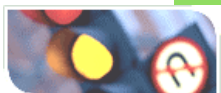




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE  
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN  
BEHATOKIA



*Panorámica del Transporte en Euskadi*

*Euskadiko Garraioaren Panoramika*

**2006**

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

GARRAIO ETA  
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES  
Y OBRAS PÚBLICAS

## AURKIBIDEA

### Orrialdea

<b>4. HELBURUAK, ESTRATEGIAK ETA JARDUERAK 2006AN.....</b>	<b>4</b>
4.1. EUROPAKO BATASUNAREN LIBURU ZURIKO IRIZPIDE NAGUSIAK.....	4
4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK.....	6
<u>1. Helburua</u> Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaera handitzearen arteko lortura desagitea.....	7
<u>2. Helburua</u> Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea.....	7
<u>3. Helburua</u> Garraio-moten arteko oreka berria bultzatzea.....	8
<u>4. Helburua</u> Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea.....	9
<u>5. Helburua</u> Garraio iraunkorrerantz.....	9
4.3. GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNERANTZ DOAN BIDEA.....	10
4.4. 2006KO JARDUERAK.....	12
<u>1. Helburua</u> Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaeraren hazkundearen arteko lortura desagitea.....	13
<u>2. Helburua</u> Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea.....	15
<u>3. Helburua</u> Garraio-moten arteko oreka berria bultzatzea.....	16
<u>4. Helburua</u> Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea.....	19
<u>5. Helburua</u> Garraio iraunkorrerantz.....	21

## 4. HELBURUAK, ESTRATEGIAK ETA JARDUERAK 2006AN

#### 4. HELBURUAK, ESTRATEGIAK ETA JARDUERAK 2006AN

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan zehaztutako helburuak eta estrategiak **Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean** daude jasota, horrek Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten baitu. Plan hori 10 urteko eperako egin da, eta Europako Batasunaren Liburu Zuriari oinarritu da, Europako Batasuneko esparruan garraio-politikaren irizpide bateratuak ezartzen baititu.

Atal honetan, **Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplane**ko helburu eta estrategia nagusiak aztertuko ditugu, baita Eusko Jaurlaritzak 2006ko ekitaldian esparru horretan egindako jarduerak ere. Lehenik eta behin, Europako Batasunak testuinguru horretan zehaztutako irizpideen laburpen bat egingo dugu; eta, jarraian, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplaneako bost helburuetako bakoitzean zehaztutako estrategiez gain, 2006an egindako jarduerak ere zehaztuko ditugu.

##### 4.1. **EUROPAKO BATASUNAREN LIBURU ZURIKO IRIZPIDE NAGUSIAK**

**Europako Batasuneko Garraioaren Liburu Zuriaren** helburu nagusia zera da: hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkundearen arteko lotura haustea da. Horretarako, hainbat irizpide bideragarri zehazten dira. Ildo horretan, 60 neurri zehatzez osatutako jardura-programa bat zehazten du, 2010 arte heinean-heinean aplikatu beharko direnak, helburu orokor hauek eskuratzeko:

- Garraio-mota guztiak berrerekatzea,
- Pilaketaguneak desagerraraztea,
- Garraio-politikan erabiltzaileei ematea garrantzia handien,
- Garraioaren globalizazioa kudeatzea.

Europako Batzordeak aipatu berri ditugun helburuak eskuratzeko egindako 60 proposamenak irizpide hauetan daude oinarrituta:

##### ➤ **Trenbide-garraioa sustatzea.**

Trenbide-garraioa funtsezkoa da gai-garraioaren motak berrerekatzeko. Lehenbizi, merkatuak irekitzea lortu behar da, bai merkantzien nazioarteko garraioari baita merkatu nazionalerako kabotajeari eta nazioarteko bidaiarien garraioari ere.

➤ ***Errepide-garraioaren kalitatea hobetzea.***

Bidaiarien eta merkantzien errepide-garraioa funtsezkoa da. Hala ere, sektore horretan, igorleek prezioan presio handia egiten dutenez, industria-enpresek prezioetan *dumping* egiteko tentazioa izaten dute, eta, ondorioz, askotan, segurtasun-arauak ez dira betetzen.

➤ ***Itsas garraioa eta ibaiko sustatzea.***

Distantzia laburreko itsas garraioa eta ibaiko garraioa irtenbide ona izan daitezke errepide-azpiegitura batzuetako auto-pilaketei aurre egiteko, baldin eta trenbide-azpiegitarik ez badago. Distantzia laburreko itsas garraioa sustatu ahal izateko, ibai- eta trenbide-azpiegiturekin lotura hobeak izan behar ditu, baita portu-zerbitzu hobeak ere. Ibaiko garraioari dagokionez, lotuneak eta ontzi-aldaketak egiteko ekipamenduak ezarri behar dira, urte osoan zehar ontziek nabigatu ahal izan dezaten.

➤ ***Aire-garraioaren hazkundea ingurumenarekin bateratzea.***

Europako Batasunean, trafikoa kudeatzeko sistemak zatikatuegiak daude. Horren ondorioz, hegaldiak atzeratu egiten dira, erregai ugari alferrik galtzen da eta europar konpainien lehiakortasunari kalte egiten dio horrek. Hori dela-eta, beharrezkoa da aire-garraiorako Europa mailako araudia sortzeko proposamen zehatzak egitea.

➤ ***Intermodaltasuna sustatzea.***

Intermodaltasuna funtsezkoa da errepide-garraioa ez den bestelako aukera lehiakorrak garatzeko. Hala ere, gaur egun arte ez da jarduera zehatzik egin, portu handi batzuk trenbide edo kanalekin lotzeaz gain.

➤ ***Europaz Gaindiko Garraio-Sarea egitea.***

Funtsezkoa da Europako Batasunak dagoeneko zehaztutako Europaz gaindiko proiektuak egitea, ardatz handietako pilaketak gutxitu eta ingurumenari egindako kaltea txikiagotzeko.

➤ ***Bide-segurtasuna indartzea.***

Garraioak gero eta arrisku handiagoa du, eta, horren ondorioz, Europako Batasunak bide-segurtasuna handitu nahi du, eta, 2010erako, istripuetako kaltetuen kopurua %50 gutxitu nahi da.

➤ **Garraioa tarifatzeko politika egokia hartzea.**

Garraio-mota bakoitzak sortutako kostuak barneratzean datza.

➤ **Erabiltzaileen eskubide eta betebeharrak aintzat hartzea.**

Europar herritarrek kalitate handiko garraio-zerbitzuak izateko duten eskubidea gauzatu egin behar da, zerbitzu integratuak eta prezio eskuragarriak emanez.

➤ **Hiri barruko kalitadedun garraioa sortzea.**

Garraio- publikoa eta azpiegiturak era egokiagoan erabiltzean datza.

➤ **Teknologia garraio garbi eta eraginkorrak sortzeko erabiltzea.**

Azken urteotan, Europako Batasunak baliabide asko jarri ditu intermodaltasunean, ibilgailu garbietan eta garraiorako aplikazio telematikoen esparruetan, horiei esker ikertzeko eta teknologia-garapena sustatzeko. Hala ere, neurri zehatzak hartu behar dira errepideko garraioa eta itsas garraioa garbiagoak eta seguruagoak izan daitezen.

➤ **Globalizazioaren ondorioak kudeatzea.**

Europako Batasunak mundu osoko garraioan izan nahi du eragina, garapen iraunkorraren aginduak kontuan har ditzan.

➤ **Epe ertainerako eta epe luzerako ingurumen-helburuak finkatzea, garraio-sistema iraunkorra eskuratzeko.**

Garraio-sistema iraunkorra lortzeko neurri eta tresna politikoak behar dira, prozesuari hasiera emateko.

#### 4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren Gidaplana onartu zen. Han, EAEn garraioaren esparruan lortu beharreko helburuez gain, xede horiek lortzeko irizpide orokorrak ere ezarri ziren. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean zehaztutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema era integrean kudeatzea, eta ahaleginak egitea gaien nahiz pertsonen mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideen arabera garatzeko. Garraio iraunkorra aipatzean esan nahi da trenbide-sistemaren aldeko politikei

lehentasuna emango zaiela, trenbide-sistema berrituko dela eta baita itsas garraioaren aldeko politikak bultzatuko direla ere.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, bakoitza behar bezala mugatuta dago, baina hor aipatzen diren estrategiek helburu bat baino gehiago lortzeko balio dute.

## **1. Helburua    Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaera handitzearen arteko lortura desegitea**

Helburu orokorra Europako Batasunaren Garraioari buruzko Liburu Zurian dago jasota. Barne Produktu Gordinaren eta Garraioaren hazkundearen arteko lotura desegitean datza. Garraio iraunkorraren eskariak BPG baino gutxiago hazi behar du.

### **a) *Estrategiak:***

- 1) Iraunkortasunaren kultura sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ikusari nahi zaie mugikortasunaren kontrolik eza gertatu dela lekualdatzeetarako garraio-eskaria izugarri handitu delako eta garraio publikoaren eskaintza oso txikia delako; betiere harreman unibertsalen eta garraio iraunkorraren testuingurua hartuko da aintzat.
- 2) Garraioaren enpresa-sektorea merkataritza-salerosketen eta hartu-eman sozialen globalizaziora egokitzea. Erantzunaren segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna funtsezkoak dira. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartu egingo da, hura kontzentratuz, modernizatuz eta prestakuntza handiagoa emanez.
- 3) "Prebentzio-garraioaren" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatzeak garraio-mota garbienak nahiz lekualdatze zuzenenak aukeratzea esan nahi du, baita behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea ere. Beharrezkoa da antolaketa-sistema berriak ezartzea. Horretarako, beharrezkoak ez diren lekualdatzeak kentzeaz gain, intermodaltasuna eta logistika ere ezarri eta sustatu behar dira.

## **2. Helburua    Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea**

Funtsezko helburua da. Izan ere, helburu hori lortuz gero, mugikortasunari buruzko oinarriko premiak aseko lirateke, bai pertsonenak bai garraiatu beharreko gaienak, etorkizuneko belaunaldiek beren premiak asetzeko ahalmena arriskuan jarri gabe. Horretarako, talde sozial

guztiei irisgarritasun eskuragarria eta eraginkorra eman behar zaie, istripuak ahalik eta gehien gutxituz eta garraio-modu ugari eskainiz, erabiltzaileei hautatzeko eskubidea emanda.

**b) Estrategiak:**

- 1) Mugikortasunaren eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarria ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundera aurrea hartu behar zaio eta haren ondorioak ahalik eta gehien minimizatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta hari erantzuna eman beharrean. Gaur egun garraioa antolatzeko dugun modua aldatu egin behar da; hala, garraioa "aurreikusi eta eman ordez", "aurrea hartu eta kudeatuko da".
- 2) Lurraldeko egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak hobeto banatu eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera hobeto planifikatzea, garraio publikoarekin batera koordinatuta, eskaria askoz ere era eraginkorragoan kudeatzeko.

**3. Helburua**    **Garraio-moten arteko oreka berria bultzatzea**

Garraio-moten arteko oreka handiagoa lortu behar da, trenbide-garraioa eta itsas garraioa bultzatuz. Horretarako, garraio-mota horien kalitatea hobetu behar da, eta, azpiegitura horietan, inbertsioak egin behar dira. Garraio-mota horiek bultzatzeaz gain, errepideko garraioaren kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, garraio-mota horri lotutako ondorio negatiboak aurre egiteko (trafiko-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

**c) Estrategiak:**

- 1) Pertsonen nahiz merkantzien garraioan intermodaltasuna bultzatzea, erabiltzaileak eta zamaketariak garraio-mota iraunkorrenak aukeratu ditzaten. Intermodaltasuna sustatzeko ekimenei laguntza ematea, baita errepide-garraioa ez diren aukera erakargarriak eskaintzea ere, garraio horiek komertzialki bideragarria bihurtzen diren arte. Intermodaltasuna sustatzeko, kontainerrak, zama-unitateak eta garraio-kudeatzailearen lanak bateratu behar dira.
- 2) Lehian dauden garraio-zerbitzuak garraio-zerbitzu osagarri bihurtzea. Horretarako, eskura dauden baliabideak era hoberenean eta eraginkorrean erabiltzeko neurriak hartu behar dira, baliabideak behar bezala aprobetxatzeko; hau da, hainbat garraio-mota lotuz eta erabiltzaileei horiek erabiltzea erraztuz. Hala, zerbitzu bikoitzak ezabatzea lortuko da, eta, horren ondorioz, ekonomikoki aurrezteaz gain, ingurumenari kalte gutxiago egiten zaio.



- 3) Ingurunean kalte gutxien sorrarazten duten garraio-motak sustatzea, bereziki itsas garraioa eta trenbide-garraioa. Trenbide- eta itsaso-azpiegiturei laguntza emateko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarri bihurtzeko.

#### **4. Helburua** Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Euskal Autonomia Erkidegoak kokapen geografiko estrategikoa du, Pirinioetako eremu atlantikoko igarobidean baitago, eta, beraz, Europaz gaindiko garraio-sarean funtsezko kate-maila da. EAEko garraio-politikaren lehentasunetako batek kokapen horri balio handiagoa ematea izan behar luke, ez igaro-trafikoaren kudeatzaile gisa soilik, baizik eta Europako komunikabideen nodoaren kudeatzaile gisa ere.

##### **d) Estrategiak:**

- 1) Akitania-Euskadi Plataforma logistikoa indartzea, garraioa kudeatu, koordinatu eta antolatzeko.
- 2) Garraio-sistema osoei arreta eman eta horiek kudeatzeko moduko Zentro Logistikoak sortzea.

#### **5. Helburua** Garraio iraunkorerrantz

Iraunkortasunean oinarritutako garraio-sistema sortzea da helburu honen xedea; hala, hazkuntza ekonomikoa, mugikortasun-premiak, irisgarritasuna, errentagarritasuna, kalitatea eta segurtasuna kontuan hartuz, ongizate eta osasun publiko handiagoa, ingurumenarekiko errespetu handiagoa, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna bermatuko dira. Hau da, garraioak alderdi sozial, ekonomikoak nahiz ingurumen-alderdiak hartu behar ditu kontuan, gizartea garraioaren erabilera pertsonalari buruz kontzientziazteko, eta, hala, herritar bakoitzak sistema iraunkor baten aldeko ekarpena egin dezan.

##### **e) Estrategiak:**

- 1) Gizartea oro har kontzientziaztea, baina bereziki erakunde eta enpresak, garraio iraunkorra beharrezkoa dela ikus dezaten.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetu eta sustatzea. Bidaiari-garraioko zerbitzu publikoak hobetzea, eta ibilgailu pribatuaren ordez garraio publikoa erabiltzea sustatzeko neurriak hartzea.

- 3) Ibilgailu pribatua era arrazionalagoan erabiltzea sustatzea. Ibilgailu pribatu berean aldi berean hainbat pertsona ibiltzeko neurriak sustatzea, autoa pertsona bakar batek erabili ez dezan; hala, lekualdatze-kopurua gutxitzeaz gain, baliabideak hobeto erabiliko dira.
- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa. Ibilgailu pribatua ez diren garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-sistemen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bitartez.
- 5) Tarifa-politika berria bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, erabiltzaileentzat garraio intermodala askoz ere erakargarriagoa, ekonomikoki eraginkorragoa eta kalitate handiagokoa izan dadin.

#### 4.3. GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNERANTZ DOAN BIDEA

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak, EAEko garraioa antolatzen duen erakundea izanik, Euskal Autonomia Erkidegoan garraioaren esparruan egingo diren jarduera guztiak koherenteak izatea nahi du, gaur hartutako erabakiek etorkizuneko belaunaldietan eragin txarrik izan ez dezaten, eta etorkizunean haien premiei erantzuteko gaitasuna izan dezaten, hori guztia Europako Batasuneko testuinguruan gaudela aintzat hartuta.

Ildo horretan, garraioak, jarduera ekonomiko gisa, iraunkortasunaren kultura eta ingurumenaren aldeko neurriak aplikatzea izan behar ditu oinarri; hala, garraioa, hain jarduera garrantzitsua baita, Garapen Iraunkorreko ereduaren barnean sartuko da.

Euskadin, Garraio-Sistema Iraunkor batek honako baldintza hauek bete beharko lituzke:

- ρ Garraioak BPG baino gutxiago hazi beharko luke, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu handiegiak sortzen baititu.
- ρ Pertsonen nahiz jardueren mugikortasun-eskariari erantzun behar dio, enpresen lehiakortasuna, herritarren bizi-kalitatea, osasun publikoa, gizarte-ongizatea, ekoeraginkortasuna eta ingurumenarekiko errespetua bermatzeko.
- ρ Gizarte-maila eta talde guztientzat, eskuragarria izan behar du; horretarako, eraginkortasunez funtzionatu behar du, istripuak gutxitu eta garraio-mota aukeratzeko askatasuna eman behar da.
- ρ Igorpenak gutxitu dira eta hondakin gutxiago sortu.
- ρ Erregai garbiak erabiltzea sustatu behar du, baliabide berriztaezinen kontsumoa mugatzeko.

- ρ Iraunkortasunean oinarritutako garraio publikoa bermatzen duen lurralde- eta hiri-antolaketa eskuratu behar dira, lurzoruaren erabilera, kanpo-kostuak eta ingurumenean dituen kalteak mugatuz.

Baldintza horiekin guztiekin, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak bermatzen du iraunkortasunari buruzko baldintza hauek errespetatzen dituzten azpiegitura eta zerbitzuak sortuko direla.

ρ *Balioen esparruan:*

- EAEko garraioaren iraunkortasunarekin zerikusia duten balio eta printzipioetan oinarritutako jardueren alde egitea.
- Lortu beharreko helburuak lortzeko egindako aurrerapenak publikoki azaltzea.

ρ *Esparru orokorrean:*

- Iraunkortasuna ingurumen -, gizarte- eta ekonomia- esparruetan finkatzeko konpromisoa hartzea.

ρ *Ingurumena babesteko esparruan:*

- Ingurumen-bermeak azpiegiturak eraikitzean eta zerbitzuak ematean ere aplikatzea.
- Ingurumena babesteko neurriak eraikitako azpiegituraren bizitza-zikloaren arabera aplikatzea, ingurumenean sor daitezkeen eragin negatiboak gutxitzeko.

ρ *Esparru sozioekonomikoan:*

- Baliabideak euskal gizartearen garapen sozial eta ekonomikorako era aktiboan erabiltzea, zuzeneko inbertsioak, diru-laguntzak edo politikak aplikatuz, bai departamentuen artean bai erakundeen artean, lurralde-sistema iraunkorra sortzeko.
- EAEko herritar guztiei irisgarritasun unibertsalaren eskubidea bermatzea.
- Bizi-kalitatea hobetzen laguntzea, lanaren eta bizitza sozialaren arteko oreka hobetuz.

ρ *Eragileekiko konpromisoaren esparruan:*

- Euskadin garraio iraunkorra eskuratzeko estrategiak garatzerako orduan, erakundeen laguntzaileekin batera lan egitea, baita enpresa-laguntzaileekin eta profesionalekin batera ere.
- Eragile sozialen arteko harreman- eta lankidetzeta-bideak ezartzea, elkar ulertzea eta kooperazioa sustatzeko.

Datozen urteotan, EAEko garraio-politikako irizpide nagusia iraunkortasuna izango da. Irizpide horren inguruan zehaztu dira Garraio Iraunkorraren Gidaplanekeo xede eta estrategiak. Plan hori ere kontuan hartu beharko da garraio-esparruan egin beharreko edozein jardueratan.

#### 4.4. 2006KO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak **plangintza programatu bat** ezarri du, Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutako helburuak lortzeko. Jarduera-plangintza hori 2003-2012 artean garatuko da, eta jarduera bakoitza egiteko epearen xehetasun guztiak jasoko dira.

Plangintza programatu horren egutegia oinarritzat hartuta, 2006an, aurrerakuntzak egin dira aipatutako Planean xedatutako helburuak lortzeko, eta, han, zehaztutako jarduerari ekin zaie edo horietan lanean jarraipena da. Hala, 2006an, normalizazioaren, plangintzaren, antolakuntzaren, koordinazioaren eta azpiegituren inguruko jarduez gain, aipagarria da **Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA)** lanean jarraitu duela, eta 2006ko abenduaren 18an erakundearen antolakuntza-egitura eta urteko jarduera-plana finkatu zirela osoko bilkuran. Halaber, Gipuzkoako Garraio Agintaritza eratzeko gestioekin ere jarraitu da. Bestalde, honako hauek ere martxan jarri dira: Euskadiko Garraioaren Behatokiak (EUSGABE), Garraioari buruzko Informazio Sistema, Kalitatearen Kudeaketa Plana, Webgunea, Garraioaren panoramikari buruzko txostena eta etorkizunerako hainbat ikerketa.

**Plangintzari** dagokionez, hainbat ekimen gauzatu dira, esaterako:

- Euskadiko Sare Intermodal eta logistikoari buruzko Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana.
- EAEko errepide bidezko garraioaren ikuskapena kudeatzeko plana.
- Garraioaren Irigarritasuna Sustatzeko Plana; osatu ondoren, eskumena duten hainbat administrazioari azaldu zaie.
- Bilboko eta Gasteizko aireportuak sustatzeko sozietateen bitartez, EAEko aireportuak bultzatzea; baita Hondarribiako aireportua sustatzeko sozietatea, "Ortizibia" izenekoa, sortzea ere.
- EAEko mugikortasunari buruzko ikerketa eguneratzeari ekin zaio, baita garraioaren eskariari buruzko irudia ere.
- EAEko bizikleta-bideen eraikitze-lanak enkantera ateratzeko baldintzen eta ezaugarrien pleguak idatzi dira.

**Antolaketari** dagokionez, 2006an:

- Kable bidezko garraioari eta Trenbidearen Sektoreari buruzko legeak egiteko pleguak idatzi dira.
- Martxoaren 18ko 4/2004 Legearen Erregelamenduaren zirriborroa idatzi da, bidaiarien errepideko garraioari buruzkoa.
- Azkenik EAEko garraio-sektorea modernizatu eta hari laguntza emateko aginduak eman dira.
- Jarduera uzteko laguntzak eman dira.
- Enpresak biltzeko laguntzak eman dira.
- Elkartegintza sustatu da.
- Kokapen- eta kontrol-elementuak aplikatzeko laguntzak eman dira (taxiak).
- Kalitate- eta ingurumen-sistemak aplikatzeko laguntzak eman dira.
- Teknologia berriak aplikatzeko laguntzak eman dira.
- Garraio Zuzendaritzako prestakuntzarako bekak eman dira.
- Horrez gain, tarifak erregulatzeko erabakiak ere hartu dira:
- Bidaiarien Herri Barruko eta Herriarteko Garraio Publikoko erabilera orokorreko zerbitzu erregularreko edo erabilera bereziko tarifak, 2006ko martxoaren 17ko Agindua, eta zerbitzu bereziko tarifak, 2006ko abenduaren 18ko Agindua.
- Turismoa egiteko ibilgailuetarako Bidaiarien Herriarteko garraio publikoko tarifak, 2006ko abenduaren 18ko Agindua.
- Kable bidezko garraioko tarifak, 2006ko urtarrilaren 11ko, martxoaren 1eko eta abenduaren 4ko Aginduak.

Eraginkortasunaren inguruko ikuspuntuaren arabera, 2006an, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak egindako jarduera garrantzitsuenak honela sailkatzen dira Garraio Iraunkorraren Gidaplanak zehaztutako 5 helburuen barnean:

## **1. Helburua    Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaeraren hazkundearen arteko lortura desegitea**

### **ρ    Garraio-Sektorea Modernizatzeko Programa**

- 2006an Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako jarduerak egin dira, eta bidaiarien nahiz merkantzien garraio-sektorean, jarduera uzteko, enpresak biltzeko eta elkartegintza sustatzeko jarduerak egin dira.
- Turismo-autoen bidaiari-garraio publikoaren sektorean, modernizazio-programak egin dira, kokapen-, kontrol- eta jarraipen-sistemak aplikatzeko.

- Merkantzien garraio-sektorean, teknologia berriak aplikatu dira, besteak beste, kokapen- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak, eta takografo digitala.
- Itsas garraioaren sektorean, Bilboko Portuko Ordezkaritzak lanean jarraitu du portuaren lehiakortasuna hobetzeko. Horrez gain, portuko jardueren segurtasuna handitzeko jarduerak egin dituzte, esaterako bobinak garraiatzeko aholku-liburuxka bat eta abar.
- EAEren esku dauden lau igogailuak hobetu eta modernizatzeko ikerketak egin dira: Arangotikoa, La Salvekoa, Solokoetxekoa eta Begoñakoa.

#### ρ **Prestakuntza bultzatu eta sustatzea**

- Foru Aldundien eta Erakundeen laguntzarekin batera, irakasleak prestatzeko ikastaroak koordinatu dira.
- Sektoreari beharrezko prestakuntza emateko, Logistikako Euskal Erakundeari diru-laguntzak eman zaizkio.
- Gai arriskutsuen ibilbideen mapa eguneratu da, baita Eusko Jaurlaritzaren webgunea ere, Salgai Arriskutsuen Nazioarteko Errepide Garraioari buruzko Europar Akordioa (ADR)ren inguruko xehetasunak emateko.
- Sektorearen kalitatea eta profesionaltasuna handitzeko bost prestakuntza-beka eman dira.

Garraioari buruzko jardunaldiak, hitzaldiak eta batzarrak, esaterako, takografo digitalaren aplikazioari buruzkoa

- Segurtasun-kontseilari izateko bi azterketa-deialdi egin dira, bai titulua eskuratzeko, baita berritzeko ere.
- Garraiolari izateko gaitasun profesionalaren titulua ateratzeko deialdi bat egin da; tituluen eskariak izapidetu dira, eta tituluak entregatu egin dira.

#### ρ **Araudiak betetzen diren berrikustea**

- Bide-azpiegituren planifikatzeko eta sustatzeko lan nagusia zera zen: Euskal Herriko Errepideen Egitasmo orokorra egitea (1999ko ekainaren 8ko Dekretuaren bidez onartu zen), egitasmo horren jarraipena egitea, eta Egitasmoko Lege erregulatzailan zehaztutakoa aintzat hartuta, araudi teknikoaren arabera eguneratzeak egitea. Bigarren aldaketa, Egitasmoaren sareko katalogoari buruzkoa, urriaren 4ko 5/2002 Legearen bidez onartu zuen Eusko Legebiltzarrak. 2003ko ekitaldian, Errepideen Egitasmo Orokorraren berrikuspena (2005-2016) idazten hasi zen. 2006an, lan horrekin jarraitu dute,

eta Egitasmoaren lege erregulatzailerak aldatu egingo da, Egitasmoaren sareko katalogoa eta Errepideen izenak aldatzeko.

- Errepideen egitasmo nahiz proiektuen araudi teknikoak berrikusteko ikerketak egiten jarraitu da.
- Ingurumenaren araudiaren fase berriaren barnean, errepideen ingurumen-diseinuetarako aholku-lanak idatzita daude dagoeneko.
- Xedapen teknikoak idatzi ondoren, eta errepideko zorurako agregatu gisa labe elektrikoko altzairu-fabrikako zepa erabiltzeko entsegu-plana diseinatu ondoren, bide-zati batzuk egin dira Bizkaian. Gipuzkoan, berriz, bide-zatiak ia amaituta daude, eta, bi urtez, behaketa egingo zaie.
- Foru Aldundiek errepidetako tuneletako segurtasunaren araudia koordinatzeko oinarriak ezarri dira, Europako Batasuneko zuzentarauaren ondorioz.

ρ **Kalitatea eta ingurumena**

- Kalitate-Plana osatu da, baita merkantzien nahiz bidaiarien garraio-sektorean kalitate- eta ingurumen-sistemak aplikatzeko laguntza-programa bat ere.

## **2. Helburua    Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea**

Helburu horren testuinguruan, Sailak etorkizuneko jarduerak zehazteaz gain, datozen urteotan gauzatuko diren jarduerekin zerikusia duten oinarriak ezarri ditu.

Ilido horretan, honako hauek izan dira 2006an egindako jarduerak zehatzak:

### ➤ **Garraio-Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)**

- 2006an, Logistika eta Garraioaren Klusterrak (sektorea hobetzeko hainbat erakunde biltzen ditu) Garraio-Sistema Adimendunak bultzatu, sustatu eta garatu ditu.
- ERTICO europar erakundeak ere Garraio-Sistema eta Zerbitzu Adimendunak sustatzeko lan egin du.

ρ ITS-moten arabera, honako hauek bereiz daitezke:

- Ibilgailu pribatuetarako ITSak, esaterako: Trafikoari buruzko informazio-sistemak, Audio-Igorpen Digitala (DAB), Hari gabeko Aplikazioen Protokolo Zerbitzuak (WAP), Trafiko Mezuen Kanala (TMC), Ibilgailu barneko Nabigazio-Sistema, Mapa Digitalak, Abiadura eta Distantzia kontrolatzeko sistemak, talken prebentziorako eta haien berri emateko sistemak eta abar.

- Garraio publikorako ITSak, esaterako: Bidaiarientzako informazio-sistemak, Ibilgailuak automatikoki aurkitzeko sistemak (AVL), *E-ticketing* eta abar.
- Merkataritza-ibilgailuetarako ITSak, esaterako: Flotaren jarraipena, flotaren kudeaketa, merkantzien kudeaketa, takografo digitala eta abar.
- Azpiegituretarako ITSak, esaterako: Zirkulazioa Kudeatzeko Zentroak, Mezu Aldakorretarako Panelak, istripuen eta tunelen kudeaketarako sistemak, bidesari elektronikoak, trafikoa zaintzeko sistema, polizia-kontrol finkoa eta mugikorra.

### **3. Helburua    Garraio-moten arteko oreka berria bultzatzea**

Garraio Iraunkorreko Gidaplaneko hirugarren helburuak garraio-mota guztien arteko oreka ezarri nahi du. Horretarako, trenbidea eta itsas garraioa sustatu eta bultzatu behar dira, baita horien arteko loturak ere, garraio iraunkorragoa lortzeko.

Ilido horretan, 2006an, honako jarduera zehatz hauek egin dira:

ρ ***Sare Intermodal eta logistikoari buruzko Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana***

ρ 2006an, EAEko Sare Intermodal eta Logistikoari buruzko Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana (SILLAAP) bideratzen jarraitu da, hasierako onarpena emateko.

ρ Intermodaltasuna indartzea da plan horren helburua, eta, garraio-motaz aldatzeko zentroetarako (bidaiariak) eta logistika-jardueretarako zentroetarako (gaiak), proposamen orokorra aurkezten du; horrek bidaiari- eta gai-garraioaren premia zehatzekiko koherentzia mantentzen du, betiere sare intermodal logistiko iraunkorra, eraginkorra eta sozialki orekatua aintzat hartuta.

ρ Plan horretan zehaztutako helburuak hauek dira:

- Bidaiarien garraio-moten arteko sare intermodalen nodoen motak zehaztea (aipagarriak dira zentro intermodal handiak, aldirietako, eskualdeko eta ibilbide luzeko esparruetako mugikortasunari erantzuteko; trenbide-aldageltokiak eta trenbide-ibilgailu pribatu-autobus aldageltokiak) baita horretarako mugatutako lurzoruan egin beharreko jarduera logistikoak ere: penintsulako eta nazioarteko banaketarako zentro logistiko handia, portuetako eta aireportuetako jarduera logistikorako eremuak (ZAL), logistikari laguntzeko zentroak (logistikari laguntza emateko instalazioak izango dituzte), eta plataforma intermodala jartzeko eremuak (trenbide-errepide eta trenbide-trenbide arteko intermodaltasuna bermatzeko).
- Nodo horietarako kokapen onenak zehaztea.



- Kokapen horien azalera eta ezaugarriak balioestea.
- Dagoeneko hitzartutako nodoetarako kokapen-aukerak zehaztea.

## ρ **Trenbidea sustatzea**

### <EuskoTren XXI Plana>

- Bilbo-Donostia linean, trenbidea bitan banatzen ari dira Zornotza-Traña (Abadiño) arteko zatian. Horrez gain, Durangon, trena lurperatzen ari dira, eta 1. zatiko (Iurreta-Durango) eta 2. zatiko (Durango-Traña) lanak egiten ari dira. Zornotza eta Euba arteko tarteak ere bitan banatzen ari dira, eta Lebarioko lursailean garajeak eta lantegiak egiten ari dira.
- Lebarioko trenbide-lantegi berriak egiten ari dira, gaur egun Durangon daudenak ordeztuko, lanak amaitzean desagertu egingo baitira. Horrez gain, libre geratuko den lursailean, bulego berriak, ondoan parke publikoa eta etxeak egiteko oinarritzko proiektua egiten hasi dira.
- EuskoTrenek ustiatutako sarean egin nahi diren ibilbide berrien proiektuak, besteak beste, Artxandako tunela eta Fanderiako (Erreterria) geltoki berriko bikoizketa, jendaurrean azaldu dira.

### <Tranbia-programa>

- Bilboko tranbiaren Basurto eta Errekalde arteko zatia jendaurrean azaldu da, baita Gasteizko tranbiaren Abetxukoko sarbidea ere. Bi proposamen horiek ingurumeneari izango duten eraginari buruzko txostenaren zain daude, aurrerago gauzatu daitezkeen.
- Debagoieneko tranbiaren ibilbidea aldatu egin da Aretxabaleta eta Bergara artean.
- Gasteizko hiru tranbia-zatietatik, bi egiteko lanak hasi dira.

### <Euskal Trenbide Sare Berria>

- Ekonomia eta Ogasun Ministerioak, Sustapen Ministerioak, Trenbide-Azpiegituretako Administrariak (ADIF) eta Eusko Jaurlaritzak hitzarmena sinatu dute, Estatuko Administrazio Orokorren, EAEko Administrazioaren eta ADIFen arteko lankidetzaren oinarriak ezartzeko; "Euskal Y"-ren eraginkortasuna bermatzeko jarduerak zehaztu nahi dira.
- Sustapen Ministerioak, Trenbide-Azpiegituren Administrariak (ADIF) eta Eusko Jaurlaritzak hitzarmena sinatu dute. Han, Sustapen Ministerioak eta ADIFek

EAEko Administrazioaren esku uzten dute "Euskal Y"ren Gipuzkoako bidea eraikitzea.

#### <Trenbide-pasaguneak kentzea>

- Lemoan eta Ermuan, trenbide-pasaguneak kentzeko lanekin jarraitu da.
- Zamudion, Ugaldeguren III trenbide gaineko pasagunea inauguratu da.
- Eibarren, Txarakoako trenbide-pasagunea eta Aia-Oriokoa kentzeko proiektuak idatzi dira.

#### <Bilboko Metropoli-Trenbidea>

- Bilboko Metropoli-Trenbideko 2. linean, Etxebarri-Ariz-en eta Arizko garajeen arteko tarteak ireki dira, eta, Sestao-Portugalete arteko zatietan, lanean jarraitzen dute.
- Portugalete-Santurtzi arteko tartean, eraikitze-lanetan hasi dira.
- Ariz-Basauri arteko tarteko lanak esleitu egin dira.
- Maidagango lurperatzeari eta Ibarbengoako geltoki berriari buruzko proiektuak jendaurrean azaldu dira, baita Kabiezeseko (Santurtzi) ibilbide-aldaketa eta Mamarigako sarbide berriari buruzkoa ere.
- Bilboko Metropoli-Trenbidea finantzatzeko, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Finantza-Planean oinarrituz, aipatutako erakundeak Sociedad Metro Bilbao S.A.ri egindako ekarpenak aipatzen dira. Horri esker, Bizkaiko Garraio Partzuergoari beste diru-laguntza bat eman zaio, 42.070.000 eurokoa, Bizkaiko Foru Aldundiak emandako diru-kopuru bera.

#### <Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS-RFV)>

- Autonomia Erkidegoko trenbide-azpiegituraren kudeaketa- eta ustiapen-eredu berria martxan jartzen jarraitu da. Hori dela-eta, 2006ko uztailaren 1etik aurrera, Euskal Trenbide Sareak (ETS) bere gain hartu zituen ordura arte Eusko Trenbideak S.A. sozietate publikoak zituen funtzioak.
- Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuko erakunde publikoa maiatzaren 21eko 6/2004 Legearen bitartez sortu zen. Erakunde horren bitartez, Bilboko Metropoli-trenbideko eraikitze- eta hornitze-proiektuak kudeatu dira, baita Bilboko metrok Bilboko Metropoli-trenbideko zuzendaritza, ikuskaritza nahiz lanen eta instalazioen kontrol teknikoa ere.

- 2006ko irailean, Euskal Trenbide Sarearen esku utzi zen EAeko tranbia-programaren zati baten kudeaketa.

ρ **Intermodaltasuna eta elkarreragingarritasuna**

- Sektorre logistikoa indartu egin da, garraio- eta logistika-zentroak kudeatzeko sozietateetan parte hartuz: Aparkabisa, Gasteizko Garraio-Zentroa, Zaisa eta Arasur.

#### **4. Helburua Euskadik European duen kokapen estrategikoa indartzea**

ρ **Euskadik European duen kokapen estrategikoa indartzea**

- Euskadik European duen kokapen estrategikoa indartu da, Interes Ekonomikoko Europako Elkarteko Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoaren lanaren bitartez.
- Abenduaren 14an eta 15ean, Donostian, "Atlantic Logistic Forum"a egin zen, Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoak antolatua.
- Halaber, Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa beste foro batzuetan ere egon da, bai Espainian bai nazioartean (Bartzelona, Paris, Akitania, Poitiers, Donostia, Madril, Bilbo, Santander eta abar).
- Arku Atlantikoko batzordean parte hartu du (Europako Batasuneko Eskualdeen Batzordearen barnean), Europako beste eskualde batzuekin politika komunak bultzatzeko. Ildo horretan, Garraio-Zuzendaritzak bultzatu eta kudeatzen du Arku Atlantikoko garraio-taldea. Hori dela-eta, hainbat bilera egin dira: apirilaren 28an Santanderren, irailaren 20an Poitiersen eta abenduaren 21ean Bilbon.

ρ **EA Eren eskumena da portuetan azpiegiturak berritu eta mantentzeko inbertsioak egitea**

- Donostiako portua: Hegoaldeko kaiko eta goiko kaiko zolaketa eta urbanizazioa amaitu dira. Horrekin, portuko egokitzapen-lan gehienak (3.600 m<sup>2</sup>) amaitu dira.
- Elantxobeko portua: Portuko arrapalako eremuan, kaia 10 metro zabalduta, eta, hala, 63 metroko kairatze-leku berria sortu da.
- Orioko portua: Arrantza-ontzietarako ainguratoki berria egin da.
- Getariako portua: Portuko saneamendu-sistema erabat berritu da, eta kai-muturrari atxikitako kai berria egiten hasi dira; hala, etorkizunean, portuaren tamaina handitu egingo da.

- Mutrikuko portua: 433 metro luzerako kai-mutur edo dike berria egiteko lanak egiten ari dira. Han, olatuen energia bidez energia berriztagarria sortzeko lantegi bat kokatuko da.
- Hondarribiko portua: Kai-muturrari atxikitako kai berria egiten hasi dira, portuaren edukiera handitzeko.
- Orioko eta Bermeoko portuak dragatu egin dituzte, dauden bezala mantentzeko.
- Jaizkibia S.A. sozietate publikoa sortu da, Pasaia badiaren, Jaizkibelgo igarobidearen eta Bidasoa Behearen berriztapena kudeatzeko. Sozietateak lau milioi euroko kapitala du. Kapital hori Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Espainiako Gobernuak eta inguruko udaletxeek jarri dute, zati berdinetan.
- 2006ko ekitaldian, Ondarroarekin eta Bermeoko Segurtasun-Zerbitzuarekin hitzartutako kontratuak mantendu dira, eta Donostiako portuko zerbitzua (bi zinpeko zaintzaile) ere luzatu egin da.
- EAEko portuetako garbiketa-lanei dagokienez, Gipuzkoan, lurreko eta uretako garbiketa-zerbitzuak kontratatuta daude. Bizkaian, berriz, alde batetik, Ondarroako, Lekeitioko, Eako eta Elantxobeko portuetako zerbitzuak daude kontratatuta; eta, beste espediente batean, Mundakako, Bermeoko, Armintzako eta Plentziako portuetako garbiketa-zerbitzuak. Azken horiek 2007ko urtarrilean amaitzen dira, baina luzatzeko izapideei ekin zaie.

#### ρ **Itsas kirolen sustapena**

- 2006an, Bermeoko Portu Zaharreko dartsena berritu da. Horrekin batera, kai berriak egin dira; dartsenaren perimetroa handitu egin da; urbanizatu egin da, baita dragatu ere. 500 ontzitarako pantalanak ezarri dira.
- Orioko itsasadarrean, itsas kiroletarako dartsena berria amaitu da azkenean. Ur gaineko pantalanen bitartez, 300 ontzitarako lekua dago, eta itsaso kiroletarako behar diren zerbitzuak emateko erabat hornituta dago.
- Ondarroako portuan Artibai itsasadarreko ezkerreko ibaiertzean ontziak porturatzeko lanak esleitu dira. Zubien artean, 400 metro inguruko kai bertikala egingo da, eta kai horri 144 ontzientzako pantalana atxikiko zaio.
- Debako itsas kiroletarako dartsenan, zerbitzu gehigarrietarako eraikin bat egiten hasi dira (biltegia, bulegoak, zerbitzuak...).

## 5. Helburua    **Garraio iraunkorrerantz**

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak, garraio iraunkorra lortzeko, hainbat bide ireki ditu, baina, batez ere, etorkizunean helburu hori lortzen laguntzeko jardueren oinarriak ezarri ditu.

### ρ ***Mugikortasun Iraunkorreko Planak***

Mugikortasun Iraunkorreko Planak egiteko, bost hitzarmen sinatu dira Gipuzkoako eskualdeekin. Mugikortasun Iraunkorreko Planen ondorioz jarduera-planak ezarriko dira, eta eskualde horiek plan horietan hartuko dute parte, beren eskualdean garraio bide iraunkorragoen erabilera sustatu eta mugikortasun-premiak gutxitzeko.

### ρ ***“Autorik gabeko eguna”***

2006an, aurreko urteetan bezala, “Autorik gabeko eguna” antolatu zen, ibilgailu pribatua era irrazionalean erabiltzen dugula ikusi eta garraio-publikoaren erabilera sustatzeko. Ekimen horretan, EAEko udalerririk askok parte hartzen dute, bai banaka baita eskualde edo mankomunitateetan ere. 2006an, guztira, EAEko 83 udalerririk parte hartu zuten egun horretan. Udalerririk horietako gehienek Mugikortasun Iraunkorraren Europako Astea hartu zuten parte.

### ρ ***“Mugikortasunari buruzko Hiritarren topaketa”***

2006ko azaroaren 10ean, Mugikortasunari buruzko V. Hiritarren topaketa egin da, Bilboko Euskalduna jauregian, “XXI. mendeko hirietako mugikortasuna” lelopean. Topaketa Bilboko Udaleko Zirkulazio eta Garraio Sailak eta RAC Vasco-Navarrok antolatu dute, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailaren, Herrizaingo Sailaren eta Bizkaiko Garraio Partzuergoaren laguntzarekin. Hiriaren kontzeptua eta haren mugikortasuna aztertzea da topaketa horren helburua, hirigunetan bizi eta han lan egiten duten herritarren ikuspuntutik abiatuta. 2006an, 100 unibertsitate-adituk eta hainbat hiritako mugikortasun-arduradunek hartu dute parte.