

[illegible]

2014

Euskadiko Garraioaren Panoramika



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILADEPARTAMENTO DE MEDIO
AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

Euskadiko Garraioaren Panoramika 2014



Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2015

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

Argitaraldia:	1.a, 2015eko abendua
Ale-kopurua:	150 ale
©	Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa Ingurumen eta Lurralde Politika Saila
Internet:	www.euskadi.eus
Argitaratzailea:	Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Egilea, diseinua, eta maketazioa:	 IKERKETA ETORRIEN KONTAKU-EREMUA
Itzulpena:	Saretik Hizkuntza Zerbitzuak
Gainbegiratze eta Zuzentze lanak:	Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE
Inprimaketa:	Eusko Jaurlaritzaren Inprenta eta Erreprografia Zerbitzua Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Lege-gordailua:	VI 334-2012

Aurkezpena

Txosten honetan, Euskadiko garraioaren eta mugikortasunaren egoera aurkezten dugu, jarduera horren bilakaeraren inguruko azterketak eta diagnostikoak egiteko lana erraztu ahal izateko. Izan ere, jarduera hori gure lurraldeko oinarritzko zutabeetako bat da; eta ekonomia, gizarte eta ingurumen arloko eragin handiak ditu.

Datu ekonomikoek agerian uzten dute garraio-jarduera hazi egin dela Euskadiko jarduera ekonomiko orokorrak 2014an izandako igoeraren ildo berean. Gainera, garraioaren sektoreak EAEko ekonomian duen eragina apur bat ugartu egin dela ikusi dugu.

Era berean, merkantzien fluxua nabarmen areagotu da 2014an: % 10,3 2013. urtearekin alderatuta. Hori dela eta 2008. urtetik ikusitako beheranzko joera aldatu egin da. Gehien hazi direnak errepideko eta aireko garraioak dira, baina, neurri txikiagoan bada ere, tren eta itsaso bidezko merkantzien zirkulazioak ere igo egin dira.

Pertsonen mugikortasunari dagokionez, 2014an igoera txikia (% +0,2) gertatu da garraio kolektibo guztien mugikortasun-eskarian. Igoera hori, batez ere, hiriko eta metropoliko esparruetan kokatu da. Lurraldearen batean bakarrik igo da modu puntualean garraio publikoen erabilera landatar eremuko eta hiriarteko mugikortasunean. Aireko mugikortasunak, hiru aireportuetan, eta itsasoko garraioaren erabilerak ere igoera izan dute. Oro har, mugikortasunak goranzko joera izan du. Dena den, kopuru horiek merkantzien mugikortasunekoak baino txikiagoak dira.

Kopuru orokorrak ikusita, garraiobide iraunkorrenen aldeko gure apustua sendotu beharko dugu. Horretarako, beharrezkoa da banaketa modala orekatzeko eta interoperabilitatea errazteko gure ahaleginak areagotzea. Horrekin lotuta, ez dugu ahaztu behar pertsonen irisgarritasuna hobetzeko gure konpromisoa eta garraioaren sektorea eta lehiakortasun ekonomikoa bultzatzen jarraitu beharra dugu.

Illo horretan, azpimarratu beharrezkoa da guztiok hartu beharko genituzkeela (eta bereziki administrazioek) gure gain azpiegitura estrategikoak eta kudeaketa hobetzeko konpromisoa, betiere, interoperabilitatea bultzatu ahal izateko. Helburu horretarako, funtsezkoa da trenbide-korridore berrian abiadura handia ezartzea eta instalazio logistikoak eta intermodalak bultzatzea eta hobetzea, eta gure lurraldeko aireportuen kudeaketa egitea. Hitz gutxitan esanda, ezinbestekoa da administrazio guztien konpromisoa Euskadin gero eta iraunkorragoa den garraio- eta mugikortasun-eredua lortzeko prozesuan aurrera egiteko.

Azkenik, dokumentu hau prestatzeko administrazio eta erakunde ugari eskaini digun informazioagatik eskerrak eman nahi ditugu. Lan hau haiei zuzenduta dago batez ere eta Euskadiko garraioaren eta mugikortasunaren bilakaera ezagutzeko eta aztertzeko erabilgarria izango zaiela espero dugu.

ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA
INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUA

0. EGINDAKOAREN LABURPENA	17
1. TESTUINGURU OROKORRA	27
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE	29
1.1.1. Garraioaren eta posta-jardueren sektorea	30
1.1.2. Garraioaren sektorea Euskadin.....	33
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2014AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK	41
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak.....	41
1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak	44
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak.....	45
2. GARRAIOAREN ESKAINTZA 2014-AN	47
2.1. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOA.....	51
2.2. TREN GARRAIOA	57
2.2.1. Adif Trenbide Azpiegituren Administrazioa	58
2.2.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea: EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.	61
2.2.3. EAEko trenbide-sare berria - ETS eta Adif.....	65
2.3. AIREKO GARRAIOA	67
2.4. ITSASOKO GARRAIOA	69
2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA.....	71
2.6. BIZIKLETA	72
2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK	73
2.7.1. Gasteizko Garraioak (CTV)	74
2.7.2. Arasur.....	75
2.7.3. Aparkabisa	76
2.7.4. Zaisa	77
2.8. GELTOKI INTERMODALAK.....	78
3. GARRAIOAREN ESKARIA 2014	81
3.1. BIDAIA-ERAKUTZAK GARRAIOA	83
3.1.1. Magnitude nagusiak.....	83
3.1.2. Errepideko garraioa.....	90
3.1.3. Tren bidezko garraioa	95
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. SALGAIEN 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	131
4.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK	133

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

4.1.1.	Istripuak	134
4.1.2.	Bideko pilaketak	137
4.1.3.	Ingurumena	142
4.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK	155

5. GARRAIOAREN ETA MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ESPARRUKO HELBURUAK..... 161

5.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK.....	163
5.2.	AURREKO GARRAIO GIDAPLANAREN HELBURUAK ETA ESTRAEGIAK	165
5.3.	EUSKADIRAKO GARRAIO-EREDU IRAUNKOR BATERANTZ	168
5.4.	2014KO JARDUERAK	168

6. FUNTSEZKO ADIERAZLEAK..... 175

6.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK	177
6.2.	ADIERAZLE SOZIALAK	178
6.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK	179

7. ESTATISTIKAKO ERANSKINA..... 181

7.1.	ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA	183
7.1.1.	Establezimendu-kopurua.....	183
7.1.2.	Enplegua	195
7.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak).....	207
7.2.	GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA.....	216
7.2.1.	Garraio-eskaintza	216
7.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria	226
7.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria	242
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	262

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. 2013-2014.....	38
1.4. taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2011 eta 2014 artean	39
1.5. taula	EAEko KPI, taldeka. 2011-2014.....	40
1.6. taula	EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2011-2014.....	40
2.1. taula	EAEko garraio-sistema.	49
2.2. taula	EAEko errepide-sarea 2014an, errepide-motaren arabera. 2014.....	51
2.3. taula	Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-28n, 2012-2014 aldian.....	52
2.4. taula	Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2012-2014 bitartean.....	54
2.5. taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2014an.	55
2.6. taula	Motorizazio-indizea Europan, 2012-2013an ¹	56
2.7. taula.	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-28n, 2014an.	57
2.8. taula	Adifen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, Trenbide Sare Konbentzionala. 2014.....	58
2.9. taula	Trenbide Sare Konbentzionaleko eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2012-2014.....	59
2.10. taula	Renfe Zabalera Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2012-2014 alditakoak	60
2.11. taula	Egun, EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2012-2014 aldiko oinarritzko datuak.	62
2.12. taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2012-2014	63
2.13. taula	EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2014ko oinarritzko	65
2.14. taula	Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa ¹ . 2000-2014	68
2.15. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2014 artean.....	69
2.16. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia. 2011-2014	69
2.17. taula	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.	71
2.18. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2014ko abenduan).....	72
2.19. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2014.....	73
2.20. taula	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak. 2014.....	74
2.21. taula	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera. 2012-2014	75
2.22. taula	Arasurreko jardueraren bilakaera. 2012-2014.....	76
2.23. taula	Aparkabisako jardueraren bilakaera 2012-2014.....	77
2.24. taula	ZAISaren jardueraren bilakaera. 2012-2014.....	78
3.1. taula	Bidaia-arien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2014 aldian.	86
3.2. taula	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian.....	87
3.3. taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian.....	87
3.4. taula	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2011	89
3.5. taula	Hiriburuaren barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2011	89
3.6. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2014 artean.....	93
3.7. taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2014 artean.....	95

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.8. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2014 artean.	98
3.9. taula	Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2014 artean.	100
3.10. taula	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2014an. Abiapuntua eta/edo helmuga.	100
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 2014 artean.	104
3.13. taula	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2008 eta 2014 artean.	106
3.14. taula	Pertsonen kable bidezko garraioa 2008 eta 2014 artean.	108
3.15. taula	Bidaiariontzien zirkulazioa 2005 eta 2014 artean.	109
3.16. taula	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2012 eta 2014 artean.	110
3.17. taula	EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2010 eta 2014 artean.	112
3.18. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2012 eta 2014 artean.	115
3.19. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2014an.	116
3.20. taula	Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruaren bilakaera 2002 eta 2014 artean.	118
3.21. taula	Renfe-Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2014an.	119
3.22. taula	EuskoTrenek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2014 artean.	120
3.23. taula	Salgaien garraioa aireportuko ¹ , 1980 eta 2014 artean.	122
3.24. taula	Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2014 artean.	125
3.25. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2010 eta 2014 artean, zirkulazio-motaren arabera.	125
3.26. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2011 eta 2014 artean, produktu-motaren arabera.	126
3.27. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2014an.	129
4.1. taula	Ertzaintzak 2014an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera.	137
4.2. taula	2014an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.	139
4.3. taula	Errepideko pilaketen bilakaera. 2007-2014.	139
4.4. taula	Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2012-13.	140
4.5. taula	Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2012-2013.	141
4.6. taula	Matrikulazioak ¹ , igorritako CO ₂ -ren arabera. 2010-2014.	147
4.7. taula	Matrikulazioak ¹ , erregai-motaren arabera. 2011-2014.	148
4.8. taula	Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2014ko abenduaren 31n.	149
4.9. taula	EAEko sistema orokorren lurzorua ¹ (azalera, hektareatan). 2012-2013.	154
7.1. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak).	183
7.2. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).	184
7.3. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak).	185
7.4. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).	186
7.5. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak).	187
7.6. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).	188

7.7. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	189
7.8. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	190
7.9. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	191
7.10. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	192
7.11. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	193
7.12. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	194
7.13. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	195
7.14. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	196
7.15. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	197
7.16. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	198
7.17. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	199
7.18. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	200
7.19. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	201
7.20. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	202
7.21. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	203
7.22. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	204
7.23. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	205
7.24. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	206
7.25. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	207
7.26. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	208
7.27. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	209
7.28. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	209
7.29. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua).....	210
7.30. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	210
7.31. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua).....	211
7.32. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	211
7.33. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (milaka euro uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	212
7.34. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (milaka euro uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	213
7.35. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (milaka euro uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	214
7.36. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (milaka euro uneko prezioetan eta portzentaje-zko pisua)	215
7.37. taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	216
7.38. taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	217

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.39. taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	218
7.40. taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	219
7.41. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	220
7.42. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	221
7.43. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	222
7.44. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	223
7.45. taula	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko).....	224
7.46. taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua).....	224
7.47. taula	Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa.....	225
7.48. taula	Bidaia-ien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaia-riak, milakotan).....	226
7.49. taula	Bidaia-ien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaia-riak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	227
7.50. taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburu-ietarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak).....	228
7.51. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburu-ietako autobus-ietakopuruaren bilakaera.....	229
7.52. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan.....	230
7.53. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaia-riak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	231
7.54. taula	Bilboko metroko bidaia-ri-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	232
7.55. taula	Bilboko metroaren bidaia-ri-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	233
7.56. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaia-riak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	234
7.57. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaia-riak, milakotan).....	235
7.58. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	236
7.59. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaia-riak, milakotan).....	237
7.60. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaia-ri-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	238
7.61. taula	Bidaia-ri-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	239
7.62. taula	Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2014 arteko bilakaera.....	240
7.63. taula	Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2002 eta 2014 arteko bilakaera.....	241
7.64. taula	Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2003 eta 2014 arteko bilakaera.....	241
7.65. taula	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2014 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	242
7.66. taula	Garraiatutako salgaien kantitatea 2014n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan).....	243
7.67. taula	Irteera edota helmuga EAEn duten trenbidez garraiatutako merkantzien bolumena. 2002 eta 2014 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	243
7.68. taula	RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2014n, EAE jatorri edota helmugarekin, autonomia erkidegoez sailkatuta (tonak milakotan eta portzentaje-eko 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 Pasaia-ko 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 2014 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 lurzoria ¹ (azalera, hektareatan)	256

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

GRAFIKO AURKIBIDEA

1.1. grafikoa	Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2014 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 2014an 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. 2012 (%)	34
1.5. grafikoa	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren ¹ banaketa 2014an ² , azpisektoreen arabera (%)	36
3.1. grafikoa	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula ¹ . 2011	84
3.2. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, arazoaren arabera (%).....	85
3.3. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera (%).....	85
3.4. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011n (%)	88
3.5. grafikoa	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011 ¹ artean.....	90
3.6. grafikoa	EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak 2011n: laburpen-mapa.	91
3.7. grafikoa	Kanpotik hiriburuetara autoz egindako sarrerak. 2007-2011.....	92
3.8. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2014 artean	94
3.9. grafikoa	Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2014 artean.....	96
3.10. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2014 artean.	97
3.11. grafikoa	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2014 artean.....	99
3.12. grafikoa	Bidaientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2014an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%)	101
3.13. grafikoa	Bidaariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2014 artean.....	102
3.14. grafikoa	Bidaarien abiapuntua eta helmuga 2014an, aireportuaren arabera.....	105
3.15. grafikoa	Bidaarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2014 artean.....	106
3.16. grafikoa	Bizkaia Zubiko zirkulazioa. 2001-2014.	109
3.17. grafikoa	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2014an, ehunekotan (%).	111
3.18. grafikoa	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2014an.	113
3.19. grafikoa	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2014an, ehunekotan.	114
3.20. grafikoa	Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2014an garraiatutako salgaiak (%).....	116
3.21. grafikoa	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2014an, ehunekotan	117
3.22. grafikoa	Renfek garraiatu dituen eta jatorria ¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2014.	119
3.23. grafikoa	Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2014 artean.....	121
3.24. grafikoa	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2014an, aireportuaren arabera.	123
3.25. grafikoa	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2014an (%).	123
3.26. grafikoa	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan, 1980 eta 2014 artean.....	124
3.27. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan 2014an: salgai-motak (%).	127

3.28. grafikoa	Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2014 artean.....	129
3.29. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2014an: salgai-motak.	130
4.1. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%)	133
4.2. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan).....	134
4.3. grafikoa	Ertzaintzak eta Udaltzaingoa ¹ 2000 eta 2014 artean EAeko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak	135
4.4. grafikoa	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-28n, 2013an.	136
4.5. grafikoa	Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2014 arteko bilakaera	138
4.6. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2013 (%)	145
4.7. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2013 artean (%).....	145
4.8. grafikoa	Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2013 artean	146
4.9. grafikoa	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2004-2014 arteko bilakaera	150
4.10. grafikoa	EAeko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2014 (%).....	150
4.11. grafikoa	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean. 2014	151
4.12. grafikoa	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2004-2014	152
4.13. grafikoa	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2004 eta 2014 artean.	152

0

**Egindakoaren
Laburpena**

0. EGINDAKOAREN LABURPENEA

Euskadiko ekonomiak 2014an jarduera ekonomikoan izandako gorakadaren ildo berean (BPGaren hedapena %1,4koa eta aurreko ekitaldian, aldiz, %-1,8ko uzkuradura), garraioaren eta posta-jardueren sektoreak biziagotu egin du bere balio erantsi gordinaren igoera; 2013an igoera %2,1koa izan zen eta 2014an, berriz, %2,7koa. Hori horrela, ekonomia orokorrarekin alderatuta hazkunde konparatiboa handiagoa izan duenez, sektoreak euskal ekonomiaren balio erantsi gordin osoan duen partaidetza igo egin da zertxobait (2014an %5,2 eta 2013an %5,1).

Aipatutako sektoreko establezimenduei eta establezimendu horiei lotutako enpleguari erreparatuko diogu orain eta aintzat hartu behar da eskuragarri dugun informaziorik berriena 2013ko ekitaldikoa dela; hain zuzen, oraindik atzeraldian zegoen jarduera ekonomikoa izan zuen urtekoa. Garraioaren eta posta-jardueren sektoreko establezimendu kopurua %-4,3 jaitsi zen 2013an eta horri lotutako enplegua, berriz, %-3,8. Urte hartan, Euskadiko ekonomiarekiko pisu erlatiboa jaitsi egin zen (2013an, sektorearen partaidetza, establezimendu kopuruari dagokionez, %6,6koa izan zen, eta establezimendu horiei lotutako enpleguarena %4,9koa).

Garraibideei dagokionez, nabarmendu beharrekoa da, aurreko urteetan bezala, errepideko garraioa nagusitu dela beste garraibide iraunkorrako batzuen kaltetan; hala nola, trenbideko eta itsasoko garraioa.

Ondoren, garraio arloko **azpiegiturak** hobetzeko eta hedatzeko 2014an EAEn egindako inbertsio nagusiak aipatuko ditugu:

- Bideko azpiegiturei dagokionez, errepideetan egindako lan gehienak lehendik zeuden bideak hobetzeko eta birgaitzeko eta abian ziren proiektuei jarraibidea emateko izan dira, baina lan garrantzitsuak ere abiarazi dira 2014an. Hala, honako hauek dira jarduera aipagarrienak:
 - Bizkaiko lurralde historikoan, Ermuako saihesbideko lanak abiarazi dira. Etorkizuneko bide-azpiegitura izango den tokian makinak sartu eta lurrak prestatzeko lanak abian dira. Bestalde, Durangaldeko etorkizuneko autobioiko lanek eta Bermeoko saihesbideko lanek ere aurrera egin dute. Horrez gain, N-636 errepideko Gerediaga-Elorrio zatiko Gaztelua II tunela zulatze lanak ere abiarazi dira. Hobekuntzak egin dira BI-635 errepideko Zornotza-Muxika zatia eraikitze proiektuan; BI-739 errepidea BECeko ingurabidearekin, Barakaldon, lotuko duen bidea (“fabriken arteko bidea” izenez ezagunagoa) eraikitze proiektua onartu egin da; eta Markina-Xemeinen BI-633 errepidea hobetzeko lanen lizitazioa onartu da.
 - Gipuzkoan, aurrera egin dute Beasain-Durango ardatzeko Antzuola eta Bergara arteko GI-632 errepidearen azken zatia eraikitze lanek; eta Donostiako autobus-geltoki berria egiteko lanetan aurrez ikusitakoa egin da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

- Araban, amaitu dira Gasteizko autobus-geltoki berria egiteko lanak; eta 2015eko abenduaren 31ra arte luzatu dira errepideen foru-sarearen kontserbazio integralerako kontratuak.

■ Trenbide-azpiegiturei dagokienez:

- Adifek abiarazi ditu Gasteizko geltokian bide nagusiak erabat berritzeko lanak, Madril-Hendaia burdinbide konbentzionala barne; aurrera egin dute Adif Zabalera Metrikoko Trenbide Sarearen lineak Bilboko Irala auzoan igarotzen diren tokian lurperatzeko lanek.
- 2014an ETSk lurralde historiko bakoitzean egindako lanen artean, hauek dira aipagarrienak:
 - Bizkaian, Durango Proiektuari dagokionez, aipagarria da lanean hasiak direla Lebarioko (Abadiño) tren-lantegi berriak eta eraitsi egin direla Euskotrenek orain arte erabiltzen zituen lantegiak eta kotxe-tokiak; horrez gain, Durangoko garai bateko trenbide-gainegitura (katenaria eta bideak) desegiteko lanen lizitazioa ere egin da. Bestalde, esleitu dira Bediako udalerrian Mendizurko trenbide-pasagunea kentzeko lanak, Bilbo-Donostia lineako Usansolo-Lemoa zatian bidea ixtekoak eta Zornotza-Bermeo lineako Zugastietako eta Muxikako geltokien arteko bidea berritzeko lanak.
 - Gipuzkoan, aipagarria da Eibarren, Amaña eta Ardantza artean trenbidea aldatzeko egindako lana. Horri esker, Bilbo-Donostia lineako zati hau banatzeko eta estaltzeko proiektuan aurrerapen handia egin da.
 - Donostialdeko Metroa proiektuaren esparruan, Urumea ibaiaren gaineko biaduktu berria erabilgarri jartzea eta Herrera eta Atza artean lurpeko zati berria eraikitzeke lanetan egindako aurrerapena izan dira aipagarrienak. Herrerako geltokia Altzako etorkizuneko geltokiarekin lotuko duen tunelaren zulaketa burutu da. Era berean, Donostiaren erdigunetik igarotzeko igarobide berriaren azterlan informatiboa esleitu da; aurrera egin da Loiolako geltoki berriaren proiektua garatzeko lanean; eta aurrera egin da Pasaian beste geltoki bat eraikitzea ekarriko duen Altza-Pasaia-Galtzaraborda tren-saihesbidea eraikitzeke proiektuaren idazketan.
 - Bilboko Metroan hauek izan dira lan garrantzitsuenak: 1. linean, bidea Urdulizko geltokitik igarotzen den lekuan lurperatzeko lanen lizitazioa; 2. linean, Kabiezesko (Santurtzi) geltoki berria abian jartzea; 3. linean, 2014ko amaieran, amaituta zegoen lineako ia obra zibil osoa (Matiko-Etxebarri), Otxarkoaga-Txurdinaga zatikoa izan ezik, eta 3. linearen gune nagusia den Alde Zaharreko geltoki berriaren obra zibilerako espedientea abiaraztea onartu da. Geltoki intermodal gisa funtzionatuko du eta metroaren 1. eta 2. lineekin, tranbiarekin eta Euskotreneko Txorierriko linearekin lotura izango du. Azkenik, aurrera

egin dute Bilboko Metroko 5. linea eraikitzeko proiektuaren idazketa-lanak.

- Tranbia-programari dagokionez, aurrera egin dute Bilboko tranbiaren La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiaren azterlan informatiboaren garapenean.
- Euskal Trenbide Sare berriari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak gauzatutako euskal Y-ren Gipuzkoako adarrean, 2014ko amaieran amaituta zeuden Bergara-Lezo igarobideko sei zati, beraz, amaitutako kilometroak, guztira, 17 dira; hau da, Eusko Jaurlaritzak ETS erakunde publikoaren bidez egin beharreko ibilbidearen %25. Bestalde, 2014a amaitzean, abian ziren Gipuzkoako adarreko beste 11 zatitako lanak, 42 km-ri dagozkienak (ibilbidearen %61).

Sustapen Ministerioak egin beharreko lanei dagokienez, Bergarako lotuneko lehen zatiko lanak esleitu dira; zehazki, Kobateko sektorekoak, 2,9 kilometrokoak. Bergarako lotunearen bigarren zatia eraikitzeko kontratua lizitatzeko baimena ere eman dute; zehazki Angiozarko sektoreari dagokio (Arrasate-Bergara) eta 2,6 kilometro izango ditu Gasteiz eta Donostia arteko ardatzean, eta 2,3 kilometro Bilbo eta Donostia artekoan. Atxondo-Abadiño zatiko plataforma eraikitzeko proiektua ere lizitatzeko baimena ere eskuratu da.

■ Aireko azpiegiturei dagokienez:

- Aenak jarraitu du Bilboko Aireportuaren Isolatze Akustikorako Planeko lanak egiten eta 2014ko amaieran mila higiezin baino gehiago zeuden intsonorizatuta.
- Donostiako aireportuari dagokionez, burutu da Hondarribiko pistaren ezohikotasuna adierazteko prozesua eta, hala, aireportuak 2016tik aurrera, aireportuak aireko segurtasunerako nazioarteko araudia beteko du pista handitu beharrik gabe. Horrez gain, aireportua mugako igarobide gisa gaitu da, Schengenen kanpoko muga gisa izendatuta.
- Azkenik, Sustapen Ministerioak erabaki zuen Gasteizko aireportua egunero 12 orduz irekita egongo zela eta lau ordu lehenagotik eskaera egiten duten hegaldiek aerodromoa tasetan errekarurik ordaindu behar gabe erabili ahal izango zutela.

■ Itsas azpiegiturretan:

- Bilboko portuan, amaitu dituzte Getxon itsas bidaietarako nasa berria eraikitzeko 2012ko urrian hasitako lanak. Gainera, amaitu dituzte Bilboko Portuaren Pancorboko (Burgos) Tren-terminal Logistikoaren tren-loturarako eta zerbitzu bideak egiteko lanak. Aurrera egin da Punta Sollana dikea luzatzeko lanetan eta barneko tren-sarbideak hobetzeko bi obra abiarazi dira.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

- 2014an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren administrazio-kontseiluak gehiengo bidez onartu zuen Azpiegituren Gida Planaren izapideetan atzera egitea eta, beraz, gelditu egin da kanpoko dartsena eraikitze proiektua. Bestalde, aurrera egin da San Pedroko arrantza-lonja berria eraikitze lanetan eta inauguratu dute Oiartzun ibaiaren gaineko zubi sendotu berria.

- Bermeoko portuan, 2014an egindako inbertsio nagusia 2014ko otsailaren 2ko ekaitzak eragindako kalteak konpontzeko egindako lanak izan dira.

- Azkenik, foru-aldundiek eta udalek bizikleta-bidexken sarea sustatzen jarraitzen dute EAE osoan. Ildo horretan, hiru euskal hiriburuetan eta hiru lurralde historikoetan egindako bidegorriak bizikleta bidezko mugikortasunaren alde emandako urratsak dira.

EAEko garraio publiko kolektiboko zerbitzuen **eskaintza** sakonago aztertuta, honako alderdi hauek nabarmentzen dira:

- Errepideko garraio publikoan, hiri-eremuan, Bilbobus, Dbus eta Tuvisa konpainiek eskaintzen dituzte zerbitzuak. Bizkaiko hiriburuan, 147 autobus eskaini ditu Bilbobusek (2013an baino 1 gehiago) eta 44 lineatan banatuta, 581,1 kilometroko ibilbidea egin dute; Dbusek, Donostian, 122 autobus eskaini ditu (2013an baino 2 gehiago), 36 lineatan banatuta, eta 253 kilometroko ibilbidea egin dute; Tuvisak, berriz, 81 autobus izan ditu (aurreko ekitaldian baino 5 gutxiago) 15 lineatan banatuta eta 209,2 kilometro egin dituzte Arabako hiriburuan.
- Tren-garraioari dagokionez eta hiri-zerbitzuei erreparatuta, Bilboko tranbiaren eskaintzak aurreko urteko mailari eutsi dio, bai tren kopuruan, bai eskainitako plazetan; Gasteizko tranbiak, berriz, herritarrentzat erabilgarri jarritako trenen eta plazen eskaintza pixka bat handitu du: %0,9, hain zuzen.

Bestalde, Metroaren 2. linea Santurtziko Kabiezes auzora iritsi denez, sarearen ibilbideak 45,1 km-ko luzera hartu du eta 41 geltoki ditu. 2014an, %5,8 igo du Bilboko Metroak eskainitako kilometro kopurua eta, horren ondorioz, igo egin da (%+5,6) kilometro bakoitzeko eskainitako kotxe eta plaza kopurua ere.

Hiriarteko garraioei begiratuta, EuskoTrenek eskainitako zerbitzuei dagokienez, jaitsi egin da Euskadiko gizartearen zerbitzura jarritako trenen eta plazen kopurua (%-9,2 eta %-1,8, hurrenez hurren) eta eskainitako kilometro kopurua eta kilometro bakoitzeko plaza kopurua, aldiz, igo egin dira, %1,5 eta %15,5, hurrenez hurren.

Renferen aldiriko zerbitzuetan, igo egin da Renfek EAEko ohiko sarean eskaintzen dituen trenen kopurua (%+1,6) eta kilometroko plaza kopurua, berriz, %11,7 jaitsi da. Renfek zabalera metrikoko sarerako egindako eskaintzak ere behera egin du (%-1 tren kopuruan eta %-31 kilometroko eskainitako plazetan), Bilbo-Balmaseda lineako trenen maiztasuna txikitu egin delako.

- Aireko garraioari begira jarrita, Euskadiko aireportuek egindako operazio komertzialen bolumenean %2,4ko igoera globala izan da 2013arekin alderatuta: Bilbon %1,7, Donostian %0,2 eta Gasteizen %9,4.
- Azkenik, itsasoko garraioan, 2014an, Anavasi lotutako merkataritzako ontzidiak 11 ontzi enpresa izan ditu eta 54 ontzi, guztira, erabilgarri. Hala, ontzi bat galdu du azken ekitaldian. Salgaien mugimenduari dagokionez, 2014an, zama osoaren bolumena 331,5 mila tona gordinera murriztu da (%-1,3) eta 584,1 mila tona izan dira pisu hilean (%-1,5)

EAEko mugikortasun-eskariaren ikuspegitik begiratuta, garraio publiko kolektiboaren arloan, autobus eta trenen zerbitzu publikoetan joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua %0,2 igo da 2013tik. Bilakaera epe luzeagora begira aztertuta ikusten da 2000. urtetik 2014ra %10,2 igo dela garraio kolektiboa erabili dutenen kopurua. Garraiobide bakoitza bere aldetik aztertuta, berriz, honako aldeak izan dira azken urte honetan:

- Errepideko garraio publikoa:
 - Hiri-eremuan, igarotzeen bilakaera positiboa izan da hiru euskal hiriburuetan. Tuvisan %2,5 igo da lekualdatutako pertsonen kopurua eta ordura arteko marka hautsi du 2014an: 13,1 milioi bidaiari izan ditu. DBusek, aldiz, 28,1 milioi pertsona lekualdatu ditu eta %1,5eko igoera izan du; Bilbobusek, azkenik, 26,1 milioi pertsona lekualdatu ditu 2014an, hau da, aurreko urtean baino %1 gehiago.
 - Hiriarteko arloan, Lurraldebusek goranzko joerari eutsi dio eta gainditu du 22 milioi bidaiariren kopurua (2013an baino %+4,9 gehiago). Bizkaibusek (27,3 milioi lekualdatze) eta Arabako Hiriarteko Autobusetan, aldiz, %2,7 eta %8,8 jaitsi da eskaria (446,7 mila bidaia), hurrenez hurren.

Zifra horiei dagokionez, zehaztu behar da aipatutako datuak garraio publiko kolektiboko zerbitzuen eskaintza osoaren testuinguruan aztertu behar direla; hau da, garraiobide batzuen eta besteen (autobusa, metroa eta tranbia) eskaintza kontuan hartuta eta hirietako, hiri inguruetakoko eta metropolietako eremu guztiei begiratuta. Ñabardura hori are garrantzitsuagoa da azken urteetan eskaintza modala handitu den tokietan; hala Bilbo Handiko metropoli eremuan, nola Gasteizen.

- Tren-garraioa:
 - 2014an, Bilboko Metroaren zerbitzuen eskariak aurreko bi urteetako mailari eutsi dio: 87,4 milioi bidaiari erregistratu dira, 2013an baino %0,3 gehiago.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

- EuskoTrenen tranbia-sistemak %1,2ko jaitsiera izan du jarduera mailan. Jaitsiera hori Bilboko Trandiaren eskariak izandako beherakadagatik (%-4,5) izan da. 2.979,5 mila bidaia izan dira tranbian. Gasteizko tranbian, berriz, zertxobait igo da bidaiari kopurua 2013tik, %0,2, eta 7.296,7 mila bidaia izan dira guztira.
- Hiriarteko arloan, Renfek ohiko zabalerako eta zabalera metrikoko sareari buruz emandako datuetan ikus daiteke jaitsi egin dela bidaiari kopurua eta ekitaldi amaieran 16,4 eta 1,1 milioi pertsona erregistratu dituzte (%-5,6 eta %-3,8, hurrenez hurren). Euskotrenen jarduera, berriz, %0,4 igo da eta 15,6 milioi bidaiatara iritsi dira.

- Pertsonen aireko garraioari dagokionez, hazkundearen bidean gaude berriz jatorria eta/edo helmuga EAEko aireportu-azpiegiturretan duten lekualdatze kopuruari begiratuta. Bizkaiko terminalak izandako errendimendu positiboari (%+5 2014an) esker izan da; izan ere, bertan, ia 4 milioi pertsona ibili dira; Euskadiko aireportuetako mugimenduen %94, hain zuzen. Gasteizko aireportuaren jarduera %4,4 igo da 2014an (7,1 mila pertsona) eta, hala, irauli egin du azken urteetako joera negatiboa. Donostiako aireportuak aurreko ekitaldiko jarduera mailari eutsi dio (245 mila pertsona).
- Pertsonak itsasoz garraiatzeari dagokionez, Bilboko Portuan dago garraio hori kontzentratuta, 161,2 mila pertsona mugitu dira 2014an, 2013an erregistratutakoak baino %13,6 gehiago. Igoera itsas bidaietan izandako igoerak (%+43,2) ekarri du. Gorakada hori Bilboko Portuko hirugarren atrakalekua martxan jarri den aldi berean izan da eta marka historikoa egin du 2014an (80.206 itsas bidaiari). Bilboren eta Britainia Handiko Portsmouth ohiko lineak ferry zerbitzua eskaintzen jarraitu du eta 81.081 pertsona garraiatu ditu guztira. Zifra horrek erakusten du %5,7 jaitsi da bidaiarien zirkulazioa.
- Azkenik, beste garraibide batzuen eskariari dagokionez, kable bidezko garraioan 2.257 mila pertsona lekualdatu dira funikularretan eta 345 mila, berriz, Ereagako igogailuan (igogailu hori da 2014ko erabiltzaileei buruzko datuak dituen bakarra). Bizkaia Zubian 3.952 mila pertsona ibili dira (aurreko urtean baino %+10,6 gehiago) eta Portugalete-Areeta eta Erandio-Barakaldo joan-etorriak egiten dituzten txalupetan ibilitako pertsonak 565,6 mila izan dira (2013an baino %-4,3 gutxiago).

Salgaien garraioari buruzko azterketari begiratuta, EAEn 2014an izandako zirkulazioa 154.875 mila tonakoa izan da; beraz, 2013rako estimatutako datuak baino %10,3 gehiagokoa. Hemen aztertuko ditugu garraiorako modu batzuk eta besteak, bakoitza bere aldetik:

- EAEn errepidez egiten den salgaien zirkulazioak irauli egin du 2008an krisi ekonomikoaren harira eskarian hasitako beheranzko joera. Hala, 2014an, Euskadiko errepideetan garraiatutako salgaien bolumena 94,9 milioi tonakoa izan da; aurreko ekitaldian erregistratutakoa baino %12,4 handiagoa. Igoera hori orokorra izan da aztertu

ditugun salgaien garraio eremuetan: eskualde barneko garraioa %22,7 ugaritu da eta 2014an 50,2 milioi tona garraiatu dira; nazioarteko zirkulazioa %15 hazi da eta 5,4 milioi tonara iritsi da; eskualde arteko zirkulazioak, berriz, igoera txikiagoa izan du (%+1,3), 39,3 milioi tona mugitu dira guztira.

- Trenez garraiatutako salgaietan, 3.223,4 mila tonara iritsi da zirkulatutakoa, guztira. Beraz, 2013ko jarduera maila %1 igo da. Operadoreen azterketak erakusten duenez, hobekuntza Renfek ohiko tren-sarean 2013tik izandako %6,4ko igoeragatik gertatu da. Garraiatutako salgaien bolumen osoaren %78,4 hartu du. Renfek, zabalera metrikoko sarean, %15eko beherakada izan du (694,7 mila tona garraiatu dira 2014an), eta Euskotrenek %40ko jaitsiera (313,2 tona garraiatu dira 2014an).
- Salgaien aireko zirkulazioan, EAEn, 47,5 mila tona lekualdatu dira 2014an. Horrek esan nahi du %18,7 igo dela mobilizatutako zama aurreko ekitalditik. Bilakaera positibo hori, batez ere, Gasteizko aireportuaren jardueran %19,1eko igoera izan delako gertatu da; izan ere, Gasteizko aireportua arduratu da garraiatutako salgai guztien %93,9az. Bilboko eta Donostiako zama-terminaletako zirkulazioa %12,5 eta %50,5 igo dira hurrenez hurren, eta EAEn garraiatutako salgaien bolumen osoan izan duten partaidetza mailak %6koa eta %0,1ekoa izan dira, hurrenez hurren.
- Azkenik, portuko jardueran, 34,5 milioi tona erregistratu dituzten 2014an, 2013an baino %4,5 gehiago. Azpiegiturak banaka aztertuta, Bilboko Portuan (han egiten da EAeko itsas zirkulazio guztiaren %89,8) %3,1 igo da jarduera maila; Pasaiaiko Portuan (mobilizatutako salgai guztien %10,2) %18,5 igo da mobilizatutako tona kopurua; Bermeoko portuan (partaidetza txikiagoa du Bermeokoak; salgai guztien %0,9) %4,7ko igoera izan du garraiatutako zamaren bolumenak.

Garraio-jarduerak sortutako aurkako **kanpo-eraginei** erreparatuta, eta eskuragarri dauden datu berrienak aintzat hartuta, gogorarazi behar da 2008an, urtean, 1.700 milioi eurokoak izan zirela; beste nolabait esanda, 2004ko mailekiko %-12,9ko jaitsiera izan zuten. Aldi horietan egindako estimazioetatik, ezbehar kopuruari lotutako eraginak eta airea kutsatzetik sortutako kostuak bakarrik jaitsi ziren.

Istripu-tasari dagokionez, Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako 2015-2020 Plan Estrategikoan ezarritako epe luzerako ikuspegiarekin, 2014an gure autonomia-erkidegoko errepideetan zirkulazioko istripuz hil direnen kopurua %-48,2 jaitsi da aurreko ekitalditik (29 heriotza 2014an, eta 56 2013an). Aipatutako plan estrategiko horren helburua mugikortasun seguruaren eta iraunkorraren arloan Euskadi erreferentzia bihurtzea da.

Motorizazio-indizearen parametroak garraioaren hainbat alderdiri eragin diezaieke: pilaketei, kutsadurari... Alde horretatik, aipagarria da 2014an indize hori %0,4 igo dela EAEn.

0.

Egindakoaren
Laburpena

Azkenik, garraioaren sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, 2013ko zifrek erakusten dute sektoreko CO₂ igorpenak %1,4 igo eta sektoreko energia-kontsumoa %0,8 igo da 2014an.

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

1

Testuinguru Orokorra

1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Jarduera ekonomikoaren sektore den garraioaren alderdi esanguratsuenak lantzen hasi aurretik, metodologiarekin lotutako zenbait gai argitu behar dira, ezinbestean.

Establezimenduei, enpleguari eta balio erantsi gordinari (BEGd) buruzko informazioa indarrean dagoen ekonomia-jardueren sailkapenaren (EJSN-2009) arabera ezartzen da.

Era berean, gogorarazi beharrekoa da 2013an metodologia berri baten bidez eguneratu behar zituztela aurreko urteetan argitaratutako BEGd-ren datuak. Horretarako, SEC-2010 (2010eko Europar Batasuneko Estatuko eta Eskualdeetako Kontuen Sistema) izeneko metodologia erabili zuten, 2010. urtetik datuak aplikatuta (urte hura barne) eta datuak 2009ko EJSN sailkapenaren arabera prestatu zituzten. Aldaketa metodologiko horrek eragina izan zuen BEGd orokorrean eta sektoreko datuetan. Zehazki, garraioaren eta komunikazioen sektorean, aldaketak, neurri handi batean, I+G gastuak eta norberaren amaierako erabilerarako produkzioaren tratamendua gehitu izanak eragin zituzten. Horrez gain, ekonomia orokorraren inguruko informazioak, lehen aipatutako kausez gain, legez kontrako jardueren estimazioak, aseguru-enpresen tratamendua eta administrazio publikoen sektorearen mugaketa txertatu izanaren eragina jasan zuen.

Bestalde, garraioaren panoramikako txostenaren aurreko bi edizioetan ere garraioari erantsitako jardueren bereizketa handiagoa eskaini zutela gogorarazi behar da; establezimenduei dagokien informazioan zein enpleguari dagokionean. Ordura arte jarduera horiek elkarrekin lantzen zituzten arren, 2012ko Euskadiko Garraioaren Panoramikako txostenetik hasita, honela bananduta eskaintzen hasi ziren (2011ko ekitalditik aurrera eskuragarri dagoen informazioa):

- ▶ 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.

2012. urteari buruzko txostenean ere, lehen aldiz, establezimenduen eta enpleguaren arloan hodi bidezko garraioari buruzko informazioa sartu zen. Panoramikaren txosteneko aurreko argitalpenekin alderatuta, establezimenduen eta enpleguaren kopuru orokorretan aldaketa txikiak egon ziren, guztizkoarekiko duten eragina oso txikia delako (%0,03koa establezimenduen kasuan, eta %0,09koa 2013an enpleguan). Edonola ere, azterketa homogeneoagoa egin ahal izateko, 2012ko Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txostenean, 2009. urtetik, establezimenduen eta enpleguaren serieak irizpide berri horren arabera berrikusi zituzten.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Azkenik, txosten honetako aurreko edizioetan bezalaxe, beharrezkoa da gogoraraztea BEGd-ren kasuan, azken ekitaldiko informazioa beti izaten dela behin-behinekoa kontu ekonomikoen jatorria dela eta. Hori dela eta, urtero, aurreko ekitaldiko informazioa, aurreko ekitaldiko txostenean aurrerapen gisa argitaratutakoa, berrikusi egiten da.

1.1.1. Garraioaren eta posta-jardueren sektorea

Garraio-sektoreak eta posta-jarduerak sortutako balio erantsi gordinak, establezimenduen kopuru handiak eta lan ematen dien pertsona kopuruak agerian uzten du jarduera horrek gure ekonomian garrantzi handia duela.

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

Horrekin lotuta, aipatu beharrezkoa da txosten hau egin den unean, establezimenduei eta eta enpleguari buruzko eskuragarri zegoen azken informazioa 2013koa zela (2013ko Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txostenean argitaratutakoa). Aldiz, BEGd-ren kasuan, informazioa 2014ko ekitaldikoa da.

Establezimenduei eta enpleguari buruzko informazioari dagokionez, hauek dira 2013an magnitude nagusiek izandako kopuruak:

- **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 (-%) baino handiagoa (855.093 pertsona aritu dira lanean 2013an, eta 873.121 pertsona, 2012an).
 - EAEn lanean aritu direnen %4,9 da (%5, aurreko ekitaldian).

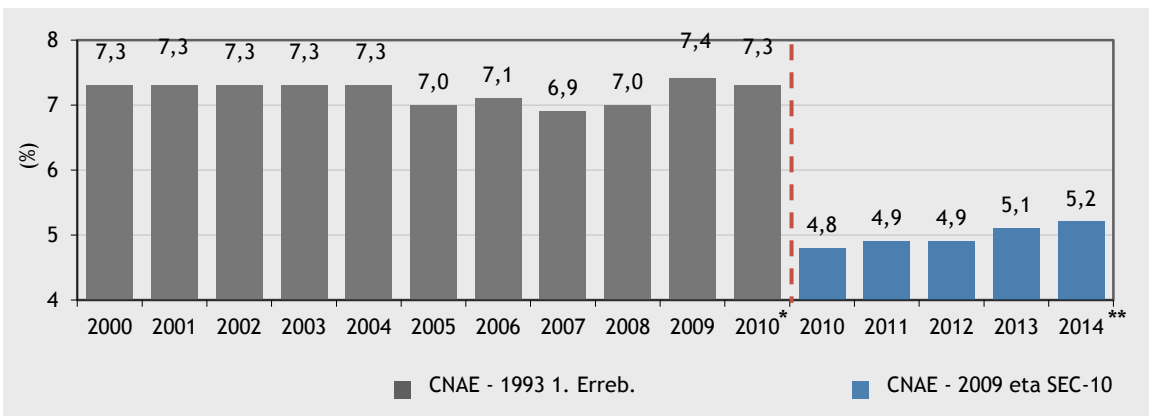
BEGd-ri dagokionez, kasu horretan 2014ko informazioa eskuragarri dagoela kontuan izanda, hauek azpimarratu behar dira:

- **Sektoreak 3.144,9 milioi euroko Balio Erantsi Gordina (BEGd) sortzen du.** Beste era batera esanda:

- Aurreko urtearekin alderatuta, igoera %2,7koa izan da. Aldiz, Euskadiko ekonomia osoari dagokion BEGd %0,8 handitu da.
- Euskadiko ekonomiaren guztizko BEGd-arekiko %5,2ko partaidetza. Aurreko ekitaldian izandakoaren ia proportzio bera da (2013an, %5,1).

Denbora mailako tarte handia aztertuta (2000-2014 aldia), EJSNren aldaketak ez du ahalbidetzen sektoreak Euskadiko ekonomiako BEGd-an duen partaidetzaren azterketa homogeneoa egitea; izan ere, sektorearen dimentsioa aldatu egiten da aplikatutako EJSNaren arabera (garraioaren eta komunikazioen sektorea EJSN-1993ren 1. berrikuspenaren kasuan; garraioaren eta posta-jardueren sektorea EJSN-2009ren kasuan). Hala ere, azterketa berezitate bi denbora-tartetan bana dezakegu: 2000-2010 aldia (EJSN-1993, 1. berrikuspena), eta 2010-2014 aldia (EJSN-2009ren eta SEC-10en arabera). Horiek guztiak ikusita, sektoreak ekonomiaren BEGd-ra egindako ekarpena azken urteotan apur bat ugartu dela esan dezakegu.

1.1. grafikoa Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2014 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009 eta EKS-10)¹



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

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

** 2014ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-2009 eta EKS-10) aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Azterketa 2014ko ekitaldira mugatzen badugu, garraio-jardura garraioaren eta posta-jardueren sektoreak sortutako guztizko BEGd-ren %93,6koa dela esan dezakegu. Balio absolututan, 2.944,6 milioi euroko ekarpena egiten du. Aldiz, posta-jarduerak sortutako zenbatekoa 200,3 milioi eurokoa da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

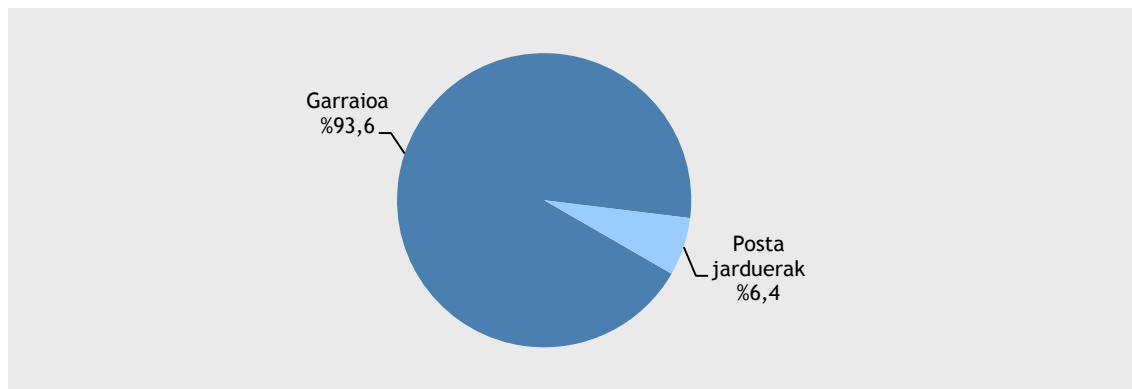
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

1.2. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren¹ banaketa 2014an² (%)



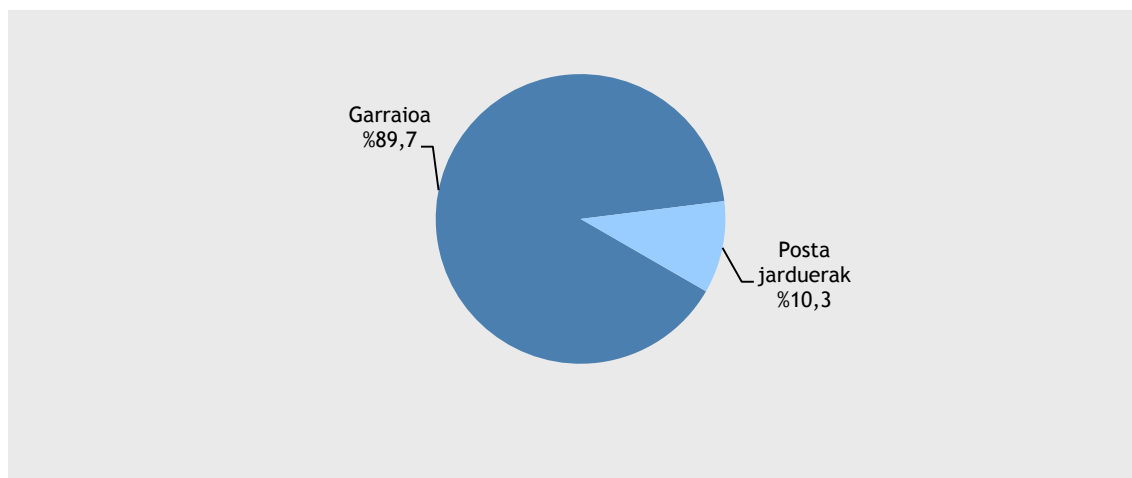
¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratutako datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2014ko datua aurrerapena da.

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

Enpleguari dagokionez, eta kontuan izanda kasu honetan informazioa 2013ko ekitaldikoa dela, garraioak sektoreko guztizkoaren %89,7 pilatzen du. Aldiz, posta-jarduerari dagokien gainerako %10,3.

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



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

1.1.2. Garraioaren sektorea Euskadin

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

Horrekin lotuta, beste behin, gogorarazi behar dugu garraioaren panoramikaren txosten honen edizio hau egiteko garaian eskuragarri dagoen establezimenduei eta enpleguari buruzko azken informazioa 2013koa dela. Hau da, aurreko ekitaldiko txostenean argitaratutako berbera da (2013ko Euskadiko Garraioaren Panoramika). Aldiz, BEGd-ri buruzko informazioak 2014ko ekitaldia jasotzen du.

a) *Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak*

Iturri ofizial guztiak kontuan hartuta, garraio-sektorearen magnitude hauek nabarmendu behar dira.

Establezimenduei eta enpleguari dagokionez, 2013an:

- Sektoreak, guztira, **11.185 establezimendu** biltzen ditu; hau da, Euskadiko ekonomia osoaren %6,2. 2012. urtekoa baino zertxobait txikiagoa da ehuneko hori (%6,3koa zen).
- Enplegua, guztira, **37.800 lagunekoa** da; bolumen hori Euskadiko establezimenduei lotutako guztizkoaren %4,4koa da, eta 2012an izandakoa baino apur bat txikiagoa (%4,5).

BEGd-ari dagokionez, 2014an:

- Sektoreak **2.944,6** milioi euroko Balio Erantsi Gordina sortu du; hau da, Euskadiko ekonomia osoari dagokion %4,9. Ehuneko hori aurreko ekitaldikoaren antzekoa da (2013an, %4,8).

Garraio-sektoreko biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera aztertuta, eta kontuan izanda kasu zehatz horretan 2014. urteko informazioa eskuragarri dagoela (Eustaten Biztanleria Jardueraren Arabera Sailkatzeko Inkesta (BJA) da erabilitako informazio-iturria), gizonak guztizkoaren %78,8¹ izan dira 2014an, eta emakumeak, gainerako %21,2.

Alderaketa eginda, hurrengo grafikoan (2012. urtekoa da, huraxe baita Europako informazio agregatua eskuragarri dagoen azken urtea) ikus dezakegu garraio-sektoreko magnitude ekonomiko horiek handiagoak direla EAEn Estatuan eta Europar Batasun osoan baino. Guztizko BEGg-arekiko partaidetzari dagokionez, 2012an, Estatuko ehunekoak zazpi hamarren txikiagoa da Euskadikoa baino. Aldiz, EB-28ren kasuan, aldea hamarren batekoa da. Enpleguari dagokionez, aldeak apur bat txikiagoak dira. Izan ere, Estatukoaren eta EB-28koaren aldea hiru eta sei hamarrenekoa da EAEkoarekiko 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/>

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

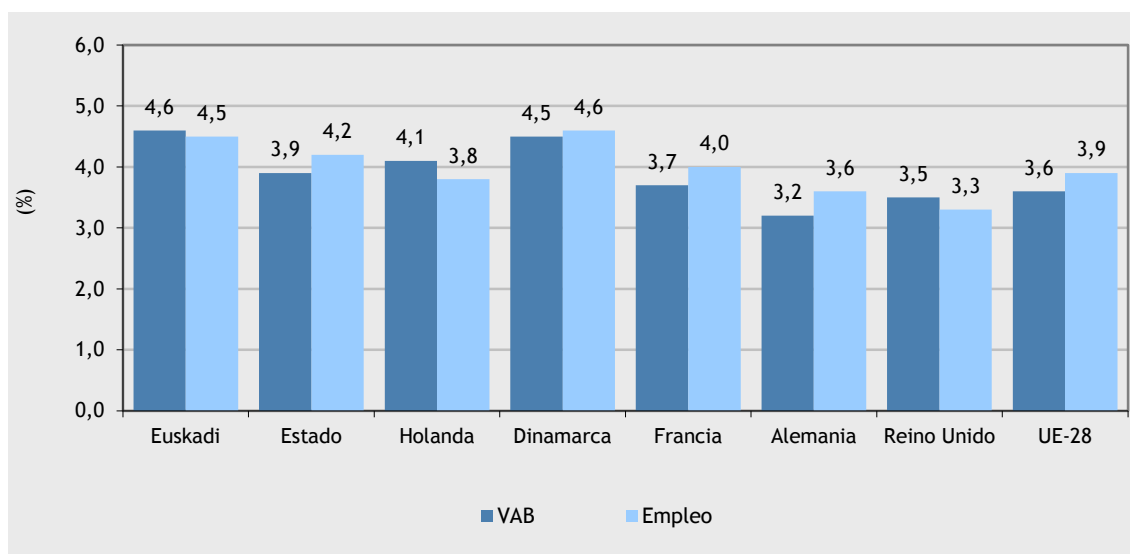
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

1.4. grafikoa Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2012 (%)



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 2015, eta Economy and Finance Statistics (Eurostat) Estatuko eta gainerako herrialdeetarako. Behatokiak egina.

i) *Jardueraren azpisektorearen arabera*

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.	%
Bidaia-erien 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
Bidaia-erien 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
Bidaia-erien 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
Bidaia-erien 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, bidaia-erienak nahiz salgaienak (EJSN 2009ko talde hauek: 5210, 5224 eta 5229).

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

BEGd-aren banaketari dagokionez, 2014an, garraioari erantsitako jarduerak guztizkoaren %36,5 pilatu zuten; merkantzien lurreko garraioak² %33,6, bidaia-erien lurreko garraioak³ %19,5, tren bidezko garraioak %5,6, airekoak %2,9, eta itsasokoak gainerako %1,9. Sektoreko guztizko BEGd-an egindako ekarpenaren arabera gainerako azpisektoreen arteko garraioari atxikitako jardueren BEGd-aren proportzioa kalkulaturik, eta bidaia-erien lurreko garraioa, merkantzien lurreko garraioa eta tren bidezko garraioa gehituta, jarduera horiek guztiek garraioaren BEGd-ren %92,5 batzen dute; aldiz, itsasoko eta aireko garraioaren baturari %7,5 dagokie.

² Merkantzietako lurrekoa: merkantzien garraioa errepide bidez, mudantza-zerbitzua eta hoditeria bidezko garraioa.

³ Bidaia-erien lurrekoa: bidaia-erien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta nonbait sailkatu gabeko bidaia-erien lurreko beste garraio mota bat.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

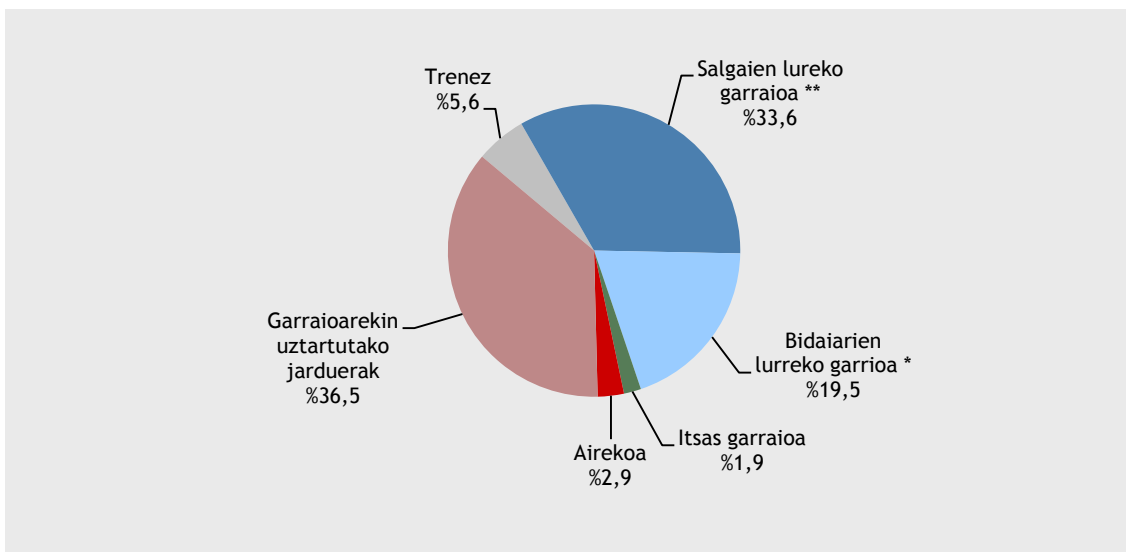
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

1.5. grafikoa EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren¹ banaketa 2014an², 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 zuten garraio eta biltegiarazte azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2014ko datua aurrerapena da.

* Bidaiariei lurreko garraioa: bidaiaiek garraiatzeko hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiariei 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) Lurralde mailako presentzia

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 y (**)	32,6 y (**)	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 y (**)	14,1 y (**)	20.385 y (**)	53,9 y (**)	11.951 y (**)	31,6 y (**)	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-erienak 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.

Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da hiru lurralde historikoetako atxikitako establezimendu eta enplegu kopurua oso ezberdina dela. Dena den, horien banaketa ez da aldatu denborarekin. Horrela, 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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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) Laneko kostua

Aurreko urteetan egindako lanarekin bat eginez, jarraian, ekonomia osorako langile eta hilabete bakoitzaren guztizko lan-kostuaren (lehen sektorea albo batera utzita) eta garraio-jarduera osatzen duten azpisektoreen azterketa konparatiboa egingo dugu. Horretarako, kontuan izango ditugu jarduera horietan eta ekonomia orokorraren artean dauden aldeak laneko kostuari dagokionez.

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).

Lurreko eta hodi bidezko garraioa izan ezik, 2014an, garraio arloko gainerako azpisektoreek ekonomia orokorrak lortutakoa baino nabarmen handiagoa izan den laneko kostua izan dute langileko eta hilabeteko, lehen sektorea albo batera utzita (2.536 euro). Zehazki, aireko garraioa da langile eta hilabete bakoitzeko laneko kostu handiena erregistratu duena (4.242 euro); horren ondoren, garraioari lotutako jarduerak eta biltegiatzea (3.212 euro) eta itsasoko garraioa eta barneko bide nabigagarrietakoa (3.127 euro) aipatu behar dira. Bestalde, lurreko eta hodi bidezko garraioak ekonomia orokorrari dagokiona baino apur bat baxuagoa den langileko eta hilabeteko laneko kostua izan dute, lehen sektorea albo batera utzita (2.526 euro).

1.3. taula Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2013-2014

	Lan-kostua guztira		Urte arteko aldakuntza (%)
	2013	2014	
Ekonomia guztira (lehen sektorea kenduta)	2.544	2.536	-0,3
Lurreko garraioa eta hodi-sare bidezko garraioa	2.575	2.526	-1,9
Itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	3.040	3.127	2,9
Aireko garraioa	4.128	4.242	2,8
Biltegiatzea, eta garraioarekin uztartutako jarduerak	3.191	3.212	0,7

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

Bilakaerari dagokionez, 2014an, lehen sektorea albo batera utzita ekonomia orokorreko langile eta hilabete bakoitzeko lan-kostua apur bat gutxitu da (-%0,3). Era berean, gutxitu egin da lurreko eta hodi bidezko garraioari dagokiona (-%1,9) eta, aldiz, handitu honako hauek: itsasoko garraioari eta barneko bide nabigagarriei dagokiena (%2,9), aireko garraioarena (%2,8), biltegiatzearena eta garraioari lotutako jarduerena (%0,7).

b) *Prezioen bilakaera*1.4. taula **Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2011 eta 2014 artean**

	2011	2012	2013	2014	Δ 14/13
Automobiletarako gasolioa	57,96	63,80	59,21	53,85	-%9,04
Gasolina	53,15	60,46	56,03	51,19	-%8,64
Brent upela	50,28	54,62	51,45	46,66	-%9,31

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2014an, Brent upelaren batez besteko prezioa 99,40 dolarrekoa izan da; hau da, aurreko ekitaldikoa baino txikiagoa (109,59 dolarrekoa upeleko 2013an). Urte osoan izan duen goranzko joera izan da ekainera arte (hilabete horretan izan zuen urteko balio maximoa: 112,27 dolar (upel bakoitzeko). Uztailetik aurrera, ordea, abendura arte beheranzko joera argia hartu zuen (hilabete horretan izan zen urteko balio minimoa: 62,39 dolar upel bakoitzeko). Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da nazioarteko merkatuetako petrolio gordinaren eskaintza gehiegizkoa dela eta horrek eragin duela jaitsiera hori. Edonola ere, 2014ko azken hiru hiruhilekoetan, dolarrarekin alderatuta gertatu den euroaren balio-galerak (urteko batez besteko datuei dagokionez, bilakaera hori konpentsatuta geratu da: euro bakoitzeko 1,33 dolar 2013an eta 2014an) eragina izan du automobilgintzako gasolioaren eurotako kotizazioan eta urtetik urterako -%9,04ko jaitsiera izan du; hau da, gasolinarena baino handiagoa (-%8,64).

Jarduera ekonomikoaren susperraldiaren baitan (Euskadiko BEGd-ak %1,2ko igoera 2014an; aldiz, 2013an, -%1,7ko jaitsiera izan zuen), gure komunitateko KPIa berriro jaitsi da. 2014ko ekitaldiaren amaieran (abendutik abendura bitarteko aldaketa), EAEko prezioen aldaketa -%0,7koa izan da (aurreko ekitaldikoa, aldiz, %0,6koa izan zen). Ondasun-talde ugariak kontuan hartuta, prezioetan igoerak izan dituzten ondasun bakarrak honako hauek izan dira: irakaskuntza; beste batzuk izenarekin katalogatutako taldea; etxebizitza; arropa eta oinetakoak; hotelak, kafetegiak eta jatetxeak (hurrenez hurren, %2,9, %1,4, %0,6 eta %0,4 azken biek). Aldiz, gainerakoek prezioak jaitsi egin dira eta gehien jaitsi direnak hauek izan dira: komunikazioak; garraioa; aisialdia eta kultura (hurrenez hurren, -%5,6, -%5 eta -%0,9). Garraioaren KPlari dagokionez, aipatu beharrekoa da talde horrek 2014an izandako jaitsiera (-%5) 2008. urtearen amaieratik (-%5,3) izandako handiena izan dela.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

1.5. taula EAEko KPI, taldeka. 2011-2014

Abendutik abendurako aldakuntza

	2011	2012	2013	2014
Janaria eta edari alkohol gabeak	2,5	3,4	0,8	-0,1
Edari alkoholduak eta tabakoa	3,9	5,8	5,1	-0,2
Jantziak eta oinetakoak	0,3	0,4	0,2	0,4
Etxebizitza	7,0	6,1	0,0	0,6
Etxeko tresneria	1,3	2,6	-0,2	-0,1
Medikuntza	-2,2	3,9	9,2	-0,2
Garraioak	4,7	2,4	1,2	-5,0
Komunikazioak	-1,6	-2,8	-6,5	-5,6
Aisia eta kultura	0,6	1,9	-0,8	-0,9
Irakaskuntza	1,3	3,4	2,5	2,9
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	1,1	1,1	0,7	0,4
Beste batzuk	2,4	3,6	0,5	1,4
Orokorra	2,4	2,7	0,6	-0,7

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria Prezioen Indizeak izandako bilakaerari dagokionez, agerian geratzen da petrolioaren upelak jasandako merkatzea (lehen aipatu duguna) eta, bereziki, ekitaldiaren amaieran. Gainera, industria-prezioen multzoak ere beheranzko inpaktua izan du. Horrekin lotuta, 2014aren amaieran (abendutik abendura bitarteko aldea), indize hori $-\%3,6$ jaitsi da EAEn. Aldiz, 2013aren amaieran $\%0,5$ eko igoera txikia izan zuen. Sektoreka, industria-prezioak jaitsi egin dira honako hauek: energia elektrikoa, gasa eta lurruna; manufaktura-industria; eta erauzketa-industriak ($-\%4,4$, $-\%3,4$ eta $-\%1,9$ hurrenez hurren). Bereizki handia izan da jaitsiera hori koke-lantegien eta petrolioaren finketaren adarrean ($-\%22,6$) 2014. urtearen amaieran petrolio gordinaren prezioak izandako beherakada handia zela eta.

1.6. taula EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2011-2014

Abendutik abendurako aldakuntza

	2011	2012	2013	2014
Indize orokorra	5,8	0,7	0,5	-3,6
Erauzteko industriak	2,6	-5,2	-0,5	-1,9
Erauzteko industriak	2,6	-5,2	-0,5	-1,9
Manufaktura-industria	4,3	0,6	-0,4	-3,4
Elikagaien, edarien eta tabakoaren industriak	1,4	5,5	-1,6	-0,4
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	-2,7	2,4	-0,8	-0,4
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	4,4	-1,8	0,8	0,2
Kokegintza eta petrolio fintzeko industriak	16,3	1,0	0,7	-22,6
Kimika-industria	6,7	2,3	0,2	-1,0
Farmazia-produktuak	0,9	0,9	0,1	1,2
Kautxua eta plastikoa	1,5	-0,4	5,3	-2,3
Metalgintza eta metalezko produktuak	2,7	-0,5	-3,0	0,8
Informatika-produktuak eta produktu elektronikoak	3,2	0,4	-2,0	1,0
Material eta ekipamendu elektrikoa	6,5	2,1	-2,0	-0,5
Makineria eta ekipamendua	1,0	0,4	2,1	0,2
Garraio-materiala	2,0	-0,6	1,0	-0,5
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	1,5	2,7	-0,7	-3,7
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	16,6	1,5	6,0	-4,4
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	16,6	1,5	6,0	-4,4

Iturria: Eustat (EJSN-2009).

1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2014AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

a) *Zuzentarauak*

Errepide bidezko garraioa
■ Batzordearen 2014/37/EB Exekuzio Zuzentaraua, 2014ko otsailaren 27koa. Horrek aldatzen du Kontseiluaren 91/671/EEE Zuzentaraua, ibilgailuetan haurrak eusteko gailuen eta segurtasuneko uhalen derrigorrezko erabilerari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 59, 2014/02/28koa, 32-33. or.). ■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014/45/EB Zuzentaraua, 2014ko apirilaren 3koa. Motordun ibilgailuen eta atoen aldizkako ikuskapen teknikoei buruzkoa da eta horrek indargabetzen du 2009/40/EE Zuzentaraua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 127, 2014/04/29koa, 51-128. or.). ■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014/46/EB Zuzentaraua, 2014ko apirilaren 3koa. Kontseiluaren 1999/37/EE Zuzentaraua, ibilgailuen matrikulazio-dokumentuei buruzkoa, aldatzen du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 127, 2014/04/29koa, 129-133. or.). ■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014/47/EB Zuzentaraua, 2014ko apirilaren 3koa, Batasunean zirkulatzen duten ibilgailu komertzialen errepideko ikuskapen teknikoei buruzkoa, eta 2000/30/EE Zuzentaraua indargabetu duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 127, 2014/04/29koa, 134-218. or.). ■ Batzordearen 2014/85/EB Zuzentaraua, 2014ko uztailaren 1koa. Gidabaimenei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126/EE Zuzentaraua aldatu du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 194, 2014/07/02koa, 10-13. or.). ■ Batzordearen 2014/99/EB Zuzentaraua, 2014ko urriaren 21koa. Aurrerapen teknikora egokitu ahal izateko, 2009/126/EE Zuzentaraua, zerbitzuguneetan motordun ibilgailuetan erregaia botatzeko unean, II. fasean gasolinaren lurrinak berreskuratzeari buruzkoa, aldatzen du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 304, 2014/10/23koa, 89-90. or.).
Tren bidezko garraioa
■ Batzordearen 2014/38/EB Zuzentaraua, 2014ko martxoaren 10ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/57/EE Zuzentarauako III. eranskina, kutsadura akustikoari buruzkoa, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 70, 2014/03/11koa, 20-21. or.). ■ Batzordearen 2014/88/EB Zuzentaraua, 2014ko uztailaren 9koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentaraua aldatzen duena istripuen kostuak kalkulatzeko metodo komunei eta segurtasuneko adierazle komunei dagokienez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 201, 2014/07/10ekoa, 9-17. or.). ■ Batzordearen 2014/106/EB Zuzentaraua, 2014ko abenduaren 5ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/57/EE Zuzentarauako V. eta VI. eranskinak aldatzen dituen Komunitate baitako tren-sistemaren interoperabilitatearen inguruan (EBren Aldizkari Ofiziala, L 355, 2014/12/12koa, 42-49. or.).
Itsasoko eta ibaietako garraioa
■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014/90/EB Zuzentaraua, 2014ko uztailaren 23koa, itsasoko ekipamenduei buruzkoa. Zuzentaraua horrek indargabetu du Kontseiluaren 96/98/EE Zuzentaraua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 257, 2014/08/28koa, 146-185. or.). ■ Batzordearen 2014/100/EB Zuzentaraua, 2014ko urriaren 28koa. Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/59/EE Zuzentaraua, itsasoko zirkulazioari buruzko jarraipeneko eta informazioko komunitateko sistema ezartzei buruzkoa, aldatzen du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 308, 2014/10/29koa, 82-87. or.). ■ Batzordearen 2014/111/EB Exekuzio Zuzentaraua, 2014ko abenduaren 17koa. 2009/15/EE Zuzentaraua, Nazioarteko Itsas Erakundeak hitzarmen eta protokolo batzuei dagozkien kode eta zuzenketa batzuk onartzei buruzkoa, aldatzen du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 366, 2014/12/20koa, 83-87. or.). ■ Kontseiluaren 2014/112/EB Zuzentaraua, 2014ko abenduaren 19koa, barneko nabigazio-garraioan laneko denbora antolatze alderdi jakin batzuei buruzko Europako Akordioa aplikatzen duena. Aipatutako akordioa Itsasoko Nabigazioko Europar Batzordeak (EBU), Ontziburuaren Europako Erakundeak (ESO) eta Garraio Langileen Europako Federazioak (ETF) adostu zuten (EBren Aldizkari Ofiziala, L 367, 2014/12/23koa, 86-95. or.).

Iturria: Europar Batasuneko Aldizkari Ofiziala.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

b) Araudiak

Errepide bidezko garraioa

- Batzordearen 136/2014 Araudia (EB), 2014ko otsailaren 11koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentaraua; Batzordearen 692/2008 Araudia (EE), turismo eta ibilgailu komertzial arinen igorpenei buruzkoa, (Euro 5 eta Euro 6) eta Batzordearen 582/2011 Araudia (EB), ibilgailu astunen igorpenei buruzkoa (Euro VI) aldatzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 43, 2014/02/13koa, 12-46. or.).
- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 253/2014 Araudia (EB), 2014ko otsailaren 26koa. 510/2011 Araudia (EB) aldatzen du ibilgailu komertzial arin berrien CO2 igorpenak gutxitzeko 2020. urterako helburua lortzeko arauak ezarri ahal izateko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 84, 2014/03/20koa, 38-41. or.).
- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 333/2014 Araudia (EB), 2014ko martxoaren 11koa. 443/2009 Araudia (EE) aldatzen du turismo berrietan CO2 igorpenak gutxitzeko 2020ko helburua lortzeko modalitateak zehaztu ahal izateko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 103, 2014/04/05ekoa, 15-21. or.).
- Batzordearen 361/2014 Araudia (EB), 2014ko apirilaren 9koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1073/2009 Araudia (EE) aplikatzeko xedapenak ezartzen dituen autokarretan eta autobusetan bidaiariak nazioartean garraiatzeko dokumentuei dagokienez. Horren bidez, era berean, 2121/98 Araudia (EE) indargabetzen da (EBren Aldizkari Ofiziala, L 107, 2014/04/10ekoa, 39-55. or.).
- Batzordearen 427/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko apirilaren 25ekoa, ibilgailu komertzial arinetan CO2 igorpenak gutxitzeko teknologia berritzaileak onartzeko eta ziurtatzeko prozedura ezartzen duena, Europako Batzordearen eta Kontseiluaren 510/2011 Araudiak (EE) xedatutakoa betez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 125, 2014/04/26koa, 57-63. or.).
- Batzordearen 1161/2014 Araudia (EB), 2014ko urriaren 30ekoa, Kontseiluaren 3821/85 Araudia (EEE), errepide bidezko garraioen sektoreko kontrol-gailuari buruzkoa, aurrerapen teknikora egokitzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 311, 2014/10/31koa, 19-20. or.).
- Batzordearen 1171/2014 Araudia (EB), 2014ko urriaren 31koa. Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauako I, III, VI, IX, XI eta XVII eranskinak aldatzen eta zuzentzen ditu, eta motordun ibilgailuak, atoiak, eta ibilgailu horietara bideratutako osagai eta unitate tekniko independenteak eta sistemak homologatzeko markoa sortu du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 315, 2014/11/01ekoa, 3-12. or.).

Tren bidezko garraioa

- Batzordearen 869/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko abuztuaren 11koa, bidaiarien tren bidezko garraio-zerbitzu berriei buruzkoa (EBko Aldizkari Ofiziala, L 239, 2014/08/12koa, 1-10. or.).
- Batzordearen 870/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko abuztuaren 11koa, tren-azpiegituraren gaitasuna lortzeko hautagaiei zuzendutako irizpideei buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 239, 2014/08/12koa, 11-13. or.).
- Batzordearen 1299/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 18koa, Europar Batasuneko tren-sisteman "azpiegitura" azpisistemaren interoperabilitateko zehaztasun teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 356, 2014/12/12koa, 1-109. or.).
- Batzordearen 1300/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 18koa, ezinduentzako eta mugigarritasun mugatua duten pertsonentzako Batasuneko tren-sistemaren irisgarritasunari buruzko interoperabilitateko zehaztasun teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 356, 2014/12/12koa, 110-178. or.).
- Batzordearen 1301/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 18koa, Batasuneko tren-sistemako energiaren azpisistemaren interoperabilitateko zehaztasun teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 356, 2014/12/12koa, 179-227. or.).
- Batzordearen 1302/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 18koa, Europar Batasuneko tren-sistemako "tren-makinen eta bidaiarien material mugigarriko" material mugigarriaren azpisistemaren interoperabilitateko zehaztasun teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 356, 2014/12/12koa, 228-393. or.).
- Batzordearen 1303/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 18koa, Europar Batasuneko tren-sistemaren "tren-tuneletako segurtasunari" buruzko interoperabilitateko zehaztasun teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 356, 2014/12/12koa, 394-420. or.).

Itsasoko garraioa

- Europako Parlamentuaren eta Batzordearen 546/2014 Araudia (EB), 2014ko maiatzaren 15ekoa. Kontseiluaren 718/1999 Araudia (EE), bide nabigagarri bidezko garraioa bultzatzeko barneko nabigazioko komunitateko floten gaitasunerako politikari buruzkoa, aldatzen du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 163, 2014/05/29koa, 15-17. or.).
- Batzordearen 579/2014 Araudia (EB), 2014ko maiatzaren 28koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 852/2004 Araudiko (EE) II. eranskineko xedapen batzuekin lotutako salbuespena ezartzen duena koipeen eta olio likidoen itsasoko garraioari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 160, 2014/05/29koa, 14-20. or.).

■ Batzordearen 788/2014 Araudia (EB), 2014ko uztailaren 18koa, aldizkako mehatxuzko zigorrak eta isunak ezartzeko eta ontzien ikuskapeneko eta aitopeneko erakundeen aitopena kentzeko arau zehatzak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 391/2009 Araudiko (EE) 6. eta 7. artikuluek xedatutakoa betez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 214, 2014/07/19koa, 12-24. or.).

■ Batzordearen 1355/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko abenduaren 17koa, 391/2009 Araudia (EE), Nazioarteko Itsas Erakundeak hitzarmen eta protokolo jakin batzuen kode eta zuzenketa batzuk onartzeari buruzkoa, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 365, 2014/12/19koa, 82-86. or.).

Aireko garraioa

■ Batzordearen 69/2014 Araudia (EB), 2014ko urtarrilaren 27koa, aireontzien eta produktuen, osagaiekin eta haiekin lotutako ekipamenduen aireko nabigagarritasuneko eta ingurumeneko ziurtatzeari eta diseinuko eta produkzio-erakundeen zertifikazioari buruzko aplikazio-xedapenak ezartzen dituen 748/2012 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23, 2014/01/28koa, 12-24. or.).

■ Batzordearen 70/2014 Araudia (EB), 2014ko urtarrilaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiaren arabera abiazio zibileko hegazkineko langileekin lotutako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartze dituen 1178/2011 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23, 2014/01/28koa, 25-26. or.).

■ Batzordearen 71/2014 Araudia (EB), 2014ko urtarrilaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiak (EE) xedatutakoaren arabera, aireko lanekin lotutako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartzen dituen 965/2012 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23, 2014/01/28koa, 27-30. or.).

■ Batzordearen 83/2014 Araudia (EB), 2014ko urtarrilaren 29koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiak (EE) xedatutakoaren arabera, aireko lanekin lotutako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartzen dituen 965/2012 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23, 2014/01/31koa, 17-29. or.).

■ Batzordearen 100/2014 Araudia (EB), 2014ko otsailaren 5koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/87/EE Zuzentarauko I. eranskinean zehaztutako abiazio-jarduerara 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera egin duten aireontzien operadoreen zerrendari buruzko 748/2009 Araudia (EE) aldatzen duena. Aipatutako arauan dago zehaztuta operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratuko den kide-estatua zein den (EBren Aldizkari Ofiziala, L 37, 2014/02/06koa, 1-189. or.).

■ Batzordearen 139/2014 Araudia (EB), 2014ko otsailaren 12koa, aerodromoei buruzko administrazio-prozedurak eta baldintzak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiak (EE) xedatutakoaren arabera (EBren Aldizkari Ofiziala, L 44, 2014/02/14koa, 1-34. or.).

■ Batzordearen 245/2014 Araudia (EB), 2014ko martxoaren 13koa, Batzordearen 1178/2011 Araudia (EB), 2011ko azaroaren 3koa, abiazio zibileko hegazkineko langileekin lotutako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartzen dituen, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 74, 2014/03/14koa, 33-57. or.).

■ Batzordearen 319/2014 Araudia (EB), 2014ko martxoaren 27koa, Aireko Segurtasuneko Europako Agentziak jasotako tasei eta eskubideei buruzkoa. Araudi horrek Batzordearen 593/2007 Araudia (EE) indargabetu du (EBren Aldizkari Ofiziala, L 93, 2014/03/28koa, 58-80. or.).

■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 376/2014 Araudia (EB), 2014ko apirilaren 3koa, abiazio zibileko gorabeherak jakinarazteari buruzkoa. Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 996/2010 Araudia (EB) aldatu eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/42/EE Zuzentzua eta Batzordearen 1321/2007 (EE) eta 1330/2007 (EE) araudiak indargabetu ditu (EBren Aldizkari Ofiziala, L 122, 2014/04/24koa, 18-43. or.).

■ Batzordearen 379/2014 Araudia (EB), 2014ko apirilaren 7koa, Batzordearen 965/2012 Araudia (EB), Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiak (EE) xedatutakoa betez aireko lanekin lotutako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartzen dituen, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 123, 2014/04/24koa, 1-94. or.).

■ Batzordearen 368/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko apirilaren 10ekoa, Komunitatean ustiatzeko debekua duten aireko konpainien komunitateko zerrenda ezartzen duen 474/2006 Araudia (EE) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 108, 2014/04/11koa, 16-51. or.).

■ Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 598/2014 Araudia (EB), 2014ko apirilaren 16koa, ikuspegi orekatuaren baitan Batasuneko aireportuetako zaratarekin lotutako murrizketa operatiboak txertatzeari buruzko arauak eta prozedurak finkatzen dituen, eta 2002/30/EE Zuzentzua indargabetu duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 173, 2014/06/12koa, 65-78. or.).

■ Batzordearen 452/2014 Araudia (EB), 2014ko apirilaren 29koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 Araudiak (EE) xedatutakoa betez, hirugarren herrialde batzuetako operadoreen aireko lanetarako administrazio-prozedurak eta baldintza teknikoak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 133, 2014/05/06koa, 12-26. or.).

■ Batzordearen 441/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko apirilaren 30ekoa, Europako zero bakarrerako datuen lotura-zerbitzuei buruzko baldintzak ezartzen dituen 29/2009 Araudia (EE) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 130, 2014/05/01ekoa, 37-28. or.).

0.	Egindakoaren Laburpena
1.	Testuinguru Orokorra
2.	Garraioaren Eskaintza
3.	Garraioaren Eskaria
4.	Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
5.	Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
6.	Funtsezko Adierazleak
7.	Estatistikako Eranskina

- Kontseiluaren 721/2014 Araudia (EB), 2014ko ekainaren 16koa, 2024. urtera arte Enpresa Komuna luzatzeari dagokionez aireko zirkulazioaren kudeaketarako (SESAR) belaunaldi berriko Europako sistema egiteko Enpresa Komuna eratzeari buruzko 219/2007 Araudia (EE) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 192, 2014/07/01ekoa, 1-8. or.).
- Batzordearen 687/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko ekainaren 20koa, aireko segurtasuneko neurri batzuk, segurtasun-arauen baliokidetzat eta kargaren eta postaren segurtasun-neurriak argitzeari, harmonizatzeari eta soiltzeari buruzko atalean 185/2010 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 182, 2014/06/21ekoa, 31-46. or.).
- Batzordearen 970/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko irailaren 12koa, aireko zirkulazioaren kudeaketa-sarearen (ATM) funtzioen aplikazio-xedapenak ezartzen dituen 677/2011 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 272, 2014/09/13koa, 11-14. or.).
- Batzordearen 1028/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko irailaren 26koa, Europako zero bakarreko zainketako errendimenduko eta interoperabilitateko baldintzak ezartzen dituen 1207/2011 Exekuzio Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 284, 2014/09/30ekoa, 7-8. or.).
- Batzordearen 1029/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko irailaren 26koa, datu aeronautikoen kalitateari eta Europako zero bakarerrako informazio aeronautikoari buruzko baldintzak ezartzen dituen 73/2010 Araudia (EB) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 284, 2014/09/30ekoa, 9-13. or.).
- Batzordearen 1321/2014 Araudia (EB), 2014ko azaroaren 26koa, aireontzien eta produktu aeronautikoen, osagaien eta ekipamenduen aireko nabigagarritasunaren mantentzeari eta lan horietan parte hartzen duten erakundeen eta langileen onarpenari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 362, 2014/12/17koa, 1-194. or.).
- Batzordearen 1318/2014 Exekuzio Araudia (EB), 2014ko abenduaren 11koa, Komunitatean ustiatzeko debekua duten aireko konpainien komunitateko zerrenda ezartzen duen 474/2006 Araudia (EE) aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 355, 2014/12/12koa, 8-38. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak

Errepide bidezko garraioa	
■ Sustapen Ministerioaren 534/2014 Agindua, 2014ko martxoaren 20koa, Errepideen Instrukzioko seinalaztapen bertikaleko 8.1-IC araua onartzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 2014ko apirilak 5).	
■ Sustapen Ministerioaren 2523/2014 Agindua, 2014ko abenduaren 12koa, errepideen eta zubien obretarako jarraibide tekniko orokorren pleguaren artikuluko jakin batzuk eguneratzen dituena gai hauekin lotuta: oinarritzko materialak, bide-zoruak eta zoladurak, seinalaztapena, balizajea eta ibilgailuei eusteko sistemak. (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 3, 2015eko urtarrilak 3).	
Itsasoko garraioa	
■ 875/2014 Errege Dekretua, 2014ko urriaren 10ekoa, laketontziak gobernatzeko titulazio nautikoak arautzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 247, 2014ko urtarrilak 25).	
Aireko garraioa	
■ 20/2014 Errege Dekretua, 2014ko urtarrilaren 17koa, Espainiako aireportuetan geldialdi-ordutegiak esleitzeko erregimen juridikoa osatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 16, 2014ko urtarrilak 18).	
■ 1/2014 Errege Lege Dekretua, 2014ko urtarrilaren 24koa, azpiegituren eta garraioaren arloko erreformarena eta beste neurri ekonomiko batzuen. (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 22, 2014ko martxoak 6).	
■ Sustapen Ministerioaren 456/2014 Agindua, 2014ko martxoaren 13koa, 1984ko abuztuaren 1eko 1749/1984 Errege Dekretuko 2. eranskina, airez merkantzia arriskutsuak arriskurik gabe garraiatzeari buruzko Araudi Nazionala eta airez merkantzia arriskutsuak arriskurik gabe garraiatzeko jarraibide teknikoak onartzen dituena, aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 71, 2014ko martxoak 24).	
■ Sustapen Ministerioaren 480/2014 Agindua, 2014ko martxoaren 24koa, Madril-Barajas aireportuaren izen ofiziala aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 74, 2014ko martxoak 26).	
■ 217/2014 Errege Dekretua, 2014ko martxoaren 28koa. Errege-dekretu horrek honako hauek aldatu ditu: 2009ko maiatzaren 14ko 862/2009 Errege Dekretua, erabilera publikoko aerodromoetako lanetarako eta diseinurako arau teknikoak eta aireportuak eta erabilera publikoko beste aerodromo batzuk ziurtatzeko eta egiaztatzeko araudia onartzen dituena; eta 2010eko irailaren 10eko 1133/2010 Errege Dekretua, aerodromoetako hegaldien informazio-zerbitzuaren hornikuntza (AFIS) arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 89, 2014ko apirilak 12).	

- Sustapen Ministerioaren 1050/2014 Agindua, 2014ko ekainaren 17koa, Espainiako aireportuetako koordinazio-zuzendaria eta geldialdi-ordutegien koordinatzailea eta bideratzailea izendatzen duena, eta hori funtzionamendu eragingarrian jartzeko data ezartzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 150, 2014ko ekainak 20).
- 8/2014 Errege Lege Dekretua, 2014ko uztailaren 4koa, hazkunderako, lehiakortasunerako eta eragingarritasunerako presazko neurriak onartzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 163, 2014ko uztailak 5).
- Sustapen Ministerioaren 1628/2014 Agindua, 2014ko abuztuaren 29koa, La Seu d'Urgell-Andorra aerodromoa, aireko zirkulazio-zerbitzuak hornitzeko helburuetarako, Aerodromoko Hegaldi Informazioa duen (AFIS) aerodromo izendatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 222, 2014ko irailak 12).
- 750/2014 Errege Dekretua, 2014ko irailaren 5koa, suteen aurkako borrokarako, bilaketarako eta salbamendurako aireko jarduerak arautzen dituena. Aipatutako dekretuak ezartzen ditu aireko nabigagarritasuneko baldintzak eta beste jarduera aeronautiko batzuetarako baimenak (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 227, 2014ko irailak 28).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

Errepide bidezko garraioa
■ 35/2014 DEKRETUA, 2014ko martxoaren 11koa, Euskadiko Bideko Segurtasun Batzordearen antolaketa eta funtzionamendua arautzen dituena. 2014/01247 (EHAA 51, 2014ko martxoak 14). ■ 48/2014 DEKRETUA, 2014ko apirilaren 1koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak CTV- Centro de p de Comunidad Autónoma SA sozietatearen kapital-hazkunderetan parte hartzeko duen baimenari buruzkoa. 2014/01660 (EHAA 69, 2014ko apirilak 9). ■ 57/2014 DEKRETUA, 2014ko apirilaren 8koa, errepide bidezko garraio-ibilgailuak gidatzeko teknikariaren tituluari dagokion curriculuma ezartzen duena. 2014/02243 (EHAA 96, 2014ko maiatzak 23). ■ 6/2014 FORU ARAUA, 2014ko ekainaren 30ekoa, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen arloko Plana behin betikoz onartu zuen 2013ko ekainaren 10eko 2/2013 Foru Araua aldatu zuena (EHAA, 140, 2014ko uztailak 24).
Tren bidezko garraioa
■ 56/2014 DEKRETUA, 2014ko apirilaren 8koa, Trenetako Material Mugigarriaren Mantentze-lanetako teknikariaren tituluari dagokion curriculuma ezartzen duena. 2014/02336 (EHAA 99, 2014ko maiatzak 28).
Itsasoko garraioa
■ 2/2014 DEKRETUA, 2014ko urtarrilaren 21koa, Mutrikuko portuko kiroletako portuaren zerbitzu publikoaren kudeaketa Euskadiko Kirol Portua Sari esleitzen diona. 2014/00448 (EHAA 21, 2014ko urtarrilak 31). ■ 55/2014 DEKRETUA, 2014ko apirilaren 8koa, Itsasertzeko Nabigazioko eta Arrantzako teknikariaren tituluari dagokion curriculuma ezartzen duena. 2014/02407 (EHAA 102, 2014ko ekainak 2). ■ 67/2014 DEKRETUA, 2014ko apirilaren 15koa, Pasaia Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordean Gipuzkoako Merkataritzako, Industriako, Zerbitzuetako eta Nabigazioko Ganbera Ofizialeko batzordekide ordezkaria kargugabetzeari eta izendatzeari buruzkoa. 2014/01935 (EHAA 79, 2014ko apirilak 29). ■ 81/2014 DEKRETUA, 2014ko maiatzaren 20koa, Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordean Euskal Autonomia Erkidegoko batzordekide ordezkari bat kargugabetzeari eta izendatzeari buruzkoa. 2014/02372 (EHAA 100, 2014ko maiatzak 29). ■ 143/2014 DEKRETUA, 2014ko uztailaren 1koa, Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordean Estatuko Administrazio Orokorreko batzordekide ordezkari bat izendatzeari buruzkoa. 2014/03182 (EHAA 131, 2014ko uztailak 11). ■ 176/2014 DEKRETUA, 2014ko irailaren 9koa, Pasaia Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordeko batzordekideak berritzen dituena. 2014/03855 (EHAA 174, 2014ko irailak 15). ■ 195/2014 DEKRETUA, 2014ko urriaren 7koa, Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordeko batzordekideak izendatzen dituena. 2014/04301 (EHAA 196, 2014ko urriak 15). ■ 196/2014 DEKRETUA, 2014ko urriaren 14koa, Pasaia Portu Agintaritzaren Administrazio Batzordean Euskal Autonomia Erkidegoko batzorde ordezkariak kargugabetzeari eta izendatzeari buruzkoa. 2014/04625 (EHAA 207, 2014ko urriak 30).

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.

2

Garraioaren Eskaintza 2014-an

2. GARRAIOAREN ESKAINTZA 2014AN

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 barrukoa)	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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

EAEko garraio-sistemaren deskripzioa

- Bide-sistemari dagokionez, 2014an, 4.169 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Haietatik 602 kilometro zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira (autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak), eta EAE osoko bide-eskaintzaren %14,4 da hori.
- Bide-azpiegitura gehienek titularrak lurralde bakoitzeko foru-aldundia da, baina bi salbuespen daude: A-68 autobidea (Espainiako estatua da haren titularrak) eta Artxandako tunelak (Bizkaiko Foru Aldundiaren sozietate emakidaduna). Bestalde, A-8 autobidea ustiatzeko, autobide horren kudeaketa BIDEGIren 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 hiriburuekin 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 udalerrirekin, eta Gaztela eta Leoneko iparraldekoekin); eta ETSren azpiegiturei 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, Transbordador 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 azpiegiturek 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-planei lotuta.

2.1. ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOA

Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarian argitaratutako azken datuek erakusten dutenez, EAEko errepide-sareak 4.169 kilometro ditu 2014an. Ildo horretan, EAEko administrazioek apustu sendoa egin dute Euskadiko lurralde osoa egituratzeko; hala erakusten dute hiru lurraldeetan egin diren jarduerak: Bizkaian, Ermuako barianteko obren hasierarekin, Bermeoko bariantean eta Durangoko autobian egindako aurrerapenekin eta hainbat hobekuntza lan ere beste errepide erradial batzuetan; Gipuzkoan, Beasain eta Durango arteko ardatzaren azken zatia egin da; eta Araban, bide-sare sistema hobetzeko eta berritzeko 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 2014an, errepide-motaren arabera. 2014

	2000	2012	2013	2014
LUZERA (km)				
Ordainpeko autobideak	196	248	248	243
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	299	354	352	359
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.583	3.575	3.567
Guztira	4.353	4.185	4.175	4.169
DENTSITATEA (m/km¹)				
Ordainpeko autobideak	27,1	34,3	34,3	33,6
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	41,4	49,0	48,7	49,7
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	495,6	494,2	493,3
Guztira	602,1	578,8	577,1	576,6

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

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-28-n⁴, zirkulazio-ahalmen handiko bideak errepide guztien %18,5 dira.

Euskal bide-sistemaren dentsitatea, 2014. urtean, 576,6 m/km²-ra iristen da eta nabarmen gaintitu du Estatuko gainerako errepideen eta UE-28¹-ren dentsitatea (329,5 m/km² eta 435,1 m/km², hurrenez hurren).

⁴ EB-28; 2013koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2015 buletinean argitaratua.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.3. taula Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-28n, 2012-2014 aldian

Errepide-mota	2012		2013		2014	
	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹
CAPV²						
Ordainpeko autobideak	248	34,3	248	34,3	243	33,6
Doako autobideak, autobideak eta bi galtzadako errepideak	354	49,0	352	48,7	358	49,5
Galtzada bakarreko errepideak	3.583	495,6	3.575	494,2	3.568	493,2
Guztira	4.185	578,8	4.175	577,1	4.169	576,3
ESTADO						
Ordainpeko autobideak	3.025	6,0	3.026	6,0	3.020	6,0
Doako autobideak, autobideak eta bi galtzadako errepideak	13.309	26,3	13.557	26,8	13.685	27,1
Galtzada bakarreko errepideak	149.259	295,0	148.778	294,0	149.579	296,4
Guztira	165.593	327,3	165.361	326,8	166.284	329,5
UE 28						
Autobideak	73.246	16,7	--	--	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	286.478	65,4	--	--	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.546.479	353,0	--	--	--	--
Guztira	1.906.202	435,1	--	--	--	--

¹ Errepide-sarearen luzeran (m) eta EAEn, Espainiako estatuan edo EB-28ren azaleran (km²) oinarritutako kalkulatu da.

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015, International Road Federation.

Azken urteetan, Euskadiko bideetako politikak galtzada bakarreko bideak murriztera eta gaitasun handiko autobideak eta autobideak ugaritzera daude bideratuta, betiere, trafikoa errazago igaro dadin eta Euskadiko bide-sistemak estaldura eta segurtasun hobea izan dezan.

2014an, errepideetan egindako lanak lehendik bazeuden bideak hobetzean eta birgaitzean oinarritu dira. Dagoeneko martxan dauden proiektuei ere jarraikortasuna eman nahi zaie, baina lan garrantzitsuak ere abian jarri dituzte, esate baterako, Ermuko saihesbidea Bizkaian. Horri dagokionez, jarraian, bideko azpiegituren alorrean Foru Aldundiek egindako ekintza garrantzitsuenak biltzen dira.

Bide-azpiegiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- Uztailean, **Bizkaiko Foru Aldundiak** Ermuko saihesbideko lanak hasi zituen (saihesbidea banatu den bi zatietan: Uretamendi eta Beko Errekan). Makinak sartu dira eta etorkizuneko bide-azpiegituren kokalekua izango diren lursailak prestatu dira. 4 kilometroko luzera duen saihesbidea Ureta mendia gurutzatuko du bi hodi dituen tunel baten bidez, norabide bakoitzeko bat, eta 589 metrokoa bakoitza. Proiektatutako hamaika egitura nagusiren artetik, garrantzitsuenak AP-8ekin egindako loturarako biaduktuak dira; horiek 36 metro batzen dute; trenbidearen beheko pasabidea Hegoaldeko Uretamendiren biribilgunean, 86 metro; eta Eitzaga, Oterre eta Canal-eko bidezubiak, guztira 343 metrorekin.
- Durangaldeko etorkizuneko autobidearen lanak, 2014an, Gaztelua I eta II tunelen (594 metro eta 1.141 metro hurrenez hurren) lur azpiko sei aurrealdean indusketan oinarritu dira. Bestalde, Atxondoko tunel faltua ere egin dute, 95 metroko luzera duena. Gainera, bi egitura amaitu dira, horietako bat Zaldu ibaiaren gainean, eta beste sei abian dira dagoeneko. Azken horiei dagokienez, A-8 delakoarekin etorkizunean egingo den loturan, taularen metalezko habeak

- eutsiko dituzten estribo eta zutabeekin lanean ari dira eta datorren neguan instalatu egingo dira. Beste zubibide nagusietako batek, N-634 eta Ibaizabal erreka gurutzatzen dituenak, aurrefabrikatutako hormigoizko habeak ditu dagoeneko.
- Bermeoko saihebidetaren obrei dagozkien lanekin jarraitu dute, zehazki, tunel nagusiaren indusketa-lanak amaitu dituzte. Tunela 710 metro luze da.
 - Otsailean, BI-3715 errepidearen egokitzapen- eta zabaltze-lanak hasi ziren Zamudio udalerriko Galbarriatu auzoan.
 - Otsailean, Bizkaiko Foru Aldundiak hobekuntzak egin zituen BI-635 errepideko Zornotza-Muxika zatiaren (lanean ari dira) eraikuntza-proiektuan. Berrikuntzen artean, hirigunea zeharkatu gabe N-634 errepiderako zuzeneko sarbidea duen Donostia norabideko Zornotzako saihebidetara sartzeko adar bat eraikitzea nabarmendu behar da; zehazki, sarbideen berrantolaketa BI-635 N-634rekin eta AP-8rekin konektatuko duen biribilgunearekin eta beste biribilgune bat Karmen kalearekiko elkargunean.
 - Udaberrian hasi zen N-636 errepidearen Gerediaga-Elorrio zatiko Gaztelua II tunelaren indusketa. Zati hori AP-8 autobidearekin duen konexioan hasten da, Gerediaga-Elorrioren altueran, Abadiño udalerrian.
 - Azaroan BI-739 errepidea Barakaldon, egungo Serralta zumarkalean zehar, BECen ingurubidearekin konektatuko duen bidearen eraikuntza-proiektua onartu zen. Serralta zumarkalea ezagunagoa da “fabriken arteko bide” moduan eta “Bizkaiko Labe Garaian” lehengo tren-plataforma erdibitzaile batek bereizitako bi erraileko kale bihurtuko da; gainera, aparkalekuak izango ditu galtzadaren bi aldeetan.
 - Abenduan onartu zen BI-633 errepidearen hobekuntza-lanen lizitazioa Markina-Xemein-en, Urberuaga auzoan. Zati horretan aurrez ikusitako jarduerak BI-633 errepidearen egungo ibilbidearen aldaketa barne hartzen dute. Beste norabide-aldaketa bat izan du BI-4403 errepidearekin bidegurutzeak izan duen birmoldaketari esker.
 - **Gipuzkoan**, Beasain-Durango ardatzean, GI-632 errepidearen lanak aurreratu dira, Antzuola eta Bergara artekoa; 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 eta bost biaduktu eraikitzea suposatuko du: Igeribarerrota (76 metro), Antzuola (222 metro), Lapatza (78 metro), Antigua (270 metro) eta Ipurtika (252 metro).
 - Bestalde, Donostiako autobus-geltoki berriaren lanetan aurrez ikusitako lanak garatu dira. Ekitaldia amaitzean, egitura eraikitzen ari ziren (zutabeak eta forjatuak). Amaitu ostean, geltokiak 24 nasa izango ditu autobusetarako, baita 400 plazatako aparkaleku bat ere.
 - **Araban**, azaroan, 2015eko abenduaren 31ra arte luzatzea onartu zen Mendebaldeko eta Ekialdeko eremuetako foru-sarea osoki mantentzeko kontratuak. Horiek 2012ko abenduan esleitu ziren. Zerbitzu horien exekuzioak errepideen foru-sarea osatzen duten 1.493,7 Km-en guztizko mantentze-lana estaltzen du; hauek, zehazki: neguko bideragarritasuna, sastrakak kentzea, sega-lanak eta inausketak, eta seinaleztapena, baita bizilagunen sarea mantentzea eta zaintzea ere. Horrek esan nahi du beste 376,91 kilometroko sareari arreta eskaintzea.
 - Era berean, otsailean onartu zen A-4016 errepidean Luko ibilbidearen egokitzapena eta urbanizazioa eraikitze proiektua; era berean, maiatzan onartu zen N-240 errepidearen egokitzapen lanaren proiektua Legutian eta Zigoitian, 16,7 eta 19,9 kilometro-puntuan.
 - Azkenik, irailean, 2012ko azaroan hasitako Gasteizko autobus-geltoki berriko lanak amaitu ziren. 2015eko hasieran inauguratzea zegoen aurrez ikusita. Terminal berriak autobusentzako 25 nasa eta 302 plaza dituen lur azpiko parkinga ditu ibilgailuentzat, 94 plaza bizikletentzat eta 13 motoentzat.

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 hirigunea. Han, Bilbobusek 147 autobuseko eskaintza du, 44 lineatan (28 zerbitzu arruntak, 8 gauekoak eta 8 auzobus),

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

eta guztira, 581,1 kilometroko ibilbidea egiten dute Bizkaiko hiriburuaren hiri-eremuan (106,7 km gauekoak dira eta 57 km auzobusekoak).

Bestalde, Gipuzkoako hiriburuak flota ugaritu du, 253 kilometro egiten dituzten 122 autobusetara (2013an baino 2 gehiago) iritsi dira, 36 lineatan banatuta (27 egunekoak eta 9 gauekoak). 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 (11.200.299) %39,9 hartzen dute. Auzo horiek dira hiriko hiru ardatz nagusiak, eta 18 metroko ibilgailu artikulatuekin komunikatzen dute erdigunea. Linea horien maiztasuna 6-8 minutukoa da.

Azkenik, Gasteizen Tuvisak ematen duen hiri-zerbitzuan 81 autobus daude guztira 2014an (aurreko urtean baino 5 gutxiago), 15 lineatan banatuta, eta 209,2 kilometroko ibilbidea egiten dute, Arabako hiriburuan barna.

2.4. taula Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2012-2014 bitartean

Errepide mota	2012	2013	2014	Δ %13/14
BILBO				
Sareko lineak ¹	43	43	44	2,3
Luzera (km) ¹	578,6	575,1	581,1	1,0
Autobus-kopurua	152	146	147	0,7
DONOSTIA				
Sareko lineak ¹	36	36	36	0,0
Luzera (km) ¹	247,0	247,0	253,0	2,4
Autobus-kopurua	120	120	122	1,7
GASTEIZ				
Sareko lineak ¹	15	15	15	0,0
Luzera (km) ¹	201,6	209,2	209,2	0,0
Autobus-kopurua	86	86	81	-5,8
GUZTIRA				
Sareko lineak ¹	94	94	95	1,1
Luzera (km) ¹	1027,2	1.031,3	1.043,3	1,2
Autobus-kopurua	358	352	350	-0,6

¹ Sartuta daude eguneko eta gaueko zerbitzu erregularrak.

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Garraio pribatuaren ikuspegitik, eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiak emandako datuetan oinarrituz, EAEko ibilgailu-parkeak aurreko urteko mailei eutsi die. Zehazki, 1.297.743 auto egon dira guztira erregistratuta EAEn, urtearen amaieran; kopuru hori 2013ko datuaren ia berdina izan da (1.296.430).

Ibilgailu motei dagokienez, nabarmendu beharrekoa da guztizko parke mugikorraren %87 turismoei, kamioiei eta furgonetei dagokiela (%72,9 eta %14,1, hurrenez hurren). Urte arteko aldaerei dagokienez, motozikletek izan dute hedapenik handiena; hain zuzen ere, 2014an %3,4ko igoera izan zuten. Aldiz, kamioiak eta furgonetak dira unitate kopuruari dagokionez murrizketa erregistratu duten ibilgailu bakarrak (-%2,1). Bestalde, turismo-

parkea ia aldaketarik gabe mantentzen da 2013an erregistratutako datuei dagokienez (%+0,1, 861 kotxe gehiagoren baliokidea).

2.5. taula EAEko ibilgailuen kopurua 2014an.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%
Autoak	148.436	73,4	493.456	75,6	304.802	68,9	946.694	72,9
Motozikletak	14.074	7,0	48.239	7,4	52.588	11,9	114.901	8,9
Kamioiak eta furgonetak	30.265	15,0	87.426	13,4	65.270	14,8	182.961	14,1
Autobusak	523	0,3	1.751	0,3	904	0,2	3.178	0,2
Traktore industrialak	1.116	0,6	3.450	0,5	3.065	0,7	7.631	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.765	3,8	18.734	2,9	15.879	3,6	42.378	3,3
Guztira	202.179	100,0	653.056	100,0	442.508	100,0	1.297.743	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia

Azterketa Europara zabalduz, hurrengo koadroak motorizazio-indizearen rankinga erakusten du, mila biztanleko turismo-ratio gisa neurtuta, EB-28ren testuinguruan, Merkataritza Askeko Europako Elkarteko gainerako herrialdeekin eta EBko kide izango diren herrialde hautagaiekin batera. Horri dagokionez, Eurostatetik etorritako azken datuen (2013ri dagozkionak) arabera, Luxemburgek zerrendaren buruan jarraitzen du, mila biztanleko 61 turismorekin. Kontrako muturrean dago berriz Albania, 118 kotxe indizearekin. Erregistroek erakusten dutenez, hauek izan dira ratioan igoyerarik handienak izan dituzten herrialdeak: Albania (%15), Mazedonia (%14,7), Turkia (%5,9), Errumania (%5,1) eta Estonia (%4,7). Bestalde, Italia (%-2,1) eta Espainia (%-0,5) dira biztanleko ibilgailu kopuruan jaitsiera handiena gertatu den herrialdeak.

EAEri dagokionez, 2013an, indizea mila biztanleko 434 turismotan kokatu zen; horrela, rankingeko 22. lekuan kokatu da (EB-28ko 19. kokapena). Lurraldeka, Arabak du ibilgailu-indize handiena termino erlatiboetan, 461, hain zuzen. Aldiz, Bizkaiak eta Gipuzkoak 429ko motorizazio maila erakusten dute. Bestalde, Estatuko batez bestekoa (474) Euskadiko hiru lurraldeetako erregistroen gainetik kokatzen da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina2.6. taula Motorizazio-indizea Europan, 2012-2013an¹

Herrialdea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2012	2013
Luxenburgo	663	661
Islandia ²	653	654
Italia	621	608
Malta	592	602
Lituania	590	615
Finlandia	563	574
Txipre	549	553
Austria	542	546
Alemania	539	543
Suiza ²	529	531
Eslovenia	518	516
Frantzia	505	504
Belgika	487	491
Noruega ²	484	489
España	476	474
Herbehereak	472	471
Polonia	486	504
Erresuma Batua	464	468
Suedia	465	466
Grezia	467	466
Portugal	429	430
CAPV	438	434
▪ Araba	463	461
▪ Bizkaia	433	429
▪ Gipuzkoa	435	429
Txekiar Errepublika	448	450
Estonia	456	478
Irlanda	415	420
Danimarka	399	405
Bulgaria	385	402
Kroazia	339	341
Eslovakia	337	347
Letonia	305	317
Hungaria	301	308
Montenegro ³	279	286
Serbia ³	240	248
Errumania	224	235
Macedonia ³	146	168
Turquia ³	114	121
Albania ³	103	118

¹ Europako herrialdeei buruzko azken datuak, Statistical Pocketbook 2015ren bidez lortutakoak, 2013koak dira.

² Europako Merkataritza Libreko Erkidegoko Herrialdeak (EFTA - European Free Trade Association).

³ EBko herrialdeak izateko hautagaiak

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015, DGT e INE.

Eskuragarri dauden azken datuek igoera arina erakusten dute EAEko osorako motorizazio indizean; 2013an mila biztanleko 434,1 turismo izatetik 2014an 435,7 turismo izatera pasatu zen. Gorako joera hori hiru Lurralde Historikoetan gertatutako igoerengatik izan da. Horrela, Arabak izan du hazkunderik handiena, 461,4tik 463,8ra pasatuz (%+0,5); jarraian dator Bizkaia, 429,4tik 431,3ra (%+0,4), baita Gipuzkoa ere; izan ere, Gipuzkoak, 2013an, 429,3ko motorizazio maila zuen eta 2014an mila biztanleko 430,1 turismotara iritsi zen (%+0,2).

2.2. TREN 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-28rekin alderatuta, ikus daiteke alde handiak daudela trenbide-azpiegituren dentsitateari dagokionez. Horrela, Euskadik 633 km trenbide ditu guztira, eta trenbide-azpiegituren dentsitatea 87,5 m/km² da. Datu hori Estatukoa (31,5 m/km²) eta EB-28koa (49,1 m/km²) baino dezente handiagoa da. Horrez gain, EAEko trenbide-sareko trenbide gehienak elektrifikatuak dira, trenbide guztien %93,7, zehazki; Espainiako estatuan eta EB-28n, berriz, elektrifikazio-maila askoz txikiagoa da (%61,1 eta %53,8, hurrenez hurren).

2.7. taula. Trenbideen dentsitatea EAE, Estatuan eta EB-28n, 2014an.

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra	Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra
Luzera (km)							
EAE	633	40	6,3	40	593	93,7	231
Espainiako estatua	15.900	6.183	38,9	6.111	9.717	61,1	3.952
EB-28	215.298	99.564	46,2	--	115.734	53,8	--
Densidad (m/km ²)							
EAE	87,5	5,5	--	5,5	82,0	--	31,9
Espainiako estatua	31,5	12,3	--	12,1	19,3	--	7,8
EB-28	49,1	22,7	--	--	26,4	--	--

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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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. 2014

Lineen luzera km-tan	2014
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.

Renfek Trenbide Sare Konbentzionalaren bidez eskainitako zerbitzuei dagokionez, eta aldirietako eskaintza aztertuz, eskainitako tren zenbatekoan hazkunde bat antzematen da aurreko urtearekin alderatuz (%1,6), eskainitako toki-kilometroak %11,7ko beherakada izan duen bitartean. Horrela, Renfek 130.438 tren jarri ditu erabiltzaileen esku bere aldirietako zerbitzuan, trenbide sare konbentzionaleko tren eskaintza guztizkoaren %96,2a suposatzen duena.

Bestalde, eskualdeetako lineen eskaintza 5.153 trenetako izan da, 2013 urtearekin alderatuz %8ko hazkunde suposatzen duena. Toki-kilometro zenbatekoak ere gora egin du azken urtean, zehazki, %1,5.

2.9. taula Trenbide Sare Konbentzionaleko eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2012-2014

	2012	2013	2014
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua ⁵	5	5	4
Eskaintako trenen kopurua	6.762	4.771	5.153
Eskaintako tren-kilometroak	1.669.964	1.677.426	1.705.800
Eskaintako toki-kilometroak	431.203.285	430.437.570	436.795.864
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	4	4	4
Eskaintako trenen kopurua	131.997	128.386	130.438
Eskaintako tren-kilometroak	4.404.869	4.411.494	4.386.945
Eskaintako toki-kilometroak	1.060.126.880	1.061.090.046	937.305.825

Iturria: Renfe.

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 dagokionez, eta Renfen integratuta, berriz, bidaiari eta salgaien garraioari dagokionez. Hala, Renfe zabalera metrikoak 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 sarea), guztira.

2014an eta aldirietako zerbitzuari dagokionez, Renfek, zabalera metrikoko sareari dagokionez, eskaintza gutxitu du aldirietako zerbitzuetan, Bilbo-Balmaseda lineako trenen maiztasuna txikiagoa delako. Zehazki, Renfek, 16.700 tren jarri ditu bezeroen esku aldiriko zerbitzuan, aurreko urtearekin alderatuz %1eko beherakada suposatu duena. Bestalde, eskaintako toki-kilometroak %31en gutxitu dira.

Eskualdeetako lineei dagokionez, 2014an, eskaintako tren kopurua aurreko urteko kopuruetan mantentzen den bitartean (-%0,2), eskaintako tren-kilometroak eta toki-kilometroak nabarmenki hazi dira, %25,3 eta %34,2, hurrenez hurren.

⁵ 2014 urtean Renfek bere zerbitzuak berrantolatu ditu, zenbait linea batuz; hori dela eta linea kopurua gutxitu da baina zerbitzuak handitu.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.10. taula Renfe Zabalera Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2012-2014 alditakoak

	2012	2013	2014
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua	2	2	2
Eskaintako trenen kopurua ¹	3.651	3.609	3.600
Eskaintako tren-kilometroak ¹	537.520	541.220	677.959
Eskaintako toki-kilometroak ¹	45.550.106	45.952.811	61.644.345
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	1	1	1
Eskaintako trenen kopurua	16.832	16.866	16.700
Eskaintako tren-kilometroak	562.148	570.301	421.445
Eskaintako toki-kilometroak	74.455.103	74.948.874	51.709.871

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

Iturria: FEVE (2013tik aurrera, Renfe).

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

Adif-en bide-azpiegitura - 2014ko berrikuntza nagusiak

Adifen ohiko tren-sarea

- Adif-ek, ekainean amaitu zituen Blokeo Automatiko Banalizatuko (BAB) sistemak eta Trafiko Kontrol Zentralizatua (CTC) instalatzeko lanak Madril-Hendaia ohiko tren-linearen Donostia-Irun zatian. BABk trenak gaituko ditu Donostia-Irun ibilbidearen bi bideetatik bi norabidetan zirkula dezaten. Horrela, tren-trafikoari bizkortasun, aldakortasun eta arintasun handiagoa emango zaio. Bestalde, CTCK urrunetik eragin ahal izango die Miranda de Ebroko Aginte Postutik zatiko eta geltokiko seinale eta orratz guztiei.
- Azaroan hasi ziren Gasteizko geltokian bide nagusiak guztiz berritzeko lanak, Madril-Hendaia ohiko tren-linean sartuta. Zehazki, lanak I eta II bideetan egiten dira eta bloke bakarreko unitateka dauden trebesen berritzea barne hartzen dute. 54 kg/m-ko errailen instalazioa, baita balastoaren ordezkapena ere.
- Adif-ek ganga egokitzeko eta Aloriako tunela hobetzeko lanak egin ditu, 73 metroko luzerakoa, Castejón-Bilbao ohiko linean kokatuta, Arabako Amurrio udalerrian. Lanek tunelaren hurbileko lursailaren tratamendua, lehendik dagoen estalduraren egokitzapena, pinoi-ganga kontaktuen sustapena eta harrizko gangaren guztizko eraikuntza barne hartu dute.
- Era berean, abenduan segurtasun-itxiturak instalatzeari eta ordezkatzeari ekin zaio, Bizkaiko hainbat udalerritako tren-tzadurarekin batera, Bilboko aldirikoetako C-1, C-2 eta C-3 lineetako Arrigorriaga, Ollargan, Putxeta eta Sestaoko geltokietan.

Adifen zabalera metrikoaren sarea

- 2014. urtean, Adif Zabalera Metrikoko Tren Sareko lineak lur azpian sartzeko lanekin jarraitu dute lrala Bilboko auzoan.

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 182,3 kilometro hartzen dituzte; ia kilometro guztiak (%99,4) trenbide elektrifikatuak dira (178,4 km), eta horietako asko bide bakarreko trenbideak dira (181,2 km). Horri dagokionez, azpimarratu behar da azken urteetan ahalegin handiak egin direla bi bideko trenbideak ezartzeko. Zehazki, 2014an bi noranzko bideak 56,4 km-etara iritsi dira 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-erantz 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 herriei lotzen du Bilbo. Metro Bilbaorekin konexioa du Alde Zaharreko geltokian.

EuskoTrenek eskainitako zerbitzuei dagokienez, 2014ko ekitaldian beherakada gertatu da operatzailearen eskaintzan, bai behintzat euskal herritarren zerbitzura jarritako trenei eta plazei dagokienez (%-9,2 eta %-1,8, hurrenez hurren). Horrela, 183.256 trenetan banatutako 59.747,4 mila toki erregistratu dira guztira. Aldiz, %1,5 egin du gora eskainitako kilometro kopuruak eta %15,5 toki-kilometro kopuruak, eta eskaintza 4.565,2 mila kilometrotan eta 1.702,4 miloi toki-kilometrotan (hurrenez hurren) kokatu da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.11. taula Egun, EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2012-2014 aldiko oinarrizko datuak.

	2012	2013	2014
Linea-kopurua	3	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	183,3	182,3
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	130,8	128,5	125,9
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	50,4	54,8	56,4
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	175,1	178,4	181,2
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	1,2	4,9	1,2
Eskaintako trenen kopurua	190.500	201.817	183.256
Eskaintako tokien kopurua	53.418.400	60.848.792	59.747.433
Eskaintako kilometroen kopurua	4.524.040	4.496.264	4.565.171
Eskaintako toki-kilometroak	1.366.842.903	1.474.022.080	1.702.426.081

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

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

ETSren inbertsio-ahaleginari dagokionez, 2014ko jarduera nagusiak taula honetan laburbildu dira:

EuskoTrenek zerbitzuak ematen dituen ETSen egiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, ETSk ardatz hauetan aurrera egin du:
 - Durango proiektua: urtarrean Lebarioko tren-tailer berriak sartu ziren jarduera operatiboan (Abadiño). Ondoren, uztailan, Durangoko antzinako tren-azpiegitura (katenaria eta bideak) kentzeko lanak lizitatu ziren, 4,13 kilometroko guztizko luzerarekin; era berean, Euskotren operatzaileak erabiltzen zituen lantegi eta kotxe-tokien eraispina ere lizitatu zen, urtarrean Lebario auzora eraman bitartean.
 - Abenduan Mendizur pasagunea kentzeko lanak esleitu ziren Bedia udalerrian. Bestalde, Bilbo-Donostia lineako Usansolo-Lemoa zatian (1.350 metroko luzera) bidea itxi da.
 - Era berean, abuztuan bidea berritzeko lanak esleitu ziren Zornotza-Bermeo lineako Zugastietara eta Muxikako geltokien artean.
- **Gipuzkoari dagokionez**, otsailan, ETSk Eibarren Amaña eta Ardantzara arteko trenbide-aldaketa egin zuen. Gertaera horrek aurrerapen handia ekarri zuen 2012ko udazkenean hasitako Bilbo-Donostia lineako zati hau bi bidetako trenbide bihurtzeko proiektuaren garapenean. Eremu honetan gauzatzen diren jarduerak bidea 650 metroan bikoiztea, Amañan lur azpiko geltoki berri bat eraikitzea (lehengo geralekua ordezkatzeko du) eta lanek kaltetutako eremua estaltzea barne hartuko dute. Ondorioz, bide eta eremu publiko berriak izango dira.
- Era berean, udan, proiektu honekin lotutako aurrerapen berriak egin ziren; hauek esate baterako: Torrekua kaletik Tiburcio Anitua kalerako sarbidea martxan jartzea eta Arrateko biaduktua eraitea.
- Azkenik, **Donostialdeko Metroa** proiektuaren testuinguruan, 2014an, aurrerapen nagusiak hauek izan dira:
 - Loiola-Herrera zatian, ekainean, ETSk biaduktu berria jarri zuen martxan Urumea ibaian. Horrek joan den mende hasieran eraikitako lehengo harrizko zubia ordezkatu zuen. Zubi berria bi bidetarako erabiliko da, 61,20 metro argi dituen bao bakarra du eta 12,70 metroko zabalera. Horietatik, 7,70 metro tren-plataformak hartzen ditu eta espaloi-funtzioa egiten duten 1,75 metroko alboko bi irten ditu.
 - Herrera eta Altza arteko lur azpiko zati berriaren eraikuntza-lanetan aurrera egin da. 1.040 metroko luzera du (830 metro meatzean eta 210 metro sasitunelen bidez). Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da abenduan Herrerako geltokia Altzako etorkizuneko geltokiarekin konektatzen duen tunelaren sakonerari amaiera eman zitzaiola. Ildo horretatik, ekitaldia amaitzean lineako tunelaren estalduraren %85 exekutatu zen eta Altzako etorkizuneko geltokia ere guztiz zulatuta zegoen eta leizearen horniketa-lanak eta sarbideko kanoiak egin zituzten.

EuskoTrenak zerbitzuak ematen dituen ETSen egiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- Era berean, azaroan, Donostia erdigunetik tren-igarobide berri baten informazio-azterketa esleitu zen. Zati berriak, 4.170 metroko luzerarekin, beste hiru geltoki izango ditu: Eason (Easo plazaren inguruan kokatuta, Azpeitia eta Autonomia kaleetan sarbide-ahoeekin); Erdigunea-Kontxan, Xabier Zubiri plazatik, Loiola eta San Bartolome kaletik sarbideak dituela; eta Benta Berrin, kiroldegia inguruan, Zarautz etorbidean eta Matia kalearen amaieran sarbide-ahoeekin.
- Bestalde, 2014an, Loiolako geltoki berriaren proiektuaren garapean lan egin da, zehazki, biaduktuan eta inguruaren urbanizazioan. Hori egiteko, desbideratzea eta behin-behineko geltokia martxan jarri beharko dira.
- ETSk, azken urtean, Altza-Pasaia-Galtzarabordako tren bidezko saihebidetaren proiektu eraikitzailea idazten ere lan egin zuen. Altzako geltoki berria (eraikitzen) gainditu ostean hasiko den ibilbideak gutxi gorabehera bi kilometrotako luzera izango du. Pasaian geltoki berriaren eraikuntza barne hartzen duen proiektu horrekin, Herrera-Altzan bi bide egiteko proiektuari jarraikortasuna eman zaio.

ii) Bilboko Metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSen azpiegiturak

2014an, metroaren 2. linea Satartziko Kabiezes auzoraino luzatu zen (Kabiezeseko geltokia 2014ko ekainaren 28an ireki zen), Metro Bilbaok zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak 45,1 kilometro dituzte egun. Sare horrek 41 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 garraiobide azkarraren zerbitzua du 2010etik. Geltoki horietatik guztietatik, 25 lur azpian daude eta gainerako 16ak lur azalean. Metro Bilbaoren azpiegiturak, bestalde, 80 sarbidez eta 70 atartez horniturik daude.

2.12. taula Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, 2012-2014

	2012	2013	2014
Linea-kopurua	2	2	2
Geltoki-kopurua	40	40	40/41 ⁽¹⁾
Sarearen luzera (km)	43,3	43,3	43,3/45,1 ⁽¹⁾
Eskainitako kilometroen kopurua	4.624.537	4.514.030	4.777.343
Eskainitako kotxe-kilometroen kopurua	20.895.172	20.299.920	21.429.553
Eskainitako toki-kilometroak	2.990.753.642	2.905.079.430	3.066.472.434

⁽¹⁾ 2014/06/27 arte/ 2014/06/28tik (Kabiezes).

Iturria: Metro Bilbao.

2014an eskainitako zerbitzua kontuan hartuz, Metro Bilbaok 4.777,3 mila kilometro jarri ditu guztira herritarren zerbitzura; hau da, %5,8 handitu da aurreko ekitaldiarekin alderatuz. Joera positibo hori hauteman da, halaber, eskainitako auto-kilometroei eta toki-kilometroei dagokienez, %5,6ko urte arteko hazkundeak izan baitute, hurrenez hurren. Zenbaki absolutuei dagokienez, 2013ko eskaintzarekin alderatuz, auto-kilometroak 1,1 milioi gehiago izan dira, eta toki-kilometroak, 161,4 milioi gehiago.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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

Taula honetan 2014an gauzatutako jarduera nagusiak jaso dira:

Bilboko Metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSen azpiegiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- Urrian, Urdulizeko geltokian **1. Linea** lurperatzeko lanak lizitatu ziren. Proiektuak 750 metro inguruko luzera du eta Aita Gotzon kalean (BI-634 errepidea, Bilbo eta Plentzia batzen dituen) dagoen trenbide-pasabidea kentzea, lur azpiko geltoki berri bat eraikitzea eta trenbide-trazaduraren 540 metro lineal estaltzea aintzat hartu dute.
- Ekainaren 28an inauguratu zen ofizialki Bilboko metroko **2. Lineako** Kabiezeseko (Santurtzi) geltoki berria. Santurtzi-Kabiezes zatiarekin (2.085 metroko luzera), amaitutzat eman da Metroaren lehen fase eraikitzailea. Kabiezeseko geltoki berriak bi sarbide ditu kanpoaldetik.
- 2014 amaitzean, **3. Lineako** (Matiko-Etxebarri) obra zibila ia guztiz amaituta zegoen, Otxarkoaga-Txurdinaga zatia (hori exekutatzen ari dira) eta Alde Zaharreko geltoki berria izan ezik. Tunelen eta leizeen gainerako zulaketak amaituta zeuden, baita horien estaldurak ere.
- Era berean, maiatzean, Eusko Jaurlaritzak, ETSen bidez, Alde Zaharreko geltoki berriaren obra zibilaren espedientearen gastua eta martxan jartzea onartu zuen. Alde zaharra da 3. Linearen puntu garrantzitsua eta geltoki intermodal gisa funtzionatuko du, metroaren 1. eta 2. Linearekin, tranbiarekin eta Euskotrenek zerbitzua ematen duen Txorierriko Linearekin lotura eginez.
- 2014an, ETSk Bilboko metroko 5. Linearen proiektu eraikitzailearen idazketa-lanekin jarraitu zuen. Bost geltoki hartu ditu aintzat: Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao eta Ospitalea.

iii) Euskotrenek zerbitzua ematen dien ETSen tranbian 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 5,8 kilometro hartzen dute guztira: horietatik 1,85 km noranzko bakarrek bideak dira (%31,9) eta 3,95 km noranzko bikoak.

2014ko trazatuaren eskaintzari erantzunez, tren kopurua eta herritarren eskura jarritako plaza kopurua aurreko urteko mailan kokatzen da, bi kasuetan %0,15eko jaitsierak erregistratuz. Oro har, datu horien arabera, 96 tren gutxiago ibili ziren eta eskainitako edukiera 11.875 plaza gutxiagokoa izan zen. Aldiz, 2014an tranbian egindako distantzia 1.511 kilometro gehiagokoa izan zen; beraz, eskainitako plaza-km kopuruak %0,5 egin zuen gora (2013an baino 188.853 plaza-km gehiago).

Bestalde, Gasteizko Tranbia sarea bi lineak osatzen dute, eta guztira, 20 geltoki daude. Linea horiek 8,16 km hartzen dituzte guztira, eta bi noranzkoak dira denak. 2014ko eskaintzari erreparatuz, aurreko urtearekin alderatuz arinki hazi egin dela (%0,9) bai tren-kopurua (97.245) bai toki-kopuruari dagokionez (14,8 millones). Bestalde, 2014. urtean distantzia handiagoa egin da, (3.487 kilometro gehiago) eta toki-kilometroak ere gehiago

izan dira (530.057 gehiago). Horrenbestez, tranbia-eskaintza hau izan da: 493.311 km eta 75 milioi toki-km (urtetik urterako %0,7ko igoera, bietan).

2.13. taula EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2014ko oinarritzko

	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) ^(*)	192 (esertzeko tokiak: 50)	244 (esertzeko tokiak: 52)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) ^(*)	125 (esertzeko tokiak: 50)	152 (esertzeko tokiak: 52)
Eskainitako trenen kopurua	62.112	97.245
Eskainitako tokien kopurua	7.764.000	14.781.240
Eskainitako kilometroen kopurua	336.557	493.311
Eskainitako toki-kilometroak	42.069.620	74.983.257

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

Iturria: EuskoTren.

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

EuskoTrenen zerbitzuak ematen dituen ETS tranbia-azpiegiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- **Bilboko Tranbiari dagokionez**, 2014an, otsailean esleitutako La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiaren informazio-azterketaren garapenean aurrera egin da. Azterketa honek Bizkaiko hiriburuko tranbiaren luzapena aztertzen du. Horrek ahalbidetuko du tranbia-eraztuna deitutakoa ixtea eta La Casillatik Bide Nagusira arte joan nahi duten pertsonen zerbitzua eskaintzea. Bestalde, Abandoko geltoki intermodalean garraiobidea aldatzeko aukera ere sortuko da. Era berean, Abando eta Atxuriko geltokien artean bidea bikoizteko aukerak ere zehaztuko dira.

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 hiriburuek 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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, EAE, hiriburu batetik bestera 43.880 lekualdaketa⁶ 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 tarteen eraikuntza, Euskal Yak Arrasaten, Elorrioren eta Bergaran izango dituen lotuneen eraikuntza eta Bilboko eta Gasteizko sarrerena. Adif arduratuko da lan horiek egiteaz, eta 2.536 milioi euroko inbertsioa izango da guztira.

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

2014an, ETSk “Euskal Y-aren” Gipuzkoako ibilbidean egin beharreko lanak (17) exekuzio-fasean daude edo amaituta; Adif, bestalde, Gasteiz-Bilbo adarreko ibilbidearen bi herenetan ari da lanean. Taula batean jaso dira alde bietan 2014ko ekitaldian aurrera eraman dituzten jarduerak garrantzitsuenak.

⁶ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketatik jasotako datua.

EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak - 2014ko berrikuntza nagusiak

- Urtea amaitzean, **“Euskal Y”aren Gipuzkoako adarrari** dagokionez, Bergara-Lezo korridoreko sei zatiren eraikuntza amaitu zen; zehazki hauek: Ezkio Itsaso-Beasain, Beasain mendebaldea, Beasain ekialdea, Ordizia-Itsasondo, Legorreta eta Tolosa-Hernialde. Beraz, egindako kilometroen guztizkoa 17n kokatzen zen; ETS erakunde publikoaren bidez Eusko Jaurlaritzari exekutatzeari dagokion trazaratuaren %25.
- Bestalde, 2014 amaitzean, Gipuzkoako adarraren beste 11 zati exekutatzen ari ziren, 42 kilometroko luzerarekin (guztizkoaren %61).
- Azaroan, Sustapen Ministerioak, Adifen bidez, **“Euskal Y”aren Bergarako lotunearen** lehen zatiko lana esleitu zuen, zehazki Kobate sektoreari dagokiona, 2,9 kilometrokoa. Ibilbidean Udalaitzeko tunelaren zati bat dago, 6,9 kilometro ditu eta tren-azpiegitura berriko luzeena da. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da Bergarako lotunea ezinbestekoa dela “Euskal Y”aren lanek aurrera egiteko; izan ere, bertan bat egiten dute hiru lurraldeetako hiru adarrek.
- Irailean, Ministroen Kontseiluak Bergarako lotuneko bigarren zatiaren eraikuntza-lanen kontratuaren lizitazioa baimendu zuen, zehazki Angiozar sektorea (Arrasate-Bergara). 2,6 kilometroko luzera du Gasteiz eta Donostia arteko ardatzean, eta 2,3 kilometrokoa Bilbo eta Donostia arteko ardatzean. Zati honetan, Kortazarreko bi tutuko tuneleko azken 1,9 kilometroren eraikuntza eta Udalaitzeko bi tutuko tuneleko azken 1,8 kilometroren eraikuntza nabarmendu behar dira.
- Era berean, abenduan, Ministroen Kontseiluak Atxondo-Abadiño zatiko plataformaren proiektu eraikitzailearen lizitazioa baimendu zuen.

2.3. AIREKO GARRAIOA

2014an, Euskadik hobekuntza erregistratu du aireko trafiko eragiketa komertzialen bolumenari dagokionez. Horrela, krisi ekonomikoaren eraginez sortutako beheranzko joera aldatu da. Euskadiko hiru aireportuek 49.648 eragiketa erregistratu dituzte, hau da, %2,4ko igoera izan da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da aerodromo guztiek igoerak izan dituztela. Hala ere, horien aniztasun maila anitza da. Igoerarik handiena Arabako terminalak izan du; bertan, aireontzien zirkulazioak %9,4 egin du gora 2013ko datuekin alderatuta. Bestalde, Bilboko aireportuak eta Donostiako aireportuak igoera txikiagoak izan dituzte, %1,7 eta %0,2koa, hurrenez hurren.

Jarraian, aireko trafikoaren banaketa aztertzen da aireportuko; bertan, Bizkaiko terminalaren parte hartzea nabarmendu behar da; izan ere, horrek biltzen ditu eragiketa gehien eta Euskadiko aireontzien trafiko orokorraren %79,7 biltzen du. Bestalde, Gasteizko aerodromoak mugimenduen %11,6 biltzen du, eta Donostiakoak, gainerako %8,7a.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina2.14. taula Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa¹. 2000-2014

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Urteko hazkundea (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)
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	38.914	-13,3	48.474	-14,7
2014	5.753	9,4	4.311	0,2	39.584	1,7	49.648	2,4

¹ Zirkulazioari buruzko datuak aireontzien merkataritza-zirkulazioari dagozkio.

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena

Azkenik, nabarmendu beharrekoak dira EAEn aireportuko azpiegituren alorrean izandako berrikuntza nagusiak.

Bilboko Aireportua- 2014ko Berrikuntzak

- 2014an, Aenak Bilboko Aireportuko Isolamendu Akustikoko Planari dagozkion lanekin jarraitu du. Ekitaldian 250 bizitza baino gehiago intsonorizatu ditu. Jarduera horiekin, 2014ko ekitaldia ixtean, mila etxebizitza baino gehiago intsonorizatu dira Derio, Erandio, Loiu, Sondika eta Zamudio udalerrien artean.
- Otsailean, aireportuko aparkalekuaren kudeaketa-sistemak guztiz berritu ziren.
- Urrian, Bilboko aireportuko VIP aretoa zabaldu zen ostera ere, osoko eraberritze-lanak amaitu ostean.

Donostiako Aireportua - 2014ko Berrikuntzak

- Sustapen Ministerioak azaroan amaitu zuen Hondarribiko pistaren salbuespen-egoeraren aitorpen-prozesua. Horrek 2016. urtetik aurrera, aireko segurtasuneko nazioarteko araudia betetzea ahalbidetzen du, pista zabaldu beharrik gabe. Egun Hondarribia Madril eta Bartzelonarekin batzen duten hegazkin motentzako zerbitzua ematen da. Gainera, salbuespen-aitorpena aireportuaren egiaztagirientzako aurretiazko aitorpena da, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) erakundeak martxan duen prozesua eta 2016. urtea amaitu baino lehen amaitzea aurreikusten duena.
- Era berean, irailean, Donostiako aireportua mugako pasabide moduan gaitu zen eta Schengeneko kanpoko muga gisa aitortu zuten. Hori dela eta, data horretatik, mugako pasabidetzat hartuko da pertsonen eta Schengen lurraldeko ekipajeei irteera edo sarrera baimentzeko Schengenengo Akordioaren Aplikazio Hitzarmenaren sinatzaileak ez diren Estatuetatik edo Estatuetarantz.

Gasteizko aireportua - 2014ko berrikuntzak

- Abenduan, Sustapen Ministerioak Gasteizko aireporturako egunean 12 orduko irekiera-ordutegia mantentzea adostu zuen. Hala ere, lau orduko aurrerapenarekin eskatzen duten hegaldiak aerodromoa erabili ahal izango dute tasetan aparteko ordainsaria ordaindu beharrik izan gabe.

2.4. ITSASOKO GARRAIOA

Euskadiko itsas garraioko egiturari dagokionez, 2014. urtean, Anavas (Asociación de Navieros Vascos) elkarteko merkataritza-ontzidiak 11 ontzi-enpresa zituen, eta enpresa horiek, guztira, 54 ontzi zituzten, aurreko urtean baino bat gutxiago. Hori dela eta, karga-bolumenak behera egin du nabarmen: 331,5 mila tona gordin (-%1,3) eta 584,1 mila tona pisu hil (-%1,5) mugitu dira aurreko urtean.

2.15. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2014 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
2014	11	54	331.535	584.104

¹ Tona gordin.

² Tona pisu hil.

Iturria: Anavas.

Ontzien tipologiari dagokionez, atontziak eta barne-zirkulazioko ontziak dira ontzidiaren erdia baino gehiago (%61,1). Haien atzetik daude Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak (%20,4), tanke-ontziak (%11,1) eta, azkenik, hozkailu-ontziak eta petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (%3,7, hurrenez hurren).

Nabarmendu behar da 2014aren amaieran, EAEko merkataritza-ontzidiak nahiko berria izaten jarraitzen du, 9,3 urte baitituzte, batez beste, Espainiako ontzidiek eta mundukoek dituztenak baino gutxiago (14,2 urte eta 17,4 urte, hurrenez hurren).

2.16. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia. 2011-2014

Ontzi-mota	Ontzi-kopurua			
	2011	2012	2013	2014
Atoiontziak eta barne-zirkulazioa	35	34	34	33
Tanga-ontziak	7	7	7	6
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	10	10	2	2
Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak	12	12	10	11
Hozkailuak	2	2	2	2
GUZTIRA	66	65	55	54

Iturria: Anavas.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 badiu 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 - Egoera eta 2014ko Berrikuntzak

- 2014an amaitutako lanen artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Getxon itsas bidaiei kai berriaren eraikuntza, Algortako kontradikeari erantsita eta egungoaren paraleloan. 2012ko urrian hasi ziren lanak 2014ko maiatzean amaitu ziren. Kai berriak gutxienez 11/12 metroko sarbidea du, 25.300 m²-ko zelaigunea eta 355 metroko amarratze-lerroa.
 - Tren konexioaren eta Pancorbon (Burgos) Bilboko Portuaren Tren Logistika Terminaleko (TELOF) zerbitzu-bideen lanak abenduan amaitu ziren. 2015ean, Portuko Agintaritzak urbanizazioko lehen faseko lanak lizitatu eta hastea du aurreikusita.
- 2014an zehar martxan dauden lan nagusien artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Sollanako puntako dikearen luzapena, 2012an hasi zen obra eta 2016an bukatuko dena. Obra honek egungo dike 680 metro arte luzatzea ahalbidetuko du, eta honek solidoen eta likidoen trafikoa bultzatzea ahalbidetuko du.
 - Portuko Agintaritzak barneko tren-sarbideak hobetzeko bi lanei ere ekin die: batetik, edukiontzien terminalerako sarbidean, A1 kaian kokatuta; eta bestetik, Biltegiatze eta Banaketa Eremuaren (BBA3) hirugarren fasean, A2 kaian kokatuta. Bi lanen helburua porturako egungo barneko sarbideetako bi hobetzea. Horretarako, “bypass”ez edo trenak zirkulatzeko alternatibez hornituko dituzte matxuraren bat gertatuz gero edo mantentze-lanak gauzatzeko beharra izanez gero, eremuko enpresei zerbitzua bermatzeko.
 - Esparru konfinatuak ixteko moten materiala hornitu eta jartzeko lanak, Deustuko kanaletik datorren materiala, bai eta portu esparrutik kanpo geratzen diren beste lan batzuetatik datozen maileguak eta Portu beraren mantentze dragatzaileetatik datozen materialak ere isurtzea ahalbidetuko du.

Pasaiaiko Portua - Egoera eta 2014ko Berrikuntzak

- Irailean, Pasaiaiko Portu Agintaritzaren administrazio-kontseiluak gehiengoz onartu zuen Azpiegituren Gidaplanaren izapidetzea atzera botatzea. Horrek kanpoko kaiaren eraikuntza proiektua gelditzea esan nahi du. Ondorioz, joan den udazkenetik Portuko Agintaritzak egungo kaian fokalizatutako portuaren Plan Estrategikoa eguneratzean oinarritzen da; izan ere, lehendik egina zegoena kanpoko portuaren garapenean zegoen zentratuta.
- 2011. urtean hasitako San Pedroko arrain-merkatu berriaren eraikuntzari dagozkion lanetan aurrerapenak egin dira. Horrela, urrian, estalkian 22 metroko luzera eta 45 tona pisu arteko berrogeita hamarren bat habe ipintzeko lanak amaitu ziren, proiektuaren bigarren faseari dagozkionak. Lehen fasea 2013ko azaroan amaitu zen, higiezin erdiaren inaugurazioarekin. Esparru horrek, beste batzuen artean, hauek ditu: 1.700 metro koadroko erakusketa-aretoa, kamioientzako kaia eta ehun plaza baino gehiagoko lur azpiko parkinga. Bertan, egun, enkanteak eta horrekin lotutako gainerako ekintzak zentralizatzen dira. Bigarren fasea amaitu ostean, eraikinak 24.600 metro koadro izango ditu guztira.
- Era berean, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak, abenduan, lizitazio-prozesua hasi du Iberdrola zentral hidroelektrikoa kokatuta zegoen kaian edukiontzien terminal berriaren lanak kontratatzeko.

- 2014an amaitutako lanen artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Urte-amaieran lehengo Pysbe kaiaren konponketa- eta mantentze-lanak egin ziren.
 - Ekainean, Oiartzun itsasadarraren gaineko zubi indartu berria inauguratu zen. Horri esker, 420 tonako garabiak eta 7 ardatz pasatuko dira itsasadarraren albo batetik bestera. 1977an, eraiki zutenetik, ezin izan zuten hori egin.
 - Urtearen erdi aldera, aterpean, egokitzeko lanak egin ziren.

Bermeoko Portua - Egoera eta 2014ko Berrikuntzak

- 2014ko otsailaren 2ko denboraleak eragindako kalteak konpontzeko egindako lanak izan dira 2014an egindako inbertsio nagusiak. Horri dagokionez, Frantxuako zabaldegiko egitura osorik berreraiki behar izan da: babeslekua, olatuen talkari eusten dion hesia eta blokeen ezponda. Portu horren iparraldean, olatuen indarrak lekuz mugitutako babes-hesiaren 4 zatiak berreraiki dira, ia 100 metroko luzeran, baita mailua babesteko harri-lubeta ere. Hegoaldean, bloke berriak jarri dira falta direnen lekuan eta kontradikeko geruza nagusia indartu da 8 tonako 3.000 bloke baino gehiagorekin.

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.

2.17. taula EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.

	Igeldoko f.	Artxandako f.	Larreinetako f.	Mamarigako f.
Bidaiari-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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.6. BIZIKLETA

EAEko bide-sistema bizikletaz ibiltzeko sare bat osatzen duten zenbait azpiegitura dauzka eta ingurumena kaltetzen ez duen garraibide bat sustatzea eta mugikortasun jasangarria sustatzea du helburu. Horren haritik, foru-aldundiak eta udeletxeak 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, 135,7 kilometro hartzen dituzte, guztira, Gasteizen bizikletaz ibiltzeko egokitutako bideak. Hau da, %16 bidegorri gehiago egokitu dira urte batetik bestera. Gasteizen atzetik, Donostia dago: 65,1 kilometroko bidegorri-azpiegitura du, 2013an baino %21 gehiago. Eta azkenik, Bilboko bidegorriak 29 kilometro ditu, aurreko urteko baina %3,6 gehiago.

2014an, planifikatutako bizikleta-bide guztien %83,3 jada erabiltzeko prest daude Gasteizen (163 kilometro daude aurreikusita, guztira), %96 Donostian (67,8 kilometro daude aurreikusita, guztira) eta %34,1a Bilbon (85 kilometro daude aurreikusita, guztira).

2.18. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2014ko abenduan)

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatuta koak
	Km	Δ 14/13 (%)	Km	Δ 14/13(%)	Km	Km
Gasteiz	163,0	4,5	135,7	16,0	0,0	27,3
Bilbo	85,0	0,0	29,0	3,6	1,0	55,0
Donostia	67,8	12,4	65,1	21,0	3,0	2,5

Iturria: Gasteizko Udala, Bilboko Udala eta Donostiako Udala.

Bestalde, behaketa probintzia-eremura zabalduz, EAEk 708,8 kilometroko bizikleta-sarea du. Bide gehienak Bizkaian daude: 283 kilometro bidegorri daude, guztira; 2013. urtean baino %4,4 gehiago (271 km). Gipuzkoan, bidegorrietarako egokitutako bideak 203,6 kilometro dituzte egun; beraz, %15,4 egin du gora kilometro-kopuruak, 2013. urtearekin alderatuta (176,5 km zeuden).

2.19. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2014

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	Km	Δ 14/13(%)	Km	Δ 14/13(%)	Km	Km
Álava ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	831,0	0,0	283,0	4,4	10,0	75,0
Gipuzkoa ²	439,1	0,0	203,6	15,4	2,0	5,3

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 2011n⁷, eta horietatik 103 kilometro txirrindulariek Gasteizen soilik erabiltzeko bideak ziren. Probintziako gainerako lurraldean eta Gasteiztik kanpo bada ibilbide berdeen sare bat, motorrik gabeko lekualdatzeak egiteko: oinezkoek, txirrindulariek, zaldizkoek, patinatzaileek eta beste batzuek erabiltzeko bideak. 2011ren amaieran, 119,195 kilometro ziren, natura-ingurune hauetan banatuta: Opakuako basabidea (3,3 km); Ullibarri Ganboako urtegia inguratzen duen bidea (44 km); Berantevillako basabidea (3,145 km); Vasco-Navarro trenaren ibilbide berdea (61,15 km); eta Nerbioiko Parke Linealeko ibilbidea (7,6 km). Ibilbideen helburua da garraio iraunkorreko garraiobideak sustatzea eta ekologia eta aisia uztartzen dituzten jarduerak sustatzea, naturan.

2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK

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

⁷ Garraioaren Panoramikaren txosten honen argitalpen momentuan, ez dugu eguneratuago dagoen daturik.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.20. taula EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak. 2014

	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	551.000		400.000
Instalatutako enpresa-kopurua	70	6	45	147
Enplegua	1.168	60	545	1.700
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	--	300.000	344.071	2.900.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
- Kamioiak	992	55	543	--
- Furgonetak	369	25	417	--
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	70,3%	30,0%	97,0%	96,0%

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

Ondoren, plataforma horietako bakoitzari buruzko informaziorik aipagarriena zehaztuko da.

2.7.1. Gasteizko Garraibideak (CTV)

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.

2.21. taula Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera. 2012-2014

	2012	2013	2014
Instalatutako enpresak	67	69	70
Enplegua	1.134	1.153	1.168
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	29.816	6.993	--
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	1.342	1.338	1.361
- Kamioiak	989	976	992
- Furgonetak	353	362	369
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	85,7%	75,8%	70,3%

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

(1): Datu hau merkantzia intermodalari dagokio. 2014an kudeatzen zuen enpresa itxi egin dute. Arasurek ez dauka instalatutako gainontzeko enpresek mugitutako toneladen inguruko daturik.

2014an, garraiobidearen jarduera atzeratu egin da tren-trafikorako lursail intermodala kudeatzen zuen enpresak jarduerarik izan ez duelako. Hori dela eta, ez dago ekitaldi honetarako plataformak erabilitako salgaiaren inguruko daturik. Gainerako adierazleei dagokienez, horietako batzuek bilakaera positiboa izan dutela ikusten da. Ibilgailu industrialen trafikoak %1,7 egin du gora eta CTVen lursail intermodalek zerbitzua ematen duten eguneko 1.361 unitate zenbaten dira (992 kamioi eta 369 furgoneta). Aldiz, Ibilgailu industrialen aparkalekuaren erabilerak %5,5 egin du behera eta abonatu eta aldi batekoen artean, eskuragarri dauden 182 plazatatik hilean, batez beste, 128 plaza betetzen dituzte.

2.7.2. Arasur

Arasur plataforma logistiko multimodala Miranda de Ebrotik hurbil dago, 1.500.000 m² lur urbanizagarritz osatutako eremua da eta 85.000 m² inguru ditu urbanizatuta. Honako alor hauetan jarduten du, batez ere: portuetako eta aireko jarduerari laguntzeko arloan; biltegiatzean, 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.22. taula Arasurreko jardueraren bilakaera. 2012-2014

	2012	2013	2014
Instalatutako enpresak	5	6	6
Enplegua	40	50	60
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	--	300.000	300.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	25	25	80
- Kamioiak	25	25	55
- Furgonetak	--	--	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%	28%	30%

Iturria: Arasur

2014an, plataforma logistikoak eskaintako datuen arabera, merkantzien trafikoa aurreko urteetako maila berberetan mantendu da. Bestalde, ibilgailu industrialen fluxuak igoera nabarmena izan du azken urtean. Zehazki, kamioien eguneroko trafikoa 30 unitate egin du gora 2014an eta zenbateko horren baitan dago furgoneten trafikoa ere, egunean 25 unitateko batez bestekoa erregistratuz. Era berean, nabarmendu behar da parke logistikoaren ibilgailu industrialentzako aparkalekuak 20.000 m²-ko azalera duela, eta 197 aparkaleku. Eskura ditugun azken datuek adierazten dutenez, aparkalekuaren batez besteko okupazioa aurreko urteetakoa baino handiagoa izan da 2014an, %30eraino 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.

2.23. taula Aparkabisako jardueraren bilakaera 2012-2014

	2012	2013	2014
Instalatutako enpresak	37	37	45
Enplegua	537	510	545
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	228.500	448.838	344.071
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	299	587	960
- Kamioiak	92	330	543
- Furgonetak	257	257	417
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	4	4	4
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	192.047	192.050	192.050
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	1.323	1.323	1.323
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	95,0%	96,0%	97,0%

Iturria: Aparkabisa. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A.

2014ko datuei dagokienez, adierazle nagusien bilakaera desberdina ikusten da. Horrela, mobilizatutako salgaien bolumenak %23,3 behera egin baldin badu guztira 344.071 tonako trafikoa zenbatuz, ibilgailu industrialen batez besteko fluxuak %63,5 egin du gora. Horrek esan nahi du 213 kamioi eta 160 furgoneta gehiago izango direla egunero erdigunean. Bestalde, aparkaleku industrialen batez besteko okupazioa aurreko urteko mailena baino zertxobait altuagoa da (%97 2014an; %96 2013an).

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 Pasaiaiko 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. Biltegitratzeko 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 biltegitratzea, hozkailu-ibilgailuen bidezko banaketa eta aduanetako jarduerak.

2014an zehar, erdigunean zerbitzua ematen zuten enpresa kopuruak hiru unitate egin du gora; 2013an 144 enpresa aktibo egotetik 2014 amaieran 147 izatera pasatu ziren. Bestalde, %1,8ko igoera arina gertatu da joan den urtearekin alderatuta mobilizatutako salgaien bolumenean eta 2,9 milioi tonatara iritsi da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2.24. taula ZAISAren jardueraren bilakaera. 2012-2014

	2012	2013	2014
Instalatutako enpresak	141	144	147
Enplegua	1.600	1.650	1.700
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	2.500.000	2.850.000	2.900.000
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	92,4%	94,7%	96,0%

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 %96koa izan da 2014an, aurreko urtekoa baino %1,3 handiagoa.

2.8. GELTOKI INTERMODALAK

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

Gaur egun, bi `lataforma intermodalak (Jundiz-Forondako eta Pasaia-Irongo terminal intermodalak) Sustapen Ministerioak, 2013ko azaroaren bukaeran, aurkeztu zuen logistika-zentroen estrategiaren parte dira, bai eta 2012-2014 Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Planaren (PITVI) parte ere.

2014an, Euskadi Logistics estrategiaren baitan, "EAEko Plataforma Logistiko Intermodalak Sustatu eta Garatzeko Estrategiak" egiteari dagozkion lanak garatu dira. Estrategia honen helburua plataforma logistikoen sustapena eta garapena lortzea da, garraibide desberdinak osatuko dituzten eremu logistiko intermodalen sarean babesten den euskal sistema ezartzeko ekimenekin, tren-konexioen bultzada eta plataforma logistikoen garapena, portuetako eta aireportuetako azpiegitura handiekin ekintza bateratuak bultzatuta. Estrategia honen baitan, Basque Country Logistics marka dago txertatuta. Horren helburua plataforma logistiko multimodala eta multipolarra instrumentalizatzea da; izan ere, Iberiar Penintsula eta Europar Batasunaren arteko salgaien fluxuaren lotura nagusia da.

Jundizeko plataformari dagokionez, lurralde-ahokaduraren azterketa egin ostean, Eusko Jaurlaritza elkarriketetan ari da Sustapen Ministeriorekin Plataforma Multimodala garatzeko hurrengo faseei heltzeko. Horrek 48 hektareatako azalera izango du, Gasteizko aireportuarekin konektatuta dago, Bilboko eta Pasaia-ko Portuari zerbitzua eskainiko die, eta bertan egingo dute bat Renfeko lineak eta Abiadura Handiko etorkizuneko trenak.

Pasaia-Irun plataforma logistikoari dagokionez, 2013ko abenduan, Eusko Jaurlaritzak plataformaren lurralde-ahokaduraren eta ahokadura logistikoaren diseinuaren azterketa

aurkeztu zion Sustapen Ministerioari. Eraitza gisa, Pasaia-Irungo tren-geltoki intermodalak 15 hektareatako azalera izango du, Adif eta EuskoTren bideekin paraleloan, eta 16 bideko multzoa izango du bidearen hiru zabaleretarako: Adif (zabalera iberikoa), Abiadura Handiko Trena (UIC) eta EuskoTren (bide estua). Horri dagokionez, Sustapen Ministerioak Adifen bidez Pasaia-ko Kanpo Portuarekin plataforma eta konexioa egiteko konpromisoa hartu zuen, eta Eusko Jaurlaritza izango litzateke EuskoTren bidea plataformara iristearen arduraduna. Egun, Pasaia-ko Portuko kanpo kaiaren eraikuntza-proiektua gelditzearekin, Eusko Jaurlaritza plataformari balioa ematen jarraitzen ahalegintzen da; izan ere, portuaren egungo azpiegiturarako garapenerako elementu garrantzitsua da.

3

Garraioaren Eskaria 2014

3. GARRAIOAREN ESKARIA 2014

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

3.1. BIDAIARIEN GARRAIOA

EAEn 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 2011⁸. Lan hori aurreko beste batzuen jarraipena da, Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003⁹ eta Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007¹⁰ lanena, hain zuzen, eta etorkizunean, bost urtetik behin eguneratuko da. Aurreko bi argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera aztertzeko 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 argitalpenetan¹¹ 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 EAEn. Beraz, gutxi gorabehera 3,05 joan-etorri izaten dira biztanleko, lanegun arrunt batean.

⁸Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html

⁹Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/4793/eu_4108/eu_15780.html

¹⁰Euskal 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

¹¹Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/pano2011/eu_def/pano2011.html

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

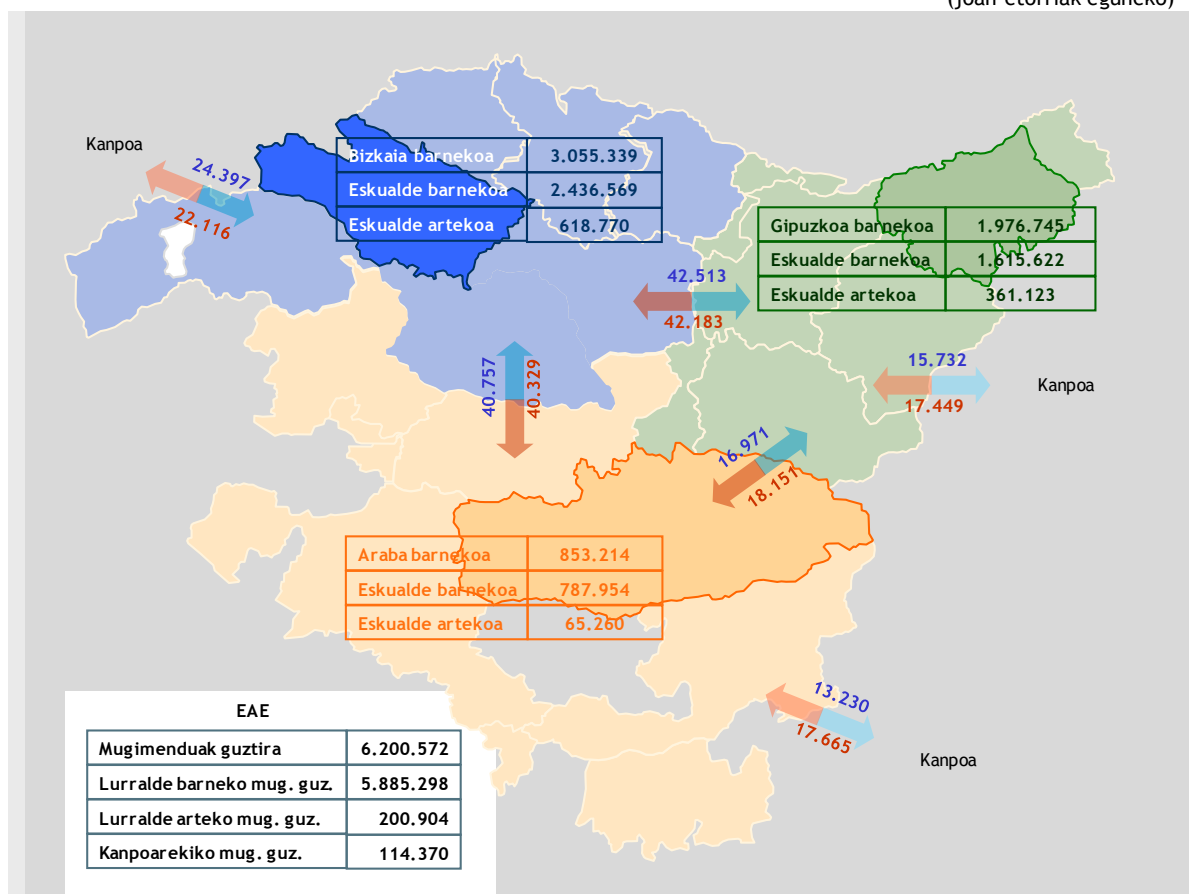
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina3.1. grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula¹. 2011

(joan-etorriak eguneko)

¹EAEko biztanleez dihardu.

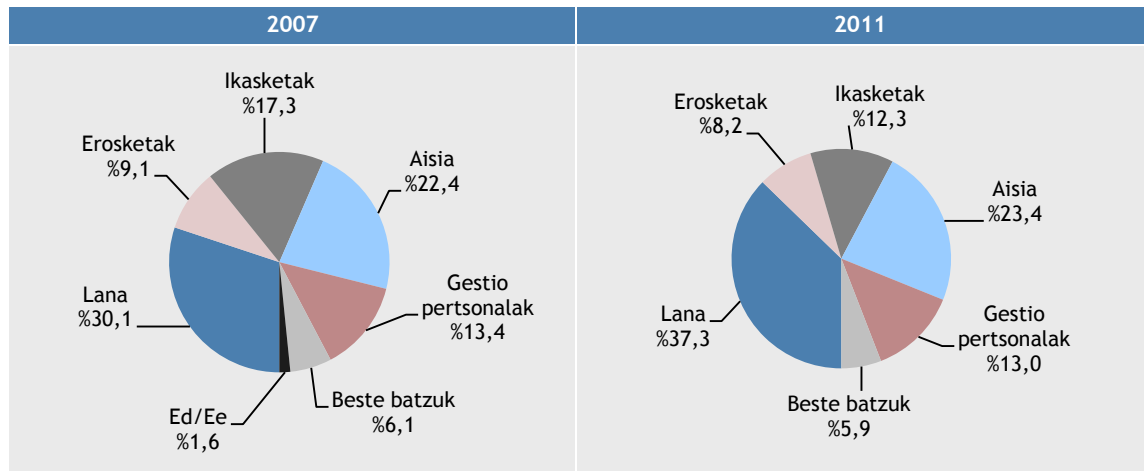
Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

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 kanpokoak 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, arazoiazen arabera (%).

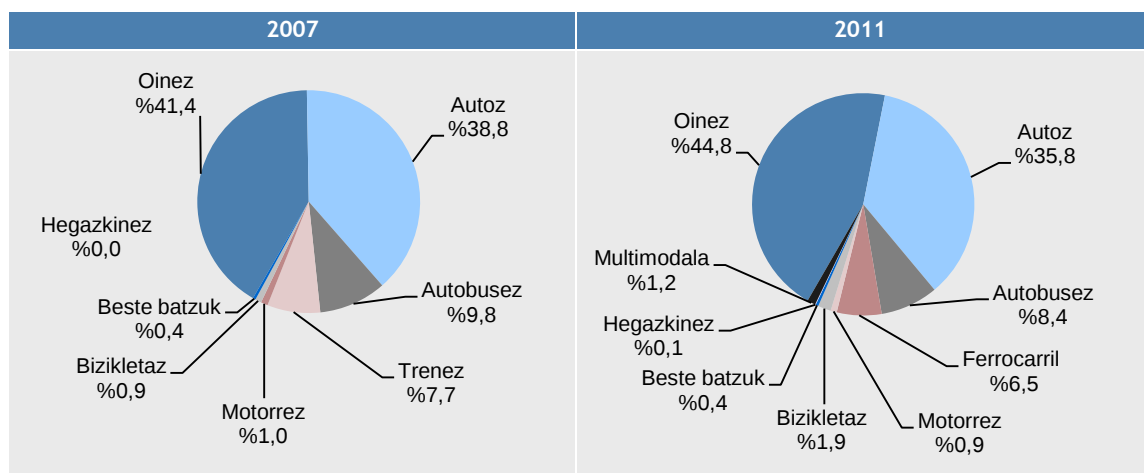


Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

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, garraiobide 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.

2014an errepide eta tren bidezko garraio kolektiboko zerbitzu publikoaren erabiltzaileek izandako bilakaera aztertu ostean, operatzaileek zuzenean eskaintako datuen arabera, bidaiarien guztizko kopurua aurreko urteko mailetan mantentzen dela eta %0,2ko igoera

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

arina erregistratzen dela 2013ko datuekin alderatuta. Zehazki, 248 milioi pertsonak erabili dute garraio kolektiboren bat, joan den ekitaldian baino 416 mila lekualdaketa gehiago. Datuak xehetasun handiagoarekin aztertuz, urte arteko aldaera handiena hiri arteko treneko bidaiariak izan duten jaitsierari dagokio. 963 mila bezero galdu ditu (-%2,8). Bestalde, hiriko autobusak milioi bat erabiltzailerekin igo du bidaiari kopurua (%1,5), hiri arteko autobusak 236 mila pertsonarekin (%0,5), eta azkenik, hiri arteko trenak izan du igoerarik txikiena (%0,1; 142 mila bidaiari gehiago).

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 kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2014 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	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	48.670	100.041	37.540	253.928	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	11,3
2013	66.235	49.668	97.532	34.110	247.545	-1,2	10,0
2014	67.236	49.904	97.674	33.147	247.961	0,2	10,2

¹ Alde batera utzi dira La Reineta 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, gizonen zein emakumeen gutxiago erabili dituzte garraio-zerbitzu kolektiboak, dela trena, dela autobusa.

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

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

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

b) Lurraldearen arabera banaketa

Euskadiko biztanleriaren mugikortasunaren ezaugarriak antzekoak dira hiru lurralde historikoetan, baina badira berezitasunak, ez direlako berdinak orografia, biztanleriaren lurraldekako banaketa, mugikortasun-beharra 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
	Nº	%		
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	1.091.548	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	660.627	2,95
EAE	6.087.600	100	2.043.438	2,98
2011				
Araba	932.387	15,0	295.554	3,15
Bizkaia	3.206.263	51,7	1.080.375	2,97
Gipuzkoa	2.061.921	33,3	657.190	3,14
EAE	6.200.572	100,0	2.033.118	3,05

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

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

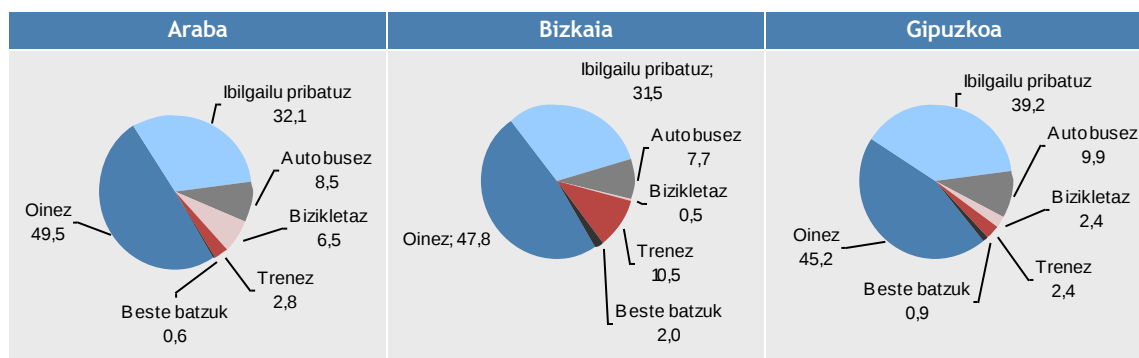
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Lurralde bakoitzaren barneko mugikortasuna garraio-mota aintzat hartuta aztertuz gero, eta alderaketa eginez, nabarmentzen da Gipuzkoan dagoela ibilgailu pribatuaren erabilerearen proportziorik handiena (joan-etorri guztien %39,2), bai eta 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 arabera banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburuak bereizten badugu, azpimarratu behar da 2006-2011 aldian behera egin dutela hiriburuak abiapuntu edo helmuga izanik ibilgailu pribatuen egindako lekualdatzeak. Garraio-zerbitzu kolektiboan egindako lekualdatzeak ere behera egin dute aldi horretan, Bilbo eta Donostia abiapuntu edo helmuga duen trenbide bidezko garraio publikoak izandako beherakadaren ondorioz, batez ere. Motorrik gabeko garraiobideetan (oinetz 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%
-Trenbid. 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 Etaba 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, etaba bat baino gehiagoko lekualdatzea bada (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

Bestalde, eta erkidegoko hiru hiriburuetakoko bakoitzaren barne-lekualdatzeek 2006-2011 aldian izandako bilakaerari erreparatuta, ikusten da Gasteizen autoaren erabilerak asko egin duela behera, tranbia jarri zenetik garraio-bide 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 Hiriburuaren 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												
-Autobus berezia	--	--	%0,60(*)	%1,66	--	--	%4,9	%2,1	--	--	%1,6	%2,0
-Garraio publikoa	--	--	%12,7	%9,0	--	--	%19,3	%17,3	--	--	%5,9	%6,8
-Trenbid. garraioa												
-Garraio publikoa	--	--	%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
Etaba 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	56	%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 2011 azterketarako egindako inkesta.

⁴ Etaba 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, etaba bat baino gehiagoko lekualdatzeetan (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

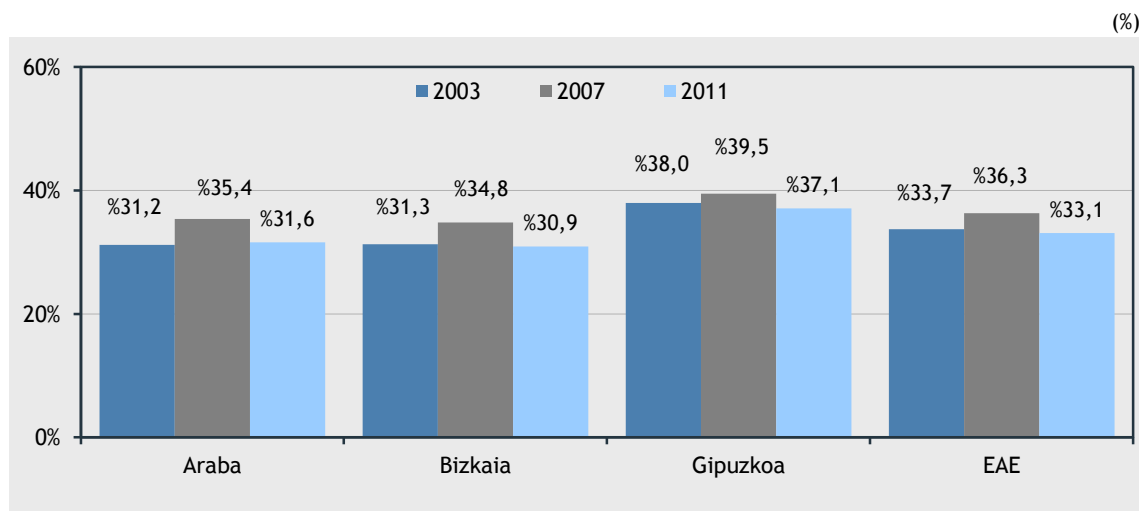
3.1.2. Errepideko garraioa

a) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna

Bistakoa da autoa gero eta gehiago erabiltzen dugula, batez ere, azken urteetako motorizazio mailaren joera gorakorra ikusten baldin badugu. 2000. urtean mila biztanleko 391 turismo izatetik, 2014an 435,7 turismo izatera pasatu zen kopurua. Hala eta guztiz ere, azken urteetan, egonkortze-sintomak nabari dira populazioaren motorizazio-indizeetan, eta %0,9ko beherakada izan da azken hiru urtekoan (mila biztanleko 439,6 automobil 2011n).

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 erabilera (-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 artean¹².

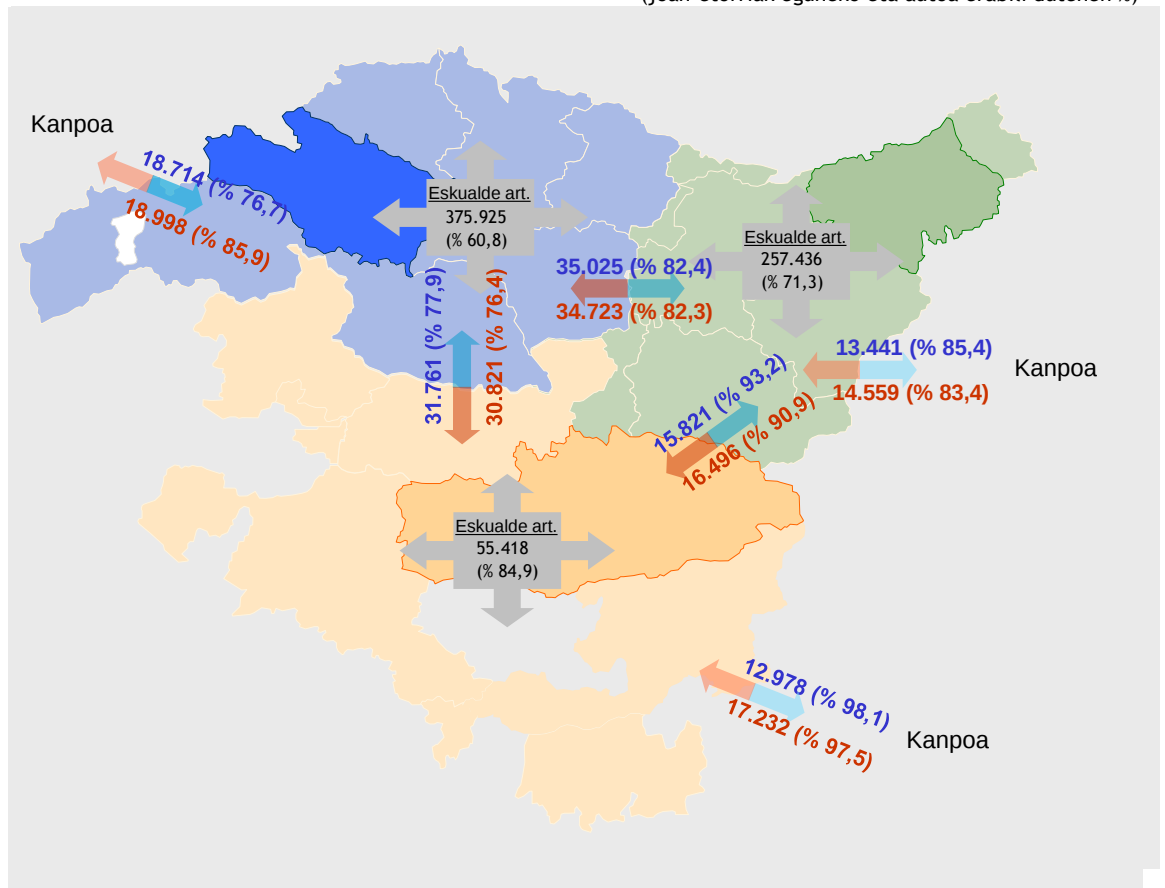
Azterketan gehiago sakonduz, eta probintzia barneko hiriarteko joan-etorriei erreparatuta, ikusten da Araban erabiltzen dela gehien autoa (joan-etorrien %84,9). Gipuzkoan, apur bat gutxiago erabiltzen da, eta Bizkaian askoz ere gutxiago (%60,8).

¹²Gidatutako autoa, bidaiatutako autoa eta taxia barne hartzen ditu.

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.

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 kanpokoak izan.

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

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

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

Hirien barruan ibilgailu pribatuarekin mugikortasunari dagokionez, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketaren arabera, Gasteizen autoz¹³ egiten da barneko joan-etorrien %67,4, Donostian gutxiengo (%55,8), eta Bilbon erabiltzen da gutxien banakako ibilgailu motorduna (%31,8).

¹³Horren baitan sartzen dira gidatutako autoa, bidaiatutako autoa, motorra eta taxia.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

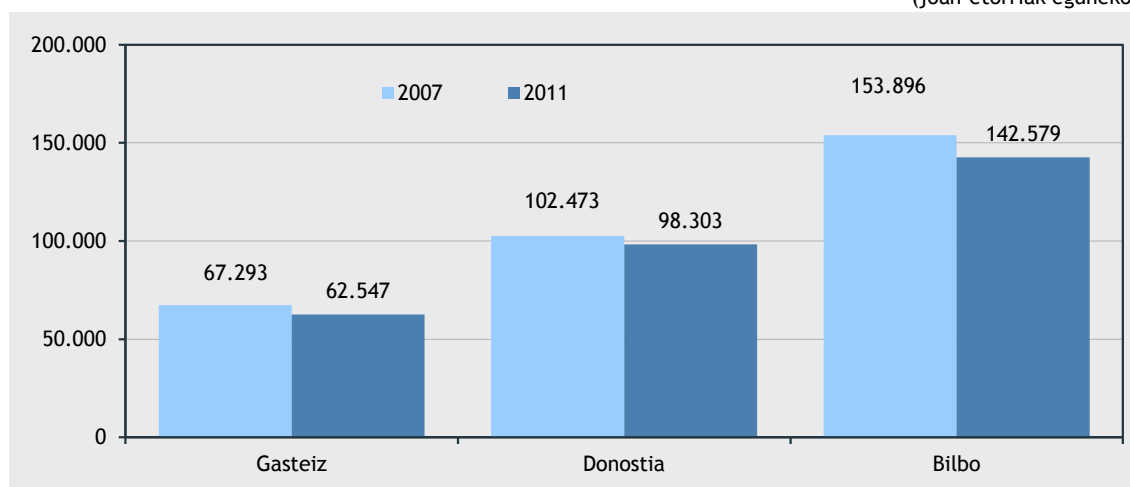
Estatistikako
Eranskina

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 garraibidea.

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 hiriburueta autoz egindako sarrerak. 2007-2011.

(joan-etorriak eguneko)



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 hiriburueta autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2014 artean.

(bidaia-erabiltzaileak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Bidaia-erabiltzaileak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaia-erabiltzaileak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaia-erabiltzaileak, milakotan	Bidaia-erabiltzaileak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaia-erabiltzaileak, milakotan
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	12.762	4,9	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.235	-1,1
2014	13.084	2,5	28.078	1,5	26.074	1,0	67.236	1,5

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

Behin hori argituta, eta azterketa hiri **barneko alorrera** mugatuta, esan beharra dago EAEko hiriburueta zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek —hau da, Vitoria-Tuvisa (Gasteiz), Dbus (Donostia) eta Bilbobus (Bilbo)— 67,2 milioi pertsona garraiatu dituztela guztira 2014an. 2013an jasotako datuak baino %1,5 gehiago da hori.

Operadore bakoitza aztertuz, Tuvisa da 2014an dinamismorik handiena duena, %2,5eko urte arteko igoerarekin. Horrela, konpainiak 2007an hasitako joera positiboa mantentzen du. 2009an soilik eten du, Tranbia martxan jarri zenean, eta jardueraren errekor berri bat egin du 13,1 milioi bidaia-erabiltzarekin (2013an baino 322 mila pertsona gehiago). Nabarmendu beharrekoa da Tuvisak hiru hiriburueta artean hiriko autobusetan egindako bidaia guztien %19,5eko parte hartzea duela.

DBusek, bestalde, 28,1 milioi lekualdaketa eskaini ditu. Horrek jardueran, urte arteko %1,5eko igoera izan dela esan nahi du eta 2012-2013 biurtekoan galdutako trafikoaren zati bat berreskuratzeko aukera ematen dio operadoreari. Oro har, igoera horren eraginez, 426 mila pertsona gehiago garraiatu direla esan genezake. Dbus-ek hiriko autobus-bidaia guztien %41,8ri eskaintzen die zerbitzua hiru hiriburueta.

Bilbobus-ek, azkenik, 2014an, 26,1 milioi pertsona lekualdatu ditu guztira. Kopuru horrek esan nahi du joan den urtearekin alderatuta, jardueran %1eko igoera izan dela. EAEn, hiriko autobusetako bidaia guztietan Bilbobusek duen parte-hartzea %38,8koa da.

Bilakaera aztertzeko epe luzeagoa hartuta, azpimarratzekoa da hiru konpainiek garraiatutako pertsonen egungo kopurua laurogeita hamarrekota hamarkadaren hasierakoaren antzekoa dela, baina desberdintasun nabarmenak daudela hala ere hiru hiriburueta artean. Hala, hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak Gasteizen eta Donostian nabarmen gora egin duen bitartean (%27,1 eta %4, hurrenez hurren), Bilbon %11,6 murriztu da. Horri lotuta, berrir azpimarratu behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

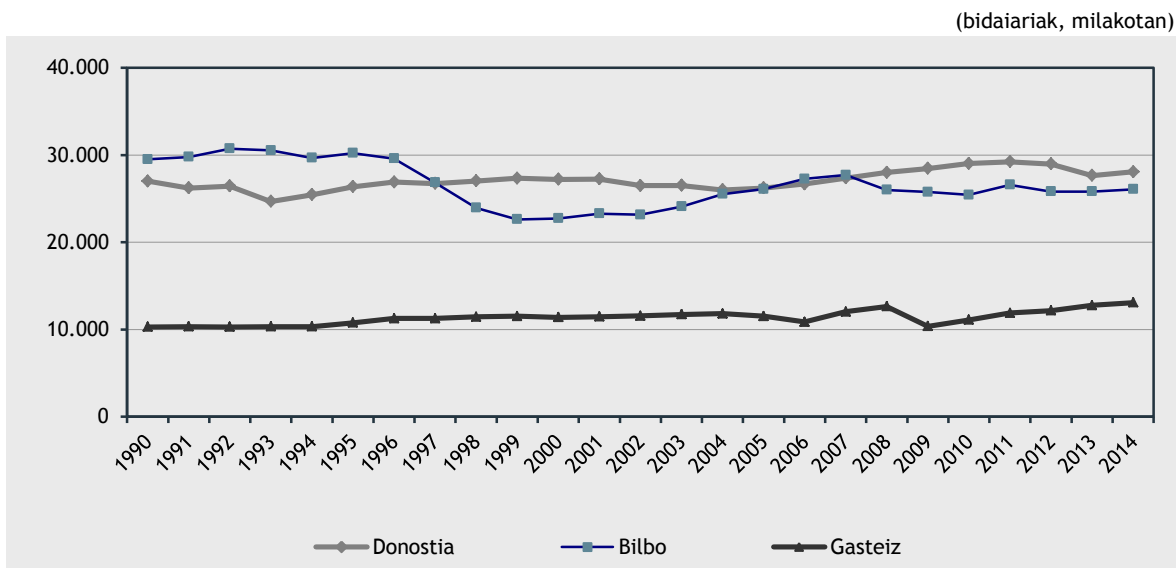
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 hiriburu- eta autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2014 artean



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.

Gipuzkoako hiri arteko autobusek, 2014an, azken urteetako joera gorakorarekin jarraitzen dute eta 22,2 milioi bidaia-erabiltzaile kopurua lortu dute. Horrek esan nahi du %4,9ko igoera izan dela 2013ko datuekin alderatuta. Epe luzeagora egindako azterketaren bidez ikus daiteke azken hamarkadan, 2005-2014 aldian, Lurraldebusen %44,1 igo duela erabiltzaile-bolumena.

Bestalde, 2014an, Bizkaibuseko zerbitzuak 27,3 milioi pertsonak erabili dituzte. Horrek esan nahi du jarduerari dagokionez, urte arteko %2,7ko jaitsiera izan dela. Zifra horrek azken urteetako joera beherakorrari eusten dio. Aurrez adierazi bezala, datu horiek aztertzeke, Bilboaldeko garraio publikoko zerbitzuen eskaintza osoa hartu behar da kontuan, azken urteotan asko ugartu baita garraio kolektiboaren eskaria Bilboaldeko metropoli-inguruan.

3.7. taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2014 artean

Años	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	--	n.d.	--
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
2014	22.159,5	4,9	27.298,0	-2,7	446,7	-8,8

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 Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

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

Azkenik, AIA - Arabako Hiri arteko Autobusek 446,7 mila lekualdaketa egin dituzte 2014an. Horrek esan nahi du jardueran %8,8ko jaitsiera izan dela joan den urteko erregistroekin alderatuta. Horri dagokionez, ñabardura bat egin behar da: lurraldearen okupazio-eredua desberdina delako erabiltzen da hain gutxi Araban hiriarteko autobusa —eta, bereziki, beste bi lurraldeekin alderatuta—, populazioa oso kontzentratuta baitago hiriburuan, eta horrek probintzia horretako herrien arteko lekualdatze-eskaria txikiagoa izatea eragiten du.

3.1.3. Tren bidezko garraioa

a) *Hiriko / metropoli inguruko garraioa*

2014an, Bilboko Metroko zerbitzuen eskaera aurreko bi urtetakoen maila berberean mantendu zen eta 87,4 milioi bidaiari erregistratu ziren, hau da, 2013an baino %0,3 gehiago (264 mila pertsona). Jarduera maila hori izanda ere, nabarmendu beharrekoa da sarearen trazatuak %1,45eko jaitsiera erregistratu zuela eta 1. lineak %0,2koa, gutxitze konpentsatua, beraz. Neurri batean, Basauri eta Arizeko geltokien finkatzearengatik, eta neurri handiagoan, 2. linean eskaera handitzeagatik (%+4,5), Kabiezeseko geltoki inauguratu berriko bezero berriak direla-eta, eta trazatu honetan alor honetan garrantzi handiko hainbat ekimen izan direlako, hain zuzen ere, beste batzuen artean, BECen izandako Basketeko Mundiala nabarmendu behar da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

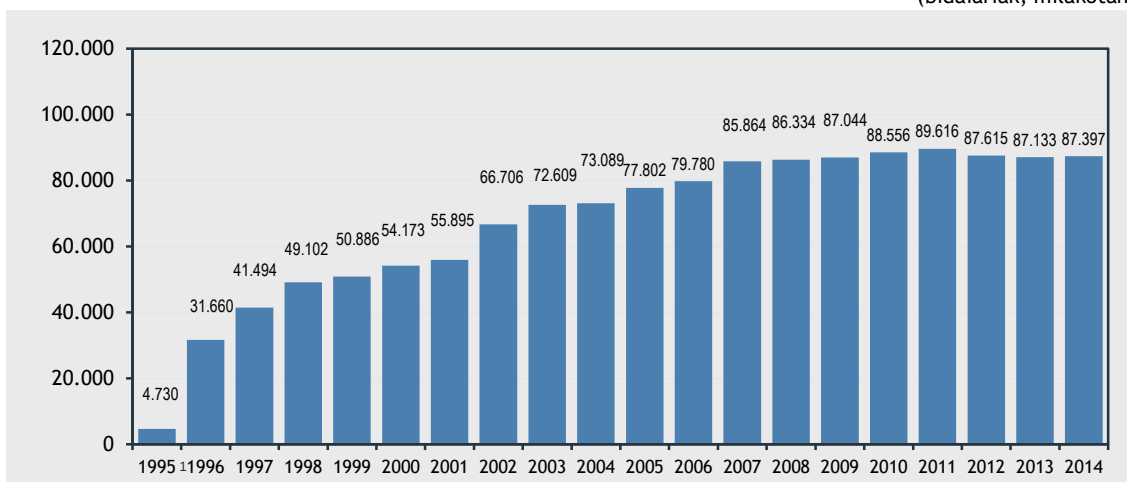
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.9. grafikoa Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2014 artean.

(bidaiariak, milakotan)



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

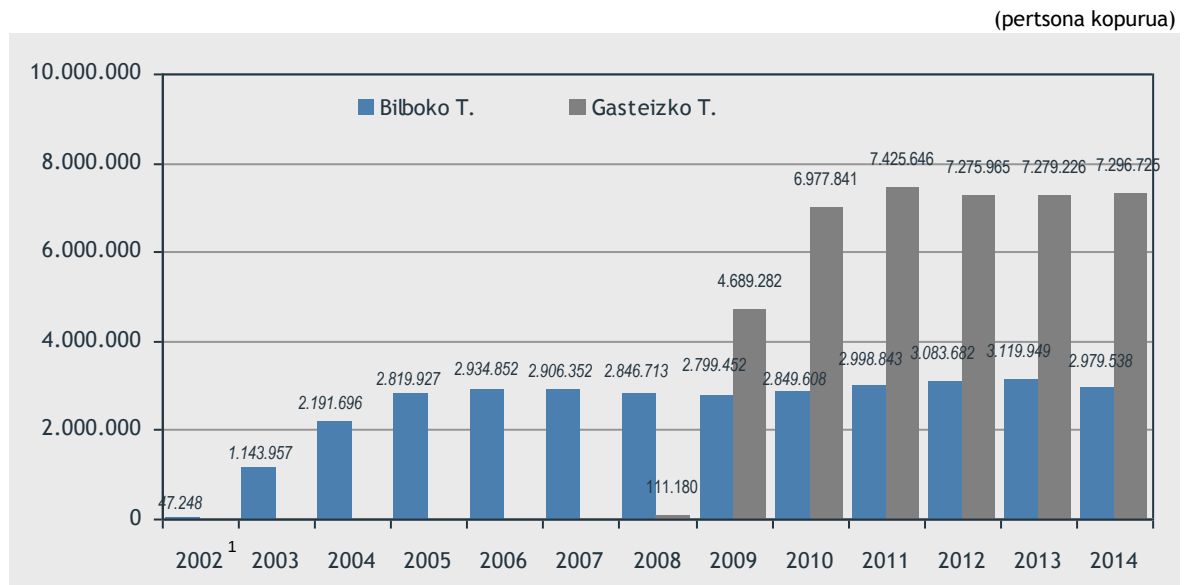
Iturria: Metro Bilbao.

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

Bestalde, Kabiezeseko geltoki estreinatu berria alde batera utzita, ez baitu alderaketa egiteko biderik ematen, Ansioko geltokia da neurririk handienean bidaiarien fluxua (%7,2) handitzea lortu duena. Jarraian datoz Boleta (%3,2) eta Etxebarri (%2,3). Aldiz, erabiltzaile kopuruaren eskaera murrizketarik handiena izan duten geltokiak Alde Zaharra (-%3,5), Santurtzi eta Urbinaga (-%3,2m hurrenez hurren) izan dira. Santurtziren kasuan, jaitsiera kabiezes auzoko geltoki berriaren irekierak eragin du, eta beraz, Santurtziko geltokian linea amaiera galtzeak.

Azkenik, indarrean dauden tituluen erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelik erabiliena ekitaldi honetan ere, nahiz eta jaitsiera txiki bat izan duen: 2013an bidaien %53,3 izatetik, 2014an %53,3 izatera igaro baita. Garrantziari dagokionez, atzetik ditu Hileko Bonoa eta Gizatrans, %14 eta %12,8ko erabilerarekin, hurrenez hurren. Erabileraren aldetik, badira aintzat hartu beharreko beste bi titulu: Super 50 eta Anual (%8,1 eta %5,5, hurrenez hurren). Bestalde, noizbehinkako txartelaren erabilera gora egiten hasi da nabarmen, eta erabilitako txartelen %2,8 izatera iritsi da; aurreko urteko erabilera maila antzekoarekin.

3.10. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2014 artean.



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

Iturria: EuskoTren.

2014. urtean eskainitako tranbia-zerbitzuari dagokionez, EuskoTrenek, orotara, 10.276 mila erabiltzaile erregistratu ditu. Horrek esan nahi du %1,2 egin duela behera jarduera mailak aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

Jaitsiera hori Bilboko Tranbiaren eskaerak izandako jaitsierak eragin du. 2014an, zerbitzuak 2013an baino 140.411 pertsona gutxiagok erabili dituzte (-%4,5). 2013an, lekualdaketa-bolumenaren maximo historikoa lortu zen 2003an martxan jarri zenetik. Horrela, 2014an, 2.979,5 mila lekualdaketa egin dira guztira.

Bestalde, Gasteizko Tranbiak, 2013rekin alderatuta, %0,2ko igoera arina erregistratu du bidaiari kopuruari dagokionez eta 7.296,7 mila lekualdaketa zenbatu ditu guztira. Azken bi urteetan Gasteizko Tranbiak 2012an izandako eskari-gutxitzearen zati bat errekuperatu du.

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, 33,1 milioi pertsonaren eskariari erantzun diote 2014an, eta aurreko urtean baino %2,8 joan-etorri gutxiago egin dituzte. Horrenbestez, hiriarteko trenbide bidezko garraioak duela hamar urte baino gehiago hasitako beheranzko joerarekin jarraitu du 2014an. 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, ohiko linearen sarean, 2014an, %5,6ko bidaiari-murrizketa erregistratu du. Horrek, oro har, 980 mila pertsona-lekualdaketa galera adierazten du. Ekitaldian zenbatutako trafiko-bolumena 16,4 milioi bidaiarikoa izan da. Kopuru horrek esan nahi du Bilboko Metroa

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

salbuetsita, Renfek, ohiko tren-sarean zerbitzua emanez, Euskadin egindako hiri arteko lekualdaketa guztien %49,5 bereganatu dituela.

Lurraldez lurralde aztertuz, ikusi da jaitsiera hori, datu erlatiboetan, homogeneousa izan dela Renfek, trenbide-sare konbentzionalaren bidez, aldirietako zerbitzuak ematen dituen EAEko bi probintzietan. Zehazki, Bilbo hiriguneko lineak –hots, Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 lineak, Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 lineak, eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 lineak– %5,5ko murrizketa izan dute oro har, aurreko urteko datuen aldean; hau da, 10,1 milioi joan-etorri egin dira, 2013an baino 592,5 mila bidaia gutxiago.

3.8. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2014 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe, trenbide-sare konbentzionala ¹		Renfe, zabalera metrikoko sarea ²		EUSKOTREN		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
2000	35.288	--	1.866	--	17.917	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	1.835	-1,7	17.855	-0,3	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	1.900	3,5	17.746	-0,6	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	1.841	-3,1	17.934	1,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	1.895	2,9	16.500	-8,0	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	1.945	2,6	17.553	6,4	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	1.832	-5,8	17.913	2,0	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	1.772	-3,3	18.137	1,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	1.506	-15,0	17.759	-2,1	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	1.345	-10,7	16.972	-4,4	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	1.346	0,1	16.516	-2,7	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	1.314	-2,3	15.908	-3,7	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	1.249	-4,9	15.180	-4,6	36.433	-3,4
2013	17.390	-12,4	1.151	-7,8	15.569	2,6	34.110	-6,4
2014	16.410	-5,6	1.107	-3,8	15.630	0,4	33.147	-2,8

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 %5,8ko beherakada izan du, eta 6,3 milioi pertsona garraiatu ditu guztira; beraz, aurreko urtean baino 388,6 mila bidaia gutxiago egin ditu. Linea horrek Euskadiko trenbide konbentzionallean egiten dituen joan-etorri guztien %38,3 hartzen du.

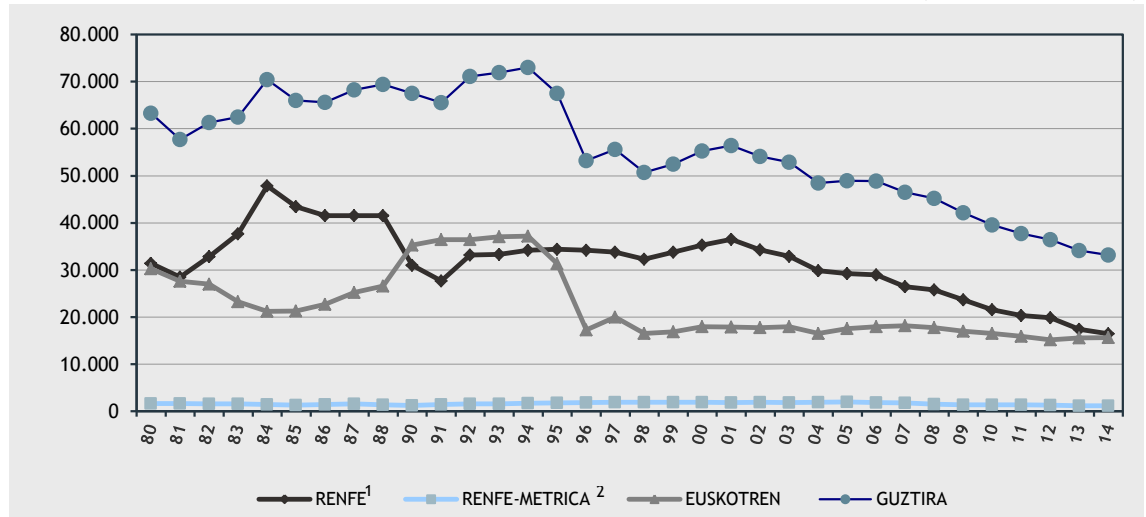
Renfek zabalera metrikoko tren-sarean eskainitako tren-zerbitzuei dagokienez, hau da, Bilbotik Balmasedako bidea, 2014an, erregistratutako trafikoa 1.106,8 mila pertsonakoa zen, %3,8ko jaitsiera 2013. urteari dagokionez. Oro har, urte arteko galera 43.331 bidaiarikoa izan zen. Renfek EAEko hiri arteko tren-garraioan duen ordezkaritza, Bilboko Metroa kanpo utzita, %3,3koa da.

EuskoTrenek, bestalde, 15.630 mila lekualdaketa egin ditu. Hori dela eta, eskaerak %0,4 egin du gora 2014an; hau da, 61 mila bezeroko igoera. Igoera horrek, 2013an gertatutakoarekin bat eginez, berretsi egiten du aldaketa gertatu dela 2008. urtetik

EuskoTreneko bidaiariaren joera beherakorrean. EuskoTrenek EAEko hiri arteko tren-garraioan duen partaidetza, Bilboko Metroa kontuan hartu gabe, noski, %47,2 artekoa da.

3.11. grafikoa Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2014 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, 30,1 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 arrazoia da garraio-modu publiko kolektiboaren eskaintza handiagoa jarri dela erabiltzaileen esku —esaterako, Bilboko metroa— eta horrek Renferen aldirietako zerbitzua erabiltzen zuten erabiltzaileen zati handi bat hartu duela Bilboko metropoli-inguruan.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskinac) *Eskualde arteko garraioa*

Renfe da EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten bidaiarien eskualde arteko garraio-zerbitzuak ematen dituen trenbide-operadorea, bai trenbide-sare konbentzionalean, bai zabalera metrikoko¹⁴ trenbide-sarean. Renfek 977,9 mila pertsona garraiatu ditu guztira 2014an. Hala, aurreko urtean baino %6,1 joan-etorri gehiago egin ditu.

3.9. taula *Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2014 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	--	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
2014	922,0	6,0	55,9	8,3	977,9	6,1

Iturria: Renfe

Renfek, ohiko tren-sarearen bidez, %6ko igoera nabaritu du bezero kopuruan. Horrek, oro har, esan nahi du joan den urtean baino 52,2 mila bidaiari gehiago izan direla. Aipatu behar da Renferen bidez bideratzen direla trenez egiten diren eskualde arteko %94,3 joan-etorriak.

3.10. taula *Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2014an. Abiapuntua eta/edo helmuga.*

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (pertsonak)	EAE helmuga (pertsonak)	Guztira (pertsonak)
EAE (eskualde barnekoa)			21.493
Eskualde artekoa, guztira	451.528	446.306	897.834
Andaluzia	802	759	1.561
Aragoi	19.812	19.955	39.767
Gaztela-Mantxa	908	822	1.730
Gaztela eta Leon	85.797	84.180	169.977
Katalunia	10	11	21
Galizia	145.111	147.911	293.022
Errioxa	23.209	19.195	42.404
Madril	2.375	2.747	5.122
Nafarroa	163.016	156.788	319.804
Nazioartekoa, guztira	10.488	13.938	24.426
Frantzia	2.638	0	2.638
Portugal	2.638	0	2.638
GUZTIRA			921.965

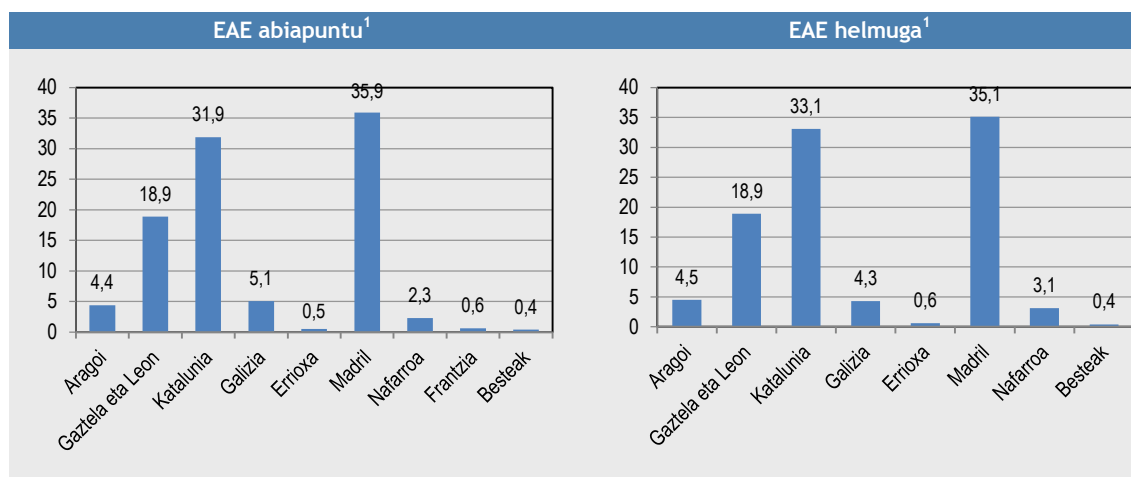
Iturria: Renfe.

Azterketa eskualde arteko fluxuetara eramanez, ikusten da Madrilgo Komunitateak jarraitzen duela izaten EAEko distantzia luzeko tren-zirkulazioaren jatorri eta helmuga nagusia, trukaketa guztien heren bat baino gehiago ordezkatzuz (%34,7). Katalunia (%31,8) eta Gaztela eta Leon (%18,4) datoz ondoren. Bestalde, EAE helmuga edo jatorria izanik,

¹⁴ 2013ko urtarilaren 1az geroztik, FEVE enpresa Renfe Operadora enpresan integratuta geratu da

Renfek Frantziarekin duen trafikoak 2014ko guztizko eskaeraren %0,3 ordezkatzen du. Azkenik, eskualde arteko trafikoak (EAEko jatorriarekin eta helmugarekin) Renfek EAEn distantzia luzeko lineetan garraiatutako bidaiari guztien %2,3 ordezkatzen du.

3.12. grafikoa Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2014an. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%)



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

Bestalde, bidaiarien eskualde arteko trenbide-zirkulazioaren %5,7 Renfek bideratu du zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez; hots, EAE abiapuntu edo helmuga duten 55,9 mila joan-etorri egin ditu guztira. Beraz, aurreko urteko datuekin alderatuta, eskaria %8,3 handiagoa izan da aurtan.

Ondoko koadroko datuak 2012. urteko ekitaldiari dagozkio, txosten honen idazketa-lana amaitu denean Renfe zabalera metrikoko zerbitzuak eskainitako gainontzeko probintziekin Bizkaia abiapuntua/helmuga duten bidaiari kopuruaren datu eguneratuagorik ez dagoelako.

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

(pertsonak)			
Abiapuntua/Helmuga	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 amaitu denean Renfe zabalera metrikoko zerbitzuak eskainitako gainontzeko probintziekin Bizkaia abiapuntua/helmuga duten bidaiari kopuruaren datu eguneratuagorik ez dagoelako.

Iturria: Feve.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

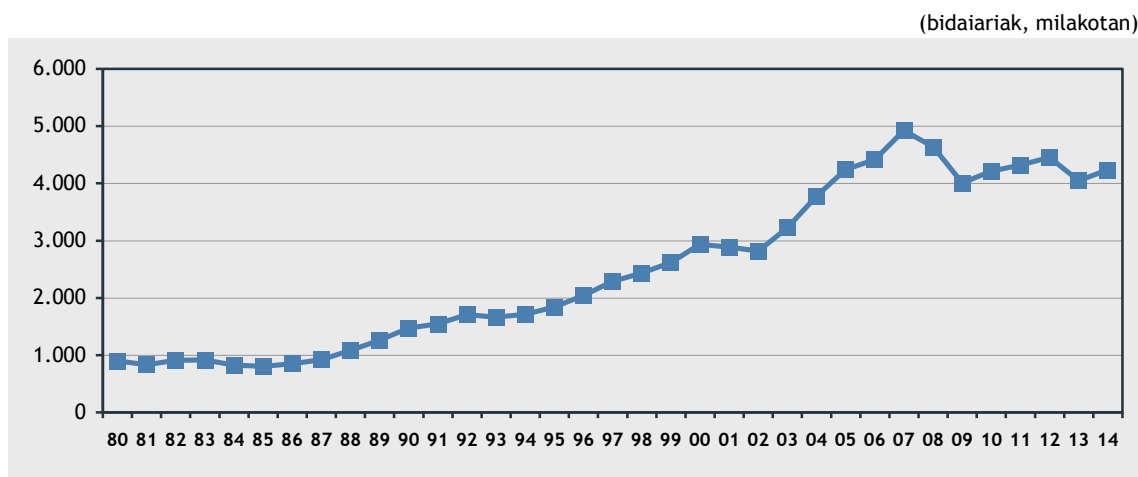
Estatistikako
Eranskina

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

3.1.4. Aireko garraioa

2014. urtean, oro har, igoeraren bideari ekin zaio berriro EAEko aireportu-azpiegiturretan jatorria edo helmuga izanik egindako lekualdaketa kopuruari dagokionez. Horrela, euskal aireportuek 4.235 mila bidaia-rik guztizko bolumena erregistratu dute. Horrek esan nahi du %4,7ko igoera izan duela 2013an lortutako kopuruarekin alderatuta. Igoera hori Estatuko aireportu-sistemaren hedapenarekin dago lerrokatuta, 2014ko ekitaldian %4,6ko igoera izan baitu trafikoetan.

3.13. grafikoa Bidaia-rik aireko zirkulazioan, EAEko: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2014 artean.



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Azterketa aireportu bakoitzera eramanez, Bilbo da, lekualdatutako pertsonen kopuruan %5eko igoerarekin, neurri handi batean EAEko izandako eskaera-hedapenaren arduraduna, kontuan izanda euskal aireportuetako bidaia-rik guztien %94 biltzen duela kontuan hartuta. 2014an zehar, Bizkaiko aireportua 4 milioi pertsonak erabili dute ia.

Bilboko aireportuan trafikoaren jatorriari eta helmugari arreta eskainiz, ikusten da jardueraren igoera nazioarteko eta nazioarteko lekualdaketen dinamismoarengatik direla. Horrela, atzerriko herrialdeekin izandako trafikoak %7,7ko urte arteko igoera izan du eta 1.598,7 mila pertsona lekualdatu direla zenbatu da. Bilboko aireportua jatorri edota helmuga duten trafikoaren guztizkoaren %40,1 ordezkatu du. 2014an dinamikoenak izan diren nazioarteko konexioen artean, Amsterdam/Schiphol-eko aireportuarekin izandako trukaketak nabarmendu behar dira; izan ere, %154,6 igo dira maiatzean KLM Herbeheretako konpainiak zerbitzua emandako konexio berriari esker. Era berean, Oslo/Gardermoen aireportuarekin (+89), Roma/Fiumicino (+49,7), Estambul/Ataturk (+40,2) eta Bruselarekin (+35,7) bidaia-rik-trukaketan izandako igoerak nabarmendu behar dira.

Loiuko terminalarekin trafiko handiena duten kanpoko hirien artean, beste behin ere, Londres nabarmendu behar da. Izan ere, aireportu guztiak kontuan hartuta, Bizkaiko aerodromoaren nazioarteko trafikoaren %16 osatzen du. Aireportu hauek datoz jarraian: Paris (Charles de Gaulle eta Orly sartuta), Frankfurt eta Munich. Nazioarteko mugimenduen %14,4, %14,1 eta %13,8 eragiten dute, hurrenez hurren.

Bestalde, trafiko nazionalak %3,2 egin du gora joan den ekitaldiarekin alderatuta. 2014an, hegaldi nazionaletan, 2.384,1 mila pertsonako bidaiari kopurua lortzen da. Oro har, bidari kopuru handiena Alacanteko (%+42,3), A Coruñaiko (%+531,5) eta Palmako (Mallorcakoa) (%+16,1) aireportuarekiko konexioetan gertatu da. Estatuko konexio nagusiei dagokienez, hau da, Madril-Barajas Adolfo Suárez eta Bartzelona-El Prat, bilakaera desberdina izan da. Horrela, Madrilgo aireportuarekin bidaiarien trukaketak %1,7ko igoera izan du 2013ko datuekin alderatuta eta Pratekin %2,6 egin du behera kopuruak. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da bi aireportu horien artean aireportuko guztizko trafikoaren (%15,5 Madril-Barajas eta %12,4 Bartzelona-El Prat) laurdena baino zertxobait gehiago biltzen dutela (%27,9) eta Estatuko trafikoaren (%25,9 Madril-Barajas eta %20,8 Bartzelona-El Prat) ia erdia (%46,6). Hala ere, parte-hartze horren murrizketarako joera antzematen da Bilboko aireportuko erakunde sustatzaileak konexioak dibertsifikatzeko azken urteetan egindako lanaren fruitua.

Operatzaile nagusiei dagokienez, Vueling da ostera ere 2014an Bizkaiko terminalera edota terminaletik bidaiari gehien lekualdatu dituen konpainia. Horrek, aurreko urtearekin alderatuta, %9,6ko igoera izan dela esan nahi du. Air Europa, Lufthansa eta Iberia datoz ondoren, 480,9 mila, 454 mila eta 414,1 mila lekualdatutako bidaiarirekin, hurrenez hurren. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da 2014an, Air Europak %11,6ko igoera izan duela bere jardueran, eta horregatik, aireportuko trafikoan bigarren konpainia gisa kokatu ahal izan da. Iberiak %1,8ko igoera izan du, nahiz eta kopuru horrek ez duen konpentsatzen azken biurtekoan izandakoa bidaiari-galera (%-21,5 2012ko trafiko-bolumenari dagokionez). Lufthansak, bestalde, %5,2 egin du behera jardueran azken urtean. Azken ekitaldian, lau konpainia horiek bereganatu dute Loiuko aireportuko guztizko trafikoaren %70,4.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.12. taula Bidaia-riren zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2000 eta 2014 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	3.228,1	14,4
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	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena

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

2014an, Donostiako aireportuak aurreko ekitaldiko jarduera maila berberak mantendu ditu eta 245 mila pertsonako guztizko trafikoa erregistratu du. Aireportuak azken urteetako joera beherakorra du eta 2007tik bere trafikoaren %47,5 galtzea eragin dio. Urte horretan, terminalak jardueraren maximo historikoa erregistratu zuen 466,5 mila lekualdaketarekin.

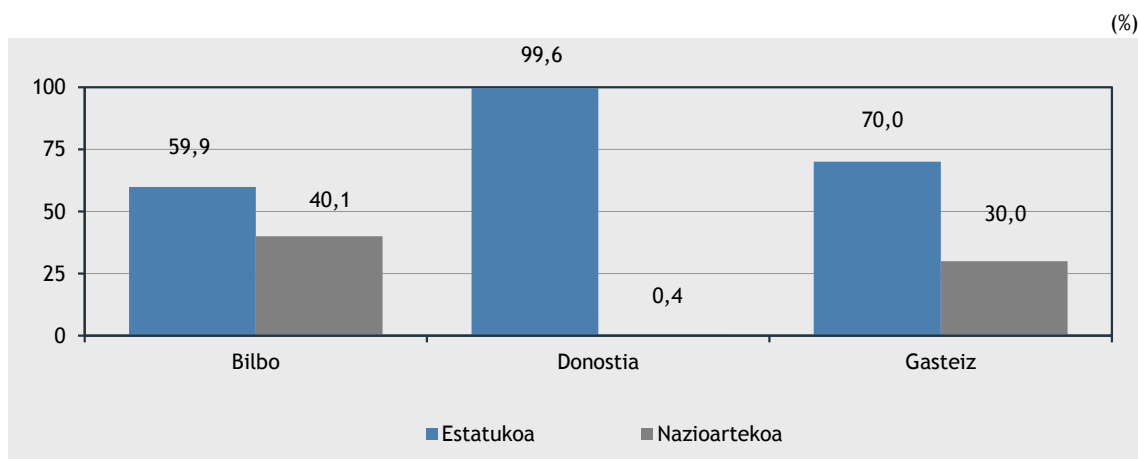
Aireportuko trafikoaren jatorriari eta helmugari dagokionez, bidaia-riren trukaketak %0,1 egin du behera Madril-Barajas Adolfo Suárez aireportuarekin, Donostiako aire-konexio nagusiarekin. Aldiz, Bartzelona-El Prat aireportuarekin %1,5eko igoera gertatu da. Horrela, bi konexio hauen lekualdaketa bolumenak 1.124 pertsonarekin egin du gora azken urtean. Nabarmendu beharrekoa da bi aireportu horiek, 2014an, Gipuzkoako terminaleko jardueraren %97,6, biltzen dutela, Madrilgo %61,5 eta Bartzelonako %36,1. Aireportuko nazioarteko jarduera oso murrizta da eta %0,4 lortu du. Hau da, mila bidaia-ri baina gutxiago (910 pertsona).

Operatzaileen arabera, Air Nostrum eta Vuelingek, aireportuko bi operatzaile nagusiek, 2014an, igoera arinak izan dituzte lekualdatutako pertsonen kopuruan, %0,5 eta %1,2, hurrenez hurren. Aireportuko guztizko trafikoaren gainean bi konpainia horiek izan duten parte hartzea %98,1era arte igo da (%62,3 Air Nostrum; %35,8 Vueling).

Era berean, nabarmendu beharrekoa da segurtasun-araudia betetzeko pista zabaltzea saihesten duen salbuespen-aitorpenak, mugako aireportuaren baldintza berriarekin batera (Schengen eremutik kanpo hegaldi-ekin zerbitzua emateko aukera ematen du horrek), Gipuzkoako terminaletik ibilbide berriak zabaltzeko aukera berriak emango dituela.

Azkenik, Gasteizko aireportuak, 2014an, 7.064 pertsonako trafikoa erregistratu du; hau da, jarduerak %4,4 egin du gora. Horrela, aireportuak azken urteetako joera negatiboa albo batera utzi du. Hala ere, terminaleko trafikoa gutxiengo historikoetan mantentzen da. 2007. urtetik, Gasteizko aireportuak lekualdaketa kopuru maximoa lortu zuen (173,2 mila bidaiari) eta bidaiari kopuruak %95,9 egin zuen behera.

3.14. grafikoa Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2014an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa .

Gaur egun, Gasteizko aireportuak ez du bidaiari-linea erregularrik 2013an Helitt Hegazkin Konpainiak Bartzelona-El Prat aireportuarekin konexioa eta Estatu mailako gainerako hegaldiak bertan behera utzi zituenetik charter aerolinea bihurtzeko.

Trafikoaren jatorriari eta helmugari erantzunez, Madril eta Bartzelona dira 2014an bidaiari-trukaketa handiena izan diren aireportuak. Hain zuzen ere, Arabako terminaleko guztizko erabiltzaileen artetik %16,5 eta %11,2ren jatorria edo helmuga izan dira hurrenez hurrez. Trafikoa, neurri handi batean, Gasteizek jasotzen dituen hegaldiengatik izan da; izan ere, inguruko aireportuetan bertan behera gelditu dira, neurri handi batean, klima-egoera okerrak eraginda. Era berean, aipamena merezi du Forondak New Yorkera charter hegaldi bat eskaini izanak urrian.

Konpainiei dagokienez, Air Nostrum da pertsona gehien garraiatu dituen konpainia (guztizkoaren %19,9) eta Iberia dator ondoren (%17,7).

Azkenik, Sustapen Ministerioak abenduan iragarri zuen aireporturako gaueko ordutegia mantentzea. Hala ere, lau ordu lehenago eskatzen duten hegaldiek beste ordutegi batean erabili ahal izango dute, tasetan gainkargarik gabe.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

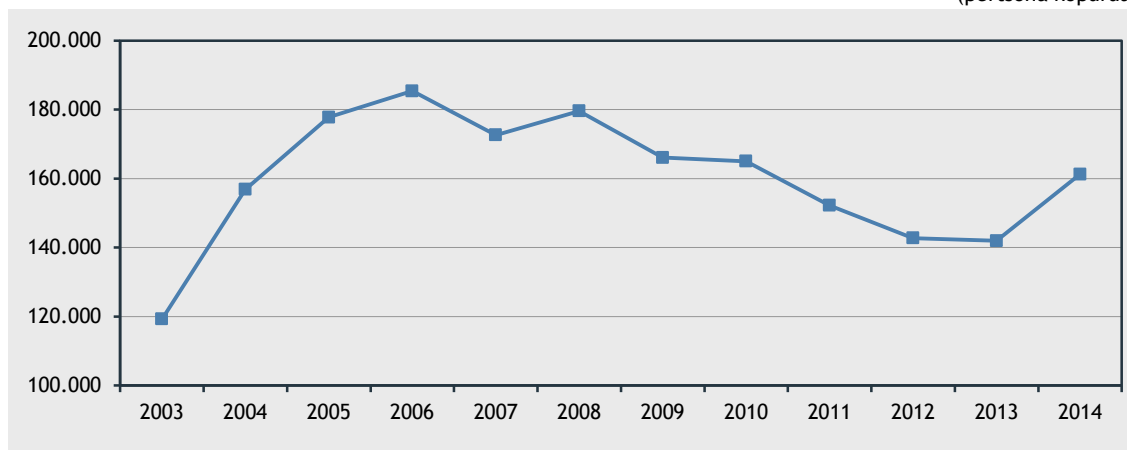
7.

Estatistikako
Eranskina3.1.5. 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 2014 artean.

(pertsona kopurua)



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

Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bizkaiko portuak 161,2 mila pertsonaren mugimendua erregistratu du 2014an. Horrek esan nahi du bidaiari kopuruak %13,6 egin duela gora joan den urtean erregistratutako zifrarekin alderatuta.

Bilbo eta Portsmouth-eko Britainiako portuaren arteko linea erregularrari dagokionez, Brittany Ferries konpainiak ferry zerbitzua eskaintzen jarraitu du eta urtean zehar egindako 94 eskalatan 81.081 pertsona lekualdatu ditu guztira. Kopuru horiek bidaiarien trafikoa %5,7 gutxitzea eragiten dute, eta modu ekitatiboan egiten dute behera ontziratutako pertsonen (%-5,8) eta ontzitik jaitsitakoek (%-5,7).

3.13. taula Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2008 eta 2014 artean.

(pertsona kopurua)

Portua	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	urteko Δ (%) 14/13
Linea erregularra	142.446	137.109	121.630	74.788	76.801	85.975	81.036	-5,7
▪ Ontziratutak	43.337	45.370	41.714	38.204	39.038	42.957	40.455	-5,8
▪ Lehorreratuak	99.109	91.739	79.916	36.584	37.763	43.018	40.581	-5,7
Itsas bidaiak	37.126	28.995	43.394	77.413	65.953	56.004	80.206	43,2
▪ Linearen hasiera	382	59	2.808	6.984	6.243	5.814	1.749	-69,9
▪ Linearen amaiera	388	339	4.342	7.953	6.394	5.866	1.728	-70,5
▪ Bidean	36.356	28.597	36.244	62.476	53.316	44.324	76.729	73,1
GUZTIRA	179.572	166.104	165.024	152.201	142.754	141.979	161.242	13,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.

Itsas bidaiei dagokienez, Bilboko portuko hirugarren atrakalekuak jardueraren errekor historiko berri batekin egin du bat 2014an, bai eskala kopuruari dagokionez, bai itsas bidaiari kopuruari dagokionez. Zehazki, Getxoko instalazioek 58 atrakatzeko jaso dituzte. Horrek esan nahi du 2013an baino 14 itsas bidaia gehiago izan direla eta Bizkaiko kostara 80.206 itsas bidaiari ekarri dituela (2013an baino 24.202 bidaiari gehiago). Urte arteko %43,2ko hazkundera izan dela esan nahi du horrek.

Konpainien arabera, Celebrity Infinity gurutzontziaren (Grupo RCCL taldearen Amerikako konpainia) hiru eskalak, P&Oren zazpi eskalak (Grupo Carnival taldearen Britainiako/Amerikako konpainia), Hapag Lloyd-en laurak (Grupo RCCL taldearen Alemaniako/Amerikako konpainia) eta MSC-ren hamar eskalak (MSC Cruceros taldearen Italiako konpainia) nabarmendu behar dira. Era berean, munduko lau gurutzontzi handienetako batek maiatzean egindako eskala aipatu behar da, zehazki, Independence of the Seas-ek, Royal Caribbean International itsasontzi-enpresarenak. Orotara, 19 konpainiak erabili dituzte portuko instalazioak 2014an, eta zortzi izan dira Bilbon lehen aldiz lehorreratu duten gurutzontziak.

3.1.6. Kable bidezko garraioa

Hurrengo atalean, EAEn operatibo dagoen kable bidezko garraio-sisteman pertsonen mugikortasuna aztertzen da, hau da, funikular eta igogailu publikoetakoak. 2014an, aurreko ekitaldian gertatutakoaren antzera, modu independentean baloratu behar da kable bidezko bi garraio-sistemen bilakaera jarraitua; izan ere, Solokoetxe eta Begoñako igogailuetarako ez dago nahikoa informazio (Begoñako igogailuak 2014ko uztailean utzi zion zerbitzua eskaintzeari) eta horrek aurreko urteekin datuak alderatzea eragozten du.

Datu horren ostean, ikusten da funikularrek gorako joerari eusten diotela lekualdatutako pertsona kopuruari dagokionez, eta orotara, %15 igo da bidaiari kopurua. 2014an, orotara, 2,3 milioi lekualdaketa zenbatu ziren. Horri dagokionez, bidaiari igoera handiena izan duten funikularrak hauek izan dira: Mamarigakoa (%23,6), metro-erabiltzaileetzat doakoa 2013ko ekainetik, eta Igeldokoa (%14,8). Aldiz, Larreinetako funikularrak, azken urtean, %6,4 erabiltzaile galdu ditu.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.14. taula Pertsonen kable bidezko garraioa 2008 eta 2014 artean.

(bidaiariak, milakotan)

Garraio-mota	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	UrtekoΔ (%) 14/13
Artxandako funikularra	512	517	524	565	522	565	614	8,7
Larreinetako funikularra	182	178	175	161	156	156	146	-6,4
Igeldoko funikularra	304	376	373	401	415	420	482	14,8
Mamarigako funikularra ¹			263	740	679	821	1.015	23,6
FUNIKULARRAK, GUZTIRA	998	1.071	1.335	1.867	1.772	1.962	2.257	15,0
Arangoitiko igogailua ²	--	--	--	--	--	--	--	--
La Salveko igogailua ³	212	--	--	--	--	--	--	--
Solokoetxeko igogailua ⁴	785	731	675	651	586	--	--	--
Begoñako igogailua ⁴	492	416	418	403	388	--	--	--
Ereagako igogailua	276	284	269	250	274	312	345	10,6
IGOGAILUAK, GUZTIRA⁵	1.765	1.431	1.362	1.304	1.248	312	345	10,6
GUZTIRA⁵	2.763	2.502	2.697	3.171	3.020	2.274	2.602	14,4

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 eta 2014an, Solokoetxe eta Begoñako igogailuei buruzko datuak ez daude erabilgarri. Begoñako igogailuak 2014ko uztailan utzi zion zerbitzua eskaintzeari

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.

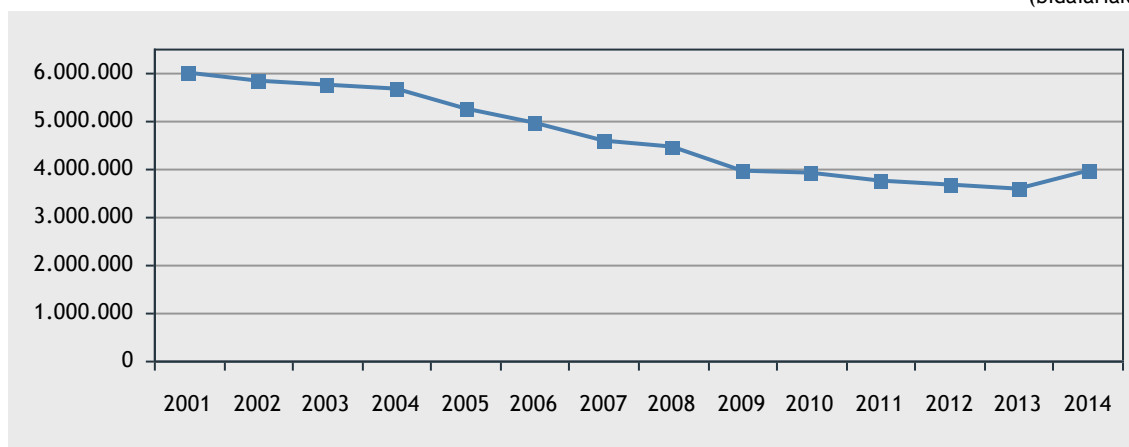
Igogailuetako bidaiarien bilakaerari dagokionez, 2014an, Ereaga igogailurako informazioa soilik dugu; izan ere, Arangoitiko igogailuak geldirik jarraitzen du 2010eko abendutik, La Salveko igogailua doakoa izatera pasatu zen 2008an; beraz, data horretatik ez du erregistrorik; Begoñako igogailuak 2014ko uztailan utzi zion zerbitzuak eskaintzeari eta ez da lehen seihilekoko informaziorik. Solokoetxeko igogailuaren kasuan berriz, ez da ekitaldi honetarako datu publikorik. 2014an Ereagako igogailuak %10,6ko igoera izan du erabiltzaile kopuruari dagokionez. Horrek esan nahi du 33 mila lekualdaketa gehiago izan direla.

3.1.7. Beste batzuk

Azken hamarkadan, Bilboko Metroko zerbitzuak ezker aldeko udalerrietara pixkanaka hedatzeak Bilboko Itsasadarra gurutzatzeko Bizkaiko Zubi Esekia erabiltzen duten pertsona kopuruak behera egitea eragin du. Hala eta guztiz ere, beheranzko joera hori aldatu egin da azken urtean. Zehazki, 2014an, ehun urte dituen azpiegiturak 3.952 mila erabiltzaile erregistratu ditu guztira. Hau da, %10,6ko igoera izan du. Oro har, igoera horrek 2013an baino 379 mila lekualdaketa gehiago egin zirela esan nahi du. Azken urtean emaitza positibo hori izan den arren, nabarmendu behar da joan den hamarkadaren hasieratik (2001) Bizkaiko zubi esekiak bidaiariak %34,1 murriztu dituela, hau da, 2 milioi pertsonatik gora gutxiago mobilizatu dira.

3.16. grafikoa Bizkaia Zubiko zirkulazioa. 2001-2014.

(bidaiariak)



Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Bestalde, 2014an, eta bigarren urtez jarraian, behera egin du Portugalete eta Areeta arteko itsasadarra gurutzatzen duten ontzien erabiltzaile kopuruak eta %5,5eko beherakada izan du. Hau da, 2013an baino 28,2 mila pertsona gutxiago.

3.15. taula Bidaiariontzien zirkulazioa 2005 eta 2014 artean.

(bidaiariak, milakotan)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	urteko Δ (%) 14/13
Portugalete-Areeta	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	-5,5
Erandio-Barakaldo				74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	4,0
GUZTIRA	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	565,6	-4,3

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Azkenik, Erandio eta Barakaldo artean itsasadarra gurutzatzen duten ontzietako bidaiari kopuruak %4 egin du gora eta 2011tik izan den bidaiari-galera jarraituari amaiera eman zaio. 2014an erregistratutako trafikoak 78,9 mila pertsonataraino egin du gora.

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 2011¹⁵. 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.

¹⁵Salgaien zirkulazioari buruz emandako datuak 2010. urteari dagozkionak dira.

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 gupil gainean garraiatutako guztizkoaren %18,8¹⁶ dela, eta ez duela Sustapen Ministerioak zenbatesten Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestan. Hala, 2014ko salgaien zirkulazioa 154.875 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, %10,3ko hazkundea izan da aurreko urtean egindako zenbatespenarekin alderatuta. Errepide bidez garraiatutako salgaien bolumenaren jaitsierari egotz dakioke beherakada hori; aipagarria da, beraz, egun bizi dugun nazioarteko krisi ekonomikoaren testuinguruan, ekonomiaren fluktuazio ziklikoek eta eskariaren ahultasunak alor horretan duten eragin nabaria.

3.16. taula Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2012 eta 2014 artean.

Zirkulazio-mota	2012		2013		2014	
	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%
Errepidea	108.935,7	75,2	103.854,7	74,0	116.779,7	75,4
▪ Barnekoa	42.076,0	29,0	40.922,0	29,1	50.203	32,4
▪ Abiapuntua/Helmuga	46.428,0	32,0	43.454,0	30,9	44.673	28,9
▪ Zirkulazioan ¹	20.431,7	14,1	19.478,7	14,0	21.902,7	14,1
Trenbideko garraioa	3.105,7	2,1	3.211,9	2,3	3.224,6	2,1
Airekoa	36,9	0,0	40,0	0,0	47,5	0,0
Itsasokoa ²	32.862,7	22,7	33.326,5	23,7	34.824,4	22,5
GUZTIRA	144.941,0	100,0	140.433,1	100,0	154.875,2	100,0

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

² Bilboko, Pasaiaiko eta Bermeoko portuetako datuak sartuta daude.

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

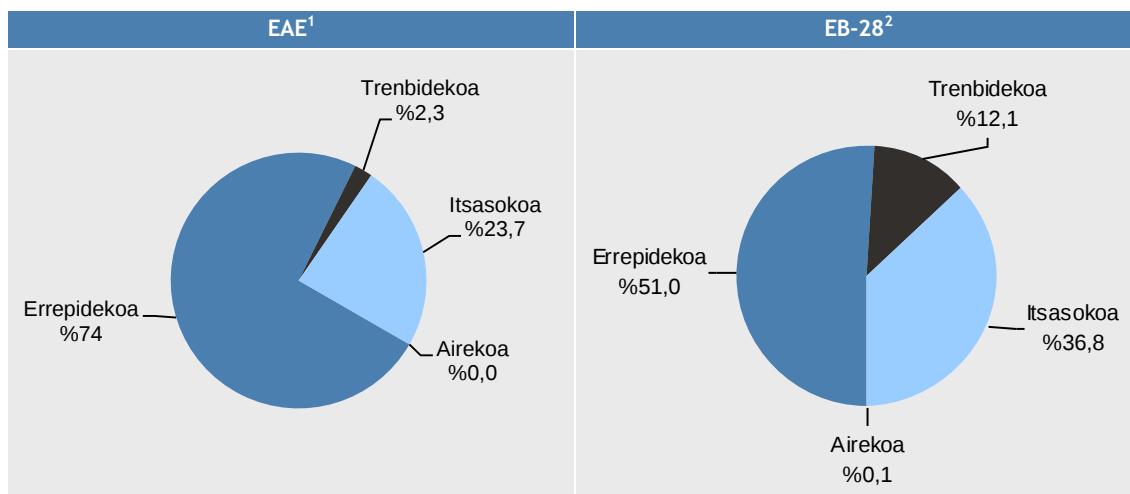
Azterketa alderatzailearen bidez, adieraz daiteke modu guztiek igoera izan dutela jardueran azken ekitaldian. Zehazki, salgaien aireko garraioak %18,8 egin du gora; errepidez garraiatutako tonek, %12,4; itsasoz garraiatutakoek, %4,5, eta treneg egindakoek, berriz, %1.

Horri dagokionez, aipatu behar da salgaiak garraiatzeko moduen banaketak bestelako egitura duela EB-28n. 2013ko datuak¹⁷ erreferentziatzen hartuta, ikusi da EAEn errepide-garraioak duen pisua askoz handiagoa dela oraindik EB-28ko batezbestekoa baino (%74 EAEn eta %51 EB-28n). Aldiz, EB-28n, neurri handiagoan erabiltzen dituzte garraio-mota iraunkorrak, hots trenbideko eta itsasoko garraioa: EAEn salgaien %2,3 eta %23,7 treneg eta itsasoz garraiatu dira, hurrenez hurren, eta European, %12,1 eta %36,8, hurrenez hurren.

¹⁶%18,8 da 2010ean errepidez egindako zirkulazioaren pisua, EAEko Garraio Eskariari buruzko Inkesta 2011 azterketako datuen arabera.

¹⁷ 2013koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2015 buletinean argitaratua.

3.17. grafikoa Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2014an, 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 garraio bide iraunkorragoak erabil daitezzen (itsasoko eta trenbideko garraioa). Ahalegin horiek, eta beste batzuek, erakusten ari dira, bai aurrerapen zantzuak. Esate baterako, errepideko garraioak garraiatutako salgai guztiekiko duen pisua 5,9 puntu jaitsi da 2002. urteaz¹⁸ geroztik; eta itsasoko garraioaren pisuak, berriz, 6,3 puntu egin du gora urte hartatik bertatik hona.

3.2.1. Errepideko garraioa

2014an, EAEn, errepide bidezko salgaien trafikoak, krisi ekonomikoak eragindako eskaeraren ahuleziaren ondorio gisa, 2008an hasitako beheranzko joera hautsi du. Horrela, EPTMk eskainitako datuen arabera, 2014an, Euskadiko errepideetan garraiatutako salgaien bolumena 94,9 milioi tonatan kokatzen da. Hau da, %12,4 baino gehiagoko igoera joan den ekitaldiko erregistroekin alderatuta.

Igoera hori orokorra da aintzat hartutako salgaien garraioan; hau da, eskualde barneko, eskualde arteko eta nazioarteko datuetan. Hala ere, hazkundearen intentsitate maila aldatu egin da zertxobait. Horrela, eskualde barneko garraioa, hau da, EAEn jatorria eta helmuga duena da hedapen handiena izan duena (%+22,7) eta 2014an 50,2 milioi tona zenbatu ditu guztira, lehengo urtean baino ia 10 milioi tona gehiago. Horri dagokionez, aipatu

¹⁸ 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

0.

Egindakoaren
Laburpena

beharrekoa da eskualde barneko trafikoak EAEn errepide bidezko salgaien garraio guztien erdia baino gehiago ordezkatzeko duela.

Bestalde, nazioarteko trafikoak %15 egin du gora eta 5,4 milioi tonako mugimendua lortu du, errepide bidez garraiatutako guztizko karga bolumenean duen parte-hartzea askoz txikiagoa bada ere (trafikoaren %5,6).

1.

Testuinguru
Orokorra

3.17. taula EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2010 eta 2014 artean.

Garraio-mota	2010		2011		2012		2013		2014	
	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	57.302	-14,6	51.928	-9,4	42.076	-19,0	40.922	-2,7	50.203	22,7
Udalerri barnekoa	13.934	-24,1	11.427	-18,0	8.669	-24,1	8.395	-3,2	9.033	7,6
Udalerri artekoa	43.368	-11,1	40.501	-6,6	33.046	-18,4	32.527	-2,6	41.170	26,6
Eskualde arteko garraioa²	48.033	0,7	45.103	-6,1	41.606	-7,8	38.799	-6,7	39.321	1,3
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	25.391	6,3	22.039	-13,2	22.301	1,2	19.818	-11,1	20.204	1,9
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	22.642	-5	23.064	1,9	19.305	-16,3	18.981	-1,7	19.117	0,7
Nazioarteko garraioa	4.908	15,4	4.796	-2,3	4.822	0,5	4.655	-3,5	5.352	15,0
Jasotakoa	2.769	37,4	2.494	-9,9	2.308	-7,5	2.092	-9,4	2.729	30,5
Bidalitakoa	2.139	-4,4	2.301	7,6	2.514	9,3	2.563	1,9	2.622	2,3
EAE, guztira	110.243	-7,4	101.826	-7,6	88.504	-13,1	84.376	-4,7	94.875	12,4

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

² EAEn eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

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

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

Azkenik, eskualde arteko garraioak (jatorria edo helmuga EAE) igoera moderatuagoa izan du (%+1,3) eta 39,3 milioi tonako mugimendua erregistratu du guztira, Hau da, milioi erdi tona baino zertxobait gehiago (522 mila) lekualdatu dira. EAEn, errepide bidezko salgaien garraioan eskualde arteko trafikoaren garrantzia %41,4koa da.

5.

Garraioaren eta
Mugimenduen
Jasangarriaren
Helburuak

Azterketa eskualde arteko alorrean sakonduz, salgaien trukaketa-fluxu handiena, aurreko urteetan bezala, Gaztela eta Leonekin gertatzen da; izan ere, autonomia erkidegoekin mugimenduen guztizko bolumenaren %21,7 biltzen du eta 2014an 8,5 milioi tonako erregistroa zuen. Garrantziari begira, hauek datoz jarraian: Nafarroa, 5,8 milioi tonarekin (eskualde arteko mugimenduaren guztizkoaren %14,7), Kantabria, 4,7 milioirekin (%12,1) eta Aragoi 3 milioirekin (%7,7); Aragoi EAEko laugarren bazkide gisa kokatzen da errepide bidezko salgaien trukaketan, Kataluniaren eta Madrilen aurretik.

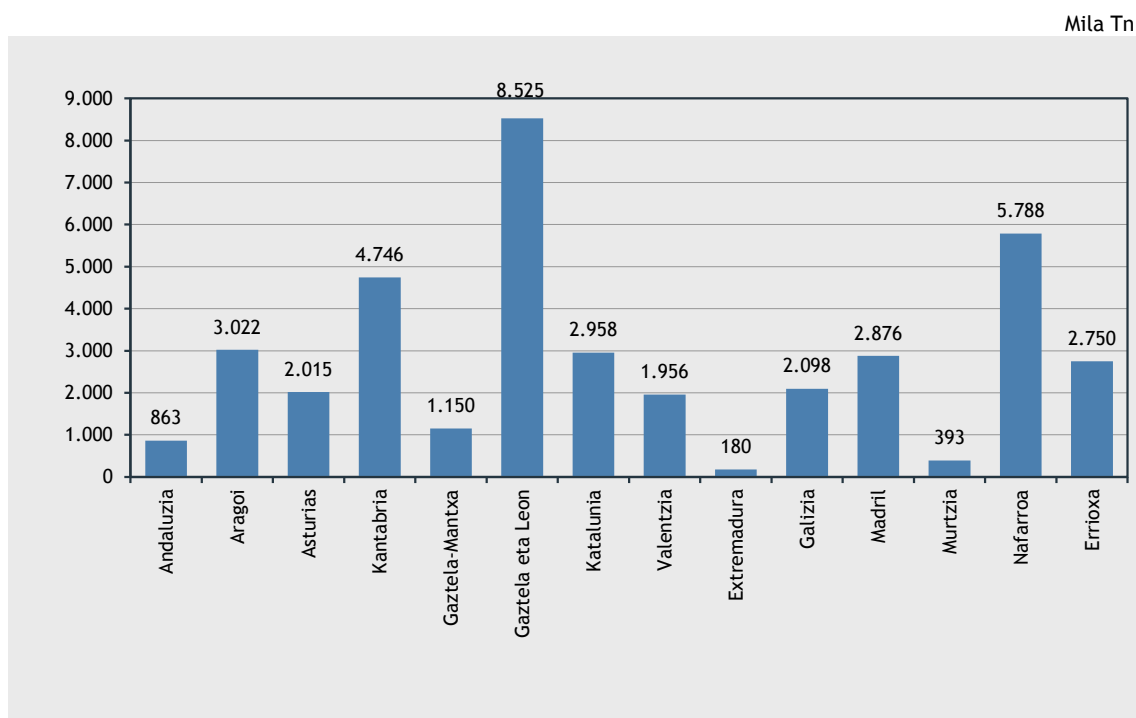
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.18. grafikoa Eskualde arteko salgaien garraioa EAEren eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2014an.



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

Joan den ekitaldiarekin alderatuta bilakaerari arreta eskainiz, termino absolutuetan Asturiasekin trukaturako salgaien bolumenaren ugartzea nabarmendu behar da; izan ere, 727 mila tona egin du gora eta %56,4ko igoera izan du. Errioxarekin izandako salgaien garraio-hazkundera ere adierazgarria da, 681 mila tona gehiago. Horrek esan nahi du %32,9ko igoera izan duela. Bestalde, Kantabriarekin izandako hazkundera ere adierazgarria da, 657 mila tonako igoerarekin, %16,1.

Aldiz, balio absolutuetan, salgaien fluxuaren jaitsiera handienak Galiziarekin gertatzen dira, 836 mila tonako trafiko-jaitsierarekin (%-28,5), baita Kataluniarekin ere, 593 mila tonako jaitsiera erregistratu baitu (%-16,7).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

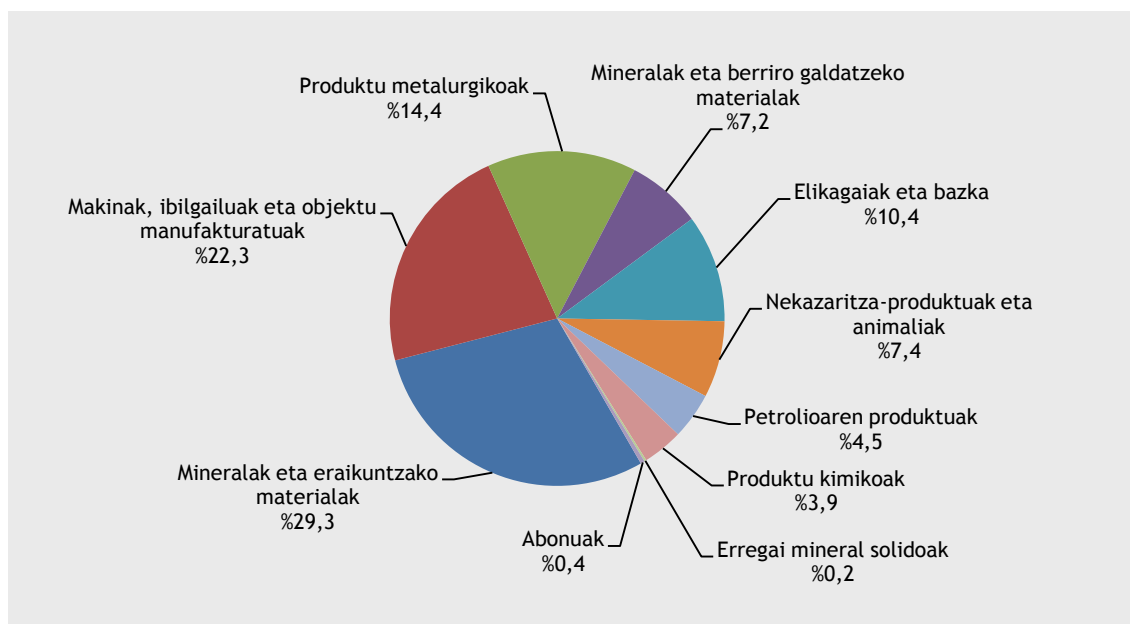
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.19. grafikoa Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2014an, ehunekotan.



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

Azkenik, EAEn errepide bidezko eskualde arteko eta eskualde barneko garraioko salgaien tipologiari dagokionez, nabarmendu beharrekoa da garraiatutako ondasunen %29,3 eraikuntzarako minerelek eta materialek osatzen dutela. Horri dagokionez, aipatu beharrekoa da 2014an igo egin dela trafiko mota horren garrantzia mugimendu guztiekiko (%26,7, 2013an); horrela, krisia hasi zenetik eraikuntza-sektoreko jarduerak izan duen geldialdiak eragindako etengabeko jaitsierei amaiera eman zaie. Garrantzi-ordenaren arabera, hauek dira hurrengo ondasunak: makinak, ibilgailuak, manufaktura-objektuak (mobilizatutako salgai guztien %22,3 ordezkatzan dute), eta produktu metalurgikoak, %14,4ko datuarekin.

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, 3.223,4 mila tona salgai garraiatu dituzte 2014an, aurreko ekitaldian baino %1 gehiago.

Operadore bakoitzak aurkeztutako kopuruei dagokienez, Renfek, trenbide-sare konbentzionalaren bidez, 2.528,4 mila tonako bolumena mugitu du guztira, eta beraz, haren jardura-maila %6,4 handitu da, 2013ko 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 %78,4 Renferen trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dira.

3.18. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2012 eta 2014 artean.

	2012		2013		2014		Δ %14-13
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	173.741	476,0	122.354	335,2	112.983	309,5	-7,7
Gipuzkoa	1.370.920	3.755,9	1.448.551	3.968,6	1.461.087	4.002,3	0,9
Bizkaia	614.920	1.684,7	804.658	2.204,5	954.291	2.615,0	18,6
GUZTIRA	2.159.581	5.916,7	2.375.563	6.508,4	2.528.361	6.918,8	6,4

Iturria: Renfe

Lurraldeen arabeko banaketari erreparatuz, Gipuzkoan biltzen da salgaien zirkulazioaren %57,1, Bizkaian %38,6 eta Araban %4,3.

2014an, jatorria edo helmuga Bizkaia duten garraiatutako salgaiek izan duten joera onari esker gertatu da jardueraren igoera. Zehazki, Santurtzi-Bilboko Portuarekin konexioa egiten duen lineako trafikoak %27,1 egin du gora (157.733 tona gehiago), eta Sestao-Urbinaga jatorria eta helmuga duten salgaien bolumenak %6,7 egin du gora (14.668,1 tona gehiago).

Gipuzkoan, garraiatutako salgaien fluxuaren -%0,3ko jaitsiera arina erregistratu da eta 2014an 1.443,8 mila tonako guztizko bolumena eskaini du. Jaitsiera hori, neurri handi batean, Irungo geltokiko salgaien trafikoa murrizteak eragin du; izan ere, %2,9 egin du behera azken ekitaldian (35.593,5 tona gutxiago). Alderdi positibo gisa, Pasaian trafikoak izan duen hedapena nabarmendu behar da, %28,8 egin baitu gora (2013an baino 19.142,2 tona gehiago); horri esker, Irungo geltokian izandako jardueraren beherakadaren zati bat konpentsatu ahal izan da.

Azkenik, Arabako trafikoak %10,6ko jardueraren murrizketa izan du eta 2014an 109.329 tonatan kokatu da. Horrek 13.025,3 tonako galera efektiboa izan dela esan nahi du.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

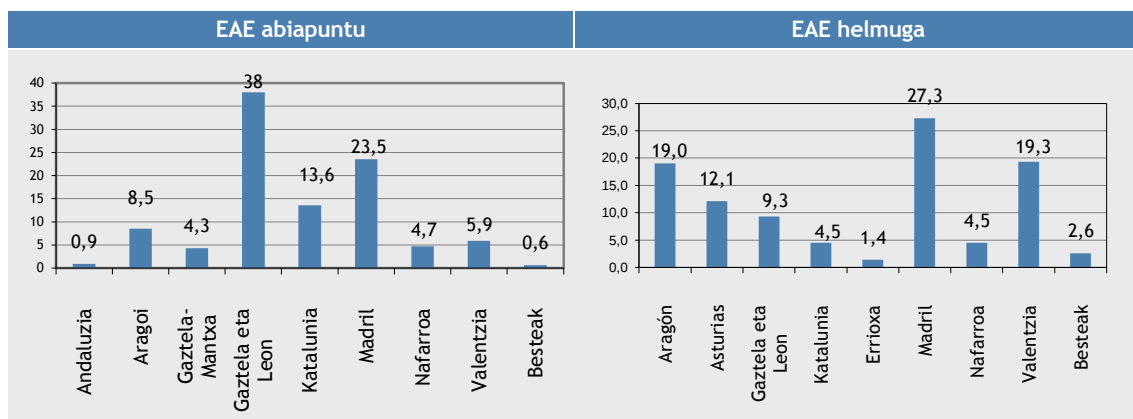
3.19. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2014an.

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (tonak)	EAE helmuga (tonak)	Guztira (tonak)
EAE (eskualde barnekoa)			69.815
Eskualde artekoa, guztira	1.373.970,3	1.084.575,6	2.458.545,90
Andaluzia	12.752,0	13.059,3	25.811,30
Aragoi	116.905,2	206.410,0	323.315,20
Asturias	591,4	130.813,0	131.404,40
Kantabria	466,9	0,0	466,90
Gaztela-Mantxa	59.183,4	4.415,2	63.598,60
Gaztela eta Leon	521.853,5	101.083,6	622.937,10
Katalunia	187.513,0	48.407,0	235.920,00
Extremadura			0,00
Galizia	325,7	41,2	366,90
Errioxa	0,0	15.613,3	15.613,30
Madril	322.924,8	295.715,4	618.640,20
Murtzia	7.056,0	10.952,9	18.008,90
Nafarroa	64.006,9	48.853,3	112.860,20
Valentzia	80.391,5	209.211,4	289.602,90
GUZTIRA			2.528.360,9

Iturria: Renfe.

Salgaien eskualde arteko fluxuen azterketaren bidez ikus daiteke 2014an, berriro ere, Gaztela eta Leon dela EAEko bazkide komertzial nagusia, beste komunitate autonomoekin egindako trafikoaren guztizkoaren %25,3 bilduta; oso gertu du Madrilgo Komunitatea ere (%24,3). Parte-hartze txikiagoarekin, Aragoirekin (%13,2), Valentziarekin (%11,8) eta Kataluniarekin (%9,6) egindako trukaketak ere nabarmendu behar dira. Beraz, bost komunitate autonomo horiek jatorria edo helmuga EAE duten eskualde arteko trafiko guztiaren %84,2 biltzen dute. Bestalde, eskualde arteko trafikoan oinarritzen da Renfek Euskadiko ohiko sarean garraiatutako tona guztien %2,8.

3.20. grafikoa Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2014an garraiatutako salgaiak (%).

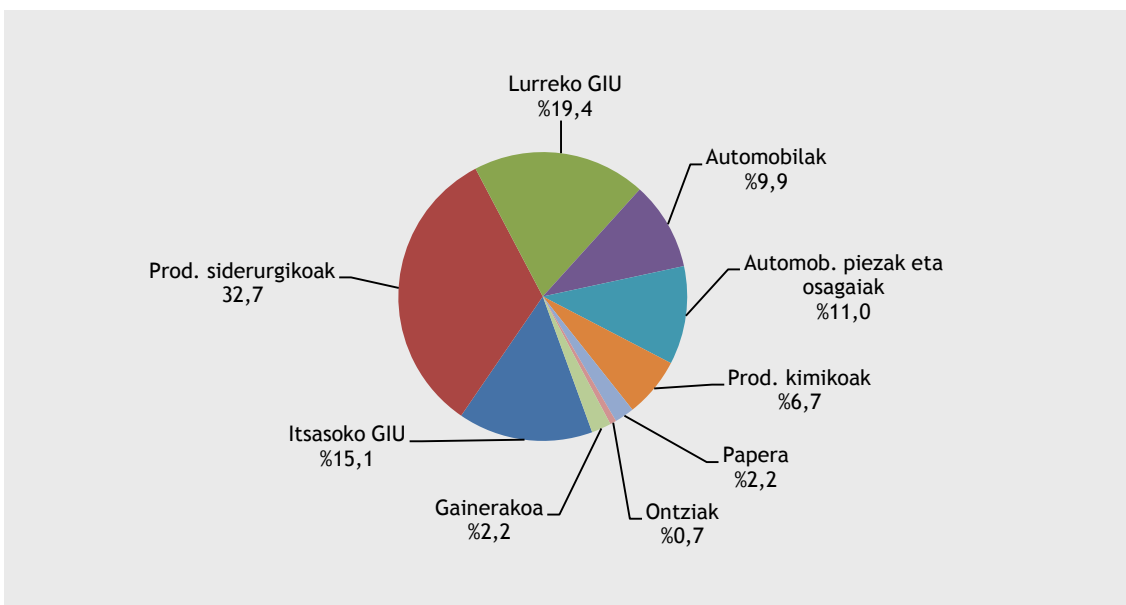


Iturria: Renfe

Azken ekitaldian garraiatutako artikuluen tipologiaren arabera salgaien trafikoaren banaketak erakusten du bi kategoriek biltzen dutela garraiatutako produktuen %50 baino

gehiago. Produktu siderurgikoak dira garrantzi handiena dutenak eta Renfek ohiko tren-sarearen bidez lekualdatutako tona guztien %32,7 dira. Lurreko Garraio Intermodaleko Unitateak (GIU¹⁹) datoz ondoren, %19,4 baitira. Distantzia batera daude itsasoko Garraio Intermodaleko Unitateak (%15,1), automozioko piezak eta osagaiak (%11) eta automobilak (%9,9).

3.21. grafikoa Renfek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2014an, ehunekotan



Iturria: Renfe.

Zabalera metrikoko tren-sarean, Renferen jarduerak beheranzko bidean jarraitzen du krisi ekonomikoaren efektuengatik eta salgaien trafikoan %15eko beherakada izan du; hau da, 122,2 mila tonako jaitsiera. 2014an, jaitsiera horrek, Bizkaia lurraldea jatorria edo helmuga izan dutenen kopurua minimo historikoetan kokatzen du, 694,7 mila tonako kopuruarekin.

¹⁹ Garraio Intermodaleko Unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kaxa mugikorra eta erdiatoia da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.20. taula Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruen bilakaera 2002 eta 2014 artean.

Urtea	Mila tonak ¹	Tonak egunean	Urte arteko hazkundea (%)
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,5	2.886,7	-3,2
2009	823,7	2.256,8	-21,8
2010	976,7	2.675,9	18,6
2011	948,7	2.599,3	-2,9
2012	862,0	2.361,6	-9,1
2013	816,9	2.238,0	-5,2
2014	694,7	1.903,4	-15,0

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, 609,8 mila tona mugitzen baitira; hau da, konpainiaren EAEko salgaien zirkulazio osoaren %87,8. Bestalde, Bizkaitik abiatu eta helmugatzat beste autonomia-erkidegoak izan dituzten salgai-tonak mugimendu guztien %12 izan dira (83,7 mila tona). Probintziaren barneko zirkulazioa, Bizkaiko puntu batetik beste batera mugitu dena, berriz, 1,2 mila tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien %0,2.

Aurreko urtearekin alderatuta izandako bilakaerari dagokionez, ikusi da jarduera ez dela onuragarria izan hiru mugimendu motetan. Hala ere, intentsitate maila aldatu egiten da. Horrela, Bizkaiko lurraldean egindako deskargak izan dute jaitsierarik handiena, %16,4 egin baitute behera. Bestalde, beste eremu geografiko batzuetara bideratuta Bizkaian egindako kargak %3,2 egin dute behera. Azkenik, probintzia arteko trafikoak %14ko jaitsiera izan du.

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, 2014an, Bizkaiaren eta Asturiasen arteko salgai-trukea dela nagusi oraindik ere, eta zirkulazio osoaren %44,9 hartzen duela. Horri dagokionez, adierazi behar da salgaien mugimendua, funtsean, inportatzailea dela, Bizkaia helmuga duten mugimenduak Printzerriarekin egiten diren truke guztien %93,3 baitira.

Trafiko horren atzetik, garrantzitsuak dira baita ere Burgosetik datozen salgaiak. Horiek guztizkoaren %29,3 dira eta Coruña, Lugo eta Kantabriarekin egindako trukaketak, berriz, %10,2, %9,7 eta %5,8 dira, hurrenez hurren.

3.21. taula Renfe-Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2014an

Abiapuntua/Helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Bizkaia (probintziaren barnekoa)			1.195
Probintzien artekoa guztira	83.714	609.831	693.545
Coruña	62.710	8.124	70.834
Lugo	--	67.112	67.112
Asturias	21.004	290.588	311.592
Kantabria	--	40.257	40.257
Burgos	--	203.750	203.750
GUZTIRA			694.740

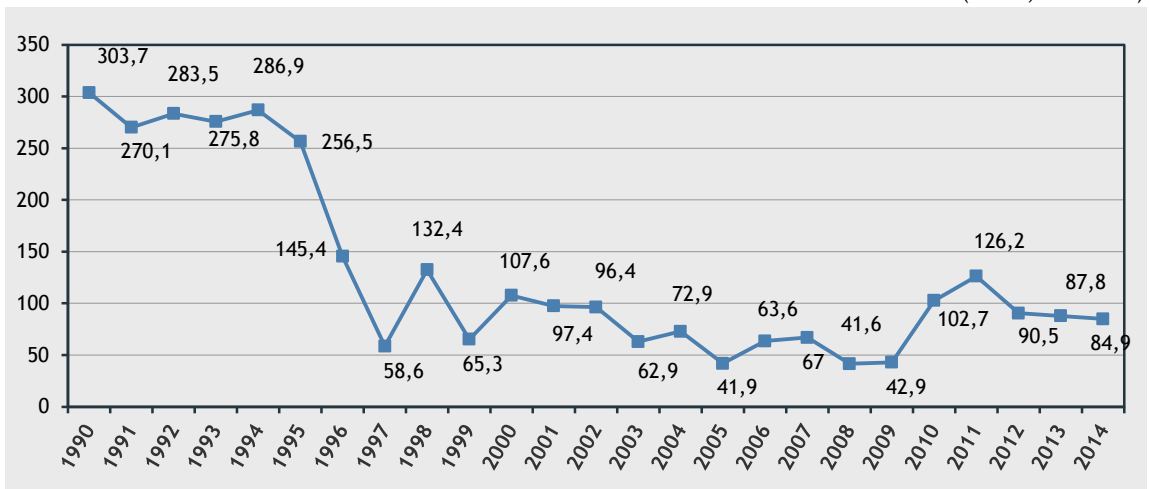
(tonak)

Iturria: Renfe.

Ondorengo grafikoan, Renfek zabalera metrikoko trenbide sarearen bitartez EAE abiapuntu izanda, hau da, Bizkaia abiapuntu izan duten salgaien bolumenak izan duen bilakaera adierazten du. 2014an 84.909 tona garraiatu dira Bizkaia abiapuntu izanda, hots, Bizkaia abiapuntu izan duten salgaien bolumena (83.714 tona) eta Bizkaia barruan mugitutako salgaiak (1.195 tona) batuz kalkulatu dena.

3.22. grafikoaren Renfek garraiatu dituen eta jatorria¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2014.

(Tonak, milakotan)



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

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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.22. taula EuskoTrenen EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2014 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
2014	0,3	0,86	-40,0

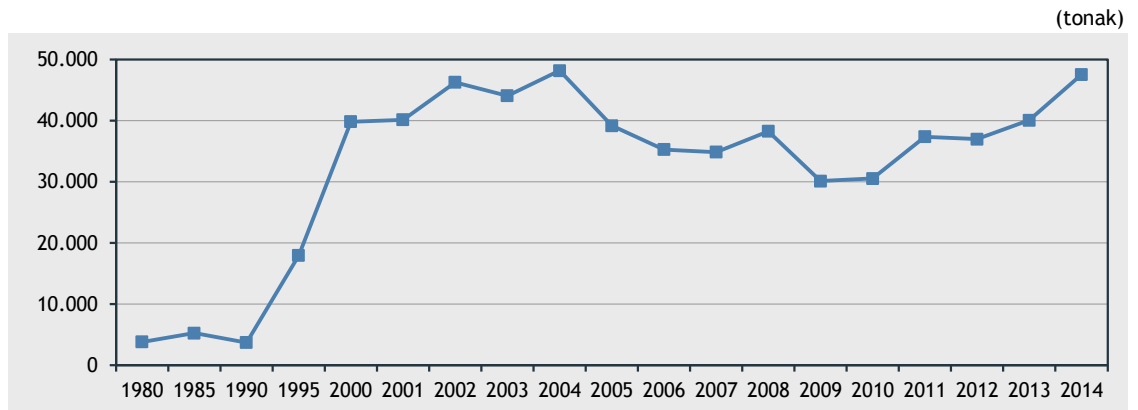
Iturria: EuskoTren.

Azken urteetan, Euskotrenen beherakada handia izan du salgaien garraio-zerbitzuetan, azken urteotan bere garraio bezero tradizionalen produkzioaren eta logistikaren alorretan egindako aldaketa sakonaren eraginez. Hala, 2012an, Euskotrenen bere salgai negozio nagusia galdu zuen, Arcelor Mittal bezeroak garraiatzen diren bobinetan egindako aldaketek 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, 2014an, ezin izan du merkataritza-akordio berririk gauzatu, merkaturako prezio baxuak direla-eta. 2014an EuskoTrenen produktu siderurgikoen 313,2 tona garraiatu ditu guztira Bizkaiko Altxairutegi Trinkoaren (Sestaon) eta Bermeoko portuaren artean.

3.2.3. Aireko garraioa

EAEn, salgaien aireko garraioak igoera handia izan du azken biurtekoan. 2014an, 2004ko antzeko jardura mailetan kokatu da eta urte horretan, 2004an, Euskadin salgaien aire garraioaren jarduerak maximo historikoa lortu zuen. Horrela, azken urtean, erabilitako salgaiaren guztizko bolumenak 47,5 mila tona lortu ditu. Horrek esan nahi du %18,7 egin duela gora 2013ko kopuruekin alderatuta. Igoera hori Estatuko aireportu-sistemaren jardura baino zertxobait altuagoa da, 2014an %6,8ko hazkundera izan duela kontuan hartuta.

3.23. grafikoa Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2014 artean.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

EAEko aireportu-azpiegitura bakoitza modu zehatzean aztertuta, esan genezake igoera hori Gasteizko aireportuan egindako jarduera mailatik datorrela. Arabako terminalak 44,7 mila tonako guztizko bolumena erregistratu du. Hau da, %19,1eko igoera nabarmena joan den ekitaldiarekin alderatuta. Ekintza horren bidez, Estatu mailan salgaien trafiko handiena duen laugarren aireportu gisa finkatu da Gasteiz, Adolfo Suárez Madril-Barajas (366,6 mila tona), Bartzelona-El Prat (102,7 mila tona) eta Zaragoza (86,3 mila tona) terminalen atzetik.

Arabako aireportuan zerbitzua ematen duten konpainien ikuspegitik, DHLk, European Air Transport Leipzin operatzailearen bidez, hegemonia mantentzen du Gasteizko terminaleko karga-kudeatzaile gisa (trafiko guztiaren %94,5); 2014an 42,2 milioi tonako kopurua erregistratu zuen; hau da, %18,2ko igoera izan zuen joan den ekitaldiarekin alderatuta. TNT Airways da bigarren operatzailearik garrantzitsuen. Azken urtean %12,2 igo du jarduera eta 1,2 milioi tonako mugimendua lortu du (salgai guztien %2,6).

Azkenik, nabarmendu beharrekoa da aireportu bi konexio nagusiek, hau da, Leipzig eta Oportok, igoera izan dutela trukaketa-bolumenean, %22,6 eta %29,6, hurrenez hurren.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina3.23. taula Salgaien garraioa aireportuko¹, 1980 eta 2014 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	325,2	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	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	44.658,0	19,1	47.544,3	18,7

¹ Ez da kontuan hartzen bidean den salgaia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

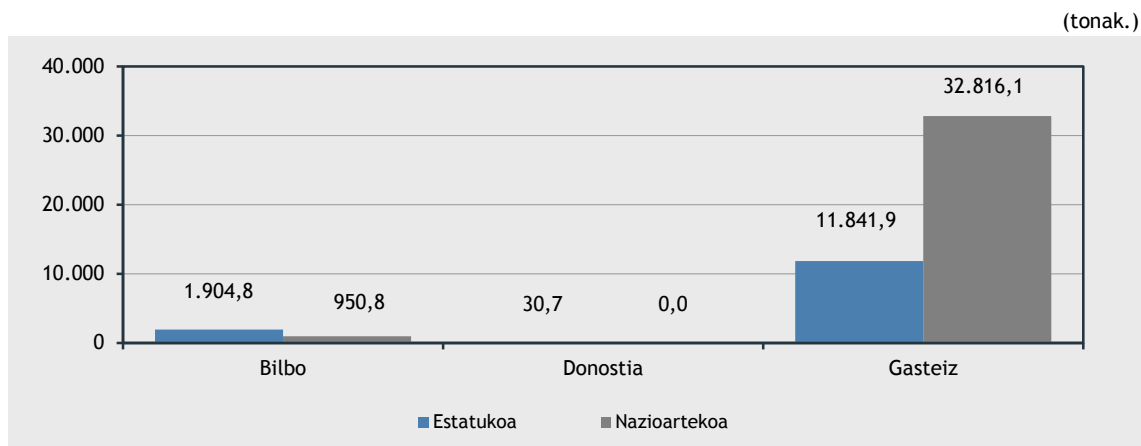
Bestalde, Bilboko aireportuak ere hobekuntza nabarmena izan du jarduera mailan eta 2,9 mila tona mobilizatzea lortu du. Hau da, %12,5eko igoera izan du. Datu absolutuei dagokionez, igoera handienak Swiftair (2013an baino 179,7 mila tona gehiago) eta Turkish operadoreek (91,1 mila tona gehiago) izan dituzte. Bilbotik eta Bilbora garraiatutako karga %12,2 eta %74,8 ugaritu dute. Hori dela eta, Swiftair-ek Bizkaiko terminalean airelinea nagusi gisa betetzen zuen postua sendotu du; merkantzia-trafikoaren %57,9 pilatu du eta haren ondoren Deutsche Lufthansa aipatu behar da (%19,2).

Bestalde, jatorriko eta/edo helmugako aireportu nagusien artean, aipatu beharrekoa da Istanbulen eta Koloniarekin egindako trukeen dinamismoa; izan ere, 2014an, hurrenez hurren, %74,7 eta %59,9 igo dira. Bizkaiko aireportua abiapuntu duten salgaien kopuru handiena jasotzen duen terminala Madril-Barajas da: salgai kopuru osoaren %65,8 hartzen du.

Azkenik, Donostiako aireportuak %30,7ko igoera izan du, baina haren jarduera maila oso txikia da merkantzien trafikoari dagokionez (2014an, 30,7 tonakoa).

Ikus daitekeenez, EAEn Gasteizko aireportua da nagusi salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. 2014an, Arabako terminalak hartu du EAEn mugitutako karga guztiaren %93,9; Bilboko aireportuak %6 mugitu du, eta Donostiakoak, gainerako %0,1a baino ez.

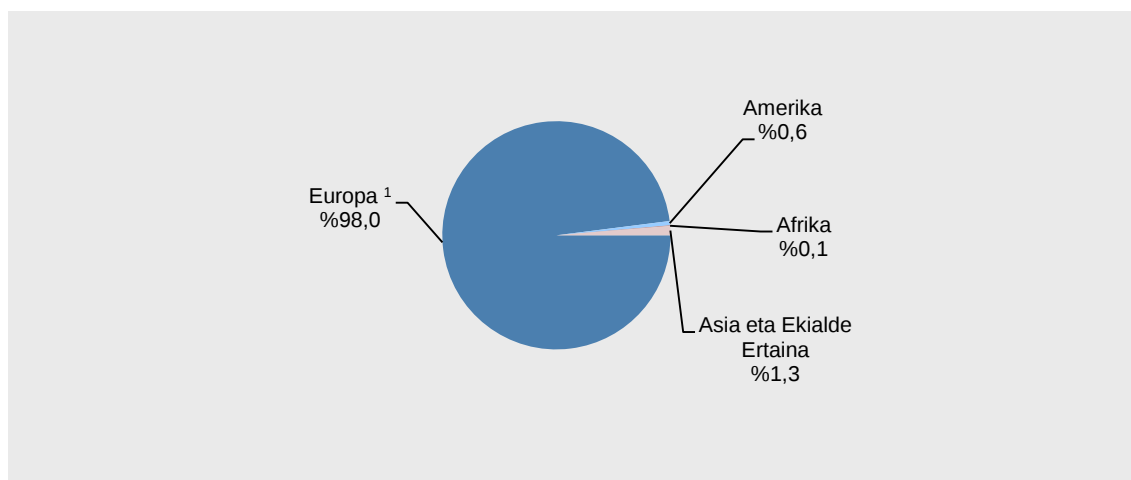
3.24. grafikoa Salgaien abiapuntua eta helmuga 2014an, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntuari eta helmugari dagokienez, nazioarteko zirkulazioak mugitutako salgai guztien %71 hartu du. Aireko zirkulazioaren nazioarteko joera hori Gasteizko aireportuko jardueraren ondorio da, hamar tonatik zazpi (%73,5) atzerriko aireportuak baitituzte abiapuntu edo helmuga. Aitzitik, Bilboko aireportuak Espainiako estatuko beste aireportu batzuekin egiten ditu truke gehienak (%66,7). Donostiako aireportuaren kasuan, ez dago inolako salgai-trukerik Estatutik kanpo dauden aireportuekin; salgai-truke guztiak (%100) estatu barruko aireportuekin egiten dira.

3.25. grafikoa Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2014an (%).



¹ Honako hauek hartu dira kontuan: EB-28, Kroazia, Errusiar Federakundea, Norvegia, Serbia eta Montenegro, Suitza, Turkia, Ukraina eta Bielorrusia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Trukeak nagusiki zer eremu geografikorekin egin diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak direla nagusi, EAEko aireportuetako nazioarterako kargatze-jardueraren %97,4ren abiapuntu edo helmuga baitira. Bestalde, Asiako eta Ekialde Ertaineko herrialdeak, %1,3 suposatzen dute, Amerikak %0,6 eta Afrikak gainerako %0,1a. Herrialdeen arabera, Alemaniak Espainia gaingitu du EAEko aireportuen bazkide komertzial

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

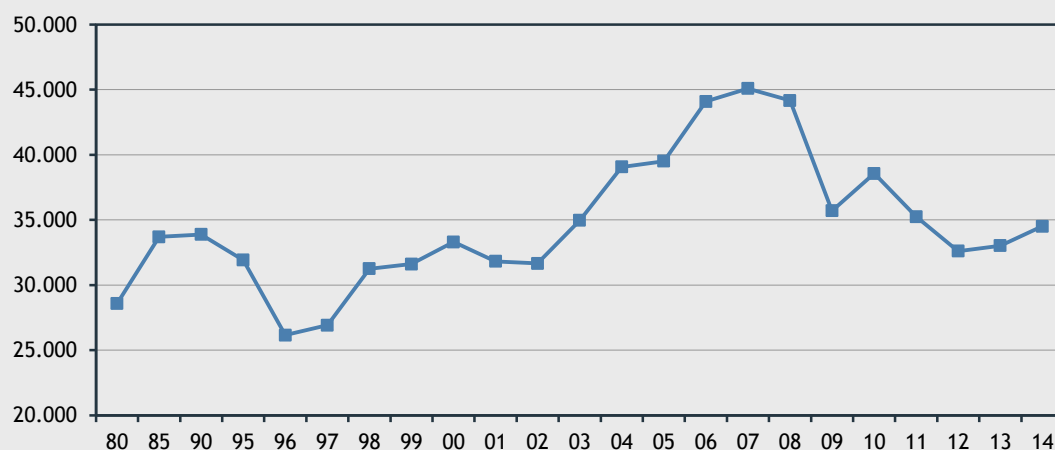
nagusitzat (guztizkoaren %30,6 bildu du); haren atzetik daude Espainia (%29), Portugal (%17,7), Belgika (%10) eta Erresuma Batua (%7,8). Hortaz, bost herrialde horiek hartzen dute EAEko salgaien aireko trukeen %94,9.

3.2.4. Itsasoko garraioa

2014an, eta bigarren urtez jarraian, Euskadiko portuen jarduera komertzialak igoera izan du. Horri esker, krisi ekonomikoaren garaian galdutako trafikoei susperraldi mantsoa baina jarraitua hasi dutela hauteman daiteke. Hori dela eta, Euskadiko bi portu komertzial nagusiek, Bilbok eta Pasaia, merkantzia-mugimendu guztietan %4,5eko igoera izan dute eta 2014an, guztizko garraioa 34,5 milioi tonakoa izan da. Horixe izan da azken hirurtekoko kopuru handiena, baina oraindik ere 2007an, krisiaren ondorioak sentitzen hasi aurretik, izandako 45,1 milioiko kopurutik urrun dago.

3.2.6. grafikoa Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaia portuetan, 1980 eta 2014 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaia Portuko Agintaritza.

Bilboko portuari dagokionez 2014an, 31,1 milioi tona manipulatu dituzte; hori dela eta, aurreko ekitaldian izandako trafikoarekin alderatuta, igoera %3,1ekoa izan da. Igoera izan den arren, Bilboko portua laugarren postutik seigarrenera pasatu da merkantzien trafiko handieneko Estatuko portu-azpiegiturei dagokienez. Azken ekitaldian, Cartagenak (32,5 milioi tona) eta Tarragonak (31,8 milioi tona) gaingitu dute. Beste behin, Estatuko portu hauek izan dute jarduera handiena: Algeciras (95 milioi tona), Valentzia (67 milioi tona) eta Bartzelona (46,4 milioi tona). Horrez gain, aipatu behar da Estatuko portuen sistemak %4,9ko igoera izan duela garraiatutako salgaien bolumenean, 2013ko datuekin alderatuz gero; datu horrek, beraz, adierazten digu Bizkaiko instalazioek lehiakortasuna pixkat galdu dutela.

3.24. taula Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2014 artean.

Años	Bilbao		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)
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
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Portu-jarduerak izan duen gorakada, neurri handi batean, ontziratutako merkantziek izan duten igoeraren ondorioa da. Izan ere, aurreko urtearekin alderatuta, %10,1eko igoera izan dute eta, datu absolutuak kontuan hartuta, milioi bat tonako igoera efektiboa erregistratu da. Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da portuko mugimenduaren guztizkoarekiko, merkantzien kargak %36,8 betetzen duela. Bestalde, portuko mugimendu nagusiak, lehorreratzek (2014ko jarduera guztiarekiko %62,6), %0,9 igo dira; hau da, 2013an baino 173,8 mila tona gehiago izan dira.

Azkenik, hornidurak eta tokiko zirkulazioak –portuko jardueran askoz pisu txikiagoa duten zerbitzuak: %0,4 eta %0,2, hurrenez hurren– bilakaera desberdina izan dute. Hornidura-jarduerak, adibidez, aurreko ekitaldiko jarduera-mailarekin alderatuta hazi egin da (%3,4), tokiko zirkulazioa %82,6 murriztu den bitartean.

3.25. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2010 eta 2014 artean, zirkulazio-motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo					Pasaia				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Deskargak	23.764,1	21.299,8	18.735,6	19.247,4	19.421,2	2.352,9	1.927,2	1.935,4	1.671,6	1.990,3
Kargak	9.896,7	10.427,0	10.217,1	10.353,4	11.399,2	1.486,8	1.268,6	1.114,2	1.234,4	1.461,9
Tokiko garraioa	866,0	144,2	431,3	348,3	60,6	--	--	--	--	--
Hornidura	138,6	130,4	121,9	122,2	126,4	39,7	33,0	27,6	27,7	28,3
Arrantza	--	--	--	--	--	18,7	23,3	24,3	21,9	22,7
Guztira	34.665,4	32.001,4	29.505,9	30.071,3	31.007,4	3.898,1	3.252,1	3.101,6	2.955,6	3.503,2

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Bilboko portuko zirkulazioaren osaeran sakonduta, bilakaerak ezberdinak izan direla ondoriozta dezakegu. Portuko zirkulazio osoaren %52,7 biltzen duten salgai likidoek, oro har, %3,7ko igoera izan dute. Zehazki, petrolio-produktuek %8,5eko igoera izan dute aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Trafiko orokorrean duten proportzioa %45,2ra arte igo dute eta, horri esker, Bilboko portuko merkantzia nagusi gisa sendotu dira. Igoera hori, batez ere, petrolio gordinaren mugimenduak izan duen 1,8 milioi tonako (%+27,8) gorakadak ahalbidetu du. 2014an, garraiatutako tona kopurua 8,3 milioikoa izan da; hau da, portuko jarduera osoaren laurdena baino gehiago (%26,7). Era berean, nabarmendu beharrekoa da gasolinaren esportazioek izan duten igoera. 2013. urtearekin alderatuta, manipulaturako merkantzia kopurua %20,7 handiagoa izan da; aldiz, fuel-olioaren garraioa %28,5 gutxitu da. Era berean, gas naturalak %36ko beherakada izan du eta, ondorioz, portuko jardueran zuen proportzio erlatiboa ere gutxitu egin da (2014an, portuko trafiko osoaren %3,9).

Salgai solidoei dagokienez, garraiatutako merkantziaren bolumena %3,9 igo da batez ere zementuaren eta clinkerraren esportazioek (%+134,6) eta burdin txatarraren inportazioek (%+8,6) izan duten gorakada dela eta. Bestalde, soja-baben inportazioak %3,5 gutxitu dira aurreko ekitaldiarekin alderatuta (horixe da portuko mugimenduetan salgai solido nagusia).

Azkenik, balio erantsi handieneko merkantziari, hau da, merkantzia orokorrari dagokienez, 2014an trafikoa %4,9 ugaritu dela ikusi dugu. Merkantzia arrunt orokorrak izan duen igoerak (%+6,1) zein kontainer barruko merkantzien trafikoa (%+4,3) izandako gorakadak ahalbidetu dute hori. Manipulatutako merkantzia nagusien artean, azpimarratu beharrekoa da produktu siderurgikoek (%+7,6) izandako igoera. Horiek osatzen dute merkantzia orokorren mugimenduei dagokienez portuko jarduera nagusia (guztizkoaren %28).

3.26. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2011 eta 2014 artean, produktu-motaren arabera.

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Solteko salgai likidoak	17.860,9	15.060,9	15.761,4	16.344,9	--	--	--	--
Petrolioaren produktuak	14.508,6	11.306,6	12.930,6	14.026,6	--	--	--	--
Gas naturala	2.459,6	2.684,6	1.883,7	1.206,3	--	--	--	--
Solteko beste salgai likido batzuk	892,7	1.069,8	947,1	1.112,0	--	--	--	--
Solteko salgai solidoak	4.000,3	4.261,7	4.421,6	4.594,0	1.246,6	1.420,0	1.212,2	1.509,0
Salgai orokorrak	9.865,6	9.630,1	9.417,7	9.881,5	1.949,2	1.629,7	1.693,8	1.943,2
Edukiontzietan sartutakoak	6.079,5	6.392,1	6.333,2	6.608,1	--	--	--	--
Beste salgai orokor batzuk	3.786,1	3.238,0	3.084,5	3.273,4	--	--	--	--
Gainerakoak	274,6	553,1	470,6	187,0	56,3	51,9	49,6	51,0
Guztira	32.001,4	29.505,9	30.071,3	31.007,4	3.252,1	3.101,6	2.955,6	3.503,2

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Jatorriko/helmugako merkatuei dagokienez, aldiz, Europa Atlantikoarekin egindako trafikoa %1,2 igo da eta Bizkaiko azpiegiturako merkantzien guztizko fluxuaren ia erdia biltzen du (%47,7) Horrela, Bilboko portua da oraindik ere Europako iparraldearekin penintsula lotzeko konexio nagusia.

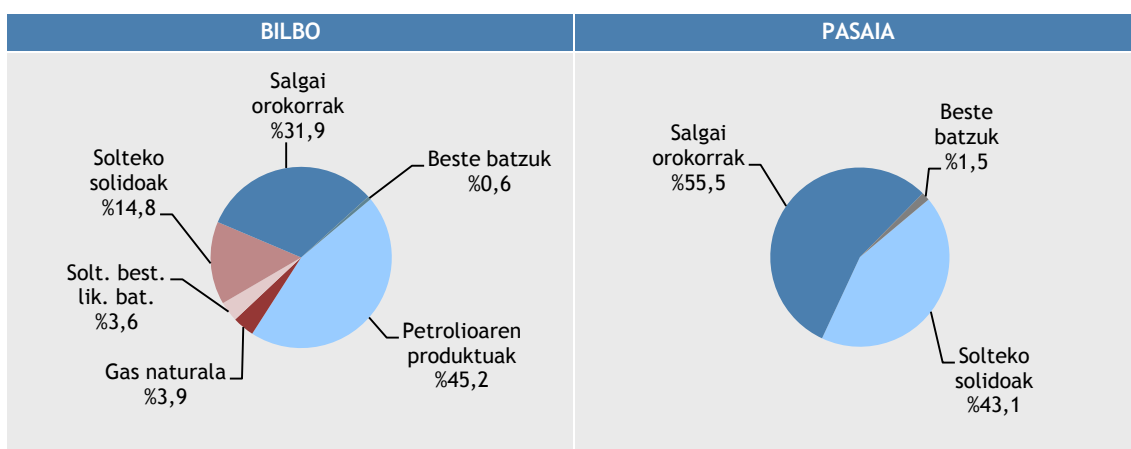
Horrekin lotuta, Erresuma Batuekin trukaturako merkantzien bolumena %44,7 igo da. Horri esker, herrialde anglosaxoia izan da 2014an Bilboko porturako merkatu nagusia, zirkulazio guztiaren %12,8 harekin lotuta egon baita batez ere petrolio gordinaren inportazioek izan duten milioi bat tonako igoerari esker. Bigarren merkatua Errusia izan da (guztizkoaren %10,6). Dena den, azken ekitaldian, trukaturako merkantziak %31,9ko jaitsiera izan du. Garrantziari dagokionez, hurrengo postuetan daude hauek, baina nahiko urrun: Herbehereak (guztizkoaren %5,8), Belgika (%4,6) eta Espainia (%4,4).

“Short Sea Shipping” izeneko zerbitzuetan 2014an izandako berrikuntza nagusien artean, nabarmendu beharrekoa da Transfennica izeneko Holandako ontzi-enpresak Bilbo eta Zeebrugge (Belgika) arteko itsasoko autobidearen zerbitzuaren edukiera handitu duela bi itsasontzi handiago gehituta (3.000 metro lineal; aldiz, linea hori zeharkatzen zuten aurreko unitateek 2.700 metro zituzten). Garraiobide horiek astean bi irteera egiten dituzte noranzko bakoitzean.

Azkenik, ozeanoz bestaldeko merkatuei dagokienez, Ipar Amerika da bigarren eremu geografikoa porturako garrantziari dagokionez. 2014an, trafiko guztiaren %15,8 pilatu zuen, baina trukaturako merkantzia-bolumena %8,8 gutxitu da azken ekitaldian. Bestalde, Asiarekiko merkataritza-lotura %28,2 handitu da (portuko zirkulazio osoaren %9,2 biltzen du). Erdialdeko Amerikarekin duen lotura, aldiz, %26,8 handitu da (guztizkoarekiko %6,1ekoa da), eta Afrikarekiko %7,3 (guztizkoaren %8,2 da). Hego Amerikarekin egindako trukeak, aldiz, aurreko urteko jarduera maila berberetan daude. 2014an, eremu geografiko horrekiko %0,3ko trafiko-jaitsiera txikia erregistratu da. Hego Amerikako merkatuek portuko jardueran 2014an izandako proportzioa %8,6koa izan da.

Herrialdeka, distantzia luzeko harreman komertzial esanguratsuenak Estatu Batuekin, Mexikorekin, Kolonbiarekin eta Brasilekin gertatzen dira; portu-jarduerako ehuneko hauek jasotzen dituzte hurrenez hurren: %8,3, %6,4, %4,6 eta %3,7. Horrekin lotuta, 2014an, nabarmendu beharrekoa da Kolonbiak izandako igoera (%66,4). Horri esker, ozeanoz bestaldeko hirugarren merkatu bihurtu da herrialde hura helmugatzat duten salgai likidoen garraioa dela eta.

3.27. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2014an: salgai-motak (%).



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

0.

Egindakoaren
Laburpena

Pasaiako portuak, bestalde, 2014an %18,5eko igoera izan du merkantzia-mugimenduetan. Urtearen amaieran, guztizko trafikoa 3,5 milioi tonakoa zen. Kopuru horrek amaiera eman dio portu-jarduerak hiru urtez jarraian izan duen beherakadari. Dena den, mugimendu horiek azken hamarkadetako minimoen artean daude.

1.

Testuinguru
Orokorra

Azterketa sakonagoa egiten badugu, Pasaiako portuko jarduerak izan duen igoera hori honako hauek ahalbidetu dutela ikusiko dugu: lehorreratutako merkantzien (%19,1) eta egindako kargen igoerak (%18,4). Horri dagokionez, azpimarratu behar da Pasaiako portua portu inportatzailea dela guztiz, deskargak zirkulazio osoaren %56,8 izan baitira 2014an; bertatik bidalitako salgaiak, berriz, %41,7 izan dira. Hornidura-jarduerak eta arrantzak askoz ere indar txikiagoa dute portuko jardueran; 2014. urtean, gainera, bilakaera desberdina izan dute bi jardura horiek. Hain zuzen ere, %2,1 eta %4 hazi dira hurrenez hurren.

2.

Garraioaren
Eskaintza

Trafikoaren osaerari dagokionez, portuko merkataritza-mugimenduak honela bana ditzakegu: merkantzia arruntak eta salgai solidoak. Horiek osatzen dute trafiko osoaren %98,5 (%55,5 eta %43 hurrenez hurren). Bi merkantzia-kategoria horiek izandako bilakaera positiboa izan da azken ekitaldian. Salgai solidoen igoera %24,5ekoa izan da, eta merkantzia orokorrena, aldiz, %14,7koa.

3.

Garraioaren
Eskaria

Azterketa gehiago sakonduta, aipatu beharrekoa da portuko trafiko-igoera, batez ere, manipulaturako merkantzia nagusien mugimenduetan izandako gorakadek ahalbidetu dutela: produktu siderurgikoak eta txatarra. 2014an, siderurgia-produktuen zirkulazioa %17,4 igo da eta portuko merkantzia nagusi gisa duen hegemoniari eutsi dio. Gipuzkoako dartsenaren jardura osoaren %40 biltzen dute. Bestalde, txatarra-mugimendua %37,5 hazi da eta bertako merkantzia guztien %17,9 osatzen du. 2014ko truke-bolumenean igoera handiak izan dituzten eta portu-trafikoan proportzio handia duten beste merkantzia batzuk dira hauek: ongarriak (%25,2; mugimendu guztiekiko %5,2), zerealak eta irinak (%54,7; zirkulazio guztiaiekiko %4,4) eta magnesita (%38,8; guztizkoarekiko %2,3).

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

Automobilen zirkulazioak, aldiz, %12,6ko igoera izan du. Guztira, 223,4 mila ibilgailu mobilizatu ditu. Jardura-igoera hori inportatutako unitateen kopuru handiagoak (%57,4) zein portutik ontziratutako ibilgailuen igoerak (%7,8) ahalbidetu dute. Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da kargatutako unitateek Pasaiako portutik igarotzen diren ibilgailu guztien %92 osatzen dutela. Aldiz, lehorreratutako automobilek guztizkoaren %8 osatzen dute.

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

Pasaiako portutik mobilizatutako ibilgailuen bolumenari dagokionez, enpresa nagusiak Opel GM eta Mercedes dira; unitate guztien %94,2 biltzen dute (%67 eta %27,3 hurrenez hurren).

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

3.27. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2014an.

(tonak, milakotan)

Bilboko portua					Pasaiaiko portua				
Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%
Erresuma Batua	1.978,4	1.802,0	3.780,4	12,8	Erresuma Batua	140,6	585,3	725,9	21,0
Errusia	3.023,1	112,6	3.135,7	10,6	Alemania	239,4	78,0	317,4	9,2
Estatu Batuak	920,3	1.531,1	2.451,4	8,3	Herbereak	250,8	37,3	288,1	8,3
Mexiko	1.708,2	193,1	1.901,3	6,4	Errusia	272,6	4,2	276,8	8,0
Herbereak	785,1	940,4	1.725,5	5,8	Belgika	131,9	143,1	275,0	8,0
Belgika	719,8	645,0	1.364,8	4,6	Argelia	63,8	126,3	190,1	5,5
Kolonbia	1.293,7	58,4	1.352,1	4,6	Frantzia	138,2	41,5	179,7	5,2
Epainia	382,8	921,1	1.303,9	4,4	Suedia	148,6	5,8	154,4	4,5
Brasil	771,0	337,8	1.108,8	3,7	Finlandia	129,7	12,7	142,4	4,1
Txina	858,1	122,9	981,0	3,3	Irlanda	23,1	67,2	90,3	2,6
Guztira	19.247,4	10.353,4	29.600,8		Guztira	1.990,3	1.461,9	3.452,2	

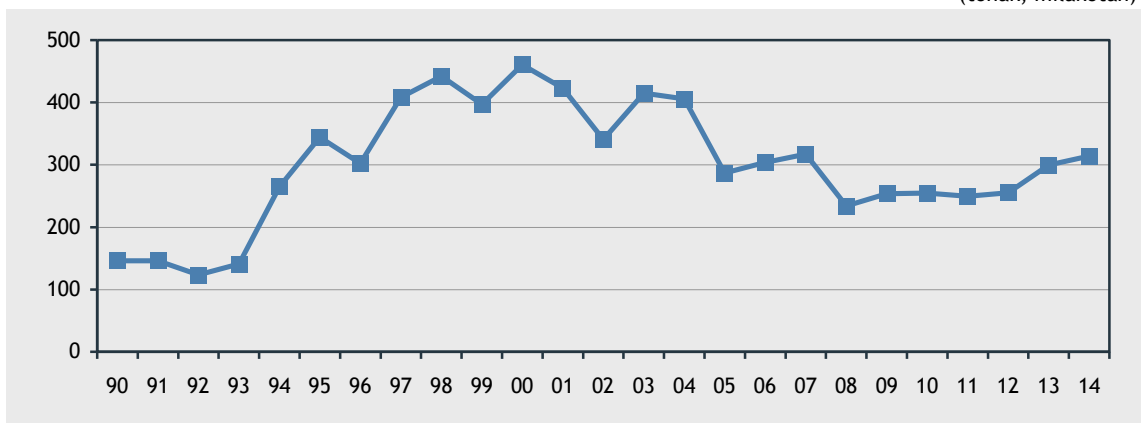
Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Merkatu nagusiak kontuan hartuta, Erresuma Batuak salgaiak trukatzeko bazkide nagusi izaten jarraitu du, neurri handi batean, Britainiar uharteak helmuga dituzten ontziratzei esker; horiek osatzen dute Erresuma Batuekiko aldeko zirkulazioaren %80,6 eta portuan kargatutako salgai guztien ia herena (%40). Produktu siderurgikoak, autoak eta arbela Erresuma Batura bidalitako salgai guztien %81,7 dira. Erresuma Batuen atzetik, hauek dira helmuga nagusiak: Belgika (kargen %9,8 hartzen du) eta Aljeria (%8,6).

Bestalde, 2014an, jatorri-herrialdeei dagokionez, Errusia da Pasaiaiko portuan lehorreratatutako tona bolumen handiena duen jatorri-merkatua. Deskarga guztien %13,7 biltzen du (batez ere, txatarrak). Garrantziari dagokionez, ondoren Herbehereak eta Alemania aipatu behar dira; izan ere, deskargatutako bolumenaren %12,6 osatzen du lehenengo horrek, eta %12 bigarrenak.

3.28. grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2014 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza.

Bermeoko portuak, bestalde, 313,8 mila tonako merkantzia-trafikoak lortu du 2014an; aurreko urtearekin alderatuta, igoera %4,7koa izan da. Igoera horri esker, krisia hasi

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

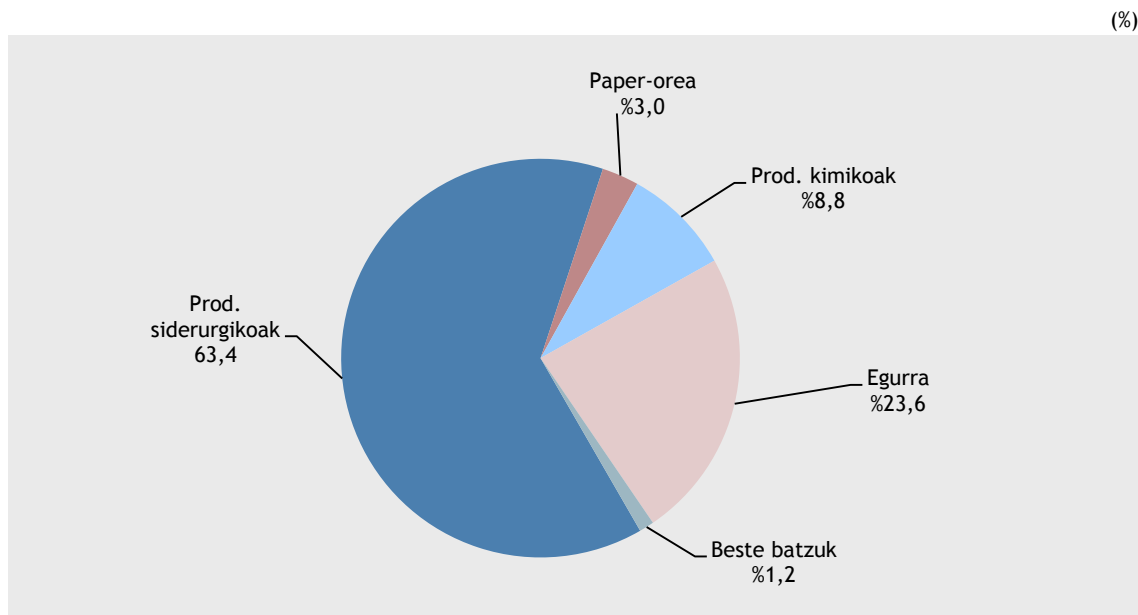
Estatistikako
Eranskina

aurreko jarduera maila berreskuratu du. Dena den, oraindik ere 90eko hamarkadaren amaieran eta aurreko hamarkadaren hasieran lortutako trafiko mailetatik aldenduta dago kopurua.

2014an izandako hazkundera salgaien lehorreratze-jarduera onak eragin du; izan ere, 197,8 mila tona deskargatu dira guztira, eta horrenbestez, %12,5 handiago izan da aurreko ekitaldian baino. Bestalde, 114,8 mila tona salgai kargatu dira; beraz, 2013n kargatutakoarekin alderatuz, jarduera %5,6 txikiagoa izan da.

Bestalde, portuak duen izaera inportatzaileak bere horretan jarraitzen du; izan ere, deskargen bolumenak portuko jarduera osoaren %63 bildu du 2014an.

3.29. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2014an: salgai-motak.



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza

Salgaien tipologia aztertuz, 2014an ere produktu siderurgikoak (adibidez, metalezko xaflak eta bobinak) izan dira Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona guztien %63,4 izan baitira. Nagusitasun hori are nabarmenagoa da azterketa egin diren lehorreratzeetara mugatzen badugu; izan ere, Bermeoko portuan deskargatutako tona guztien %94,8 produktu siderurgikoak izan dira. Horrez gain, egurra eta paper-orea ere azpimarratu behar da, portuko zirkulazio osoaren %23,6 suposatu dute eta ontziratutako guztiaren %64. Era berean, produktu kimikoen ontziratzeak ere azpimarratu behar dira, bereziki ongarriak: sulfato sodikoa, sosa kaustikoa eta potasa. Produktu horiek portuko zirkulazio osoaren %8,8 bildu dute, eta kargatutako salgai guztien ia laurdena (%23,9).

4

Garraio-jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joera Nagusiak

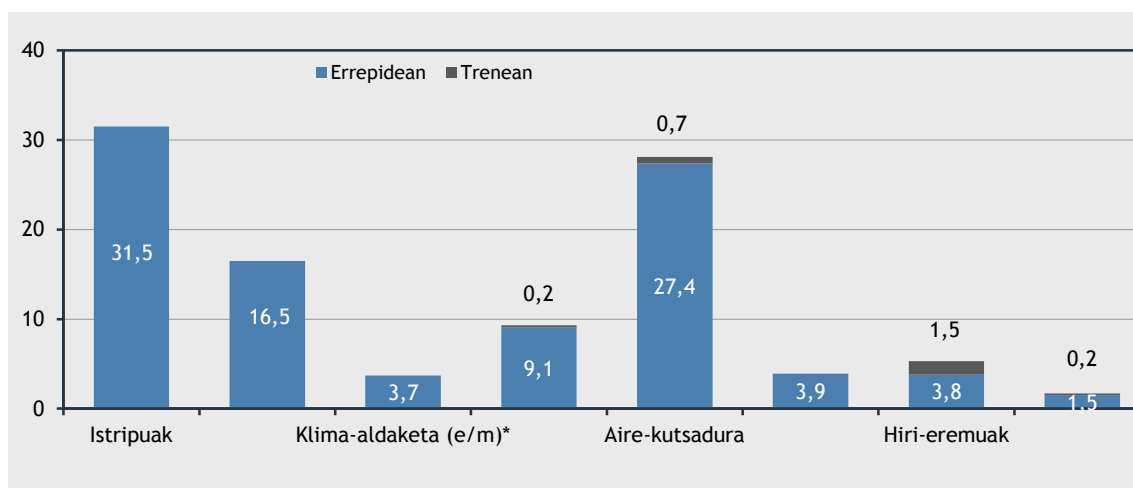
4. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

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, eta informazio eguneratuago ez dagoenez, beste behin ere gogora ekarri behar da, EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa²⁰ izeneko txostenaren arabera, garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi eurokoa²¹ 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 baitagozkio, azterlanean adierazi bezala.

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

²⁰ 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.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf

²¹ Kanpo-eraginaren diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko txostenen denbora-testuinguruen arteko konparazio egokia lortzeko.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

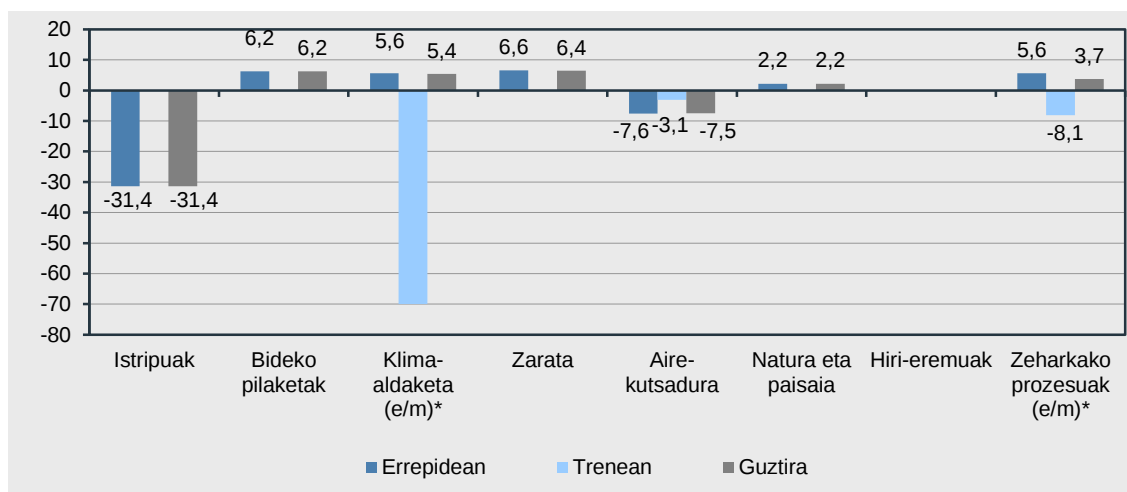
Estatistikako
Eranskina

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

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 baitagozkio, 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

Sortzen dituen eragin kaltegarriak eta sozialei dagokienez, istripuak dira garrantzi handieneko garraioaren eraginetako batzuk. Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da 2013an, EB-28ko errepideetan, guztira 25.938 pertsona hil zirela. Treneko istripuek, aldiz, heriotza eragindako 97 biktima eragin zituzten.

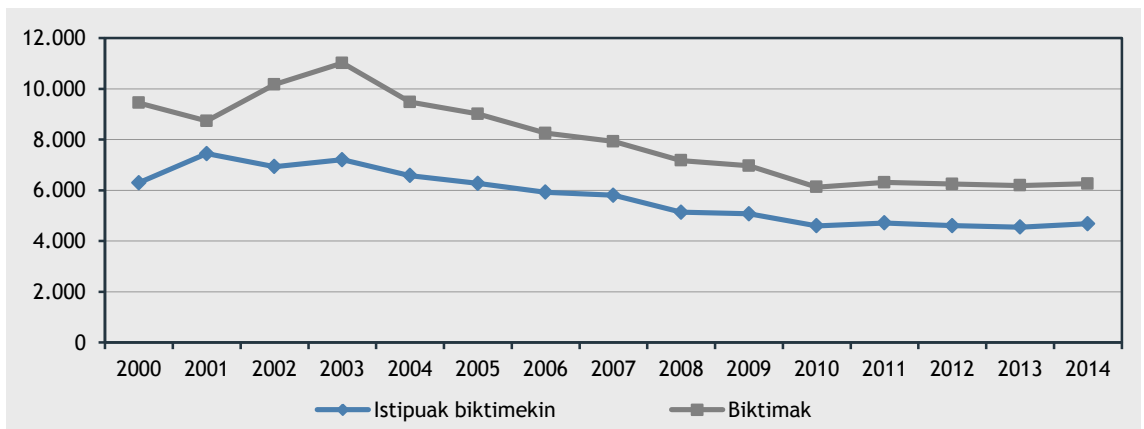
Horrekin lotuta, nabarmendu beharrekoa da “Bideko Segurtasuneko eta Mugigarritasun Seguru eta Iraunkorreko Plan Estrategikoa 2015-2020” izeneko dokumentuak 2014an gure komunitateko bideko segurtasunaren eta mugikortasun seguruaren eta iraunkorraren egoeraren inguruan egindako hausnarketa-prozesuaren emaitzak jasotzen eta ikuspegi estratergiako hau ezartzen duela:

“Euskadi mugikortasun seguruaren eta iraunkorraren arloan erreferente bihurtzea bideko segurtasunari eta zirkulazioaren kudeaketari dagokienez eragingarriak diren estrategien bidez. Bertan, herritarrek portaera arduratsua dute eta erakunde publikoek, eragile pribatuekin elkarlanean, modu koordinatuan eta eragingarrian egiten dute lan zirkulazio-istripuen kopurua eta larritasuna gutxitzen”.

Istripuak
■ 2014an, 29²² lagun hil dira gure komunitateko errepideetan zirkulazio-istripuen ondorioz; aurreko ekitaldian baino 27 lagun gutxiago (-%48,2). ■ 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 Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzak argitaratutako informazioaren arabera, biktimak eragin zituzten zirkulazioko 4.683 istripu gertatu ziren EAEn¹, eta guztira 6.260 lagunek jasan zituzten eraginak. Hurrenez hurren, kopuru horiek urtetik urterako %2,9ko eta %1,1eko igoerak biltzen dituzte. Biktima guztietatik, %93,2k zauri arinak izan dituzte (5.837 pertsona), %6,3k zauri larriak (395 pertsona), eta gainerako %0,5 istripuan edo hurrengo 24 orduren baitan hil da (29 pertsona). Urtetik urterako datuei dagokienez, heriotza eragindako biktimak zein zauritu larriak gutxitu egin dira (-%48,2 eta -%9 hurrenez hurren). Aldiz, biktima arinak %2,3 igo dira.

4.3. grafikoa Ertzaintzak eta Udaltzaingok¹ 2000 eta 2014 artean EAEko bide-azpiegituretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak



¹ 2005era arte, EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingok adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziak, Sestaokoak eta Basauriak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Beasaingoa eta Basauriak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n, 2012an, 2013an eta 2014an EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziak, Sestaokoak eta Zarauzkoak.

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

²² Ertzaintzak eta udaltzaingok erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, udaltzaingok EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziak, Sestaokoak eta Basauriak; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziak, Sestaokoak eta Basauriak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Beasaingoa eta Basauriak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Santurtziak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010, 2011n, 2012an, 2013an eta 2014an, EAEko hiriburu eta udaltzaingok, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtziak, Sestaokoak eta Zarauzkoak). Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

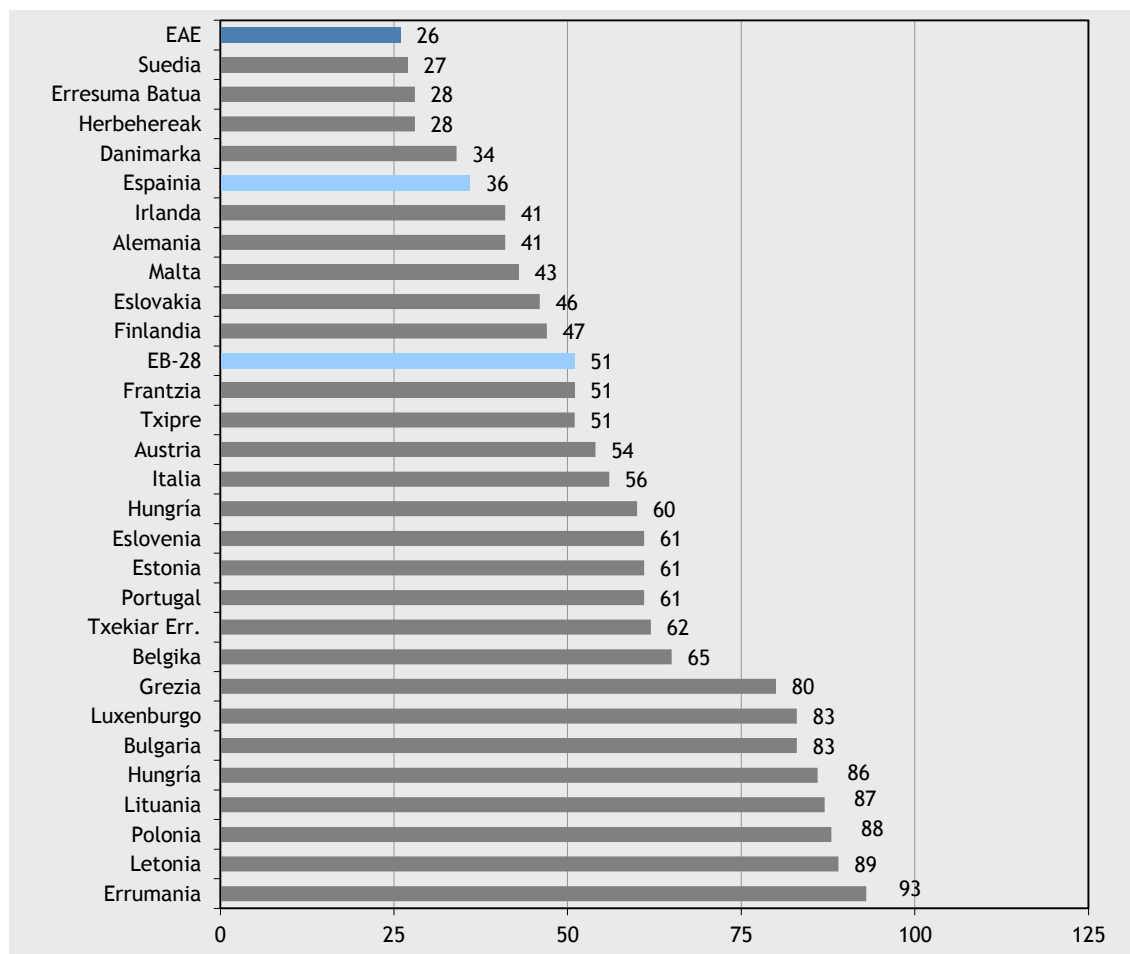
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

EB-28ren baitan, 2013an (Europa mailan eskuragarri dagoen azken urtea), EAE lehen postuan dago komunitateko herrialdeen artean bideko segurtasunari dagokionez. Milioi bat biztanleko errepideko heriotzen kopuru txikiena du (26 heriotza) eta oso gertu daude Suedia (27), Erresuma Batua eta Herbehereak (28 bi kasuetan), eta alde handiagoarekin Danimarka (34) eta Espainia (36). Horiek guztiek EB-28koa baino nabarmen txikiagoa den maila dute (51).

4.4. grafikoa Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-28n, 2013an.



Iturria: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015; Trafiko Istripuen Urtekari

Lurralde historikoak banaka aztertuta²³, 2014an, Arabak bildu du biktimak eragindako istripuen %12, eta EAeko biktimen %12,8. Kaltegarritasunari dagokionez, gure erkidegoan zirkulazio-istripuan hildakoen %12,5 pilatu du Arabak, eta zauritu larrien %18,3. 2014an, Araba izan da lurraldeetako biktimen guztizko kopuruari dagokionez zauritu larrien tasa handiena duen lurraldea; izan ere, lurraldeko biktima guztien %11,5 izan da era horretakoa (Gipuzkoaren kasuan, lurraldeko guztizkoaren %10,7koa; eta Bizkaian, aldiz, %4,6koa).

²³ Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak hartu dira kontuan.

Bestalde, Bizkaiak pilatu du biktimak eragindako istripuen %45,7, eta EAEko guztizko biktimen %45,5. EAEn heriotza eragindako biktima guztien %45,8 bildu du, eta zauritu larrien %26,1. Beste era batera esanda, Bizkaiak izan du lurraldeko biktimen guztizko kopuruari dagokionez hildakoen maila handiena. Lurraldeko biktima guztien %0,8 izan dira heriotza eragindakoak (lurraldeko guztizkoarekiko %0,7koa izan da Araban eta Gipuzkoan).

4.1. taula Ertzaintzak 2014an erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Áraba	275	12,0	410	12,8	3	12,5	47	18,3	360	12,3
Bizkaia	1.049	45,7	1.459	45,5	11	45,8	67	26,1	1.381	47,1
Gipuzkoa	969	42,3	1.341	41,8	10	41,7	143	55,6	1.188	40,6
EAE, guztira	2.293	100,0	3.210	100,0	24	100,0	257	100,0	2.929	100,0

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak.

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

Azkenik, Gipuzkoan, EAEn gertatutako biktimadun istripu guztien %42,3, eta biktimen %41,8 izan da. Kaltegarritasunari dagokionez, lurralde horrek hildakoen %41,7 eta zauritu larrien %55,6 erregistratu du.

Arreta heriotza eragin duten istripuetan jarrita, hauek izan dira hildako gehien izan dituzten errepideak: Araban, A-132, A-3632 eta A-9999 (errepide bakoitzean, hildako bat); Bizkaian, AP-8, BI-2235, BI-3331, BI-3447, BI-3720, BI-631, BI-634 eta N-240 (errepide bakoitzean, hildako bat, eta hiru bide-saretik kanpo); Gipuzkoan, GI-20, GI-2120, GI-2135, GI-2631, GI-2636, GI-3183, GI-636, GI-9999 eta N-1 (errepide bakoitzean, hildako bat, eta bide-saretik kanpo hildako beste bat).

Ildo horretan, nabarmendu beharrekoa da lehen aipatu dugun “Bideko Segurtasuneko eta Mugigarritasun Seguru eta Iraunkorreko Plan Estrategikoa 2015-2020” izenekoak helburu orokor hauek finkatzen dituela aipatutako ikuspegi estrategikorantz aurrera egiteko:

- Egoera ahulenean dauden kolektiboak babestea.
- Zirkulazioaren kudeaketa hobetzea bide nagusietan.
- Bide-segurtasuna hobetzea mailako errepideetan.
- Egokiak ez diren portaerak zuzentzea.
- Hiri-inguruetan mugikortasun segurua eta iraunkorra erraztea.

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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

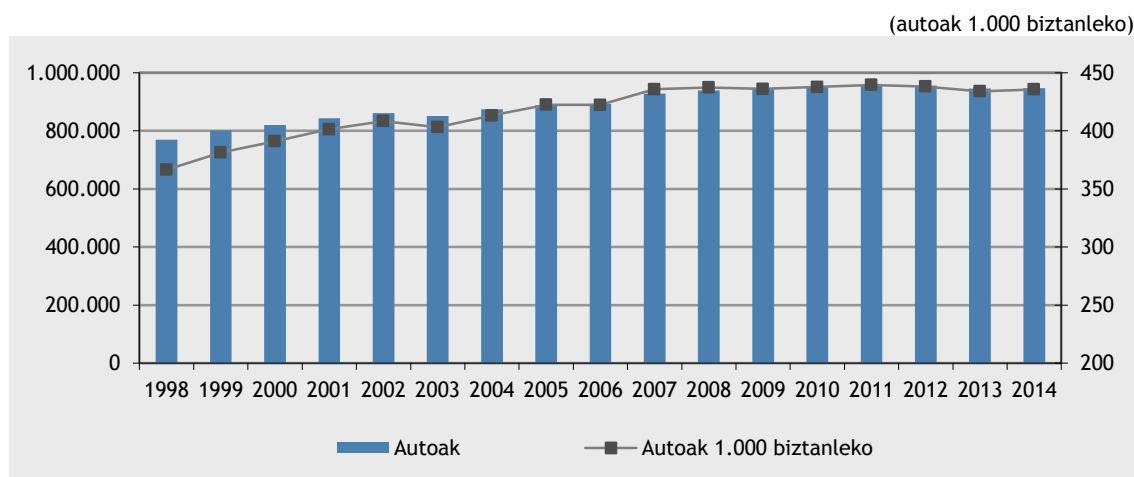
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Ibilgailu pribatuen mugitzeko eskaria da bideko pilaketak baldintzatzen dituzten eragileetako bat; kontuan izan behar da, gainera, motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela Euskadin 90eko hamarkadaren amaieratik, nahiz eta joera horrek geldialdiak izan dituen 2003, 2006, 2009, 2012 eta 2013 urteetan. 2014an, motorizazio-indizean igoera txikia sumatu da ibilgailuen parkeak izan duen gorakada dela eta. Zehazki, 2014an, mila biztanleko 435,7 ibilgailu egon dira (434,1 ibilgailu 2013an). Horrekin lotuta, oro har, aipatu beharrekoa da zenbat eta handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo direla errepideetan eta, beraz, are eta handiagoak izango direla pilaketa-arazoak.

4.5. grafikoa Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2014 arteko bilakaera



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

Era berean, beste behin ere, Eustatek 2009an²⁴ 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.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean egindako lanaren ildotik, bideko pilaketak aztertuko ditugu labur-labur, Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan²⁵ (Bizkaiko Foru Aldundia) eta Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa²⁶ (Gipuzkoako Foru Aldundia) argitalpenetako informazioan oinarrituta.

²⁴ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3q2wFLDHM

²⁵ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=EU

²⁶ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

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

Zerbitzu maila bakoitzerako, aztertutako Bizkaiko errepideen funtzionamenduan emandako urteko ordu kopuruaren arabera, eta haien banaketa horizontala aztertuta, 2014an, errepideen %1,07k E gisa katalogatutako zerbitzu maila izan duela esan dezakegu; %0,06k, aldiz, F gisa katalogatutako zerbitzua. Horrela, 2014an, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sareko funtzionamenduan emandako urteko guztizko kopuruaren %1,13k bideko pilaketak jasan dituela esan dezakegu.

4.2. taula 2014an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.

Gunea		Zerbitzu-maila							Orduak, guztira
		Erre-pid.	A	B	C	D	E	F	
21a1	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (BI-S)	A-8	3.632	1.114	2.489	1.520	4	1	8.760
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	3.483	1.522	2.859	891	4	1	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.629	1.414	2.346	1.177	192	2	8.760
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.701	1.331	2.053	1.439	218	18	8.760
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	3.812	2.997	1.838	110	2	1	8.760
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.047	1.517	2.141	1.835	218	2	8.760
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	4.837	2.092	1.296	485	48	2	8.760
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	4.945	1.588	1.598	531	92	6	8.760
179a1	Sestao G. - Trapagaran G. (BI-S)	A-8	3.569	1.366	2.406	1.278	132	9	8.760
179a2	Trapagaran G. - Sestao G. (S-BI)	A-8	3.372	1.321	2.790	1.143	121	13	8.760
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	4.457	3.206	1.039	55	1	2	8.760
Orduak, guztira			42.484	19.468	22.855	10.464	1.032	57	96.360
Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan			44,09	20,20	23,72	10,86	1,07	0,06	100,00
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan			--	--	--	--	1,13		--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.

Denbora-epe luzea aztertuz (2008-2014 aldia), aldagai horren bilakaera heterogeneoa izan dela esan dezakegu. Dena den, 2011. urtetik, pilaketak gutxitu egin dira nahiz eta 2014an apur bat berriro gora egin duten (%1,13 2014an, eta %1,02 2013an).

4.3. taula Errepideko pilaketen bilakaera. 2007-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	1,73	0,69	1,85	1,59	1,16	1,02	1,13

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 higikorren 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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

edo auto higikorrek abiadura hau izango du, aztertutako bideetan: auto higikorrek aurreratzen dituen ibilgailuen kopurua auto higikorra bera aurreratzen dutenenaren berdina izateko modukoa).

Horrekin lotuta, zehaztu beharrekoa da txosten hau egiteko unean, Gipuzkoako errepideetarako eskuragarri dagoen azken informazioa 2013koa dela eta Euskadiko Garraioaren 2013ko Panoramikaren txostenean argitaratutako berbera da.

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 zatiaaren 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 2050²⁷ estrategia globalaren arabera, pilaketek barne-produktu gordinaren %1 inguruko kostua dakarkiotela Europari urtero, eta horrek kezka handia eragiten du. Gainera, aurreikuspenek diote salgaien garraio-jarduerak, 2005eko datuen aldean, %40 inguru gehiago izango direla 2030ean (eta %80 gehiago 2050ean). Bidaiarien garraioa ere %34 gehituko dela aurreikusi da (%51, 2050ean).

²⁷ Garraioa 2050 MEMO: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

4.1.3. Ingurumena

a) Zarata

Aurreko edizioetan adierazi den moduan, 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.

Berrir 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 zaratagatiko kostuak ez ziren aldatu).

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

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako “Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkesta”²⁸ 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 handienetako bat da klima-aldaketa, gaiaren orokortasunagatik eta aldaketak berak izan ditzakeen ondorioengatik, bai eta fenomeno azkar hedatzen ari delako, eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan eragin zuzena duelako ere. Hori dela eta, klima-aldaketaren aurka borrokatzeko alde anitzeko erantzuna

²⁸ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:
http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_ingurumena-familiak_inkesta/temas.html#axzz2jBgFdWwHQ

behar da, eta herrialde guztiek hartu behar dute parte erantzun horretan, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko eta Kyotoko Protokoloko aldeek egiten dituzten urteko bileren bitartez, hain zuzen ere.

Ilido horretan, 2014. urtearen amaieran, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldeek hogeigarren konferentzia egin da Liman (Peru), bai eta Kyotoko Protokoloren parte diren aldeek konferentziaren hamargarren saioa, eta organo subsidiarioen berrogeita batgarren batzaraldia eta Durbaneko plataformako ad hoc taldeko bigarren saioa ere.

Bi astez negoziazio gogorak izan ondoren, Konbentzioko aldeek akordio bat lortu dute, bost ardatz hauek oinarri dituenak:

- Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioaren baitan, klima-alaketaren aurkako borrokarekin lotuta ezarrita dagoen sistema modu eragingarrian ezartzen jarraitu da.
- 2015ean Parisen egingo den Klimaren Goi-bilerarekin lotutako Limako prozesua ezarri du. Horren arabera, herrialdeek, modu argi eta gardenean, Pariseko Akordioarekin lotuta egindako ekarpenak aurkeztu beharko dituzte eta, horren bidez, klima-alaketari mundu mailako asmo handiko erantzuna eman beharko litzaioke.
- 2015ean negoziatzaileentzako testua prestatzeko jarraipena bermatzen du. Testuak herrialdeen lehentasunak eta ardurak islatu beharko lituzke Pariseko Goi-bileran onartu ahal izateko.
- Varsoviako Nazioarteko Mekanismoaren funtzionamendua, 2013an adostutakoa, indartu du klima-alaketarekin lotutako galera eta kalteei aurre egin ahal izateko. Horren bidez, klima-alaketarekiko egoera ahulenean dauden herrialdeen beharrei erantzuna eman nahi zaie.
- Klimarako Funts Berderako baliabideen lehen mobilizazioaren emaitzak aitortzen ditu. 10.200 milioi dolarrekoa da eta finantzaketa arloko erabakiak onartzen ditu garapen-bidean dauden herrialdeetarako finantzaketa klimatikoko lan-agendan aurrera egitea ahalbidetuta.

Aurrerapen politiko nagusi horiek eta beste aurrerapen esanguratsu batzuk hogeita hamar erabaki baino gehiagotan egituratuta geratu dira. Kyotoko Protokoloa zein Konbentzioa behar bezala ezartzen direla bermatzen dute eta erabaki horiek gai askoren ingurukoak dira: egokitzapena, finantzaketa, informazio-betebeharrak, generoa eta klima-alaketa edo hezkuntza, eta sentsibilizazio publikoa.

Europa mailan, aipatu beharrekoa da 2014ko urtarrian, Europako Batzordeak Energiaren eta Klima Aldaketaren Europako Paketea jarraipena emango dion proposamena aurkeztu duela. Horren epemuga 2030ekoa da eta igorpenak murrizteko eta energia berriktarrien inguruko helburu berriak proposatzen ditu.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Berotegi-efektuko gasen igorpenak

- 2013an, garraio-sektoreko CO₂-ren igorpenak %1,4 igo ziren urtetik urterako datuei dagokienez. Sektore hori izan zen EAEn produzitutako guztizko igorpenen %27,8ren arduraduna.
- 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.

Arreta gure komunitate autonomoan jarrita, aipatu beharrekoak dira klima-aldaketarekin lotutako ekimen hauek:

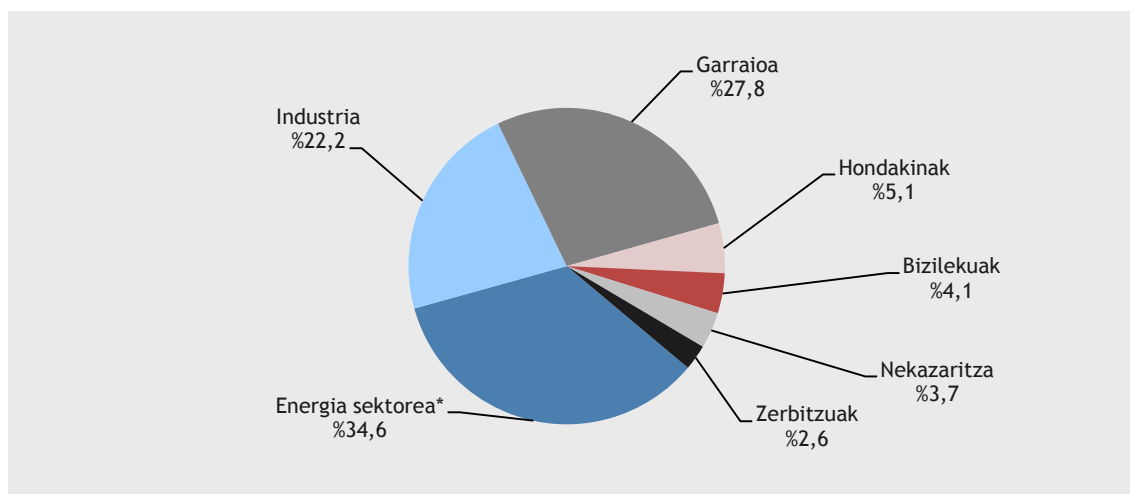
- BC3: klima-aldaketari buruzko bikaintasunaren ikerketa-zentroa. Horren ikerketa-ildo nagusiak Euskadiko kalteberatasunaren eta inpaktuaren ikerketa, klima-aldaketaren inplikazio sozialak eta ekonomikoak, klima-aldaketako eredu integratuak eta atmosferako zirkulazio orokorreko ereduak dira.
- K-Egokitzen: Eusko Jaurlaritzak finantzatutako ikerketako ETORTEK proiektuaren helburua Zientziaren, Teknologiaren eta Berrikuntzaren Euskadiko Sarean txertatutako ikerketako, garapeneko eta berrikuntzako erakundeek egindako ikerketa estrategikoa babestea da. Proiektuaren interes arloetako bat klima-aldaketarako egokitzapena da. Horrekin lotuta, helburu nagusia klima-aldaketaren ebidentziak aztertzea eta baliabide hidrikoetan, azpiegituretan, hiri-inguruneetan, kostaldeetan eta itsasoko, lurereko eta nekazaritzako ekosistemetan izan daitezkeen inpaktu potentzialen aurrean hartu beharreko egokitzapen-neurri eragingarrienak zehaztea da.
- CIC energiGUNE: energia arloko ikerketa kooperatiboko zentroa. Horren jarduera-ardatz nagusiak honako hauek dira: bikaintasuneko oinarritzko ikerketa, ezagutzaren eta emaitzen transferentzia eta eragile zientifiko-teknologiko ugariak (unibertsitateak, teknologia-zentroak eta abar) Euskadi mailan garatzen ari diren energia alternatiboen inguruko I+G+b arloko ahaleginen koordinazioa.

EAEko datuak aztertuta eta txosten hau egiteko unean 2014. urteari buruzko informazioa eskuragarri ez dagoela kontuan izanda, aipatu beharrekoa da 2013an, berotegi-efektuko²⁹ gasen guztizko igorpenak 19,3 milioi tona CO₂-koak izan direla. Beste nolabait esanda, urtetik urterako jaitsiera -%8,4koa izan da. Ildo berean, aipatu beharrekoa da jaitsiera hori jarduera ekonomikoak jasan duen atzerakadaren baitan gertatu dela (Euskadiko BPGa -%1,8 gutxitu zen 2013an).

Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizea oinarri-urtekoa baino hamar puntu gutxiagokoa da beraz (-%10).

²⁹ Elektrizitate-inportazioei lotutako igorpenak biltzen ditu.

4.6. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2013 (%)

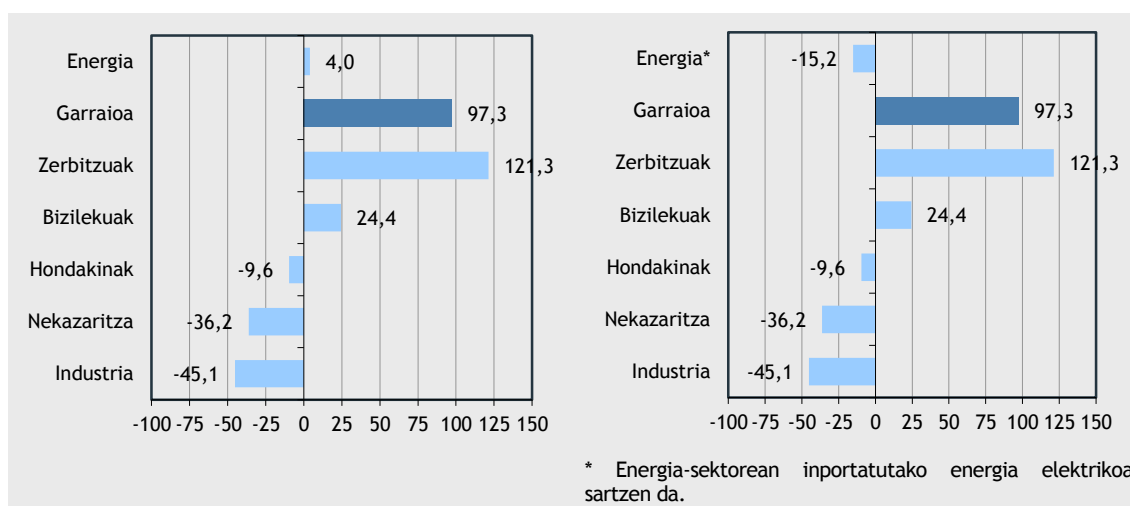


* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2013. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Sektoreko azterketa eginez gero, energia-sektorea (inportatutako energia elektrikoa biltzen du) da oraindik ere berotegi-efektuko gasen igorle nagusia (guztizkoaren %34,6). Ondoren, garraioa (guztizkoarekiko %27,8) eta industria (%22,2) datoz. Zehazki, 2013an, garraio-sektoreak egindako igorpenak 5,4 milioi tona CO₂-koak izan ziren. Beste era batera esanda, urtetik urterako igoera %1,4koa izan da (2012an gertatu zen %5,1eko igoera baino txikiagoa).

4.7. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2013 artean (%)



* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2013. Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Oinarri-urtearekin alderatuta (Kyotoko Protokoloa), garraiotik eratorritako igorpenak %97,3 igo dira. Igoera zerbitzuetakoa baino (%121,3) txikiagoa izan da. Distantzia handira,

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

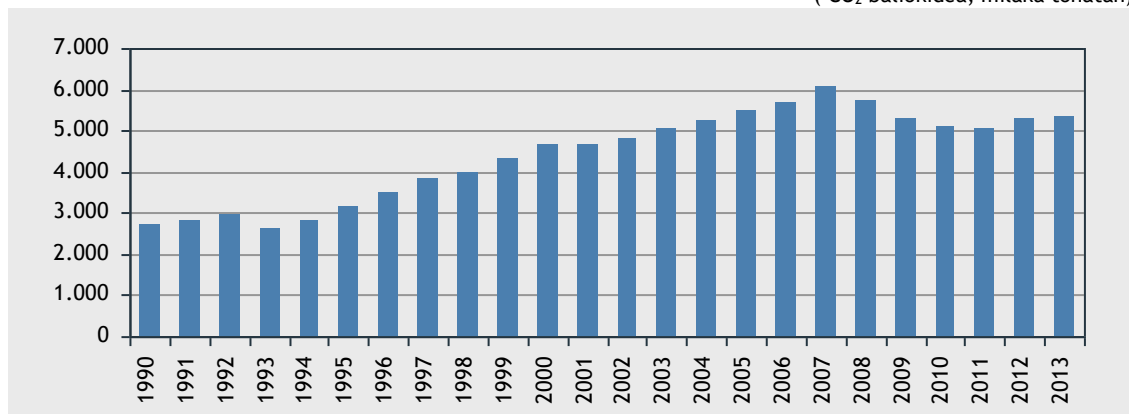
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

bizitegien sektoreak izandako igoera aipatu behar dugu (%24,4), eta ondoren energia-sektoreari dagokiona inportatutako elektrizitatek eratorritako igorpenak sartu gabe (%4, Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txosteneko aurreko edizioetan erabilitako irizpidearen arabera). Inportatutako elektrizitatek eratorritako igorpenak energia-sektorean sartuz gero, igorpenak -%15,2 gutxitu dira.

4.8. grafikoa Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2013 artean

(CO₂ baliokidea, milaka tonatan)

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2013. 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, bioerregaien erabilera hedatzea eta ibilgailu hibrido edo elektrikoena.

Illo horretan, aipatu beharrekoa da 2014an jarraipena izan duela Ibilgailu Eraginkorren aldeko Pizgarrien Programak (PIVE Plana³⁰) aurrera jarraitu duela. Ekitaldi horretan, zehazki, PIVE 5 (urtarrilaren 29tik) eta PIVE 6 (ekainaren 27tik) planak egon dira indarrean aldi berean. Azken horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da onuradun bakoitzak jasotzen duen guztizko zenbatekoa 2.000 eurokoa izaten dela gehienez familia ugarien kasuan izan ezik. Horien kasuan, A, B edo C energia-sailkapeneko 5 toki baino gehiagoko ibilgailua eskuratuz gero, erosketa-fakturan 3.000 euro arteko beherapena eskura dezakete. Bi kasu horietan, Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundeak, IDAEk, eta saltokiak egiten dute ordainketa %50ean.

Igorritako CO₂ tarteen araberrako matrikulazioen azterketa ikusita, agerian geratzen da gure komunitatean gero eta handiagoa dela gutxien kutsatzen duten (igorpenak ≤120 CO₂ gramo egindako kilometro bakoitzeko) ibilgailuekiko interesa; izan ere, hiru lurraldeetan, horiek pilatu dute matrikulazio gehien (Arabak, guztizkoarekiko %58,4; Bizkaian, %60,4; Gipuzkoan, %58,6). Gainera, hiru kasuetan aztertutako guztien artean, horixe da talde

³⁰ Informazio gehiagorako: <http://www.planpive.net/>

dinamikoena (urtetik urterako igoerak, hurrenez hurren, hauek izan dira: %62,1, %29,8 eta %47,9).

4.6. taula Matrikulazioak¹, igorritako CO₂-ren arabera. 2010-2014

	CO ₂ igorpenak	2011	2012	2013	2014	Urte arteko aldakuntza	
						2013	2014
Araba	<=120	1.385	1.492	2.322	3.765	55,6	62,1
	>120<160	3.251	2.714	2.573	2.421	-5,2	-5,9
	>=160<200	850	573	244	205	-57,4	-16,0
	>=200	112	84	41	58	-51,2	41,5
	Gainerakoak	17	1	2	0	100,0	-100,0
	Guztira	5.615	4.864	5.182	6.449	6,5	24,5
Bizkaia	<=120	4.212	4.307	7.294	9.467	69,4	29,8
	>120<160	8.023	6.851	5.614	5.543	-18,1	-1,3
	>=160<200	2.297	1.411	778	547	-44,9	-29,7
	>=200	386	245	151	127	-38,4	-15,9
	Gainerakoak	25	17	20	0	17,6	-100,0
	Guztira	14.943	12.831	13.857	15.684	8,0	13,2
Gipuzkoa	<=120	2.480	2.737	4.027	5.956	47,1	47,9
	>120<160	4.989	4.155	3.711	3.764	-10,7	1,4
	>=160<200	1.304	873	444	359	-49,1	-19,1
	>=200	263	153	90	88	-41,2	-2,2
	Gainerakoak	16	5	10	0	100,0	-100,0
	Guztira	9.052	7.923	8.282	10.167	4,5	22,8
EAE	<=120	8.077	8.536	13.643	19.188	59,8	40,6
	>120<160	16.263	13.720	11.898	11.728	-13,3	-1,4
	>=160<200	4.451	2.857	1.466	1.111	-48,7	-24,2
	>=200	761	482	282	273	-41,5	-3,2
	Gainerakoak	58	23	32	0	39,1	-100,0
	Guztira	29.610	25.618	27.321	32.300	6,6	18,2
Espainiako estatua	<=120	297.285	290.470	420.948	581.257	44,9	38,1
	>120<160	404.848	338.606	262.480	241.386	-22,5	-8,0
	>=160<200	86.030	58.680	30.043	26.217	-48,8	-12,7
	>=200	18.944	11.314	8.342	6.417	-26,3	-23,1
	Gainerakoak	944	519	876	31	68,8	-96,5
	Guztira	808.051	699.589	722.689	855.308	3,3	18,4

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

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

Erregai motak aintzat hartuta egindako matrikulazioen azterketak agerian uzten du dieselizazioa nagusi den testuinguruan (2014an, erregai hori izan dute EAEko guztizko matrikulazioen %67,8k eta Estatu osokoen %66,1ek), ibilgailu elektrikoak izan direla dinamikoena Araban eta Bizkaian (haien matrikulazioen urtetik urterako igoerak, hurrenez hurren, %350ekoak eta %105,6koak izan dira). Aldiz, Gipuzkoan, hibridoek izan dute igoera handiena (urtetik urterako igoera %210ekoa izan da). Dena den, matrikulazio guztiak kontuan izanda, horien proportzioa oso txikia da, nahiz eta gorakorra izan.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina4.7. taula Matrikulazioak¹, erregai-motaren arabera. 2011-2014

	Erregai-mota	2011	2012	2013	2014	Urte arteko aldakuntza	
						2013	2014
Araba	Gasolina	1.468	1.230	1.378	1.829	12,0	32,7
	Diesela	4.068	3.570	3.692	4.516	3,4	22,3
	Elektrikoak	12	3	2	9	-33,3	350,0
	Hibridoak	67	61	110	95	80,3	-13,6
	Guztira	5.615	4.864	5.182	6.449	6,5	24,5
Bizkaia	Gasolina	4.299	3.666	4.128	4.759	12,6	15,3
	Diesela	10.428	8.985	9.564	10.658	6,4	11,4
	Elektrikoak	5	18	18	37	0,0	105,6
	Hibridoak	211	162	147	230	-9,3	56,5
	Guztira	14.943	12.831	13.857	15.684	8,0	13,2
Gipuzkoa	Gasolina	2.407	2.238	2.642	3.237	18,1	22,5
	Diesela	6.579	5.617	5.570	6.734	-0,8	20,9
	Elektrikoak	1	4	10	10	150,0	0,0
	Hibridoak	65	64	60	186	-6,3	210,0
	Guztira	9.052	7.923	8.282	10.167	4,5	22,8
EAE	Gasolina	8.174	7.134	8.148	9.825	14,2	20,6
	Diesela	21.075	18.172	18.826	21.908	3,6	16,4
	Elektrikoak	18	25	30	56	20,0	86,7
	Hibridoak	343	287	317	511	10,5	61,2
	Guztira	29.610	25.618	27.321	32.300	6,6	18,2
Espainiako estatua.	Gasolina	229.095	206.709	224.643	276.346	8,7	23,0
	Diesela	568.247	482.323	486.941	565.474	1,0	16,1
	Elektrikoak	367	484	819	1.076	69,2	31,4
	Hibridoak	10.342	10.073	10.286	12.412	2,1	20,7
	Guztira	808.051	699.589	722.689	855.308	3,3	18,4

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 garraiobide 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, 2014ko 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 aztertea, 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, 2014ko abenduaren 31n

Matrikulazio-urtea	Balio absolutuak			Ehunekoa		
	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA
1993 baino lehen	845.502	66.689	912.191	17,5	16,1	17,4
1993-1997	493.663	42.731	536.394	10,2	10,3	10,2
1998-2002	1.050.205	87.105	1.137.310	21,7	21,1	21,7
2003-2007	1.581.278	124.181	1.705.459	32,7	30,1	32,5
2008-2012	657.663	67.463	725.126	13,6	16,3	13,8
2013	90.860	10.822	101.682	1,9	2,6	1,9
2014	120.313	14.164	134.477	2,5	3,4	2,6
GUZTIRA	4.839.484	413.155	5.252.639	100,0	100,0	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren urtekari estatistikoa.

2014. urtearen amaieran, Estatu mailan, errepide bidezko merkantzien garraiora bideratutako ibilgailuen erdiak baino gehiagok zuen 10 urte baino gehiagoko antzintasuna (guztizkoaren %54,5ek), eta %18,8k 20 urte baino gehiago zituen. Gauzak hórrela izanda, 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-eraldaketatik azken kontsumora egin zen kontsumo-aldaketaz gain, energia deribatuen beroaren kontabilizatzeara 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.

2014ko ekitaldian, azken energiaren 4.983 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu dira EAEn; zifra horrek adierazten du %10,6ko 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, %8,8 igo da, batez ere errepideko mugikortasun-eskarian izandako gorakadaren eraginez.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

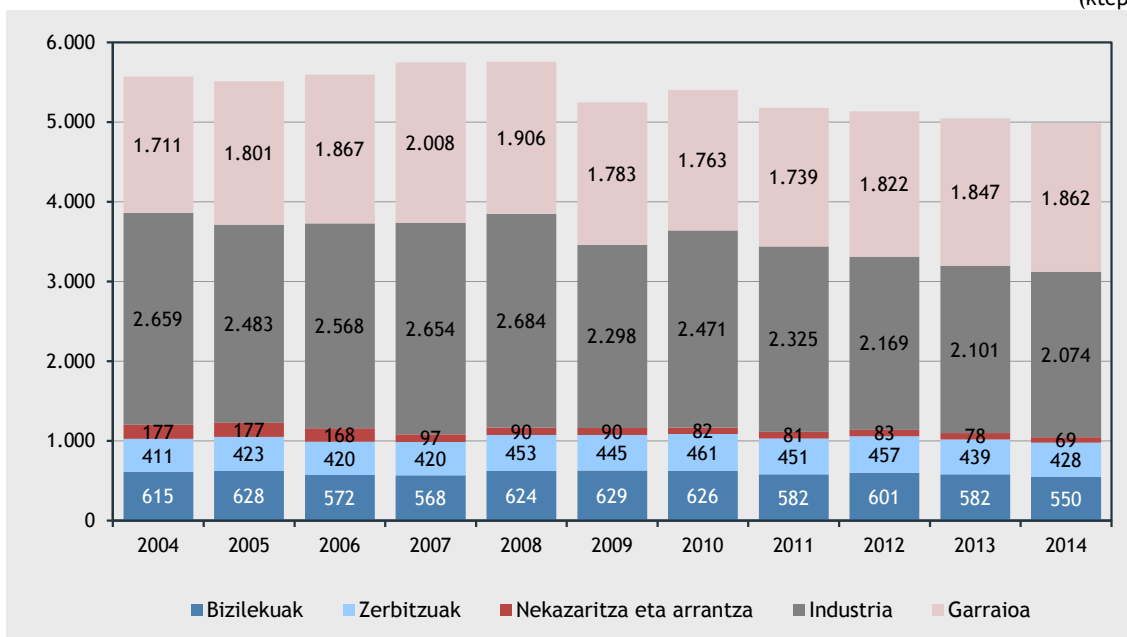
Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

4.9. grafikoa Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2004-2014 arteko bilakaera

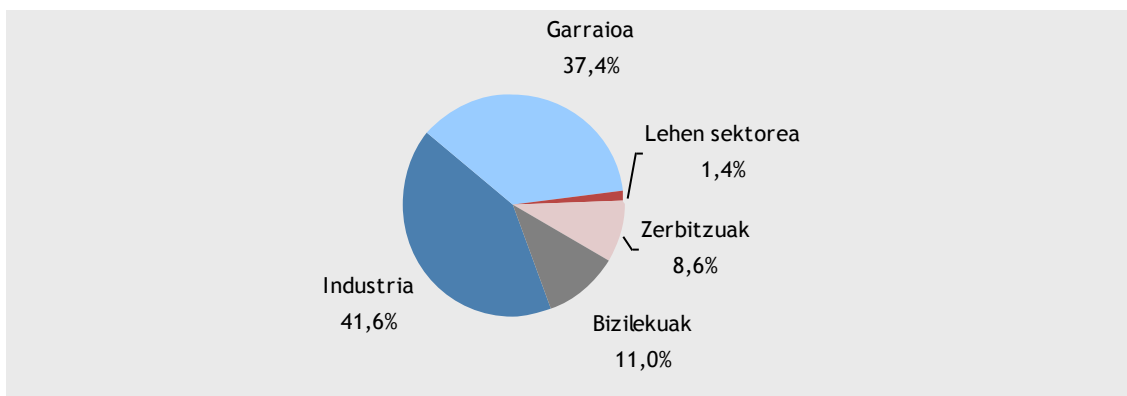
(ktep)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2014. Energiaren Euskal Erakundea

Zehazki, 2014an, garraio-sektoreak 1.862 ktpb energia kontsumitu du, aurreko urtean baino %0,8 gehiago. Horrenbestez, kontsumoak gora egin du hiru urte jarraian eta eten egin da krisi ekonomikoarekin batera (2008) hasitako beheranzko joera. Kontsumo hori EAEko azken energia-kontsumoaren %37,4 izan da 2014an; industria-sektoreak (%41,6) bakarrik gainditzen du partaidetza hori.

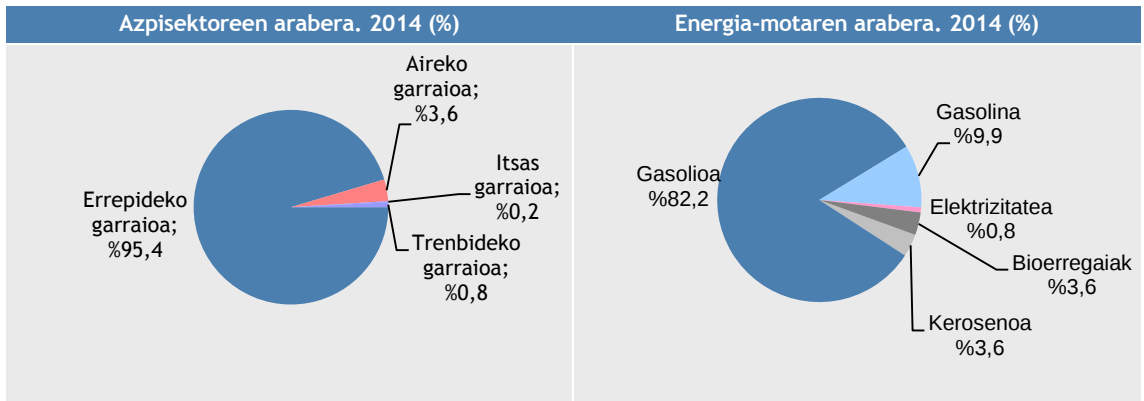
4.10. grafikoa EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2014 (%)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2014. Energiaren Euskal Erakundea

Sakonago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide-garraioa (publikoa eta pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzailearik handiena, guztizkoaren %95,4 hartzen baitu (%91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina askoz kontsumo txikiagoa izan du, sektoreko energia-kontsumo osoaren %3,6 hartu baitu. Trenbide-garraioak eta itsas garraioak, biek batera, gainerako %1 baino ez dute hartu.

4.11. grafikoa Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean. 2014



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2014. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-jardueretan kontsumitutako energiari erreparatuz, petrolioz egindako produktuekiko mendekotasun handia nabarmendu behar da. Izan ere, gasolioak, gasolinak eta kerosenoak sektoreko energia-kontsumo guztiaren %95,7 hartu dute; bioerregaiak, berriz, kontsumo guztiaren %3,5 baino ez dira izan. Sektorearen baitan energia-iturrien desoreka hori egoteak CO₂-ren igorpen masiboa eragin du, petrolioaren deribatuen errekontzaz 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 %37,4 hartu du.
■ Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa %8,8 igo da. Tasa hori kontrastean dago EAEko guztizko energia-kontsumoaren gainbeherarekin (-%10,6).
■ Garraioak EAEko energia-kostu guztiaren %47,6 sortzen du; hau da, termino absolututan, 2.789 milioi euro.

EAEko lurraldeei erreparatuz, Gipuzkoan, azken hamarkadan, -%0,1 gutxitu da energia-kontsumoa, eta sektoreko kontsumo osoaren %37,2 hartu du. Bizkaian, berriz, %1,7 jaitsi da 2004-2014 aldian, eta sektoreko kontsumoaren %37,2 hartu du. Azkenik, Araban, %52 igo da kontsumoa 2004. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren %25,2 hartu du 2014an.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

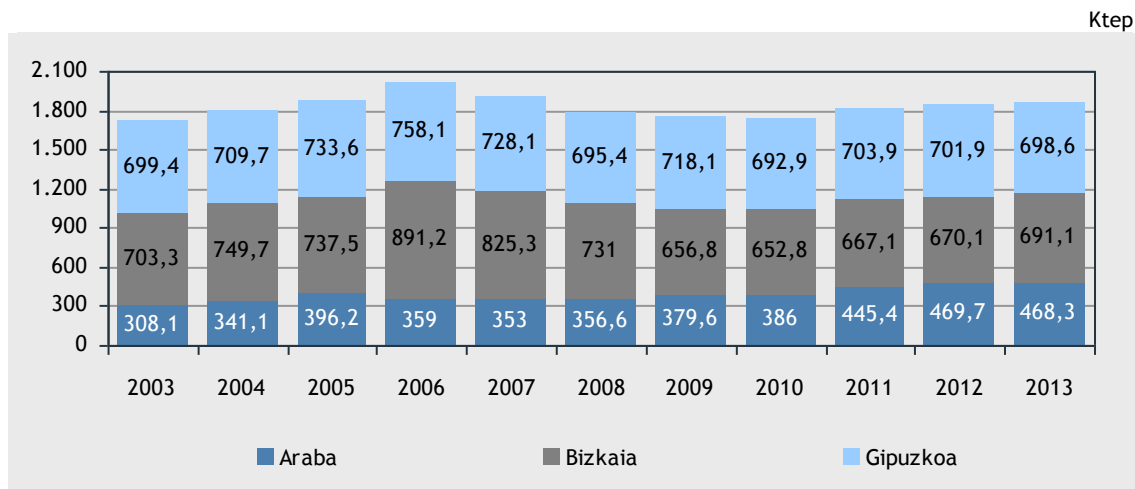
6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

4.12. grafikoa Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2004-2014

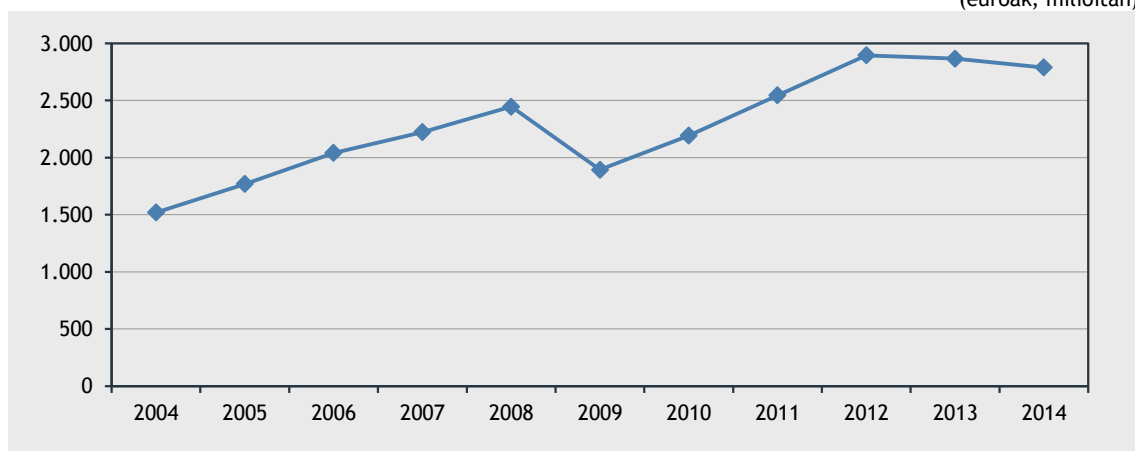


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2014. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, 2014an, garraioaren energia-faktura 2.789 milioi eurokoa izan da, aurreko urtean baino %2,7 txikiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren %47,6 hartu du.

4.13. grafikoa Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2004 eta 2014 artean.

(euroak, milioitan)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2014. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-sektoreko bioerregaien erabilerari dagokionez, 2014. urtean, 64,9 mila tona petrolio baliokide kontsumitu da, eta, beraz, 2013ko datuekin alderatuz, %4,6ko beherakada izan da. Bilakaera hori ez dator bat Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketako jardura-ildoan zehaztutako norabidearekin, garraio-sektorean petrolioarekiko mendekotasun energetikoa gutxitzea baitu xede.

Testuinguru horren baitan, kontuan izan behar da Gasteizko Transportes Urbanos enpresaren autobus guztiek bioerregaiak erabilia zirkulatzen dutela: 2014an, flota 81 ibilgailuk osatzen dute eta %5ean nahastutako biodiesela erabiltzen dute. Ildo berean, 2014an, Bilbobusen autobusen %71k %5 baino gehiagoko biodieselaren nahasketarekin

zirkulatzen du. Bestalde, 2014an, DBusen flota autobus elektriko batek, bost hibridok eta biodieselarekin funtzionatzen duten 116 autobusek osatzen dute. Hori dela eta, autobus guztien %90 baino gehiago dago kokatuta EURO 3 igorpenen araudiaren gainetik, EURO 6 arau zorrotza betetzen duten ibilgailuen %11 barne.

Azkenik, administrazio publikoek garraioaren arloan energia modu eraginkorrean erabiltzeko hartu dituzten neurrien artean, beste urte batez, 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, azpimarratu beharrekoa da CIC energiGUNEk bioerregaiak garatzeko ikerketaren inguruan egindako lana.

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, lurzoruaren 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 EAEEn; 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 9.269 hektareako azalera hartu dute 2014an, eta azalera horren zati handiena (7.486 hektarea) bide-sistemari dagokio. EAEko sistema orokorren lurzoru osoaren %31,1 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina4.9. taula EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan). 2012-2013

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
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
Oinarritzko azpiegiturak	1.189	274	614	301
Ibai-ibilguak	5.507	3.371	1.034	1.103
2014				
Guztira	29.783	9.793	10.057	9.932
Ekipamenduak	5.279	2.191	1.869	1.218
Eremu libreak	8.488	1.101	2.579	4.808
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	9.269	2.855	3.942	2.472
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.486	2.274	3.233	1.979
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	615	175	205	235
- AHT*	306	123	63	119
- Aireportuak ²	599	283	278	38
- Portuak ²	264	0	163	102
Oinarritzko azpiegiturak	1.198	274	620	305
Ibai-ibilguak	5.548	3.373	1.047	1.129

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.

* 2014an lehen aldiz adierazten da EAEko sistema orokorren lurzoruan AHT; horrek aurreko urteekin alderatuz atal honetan gertatutako aldaketa azaltzen du

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

Natura eta paisaia

- Kalkuluen arabera, garraio-jarduerak EAEko naturari eta paisaiari sortutako kalteengatiko kostuak 66,2 milioi eurokoak izan ziren 2008an, 2004an baino handiagoak, beraz (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzorua kutsaduraren eta iragazkortze/berritzearen artean¹.
- Autoen zirkulazioak sortutako iragazkortze/berritze kostuak 2008ko kostu osoaren herena baino gehiago izan ziren (%37,7, zehazki)¹.
- EAEko azaleraren %45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboaren 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”³¹.

Bestalde, Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zurian, “Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea” izenekoa³², beharrezkotzat jotzen da gai berari buruzko Europako Batzordearen lan-dokumentuari³³ erreparatzea, bertan garraioaren egungo joerak eta etorkizuneko erronkak aztertzen baitira berriro; hau da, joerak ebaluatu, eta Europako etorkizuneko erronkak eta mugak aurkezten dira. Aipatu beharrekoa da 2012. eta 2013. urteetako Euskadiko garraioaren panoramikaren txostenek azterketa hori txertatu zutela. Ordutik, Europako Batzordeak ez du gai horren inguruko dokumentu espezifikorik argitaratu txosten hau egin den arte.

³¹ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

³² Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

³³ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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

Egungo joerak

- Garraio-jarduera hazten ari da, besteak beste, EB zabaltzen ari delako eta munduko merkatuak gero eta gehiago sartzen ari direlako.
- Pertsonen mugikortasuna gero eta handiagoa da, nahiz eta hiri askotan pilaketa handiak izaten diren.
- Garraioan gero eta efizientzia eta segurtasun handiagoa dago.
- Ez dago egiturazko aldaketarik, petrolioazko 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 hazkundearen ia %90; munduko hazkundearen erdia, zehazki, Txinak hartuko du.
Gero eta pilaketa gehiago eta irisgarritasuna gero eta okerragoa
■ 2030. urterako, salgaien garraioa %40 inguru handituko da, 2005ekin alderatuta, eta %80 baino gehiago, gaurtik 2050era. ■ 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 jaitziko 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Etorkizuneko erronkak eta mugak

Gero eta lehiakortasun handiagoa garraioaren mundu-merkatuetan

- Europako ekonomia-agenteeek 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 egokিত

- 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 etorritik, emaitzek erakutsi dute, 2050erako ezarritako helburua lortzeko (hots, munduko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, erdira jaistea), ezinbestekoa dela EB barruko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, %80 inguru jaistea 2050erako. Helburu horrek, halaber, garraioaren sektoreko egoeraren bilakaerarako mugak ezartzen ditu.
- Modelizazio-azterketaren emaitzek erakutsi dutenez, garraio-sektoreak prestatu egin behar du, 2050erako, bere igorpenak 1990ekoak baino %60 inguru gutxiago izatea lortzeko. Egungo mailekin alderatuz, igorpenak %70 inguru gutxitu beharko lirateke.
- Garraioaren igorpenak hiru osagai handik eragiten dituztela esan daiteke: garraioaren 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 arabera tasak) ezarri beharko dira. Finean, finantziario-mekanismo orokorra “erabiltzaileak ordaintzen du” printzipiora bideratu behar da.

Beste mugikortasun-estrategia baten premia

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

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

Mugikortasuna

- EAEko mugikortasuna handitu egin da, baina hazkunde-erritmoa motelduz joan da: pertsonen egunero egiten dituzten joan-etorriak %13,5 ugaritu 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, 2012 eta 2013an murriztu delarik eta 2014an zertxobait hazi.
- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2014ra bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak %21,6 areagotu dira. 2014an, bide horiek bide-sare osoaren %14,4 izan dira; 2000. urtean, %11,4 ziren.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2014 aldian, %42,8 hazi da.
- Metro Bilbaoren zerbitzuan, bestalde, metropoli-inguruko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%61,3, 2000-2014 aldian). Dena dela, bidaiari-kopurua bere horretan mantendu da zken urteetan.
- EAEtik ateratzen eta EAEra datozen bidaiarien aireko zirkulazioak ere gora egin du; zehazki, %44,3 hazi da, 2000-2014 aldian. Azken ekitaldian, urte arteko hazkundea sumatu da (%4,7).
- Salgaien itsas garraioak pisu handiagoa lortu du EAEko salgaien garraioaren guztizkoan; zehazki, %16,2tik %22,5ra igo da garraio-mota horrek guztizkoan duen pisua, 2003tik 2014ra bitartean.

Iraunkortasuna: garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuk

- Denbora-tarte luzeagoa kontuan hartuta (2004-2014 aldian), sektoreko energia-kontsumoak gora egin du hirugarren urtez jarraian (2014an, %0,8ko urte arteko hazkundea izan du); horrenbestez, eten egin da 2008an hasitako beheranzko joera.
- Erregai fosilekiko hainbesteko mendekotasuna ez duten energia-ereduengatik interesa gero eta handiagoa da, eta bioerregaiak ere gero eta gehiago erabiltzen dira garraio-sektorean. Hala ere, 2014an, %4,6 gutxitu da bioerregaien erabilera, urte batetik bestera.

5

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Esparruko Helburuak

5. GARRAIOAREN ETA MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ESPARRUKO HELBURUAK

Eusko Jaurlaritzaren politikaren helburu oinarritzat da, garraioari dagokionez, Euskadin garraio-eredu iraunkor bat lortzeko bidean aurrera egitea. Erronka hori helmuga izanik, Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat egiten ari da.

Ilido horretan, berean ezarri ziren bere garaian garraioen arloko helburuak eta estrategiak “Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanea” izeneko txostenean³⁴, gai horri buruz Europar Batasunean aurrera eraman beharreko politika komuna jasotzen duen lan hau erreferentziazat hartuta: “Liburu Zuria: Europako garraioaren politika 2010erako”³⁵.

Kapitulu honetan, lehenik eta behin, Europar Batasunak egindako “*Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*”³⁶ 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 Jaurlaritzak, Euskadin garraio-eredu gero eta iraunkorrago bat lortzeko bidean, 2014ko ekitaldian zehar gauzatutako jarduerak zehazten dira.

5.1. EUOPAR 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.

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

³⁴ Informazio gehiagorako, kontsultatu:

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf

³⁵ Informazio gehiagorako, kontsultatu:

[Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010](#)

³⁶ Informazio gehiagorako, kontsultatu: [Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte](#)

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina**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 eraginkorrak bultzatuz ere

- Gaurtik 2030era bitartean, errepide bidezko garraioaren %30 beste modu batzuetara aldatzen saiatzea (adibidez, tren bidezko garraiora 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-sistemarekin behar bezalako lotura dutela bermatzea, eta ahal denean, baita barruko bide nabigagarrien sistemarekin ere.

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

- 2020rako aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR³⁷) ezartzea, eta Abiaziorako Europako Eremu Bateratua eraikitzen amaitzea. Garraioa kudeatzeko sistema baliokideak ezartzea errepide, itsas eta ibai bidezko garraioetarako (ERTMS³⁸, ITS³⁹, SSN eta LRIT⁴⁰ RIS⁴¹). 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.

³⁷ Europako aireko zirkulazioko joan-etorrien gidaplanaren arabera:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁸ ERTMSrako Europako ezarpen-planaren arabera: Ikus Batzordearen 561 Erabakia (EE) (2009).

³⁹ EasyWay 2 gauzatzeko planari jarraiki: ikus Batzordearen 9675 Erabakia (EE) (2010).

⁴⁰ 2002/59/EE Zuzentaraua, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzei buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 208, 2002-08-05ekoa), 2009/17/EE Zuzentaruak aldatua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 131, 2009-05-28).

⁴¹ Ikus 2005/44/EE Zuzentaraua.

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 dituena. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema modu integral batean kudeatzea eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraituz lantzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar trenbide-sistemaren aldeko politikei lehentasuna ematea eta trenbide-sistema berritzea, bai eta itsas garraioa berritzea ere.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, eta bakoitza behar bezala mugaturik dago. Estrategiak, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko erabil daitezke.

1. helburua. Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea

Helburu orokorra da, Europar Batasunaren *Garraioaren Liburu Zurian* jasota dago, eta barne-produktu gordinaren hazkundearen eta garraioaren hazkundearen arteko lotura desegin nahi du. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGd-arena baino txikiagoa izan behar du.

Estrategiak:

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ohartarazi nahi da mugikortasunaren gaineko kontrola galdu dela joan-etorrietarako garraio-eskaria handitu delako eta, aitzitik, garraio publikoaren eskaintza ahula delako, harremanak unibertsal bihurtzen ari diren testuinguru batean. Era berean, iraunkortasunak ingurumenari begira duen garrantzia nabarmenduko da.
- 2) Garraioaren enpresa-sektorea egokitzea merkataritza-salerosketen eta harreman sozialen globalizaziora. Erantzun bat ematean, funtsezkoa da segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna bermatzea. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartuko da, hura kontzentratuz eta modernizatuz, eta prestakuntza eskainiz.
- 3) "Prebentzio-garraioko" 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

Funtsezko helburua da; izan ere, lortuz gero, oinarritzko mugikortasun-premiak aseko lirateke, bai pertsoneri bai salgaiei begira, etorkizuneko belaunaldiek 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 garraiobide ugari eskainiz, erabiltzaileek hautatzeko modua izan dezaten.

Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio, eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu beharrean. Gaur egungo garraioaren antolaketa-modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusi eta eskaini ordez", "aurrea hartu eta kudeatu" egin beharko da.
- 2) Egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak lurraldean hobeto banatzea eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorrago batean kudeatu ahal izango da.

3. helburua. Garraio-moduen arteko beste oreka bat bultzatzea

Oreka handiagoa lortu behar da garraio-moduen artean; horretarako, tren bidezko garraioa eta itsas garraioa bultzatu behar dira, haien kalitatea hobetuta eta azpiegituretan inbertsioak eginda. Garraio-modu horiek bultzatzeaz gain, errepide-garraioaren kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, hark sortzen dituen ondorio negatiboak arintzearren (auto-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

Estrategiak:

- 1) Bidaia-erari nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketariak garraio-modu iraunkoragoak 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) Ingurumenen 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 hazkundera, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobe, 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. Bidaia-erakargarritasunaren zerbiztu publikoaren kalitatea hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordez 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.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 oinarrizko helburu.

5.4. 2014KO JARDUERAK

Garraioaren plangintzari eta garapenari dagokienez, plan multzoa prestatzeko lana egin dute eta, bereziki aipatu beharrekoak dira Garraio Iraunkorraren Gida Planean egindako aurrerapenak.

Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA) ohiko jarduerarekin aurrera jarraitu du. Horren baitan, osoko hiru bilera egin ditu; zehazki: 2014ko martxoaren 20an, uztailaren 18an eta abenduaren 5ean. Osoko bilkura horietan, besteak beste, hauek jorratu dituzte: EAErako txartel bakarra ezartzeko lanen aurrerapena, Araba eta Bizkaia lurraldeetan proiektu pilotuak martxan jartzea eta Gipuzkoarako beste proiektu pilotu bat prestatzea. EAEko garraio publikoari buruzko informazioaren plataforma (www.moveuskadi.com) Eusko Jaurlaritzaren informatika-sistemetan txertatzeko lanaren jarraipena ere egin dute. Horri esker, plataformak segurtasuna eta kalitatea hobetuko ditu. Era berean, beste gai batzuk ere landu dituzte: berdintasun arloko garraio-politikako esku-hartzea; merkantzia arriskutsuen fluxuaren kontrola; edo garraio publiko erregular iraunkorreko zerbitzuen emakidetan aldaketa eta EAEko hiru lurraldeetako errepide bidezko bidaiarien erabilera orokorraren aldaketa. Dagozkien txostenak egin dituzte.

Sekzioen jarduerari dagokionez, guztietan eman zuten Estatuko eta Europako garraio-araudian izandako aldaketen inguruko informazioa. Horiek guztiek eragin nabarmena izango dute garraiolariaren lanpostura eta garraio-merkatura sartzeko garaian. Sektorearen igoera aztertu zuten eta autonomia-erkidegoan zein Estatu eta Europa mailan eskuragarri dauden laguntzei eta 2015. urterako errepide bidezko garraiorako Estatuko Ikuskapen Planari buruzko informazioa eman zuten. Modu espezifikoan, hauek nabarmendu behar dira:

- Pertsonen Garraioaren Sekzioan, taxiaren sektorean eta autobus bidezko bidaiarien garraioaren sektorean koordinazio-lanak egin dituzte. Gainera, Eskolako Garraioaren arazoak landu zituzten Hezkuntza Sailarekin batera.
- Goi Ikuskaritzaren Sekzioan, Ikuskapenen Plana onartu zuten 2014rako, eta Plan horren jarraipena egin dute urte osoan; era berean, Estatuko eta Europako araudien inguruko informazioa eman dute gai hauen inguruan: salgaien garraioa, garraio berezia, merkantzia arriskutsuak eta segurtasun-gomendioak. Gainera koordinazio-lanak egin

dituzte horiek aplikatzeko garaian. Martxoan, ikuskapeneko jardunaldiak egin zituzten eta, horietan, merkantzia arriskutsuen araudiari buruzko hitzaldiak egin zituzten administrazioetako eta sektoreko langileei zuzenduta, eta aldundietako eta Ertzaintzako langileekin errepidean saio praktikoak egin zituzten.

- Azkenik, Salgaien Garraio Sekzioari dagokionez, eragiten dion araudiari buruz galdera egin zaio Sektoreari, eta Sektoreak Garraio Plangintzaren Zuzendaritzari eman dio bere egoeraren berri eta eragiten dioten erabakiak hartzen diren foroan aurrean babesa eskatu du.

Era berean, aipatu beharrekoa da modu aktiboan jardun dela Arabako Garraio Agintaritzaren osaeran, gainerako administrazio parte-hartzaileekin koordinatuta eta 2014an aipatutako partzuergoa sortzeko prestatze-dokumentuen lanketa eta berrikusketa fasean egonik.

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 Iraunkorren Gida Plana” egiten hasi dira. Horrek 2020 arteko aurreikuspena hartuko du. Ildo horretatik, egungo diagnostikoaren eta agertokiaren egokitzapenaren ostean, GIGP 2020ren lehen aurrerapena eta laburpena egin da, baita iraunkortasun dokumentua ere.

Plangintzari dagokionez, hainbat ekimen garatzen jarraitu da; hauek esate baterako:

- Europako trenbide-politikan araudi-aldaketekin bat etorritz, Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak, Eusko Trenbideen sozietate publikoaren bidez, errealitate berrira egokitzeko ekintzak bultzatu ditu, betiere, sortzen diren aukera berrietan euskal tren-sektore publikoaren parte-hartzea handitzeko ikuspegitik. Zehazki, merkatu berrietan operadorearen aukerak aztertu dira: salgaiak, beste sare batzuk eta abar.
- 2016an indarrean sartuko den 2017-2028 Errepideen hirugarren plan orokorra egiteko lehiaketa esleitu da.
- Errepideetako zoruaren sekzioen alternatiba berrien diseinuan aurrera egin da eta errepideetako zoruetaan agregakinak erabiltzeko preskripzio teknikoei buruzko ikasketa teknikoak egin dira; eta ikerketa arloan hainbat ekintzetan lan egin da, errepideetako zoruetaarako birziklatutako materialak erabiltzeko arloan Ingurumen Sailburuordetzarekin batera 2015ean egingo diren entseguetarako oinarriak ezarriz.
- Foru Aldundiekin batera, Bidegorrien Planaren zirriborroa idatzi da eta 2015ean amaituko da.

Garraio publikoren ordenamenduari dagokionez, 2014an ondorengo Aginduak zehaztu dira tarifak erregulatzeko:

- Bidaia-erien hiri barruko eta hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokorrekoak (2014ko martxoaren 12ko Agindua).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

- Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2014ko abenduaren 15eko Agindua).

Ondoren, 2014. 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 eta bidaiarien garraio-sektorean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeko helburuak faktore horiek handitzeko joera duten hainbat jarduera biltzen ditu. Jarduera uzteari dagozkion programak garatu dira, kalitate eta ingurumen sistemen ezarpena, sektorearen modernizazioa teknologia berrien ezarpenean (lokalizazio- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak, haurra atxikitze sistemak).

Prestakuntza sustatzea eta indartzea

- 2014ko otsailaren 14ko 97/2014 Errege Dekretuak onartutako errepide bidezko salgai arriskutsuak garraiatzeko araudi berrian oinarritutako jardunaldi teknikoak antolatu da.
- Merkantzia arriskutsuen errepide bidezko garraiorako 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, 2014ko azaroaren 15ean egin dira probak.
- Itsas sektorean profesionalak eta graduatu-ondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez:
 - Masterrean ezarritako ikastaro-programa egin da. 50 irakasle eta hizlari inguru gonbidatu dira horretarako. Azpimarratu behar da Masterra amaitzen duten ikasle asko eta asko sartzen direla lan-merkatuan, gradu-ondoko ikasketak amaitu dituzten ia guztiak sektoreko enpresetan eta erakundeetan baitabiliz lanean; zehazki, landunak %60 izatera iritsi dira.
 - Deustuko III. Itsas Foroa egin da, itsas munduko 50 aditu baino gehiagoren laguntzarekin, bai itsas enpresetako profesionalak, bai masterreko ikasleak. Itsas Garraioko, Lurreko eta Multimodaleko Aldizkari Juridikoaren hamaika eta hamabigarren aleak editatu dira.
 - Itsas Garraioko, Lurreko eta Multimodaleko Aldizkari Juridikoaren hamahirugarren eta hamalagarren aleak editatu dira.
 - “Erantzukizuna eta kaltea produktu aeronautikoan” aire-eskubidearen argitalpena editatu da.
 - Euskal Kostaldearen Itsasbidea egin da 2015ean argitaratzeko.
 - Bestalde, Euskal Untzijabeen Elkarteari emandako diru-laguntzaren bidez, itsas sektoreko profesionalak izateko beharrezko diren praktikak egiteko aukera bermatu zaie Nautikako ikasleei. Halaber, Euskal Herriko Unibertsitateari “Saltillo” belaontzia mantentzeko eta erabiltzeko eman zaion diru-laguntzaren bidez, merkataritza-ontzidiko etorkizuneko ofizialek itsas prestakuntza jaso dezaten bermatu da, eta aldi berean, egindako bidaietan “Euskadi” marka sustatu da.
 - Itsas sektorea bultzatzea helburu, diru-laguntzak eman zaizkie elkarte hauei: Euskal Herriko Itsas Foroari, Uniport-i, Giport-i eta Euskal Untzijabeen Elkarteari. Era horretan, distantzia laburreko itsas merkataritza sustatu da.
 - Horrez gain, Euskadiko kirol-portuak sustatu dira, Euskaquitaine mugaz haraindiko elkarte diruz lagunduz.

2. helburua - Irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

Errepide-plana

- 2014. urtean, Errepideen Bigarren Plan Orokorraren jarraipena egin da, funtzioari eta ingurumenari dagokienez. Plan horren berrikuspena Eusko Jaurlaritzaren 2010eko azaroaren 23ko 307/2010 Dekretuaren bidez onartu zen.
- Errepideen planei eta proiektuei buruzko araudiak berrikustea helburu duten azterlanak abian daude.
- Errepideetako zorueta RCD agregakinak erabiltzeko jarraibide teknikoak onartu dira, eragile interesdun guztien oniritziarekin, eta Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren onarpenarekin; horretarako, aurrez, Planaren Batzordeak txostena idatzi behar du. Urrats horien ondoren, beraz, zoriei 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.

3. helburua - Garraio-moduen artean beste oreka bat bultzatzea

Trena indartzea

Eusko Tren XXI plana

- Bizkaian, 2014an, Artxandako tunelaren eraikuntza-lanak exekutatu dira, Bizkaiko hiriburuak Loiuako aireportuarekin eta Ermuko zatiarekin tren-konexioa izateko lehen pausoa.
- Gainera, bidea berritu da eta Zugastietza-Muxika zatiaren pasagunea kendu da.
- Urdulizeko pasagunea kentzeko eta geltoki berria eraikitzeko lanak lizitatu dira.
- Gipuzkoan, hainbat jardura egin dira sarean bertan. Horien artean nabarmendu behar dira Loiola-Herrera zatia bikoiztea, Irunen Arasoko lantegiak eta kotxe-tailerrak eraikitzea, eta Eibarren Amaña-Ardantza bikoiztea eta estalkia jartzea.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta Adifek lankidetzat 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-espedienteen 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.
- 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 Metropoli-eremuko Trenaren **2. lineari** dagokionez, Santurtzi-Kabiezes zatia inauguratua da.
- Bilboko Metropoli-eremuko Trenbidearen **3. lineari** (Etxebarri-Matiko linea) dagokionez, 2014an Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Alde Zaharra (amaituta), Uribarri eta Matikoko geltokietan eta Etxebarriko San Antonion (amaituta) lan egin da. Era berean, Alde Zaharreko geltokiko lanak esleitu dira.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

- 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) eraikitze eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzak-hitzarmena betez, 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

- 2014an, EAEn dauden kable bidezko garraio-instalazioen ikuskaritza-lanekin jarraitu dute. Ikuskaritzak aldekoak izan dira, ikuskaritza-txostenetan bildutako oharrekin, eta funikularrak ustiatzen dituzten enpresei jakinarazi zaizkie.
- Ondarretatik Monte Igeldo mendira (Donostia) joateko funikularra “Kultura Ondasun Kalifikatu” moduan aitortu zuten 2014an 2014ko maiatzaren 27ko 84/2014 Dekretuaren bidez, 2014ko ekainaren 11ko EHAAAn argitaratuta, aipatutako Dekretuaren III. eranskinean adierazitako babes-erregimenarekin. Era berean, 2014an, emakidaren lizitazio berriaren prozesuko prestatze-jardueren baitan, egungo instalazioen erreforma- eta birgaitze-proiektua onartu da, 84/2014 aipatutako Dekretuan ezarritako irizpideak errespetatuz. Modu paraleloan, egungo emakidako ondasunen likidazio- eta itzultze-espedienteak izapidetzen jarraitu da. Horrek, 2014an, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegiaren aurrean administrazioarekiko auzi-errekurtsoa izan du eta epaiaren zain dago. Monte Igeldo enpresa, 2014an zehar, zerbitzua eskaintzen jarraitzeko gaituta dago emate-pleguan ezarritako baldintzetan, hori eskaintzerakoan jarraikortasuna bermatzeko.

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Garraio Txartel Bakarra lortzeko helburuaren baitan Euskadin aldi berean dauden hiru garraio-txartelen (BAT, BARIK eta MUGI) Elkarreragingarritasuna martxan jartzeko prozesuan aurrera egin da. Tartean sartutako erakundeek hartzen dute parte proiektu honetan: Bizkaiko Garraio Partzuergoak, Gipuzkoako Garraio Agintaritzak, Arabako Foru Aldundiak, Euskotrenek eta Eusko Jaurlaritzaren Garraio Plangintza Zuzendaritzak. 2014an, BAT-BARIK-MUGI txartelen elkarreragingarritasunerako Masterplana amaitu da. Horrek egun Euskadin dauden bateratutako hiru tarifa-sistemen arteko elkarreragingarritasuna lortzeko Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako garraio publikoko sistemen alorrean egin beharreko jarduerak babestu eta baloratzen ditu. Masterplana egitean adostu zuten 2014an hainbat proiektu pilotu jarriko zirela martxan, nahi zen helburua lortzeko pauso bat gehiago emateko; zehazki, proiektu pilotuak Bilboko Tranbian, 2014ko uztailaren 30etik hiru txarteletarako operatibo; Gasteizko Tranbia, 2014ko abendutik BAT-BARIK txarteletarako operatibo, eta MUGI txartela txertatzea aurrez ikusita dago 2015en hasieratik; proiektu pilotua Donostiako hiri-autobusetan (Dbus) eta 2014an pleguaren idazketa hasi da martxan jarri ahal izateko.
- Euskadi Logistics estrategiaren baitan EAEko Plataforma Logistiko Intermodalak Sustatzeko eta Garatzeko Estrategia garatu da. Horren helburua plataforma logistikoa sustatu eta garatzea da, eremu logistikoa intermodalen sarean babestuko den euskal sistema ezartzeko ekimenekin. Hauek txertatuko dituzte: garraio-modu desberdinak, tren-konexioen bultzada eta plataforma logistikoen garapena portuetako aireportuetako azpiegitura handiekin batera doazen ekintzen bultzadarekin. Estrategia honen baitan, Basque Country Logistics marka dago txertatuta. Horren helburua plataforma logistikoa multimodala eta multipolarra instrumentalizatzea da; izan ere, Iberiar Penintsula eta Europar Batasunaren arteko salgaien fluxuaren lotura nagusia da eta 2014an hainbat ekintza eta aurkezpen egin ditu maila autonomikoan, estatalean eta europar mailan.
- Bestalde, dagoeneko abian den zentro logistikoei babesa ematea ekarpen ekonomikoan gauzatu da, horietan sozietateko partaidetza izatearekin batera.

Inbertsioak egitea portu-azpiegiturretan, eta gaur egungo azpiegitura mantentzea EAEn eskumeneko portuetan

- Garraio-jarduerekin zerikusia duten azpiegiturretan eta portuetako instalazioetan egindako jardueren dagokionez, 2014ko ekitaldian, urtearen hasieran, itsas denborale handiak izan dira, eta inbertsiorako eta mantentze-lanetarako aurrez ikusitako aurrekontu-disponibilitate gehienak lan horietara bideratu behar izan dira, gehienak larrialdiko gisa aitortuta. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da:

- Bermeoko portuan, joan den otsailaren 2ko denboralean nabarmen kaltetutakoan, egin behar izan dituzten lanak. Frantxuako zabaldegiko egitura osorik berreraiki behar izan da: babeslekua, olatuen talkari eusten dion hesia eta blokeen ezponda. Uneotan kolapsoaren aurretik zegoena baino askoz ere babes handiagoa du. Portu horren iparraldean, olatuen indarrak lekuz mugitutako babes-hesiaren 4 zatiak berreraiki dira, ia 100 metroko luzeran, baita mailua babesteko harri-lubeta ere. Hegoaldean, bloke berriak jarri dira falta direnen lekuan eta kontradikeko geruza nagusia indartu da 8 tonako 3.000 bloke baino gehiagorekin.
 - Bigarren lekuan, inbertsioaren bolumenarengatik, Orioko portuko kontradikearen erreformatzua dago. Amaierako zatian guztizko kolapsoa izan zuen eta erreformatutako proiektuan oinarritutako lanak joan den udatik ari dira egiten.
 - Era berean, Ondarroan, Artibai itsasadarra bideratzeko kai-muturra birgaitzeko lanak amaitu dituzte, tablestaka metalikoak eusteko egiturarekin.
 - Portuetan izandako kalte handiak konpontzeko beharraren eraginez, 2014an egindako lanek hauek biltzen dituzte: Donostiako portuko dike bertikalen finkapena, Zumaiaiko babes-dikearen barnealdea eta errodadura-bidea osatzea, Mutrikuko dikerako sarbidearen konponketa eta urbanizazioa. Azkenik, urtearen amaieran, Lekeitio, Lazunarriko malekoiaren konponketa- eta sendotze-lanak hasi ziren.
 - Sakonerak mantentzeari dagokionez, hainbat dragatze egin dira Lekeitio, Ondarroako, Mundakako, Bermeoko edo Zumaiaiko portuetako nabigazioan segurtasun-egoera ezartzeko.
 - Denboraleen eraginez egin behar izan diren obra horiez gain, beste jarduera batzuk gauzatu dira, hala nola: Donostiako La Jarana nasa berriz zolatzea; Mutrikuko portura sartzeko errepidea egonkortzea, pilote-pantaila batekin; eta Getariako portuan dagoen Menditxoko hegala egonkortzea.
 - Eraikuntza-lan adierazgarriak egin ez baldin bada ere, proiektu interesgarriak idatzi dira; esate baterako: Ondarroako portuetako arrain-merkatu berrikoa, Bermeoko merkatuaren zabaltze- eta birgaitze-proiektua eta Frantxuako merkatuak berritzeko proiektua.
- Euskal Autonomia Erkidegoko portuen lege-aurreproiektuari dagokionez, 2014an, kontseilariak zirriborroa onartu zuen. Nahitaezko hilabete batez izan zen zirriborro hori jendaurrean, eta eragindako erakundeei entzun zitzaizen. Gaur egun, alegazioak aztertzen eta ebatzen ari dira.
 - Itsas eta kirol instalazioen garapenari dagokionez, Akitania eta Euskadiko kirol-portuen bideragarritasunari buruzko azterketa egin da.
 - Era berean, denboraleek kirol-kaietan kalteak eragin dituztenez, zenbait instalazio erreformatu behar izan dira haien irisgarritasuna hobetzeko.
 - Azpiegiturarako diru-laguntzei dagokienez, Euskadiko Kirol Portua, SA enpresari diru-laguntza ordaindu zaio portuetako azpiegiturretan inbertitzeko.
 - Zazpigarren zerrendan matrikulatutako laketontzietan izandako kalteengatik emandako laguntzak ere ordaindu dira, Euskal Autonomia Erkidegoan izandako denboraleak direla-eta emateko diren aparteko laguntzei buruzko 2014ko martxoaren 11ko 34/2014 Dekretuaren babespean.
 - 2014ko ekitaldian, 2013an hasitako bi kontratazio-espediteren esleipenari ekin zaio portuetako lehorreko aldea eta ur azala garbitzeko zerbitzua eskaintzeko, bat Gipuzkoako portuetarako eta bestea Bizkaiko lau portuetan zerbitzu bera eskaintzeko: Ondarroa, Lekeitio, Ea eta Elantxobe.
 - Hizpide dugun zerbitzu hori Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko Bizkaiko beste lau portuetan eskaintzea: Mundaka, Bermeo, Armintza eta Plentzia. Ekitaldiaren hasieran indarrean zegoen kontratua 12 hilabetez luzatu da.
 - Portuen segurtasun- eta zaintza-zerbitzuari dagokionez, 2014an, Bizkaian beste 12 hilabetez luzatu da udaldian Bermeoko, Ondarroako eta Lekeitioko portuetan zerbitzu hori emateko egin zen kontratua.
 - Bestalde, Barne Ministerioaren Segurtasun Estatuko Idazkaritzatik lortu da Bermeoko Portua Babesteko Planaren onarpena. Horretarako, hainbat jarduera egin dira Bermeoko portuko telebistako zirkuitu itxian eta sarbideetan.
 - Gipuzkoan bazen, beste gai batzuen artean, hizpide dugun zerbitzu hori Donostiako portuan eta Hondarribiko arrantza-portuan udaldian ematea arautzen zuen kontratua. Abuztuaren 31n, kontratu hori amaitu zenean, zerbitzua ematen jarraitu zen Donostian soilik, eta portu horretarako kontratazio-espeditente berria hasi zen.
 - Era berean, Barne Larrialdi Planak eta Itsas Barne Planak eguneratzeko kontratuen esleipena gauzatu da.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

Aireko garraioaren plangintza eta garapena

- 2014an, 2013an hasitako Aireportuko Kudeaketa Plana egiteari amaiera eman zaio, aireportu bat, hiru terminal izatearen printzipioan oinarritutako aireportu-sisteman kudeaketa-kuota handiagoak onartzeko ikuspegitik.
- Modu paraleloan, dagozkien sozietate kudeatzaileen bidez (VIA - Vitoria International Airport Agency, BIA - Bilbao Air eta Ortzibia - Hondarribiko Aireportuaren Sozietate Sustatzailea) hiru aireportuetako sustapen-lanaren politikarekin jarraitu da.

4. helburua - Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Ardatz atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa

- Eusko Jaurlaritzak Arku Atlantikoko eskualdeen artean sustapen-ekintzen lidergoarekin jarraitu du, lehenetsitako Europaz gaindiko garraio-sareetan ardatz atlantikoaren behin-betiko txertaketaren ostean.
- Eusko Jaurlaritzak buru den CFA-EFFIPLAT proiektuan aurrera egin da. Proiektuaren helburua korridore atlantikoaren sustapen-ahaleginak koordinatzea da. Proiektuan taldeburu gisa dagozkion lanak egin ditu Eusko Jaurlaritzak: komunikazio- eta hedapen-lanak, alde batetik, eta koordinazio, justifikazio eta proiektuaren kontrol-lanak bestetik. Batzorde Pilotuak egin dira Bilbon, Rennes-en, Pasaian, eta Bordelen, zenbait bideokonferentziak gain.
- Era berean, proiektuan aurrez ikusitako azterketetan aurrera egin da: batetik, azpiegiturei eta proiektuei buruzko azterketan, eta bestetik, zerbitzuen azterketan eta intermodalitatean. Horiek 2014ko abenduan aurkeztu ziren publikoki Bilbon.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziaren baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu da, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Zehazki, Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak gidatu, bultzatu eta koordinatu du Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldea
- Gainera, 2014an zehar, Arku Atlantikoko Batzordearen (CAA) Garraiorako Taldeak hainbat lanetan jardun du: "Connecting Europe Facility" finantzazio-programan, Europaz gaindiko Garraio Sareetan eta Korridore Atlantikoari lotuta sortutako foroetan.
- Akitania-Euskadi euroeskualdearen alorrean, Transfermuga proiektuari jarraikortasuna emateko lan egin da, hau da, Baiona-Donostia eurohirian tren-konexioak hobetzeko.

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

**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 zuten 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.)	2012 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2013 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2014 (A) ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	Aurrerapen-maila	
					03-14	13-14
EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEGd)	Garraioa: 2.148.203 mila euro. Ekonomia: 44.646.354 mila euro.	Garraioa: 2.819.911 mila euro. Ekonomia: 60.875.938 mila euro.	Garraioa: 2.871.363 mila euro. Ekonomia: 59.903.935 mila euro.	Garraioa: 2.944.563 mila euro. Ekonomia: 60.395.677 mila euro.	Garraioa: %37,1 Ekonomia: %35,3	Garraioa: %2,5 Ekonomia: %0,8

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

Denbora-ikuspegi zabala hartuz, (2003-2014 aldia), garraioaren BEGd-aren hazkundera ekonomia osoaren BEGd-aren hazkundera baino handiagoa izan da: %37,1 eta %35,3, hurrenez hurren.

Aurreko urtean (2013tik 2014ra bitarteko bilakaeran) ere garraioaren BEGd-a hazi egin da, ekonomiak, bere osotasunen hazi dena baino gehiago: %2,5 eta %0,8, 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 zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

3. adierazlea	2000	2010	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila ¹	
						00-14	13-14
Zirkulazio-ahalmen handiko bideak²	%11,4	%13,8	14,4	%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, 2000-2014 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 3 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 602 km izatera igaro da), eta 2014an, EAEko errepideetako kilometro guztien %14,4 hartu du.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² Iturria: Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

6.2. ADIERAZLE SOZIALAK

4. adierazlea	2000	2010	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila	
						00-14	13-14
Garraio publiko kolektiboaren erabilera	225.092 mila bidaiari	250.445 mila bidaiari	250.462 mila bidaiari	247.545 mila bidaiari	247.961 mila bidaiari	%10,2	%0,2

EAEko errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua %10,2 handitu da 2000-2014 aldian. Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilera bilakaera positiboa izan duela EAEko biztanleen artean, aztertutako aldian.

Bestalde, azken ekitaldian, errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan ibili den bidaiari kopurua, lehengo urteko maila berean mantendu da, 247,4 milioi pertsonetara iritsi da. Beraz, bidaiari kopuruak %0,2 egin du gora, 2013ko datuekin alderatuta.

¹ Alde batera utzi dira La Reineta funikularreko bidaiariak.

5. adierazlea	2003	2006	2010	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila ¹	
							03-14	13-14
Salgaien garraioa trenaz eta itsasoz	%19,2	%21,8	%23,4	%24,8	%26,0	%24,6	%5,4	-%1,4

2003, 2006 eta 2011ko EAEko Eskariari Buruzko Irudia azaltzen duten ikerketetako azken datuen arabera, EAEko salgaien garraioari dagokionez, garraio-moten banaketa orekatuz eta iraunkorragoa eginez joan da. Hala, trenaz edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa ehuneko 5,4 puntu handitu da, 2003-2014 aldian.

Hobekuntza nabarmena izan den arren, salgaien errepideko garraioak pisu handia du oraindik (guztizkoaren %75,4, 2014an), EB-28n duen pisua baino askoz handiagoa; hain zuzen ere, EB-28ko garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien %48,9² hartzen dute.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² 2013, datuak ditugun azken urtea. Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

6. adierazlea	2001	2011	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila	
						01-14	1-14
Errepideetan hildako pertsonak¹	186	60	58	56	29	-%84,4	-%48,2

“2015-2020 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren” helburu nagusia mugikortasun seguru eta jasangarriari dagokionez Euskadi eredu bilakatzea da.

2001etik 2014ra bitartean, EAEko errepideetan hildako pertsonen kopurua %84,4 jaitsi da.

Bestalde, 2014an, EAEko errepideetan hildako pertsonak aurreko urtean baino %48,2 gutxiago izan dira.

¹ Ertzaintzak eta udaltzaingoak erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n, 2012an, 2013an eta 2014an EAEko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak).

6.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2008	2011	2012	2013 ¹	Aurrerapen-maila	
						90-13	12-13
Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean	2.717 mila tona CO ₂ baliokide	5.713 mila tona CO ₂ baliokide	5.034 mila tona CO ₂ baliokide	5.288 mila tona CO ₂ baliokide	5.364 mila tona CO ₂ baliokide	%97,3	%1,4

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

1990etik 2013ra bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak %97,3 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Hala, 2012 eta 2013 artean, garraioak eragindako berotegi-efektuko gasen igorpenak %1,4 handitu dira. Igoera hori gertatzearekin batera, jarduera ekonomikoak behera egin du 2013an (BPGd-aren %1,8ko jaitsiera ekitaldi horretan).

¹ Txosten hau egitean eskura izan den azken informazioa.

8. adierazlea	2002	2011	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila	
						14-02	14-13
Energia-kontsumoa garraio-sektorean	1.590 ktpb	1.739 ktep	1.822 ktep	1.847 ktep	1.862 ktep	%17,1	%0,8

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

Garraioaren energia-kontsumoa %17,1 handitu da 2002-2014 aldian; bilakaera hori aipatutako helburu estrategikoen guztiz aurkakoa da. 2013an, garraioaren energia-kontsumoa %0,8 igo da aurreko urtearekin alderatua, gure erkidegoko jarduera ekonomikoak egin duen bezala (BPGd-aren %1,4 ko hazkundea EAEn, 2013ko %1,8ko beherakadarekin alderatuz).

9. adierazlea	2006	2011	2012	2013	2014	Aurrerapen-maila	
						14-06	14-13
Bioerregaien kontsumoa	6,5 mila tona petrolio baliokide	101,1 mila tona petrolio baliokide	104,2 mila tona petrolio baliokide	68,0 mila tona petrolio baliokide	64,9 mila tona petrolio baliokide	%898,5	-%4,6

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

Garraio-sektorean, bioerregaien kontsumoa %898,5 hazi da 2006-2014 aldian. Nolanahi ere, 2014an, %4,6 gutxitu egin da, aurreko urtearekin alderatuta.

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)	
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)	
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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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)	Establ. kop.
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)	Establ. kop.
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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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)	
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Establ. kop.	%(B) / (C)	
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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).

7.9. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIBIDEA	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 / GARRAIBIDEA	Bidaia-urteko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaia-urteko garraio trenz	Salgai garraio trenz	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-urteko garraioa eta bide nabiga.	Salgai-urteko garraioa eta bide nabiga.	Bidaia-urteko garraioa	Salgai-urteko 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 lurteko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hiriartekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 EJSN-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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 / GARRAI OBIDEA	Bidaia- urteko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaia- hiriarte garraioa tenez	Salgaien garraioa tenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia- urteko tsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaia- urteko aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
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 hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurteko 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).

7.11. 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	Bidaieri lurreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaieri hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaieri itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaieri aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. b. este ekintza**	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
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 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.12. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIOBIDEA	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	Bidaialar urreko garraio*	Salgai garraio errepí.	Bidaialar hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaialar tsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaialar aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
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 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).

7.1.2. 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 garraiobidearen 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 errep.	Bidaia-urteko garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaia-urteko garraioa eta bide nabiga.	Salgai garraioa eta bide nabiga.	Bidaia-urteko garraioa	Salgai 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 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	3.274	(*)	55	0	1.782	5.162
2006	3.568 eta (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 eta (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 eta (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 eta (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
%						
2004	64,64	0,00	0,82	0,00	34,54	100,00
2005	63,43	(*)	1,07	0,00	34,52	100,00
2006	63,61 eta (*)	(*)	0,89	0,00	35,16	100,00
2007	64,06 eta (*)	(*)	0,90	0,00	34,72	100,00
2008	62,57 eta (*)	(*)	0,88	0,00	36,22	100,00
2009	62,14 eta (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaierilu rreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaierih iriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaieritsu as gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaieri aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi.best e ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955 eta (**)	6.301 eta (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223 5.886 eta (**)	
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239 5.561 eta (**)	
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374 5.530 eta (**)	
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 garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 eta (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
%						
2004	67,16	1,87	0,18	0,24	30,55	100,00
2005	66,76	6,05	0,12	0,21	26,85	100,00
2006	67,27	4,01	0,00	0,21	28,51	100,00
2007	67,68 eta (*)	3,58	(*)	0,24	28,33	100,00
2008	68,66	3,42	0,25	0,22	27,46	100,00
2009	68,20	3,27	0,24	0,15	28,13	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaiarilu rreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaia- irarte garraio trenez	Salgai- garraio trenez	Hodi bidez- garraio	Bidaia- irits as gar. eta bide nabiga.	Salgai- itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaia- aireko garraioa	Salgai aireko garraio	Lehor. garr. erantsi- ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi- ekintza	Garr. erantsi- beste ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17 eta (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705 eta (**)	14.761 eta (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20 eta (**)	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	13.274 eta (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26 eta (**)	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	12.726 eta (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	12.587 eta (**)
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 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.24. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

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 h irarte garraioa tenez	Salgai en garraioa tenez	Hodi bidez. garraio	Bidaiari its as gar. eta bide nabiga.	Salgai en itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai aireko garraio	Lehor. garr. erantsi ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. best e ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 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)			Garraioa eta posta-jarduerak (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	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014 ^(a)	2.944.563	93,6	4,9	3.144.874	5,2	60.395.677

^(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 zuten 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2010	--	--	--
2011	4,1	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013	1,8	2,1	-1,6
2014 ^(a)	2,5	2,7	0,8

^(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 zuten 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	347.700	3,6	9.726.379
2014 ^(a)	357.307	3,6	9.803.456

^(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 zuten 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	2,0	-1,1
2014 ^(a)	2,8	0,8

^(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 zuten 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
	Euroak, milakotan	%(A) / (C)	
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	830.611	4,2	19.795.575
2014 ^(a)	852.682	4,3	20.004.270

^(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 zuten 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	1,6	-1,7
2014 ^(a)	2,7	1,1

^(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 zuten 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	1.693.052	5,6	30.381.981
2014 ^(a)	1.734.574	5,7	30.587.951

^(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 zuten garraio eta biltegiaritze 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).

7.32. 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	1,9	-1,7
2014 ^(a)	2,5	0,7

^(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 zuten garraio eta biltegiaritze 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.33. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen 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, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

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	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.029.100	2.871.363
2014 ^(a)	1.563.605	165.376	85.043	54.768	1.075.771	2.944.563
%						
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	53,79	5,68	2,80	1,89	35,84	100,00
2014 ^(a)	53,10	5,62	2,89	1,86	36,53	100,00

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

¹ Ondorengoia barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien 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, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

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	198.641	7.043	1.025	0	140.991	347.700
2014 ^(a)	202.762	8.107	1.076	0	145.362	357.307
%						
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	57,13	2,03	0,29	0,00	40,55	100,00
2014 ^(a)	56,75	2,27	0,30	0,00	40,68	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 zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengoia barneratzen du:

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.35. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen 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, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

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	502.751	53.564	4.660	6.423	263.213	830.611
2014 ^(a)	512.733	54.479	4.754	6.448	274.268	852.682
%						
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	60,53	6,45	0,56	0,77	31,69	100,00
2014 ^(a)	60,13	6,39	0,56	0,76	32,17	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 zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAeko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengoia barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien 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, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

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	843.007	102.354	74.821	47.974	624.896	1.693.052
2014 ^(a)	848.110	102.790	79.213	48.320	656.141	1.734.574
%						
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	49,79	6,05	4,42	2,83	36,91	100,00
2014 ^(a)	48,89	5,93	4,57	2,79	37,83	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 zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa 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 bidaiarien 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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA

7.2.1. Garraio-eskaintza

7.37. 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
2014	243	359	3.568	4.169
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
2014	33,6	49,7	493,3	576,4

¹ Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiako tartea bi aldiz zenbatu zelako.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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
2014	75	104	1.284	1.463
DENSITATEA (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
2014	24,7	34,2	422,7	481,7

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAeren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina7.39. 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
2014	96	121	1.183	1.400
DENSITATEA (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	597,8	707,5
2014	48,5	61,1	597,3	707,0

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAeren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.40. taula Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
2014	72	134	1.101	1.306
DENSITATEA (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
2014	32,4	60,5	496,6	589,0

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAeren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). 2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiko tartea bi aldiz zenbatu zelako.

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sartutako
Oronak
eta Jorak

5.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	946.694	0,1	114.901	3,4	182.961	-2,1	3.178	1,9	7.631	0,9	42.378	1,1	1.297.743	0,1

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

7.42. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4
2012	149.099	0,3	13.073	3,1	31.684	-2,1	554	2,8	1.232	-7,0	7.748	0,2	203.390	0,0
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
2014	148.436	0,4	14.074	4,8	30.265	-2,1	523	-2,6	1.116	-3,0	7.765	1,0	202.179	0,4

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sartutako
Jasangarritasun
eta Jorak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	304.802	0,3	52.588	3,1	65.270	-2,8	904	3,9	3.065	6,1	15.879	2,1	442.508	0,3

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

7.44. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2
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
2014	493.456	-0,1	48.239	3,2	87.426	-1,5	1.751	2,2	3.450	-2,1	18.734	0,2	653.056	-0,1

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	463,8	430,1	431,3	435,7

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	38.914	4.302	5.258	48.474
2014	39.584	4.311	5.753	49.648

Jatorrizko iturriak datu bereziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

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

7.47. taula Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa

(Unitate eta tn)

URTEA / LURRALDEA	EAE			
	Enpresa-kopurua	Ontzi-kopurua	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
2014	11	54	331.535	584.104

EAEko datuak EAEn erregistratutako ontzien zenbatekoari dagokio. Anavas da iturria.

Iturria : Anavas. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Jorak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak

7.48. taula Bidaia-rien 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 ¹	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	12.762	28.057	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151
2014	26.074	28.078	13.084	27.298	22.160	447	87.397	10.276	16.410	15.630	1.107

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 (Irur 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).

7.49. taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

(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	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	48.670	100.040	37.540	253.928	1,4	12,8
2012	66.942	49.268	97.975	36.277	250.462	-1,4	11,3
2013	66.235	49.668	97.532	34.110	247.545	-1,2	10,0
2014	67.236	49.904	97.674	33.147	247.961	0,2	10,2

¹ Alde batera utzi dira La Reinetako funikularreko bidaiariak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

b) Errepideko garraioa

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

HIRIBURUA/URTEA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Δ 14/13
Vitoria-Gasteiz													
Arkaute	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	8.421	-2,8
Gamarra Nagusia ¹	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zadorraren zubia ¹	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	ez eskur.	--
Krispiña	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	34.056	1,9
Gometxa	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	15.795	1,6
GUZTIRA	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--	--	--	--
Donostia²													
Herrera	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Loiola	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zapatari-Tolosa hiri.	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Ospitaleko aldapa	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Amara	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
GUZTIRA	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Bilbo													
Deustu-Elorrieta	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	13.153	-6,5
Deustu-Enekuri	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	51.959	1,1
Artxandako tunelak	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	15.587	6,6
Orueta-Egiriteta	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	34.034	0,8
Ibarsusi-Etxebarri	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	31.932	-1,9
Boluetu-Zubialdea	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	11.707	1,1
Miraflores-Heg. bide ³	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	45.652	-1,7
Zabalburu pl.-Heg. bide	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	36.971	-4,3
Jesusen Bih.-Heg. bidea	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	56.012	1,2
Basurtu-Kastresana	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	6.698	-2,0
Basurtu-Zorrotza	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	9.691	-2,0
TOTAL	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	326.112	315.121	313.396	-0,5

¹ Gasteizen Gamarra Nagusiko eta Zadorraren zubiko sarbideari buruzko datuak ez daude eskuragarri.

² 2009tik aurrera, ez dago Donostiako sarbide nagusietako ibilgailu-kopuruen 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 2014ko Edukieren Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2014ko Edukieren Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.51. taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetako 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	12.762	4,9	66.235	-1,1
2014	26.074	1,0	28.078	1,5	13.084	2,5	67.236	1,5

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	27.298	-2,7	22.160	4,9	447	-8,8

¹ 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa, Gipuzkoako Foru Aldundia eta Arabako Foru Aldundia. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) *Trenbideko garraioa*

7.53. 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
2014	87.397	0,3

¹ Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondareak
eta bestak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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

HILABETEA / URTEA	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	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	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5
Otsaila	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4
Martxoa	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2
Apirila	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9
Maiatza	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0
Ekaina	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5
Uztaila	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5
Abuztua	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2
Iraila	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1
Urria	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7
Azaroa	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2
Abendua	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8
GUZTIRA	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0

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

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

GELTOKIA / URTEA	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala
Etxebarri	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	1.362.305	1,6
Boluet	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	1.169.552	1,3
Basarrate	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	2.154.600	2,5
Santutxu	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	4.633.297	5,3
Alde Zaharra	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	5.779.965	6,6
Abando	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	5.973.068	6,8
Moia	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	6.153.620	7,1
Indautxu	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	6.160.455	7,1
San Mames	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	5.873.015	6,7
Deustu	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	4.161.514	4,8
Sarriko	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	2.390.051	2,7
San Inazio	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	2.288.490	2,6
Lutxana	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2	172.226	0,2
Erandio	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	1.697.058	1,9
Astrabudua	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	1.369.091	1,6
Leioa	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	1.014.852	1,2
Lamiako	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3	302.007	0,3
Areeta	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	3.357.754	3,8
Gobela	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0	825.852	0,9
Neguri	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8	659.554	0,8
Aiboa	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5	400.193	0,5
Algorta	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	2.387.899	2,7
Bidezabal	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	1.404.479	1,6
Berango	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4	378.436	0,4
Larrabasterra	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5	423.106	0,5
Sopela	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7	586.914	0,7
Urduliz	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4	316.909	0,4
Plentzia	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7	656.606	0,8
Gurutzeta	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	3.521.871	4,0
Ansio	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	1.297.218	1,5
Barakaldo	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	3.582.258	4,1
Bagatza	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	1.894.186	2,2
Urbina	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1	99.367	0,1
Sestao	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	2.304.404	2,6
Abatxolo	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9	769.004	0,9
Portugalete	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	2.041.467	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	1.369.212	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	2.652.089	3,0
Basauri	--	--	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5	1.317.040	1,5
Ariz	--	--	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3	2.046.236	2,3
Kabiez	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	450.174	0,5
GUZTIRA	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	87.397.394	100,0

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

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	10.276,3	-1,2

¹ 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.² Gasteizko tranbiaren bidaiariak sartzen dira, 2008ko abenduaren 23an Erdialdeko eta Lakuako adarrak martxan jarri zirenetik.³ 2009ko uztailaren 10ean, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarraren linea berria ireki zen.

Iturria: EuskoTran. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.57. 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
2014	16.410	15.630	1.107	33.147

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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	-6,4
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
Δ 80/14	-47,7	-48,3	-32,1	-47,6

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
2014	3.983	245	7	4.235

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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	5,8	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,6	-70,8	-9,2
2014	5,0	0,0	0,0	4,7
Δ 92/14	188,4	145,0	-96,9	148,1

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 Bidaia-irteeraren 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
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,6

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzaren GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskinaf) *Kablezkoa*

7.62. taula Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2014 arteko bilakaera.

(milaka persona)

Urtea / Garraio-bidea	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
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345

Arangoitiko Igogailuari buruzko datuak ez daude eskuragarri 2008 urtetik aurrera.

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 Begoñako igogailuei buruzko 2013 eta 2014ko datuak ez daude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiaiko Garraio Partzuergoa (COTRABI), Euskotren eta Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

g) *Bestelakoak*

7.63. taula Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2002 eta 2014 arteko bilakaera.

Kopurua / Urtea	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bizkaia Zubian	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

7.64. taula Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2003 eta 2014 arteko bilakaera.

Kopurua / Urtea	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Portugalete-Areeta	680	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7
Erandio-Barakaldo						74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.2.3. Salgai-garraioaren eskaria

a) Errepideko garraioa

7.65. taula EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2014 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
2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4

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 2014n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	473	390	863
Aragoi	1.555	1.467	3.022
Asturias	1.003	1.012	2.015
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.176	2.570	4.746
Gaztela-Mantxa	523	627	1.150
Gaztela eta Leon	4.074	4.451	8.525
Katalunia	1.305	1.653	2.958
Valentziako Erkidegoa	1.005	951	1.956
Extremadura	85	96	180
Galizia	1.032	1.066	2.098
Madril	1.475	1.402	2.876
Murtzia	250	143	393
Nafarroa	3.107	2.680	5.788
Errioxa	1.053	1.697	2.750
Ceuta eta Melilla	..	..	..
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA	19.117	20.203	3.321

(..) 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 2014 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	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0

¹ RENFEren datuak 2003tik aurrera dira eskuragarri.

Iturria: Renfe eta Euskotren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.68. taula RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2014n, 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	12.752,0	13.059,3		25.811,30	0,9	1,2		1,0
Aragoi	116.905,2	206.410,0		323.315,20	8,5	19,0		12,8
Asturias	591,4	130.813,0		131.404,40	0,1	12,1		5,2
Kantabria	466,9			466,90	0,0	0,0		0,0
Kastila Mantxakoa	59.183,4	4.415,2		63.598,60	4,3	0,4		2,5
Kastila Leon	521.853,5	101.083,6		622.937,10	38,0	9,3		24,6
Katalunia	187.513,0	48.407,0		235.920,00	13,6	4,5		9,3
Extremadura				0,00	0,0	0,0		0,0
Galiza	325,7	41,2		366,90	0,0	0,0		0,0
Errioxa		15.613,3		15.613,30	0,0	1,4		0,6
Madril	322.924,8	295.715,4		618.640,20	23,5	27,3		24,5
Murtzia	7.056,0	10.952,9		18.008,90	0,5	1,0		0,7
Nafarroa	64.006,9	48.853,3		112.860,20	4,7	4,5		4,5
Valentzia	80.391,5	209.211,4		289.602,90	5,9	19,3		11,5
EAE lurralde barnekoa			69.815,0	69.815,0	0,0	0,0	100,0	2,8
GUZTIRA	1.373.970,3	1.084.575,6	69.815,0	2.528.360,9	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	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	44.658,0	19,1	47.544,3	18,7
Δ 92/14		-16,4		-88,1		4.709,7		933,3

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).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskinad) *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 artekoΔ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)
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
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
Δ 90/14	--	3,1	--	-8,4	--	-1,8

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzia, Pasaiaiko Portu Agintaritzia. 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 arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,3	1,9
2014	19.421,2	0,9	11.399,2	10,1	60,6	-82,6	126,4	3,4	31.007,4	3,1
Δ 90/14	--	8,0	--	57,9	--	-98,7	--	-40,3	--	3,1

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. 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
2014	62,6	36,8	0,2	0,4	100,0

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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 arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-10,2	2.955,6	-4,7
2014	1.990,3	19,1	1.461,9	18,4	28,3	2,2	22,7	3,7	3.502,2	18,5
Δ 90/14	--	-31,1	--	72,3	--	-61,2	--	63,3	--	-8,4

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
2014	56,8	41,7	0,8	0,6	100,0

Iturria: Pasaiaiko Portu Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

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
2014	313,8	4,7
Δ 90/14		114,9

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.Eusko Jaurlaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Bazterak
eta Jorak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

7.3.1. Istripuak

7.76. taula Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2014 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

(kopurua eta ehunekoak)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Δ00/14
ARABA																
Biktima-dun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	-36,6
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	-80,8
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	-20,4
ZAURITUAK, GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	470	407	-41,6
HILDAKOAK, GUZTIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	9	11	3	-92,1
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	1.049	-46,2
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	-84,0
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	1.381	-47,8
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	1.448	-52,8
HILDAKOAK, GUZTIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	15	11	-83,3
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	969	31,7
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	-60,1
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	1.188	36,2
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	1.331	8,2
HILDAKOAK, GUZTIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	20	10	-83,3
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	2.293	-26,5
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	-74,9
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	-26,2
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	3.186	-36,2
HILDAKOAK, GUZTIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	50	46	24	-85,4

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritz). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.77. taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak

(pertsona kopurua)

	Hildakoak								Larri zaurituak								Arin zaurituak							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ARABA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	5	1	1	1	2	3	1	1	21	12	18	15	17	9	12	15	35	40	35	26	43	39	39	37
Ibilgailu arinak	15	16	7	8	6	5	8	1	64	46	55	41	28	37	50	26	520	419	394	342	338	337	347	294
Ibilgailu astunak	2	2	2	0	2	1	0	0	8	4	4	0	2	2	1	3	44	17	23	19	15	13	12	23
Oinezkoak	0	3	1	1	1	0	2	1	3	2	3	0	3	3	1	3	3	4	2	7	2	4	5	5
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	1	0	0	6	3	3	2	2	1	3	1
GUZTIRA	22	22	11	10	11	9	11	3	100	66	80	56	50	52	64	47	608	483	457	396	400	394	406	360
BIZKAIA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	5	6	4	3	5	8	6	2	61	51	49	28	44	38	39	33	270	222	249	215	255	213	173	251
Ibilgailu arinak	13	11	15	15	14	15	7	5	108	90	88	64	55	55	46	22	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143	1.051
Ibilgailu astunak	0	2	1	0	0	0	0	0	7	11	4	2	4	5	3	2	48	55	29	37	68	33	20	16
Oinezkoak	8	2	4	4	2	4	2	4	18	24	15	22	12	14	18	10	65	76	62	61	60	49	60	59
Bestelako ibilgailuak	0	1	0	0	0	0	0	0	3	1	1	2	1	2	0	0	5	2	3	5	6	5	7	4
GUZTIRA	26	22	24	22	21	27	15	11	197	177	157	118	116	114	106	67	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381
GIPUZKOA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	8	9	6	5	5	4	6	3	44	63	64	43	60	50	39	56	317	233	240	249	239	219	186	234
Ibilgailu arinak	14	14	9	11	7	9	9	5	105	92	76	78	50	46	62	63	1.184	1.129	962	825	891	856	894	889
Ibilgailu astunak	2	1	2	1	4	1	1	0	17	8	10	13	4	8	5	8	55	62	37	45	34	32	30	29
Oinezkoak	8	7	2	3	4	0	3	2	26	18	18	20	15	16	16	16	54	56	28	49	30	43	31	34
Bestelako ibilgailuak	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	4	0	2	9	2	10	7	2
GUZTIRA	32	32	19	20	20	14	20	10	193	182	168	154	129	121	123	143	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188
EAE																								
Bi gurpileko ibilgailuak	18	16	11	9	12	15	13	6	126	126	131	86	121	97	90	104	622	495	524	490	537	471	398	522
Ibilgailu arinak	42	41	31	34	27	29	24	11	277	228	219	183	133	138	158	111	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384	2.234
Ibilgailu astunak	4	5	5	1	6	2	1	0	32	23	18	15	10	15	9	13	147	134	89	101	117	78	62	68
Oinezkoak	16	12	7	8	7	4	7	7	47	44	36	42	30	33	35	29	122	136	92	117	92	96	96	98
Bestelako ibilgailuak	0	2	0	0	0	0	1	0	8	4	1	2	1	4	1	0	15	5	8	16	10	16	17	7
GUZTIRA	80	76	54	52	52	50	46	24	490	425	405	328	295	287	293	257	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritzak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0.	Egindakoaren Laburpena
1.	Testuinguru Orokorra
2.	Garraioaren Eskaintza
3.	Garraioaren Eskaria
4.	Garraioaren Jarduerak, Sortutako Erakundeak eta Lurrak
5.	Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
6.	Funtsezko Adierazleak
7.	Estatistikako Eranskina

7.78. taula Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu kopurua)

	Biktimadunak								Biktimarik gabeak								Ibilgailuak, guztira							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ARABA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	61	54	49	44	61	51	52	58	11	18	25	28	26	11	19	25	72	72	74	72	87	62	71	83
Ibilgailu arinak	574	476	448	413	392	372	414	357	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.297	1148	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774	1692	1.711	1.505
Ibilgailu astunak	144	112	86	87	73	94	64	52	531	439	364	307	265	246	251	274	675	551	450	394	338	340	315	326
Bestelako ibilgailuak	23	18	22	17	17	21	18	17	305	310	310	369	485	492	414	368	328	328	332	386	502	513	432	385
GUZTIRA	802	660	605	561	543	538	548	484	2.394	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	1.981	1.815	3.196	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607	2.529	2.299
BIZKAIA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	321	262	307	253	317	286	219	304	138	105	75	83	88	95	79	70	459	367	382	336	405	381	298	374
Ibilgailu arinak	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	1.677	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	2.568	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446	4.245
Ibilgailu astunak	334	292	235	210	247	184	170	155	769	592	383	337	411	586	442	438	1.103	884	618	547	658	770	612	593
Bestelako ibilgailuak	28	17	17	20	27	23	26	17	182	129	126	158	141	81	174	148	210	146	143	178	168	104	200	165
GUZTIRA	3.046	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	2.162	2.153	4.965	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	3.394	3.224	8.011	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459	5.556	5.377
GIPUZKOA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	363	308	335	303	310	268	248	311	130	134	109	105	107	76	94	110	493	442	444	408	417	344	342	421
Ibilgailu arinak	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	1.302	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	3.205	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593	4.507
Ibilgailu astunak	342	334	269	217	247	172	226	197	1.844	1.476	1.090	958	658	404	597	602	2.186	1.810	1.359	1.175	905	576	823	799
Bestelako ibilgailuak	11	14	11	16	11	19	17	15	81	87	96	87	80	159	99	88	92	101	107	103	91	178	116	103
GUZTIRA	2.539	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	1.837	1.825	7.659	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	4.037	4.005	10.198	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709	5.874	5.830
EAE																								
Bi gurpileko ibilgailuak	745	624	691	600	688	605	519	673	279	257	209	216	221	182	192	205	1.024	881	900	816	909	787	711	878
Ibilgailu arinak	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	3.336	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	6.921	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750	10.257
Ibilgailu astunak	820	738	590	514	567	450	460	404	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	1.314	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750	1.718
Bestelako ibilgailuak	62	49	50	53	55	63	61	49	568	526	532	614	706	732	687	604	630	575	582	667	761	795	748	653
GUZTIRA	6.387	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	4.547	4.462	15.018	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	9.412	9.044	21.405	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775	13.959	13.506

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritzak). 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)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712
Aireko garraioa	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67
Nabigazioa	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3
GARRAIOA, GUZTIRA	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.703	1.765	1.782
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65
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	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65
ELEKTRIZITATEA													
Trenbideko garraioa	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
Errepideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA, GUZTIRA	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
GUZTIRA													
Trenbideko garraioa	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15
Errepideko garraioa	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728	1.760	1.777
Aireko garraioa	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67
Nabigazioa	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3
GARRAIOA, GUZTIRA	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.763	1.739	1.822	1.847	1.862

Iturria: EEE (Euskal Energia Erakundea). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE)

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

7.3.3. Ingurumena

7.80. taula Lurzoruaren okupazioa. EAEko sistema orokorrean lurzorua¹ (azalera, hektareatan)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EAE								
Guztira	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608	29.783
Ekipamenduak	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277	5.279
Eremu libreak	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792	8.488
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.723	8.708	8.822	9.355	8.436	8.688	8.842	9.269
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355	7.486
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	590	588	585	581	594	600	610	615
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	--	306
- Aireportuak ²	809	809	810	916	603	599	599	599
- Portuak ²	327	331	331	835	253	273	278	264
Oinarrizko azpiegiturak	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189	1.198
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	5.396	5.507	5.548
ARABA								
Guztira	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663	9.793
Ekipamenduak	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191	2.191
Eremu libreak	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102	1.101
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.682	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681	2.726	2.855
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268	2.274
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	165	162	161	162	162	165	175	175
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	--	123
- Aireportuak ²	281	281	283	392	283	283	283	283
- Portuak ²	0	0	0	0	0	0	0	0
Oinarrizko azpiegiturak	258	259	263	263	259	273	274	274
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	3.279	3.371	3.373
BIZKAIA								
Guztira	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897	10.057
Ekipamenduak	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850	1.869
Eremu libreak	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577	2.579
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	3.749	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744	3.821	3.942
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165	3.233
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	204	205	205	203	203	203	202	205
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	--	63
- Aireportuak ²	488	488	488	487	282	278	278	278
- Portuak ²	170	173	172	674	152	173	176	163
Oinarrizko azpiegiturak	547	551	559	605	604	613	614	620
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.020	1.034	1.047
GIPUZKOA								
Guztira	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047	9.932
Ekipamenduak	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236	1.218
Eremu libreak	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113	4.808
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.291	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262	2.294	2.472
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922	1.979
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	221	221	219	216	228	232	232	235
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	--	119
- Aireportuak ²	40	40	40	38	38	38	38	38
- Portuak ²	157	158	159	160	100	100	102	102
Oinarrizko azpiegiturak	210	247	245	255	290	303	301	305
Ibai- bideak	--	--	--	--	--	1.097	1.103	1.129

¹ Sailkapen hori lurzorua kalifikazioari dagokio.² 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jarduera ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

(*)2014an islatu zen lehenengo aldiz "AHT" sistema orokorreko lurzoru gisa; horrek azaltzen du lurzoru kategoria horretan aurreko urteekin dauden aldeak

Iturria: Ekonomiaren Garapen eta Lehiakortasun Saila.

Iturriak eta Bibliografia

ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegitura Administrazioa - ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.
<http://www.aparkabisa.com/indexeus.html>
- ▶ Arasur.
<http://www.arasur.es/>
- ▶ Armadore Espainiarreko Elkartea - Anave.
<http://www.anave.es/>
- ▶ Euskal Untzijabeen Elkartea - Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritza.
<http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/eu/index.jsp>
- ▶ Pasaiako Portuko Agintaritza.
<http://www.pasaiaport.eus/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&pagenome=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_de_tallePagina
- ▶ 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.eus/r48-bopv2/eu/bopv2/datos/Azkena.shtml>
- ▶ Vitoria-Gasteizko Garraio eta Logistika Zentro Intermodala (CTVi)
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Dbus.
<http://www.dbus.eus/>
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa (Cotrabi).
<http://www.ctb.eus/eu>
- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Garraio Sailburuordetza.

0.

Egindakoaren
Laburpena

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-429/eu/>

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Ingurumena eta Lurralde Plangintza.

<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-579/eu>

1.

Testuinguru
Orokorra

- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

<http://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html?locale=es>

- ▶ Arabako Foru Aldundia.

http://www.alava.net/cs/Satellite?language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_home

- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.

http://www.bizkaia.eus/Home/eu_index.asp

2.

Garraioaren
Eskaintza

- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.

<http://www.gipuzkoa.eus/>

- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.

<http://www.trafikoa.eus>

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Garraio Sailburuordetza.

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/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>

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

- ▶ 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>

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

- ▶ Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat>

– Economy and Finance Statistics. Eurostat.

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/data/database>

– Structural Business Statistics. Eurostat.

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/data/database>

6.

Funtsezko
Adierazleak

- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS.

<http://www.ets-rfv.euskadi.eus/v86-ets/eu/>

- ▶ EuskoTren.

<http://www.euskotren.eus/eu>

- ▶ Eustat.

<http://eu.eustat.eus>

– Kontu Ekonomikoak. Eustat.

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Input-Output_esparrua/subarbol.html#axzz2Lu0fGzwj

– Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_473/opt_0/tipo_1/temas.html#axzz3plYtjp7f

– Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak 2008. Eustat.

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3plYtjp7f

7.

Estatistikako
Eranskina

– Biztanleria jardueraren arabera sailkatzeko inkesta. Eustat.

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_57/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3plYtip7f

- ▶ Automobilgintza Ikerketen Institutua.
<http://www.ideauto.es/>
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala - INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
<http://www.irfnews.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.
<https://www.metrobilbao.eus/eu?language=1>
- ▶ Sustapen Ministerioa.
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.
<http://www.minetur.gob.es/eu-ES/Paginas/index.aspx>
- ▶ Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-4833/eu/>
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2014ko Edukieren Plana.
http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=es_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2014ko Edukieren Plana.
http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6|6317|6322
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren Edukieren Plana.
<http://www.gipuzkoa.eus/>
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.com/EU/viajeros/index.html>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema - GIS (EUSGABE).
<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=e>
- ▶ 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>

0.

Egindakoaren
Laburpena

1.

Testuinguru
Orokorra

2.

Garraioaren
Eskaintza

3.

Garraioaren
Eskaria

4.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

5.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

6.

Funtsezko
Adierazleak

7.

Estatistikako
Eranskina

BIBLIOGRAFIA

- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.trafiko.eus/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8jAwgAykeaxRvgAI4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHcOCTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e1KQDeSPBbdQW5w2XBQSO300geX8hgsyEYYQNW-QBLZ7zySC7088jPTdUPTi3Wj9QvyA0NDY0wyPTMMrEAAKP50eo!/dl3/d3/L0IKQSEvUU3TS9ZUHchL2V1/
- ▶ *Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria*. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/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.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/eu_def/adjuntos/Garraio%20Kanpo%20Kostuak%20-%202008ko%20eguneraketa.pdf
- ▶ *Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020*. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-5832/eu/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/eu_9688/pma_2002_2006.html
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/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.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2015. urtea.
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2015_en.htm
- ▶ *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 2014*. Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2015. urtea.
http://www.bizkaia.eus/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.eus/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/eu_def/imagen_demanda_transpor.html
- ▶ *EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea*. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html

- ▶ *Euskal Autonomia Erkidegoko berotegi efektuko gasen isurketen 2013ko inbentarioa . Eusko Jaurlaritzako Ingurmen eta Lurralde Politika Saila.* 2015. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/inventario/inventarios_gei/eu_pub/adjuntos/2013.pdf
- ▶ *Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gida plana: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna.* Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf
- ▶ *Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoa 2015-2020.* Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritzako Segurtsaun Saila.
http://www.trafikoa.eus/wps/wcm/connect/33195080472ed04586bc96f64d0fa320/PLAN2020_EUS.pdf?MOD=AJPERES
- ▶ *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/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011SC0391>

