



# Euskadiko Garraioaren Panoramika

EUSKO JAURLARITZA

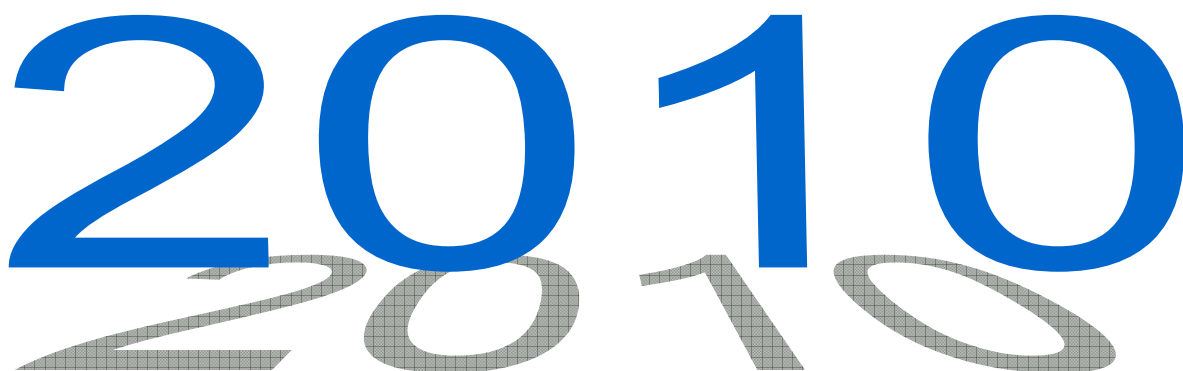


GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI  
LAN ETA GARRAIO  
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,  
OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTE

# 2010

The year "2010" is displayed in a large, bold, blue font. Below the main text, a faint, grey, grid-patterned version of the same year "2010" is visible, creating a layered effect.

**ikei** k Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailerako egindako dokumentua.

Gainbegiratzeko eta zuzentze-lanak: Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE

2011ko edizioa.

Lege-gordailua: VI-0334/12



Hau eta beste ikerlan eta txosten batzuk Eusko Jaurlaritzaren webean argitaratuta daude, EUSGABEn (Euskadiko Garraio Behatokia):  
[www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/)



Egoera ekonomikoak, oro har, hobera egin du 2010ean, hobekuntza txikia izan den arren. Egoera horretan, garraio-sektoreak eta mugikortasunak bilakaera desberdina izan dute.

Oraindik bide luzea dago egiteko, portu- eta trenbide-garraioa indar dadin salgaiak garraiatzeko aukera gisa, eta garraio-moduek ahalik eta oreka onena izan dezaten. Hala ere, nabarmentzekoa da azken urteotako joerari buelta eman zaiola; zehazki, salgai gutxiago garraiatu da, oro har, errepidez, eta trenez eta itsasoz mugitutako tona-kopurua gehitu da, bai eta airez garraiatutakoaren kopurua ere.

2010ean, 2009an ez bezala, egoera ekonomikoak eragin gogorragoa izan du tokiko edo eskualdeko salgaien mugimenduetan. Nazioarteko salgai-mugimenduek, ordea, gora egin dute, baita errepide-garraioan ere.

Dena den, EAEko garraio-sektoreak indarrean eutsi dio enpleguari dagokionez, nahiz eta pisu txikiagoa izan duen sektoreak sortutako aberastasuna kontuan hartuz gero.

EAEko administrazioek garraio-azpiegiturak eta zerbitzuak hobetu dituzte. Gutxi batzuk aipatzekotan, honako hauek nabarmen daitezke, etorkizunean izango duten garrantziagatik: euskal Y egiteko lanak asko aurreratu dira (2010ean, Gasteiz eta Bilbo arteko trenbidearen %60 obretan zegoen; eta, Gipuzkoako tartean, zazpi tarte gauzatze-fasean zeuden), eta Donostiako bigarren ingurabidea eta Bizkaiko metropoli hegoaldeko saihebidia inauguratu dira. Halaber, aipatzekoak dira Eusko Jaurlaritzaren asmo handiko azpiegitura-proiektuak, pertsonen eta salgaien mugikortasuna iraunkorragoa izatea helburu dutenak; besteak beste: Donostialdeko metroa, Euskotrenen gaur egungo saretik abiatuta; Leioako tranbia; eta Jundizeko eta Lezo-Gaintxurizketako plataforma multimodalak.

Era berean, garrantzitsua da nabarmentzea garraio publikoaren erabilera gehitu dela; zehazki, 2010ean, %0,8 gehitu da autobus eta trenbide-garraioaren erabilera. Gehikuntza hori, txikia izan arren, garrantzitsua da, administrazioa ahalegin handia egiten ari baita garraio publikoaren arloan.

Eskerrak eman nahi dizkiegu, ekarpenak eginez, garraioaren panoramikari buruzko txosten hau egiten lagundu diguten administrazio eta erakunde guztiei. Hain zuzen ere, administrazio eta erakunde horientzat guztientzat egin dugu lan hau, bereziki, EAEko garraioaren eta mugikortasunaren bilakaera ezagutzeko aukera emango duena.

Norberak dituen erantzukizunetatik haratago, gure helburuak, oro har, honako hauek izan behar dira: herritar guztien irisgarritasuna hobetzeko ahalegina egitea, guztiok batera eta era koordinatuan; garraioaren sektorea gara dadin laguntzea; pertsonen mugikortasun-ereduak aldatzea, eredu iraunkoragoetarantz; bidea ematea sistema bideragarri izan dadin ekonomiaren ikuspegitik, garraioaren arloko baliabide publikoak era egokian kudeatzetik abiatuz; eta salgaien garraioa modu iraunkorago batean antolatzea.

Iñaki Arriola López  
Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioeko sailburua



## AURKIBIDEA

### Orrialdea

<b>0. EGINDAKOAREN LABURPENA .....</b>	<b>1</b>
<b>1. ESPARRU OROKORRA.....</b>	<b>10</b>
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE .....	11
1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak .....	12
1.1.2. Garraio-sektorea EAEn .....	14
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak .....	15
b) Prezioen bilakaera .....	21
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2010EAN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK.....	23
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak.....	23
a) Zuzentarauak.....	23
b) Erregelamenduak .....	24
1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak .....	26
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak .....	27
<b>2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2010EAN .....</b>	<b>29</b>
2.1. GARRAIO-ESKAINTZA .....	30
2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak .....	31
a) Errepide-garraioa.....	31
b) Trenbide-garraioa .....	37
c) Aire-garraioa .....	48
d) Itsas garraioa .....	50
e) Kable bidezko garraioa .....	52
f) Bizikleta .....	53
g) Logistika-zentroak.....	54
h) Geltoki intermodalak.....	58
2.2. GARRAIO-ESKARIA .....	59
2.2.1. Pertsonen mugikortasuna .....	59
a) Errepide-garraioa.....	64
b) Trenbide-garraioa .....	69
c) Aire-garraioa .....	73
d) Itsas garraioa .....	77
e) Kable bidezko garraioa .....	78
f) Beste batzuk.....	79
2.2.2. Salgaien garraioa.....	80
a) Garraioa, oro har .....	80
b) Errepide-garraioa.....	82
c) Trenbide-garraioa .....	85
d) Aire-garraioa .....	90
e) Itsas garraioa .....	93
<b>3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK .....</b>	<b>102</b>
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK.....	103



3.1.1.	Istripuak .....	104
3.1.2.	Bideko pilaketak .....	108
3.1.3.	Ingurumena .....	112
	a) Zarata .....	112
	b) Klima-aldaketa .....	113
	c) Energia-kontsumoa .....	118
	d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk .....	122
3.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK ETA ERRONKAK .....	124
<b>4.</b>	<b>GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2010EKO JARDUERAK .....</b>	<b>128</b>
4.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK .....	129
4.2.	EAE-KO GARRAIO-POLITIKEN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK .....	134
4.2.1.	Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana .....	134
	1. helburua: garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea .....	134
	2. helburua: irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea .....	135
	3. helburua: garraio-moduen artean oreka berri bat bultzatzea .....	135
	4. helburua: EAEk Europan duen kokapen estrategikoa indartzea .....	136
	5. helburua: garraio iraunkorraren bidetik .....	136
4.2.2.	Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Euskadi 2020 .....	137
	1. estrategia. Bidaiarien mugikortasunerako sare-plan integratu bat gauzatzea, erreferentzia gisa trena hartuta .....	138
	2. estrategia. Sistema logistikoa integratu bat sustatzea, EAEk Europan duen kokagunea (Atlantikoko korridorea) indartzeko eta salgaiak eskualdeen artean banatzeko modua hobetzeko. ....	138
	3. estrategia. Modu iraunkorrenak bultzatzea eta ibilgailuaren erabilera indibiduala alboratzea .....	139
	4. estrategia. Ibilgailu pribatuaren eta energia-iturri iraunkorragoen erabilera eraginkorra bultzatzea .....	139
	5. estrategia. I+G+b jarduerak bultzatzea mugikortasun-sistemaren (ITS) arloan .....	139
	6. estrategia. Irisgarritasuna, segurtasuna eta erosotasuna bultzatzea joan-etorrietan .....	139
4.3.	GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA .....	139
4.4.	2010EKO JARDUERAK .....	140
<b>5.</b>	<b>EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK .....</b>	<b>148</b>
5.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK .....	149
5.2.	ADIERAZLE SOZIALAK .....	150
5.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK .....	151
<b>6.</b>	<b>ESTATISTIKAKO ERANSKINA .....</b>	<b>152</b>
6.1.	ESPARRU OROKORRA .....	153
	6.1.1. Establezimendu-kopurua .....	153
	6.1.2. Enplegua .....	165



6.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak).....	177
6.2.	ERANSKINA: GARRAIO-ESKAITZA ETA -ESKARIA.....	183
6.2.1.	Garraio-eskaitza.....	183
6.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria.....	192
	a) Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak.....	192
	b) Errepide-garraioa.....	194
	c) Trenbide-garraioa.....	196
	d) Aire-garraioa.....	202
	e) Itsas garraioa.....	203
6.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria.....	204
	a) Errepide-garraioa.....	204
	b) Trenbide-garraioa.....	205
	c) Aire-garraioa.....	206
	d) Itsas garraioa.....	207
6.3.	GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA.....	211
6.3.1.	Istripuak.....	211
6.3.2.	Energia-kontsumoa.....	214
<b>7.</b>	<b>BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK.....</b>	<b>215</b>
7.1.	ITURRIAK.....	216
7.2.	BIBLIOGRAFIA.....	219



## TAULEN AURKIBIDEA

### Orrialdea

1.1 taula.	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an, azpisektoreka. JESN-1993 (1. berrik.) eta JESN-2009 sailkapenen arteko alderaketa .....	17
1.2 taula.	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an eta 2010ean, azpisektoreka.....	18
1.3 taula.	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2010ean, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera .....	20
1.4 taula.	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2008 eta 2010 artean .....	21
1.5 taula.	EAEko KPI 2010ean, taldeka.....	21
1.6 taula.	EAEko industria-prezioen indizea 2010ean, jarduera-adarren arabera .....	22
2.1 taula.	EAEko garraio-sistema .....	30
2.2 taula.	EAEko errepide-sarea 2010ean, errepide-motaren arabera .....	32
2.3 taula.	Errepide-sarearen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2010ean .....	33
2.4 taula.	Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2010ean .....	35
2.5 taula.	EAEko ibilgailuen kopurua 2010ean .....	36
2.6 taula.	Motorizazio-indizea Europan, 2008an eta 2009an <sup>1</sup> .....	37
2.7 taula.	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2010ean .....	38
2.8 taula.	ADIFen eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak .....	39
2.9 taula.	FEVEren eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	41
2.10 taula.	Gaur egun EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak .....	42
2.11 taula.	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak .....	44
2.12 taula.	EuskoTrenen eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak.....	46
2.13 taula.	Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa <sup>1</sup> 1995 eta 2010 artean .....	49
2.14 taula.	Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2010 artean .....	50
2.15 taula.	Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008 eta 2010 artean .....	51
2.16 taula.	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.....	52
2.17 taula.	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2010ean .....	53
2.18 taula.	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2010eko abenduan).....	53
2.19 taula.	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2010ean .....	54
2.20 taula.	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera.....	55
2.21 taula.	Arasurreko jardueraren bilakaera .....	56
2.22 taula.	Aparkabisako jardueraren bilakaera .....	57
2.23 taula.	ZAISaren jardueraren bilakaera .....	58
2.24 taula.	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan).....	62
2.25 taula.	Hiriburuen barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean) .....	62
2.26 taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000 eta 2010 artean (bidaiariak milakotan, eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	63
2.27 taula.	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007an.....	64
2.28 taula.	Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2010 artean.....	67
2.29 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2010 artean.....	69



2.30 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2010 artean .....	72
2.31 taula.	Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2010 artean .....	75
2.32 taula.	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2004 eta 2010 artean .....	78
2.33 taula.	Pertsonen kable bidezko garraioa 2005 eta 2010 artean .....	79
2.34 taula.	Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2010 artean .....	79
2.35 taula.	Txalupen zirkulazioa Portugaleteren eta Areetaren artean, 2003-2010 aldian .....	80
2.36 taula.	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2009an eta 2010ean.....	81
2.37 taula.	EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2006 eta 2010 artean .....	83
2.38 taula.	RENFEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2008 eta 2010 artean .....	86
2.39 taula.	RENFEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2010ean, tonatan .....	87
2.40 taula.	FEVEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2010 artean.....	88
2.41 taula.	FEVEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako probintziak 2010ean, tonatan.....	89
2.42 taula.	EUSKOTRENEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua, 2002 eta 2010 artean.....	90
2.43 taula.	Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2010 artean, aireportuaren arabera <sup>1</sup> .....	91
2.44 taula.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2010 artean.....	94
2.45 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2007 eta 2010 artean, zirkulazio-motaren arabera .....	95
2.46 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2007 eta 2010 artean, produktu-motaren arabera .....	96
2.47 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuen zirkulazioa herrialdeka, 2010ean.....	99
3.1 taula.	Ertzaintzak 2010ean erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera .....	108
3.2 taula.	2010ean funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera .....	110
3.3 taula.	Eguneko pilaketen bilakaera.....	110
3.4 taula.	Batez besteko abiaduraren bilakaera interes nagusiko sarean (kilometroak orduko) .....	111
3.5 taula.	Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarrizko sarean (kilometroak orduko).....	112
3.6 taula.	Matrikulazioak <sup>1</sup> , igorritako CO <sub>2</sub> -aren arabera .....	117
3.7 taula.	Matrikulazioak <sup>1</sup> , erregai-motaren arabera.....	118
3.8 taula.	EAEko sistema orokorren lurzorua <sup>1</sup> (azalera, hektareatan), 2010ean .....	123
6.1 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak) .....	153
6.2 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	154
6.3 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak) .....	155
6.4 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	156
6.5 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta %) .....	157
6.6 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	158
6.7 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	159





6.8 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	160
6.9 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	161
6.10 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	162
6.11 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	163
6.12 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta %) .....	164
6.13 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	165
6.14 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	166
6.15 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	167
6.16 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	168
6.17 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	169
6.18 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	170
6.19 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	171
6.20 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	172
6.21 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, EAEn (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	173
6.22 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Araban (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	174
6.23 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	175
6.24 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Bizkaian (lanpostu-kopurua eta ehunekoak) .....	176
6.25 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	177
6.26 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	177
6.27 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (euroak milakotan eta %) .....	177
6.28 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	178
6.29 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	178
6.30 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	178
6.31 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	179
6.32 taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa) .....	179
6.33 taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraibidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	180
6.34 taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraibidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	180
6.35 taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraibidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	181
6.36 taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraibidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak) .....	182
6.37 taula.	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ) .....	183
6.38 taula.	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ) .....	184
6.39 taula.	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ) .....	185
6.40 taula.	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ) .....	186
6.41 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	187



6.42 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	188
6.43 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	189
6.44 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	190
6.45 taula.	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko) .....	191
6.46 taula.	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua).....	191
6.47 taula.	Bidaiarien bilakaera errepide eta trenbide-garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan).....	192
6.48 taula.	Bidaiarien bilakaera errepide eta trenbide-garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	193
6.49 taula.	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAeko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak).....	194
6.50 taula.	Hiriko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EAeko hiru hiriburuetakoa autobusetan.....	195
6.51 taula.	Hiri arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiri arteko autobus-zerbitzu erregularretan.....	195
6.52 taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	196
6.53 taula.	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	197
6.54 taula.	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	198
6.55 taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Euskotranen (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	199
6.56 taula.	Hiri arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (pertsonak, milakotan).....	200
6.57 taula.	Hiri arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	201
6.58 taula.	Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (pertsonak, milakotan) .....	202
6.59 taula.	Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	203
6.60 taula.	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan(pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	203
6.61 taula.	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	204
6.62 taula.	2010ean garraiatutako salgaien kopurua, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan) .....	204
6.63 taula.	FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	205
6.64 taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	206
6.65 taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	207
6.66 taula.	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	208
6.67 taula.	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	208
6.68 taula.	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	209
6.69 taula.	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	209



6.70 taula.	Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	210
6.71 taula.	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2010 urteen artean, biktima-kopuruen arabera .....	211
6.72 taula.	Errepideak: kalte-mailaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak .....	212
6.73 taula.	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak .....	213
6.74 taula.	Garraio-sektorearen energia-konsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera .....	214

**GRAFIKOEN AURKIBIDEA****Orrialdea**

1.1 grafikoa.	Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean, 2000 eta 2010 artean, ehunekotan .....	13
1.2 grafikoa.	EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordinarean banaketa 2010ean, ehunekotan .....	14
1.3 grafikoa.	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2010ean, ehunekotan .....	14
1.4 grafikoa.	Garraio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2008an, ehunekotan .....	16
1.5 grafikoa.	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinarean banaketa 2010ean <sup>1</sup> , azpisektoreen arabera, ehunekotan .....	19
2.1 grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula <sup>1</sup> .....	60
2.2 grafikoa.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007an, garraio-motaren arabera, ehunekotan .....	61
2.3 grafikoa.	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2007 artean .....	64
2.4 grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan: EbbZ hiriburuetarako sarbide nagusietan, 2008 eta 2010 artean .....	65
2.5 grafikoa.	EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak: laburpen-mapa .....	66
2.6 grafikoa.	Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2010 artean .....	68
2.7 grafikoa.	Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2010 artean .....	70
2.8 grafikoa.	Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2010 artean .....	71
2.9 grafikoa.	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2010 artean .....	73
2.10 grafikoa.	Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2010 artean .....	74
2.11 grafikoa.	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2010ean, aireportuaren arabera .....	76
2.12 grafikoa.	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2002 eta 2010 artean .....	77
2.13 grafikoa.	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2009an, ehunekotan .....	82
2.14 grafikoa.	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2010ean .....	84
2.15 grafikoa.	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2010ean, ehunekotan .....	85
2.16 grafikoa.	RENFEk EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak, 2010ean .....	86
2.17 grafikoa.	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2010ean, ehunekotan .....	88
2.18 grafikoa.	FEVEk EAetik kanpora <sup>1</sup> garraiatutako salgaien kopurua 1990 eta 2010 artean .....	89
2.19 grafikoa.	Salgaien aire-zirkulazioa EAEn, 1980 eta 2010 artean .....	91
2.20 grafikoa.	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2010ean, aireportuaren arabera .....	92
2.21 grafikoa.	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2010ean, ehunekotan .....	93
2.22 grafikoa.	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan, 1980 eta 2010 artean .....	94
2.23 grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan, 2010ean: salgai-motak, ehunekotan .....	97
2.24 grafikoa.	Salgaien itsas zirkulazioa Bermeoko portuan, 1990 eta 2010 artean .....	100
2.25 grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan, 2010ean: salgai-motak .....	100



3.1 grafikoa.	Garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena, ehunekotan .....	103
3.2 grafikoa.	Garraioak 2004 eta 2008 artean EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena (aldakuntza-tasa, ehunekotan) .....	104
3.3 grafikoa.	Ertzaintzak eta Udaltzaingoak <sup>1</sup> 2000 eta 2010 artean EAeko bide-azpiegituretan erregistratutako biktimadun istripuak .....	106
3.4 grafikoa.	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2009an.....	107
3.5 grafikoa.	Autoen parkea eta motorizazioa, 1998 eta 2010 artean .....	109
3.6 grafikoa.	BEGen zuzeneko igorpenak EAEn, sektorearen arabera. 2009 (%) .....	115
3.7 grafikoa.	BEG igorpenen bilakaera EAEn, sektorearen arabera, 1990 eta 2009 artean (%) .....	116
3.8 grafikoa.	Garraio-sektoreko BEG igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2009 artean .....	116
3.9 grafikoa.	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera, 2000 eta 2010 artean.....	119
3.10 grafikoa.	EAeko energia-kontsumoaren banaketa 2010ean, sektorearen arabera, ehunekotan.....	119
3.11 grafikoa.	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean.....	120
3.12 grafikoa.	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, 2000 eta 2010 artean, lurraldearen arabera .....	121
3.13 grafikoa.	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2000 eta 2010 artean .....	121



0

# Egindakoaren Laburpena



## 0. EGINDAKOAREN LABURPENA

2010. urteko jarduera ekonomiko ahulak (EAEko ekonomiak aurrerapen txikia izan du 2010eko ekitaldian, %0,3koa) eragina izan du EAEko garraio-sektorean. Alde horretatik, nabarmentzekoa da sektore horretako establezimendu-kopuruak eta enpleguak, bai eta sektorearen balio erantsi gordinak ere, behera egin dutela aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta. Hortaz, EAEko ekonomia osoaren gainean duen pisu erlatiboa galdu du garraio-sektoreak, bai establezimenduen aldetik, bai balio erantsi gordinaren aldetik, baina ez enpleguan, mantendu egin baita. Bestalde, aurreko urteetan bezala, errepide-garraioak nagusitasuna du beste garraio-modu iraunkorrago batzuen aldean, adibidez, trenbide-garraioaren edo itsas garraioaren aldean. Hala ere, trenbide-garraioak eta itsas garraioak pisu handixeagoa izan dute garraio-moten banaketan.

Garraio-azpiegiturak hobetzeko obra eta proiektu berri hauek egin dira EAEn 2010ean:

- *Trenbide-azpiegiturei* dagokienez, jarduera hauek nabarmendu daitezke:
    - ADIF (Trenbide Azpiegituren Administrazioa) trenbideetako zirkulazioa eta segurtasuna hobetzearekin lotura zuzena duten zenbait ekintza egiten hasi da; honako hauek, besteak beste: Donostia-Irun tartean trenbide-superregitura berritzeko obrak eta Gaintzurizketako trenbide-pasagunea kentzeko obrak; Miranda Ebro eta Urduña arteko tarteetako segurtasun-instalazioei loturiko obrak; egurrezko pasaguneen ordezkautxu ez labaingarrizkoak jartzeko lanak; eta irisgarritasuna eta argiztatze-sistemak hobetzeko obrak, EAEko hainbat geltokitan. Bestalde, ADIFek hainbat jarduera egin ditu salgaien garraioa hobetzeko, besteak beste: segurtasun-itxiturak Jundizeko logistika-zentroan; suteetatik babesteko sistemak hobetu ditu Bilboko salgaien logistika-zentroan; eta bazterbidea eraikitzeke obrak egin ditu Goi Erriberan, Miranda Ebro eta Pobes artean, Bilboko portutik irteten diren eta hara iristen diren trenetarako.
    - FEVEk Basurtuko ospitaleko geltoki berria inauguratu du. Geltoki horrek hainbat lotura eskaintzen ditu beste garraio-mota batzuekiko: Bilboko tranbiarekin, Termibusekin eta San Mameseko aldageltokiarekin lotura egiteko aukera dago. Halaber, Bilbon, Olabeaga eta Rekalde auzoen arteko lurpeko bidea ireki du, eta Rekalde eta Irala auzoen artean salgaien trenbide-garraiorako linea lurperatzeko obrak egiten dihardu. Bizkaia eta Kantabria arteko tarteak elektrifikatzeko lanak ere egin ditu.
    - Euskal Trenbide Sareari (ETS) dagokionez, Bizkaian egin diren jarduera aipagarrienetakoa izan da Artxandako tuneleko obren aurrerapena, EuskoTrenek kudeatzen duen sarerako egina. Hain zuzen, tunelak izango dituen bi ebakuazio-galeriak egiteko lanak aurreratu dira. Orobat, "+ Durango" proiektuko alde guztiak abian dira. Nabarmentzekoa da aurrera egin dela Euba eta lurreta arteko eta Traña eta Lebario arteko tarteak bitan zatitzeko lanetan, eta Lebarioko lantegia eta kotxe-tokia egiteko obrak ere egin dira.
- Gipuzkoan, San Lorentzo-Unibertsitatea tartean egindako trenbidea bitan zatitu da, eta lana inauguratu da. Halaber, Eibarren, Ardantzako geltoki berria inauguratu da,



eta Aia-Orio tarteko trenbide-saihesbide berria eta tarte horretako geltoki berria ere inauguratu dira. Gainera, Zumaian, Oikinako bazterbidea eraikitzeke esleipenari esker, bai eta trenbidea bitan zatitzeko beste jarduera batzuei esker ere (Aia-Oriokoa, besteak beste), trenak maizago ibiliko dira Zumaia eta Donostia artean. Alde horretatik, eta Donostialdeko metroaren proiektuaren barruan, hainbat tarte bitan zatitzeko lanek aurrera egin dute, hala nola Lasarte-Errekalde, Errekalde-Añorga, Loiola-Herrera eta Fanderia-Oiartzun tarteetan. Era berean, Irunen, Arasoko lantegi berriak eta kotxe-tokiak egiteko obrak hasi dira.

- Bilboko metroari dagokionez, 1. linean, nabarmentzekoa da Ibarbengoako geltokia eraiki izana (urte amaierarako bukatuta zegoen ia) eta Maidaganen, Bidezabal eta Ormaza artean trenbidea lurperatzeko lanetan egindako aurrerapena. 2. linean egindako obrarik aipagarrienak Santurtzi-Kabiezes eta Ariz-Basauri tarteetan egindakoak izan dira. Santurtzi-Kabiezes tarteetan, hondeaketak egin dira Kabiezesko maniobretarako trenbide hilaren eta Bullon eremuaren artean, eta Mamarigako funikularra ireki da Santurtziko auzoan. Bigarren tarteetan, berriz, bidea muntatzeko lanak egin dira Etxebarri eta Ariz bitartean, eta tunela estali da Ariz-Basauri tarteko interestazioen eremuan. Azkenik, 2010ean, honako jarduera hauek egin dira 3. linean: 1.300 metroko tarte hondeatu da (guztira, 5.885 metro izango ditu lineak), eta tarte horretan daude sarbide-galeria eta lineako tunela; eta Etxebarriko San Antonioko eta Matikoko geltokietako obrak egiten hasi dira.
- Tranbia-programari dagokionez, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarra egiten jarraitu da, eta bidea 648 metro zabaltzeko eta beste bi geltoki eraikitzeke obrak esleitu dira. Bilboko tranbiari lotuta, bestalde, bideak luzatzeko lanak hasi dira, tranbia Basmurtutik La Casilla auzoraino irits dadin; eta, EHU-Leioa-Urbinaga tranbia-programaren barruan, tranbiaren kotxe-tokiak eta lantegiak eraikitzeke obrak hasi dira.
- EAEko Trenbide Sare Berriari dagokionez, ADIF-ek Gasteiz eta Bilbo arteko bidearen %60 abian du dagoeneko. Hortaz, aurrera egin dute ibilbide horretan 17 tunel egiteko obrek (nabarmentzekoak dira Albertia, Udalaiz, Zaratamo, Induspe eta Ganzelaikoak), bai eta 29 biaduktu eta gaineko pasabideak egiteko lanek ere (Uriarte, Untxilla, A-3008, Ibaizabal eta Bistibietako ibaien gainekoak, Nerbioiren gainekoa, Mañaria, Larrinatxu, San Lorenzo, Arkotxa eta Etxebarrikoak).

Gipuzkoako tarteetan (Eusko Jaurlaritza ari da tarte hori eraikitzen), 7 tarte gauzatze-fasean izan dira, eta fase horretan egin dira Ordizia-Itsasondo eta Beasain ekialdea tarteetako tunelak. Horrez gain, beste 6 tarte esleitu dira, eta 2011. urtearen hasieran hasiko dira tarte horietako lanak.

- *Bide-azpiegiturari* dagokionez, foru-aldundiek, 2010. urtean ere, zirkulazio-ahalmen handiko bideak gehiago egokitzeko ahalegina egin dute. Izan ere, bide horiek bide-sarean zerbitzu hobe ematen laguntzen dute, bai eta zirkulazio arinagoa eta bide-sistema seguruagoa bermatzen ere. Eta horrek, beraz, kalitate handiagoa ekarriko die EAEko bide-azpiegiturari. Horri lotuta, honako hauek dira 2010ean egin diren ekintza garrantzitsuenak:





- Bizkaian, metropoli hegoaldeko saihebidetako eraikitze lanak azken fasean zeuden 2010eko ekitaldiaren amaieran. Zirkulaziorako ireki dira autobidetik sartzeko bideak Portugaleten, Santurtzin, Sestaon, Ortuellan eta Trapagaranen, saihebidetako eta A-8 autobidetako elkartzeko tokietan. San Mameseko sarbideetako obrek ere abiadura onean egin dute aurrera. Obra horiei esker, 2012an, A-8 autobidea eta Bilboko hirigunea lotuko dira, Trenbideko etorbidetik. Bestalde, Bizkairako ardatz erradialak eraikitze proiektuak egiten hasi dira (Urberuaga-Berriatua, Gerediaga-Elorrio, Boroa-Igorre, Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, Bermeoko saihebidetako eta Ermuko saihebidetako): lehen proiektuaren lizitazioa egin da urte amaieran, alegia, Ermuko saihebidetako proiektuarena.
  - Gipuzkoan, nabarmentzekoa da, batetik, Donostiako 2. ingurabidea inauguratu izana (Errenteria eta Aritzeta lotzen ditu); eta, bestetik, Urumeako autobian, Donostiara Zorroagako tuneletik igarota sartzeko bidea ematen duen tarte zirkulatzeko ireki izana. Horrez gain, Arrasateko mendebaldeko saihebidetako obrak hasi dira.
  - Araban, Armiñon eta Rivabellosa arteko tartean, N-1 errepidea autobia bihurtzeko obrak amaitu dira, eta Armiñongo lotunea inauguratu da. Subilla Morillas-Andagoia bideko obrek ere aurrera egin dute. Bide hori, iparraldetik, Izarra eta Beluntza arteko bide berriarekin lotzen da. Bestalde, Arabako Errepideen Plan Integralarekin bat, Laudion, Urturiko obrak egin dira, baita Amurriotik Artziniegarako bidekoak ere. Obra horiez gain, kontratazioak egin dira bi ibilbidetarako: Briñas-Bastida-San Vicente eta Uribarri Gaubea.
- Aire-azpiegiturari dagokionez:
    - Gasteizko aireportuan, pista handitzeko lanak aurrera egin dute, eta aireportuko sistema elektrikoa eta kudeaketaren kontrola birmoldatu dituzte. Horrez gain, etorkizuneko egingo den logistika-parke aeronautikorako ildo nagusiak zehazteko gestioak hasi ditu Arabako aireportuak. Etorkizuneko logistika-parke horrek indartu egingo du aireportuak karga-garraioan duen garrantzia.
    - Bilboko aireportuan, bestalde, etorreren eremua ixteko lanak bigarren faseari ekin zaio. Lan horietan, funtsean, aparkalekurako zuzeneko sarbidea itxiko da; horretarako, igogailuak eta eskailera mekanikoak eraikiko dira, eta instalazio elektriko berri bat ezarriko da etorreren eremuan. Horrekin batera, Isolamendu Akustikorako Planaren jarraipena egin da. Horretarako, beste 30 etxebizitza onartu dira.
    - Donostiako aireportuan, pista handitzeko lanak egin dira.
  - Itsas azpiegiturari dagokionez:
    - Bilboko Portuko Agintaritzak kaiak eraiki ditu kanpoko badietan; AZ-3 kaiko obrak amaitu ditu, eta AZ-2 kaiko lanetan aurrera egin du. Horrez gain, itsas geltokiko obrak amaitu dituzte Getxoko gurutze-ontzietarako terminalean.



- Pasaiaiko Portuko Agintaritzak, bestalde, bi pabilioi eraiki ditu Herrerako kaian, eta Buenavistako eta Molinao-Kaputxinoko kaietan hiru pabilioi eraikitzeko proiektua esleitu du. Kanpoko portuaren proiektuari dagokionez, aurrera egin da, bai Ingurumen Iraunkortasunaren Nahitaezko Txostena (IIT-ISA) egiteko lanetan, bai portu berriari berriz neurriak ezartzekoetan (100 hektareako azalera hartzen du, gaur egun). Horrez gain, Pasaiaiko Portuko Agintaritza izapideak egiten hasi da Herrera iparraldeko eta mendebaldeko lursailak jabari publikotik kentzeko, lursailok Jaizkibia sozietatearen eskura jar daitezzen. Azkenik, Lezo-3n, trenbidea berritzeko lanak egin dira.
- Amaitzeko, EAEko administrazioek, 2010ean ere, bizikletaren erabilera bultzatu dute, garraio-bide iraunkorra baita. Bizikleta-sareak 519,8 kilometro inguru ditu EAE osoan, 2009an baino %10,6 gehiago.

Bestalde, garraio-**eskaintzari** dagokionez, garraio publiko kolektiboaren zerbitzua hobetu da aurreko ekitaldiaren aldean; hiri-eremuan, bereziki. Hona hemen datu zehatzagoak:

- Errepide-garraio publikoari dagokionez:
  - Bilbobusek aurreko urtean eskaintzen zuen zerbitzuari eutsi dio (43 linea eta 152 autobus).
  - Dbusek linea eta autobus-kopuruari eutsi dio (36 linea eta 121 autobus), baina lineen luzera handitu da, 31. linearen (Intxaurren-Ospitaleak-Altza) ibilbidea luzatu izanaren ondorioz.
  - Tuvisak ez du linea-kopuruan aldaketarik egin. Hala ere, Gasteizko tranbiaren bi linea martxan jarri direnez, berregituratu egin behar izan da, eta Tuvisaren zerbitzua sendotu egin da: ibilbidea hamar kilometro luzatu da, eta Sansomendi, Zaramaga, Aldaia eta Mariturri auzoetan ere zerbitzua ematen du orain.
  - Bizkaibusek autobus-kopurua murriztu du: 321 autobus izan zituen 2009an eta 310 izan ditu 2010ean. Nolanahi ere, herritarrei zerbitzu ematen dien linea-kopuruari eutsi dio (103 linea). Lurraldebusen datuek hobera egin dute, bai autobus-kopuruan (205 autobus izatetik 207 izatera pasatu da), bai linea-kopuruan (140 linea 2009an; 143 linea 2010ean). Bestalde, Arabako hiriarteko autobusen zerbitzuan beste bi linea jarri dira martxan 2010ean. Bi linea horiek Gasteizko ekialdearen eta mendebaldearen arteko ibilbidea eta Arabako Teknologia Parkerakoa egiten dituzte. Beraz, gaur egun, 18 linea daude zerbitzuan arabarrentzat.
- Trenbide-garraioan egindako hobekuntzak, funtsean, hiri-zerbitzuetan egin dira. Horrenbestez, Gasteizko tranbiaren tren-kopurua eta eskaintako toki-kopurua %35,8 gehitu da. Zehazki, 14,6 milioi toki inguru jarri dira erabiltzaileen zerbitzura, 96.359 trenetan. Bestalde, Bilboko metroak honako hobekuntza hauek egin ditu: aurreko urtean baino %2,2 kilometro gehiago eskaini ditu; eta kilometroko %3,2 bagoi eta toki gehiago jarri ditu hiritarren zerbitzura.



- Aire-zirkulazioari dagokionez, EAeko hiru aireportuetako merkataritza-operazioen kopurua 2009an baino maila baxuxeago batean gelditu da, eta aireontzien kopurua, guztira, %1,1 murriztu da 2010ean.
- Azkenik, itsas garraioan, 2010ean murriztu egin da Anavas elkarteko kide diren ontzien kopurua (4 ontzi gutxiago, hain zuzen), eta horrek eragin du elkarte horretako kide diren ontzien tona-pisu hila (TPH) %6,4 gutxitzea eta tona gordina (TG) %7,0 murriztea. Bestalde, "Short Sea Shipping" zerbitzuen barruan, nabarmentzekoa da Finnlines konpainiak San Petersburgorako lotura ireki izana. Horri esker, Bilboko portua da Errusiarako linea zuzena duen lehen portua Espainian.

EAeko **mugikortasun-eskariari** dagokionez, garraio publiko kolektiboan, autobus eta trenetako zerbitzu publikoen erabiltzaile-kopurua gehitu egin da (+ %0,8) 2009ko datuen aldean. Hamarkada osoa oro har hartuta, ikus daiteke 2000-2010 aldian garraio kolektiboko bidaiari-kopurua %11,2 gehitu dela. Garraio-motaren arabera banaketa zehatzago aztertuta, honako alde hauek ikus daitezke 2010eko bilakaeran:

- Errepide-garraioan:
  - Hiri-eremuan, Tuvisaren eta Dbusen eskaria handitu da; %7,1 eta %2, hurrenez hurren. Bilbobusek 2009an baino %1,3 pertsona gutxiago garraiatu ditu.
  - Hiri artean, Arabako Hiriarteko Autobusek (AIA) eta Lurraldebusen bidaiari-kopurua handitu dute, baina hazkunde horren intentsitate-maila ez da beti bera (%22,7 eta %4,2, hurrenez hurren). Bizkaibus erabiltzeko eskaria, aldiz, %3,8 murriztu da.

Horri lotuta, esan behar da garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoaren barruan aztertu behar direla datu horiek; hau da, kontuan hartuta garraio-modu guztien eskaintza (autobusa, metroa eta tranbia) eta hiriko, hirialdeko eta metropoliko eremu guztietako eskaintza. Hau guztia kontuan hartu behar da bereziki, azken urteetan garraio-moduen eskaintza handitu den eremuetan: Bilboaldeko metropoli-inguruan eta Gasteizen.

- Trenbide-garraioari dagokionez:
  - Bilboko metroak, 2010ean ere beste errekor historiko bat egin du, bidaiari-kopuruaren arloan. Hain zuzen, 88,6 milioi pertsona garraiatu ditu 2010ean. Bidaiari-kopuruaren gehikuntza bi faktoreri esker gertatu da, funtsean: batetik, Ezker aldeko 2. linean Peñota eta Santurtziko geltokiak finkatu direlako (lehenengo urtea bete dute martxan jarri zirenetik, 2009ko uztailaren 4an inauguratu baitziren); eta, bestetik, bosgarren bagoia sartu delako (horrek bidaiari-kopurua %25 handitzeko aukera eman die bosgarren bagoia gehitu duten unitateei).



- Eusko Trani dagokionez, nabarmentzekoa da Gasteizko tranbiak hazkunde handia izan duela lehen fasea guztiz martxan egon den lehenbiziko ekitaldian, Abetxukuko adarra 2009ko uztailan irekiz geroztik. 6.977.841 joan-etorri egin dira, 2009an baino 2,3 milioi gehiago. Bilboko tranbiaren eskariak ere gora egin du %1,8, 2009ko datuekin alderatuta. Hortaz, azken urteetako beheranzko joerari buelta eman zaio.
  - Hiri artean, RENFEk eta EuskoTrenak beherakada izan dute erabiltzaile-kopuruan: -%9 eta -%2,7, hurrenez hurren. FEVEk, aldiz, 2009an garraiatutako pertsona-kopuruari eutsi dio.
- Aire-garraioari dagokionez, 2010ean, hazkunde-bidea hartu du berriz, oro har, EAEko azpiegiturretan egindako joan-etorri kopuruak. Zehazki, Bilboko aireportuak izan du dinamismorik handiena (+%6,3), eta Gasteizko aireportuak, gero (+%4,8). Donostiako aireportuak, berriz, %9,3ko beherakada izan du. Esan beharra dago EAEn airez egiten diren joan-etorri guztien %92,2 Bilbon egiten dela.
  - Azkenik, pertsonak itsasoz garraiatzeari dagokionez, eta Bilboko portuko datuak oinarritzat hartuta, %0,7ko jaitsiera izan da 2009an lortutako datuekin alderatuta; izan ere, Bilbo-Portsmouth linearen ustiapen-aldia laburragoa izan denez (linea horren zerbitzua bertan behera utzi zen 2010eko irailean), linea erregularreko joan-etorriak gutxitu egin dira (-%11,3). Bestalde, itsas bidaietan garraiatutako pertsona-kopuruak errekorra egin du, eta %49,7 egin du gora, 2009ko datuekin alderatuta.

**Salgaien garraio**ko jarduerari dagokionez, 603,1 tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa, EAEn, 2010eko lanegun arrunt batean; %4,1 murriztu da, beraz, 2009ko datuekin alderatuta. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-sektoreari. Eragin horren erakusgarri da eskaria pixkanaka-pixkanaka ahultzen joan izana nazioarteko ekonomia-krisia hasi zenetik. Garraio-moduak aztertuz gero, honako hau ikus daiteke:

- Errepidez garraiatu diren salgaien kopurua %7,4 murriztu da 2010ean EAEn, eta urtearen amaieran 110,2 milioi tona ziren guztira. Mugimendu-mota batzuen eta besteen bilakaeran aldeak izan dira, hala ere. Udalerrri barneko garraioak %24,1 egin du behera, eta udalerrri artekoak, %11,1. Nazioarteko garraioa, aldiz, %15,4 gehitu da, baina nazioarteko garraioak %4,5eko pisua du errepide-garraioan, oro har. Eskualde arteko garraioak, bestalde, 2009ko datuei eutsi die (+%0,7), beste autonomia-erkidego batzuetatik etorritako salgai gehiago jasotzeari esker (%6,3), izan ere beste eskualde batzuetara salgai gutxiago (-%5) bidali baita.
- Trenbidez garraiatutako salgaiak 4.274,9 mila tona izan dira guztira, aurreko urtean baino %15,1 gehiago. Operadoreka, 2010ean EAEn trenbidez garraiatu diren salgai guztien %73,9 RENFEk garraiatu du, eta %14,1eko gehikuntza izan du, 2009ko datuekin alderatuta; FEVEk (mugimendu guztien %22,8) jarduera gehitu du (%18,6); eta EuskoTrenak (garraiatutako zama guztiaren %3,3) %15eko gehikuntza izan du.



- Salgaiak airez garraiatzeari dagokionez, %1,4 gehitu da EAEn 2010ean; aire-zirkulazioan 30,5 mila tona izan da, guztira. Hazkunde hori, oro har, Gasteizko aireportuak eragin du, aireportu hori izan baita bere jarduera-kopurua gehitu duen bakarra, 2009ko datuen aldean (+%2,1). Bilboko eta Donostiako aireportuek, ordea, beherakada izan dute; %5,3ko eta %39,5eko beherakada, hurrenez hurren. Horri lotuta, nabarmentzekoa da Arabako terminalak mugitu izana aireko zamaren %91,6 EAEn.
- Azkenik, EAeko portuetan izandako jarduerak aurreko bi ekitaldietan galdutako zirkulazioa berreskuratzen ari delako sintomak erakutsi ditu; 2010ean, portuetako jarduera %8 hazi da. Azpiegitureka, Bilboko portuan salgai gehiago mugitu dira (%7,7 gehiago), bai eta Pasaiaiko portuan ere (%10,8 gehiago). Bermeoko portuak, aldiz, 2009ko antzeko datuei eutsi die, eta %0,4ko gehikuntza izan du.

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

Istripuen aurkako borrokan, esan beharra dago nabarmen bete dela 2007-2010 aldirako EAeko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan ezarritako helburua, hau da, zirkulazio-istripuz hiltzen direnen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko zifren aldean. Izan ere, 2001etik 2010era bitartean, %65,6 jaitsi da EAeko errepideetan hildakoen kopurua.

Bideetako pilaketei dagokionez, motorizazio-indizearen ondorioz 2010ean izandako gorakadaren ildoan, pilaketek sortutako kostuek gora egin dute hiru osagaietan (hirikoa, hiri artekoa eta gora-beherak).

Garraio-sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, honako hau nabarmendu behar da: zaratagatiko kostuek gora egin dute (%6,4), errepidearekin lotutako arrazoen ondorioz; 2009an, sektoreko CO<sub>2</sub> igortzeak gutxitu ziren (-%7,5); eta, 2010ean, sektoreko energia-kontsumoak behera egin du (-%1,1). Azkeneko biak oso lotuta daude jarduera ekonomiko ahularekin.

Bukatzeko, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak aurrera egin du sail horrek berak ezarritako helburu estrategikoak betetzen. Helburu horiek Mugikortasun Iraunkorraren Planean agertuko dira. 2010. urtean zehar, normalizazioaren, antolamenduaren, koordinazioaren eta azpiegituren alorreko jardueraz gain, plangintzaren alorrean nabarmentzekoa da plan bat egiten hasi izana: *Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Mugikortasunaren eta garraioaren arloko estrategia komuna. EAE 2020*. 2010ean, aurre diagnosiaren hasierako fasea amaitu da. Plan horren barruan azalduko da Eusko Jaurlaritzak zer-nolako politika komuna ezarriko duen datozen urteetan, 2020ra arte, mugikortasunaren eta garraioaren alorrean, eta EAeko garraio-eredua iraunkorra izatea izango du jomuga nagusi. Halaber, Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen



Arloko Planari hasierako onarpena emateko dokumentua egiten jardun da; Errepide Bidezko Salgaien Garraiorako Jarduera Planean lan egin da; eta Eusko Jaurlaritzaren eta aldundien baterako plana egin da EAEko errepide-garraioaren ikuskapena koordinatzeko, eta martxan jarri da, ikuskapen-puntuen kokalekuari buruzko ikerketa egin eta gero.

Bestalde, Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE) Euskadiko garraioari buruzko oinarritzko informazioa egiteko funtzioak bete ditu; GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta *Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko Urteko Txostena* —txosten hau— egin du. Horrez gain, garraioaren joerak ikertzeko eta aztertzeke funtzioei dagokienez, garraioaren kanpo-kostuak eguneratzeko ikerketa bat amaitu da. Azkenik, EUSGABEk, bere eginkizunen barruan, beste gobernu-erakunde eta gobernu-kanpoko erakunde batzuekiko lankidetzeta-jardueretan parte hartu du; besteak beste, garraio-sistemaren askotariko arazoei eta, bereziki, mugikortasun iraunkorrari buruzko erakunde arteko lantaldeetan eta foroetan.

Azkenik, EAEko Garraio Agintaritzak bere ohiko zereginetan jarraitu du, eta osoko bilkura bat egin du, sailek, batzorde txostengileek eta lantaldeek egindako lanak azaltzeko.



# 1

## Esparru Orokorra



## 1. ESPARRU OROKORRA

### 1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Atal honetan sartu aurretik, beharrezko da Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionalan (JESN) egindako aldaketari buruzko metodologia azaltzea eta horrek azterketa honetan zer ondorio izan dituen aipatzea.

Europako Erkidegoko Ekonomia Jardueren Nomenklatura Orokorra (NACE 2. berrik.) onartzen duen Europar Batasunaren Erregelamenduan xedatutakoaren arabera, 2009ko ekitalditik aurrera, estatistika-organo nagusiek JESN-2009 sartu behar dute, aurreko sailkapenaren ordeztuz (JESN-1993 1. berrik.)<sup>1</sup>

Aurreko sailkapenaren azterketa sakona eta aldaketa garrantzitsuak egin eta gero sortu da sailkapen berria. Zerbitzuetako jarduerak —batez ere, ingurumenaren eta informazioaren sektoreetakoak— gero eta garrantzi handiagoa dute ekonomian, eta hori ere islatu da sailkapen horretan.

Aurreko sailkapenean (JESN-1993 1. berrik.), garraio-jarduera 60. ataletik 64.era bitartekoak osatzen zuten:

- 60: Lur-garraioa; hodi bidezko garraioa
- 61: Itsas garraioa, kabotaje-garraioa eta barne-nabigabide bidezko garraioa
- 62: Aire eta espazio-garraioa
- 63: Garraioei erantsitako jarduerak; bidaia-agentzien jarduerak
- 64: Posta eta telekomunikazioak

Gaur egungo sailkapenean (JESN-2009), garraio-jarduera 49. ataletik 53.era bitartekoak osatzen dute:

- 49: Lur-garraioa eta hodi-sare bidezko garraioa
- 50: Itsas garraioa eta barne-nabigabide bidezko garraioa
- 51: Aire-garraioa
- 52: Biltegiatzea, eta garraioarekin uztartutako jarduerak
- 53: Posta-jarduerak

Hona hemen JESN-1993 (1. berrik.) sailkapenaren eta JESN-2009 sailkapen berriaren arteko alde nabarmenenak, garraio-jardueraren arloan: gaur egungo sailkapenean ez dira sartu bidaia-agentzien eta bidaia-antolatzaileen jarduerak, ez eta turismoa laguntzeko bestelako jarduerak ere (633. multzoa, JESN-1993 1. berrik.); eta telekomunikazioak ere ez dira sartu (642. multzoa JESN-1993 1. berrik.).

<sup>1</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft40%2Fclasrev%2F&file=inebase&L=0>





Gainera, kontuan izan behar da sailkapen bat egokitu eta berria egiteko prozesua ez dela prozesu zuzena eta adiera bakarrekoa, jarduera-adar jakin batek baliokide bat baino gehiago izan baititzake sailkapen berrian. Beraz, mota horretako egokitze-prozesuetan, aldaketa txikiak egiten dira, beti, datu-segidetan.

Honako estatistika-iturri nagusi hauek hartu dira azterlan honetarako erreferentziazat: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila (Enpresen Direktoriotik hartutako datuekin osatutako informazioa), Euskal Estatistika Erakundearen (Eustat) Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda (JEGID) eta Eustaten Kontu Ekonomikoak. Lehen biek JESN-2009 erabiltzen dute, baina hirugarrenak ez. Beraz, establezimenduei eta enpleguari buruzko informazioa JESN-2009 sailkapenari dagokio, eta balio erantsi gordinaren (BEG) gaineko informazioa, berriz, JESN-1993 (1. berrik.) sailkapenari. Horrek berekin dakartzan ondorioak kontuan hartu behar dira.

### 1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak

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

Garraio-sektorea eta posta-jarduerak Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionaleko (JESN-2009) 49.ataletik 53.era bitartekoek osatzen dituzte (H atala: Garraioa eta Biltegitratzea). Kapitulu honen hasiera makrosektore horri buruzkoa da, hain zuzen.

Hala ere, BEGaren gaineko informazioa, aurreko Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionalekoa denez, garraioa eta komunikazioak makrosektoreari buruzkoa da (JESN-1993 —1. berrik.— sailkapeneko 60. ataletik 64.era bitartekoek osatzen dute makrosektore hori).

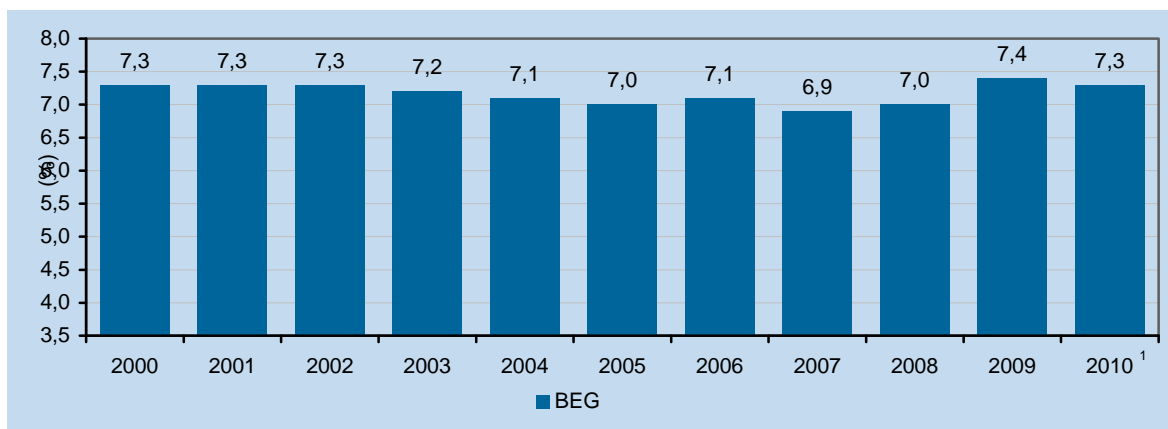
Askotariko iturriek emandako datuen arabera, adierazle nagusiek datu hauek erregistratu dituzte 2010ean:

- **13.223 establezimendu egon dira jardunean** EAEn garraioaren eta posta-jardueren sektorean. Kopuru hori:
  - aurreko urtekoa baino %9,1 baxuagoa da (14.544 establezimendu 2009an, JESN-2009 sailkapenaren arabera); EAEko ekonomia oro har hartuta, %5,5eko jaitsiera egon da (191.057 establezimendu 2010ean, eta 202.093 establezimendu 2009an, JESN-2009 sailkapenaren arabera).
  - EAEko establezimendu guztien %6,9 da (aurreko ekitaldian, %7,2, JESN-2009 sailkapenaren arabera).

- **46.299 pertsona aritu dira lanean** sektorean. Kopuru hori:
  - aurreko urtekoa baino %5,1 baxuagoa da (48.806 pertsona egon ziren lanean 2009an, JESN-2009 sailkapenaren arabera); EAEko ekonomiak oro har izan duen beherakada (-%4,9) baino jaitsiera handixeagoa da hori (906.044 pertsona egon dira lanean 2010ean, eta 952.510 pertsona, 2009an, JESN-2009 sailkapenaren arabera).
  - %5,1eko pisu erlatiboa da EAEko enplegu guztiari dagokionez (aurreko ekitaldian izandako partaidetza bera, JESN-2009 sailkapenaren arabera).
- Garraioa eta komunikazioak makrosektoreari dagokionez (JESN-1993 —1. berrik.— sailkapeneko 60. ataletik 64.era bitartean), **4.312,5 milioi euroko balio erantsi gordina (BEG)** sortu du sektoreak. Zenbateko hori:
  - aurreko urtekoa baino %0,5 baxuagoa da; EAEko ekonomiaren BEGa, oro har, %0,9 igo da.
  - %7,3 da ekonomiaren BEGean, aurreko urtean lortutakoaren antzeko partaidetza (%7,4, 2009an).

Grafiko honek azaltzen duenez, garraio eta komunikazio-sektoreak EAEko ekonomiaren BEGean duen partaidetzak gorabehera txikiak izan ditu azken hamar urteotan. 2010ean, 2000. urteko mailara iritsi da (%7,3).

**1.1 grafikoa. Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean, 2000 eta 2010 artean, ehunekotan**

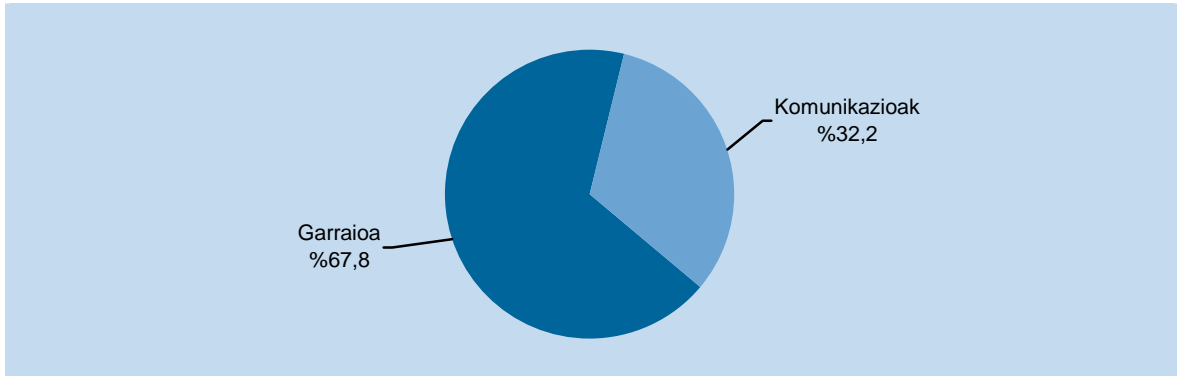


<sup>1</sup> BEGari buruzko 2010eko datua aurrerapen bat da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.).

Garraio eta komunikazio-sektoreak sortutako BEGaren bi heren baino gehiago osatzen du garraio-jarduerak. Zehazki, garraio-jarduerak 2.925,5 milioi euro sortu ditu, eta komunikazio-jarduerak, berriz, 1.387 milioi euro.

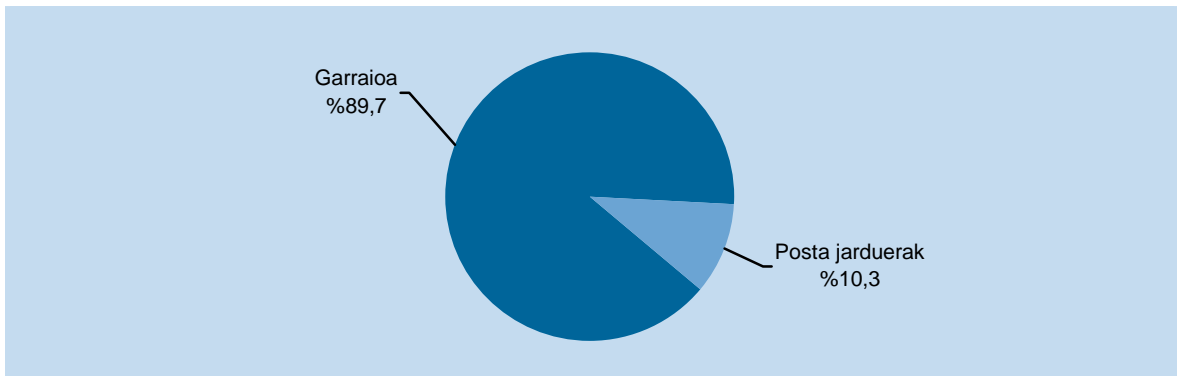
**1.2 grafikoa. EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2010ean<sup>1</sup>, ehunekotan.**



<sup>1</sup> BEGari buruzko 2010eko datua aurrerapen bat da.  
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.).

Berriz garraioaren eta posta-jardueren makrosektorea hartzen badugu (JESN-2009 sailkapeneko 49. ataletik 53.era bitartean), ikusiko dugu garraio-sektorearen nagusitasuna handiagoa dela enplegua sortzeari dagokionez. Zehazki, garraioak sortzen du sektoreko enplegu gehiena (%89,7, guztira); posta-jarduerak, berriz, %10,3 sortzen dute.

**1.3 grafikoa. EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2010ean, ehunekotan.**



Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, JESN-2009).

**1.1.2. Garraio-sektorea EAEn**

Garraioaren eta posta-jardueren makrosektorea labor aztertu eta gero (garraioa eta komunikazioak makrosektorea, JESN-1993 —1. berrik.— sailkapenari loturiko informazioan), garraio-sektorea aztertuko dugu orain. Garraio-sektorea JESN-2009 sailkapeneko 49. ataletik 52.era bitartekoek osatzen dute (60. ataletik 63.era bitartekoek, JESN-1993 —1. berrik.— sailkapenean).

**a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak**

Hona hemen garraio-sektorearen azterketako alderdi azpimarragarrienak:

- 2010ean, **12.491 establezimendu** egon dira sektorean.
- Guztira, **41.515 pertsonak** jardun du lanean.
- **2.925,5 milioi euroko balio erantsi gordina** sortu du; kontuan izan behar da kasu zehatz honetan JESN-1993 (1. berrik.) sailkapeneko 60. ataletik 63.era bitartekoek osatzen dutela garraio-sektorea.

Establezimenduei dagokionez, garraio-sektorea EAEko ekonomia osoaren %6,5 da; %6,8 izan zen 2009an. Bi partaidetzak JESN-2009 sailkapenarekin lortu dira. Hala ere, kontuan izan behar da aurreko txostenera arte (Euskadiko Garraioaren PanoramiKa, 2009) establezimenduei buruzko datuak JESN-1993 (1. berrik.) sailkapenarekin lortzen zirela eta, horrenbestez, 2009. urteari buruzko datua desberdina izan zen.

Enpleguari dagokionez, garraio-sektoreak EAEko establezimenduekin lotutako enplegu osoaren %4,6 hartzen du (%4,7 2009an). Establezimenduetarako esan bezala, kontuan izan behar da aurreko txostenean (Euskadiko Garraioaren PanoramiKa, 2009) argitaratutako 2009ko ekitaldiari buruzko datuak JESN-1993 (1. berrik.) sailkapenaren bidez lortuak direla. Hortaz, 2009ko enpleguari buruzko datua desberdina izan zen.

BEGari dagokionez, garraio-sektoreak (JESN-1993 —1. berrik.— sailkapeneko 60. ataletik 63.era bitartean) EAEko ekonomia osoaren %5 hartu du (%5,1 hartu zuen 2009an).

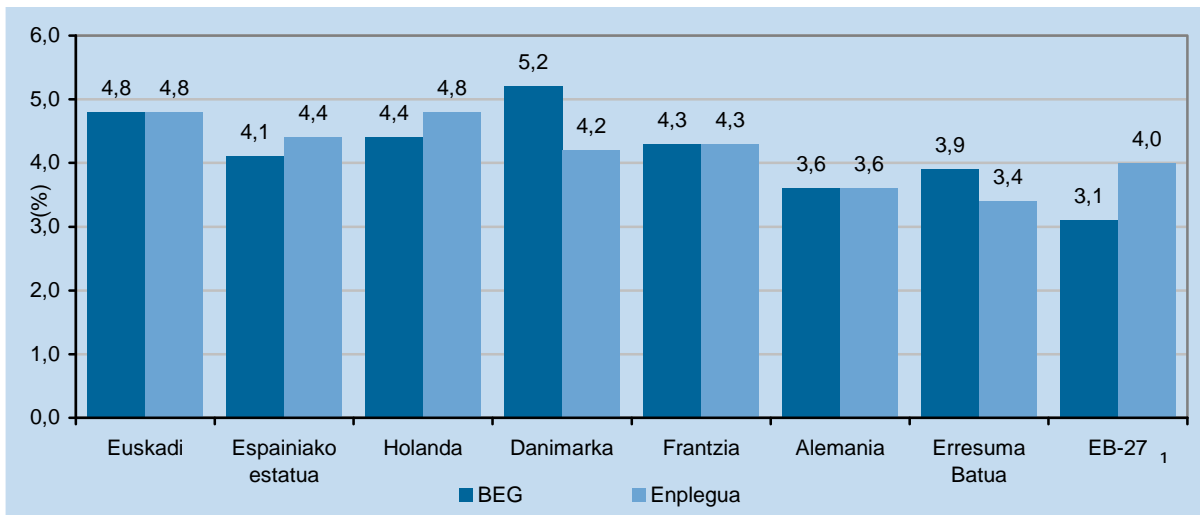
Garraio-sektorean biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera nola banatzen den begiratzen badugu, ikus dezakegu gizonezkoek %80 osatzen dutela, eta emakumezkoek, berriz, %20. Hala ere, azken hamarkadan murriztu egin da pixka bat biztanleria landunaren barruan genero bakoitzeko ehunekoen aldea. Zehazki, 2010ean, sektorean lanean aritu diren langileen %80,7 gizonezkoak izan dira, eta %19,3 emakumezkoak<sup>2</sup>.

Hurrengo grafikoak (2008ko datuak ditu, urte horretakoak baitira Europako azken datu agregatuak) erakusten du garraio-sektorearen magnitude ekonomiko horiek handiagoak direla EAEn, Espainiako estatuan eta Europar Batasunean baino. Guztizko BEGean izandako partaidetzari dagokionez, 2008an, Espainiako estatuak EAEk baino zazpi hamarren gutxiago zituen, eta EB-27k %1,7 gutxiago. Enpleguari dagokionez, aldea txikiagoa da, Espainiako estatuak eta EB-27k lau eta zortzi hamarreneko aldea baitute EAerekin, hurrenez hurren.

<sup>2</sup> Iturria: Eustat, BJA (Biztanleria Jardueraren Arabera sailkatzeko inkesta). Zehaztasun gehiagorako, ikus GISen "II.3 Lan Merkatua" taldeko adierazleak EUSGABEren web-orrian: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>



**1.4 grafikoa. Garraio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2008an, ehunekotan.**



<sup>1</sup> Kalkulua.

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila; Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda eta Kontu Ekonomikoak, EAERI buruzko datuenak; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011; eta Economy and Finance Statistics (Eurostat), Espainiari eta gainerako herrialdeei buruzkoena. Behatokiak egina.

*i) Azpisektoreak*

Txostenaren atal honetara iritsita, komeni da sakonago aztertzea zer ondorio izan duen JESN sailkapena aldatzeak establezimenduei buruzko datuetan eta establezimenduei loturiko enpleguari buruzko datuetan. Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan aurkeztutako informaziari loturik, honako alderdi hauek kontuan izan behar dira:

- 2010ean, jarduera-azpisektoreak JESN-2009 sailkapenaren arabera eratu dira. Ahal izan denean, azpisektoreak xedearen arabera multzokatuta (salgaiak/pertsonak). Hortaz, ez datoz guztiz bat garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan aurkeztutakoekin, haiek JESN-1993 (1. berrik.) sailkapenaren arabera osatu baitziren.
- Taldekatze berriak egin direnez, hainbat elementu azpisektore batetik bestera eraman dira. Horri lotuta, nabarmentzekoa da pertsonak lurrez garraiatzeko hiriko edo hirialdeko beste garraio-mota batzuk (trena, funikularrak eta abar) trenbide-garraioaren barruan sartu zirela aurreko JESNean (JESN-1993 1. berrik.), baina pertsonak lurrez garraiatzeari buruzko datuen barruan daudela gaur egungo JESNean (JESN-2009).
- Garraioarekin lotutako jardueri dagokienez, JESN aldatzeak (JESN-1993 1. berrik. egituratik JESN-2009ra pasatzea) aldaketa kuantitatibo handia ekarri du berekin; hain zuzen, zenbait jarduera multzo horretatik kendu dira, hala nola: bidaia-agentzien jarduerak, bidaia-antolatzaileenak eta turismoa laguntzeko bestelako jarduerak. Jarduera horiek beste multzo batera eraman dira JESN-2009 sailkapenean.

- Azpisektore batzuetan, lehen esan bezala, aldaketa nabarmenak ekarri ditu JESN batetik bestera pasatzeak, baina, oro har, sailkapen bataren eta bestearen arteko aldeak ez dira oso handiak. Hala erakusten du 2009ko ekitaldiari buruzko 1.1. taulak, aurreko JESN sailkapenarekin (JESN-1993 1. berrik.) eta gaur egungo JESNrekin (JESN-2009) eskuratutako datuak alderatzen dituenak. Nolanahi ere, alde horiek aintzat hartu behar dira 2009. urtetik aurrerako datuak urte horretara artekoekin alderatzeko orduan.

**1.1 taula. EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an, azpisektoreka. JESN-1993 (1. berrik.) eta JESN-2009 sailkapenen arteko alderaketa.**

	Establezimenduak		Enplegua	
	2009		2009	
	KOP.	%	KOP.	%
<b>JESN-1993 (1. berrik.)</b>				
Errepide-garraioa	12.200	84,1	29.237	63,4
Trenbide-garraioa	58	0,4	2.144	4,6
Itsas garraioa	39	0,3	387	0,8
Aire-garraioa	20	0,1	423	0,9
Garraioarekin lotutako jarduerak	2.183	15,1	13.937	30,2
<b>GUZTIRA</b>	<b>14.500</b>	<b>100,0</b>	<b>46.128</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, JESN-1993 1. berrik.).

<b>JESN-2009</b>				
Pertsonak lur-garraioz *	2.694	19,5	8.062	18,1
Salgaiak errepide-garraioz	9.669	70,0	22.522	50,6
Pertsonak hiriarteko trenbide bidezko garraioz	41	0,3	1.120	2,5
Salgaiak trenbide-garraioz	3	0,0	87	0,2
Pertsonak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	16	0,1	51	0,1
Salgaiak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	17	0,1	319	0,7
Pertsonak aire-garraioz	10	0,1	215	0,5
Salgaiak aire-garraioz	6	0,0	201	0,5
Garraioarekin lotutako jarduerak	1.366	9,9	11.910	26,8
<b>GUZTIRA</b>	<b>13.822</b>	<b>100,0</b>	<b>44.487</b>	<b>100,0</b>

(\*) Barnean hartzen ditu hiriko eta hiriarteko errepide-garraioa eta lur gaineko beste garraio-mota batzuk (trena, funikularrak eta abar), baldin hirikoak eta hirialdekoak badira.

Iturria: "Garraioarekin lotutako jarduerak" ataleko datuak Eustatenak dira, eta gainerakoak, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailarenak (bi iturriek Jarduera Ekonomikoen Gidazerrendako eta JESN-2009ko informazioa hartu dute oinarri).

Establezimenduak eta establezimenduei loturiko enplegua azpisektoreka aztertzen badugu, ikus daiteke 2010ean salgaien errepide-garraioak hartu zuela establezimendu guztien %67,8 (8.468), eta enpleguaren %47,6 (19.772 personas). Tarte handia dago hortik bigarrenera, alegia, pertsonen lur-garraiora; horrek establezimenduen %20,7 hartu zuen (2.587), eta enpleguaren %19,6 (8.145 pertsona). Ondoren, garraioarekin lotutako jarduerak daude; establezimenduen %10,6 hartu zuten (1.329), eta enpleguaren %27,8 (11.536 pertsona). Hortaz, hiru azpisektore horiek garraioaren arloko EAEko establezimendu guztien %99,1 osatzen dute, eta establezimendu horiei loturiko guztizko enpleguaren %95. Gainerako azpisektoreen partaidetza oso txikia izan da.



1.2 taula. EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an eta 2010ean, azpisektoreka.

	Establezimenduak				Enplegua			
	2009		2010		2009		2010	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Pertsonak lur-garraioz *	2.694	19,5	2.587	20,7	8.062	18,1	8.145	19,6
Salgaiak errepide-garraioz	9.669	70,0	8.468	67,8	22.522	50,6	19.772	47,6
Pertsonak hiriarteko trenbide-garraioz	41	0,3	57	0,5	1.120	2,5	1.097	2,6
Salgaiak trenbide-garraioz	3	0,0	5	0,0	87	0,2	75	0,2
Pertsonak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	16	0,1	15	0,1	51	0,1	50	0,1
Salgaiak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	17	0,1	14	0,1	319	0,7	381	0,9
Pertsonak aire-garraioz	10	0,1	11	0,1	215	0,5	281	0,7
Salgaiak aire-garraioz	6	0,0	5	0,0	201	0,5	178	0,4
Garraioarekin lotutako jarduerak	1.366	9,9	1.329	10,6	11.910	26,8	11.536	27,8
<b>GUZTIRA</b>	<b>13.822</b>	<b>100,0</b>	<b>12.491</b>	<b>100,0</b>	<b>44.487</b>	<b>100,0</b>	<b>41.515</b>	<b>100,0</b>

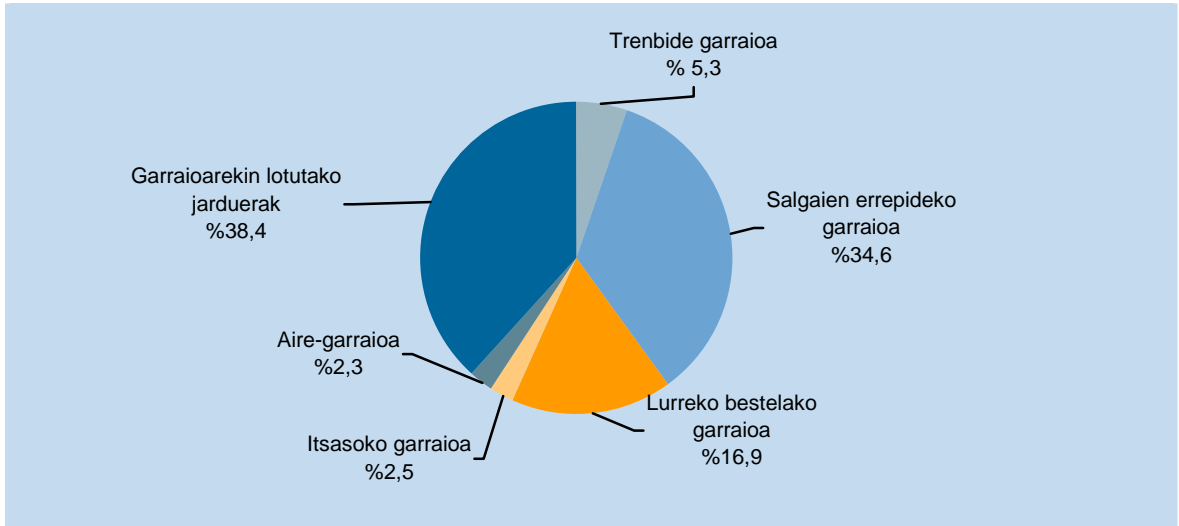
(\*) Barnean hartzen ditu hiriko eta hiriarteko errepide-garraioa eta lurreko beste garraio-mota batzuk (trena, funikularrak eta abar), baldin hirikoak eta hirialdekoak badira.

Iturria: "Garraioarekin lotutako jarduerak" ataleko datuak Eustatenak dira eta, gainerakoak, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailarenak (bi iturriek Jarduera Ekonomikoen Gidazerrendako eta JESN-2009ko informazioa hartu dute oinarri).

Balio erantsi gordinaren banaketa aztertzen badugu, eta, kontuan hartuta informazioa aurreko JESNkoa (JESN-1993 1. berrik.) dela kasu zehatz horretan, garraioarekin lotutako jarduerak sektoreko guztizkoaren %38,4 dira, salgaiak errepide-garraioz %34,6, beste lur-garraioak<sup>3</sup> %16,9, trenbide-garraioa %5,3, itsas garraioa %2,5, eta aire-garraioa gainerako %2,3a. Garraioarekin lotutako jardueren balio erantsi gordinak gainerako azpisektoreen artean banatzen badugu guztizko balio erantsi gordinari egiten dioten ekarpenaren arabera, eta salgaien kopurua errepide-garraioz, beste lur-garraioez eta trenbide-garraioz gehitzen baditugu, jarduera horien batura garraioaren balio erantsi gordinaren %92,2 da; itsas garraioaren eta aire-garraioaren batura, berriz, %7,8 da.

<sup>3</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hiri-inguruko trenbide-garraioa, hiriko ohiko bidaiari-garraioa, bidaiari-entzako ohiko errepide-garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiari-entzako beste lur-garraio motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

1.5 grafikoa. EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2010ean<sup>1</sup>, azpisektoreen arabera, ehunekotan.



<sup>1</sup> BEGari buruzko 2010eko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.).





## ii) Lurralde historikoen arabera

1.3 taula. EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2010ean, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
<b>Establezimenduak</b>								
Pertsonak lur-garraioz *	303	11,7	1.491	57,6	793	30,7	2.587	100,0
Salgaiak errepide-garraioz	1.096	12,9	4.438	52,4	2.934	34,6	8.468	100,0
Pertsonak hiriarteko trenbide-garraioz	1	1,8	36	63,2	20	35,1	57	100,0
Salgaiak trenbide-garraioz	-	-	3	60,0	2	40,0	5	100,0
Pertsonak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	-	-	8	53,3	7	46,7	15	100,0
Salgaiak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	-	-	14	100,0	-	-	14	100,0
Pertsonak aire-garraioz	2	18,2	7	63,6	2	18,2	11	100,0
Salgaiak aire-garraioz	2	40,0	2	40,0	1	20,0	5	100,0
Garraioarekin lotutako jarduerak	169	12,7	712	53,6	448	33,7	1.329	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>1.573</b>	<b>12,6</b>	<b>6.711</b>	<b>53,7</b>	<b>4.207</b>	<b>33,7</b>	<b>12.491</b>	<b>100,0</b>
<b>Enplegua</b>								
Pertsonak lur-garraioz*	1.157	14,2	4.778	58,7	2.210	27,1	8.145	100,0
Salgaiak errepide-garraioz	2.823	14,3	9.547	48,3	7.402	37,4	19.772	100,0
Pertsonak hiriarteko trenbide-garraioz	(**)	(**)	692	63,1	(**)	(**)	1.097	100,0
Salgaiak trenbide-garraioz	-	-	(**)	(**)	(**)	(**)	75	100,0
Pertsonak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	-	-	11 eta (**)	22,0 eta (**)	20 eta (**)	40,0 eta (**)	50	100,0
Salgaiak itsas garraioz eta bide nabigagarri bidezko garraioz	-	-	381	100,0	-	-	381	100,0
Pertsonak aire-garraioz	(**)	(**)	241	85,8	(**)	(**)	281	100,0
Salgaiak aire-garraioz	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	178	100,0
Garraioarekin lotutako jarduerak	1.864 eta (**)	16,2 eta (**)	6.244	54,1	3.161 eta (**)	27,4 eta (**)	11.536	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>5.884 eta (**)</b>	<b>14,2 eta (**)</b>	<b>22.090 eta (**)</b>	<b>53,2 eta (**)</b>	<b>13.274 eta (**)</b>	<b>32,0 eta (**)</b>	<b>41.515</b>	<b>100,0</b>

(\*) Barnean hartzen ditu hiriko eta hiriarteko errepide-garraioa eta beste lur-garraio mota batzuk (trena, funikularrak eta abar), baldin hirikoak eta hirialdekoak badira.

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

Iturria: "Garraioarekin lotutako jarduerak" ataleko datuak Eustatenak dira, eta gainerakoak, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailarenak (bi iturriek Jarduera Ekonomikoen Gidazerrendako eta JESN-2009ko informazioa hartu dute oinarri).

Aurreko taula aztertuz gero, ikus daiteke establezimendu-kopurua eta establezimenduei loturiko enplegu-kopurua oso desberdinak direla lurralde historiko batetik bestera. Bizkaiak biltzen du sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago EAEn; zehatz-mehatz, 6.711 establezimendu eta 22.090 langile baino gehiago biltzen ditu. Hurrengo Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren herena baitu, gutxi gorabehera (4.207 establezimendu eta 13.274 langile baino gehiago, hurrenez hurren). Azkenik, Arabak du ordezkartzarik txikiena sektorean; %13 inguruko partaidetza du, bai establezimenduei dagokienez, bai enpleguari dagokionez.

b) *Prezioen bilakaera*1.4 taula. **Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2008 eta 2010 artean**

	2008	2009	2010	Δ 10/09
Automobiletarako gasolioa	52,69	31,90	43,53	%36,46
Berunik gabeko gasolina	42,13	31,31	41,56	%32,74
<b>Brent upela</b>	<b>41,00</b>	<b>27,62</b>	<b>37,75</b>	<b>%36,69</b>

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2010ean, Brent upelaren batez besteko prezioa 79,5 dolar izan da, aurreko urtekoa baino %29,2 garestiago (61,53 dolar, 2009an). Ibilbidea goranzkoa izan da, batez ere ekitaldiaren amaieran, eta, abenduan, urteko maximora iritsi zen (91,78 dolar upeleko). Gainera, euroak balioa galdu izanak dolarraren aldean (batez ere, urteko lehen seihilekoan) upela gehiago garestitu du. Bestalde, automobiletarako gasolioaren kotizazioa (eurotan) %36,46 igo da urte batetik bestera, berunik gabeko gasolina baino gehiago (%32,74).

Jarduera ekonomikoa arinki suspertzearekin batera, kontsumoko prezioen indizea (KPI) gehiago hazi da 2010ean. Hortaz, ekitaldiaren amaieran (abendutik abendurako aldakuntza), EAEko prezioen hazkundea %2,8ra igo da; %1 izan zen 2009an, eta %1,9 2008an. Ondasun-taldeei dagokionez, komunikazioek izan ezik, gainerako taldeek aurreko urtean baino tasa handiagoak izan dituzte. Zehatzago, edari alkoholdunak eta tabakoa eta garraioak izan dira talderik inflazionistenak (%14,6 eta %8,9, hurrenez hurren).

1.5 taula. **EAEko KPI 2010ean, taldeka.**

	2008	2009	2010
Janari eta edari alkoholgabeak	2,6	-1,3	0,4
Edari alkoholdunak eta tabakoa	4,1	12,1	14,6
Jantziak eta oinetakoak	0,6	-0,5	0,6
Etxebizitza	6,8	0,6	5,1
Etxeko tresneria	3,1	1,0	1,3
Medikuntza	0,2	-0,7	-0,4
<b>Garraioak</b>	<b>-5,3</b>	<b>3,8</b>	<b>8,9</b>
Komunikazioak	-0,3	-0,3	-0,7
Aisia eta kultura	0,9	-0,7	0,3
Irakaskuntza	5,1	2,2	2,3
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	4,6	1,8	2,1
Beste batzuk	3,8	1,8	2,6
<b>Orokorra</b>	<b>1,9</b>	<b>1,0</b>	<b>2,8</b>

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria-prezioen indizeak ere jardueraren gorakada erakusten du, bai indize orokorrean (%6,3), bai manufaktura-industrian (%6,5), bai eta energia elektrikoaren, gasaren eta lurrunaren industrian ere (%5,1).

Nolanahi ere, ateratze-industriak eta zenbait industria-jarduerek prezioak jaitsi dituzte. Zehazki, ateratze-industriak %4,3 jaitsi ditu prezioak, informatika-produktuek eta produktu elektronikoek %1,4, eta farmazia-produktuek %0,3.

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

	Abendutik abendurako aldakuntza		
	2008	2009	2010
<b>Indize orokorra</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,8</b>	<b>6,3</b>
<b>Ateratze-industriak</b>	<b>14,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-4,3</b>
Ateratze-industriak	14,4	0,7	-4,3
<b>Manufaktura-industria</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,6</b>	<b>6,5</b>
Elikagai, edari eta tabako-industriak	4,1	-1,7	5,4
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	6,3	-3,7	2,2
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	0,9	-3,0	2,9
Kokegintza eta petrolioaren fintzeko industriak	-29,1	23,4	22,8
Kimika-industria	5,6	-3,6	3,7
Farmazia-produktuak	1,7	0,9	-0,3
Kautxua eta plastikoa	2,3	0,6	1,7
Metalgintza eta metalezko produktuak	1,2	-8,4	9,1
Informatika-produktuak eta produktu elektronikoak	0,2	0,6	-1,4
Material eta ekipamendu elektrikoa	2,8	-1,8	4,5
Makineria eta ekipamendua	3,4	-0,2	0,1
Garraio-materiala	2,5	1,8	0,7
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	3,7	1,7	0,0
<b>Energia elektrikoa, gasa eta lurruna</b>	<b>19,0</b>	<b>-14,1</b>	<b>5,1</b>
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	19,0	-14,1	5,1

Iturria: Eustat (JESN-2009).



## 1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2010EAN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

### 1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

#### a) Zuzentarauak

Errepide-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/62/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko irailaren 8koa, Kontseiluaren 80/720/EEE eta 86/297/EEE Zuzentarauak eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/37/EE, 2009/60/EE eta 2009/144/EE Zuzentarauak aldatzen dituena (nekazaritzako edo basoko traktore motak homologatzeari buruzko zehaztapenak, zehazki), zuzentarau horietako xedapen teknikoak egokitze aldera (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 238 2010-09-09koa, 7-13).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/61/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko irailaren 2koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/68/EE Zuzentarako eranskinak (salgai arriskutsuen lur-garraioari buruzkoak) aurrerapen zientifikora eta teknikora lehenbizikoz egokitze egina (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 233 2010-09-03koa, 27-28).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/40/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko uztailaren 7koa, errepide-garraio-sektorean garraio-sistema adimentsuak ezartzeko eta beste garraio-mota batzuekiko interfazeetarako esparrua ezartzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 207 2010-08-06koa, 1-13).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/48/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko uztailaren 5koa, motordun ibilgailuen eta haien atoi azterketa teknikoari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/40/EE Zuzentarako aurrerapen teknikora egokitze egina (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 173 2010-07-08koa, 47-72).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/47/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko uztailaren 5koa, Europako Erkidegoan ibiltzen diren ibilgailu industrialen errepideko azterketa teknikoari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/30/EE Zuzentarako aurrerapen teknikora egokitze egina (EBren Aldizkari Ofiziala, L 173 2010-07-08koa, 33-46).</li> </ul>
Itsas eta ibai-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/68/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko urriaren 22koa, itsasoko ekipamenduari buruzko Kontseiluaren 96/98/EE Zuzentarako aldatzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 305 2010-11-20koa, 1-54).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/65/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko urriaren 20koa, estatu kideetako portuetara iristen diren edo haietatik irteten diren ontziei eska dakizkiekeen informazio-formalitateei buruzkoa, eta 2002/6/EE Zuzentarako indargabetzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 283 2010-10-29koa, 1-10).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/36/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2010eko ekainaren 1koa, bidaiari-ontziei aplikagarri zaizkien segurtasun-erregela eta -arauei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/45/EE Zuzentarako aldatzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 162 2010-06-29koa, 1-135).</li> </ul>
Beste berrikuntza batzuk
<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/35/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko ekainaren 16koa, presiopeko ekipamendu eramangarriari buruzkoa, eta Kontseiluaren 76/767/EEE, 84/525/EEE, 84/526/EEE, 84/527/EEE eta 1999/36/EE Zuzentarauak indargabetzen dituena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 165 2010-06-30, 1-18).</li> </ul>



## b) Erregelamenduak

Errepide-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>1213/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko abenduaren 16koa, errepide-garraioaren alorreko enpresei buruzko erregistro elektronikoa nazionalak elkarrekin lotzeko arau komunak ezartzen dituen (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 335 2010-12-18koa, 21-29).</li> <li>581/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko uztailaren 1ekoa, ibilgailuetan instalatutako unitateetatik eta gidariaren txarteletatik datu egokiak transferitzeko gehieneko epeei buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 168 2010-07-02koa, 16-16).</li> <li>202/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko martxoaren 10ekoa, salgaiak errepidez garraiatzeari buruzko estatistikak hedatzeari buruzko Batzordearen 6/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 61 2010-03-11koa, 24-28).</li> </ul>
Trenbide-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>1169/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko abenduaren 10ekoa, trenbide-segurtasuneko baimena eskuratzeko baldintzak betetzen ote diren ebaluatzeko segurtasun-metodo komunari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 327 2010-12-11koa, 13-25).</li> <li>1158/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko abenduaren 9koa, trenbide-segurtasuneko ziurtagiria eskuratzeko baldintzak betetzen ote diren ebaluatzeko segurtasun-metodo komunari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 326 2010-12-10ekoa, 11-24).</li> <li>913/2010 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko irailaren 22koa, salgaiak modu lehiakor batean garraiatzeko Europako trenbide-sareari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 276 2010-10-20koa, 22-32).</li> <li>36/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko abenduaren 3koa, honako agiri hauen Erkidegoko ereduari buruzkoa: trenak gidatzeko lizentziak, ziurtagiri osagarriak, ziurtagiri osagarrien kopia kautotuak eta trenak gidatzeko lizentzien eskabide-oriak; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/59/EE Zuzentaraua aplikatuz (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 13 2010-01-19koa, 1-27).</li> </ul>
Itsas garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>1177/2010 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko azaroaren 24koa, itsasoan eta bide nabigagarrietan bidaiatzen duten bidaiarien eskubideei buruzkoa, eta 2006/2004 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 334 2010-12-17koa, 1-16).</li> <li>802/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko irailaren 13koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/16/EE Zuzentarauko 10. artikuluko 3. paragrafoko eta 27. artikuluko xedapenak (konpainien historiari buruzkoak) aplikatzen dituen (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 241 2010-09-14koa, 4-7).</li> <li>801/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko irailaren 13koa, banderatzeko irizpideei buruz Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/16/EE Zuzentarauko 10. artikuluko 3. paragrafoan xedatutakoa aplikatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 241 2010-09-14koa, 1-3).</li> <li>428/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko maiatzaren 20koa, ontzien azterketa sakonagoi buruz Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/16/EE Zuzentarauko 14. artikuluan xedatutakoa garatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 125 2010-05-21ekoa, 2-7).</li> <li>164/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urtarrilaren 25ekoa, Europako Erkidegoko barruko bide nabigagarrietan harmonizatutako ibaietako informazio-zerbitzuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/44/EE Zuzentarauko 5. artikuluko barruko bideetan nabigatzeko ontzien gaineko informazio elektronikorako ezartzen dituen zehaztapen teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 57 2010-03-06koa, 1-154).</li> </ul>
Aireko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>1191/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko abenduaren 16koa, aireko nabigaziorako zerbitzuen tarifikazio-sistema komuna ezartzen duen 1794/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 333 2010-12-17koa, 6-20).</li> <li>1071/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko azaroaren 22koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerranda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 306 2010-11-23koa, 44-67).</li> <li>996/2010 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko urriaren 20koa, abiazio zibilean istripuak eta gorabeherak prebenitzeari eta ikertzei buruzkoa, eta 94/56/EE Zuzentaraua indargabetzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 295 2010-11-12koa, 35-50).</li> </ul>



- 983/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko azaroaren 3koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 286 2010-11-04koa, 1-2).
- 962/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urriaren 26koa, aireontzien aeronabigarritasuneko eta aeronautika-produktuetako, osagaietako eta ekipamenduko mantentze-lanei eta lan horietan aritzen diren langileen eta erakundeen onarpenari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 281 2010-10-27koa, 78-78).
- 929/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urriaren 18koa, 1033/2006 (EE) Erregelamenduko 3. artikuluko 1. paragrafoan jasotako Hegazkineria Zibilaren Nazioarteko Erakundearen (HEZINE) xedapenak aldatzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 273 2010-10-19koa, 4-4).
- 791/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko irailaren 6koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 237 2010-09-08koa, 10-27).
- 691/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko uztailaren 29koa, aireko nabigazio-zerbitzuetarako eta sareko funtzioetarako errendimendua balioztatzeko sistema onartzen duena, eta aireko nabigazio-zerbitzuak emateko baldintza komunak ezartzen dituen 2096/2005 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 201 2010-08-03koa, 1-22).
- 590/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko uztailaren 5koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 170 2010-07-06koa, 9-30).
- 573/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko ekainaren 30ekoa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 166 2010-07-01ekoa, 1-5).
- 358/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko apirilaren 23koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua, 2010eko martxoaren 4koa, aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 105 2010-04-27koa, 12-14).
- 357/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko apirilaren 23koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua, 2010eko martxoaren 4koa, aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 105 2010-04-27koa, 10-11).
- 297/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko apirilaren 9koa, abiazio zibilaren segurtasunari buruzko oinarriko arau komunak osatzen dituen 272/2009 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 90 2010-04-10ekoa, 1-3).
- 293/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko apirilaren 8koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzen dituen 820/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 89 2010-04-09koa, 1-2).
- 285/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko apirilaren 6koa, aire-konpainien eta aire-operadoreen aseguru-baldintzei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 785/2004 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 87 2010-04-07koa, 19-20).
- 273/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko martxoaren 30ekoa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 84 2010-03-31koa, 25-49).
- 255/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko martxoaren 25ekoa, aireko zirkulazioko joan-etorrien kudeaketari buruzko arau komunak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 80 2010-03-26koa, 10-16).
- 185/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko martxoaren 4koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 55 2010-03-05ekoa, 1-55).
- 134/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko otsailaren 9koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzen dituen 820/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 43 2010-02-18koa, 3-4).
- 133/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko otsailaren 4koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzen dituen 820/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 43 2010-02-18koa, 1-2).
- 127/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko otsailaren 5koa, aireontzien aeronabigarritasuneko eta aeronautika-produktuetako, osagaietako eta ekipamenduko mantentze-lanei eta lan horietan aritzen diren langileen eta erakundeen onarpenari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 40 2010-02-13koa, 4-50).





- 73/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urtarrilaren 26koa, Europako zeru bakarrerako aeronautika-informazioaren eta aeronautika-datuen kalitateari buruzko baldintzak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23 2010-01-27koa, 6-27).
- 72/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urtarrilaren 26koa, abiazioaren segurtasunaren arloan Batzordeak egingo dituen azterketetarako prozedurak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 23 2010-01-27koa, 1-5).
- 18/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko urtarrilaren 8koa, abiazio zibilaren segurtasunaren arloko kalitate-kontrolerako programa nazionalen zehaztapenei buruz Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 300/2008 (EE) Erregelamenduan xedatutakoa aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 7 2010-01-12koa, 3-14).

#### Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 817/2010 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2010eko irailaren 16koa, behi-aziendako animalia bizidunak garraiatzean animaliek izan behar duten ongizateari lotuta esportazioengatikoa lehengoratzeko emateko baldintzei buruzkoa, Kontseiluaren 1234/2007 (EE) Erregelamenduekin bat, berariazko xedapenak ezartzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 245 2010-09-17koa, 16-28).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

### 1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak

#### Errepide-garraioa

- Sustapen Ministerioaren 3478/2010 Agindua, abenduaren 29koa, bidaiarien errepide-garraioko erabilera orokorreko hiriarteko ohiko zerbitzu publiko arrunt iraunkorren tarifak berraztertzen dituena. (BOE 2011-01-10) (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 8, 2010eko urtarrilaren 10ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 3386/2010 Agindua, abenduaren 20koa, garraioko arbitraje batzordeek salgaiak gordailutzeko eta besterentzeko eginkizunak betetzeko arauak ezartzen dituena. (BOE 31) (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 318, 2010eko abenduaren 31koa).
- Sustapen Ministerioaren 2607/2010 Agindua, urriaren 1ekoa, errepide-garraioko ibilgailu jakin batzuen gidariei hasierako trebakuntzako eta etengabeko prestakuntzako ikastaroak ematen dizkieten hezitzaileek bete beharreko baldintzak ezartzen dituena. (BOE 8-10) (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 244, 2010eko urriaren 8koa).
- 919/2010 Errege Dekretua, uztailaren 16koa, Lur Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua aldatzen duena, abenduaren 22ko 25/2009 Legea egokitzeko (lege horrek zenbait lege aldatzen ditu, zerbitzu-jardueretarako sarbide librea izateari eta zerbitzu horiek erabiltzeari buruzko Legea egokitzeko (BOE 5-8) (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 189, 2010eko abuztuaren 5ekoa).

#### Trenbide-garraioa

- Sustapen Ministerioaren 2872/2010 Agindua, azaroaren 5ekoa, trenbideetako langileei zirkulazioko segurtasunari loturiko zereginak egiteko aukera ematen dieten gaitze-titulua eskuratzeko baldintzak xedatzen dituena, eta prestakuntzako zentro homologatuen eta langile horien osasun-azterketak egiteko zentroen erregimena ezartzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 271, 2010eko azaroaren 9koa).
- 1434/2010 Errege Dekretua, azaroaren 5ekoa, interes orokorreko trenbide-sarearen sistemaren elkarreragin-garritasunari buruzkoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 269, 2010eko azaroaren 6koa).

#### Aireko garraioa

- 9/2010 Legea, apirilaren 14koa, aireko zirkulazioko zerbitzuak emateko arauak, zerbitzu horiek ematen dituzten hornitzaile zibilen betebeharrak eta aire-zirkulazioko kontrolatzaile zibilen lan-baldintza jakin batzuk zehazten dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 91, 2010eko apirilaren 15ekoa).
- 1133/2010 Errege Dekretua, irailaren 10ekoa, aerodromoetako hegaldiei buruzko informazio-zerbitzua (AFIS) emateko arauak ezartzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 232, 2010eko irailaren 24koa).
- 1717/2010 Errege Dekretua, abenduaren 17koa, 1673/2010 Errege Dekretuak, abenduaren 4koak, ezarritako alarma-egoera luzatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 307, 2010eko abenduaren 18koa).
- 1673/2010 Errege Dekretua, abenduaren 4koa, aireko garraioaren oinarriko zerbitzu publikoa normalizatze aldera alarma-egoera adierazten duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 295, 2010eko abenduaren 4koa).
- 1611/2010 Errege Dekretua, abenduaren 3koa, AENA enpresa-erakunde publikoari dagozkion aireko zirkulazioa kontrolatzeko ahalmenak aldi baterako Defentsa Ministerioari ematen dizkiona (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 294, 2010eko abenduaren 4koa).



- 1001/2010 Errege Dekretua, abuztuaren 5ekoa, aeronautikako segurtasun-arauak ezartzen dituen, aireko zirkulazioko kontrolatzaile zibilen jarduera-denboren eta atsedeen-baldintzen arloan (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 190, 2010eko abuztuaren 6koa).
- 931/2010 Errege Dekretua, uztailaren 23koa, aireko nabigaziorako zerbitzuen hornitzaile zibilen ziurtagiriak egiteko prozedura eta haien arau-kontrola arautzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 191, 2010eko abuztuaren 7koa).
- Sustapen Ministerioaren 3352/2010 Agindua, abenduaren 22koa, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa (AENA) enpresa-erakunde publikoak kudeatzen dituen aireportuak zehazten dituen, aerodromoko aireko zirkulazioa kontrolatzeko zerbitzuen hornitzaile zibil berriak hautatzeko (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 316, 2010eko abenduaren 29koa).
- Sustapen Ministerioaren 3457/2010 Agindua, abenduaren 22koa, Burgosko aireportua Aerodromoetako Hegaldiei buruzko Informaziodun Aireportu (AFIS) izendatzen duena, aireko zirkulazioko zerbitzuak emate aldera (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 5, 2011ko urtarrilaren 6koa).
- Sustapen Ministerioaren 3322/2010 Agindua, azaroaren 25ekoa, Sustapen Ministerioaren azaroaren 26ko 3619/2009 Aginduko hutsak zuzentzekoa dena (3619/2009 Aginduaren bitartez, helikoptero zibiletako pilotuen funtzioak gauzatzeko baldintzei buruzko hegaldi-tripulaziorako lizentzien baterako baldintzak ezartzen dituen Sustapen Ministerioaren azaroaren 4ko 3811/2004 Agindua aldatu zen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 312, 2010eko abenduaren 24koa).
- Sustapen Ministerioaren 2189/2010 Agindua, uztailaren 7koa, helikoptero zibilek aireko merkataritza-garraioko jarduerak egin ditzaten eskagarri zaizkien baldintzak ezartzen dituen otsailaren 23ko 279/2007 Errege Dekretuaren eranskina ordeztzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 194, 2010eko abuztuaren 11koa).
- Sustapen Ministerioaren 1841/2010 Agindua, uztailaren 5ekoa, aireko zirkulazioko kontrolatzaileen prestakuntza ematen duten hornitzaile zibilen ziurtatzerako baldintzak ezartzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 166, 2010eko uztailaren 9koa).
- Sustapen Ministerioaren 896/2010 Agindua, apirilaren 6koa, hizkuntza-gaitasun baldintzak eta gaitasunaren balioztatzea arautzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 89, 2010eko apirilaren 13koa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

### 1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

#### Errepide-garraioa

- 307/2010 DEKRETUA, azaroaren 23koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Bigarren Plan Orokorren (2005-2016 aldia) berrikusketa onartzen duena.
- 296/2010 DEKRETUA, azaroaren 9koa, Trapagarango Udalak "N-634 errepidean, Zaballa eta Ugarte auzoen artean (1A, 2, 3, 4 eta 1B tarteak) espaloia egiteko proiektua" gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 283/2010 DEKRETUA, azaroaren 2koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak Azpeitia eta Lasao bitartean txirridularientzako eta oinezkoentzako bide-tartea (Urola haraneko 5. ibilbidea) egiteko proiektu berraztertua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 243/2010 DEKRETUA, irailaren 14koa, Arabako Foru Aldundiak Fuente de la Provincian, A-3100 errepidean (Barrundia eta Iruiaiz-Gauna udalerrietan) pisaketa-kontrolerako eremua egiteko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 242/2010 DEKRETUA, irailaren 14koa, Arabako Foru Aldundiak Murgia eta Domaikia arteko A-4413 errepidean (0+175 kilometro-puntuaren eta 0+415 kilometro-puntuaren artean, Murgiako zeharbidean) egokitzepekin egiteko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 187/2010 DEKRETUA, uztailaren 6koa, Arabako Foru Aldundiak A-124 errepidean, 40,16 kilometro-puntutik (Errioxarekiko muga, Briñasen) 41,30 kilometro-puntura artean eta 44,14 kilometro-puntutik (Labastida hiri-eremuaren amaiera) 45,03 kilometro-puntura artean (Errioxarekiko muga, San Vicente de la Sonsierran), egokitzepekin egiteko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 179/2010 DEKRETUA, ekainaren 29koa, Arabako Foru Aldundiak Urizaharreko zeharbidean A-2124 errepidea egokitzepekin eta hobetzeko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.





- 178/2010 DEKRETUA, ekainaren 29koa, Arabako Foru Aldundiak Trebiñuko Konderriarekiko muga (Moraza gaina) eta Urizaharra arteko zatian A-2124 errepidearen plataforma handitzeko eta ibilbidea hobetzeko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 148/2010 DEKRETUA, maiatzaren 25ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak Asteasu eta Zizurkil artean, 1+725 eta 2+275 kilometro-puntuen bitartean, txirrindularientzako eta oinezkoentzako bidearen ibilbidea hobetzeko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 142/2010 DEKRETUA, maiatzaren 18koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak Arrasateko mendebaldeko saihebidia, GI-2620 errepidearena, eraikitzeko proiektuaren 5. proiektu moldatua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 128/2010 DEKRETUA, apirilaren 27koa, Arabako Foru Aldundiak Urturiko zeharbidean A-4154 errepidea egokitzeko proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 40/2010 DEKRETUA, otsailaren 9koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak Arrasateko mendebaldeko saihebidia, GI-2620 errepidearena, eraikitzeko proiektuaren 2. proiektu moldatua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 26/2010 DEKRETUA, urtarrilaren 19koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak "Laskuaingo biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino (Nafarroako muga) doan N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektua"ren 9. proiektu moldatua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.
- 4/2010 FORU-DEKRETU ARAUA, ekainaren 15ekoa, Gipuzkoako Lurralde Historikoan 2010eko uztailaren 1etik aurrera AP-8 eta AP-1 autobideak erabiltzeko kanonaren zenbatekoak ezartzen dituena.

#### Trenbide-garraioa

- 273/2010 DEKRETUA, urriaren 26koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena ematen diona Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, SA sozietate anonimoa sortzeko eta sozietateko partaide-tzak erosteko.
- 129/2010 DEKRETUA, apirilaren 27koa, Trapagarango Udalak La Escontrilla eta San Gabriel auzoak lotuko dituen trenbidearen gaineko oinezkoen sarbidearen proiektua aldatzen duen proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko, lehenbailehen hartu behar dituela adierazten duena.

#### Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 328/2010 DEKRETUA, azaroaren 30ekoa, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen dituen Dekretua aldatzen duena.
- 88/2010 DEKRETUA, martxoaren 16koa, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren Estatistika Organo Berezia sortzen eta arautzen duena.
- 77/2010 DEKRETUA, martxoaren 2koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena ematen diona Araba Logística, SA sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko.
- 78/2010 DEKRETUA, martxoaren 2koa, Bizkaiko Garraio Partzuegoaren Estatutuen zati baten aldaketa onartzen duena.

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.



# 2

## Garraioaren Eskaintza eta Eskaria 2010ean



## 2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2010EAN

### 2.1. GARRAIO-ESKAITZA

Euskal Autonomia Erkidegoak garraio-sistema bete-betekoa du; bide-azpiegituren, trenbide-azpiegituren, aire-azpiegituren, portu-azpiegituren, kable bidezko sistemaren eta logistika integralaren sare zabala daude garraio-sistema horren egituraren oinarrian. Hona hemen garraio-sistemaren egituraren zehaztasunak:

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	Estatua	
Trenbide-sistema	Europa barneko sarea Iberiar penintsulako sarea	Estatua	ADIF eta Renfe
	Metro-sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa Estatua	ETS eta EuskoTren FEVE
	Metroa/tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta Metro Bilbao eta EuskoTran
	Bizkaia zubia	Bilboko Portuko Agintaritza	Pribatua
Portu-sistema	Interes orokorreko portuak	Estatua	Portuko agintaritza
	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aireko sistema	Interes orokorreko aireportuak	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 Gidaplana 2002-2012.

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

**EAEko garraio-sistemaren deskripzioa**

- Bide-sistemari dagokionez, 2010ean, 4.198 kilometrokoa zen EAEko errepide-sarea. Haietatik 598 kilometro zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira (autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak), eta EAE osoko bide-eskaintzaren %14,2 da hori.
- Bide-azpiegitura gehienen titularra lurralde bakoitzeko foru-aldundia da, baina bi salbuespen daude: A-68 autobidea (Espainiako estatua da haren titularra) eta Artxandako tunelak (Bizkaiko Foru Aldundiaren sozietate emakidaduna). Bestalde, A-8 autobidea ustiatzeko, autobide horren kudeaketa BIDEGLren esku utzi du Gipuzkoako Foru Aldundiak, eta INTERBIAK en esku Bizkaiko Foru Aldundiak.
- Trenbide-sisteman, ADIF, FEVE eta ETS dira azpiegituren administratzaileak. Eta, azpiegitura horietan, operadore hauek ematen dute pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua EAEn: *RENFE*k (ADIFen bideetako operadorea da, eta hiriarteko zerbitzuan probintzietako hainbat udalerrri EAEko hiriburuarekin lotzen ditu, eta Espainiako estatuko gainerako lekuekin ere egiten du lotura); *FEVE*k (bere egiturari jarduten du, eta EAE barruko hiriarteko zerbitzuan Bizkaian bakarrik ematen du zerbitzua, baina Kantaurialdeko gainerako tokiekin ere lotura egiten du); 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 *Euskotran* —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 Zubiko jarduera.
- Azkenik, "EAEko prestazio handiko trenbide-sare berria"ren eraikuntzak, Euskal Y izenez ezagunagoa denak, osatuko du EAEko trenbide-azpiegituren gaur egungo mapa.
- Portu-sistemaren barruan, Bilboko portua eta Pasaiaiko portua nabarmentzen dira merkataritza-jardueraren aldetik. Interes orokorreko portuak dira, eta Espainiako estatua da haien titularra. Euskal Autonomia Erkidegoko beste 15 portuekin osatzen da EAEko portu-sistema; portu horiek Estatuko Administrazioak EAEko Administrazioari eskualdatu zizkion maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretu bidez.
- EAEko aire-sistema, bestalde, Bilboko aireportuak, Donostiako aireportuak eta Gasteizko aireportuak osatzen dute. Hiruron titularra Espainiako estatua da, eta AENAK kudeatzen ditu.
- EAEko kable bidezko sistema, berriz, hiru funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak eta Igeldokoak; eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Bizkaian daude guztiak, Igeldoko (Donostia) funikularra izan ezik.
- Azkenik, EAEko garraio-sistemaren egitura hainbat logistika-operadorek osatzen dute: Aparkabisak, Bizkaian; Zaisak, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroak eta Arasurrek, Araban. Logistika-operadore horien helburua salgaien garraioa eraginkor izan dadin bultzatzea da.

**2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak**

Atal honetan, EAEko azpiegituren ezaugarriak jaso dira, garraio-moduaren arabera. Horrez gain, zati bakoitzean indarrean diren jarduera-planei, egin diren obrei eta inbertsioei lotuta ekitaldian izan diren azken gertaerak ere bildu dira.

**a) Errepide-garraioa**

Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaritik ateratako azken datuen arabera, 2010ean, 4.198 kilometrokoa zen EAEko errepide-sarea. Horri lotuta, nabarmentzekoa da azken ekitaldian zenbait jarduera garrantzitsu egin direla, besteak beste, Donostiako bigarren ingurabiderako sARBIDE berriak eta Urumeako autobia Zorroagako tunelak hartzen duen tartea. Gipuzkoan daude biak. Hain zuzen, zirkulazio-ahalmen handiko bideak (alegia, autobideak, autobiak eta bi galtza-

dako errepideak) errepide guztien %14,2 dira. Zirkulazio-ahalmen handiko bideen ehunekoak gora egin du azken urteotan.

**2.2 taula. EAEko errepide-sarea 2010ean, errepide-motaren arabera**

	2000	2009	2010
<b>LUZERA (km)</b>			
Ordainpeko autobideak	196	256	254
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	299	351	344
Galtzada bakarreko errepideak	3858	3.602	3600
<b>Guztira</b>	<b>4.353</b>	<b>4.209</b>	<b>4.198</b>
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>			
Ordainpeko autobideak	27,1	35,4	35,1
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	41,4	48,5	47,6
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	498,2	497,9
<b>Guztira</b>	<b>602,1</b>	<b>582,2</b>	<b>580,6</b>

<sup>1</sup> Errepide-sarearen luzeran eta EAEn azalera oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

Ikuspegi zabalago batetik, Espainiako estatuarekin eta EB-27rekin alderatzeko azterketa eginez gero, ikus daiteke bide-sareen dentsitatea askoz handiagoa dela EAEn, Espainiako estatuan eta Europar Batasunean baino. Horri lotuta, 2010ean EAEn erregistratutako dentsitatea 580,6 m/km<sup>2</sup> izan da; EB-27koa, bestalde, 411,4 m/km<sup>2</sup> izan da, eta Espainiako estatukoa 327,7 m/km<sup>2</sup>.

Bestalde, zirkulazio-ahalmen handiko bideen<sup>4</sup> pisu erlatiboa %14,2 izan da EAEn. Ehuneko hori handixeagoa izan da Espainiako estatuan baino; Espainiako estatuan, %9,6 inguruko tasa izan da. Europar Batasunean, berriz, 2009an dagoeneko mota horretako bideak, guztira, %18,8 ziren (autobideak eta errepide nagusiak edo nazionalak kontuan hartuta).

<sup>4</sup> Zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak.



2.3 taula. Errepide-sarearen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2010ean

Errepide-mota	2008		2009		2010	
	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>
<b>EAE</b>						
Ordainpeko autobideak	240	33,2	256	35,4	254	35,1
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	348	48,1	351	48,5	344	47,6
Galtzada bakarreko errepideak	3.615	500,0	3.602	498,2	3.600	497,9
<b>Guztira</b>	<b>4.203</b>	<b>581,3</b>	<b>4.209</b>	<b>582,2</b>	<b>4.198</b>	<b>580,6</b>
<b>ESTATUA</b>						
Ordainpeko autobideak	2.997	5,9	3.016	6,0	2.991	5,9
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	12.115	23,9	12.604	24,9	12.974	25,6
Galtzada bakarreko errepideak	149.898	296,2	149.843	296,1	149.822	296,1
<b>Guztira</b>	<b>165.011</b>	<b>326,1</b>	<b>165.463</b>	<b>327,0</b>	<b>165.787</b>	<b>327,7</b>
<b>EB-27</b>						
Autobideak	65.300	14,8	66.683	15,1		--
Errepide nagusiak edo nazionalak	276.046	62,5	275.176	62,3	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.458.309	330,4	1.474.187	334,0	--	--
<b>Guztira</b>	<b>1.799.655</b>	<b>407,7</b>	<b>1.816.046</b>	<b>411,4</b>	--	--

<sup>1</sup> Errepide-sarearen luzeran (m) eta EAEn, Espainiako estatuaren edo EB-27ren azaleran (km<sup>2</sup>) oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011, International Road Federation.

Ildo horretatik, azken urteotan, EAEko bideetako politiketan galtzada bakarreko errepideen kopurua murrizteko joera izan da, eta zirkulazio-ahalmen handiko autobia eta autobide gehiago egitekoa, zirkulazioa arinagoa izan dadin eta, oro har, EAEko errepide-sarearen estaldura eta segurtasuna hobetu dadin. Hiru foru-aldundiek azpiegiturak hobetzeko egindako jarduera-planetan jaso da hori. Honako laburpen-aula honetan ikus daiteke.

#### Bide-azpiegiturak – 2010eko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, metropoli hegoaldeko saihebidetako eraikitze lanak azken fasean zeuden 2010eko ekitaldiaren amaieran. Urtearen erdialdera, zirkulatzeko ireki ziren autobidetik sartzeko bideak Portugaleten, Santurtzin, Sestaon, Ortuellan eta Trapagaranen. Sarbide horiek saihebidetako eta A-8 autobideak elkartzen diren tokietan daude.
- Orobat, San Mameseko sarbideetako obren erdiak eginda zeuden urteko bigarren sei hilekoaren hasieran. Sarbide berri horrek A-8 autobidearen tartea (hegoaldeko bidea) eta Bilboko hirigunea lotuko ditu Trenbideko etorbidetik. Sarbideak aukera emango du gaur egungo Sabino Aranako sarbidea bertan behera uzteko, eta 70.000 m<sup>2</sup>-ko hiri-eremua erabilgarri jarriko da autobidea Lezeaga parean lurperatzeari esker. Horrek Basurtun hirigintza berrantolatze bidea emango du. Azpiegitura berri hori 2012. urtearen erdialdera bukatuko dela aurreikusi da, eta azpiegitura egiteko 157 milioi euroko aurrekontua dago.
- Bestalde, Bizkaian zenbait ardatz erradial eraikitze proiektuak egiten ari dira; ardatz erradial hauek, hain zuzen: Urberuaga-Berriatua, Gerediaga-Elorrio, Boroa-Igorre, Amorebieta Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, Bermeoko saihebidetako eta Ermuko saihebidetako. Proiektu horietan, gaur egungo trazadurak zabaldu, hobetu edo bitan zatituko dira eta, horretarako, zenbait elementu eraikiko dira, besteak beste, tunelak, biaduktuek eta bigarren erreiak, guztiak bideetako komunikazioa eta segurtasuna hobetzeko helburuarekin. Urte amaieran, lehenengo proiektuaren lizitazioa egin zen; Ermuko saihebidetakoarena, hain zuzen. 90,4 milioi euroko aurrekontua dute lanek, eta 32 hilabetean egingo dira.



- **Gipuzkoan**, jarduera garrantzitsua Donostiako 2. ingurabidearen inaugurazioa izan da, ekainaren 25ean. Azpiegitura horri esker, asko arinduko da zirkulazioa Donostiako saihebidetan. Zehazki, bide berri horrek egunean 10.000 kamioi hartzen ditu, gutxi gorabehera (Donostiako saihebidetako egunean 15.000 kamioi hartzen zituen, guztira, bide berria ireki aurretik). Horrez gain, egunean 40.000 ibilgailu ere ibiltzen dira bide horretan, lehen Donostiako saihebidetan ibiltzen zirenak. Beraz, saihebidetako ohiko zirkulazioaren erdia hartzen (eta arintzen) du azpiegitura berriak. Obra hori hiru urtetan egin da, gutxi gorabehera, eta lanen kostua 350 milioi euro izan da.
- Azpiegitura horrez gain, Urumeako autobidaren tarte bat, Donostiara Zorroagako tuneletik igarota sartzeko bidea ematen duena, abuztuan ireki zen. Autobia hori Andoain eta Donostia arteko N-1 errepidearen alternatiba izango da. Urnieta eta Donostia arteko tarteak zirkulatzeko irekita daude, eta Andoainen N-1 errepidearekin lotzeko 5 kilometroko trazadura falta da. Obrak amaitzen direnean, autobia horrek N-1 errepideko aipatutako tartetik 30.000 ibilgailu kenduko dituela espero da, eta N-1 errepidearen alternatiba izango da; Donostiara hegoaldetik sartzeko sarbide nagusia izango da.
- Era berean, udan, Arrasateko mendebaldeko saihebidetako obrak hasi ziren. Saihebidetako horrek nabarmen hobetuko du Deba Goienarako eta Aramaioko haranerako komunikazioa, eta horri esker ez da Arrasateko hirugunetik igaro behar. Obra horretarako 40 milioi euroko inbertsioa egingo da.
- **Arabian**, N-1 errepideko obrak amaitu dira (Armiñoneko lotunea), eta aurrera egin dute Subilla Morillas-Andagoia bideko lanek. Obra horiek zailak dira, batetik, Badaia mendilerroaren eta Bayas ibaiaren haitzartearen arteko trazadura dela-eta, eta, bestetik, trenbideak eta A68 autobideak zeharkatzen dutelako. Trazadura berriari esker, bidea zabalduko da bidearen luzera osoan, batez ere bide horretan dauden bihurtzeetan, eta 300 metro inguruko luzera duen tunel bat ere egin da. Tetxako tunel hori egiteko lanak bukatu dira. Bide berri hori, iparraldean, Izarra eta Beluntza artean dagoeneko eginda dagoen ibilbide berriarekin lotuko da.
- Orobat, beste obra batzuk ere bukatu dira, hala nola Laudioko Urturikoak eta Amurriotik Artziniegara bidekoak. Obra horiez gain, 2010eko jardueren artean, Briñas-Bastida eta Uribarri Gaubea errepideen kontratazioak egin dira, eta Arabako errepideetako 70 kilometro berriz asfaltatzeko obrak onartu dira.

Garraio publikoaren eskaintzari dagokionez, azterlan honetan hiri-eremuan herritarren zerbitzura jarri diren garraio kolektiboko zerbitzuen ezaugarriak jaso dira. Zehazki, EAEko hiriburuetan, garraio kolektiboaren zerbitzua Tuvisak (Transportes Urbanos de Vitoria, SA) ematen du Gasteizen, Bilbobusek Bilbon eta Dbusek Donostian. Alde horretatik, Bilbobusek kudeatzen du hiriko autobusen kopururik handiena; 152 autobus ditu 43 zerbitzu-lineatan, hirian guztira 449,9 kilometro egiteko. Bilbobusen autobusen adina, batez beste, bost urte eta erdi da.

Bestalde, Dbusek 121 autobus ditu Gipuzkoako hiriburuan, 36 lineatan, hirian 247 kilometro egiteko. Dbusek eskaintako zerbitzuen barruan, BRT zerbitzua (Bus Rapid Transit) ere badago, eta zirkulazio-ahalmen eta maiztasun handiko linea hauen bitartez ematen da: L5 Benta-berri, L28 Amara-Ospitaleak eta L13 Altza. Linea horiek hiriko hiru ardatz nagusietan dihardute, 18 metroko ibilgailu artikulatuetan, 6-8 minutuko maiztasunarekin. Horrez gain, 2010ean, In-txaurrondo-Ospitaleak-Altza 31. linearen ibilbidea luzatu da. Hain zuzen, funtsean, ospitaleetarako, Aietarako eta 27. industrialderako lotune berriei esker luzatu da ibilbidea azken urtean.

Azkenik, Gasteizen Tuvisak ematen duen hiri-zerbitzuan 86 autobus daude guztira, 15 lineatan, ibilbideko 201,6 kilometroak egiteko. Horri lotuta, Tuvisak bere lineak berregituratu zituen 2009ko urriaren amaieran, tranbiaren bi linea martxan jarri izanaren ondorioz (Erdialdeko eta Lakuako adarrak 2008ko abenduaren 23an zabaldu ziren, eta Abetxukuko linea 2009ko uztailaren 10ean),



eta, berregituratze horren ondoren, Tuvisaren zerbitzua sendotu egin da: ibilbidea hamar kilometro luzatu da, eguneko lineek Sansomendi, Zaramaga eta Aldaia auzoetan ere zerbitzu ematen baitute orain, eta gaueko lineek, Mariturri eta Aldaia auzoetan.

2.4 taula. Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2010ean

Errepide-mota	2008	2009	2010	Δ % 08/10
<b>BILBO</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	43	43	43	0,0
Luzera (km) <sup>1</sup>	446,2	448,2	449,9	0,8
Autobus-kopurua	153	153	152	-0,7
<b>DONOSTIA</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	36	36	36	0,0
Luzera (km) <sup>1</sup>	225,3	237,1	247,0	9,6
Autobus-kopurua	117	121	121	3,4
<b>GASTEIZ</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	23	15 <sup>2</sup>	15	-34,8
Luzera (km) <sup>1</sup>	258,6	191,4	201,6	-22,0
Autobus-kopurua	73	90	86	17,8
<b>GUZTIRA</b>				
Sareko lineak	102	94	94	-7,8
Luzera (km)	930,1	876,7	898,5	-3,4
Autobus-kopurua	343	364	359	4,7

<sup>1</sup> Gaueko zerbitzuak barne.

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

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia.

Garraio pribatuari dagokionez, eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiak emandako datuak aintzat hartuta, EAEko ibilgailuen kopuruak ez du aldaketa handirik izan aurreko urtekoarekin alderatuta. Urte amaieran, EAE osoan 1.299.807 ibilgailu izan ziren erregistratuta, eta %1 igo da ibilgailu-kopurua, aurreko urteko datuekin alderatuta. Alde horretatik, nabarmentzekoa da ibilgailuen %88 autoek eta kamioiek eta furgonetek osatzea (%73 eta %15, hurrenez hurren). 2010eko ekitaldian, hauek %0,7 eta %0,5 gehitu dira, hurrenez hurren, aurreko urtean baino gehikuntza handixeagoak (%0,4 eta %0,3, hurrenez hurren, 2009an). Nolanahi ere, urte batetik besterako aldakuntza horiek txikiagoak izan dira krisialdia etorri aurreko urteetan baino (2007an izan ziren maximoak: %2,6 eta %5,3).





2.5 taula. EAEko ibilgailuen kopurua 2010ean

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%
Autoak	148.208	73,2	498.186	75,8	303.261	68,9	949.655	73,1
Motozikletak	12.043	5,9	42.972	6,5	46.433	10,6	101.448	7,8
Kamioiak	32.929	16,3	91.549	13,9	71.373	16,2	195.851	15,1
Autobusak	522	0,3	1.680	0,3	853	0,2	3.055	0,2
Traktore industrialak	1.351	0,7	3.897	0,6	3.195	0,7	8.443	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.489	3,7	19.011	2,9	14.855	3,4	41.355	3,2
<b>Guztira</b>	<b>202.542</b>	<b>100,0</b>	<b>657.295</b>	<b>100,0</b>	<b>439.970</b>	<b>100,0</b>	<b>1.299.807</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia.

Europar, motorizazio-indizea —autoen ratioa, 1.000 biztanleko— oso desberdina da EBko 27 estatu kideetako batetik bestera. Luxenburgo izan zen nagusi EB-27n 2009an: 660 auto izan ziren erregistratuta, 1.000 biztanleko. Beste muturrean, bestalde, Errumania, beste behin ere, 198 auto motorizazio-indizearekin. Aipatzekoa da 2009an honako herrialde hauetan izandako auto-gehikuntza: Bulgarian (%6,4), Errumanian (%5,9), Zipren (%2,9), Eslovakian (%2,8) eta Polonian (%2,4).

EAEen, autoen indizea EB-27ko buruaren indizearen bi heren inguru da; alegia, EAEen 434 auto egon dira 1.000 biztanleko, 2009an. Probintzien araberako sailkapenean ez da aldaketa handirik izan 2008koarekin alderatuta. Arabak du indize handiena oraindik ere (466), eta gero Bizkaia (430) eta Gipuzkoa (428) datoz. Indize horiek guztiak Espainiako estatuko indizea (478) baino txikiagoak dira.

2.6 taula. Motorizazio-indizea Europan, 2008an eta 2009an<sup>1</sup>

Herrialdea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2008	2009
Luxenburgo	667	660
Italia	601	605
Zipre	557	573
Malta	555	570
Austria	513	521
Finlandia	507	519
Eslovenia	514	517
Alemania	504	510
Lituania	499	509
Frantzia	498	500
Belgika	477	479
Espainia	483	478
Erresuma Batua	472	470
Herbehereak	458	460
Suedia	462	460
Grezia	446	454
<b>EAE</b>	<b>435</b>	<b>434</b>
▪ Araba	<b>466</b>	<b>466</b>
▪ Bizkaia	<b>430</b>	<b>430</b>
▪ Gipuzkoa	<b>430</b>	<b>428</b>
Irlanda	439	432
Polonia	422	432
Txekiar Errepublika	423	422
Portugal	415	419
Estonia	412	407
Letonia	413	402
Danimarka	381	383
Bulgaria	311	331
Hungaria	305	301
Eslovakia	285	293
Errumania	187	198

<sup>1</sup> Energy and Transport in Figures 2011 txostenetik ateratako Europako herrialdeen azken datuak 2009koak dira.

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2011, Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Eskuragarri dauden EAERI buruzko azken datuen arabera, 2010ean, motorizazio-indizeek gehikuntza arina izan dute hiru lurraldeetan; hauek izan dira indizeak: 467 Araban, 432 Bizkaian eta 429 Gipuzkoan. Beraz, 2010ean, EAE osoko indizea (436) %0,4 gehitu da (2009an, %0,3 jaitsi zen).

### b) Trenbide-garraioa

Honako eragile hauek dira EAEko trenbide-sistemako azpiegituren administratzaileak:

- ▶ ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa: RENFE da EAEn ADIFen bideetan trenbide-zerbitzuak ematen dituen konpainia operadorea.
- ▶ FEVE: eragile horrek berak ematen ditu zerbitzuak bere azpiegiturretan.



- ▶ **ETS (Euskal Trenbide Sarea):** ETSren bideetan lan egiten duten operadoreak EuskoTren (hiriarteko zerbitzua), Metro Bilbao (metropoli-inguruko zerbitzua) eta EuskoTran (hiriko zerbitzua) dira.

Espainiako estatuarekin eta EB-27rekin alderatzen badugu, nabarmentzekoa da EAEko trenbide-azpiegituren dentsitatea askoz handiagoa dela Espainiako estatukoa eta EB-27koa baino. EAEn, guztira 641 kilometroko ibilbidea dago, eta trenbideen dentsitatea 88,6 m/km<sup>2</sup> da; dentsitate hori askoz handiagoa da Espainiako estatukoa eta EB-27koa baino, 31,3 m/km<sup>2</sup> eta 48,1 m/km<sup>2</sup>, hurrenez hurren. Horri lotuta, EAEko trenbide-sarearen bereizgarri da elektrifikatutako bide-kopuru handia izatea. Mota horretako bideak EAEko bide guztien %92,5 dira. Espainiako estatuan eta EB-27n garrantzi apalagoa du bideen elektrifikazioak: Espainiako estatuan elektrifikatutako bideak %59,6 dira, eta EB-27n %52,2.

**2.7 taula. Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2010ean**

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizkoaren %	Bide bakarra	Guztira	Guztizkoaren %	Bide bakarra
<b>Luzera (km)</b>							
EAE	641	48	7,5	48	593	92,5	252
Espainiako estatua	15.837	6.398	40,4	6.260	9.439	59,6	4.082
EB-27 <sup>1</sup>	212.528	101.580	47,8	--	110.948	52,2	--
<b>Dentsitatea (m/km<sup>2</sup>)</b>							
EAE	88,6	6,6	--	6,6	82,0	--	34,9
Espainiako estatua	31,3	12,6	--	12,4	18,7	--	8,1
EB-27 <sup>1</sup>	48,1	23,0	--	--	25,1	--	--

<sup>1</sup> EB-27ri dagozkion azken datuak 2009koak dira.

Iturria: ADIF (Trenbide Azpiegituren Administrazioa), FEVE, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea. Sustapen Ministerioa. Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2011, Eurostat.

Hurrengo ataletan azalduko dira, batetik, EAEko administrazioek (ADIF, FEVE eta ETS) kudeatutako azpiegituren zehaztasunak, eta, bestetik, azpiegitura horietan jarduten duten askotariko eragileek beren zerbitzuak eskaintzeko erabiltzen dituzten lineen egitura.

#### *i) ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa*

ADIFen azpiegiturak EAEko trenbideen 311,4 kilometroko tartea hartzen dute. Bide horien hiru laurden baino gehiago bi erreikoak dira. ADIFek EAEn barruan hartzen duen eremu osoko sarea elektrifikatua da.

RENFE operadoreak, bestalde, honako zerbitzu-linea hauek eskaintzen ditu, aipatutako azpiegiturak ustiatzearen bitartez:

- ▶ Bilboko aldiriak (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa).



- ▶ Donostiako aldiriak (Irun-Brinkola linea).
- ▶ Distantzia luzeko zerbitzua: Irun, Donostia eta Madril arteko bidea, Gasteiz eta Madril artekoa eta Bilbo eta Madril artekoa egiten du.

2.8 taula. ADIFen eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak

Lineen luzera km-tan	2009	2010
<b>Bi bide elektrifikatu</b>		
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	181,5	181,5
Bilbo-Urduña	40,3	40,3
Bilbo-Barakaldo-Santurtzi	13,6	13,6
<b>Bi bide elektrifikatu, guztira</b>	<b>235,4</b>	<b>235,4</b>
<b>Bide elektrifikatu bakarra</b>		
Urduña - Miranda Ebro	62,9	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1	13,1
<b>Bide elektrifikatu bakarra, guztira</b>	<b>76,0</b>	<b>76,0</b>

Iturria: ADIF.

Ondoren, azken ekitaldian ADIFen azpiegituretan egin diren jarduera nagusiak azalduko dira.

#### ADIFen trenbide-azpiegitura – 2010eko berrikuntza nagusiak

- Madril-Hendaia lineako zirkulazioa eta segurtasuna hobetzeko esparruaren barruan, urteko lehen hiru hileroan, ADIFek lanak hasi ditu Donostia-Irun tartean trenbide-superregitura berritzeko. Obrek 31.022.549 euroko aurrekontua dute, eta tarte horretan guztian errail berri bat jarriko da, eta errailari eusten dioten trabes guztiak ordeztuko dira. Horri esker, trenbidea egonkorragoa eta kalitate handiagokoa izango dela bermatuko da. Obra horren barruan, halaber, Gaintzurizketako oinezkoentzako trenbide-pasagunea kenduko da.
- Bestalde, Castejon-Bilbo zabalera konbentzionaleko linean, 20.295.000 euro erabili dira Miranda Ebro eta Urduña arteko linearen zirkulazio-ahalmena hobetzeko eta segurtasun-instalazioak egokitzeko. Tarte horretan daude Pobes, Zuhatsu, Izarra, Inoso, Artomaña eta Urduñako geltokiak. Jarduera horretan, zehazki, katigatze elektronikoak eta trenbideak blokeatzeko sistemak ordeztuko dira, eta zirkulazio-kontrol zentralizatuko linea berriak jarriko dira. Neurri horiei guztiei esker, tarte kontrolatuagoa eta seguruagoa izango da. Linea horretan, gainera, aurrera egin dute Goi Erriberan —Miranda Ebro eta Pobes artean— 750 metro luze izango den bazterbidea egiteko obren kontratazioek. Bazterbide hori instalazio estrategikoa izango da Bilboko portura doazen eta handik irteten diren trenentzat, eta salgaien trenbide-garraioa bultzatuko du.
- Era berean, 2010eko Zirkulaziorako Segurtasun Planaren barruan, zurezko pasaguneen ordez kautxu ez labaingarrizkoak jartzen ari da ADIF Gipuzkoako 11 geltokitan (Alegia, Andoain hirigunea, Anoeta, Beasain, Billabona-Zizurkil, Itsasondo, Legorreta, Ordizia, Pasaia, Irungo Bentak eta Zumarraga), Bizkaiko 7 geltokitan (Urduña, Arbide, Arrankudiaga, Bakiola, Basauri geralekua, Iñarratxu eta Ollargan) eta Arabako 6tan (Amurrio, Areta, Laudio Santa Cruz, Luiaondo, Salbio eta Gasteiz).



- Geltokiak berritzeko jarduera-planaren barruan, ADIFek honako jarduera hauek egin ditu 2010ean:
  - Gipuzkoan, Irun-Brinkola linean: bukatutzat jo dira Irungo geltokia birmoldatzeko obrak (lan horien helburuak dira geltokiko itxitura berria egitea, txartelak saltzeko lokala berritzea, adierazle telematikoak jartzea, markesinak birgaitzea eta geltokiko argizatze-sistema hobetzea); irisgarritasuna hobetu da Pasaia, Urnieta, Lezo-Erreterria, Ikaztegieta, Ategorrieta, Martutene eta Andoaingo geltokietan; segurtasun-itxiturak jarri dira Andoainen, Urnietan, Hernanin, Martutenen, Loiolan, Beasainen, Ordizian, Billabonan, Pasaian, Ategorrietan eta Herreran; Andoain eta Urnietako geltokietako eraikin osagarriak birgaitu dira, erabiltzaileak erosoago eta seguruago egon daitezen; eta markesina berri bat jarri da Legorretan. Andoainen, gainera, eraikin tekniko berri bat eraikitzen hasi dira. Ekipamendu elektronikoa eta komunikazioetarako ekipamendu berria izango ditu, zirkulazioa kudeatzeko.
  - Bizkaian: Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 linean, argiztapena eta irisgarritasuna hobetzeko lanak egin dira Portugaleteko eta Zorrotzako geltokietan, eta Peñotako eta Santurtziko geltokien artean trenbidea ixteko lanak bideratu dira; Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 linean, Uriosta, Gallarta eta Trapagarango geltokietako argiztapena hobetu da, eta Gallartako eta Ortuellako geltokietako irisgarritasuna ere hobetu da; eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 linean, Iñarratxun eta Salvion argiztapena hobetzeko inbertsioak egin dira.
  - Araban, bukatutzat jo dira Araiako eta Aguraingo geltokiak birmoldatzeko eta geltoki horietako irisgarritasuna hobetzeko obrak.
- Azkenik, salgaien garraioari loturiko jarduerari dagokionez, ADIFek segurtasun-itxiturak instalatu ditu Jundizeko logistika-zentroan. Horrez gain, Bilboko salgaietako logistika-zentroan, suteetatik babesteko sistemak hobetu dira. Salgaiak garraiatzeko instalazio horiek erabiltzen dituzten trenbide-enpresen segurtasuna indartzeko lanen barruan sartzen dira bi jarduera horiek.

## ii) FEVE

FEVEren (Ferrocarriles de Vía Estrecha) azpiegiturak Espainiaren iparraldean daude, nagusiki, eta operadoreak garraio-zerbitzua ematen du Galizian, Asturiasen, Kantabrian, EAEn eta Gaztela eta Leonen. Euskal Autonomia Erkidegoan, Bizkaian baino ez dago trenbide-sarea. Probintzia horretan, FEVEk Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon eskualde-zerbitzuak ematen ditu, bai eta Bilbo-Balmaseda probintziaren barneko aldirietako zerbitzua ere. Horrez gain, Lutxanatik Bilboko portura doan adar bat ere badu.

Operadoreak maiztasun handiagoko zerbitzua eskaintzen du aldirietako linean; eskaintzen diren bost trenetik lau inguru linea horretakoak dira (16.991 tren). Eskualde arteko lineek hartzen dute gainerakoa: %18 (3.652 tren). Aldirietako linearen adierazle nagusiak ez dira asko aldatu azken urtean: 562.326 tren-kilometro eta 79.289.766 toki-kilometro eskaini dira (aurreko urteko datuen aldean %0,3ko eta -%0,4ko aldakuntza izan dute, hurrenez hurren). Eskualdeko zerbitzua, baina, ahuldu egin da 2010ean: kilometroko 534.721 tren eta kilometro bakoitzeko 40.291.749 toki eskaini dira, eta zifra horiek %0,4ko eta %4,9ko aldakuntza negatiboa izan dute azken ekitaldian, hurrenez hurren.



2.9 taula. FEVEren eskaintzari buruzko 2009ko oinarritzko datuak

	2009	2010
<b>ESKUALDEETAKO LINEAK</b>		
Linea-kopurua	2	2
Eskaintako trenen kopurua <sup>1</sup>	3.655	3.652
Eskaintako tren-kilometroak <sup>1</sup>	536.938	534.721
Eskaintako toki-kilometroak <sup>1</sup>	42.372.996	40.291.749
<b>ALDIRIETAKO LINEA</b>		
Linea-kopurua	1	1
Eskaintako trenen kopurua	16.997	16.991
Eskaintako tren-kilometroak	560.408	562.326
Eskaintako toki-kilometroak	79.635.006	79.289.766

<sup>1</sup> Trenen abiapuntuari edo helmugari dagokio, autonomia-erkidegoa zehaztu gabe.

Iturria: FEVE.

Berriei dagokienez, hona hemen FEVEk 2010ean egin dituen jarduera nagusien laburpena:

#### FEVEren azpiegitura eta eskaintza – 2010eko berrikuntza nagusiak

- 2010. urtearen hasieran, herritarren zerbitzura jarri zen Bilbon Olabeaga eta Errekalde auzoen arteko lurpeko trazadura, bai eta Basurtu-Ospitalea geltoki berria ere. Olabeaga eta Basurtu arteko tarte berria eta salgaien linearako lotunea dago, eta 2,7 kilometro luze da. Basurtu-Ospitalea geltoki berriak, bestalde, irisgarritasun-neurriak betetzen ditu, eskailera mekanikoak eta igogailua bai baititu, eta aukera dago loturak egiteko Bilboko tranbiarekin, Termibusekin eta San Mameseko aldageltokiarekin (toki horietan daude Bilboko metroaren eta Renferen aldirietako lineetarako sarbideak).
- Olabeaga eta Errekalde auzoen artean trenbidea lurperatzeko lanek aurrera egin zuten eta, urteko bigarren seihilekoan, Errekalde eta Irala auzoen artean salgaien trenbide-garraiorako linea lurperatzeko obrak hasi ziren. Jarduera horretarako aurrekontua 30 milioi euro baino gehiago izan da, eta ekarpenak egin dituzte FEVEk (11,9 milioi euro), Bizkaiko Foru Aldundiak (7,8 milioi), Bilboko Udalak (7,8 milioi) eta, azkenik, Bilbao Ría 2000 enpresak (3,1 milioi).
- Bestalde, irailean, Ferrol-Bilbo lineako La Escritako, Callejoko eta Arroyoko tunelak egokitzeko obrak esleitu ziren, 1,5 milioi euroko zenbatekoan eta 6 hileko gauzatze-epaia jarrita. Obra horiek linearen elektrifikazioan segurtasuna bermatzeko lanen barruan sartu dira, eta, haien bitartez, profilak egokituko eta estaldurak ordeztuko dira, gangak handitu aurretik.
- Azkenik, Bizkaia eta Kantabria probintzien arteko ibilbidean elektrifikazio-lanak ere egin ziren.

#### iii) ETS-Euskal Trenbide Sarea: Euskotrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak

- EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Atal honetan, zehazki, Euskotren konpainiak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturei buruzko informazioa emango da. Ia ibilbide osoan (181,1 kilometro) bide elektrifikatuak daude (176,6 km), eta ibilbidearen zati handiena bide bakarrekoa da (150,2 km); bi bideko tarteek, gaur egun, 30,9 kilometroko tarte baido ez dute hartzen. Hori ikusita, gaur egun, ETSk oso jarduera-plan garrantzitsuak egitea aurreikusi du, trenbideak bitan zatitzeko.



Bestalde, Euskotrenek hiru linea hauetan ematen die herritarrei zerbitzua:

- 1) Bilbo-Donostia linea eta Amorebieta-Bermeo adarra: Bilbo-Donostia tartea 109 km inguru luze da, eta ibilbide horretan hainbat lotune ditu, garraio-mota edo linea aldatzeko. Esate baterako, Bilbon, Boluetako eta Atxuriko geltokietan Bilboko metroa hartzeko lotunea dago; Galdakaon, Usansoloko ospitalera joateko EuskoTrenen mikrobusera hartzeko; Zumaiian, Euskotrenen autobusak har daitezke (Urola eskualdean ematen dute zerbitzua); eta, Donostian, Amarako geltokian, Euskotrenen satorra edo Topo trenea har daiteke, Hendaiarantz joateko. Linea horretan, halaber, Amorebieta-Bermeo adarra ere badago, eta 29 km baino gehiagoko luzera du.
- 2) Lasarte Oria-Donostia-Hendaia linea: linea horrek eta Bilbo-Donostia lineak sare bera erabiltzen dute Gipuzkoako Errekalde eta Amara geltokien artean. Hain zuzen, bi geltoki horietan badago aukera Bilbo-Donostia lineara aldatzeko.
- 3) Bilbo (Deustu)-Lezama: 17 kilometro inguruko luzera du, eta Bilbo eta Txorierriko zenbait herri lotzen ditu. Bilboko metroarekin lotuta dago Bilboko Alde Zaharreko geltokian.

Euskotrenen jarduera-eskaintza aztertzen badugu, 2010ean gorakada txikia izan da, bai trenbideetan dabilzan trenen kopuruan (192.530 tren ibili dira), bai herritarren zerbitzura jarritako tokien kopuruan (47.094.846 toki). Bi adierazleek %0,4ko gehikuntza izan dute 2009ko datuekin alderatuta. Bestalde, aurreko urtean baino kilometro-kopuru txikiagoa eskaini da (4.533.927 km), eta, beraz, %0,5eko beherakada izan da. Horren ondorioz, eskainitako toki-kilometro kopurua ere murriztu da: %0,4 (1.206.877.569 toki-kilometro).

**2.10 taula. Gaur egun EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenek eskainitako zerbitzuei buruzko 2010eko oinarritzko datuak**

	2009	2010
Linea-kopurua	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2	150,2
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9	30,9
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6	176,6
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5	4,5
Eskainitako trenen kopurua	191.852	192.530
Eskainitako tokien kopurua	46.896.624	47.094.846
Eskainitako kilometroen kopurua	4.556.762	4.533.927
Eskainitako toki-kilometroak	1.211.528.660	1.206.877.569

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS).





Ondoren, ETSk kudeatu dituen inbertsio eta obra garrantzitsuenak azalduko dira, bai eta Eusko-trenen 2010eko eskaintzaren berri nagusiak ere.

### ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2010eko berrikuntza nagusiak

- Bizkaian, ETSk bi proiektu handi ditu gaur egun: Artxandako tunel berria eta Durangoko proiektua.
  - Artxandako tunela: 1.875 metro luze izango da, bi bide izango ditu, eta bidaiariak aukera izango duete Alde Zaharretik Loiuako aireportura 9 minutu baino gutxiagoan joateko. Tunelak bi ebakuazio-galeria izango ditu: bata kanpoaldera joateko izango da, eta bestetik Deustu-Lezama linean dagoen tunelera joan ahal izango da. 2010ean 450 metro zulatu dituzte tunelean, linea egiteko lanetan, eta 242 metro, kanpoaldera joateko ebakuazio-galeria egiteko.
  - Durangoko proiektua: urte bukaerarako, proiektuaren alde guztiak gauzatze-fasean zeuden, alegia, Bilbo-Donostia trenbide-linea bitan zatitzea, Amorebieta eta Lebario geltokien artean; geltoki berriak eraikitzea Euban, Durangon eta Trañan; eta 27 trenbide-pasagune kentzea. Zehazki, Euba-lurreta eta Traña-Lebario tarteetako trenbidea bitan zatitzeko lanen %35 eta %46 egin dira, hurrenez hurren. Gainera, aurrera egin da Lebarioko lantegiak eta kotxe-tokiak eta hango administrazio-eraikina egiteko lanetan, eta lan horiek azken fasean daude.
- Gipuzkoan, urteko jarduera garrantzitsuenak Eibar, Zumaia eta Aia-Orio hartzen dituen eremuan egin dira.
  - Bilbo-Donostia linearen barruan, ETSk hainbat jarduera egin ditu Eibar aldean. Hona hemen aipagarrienak: San Lorenzo eta Unibertsitatea geltokien artean, trenbidea bitan zatitu da, eta tarte hori abenduan inauguratu zen (hain zuzen, 6,7 milioi euroko inbertsioa eginda, trenbideko 800 metro bitan zatitu dira, Olarreagako trenbide-pasagunea kendu da, eta Unibertsitatea geltokiko irisgarritasuna hobetu da, eta obra horiei esker aukera izango da salgaiak egunez garraiatzeko); Ardantzako geltoki berria eraiki da, eta trenbidea bitan zatitu da 180 metrotan; Eibarko geltokia birmoldatzeko obrak esleitu dira (obra horien barruan sartu dira geltokia irisgarritasun-arauetara egokitzeko lanak); Txarakoako trenbide-pasagunea kendu da; obrak esleitu dira Txarako eta Azitain arteko trenbideko 775 metrotan bidea bitan zatitzeko, Azitainen geltoki berria egiteko eta bi trenbide-pasagune kentzeko; eta Karakateko gurutzaketako obrak egin dira.
  - Oikinako bazterbidea (Zumaia): bazterbidea eraikitzeko esleitu diren obrei esker, maiztasun handiagoa izango da Zumaia eta Donostia arteko tren-zerbitzuetan. Obra horiek 2,9 milioiko aurrekontua izan dute, eta 12 hileko gauzatze-epaia.
  - Aia-Orioko saihezbidea: saihezbidea egiteko obrak urrian inauguratu ziren, eta jarduera horren barruan sartu ziren 1,6 kilometroko tartean trenbidea bitan zatitzea, trenbide-pasagune bat kentzea eta Aia-Orioko geltoki berria eraikitzea. Horri guztiari esker, Zumaia eta Donostia artean trenak maizago ibiliko dira. Trenbide-trazadura berri horren barruan, 190 metroko tunel bati loturik dagoen 577 metroko luzerako biaduktu bat egokitu da. Biaduktu hori eraikitzearen helburu nagusia aipatutako trenbide-pasagunea kentzea da eta, horrez gain, Santiago Errekako Paduretako hezegunean ahalik eta eraginik txikiena izatea. Jarduera horrek 20,7 milioi euroko kostua izan du, eta Eusko Jaurlaritzak (%57) eta Gipuzkoako Foru Aldundiak (%43) finantzatu dute.
- Azkenik, Donostialdeko metroaren alorrean, ETSren zenbait tarte egiten ari dira, eta alor horretan aurrera egitea ahalbidetuko du horrek.
  - Lasarte-Errekalde tartean, uztailean hasi ziren trenbidea bitan zatitzeko lanak. Proiektu horrek 9,5 milioi euroko aurrekontua du, eta 18 hileko gauzatze-epaia.
  - Errekalde-Añorga tarteko proiektuaren barruan sartu dira ibilbideko 2,1 kilometrotan trenbidea bitan zatitzeko lanak eta Añorgako geltoki berria eraikitzeoak (30 milioi euro). Proiektu horrek aurrera egin du, eta, zehazki, geltoki berria egituratzeko obrak egiten ari dira; zubiaren egitura lantegian egin da eta tunelaren luzera osoa zulatu da.
  - Loiola-Herrera ibilbideak bultzada eman dio proiektuari; ibilbide horretan, hain zuzen, Intxaurrendoko tunela zulatze lanek aurrera egin zuten, eta tunelek elkarrekin bat egin zuten 2010eko ekainean. Proiektu horrek honako hauek biltzen ditu: 2,6 kilometrotan trenbidea bitan zatitzea, azpiegitura berria sortzea eta Herrerako eta Intxaurrendoko geltokiak eraikitzea. Inbertsio horretarako, 71,7 milioi euroko aurrekontua dago.





- Fanderia eta Oiartzun arteko trenbidea bitan zatitzeko lanak azken txanpan zeuden urtearen amaiera baino lehen; proiektuan jasotako lanak bukatutzat jotzeko, bi geltoki (Oiartzungoa eta Fanderiakoa) eraikitzen amaitzea falta zen.
- Arasoko (Irun) lantegi eta kotxe-toki berrien obrak 2010eko maiatzean hasi ziren (gaur egun Errenteriako instalazioetan daudenak ordeztuko dituzte).

■ Bilboko Metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

ETSk 2. linea Peñotako eta Santurtziko hiriguneetaraino zabaltzearen ondorioz (geltoki horiek 2009ko uztailean ireki ziren), Bilboko metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegituren ibilbideak 40,64 km hartzen ditu orain. Metropoli-sare horretan 38 geltoki daude, eta bi lineatan banatzen da; hau da, Plentzia-Ariz linea (Eskuinaldean zerbitzuak ematen dituen linea) eta Santurtzi-Ariz linea (Ezkerraldera doan linea) daude. Alde horretatik, ETSk garraioazkar bat ireki zuen Mamariga auzoan, 2010eko irailaren 3an. Horri esker, Mamarigako erabiltzaileek aukera izango dute 2. lineako Santurtziko geltokira joateko.

**2.11 taula. Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak**

	2009	2010
Linea-kopurua	2	2
Geltoki-kopurua	36/38 <sup>1</sup>	38
Sarearen luzera (km)	38,91/40,64 <sup>1</sup>	40,64
Eskaintako kilometroen kopurua	4.270.626	4.366.662
Eskaintako kotxeen kopurua kilometroko	17.082.504	17.621.913
Eskaintako tokien kopurua kilometroko	2.434.256.820	2.511.976.560

<sup>1</sup> 2009ko uztailearen 4tik aurrera, geltoki-kopurua 38ra igo da, eta sarearen luzera 40,64 kilometrora, Peñota eta Santurtziko geltokiak irekitzearen ondorioz.

Iturria: Metro Bilbao.

Bilboko metroak azpiegitura horietan ematen ditu zerbitzuak, eta herritarren eskura jarri ditu, guztira, 4.366.662 kilometro, alegia, aurreko ekitaldian baino %2,2 gehiago. Kotxe-Kilometro kopurua eta toki-kilometro zifra ere gehitu dira: milioi erdi kotxe-kilometro gehiago ibili dira, eta 78 milioi toki-kilometro inguru gehiago eskaini dira. Beraz, 2010ean, urtetik urterako gehikuntza %3,2 izan da bi ataletan.

Gaur egun, ETSk azpiegitura horiek zabaltzeko lanak kudeatzen ditu. Zehazki, obrak egiten ari dira 2. linean, Santurtzi eta Kabiezes artean; eta Ariz eta Basauri artean. Era berean, metropoli-sarearen barruan sartzen dira 3., 4. eta 5. lineei loturiko jarduerak. Horiei buruzko datu garrantzitsuenak ondorengo taulan laburbildu dira.



### Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak – 2010eko berrikuntza nagusiak

- 1. linean, nabarmentzekoak dira Ibarbengoako geltoki berria eraikitzeko lanak; urte amaierarako, ia amaituta zegoen. Era berean, Maidaganen, Bidezabal geltokiaren eta Ormazako sarreraren artean, tren-bidea lurperatzeko obrek aurrera egin zuten (718 metro).
- 2. linean, bi tartetako lanek aurrera egin dute: Santurtzi-Kabiezes tartekoek eta Ariz-Basauri tartekoek.
  - Santurtzi-Kabiezes tartean, batetik, Kabiezesko maniobra-eremuaren eta Bullon eremuaren arteko hondeaketak amaitu dira (1,5 kilometro); eta, bestalde, iraila hasieran, Mamarigako funikularra —Santurtziko Mamariga auzoa Santurtziko metro-geltokiarekin lotzen duen garraibide azkarra— inauguratu zen. Azpiegitura horrek 400 metro luze den tunela du, bi bidekoa, eta bi funikular ibiltzen dira, %20ko desnibelean.
  - Ariz-Basauri tartean, obrek aurrera egin dute. Zehazki, Etxebarri eta Ariz artean bidea muntatzeko lanak amaitu dira; geltokiarteko eremuan, lineako tunela estali da, eta Arizko geltokia eta Basaurikoa martxan jartzeko eskakizunetan lanean ari dira.
- 3. linean, guztizko 5.885 metroetatik 1.300 metro inguru zulatu dituzte. Tarte horretan San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Alde Zaharra, Uribarri eta Matiko geltokiak egokituko dira. Zehazki, sarbide-galerietan eta lineako tunelean egin dira zulaketak. Halaber, Etxebarriko San Antonio eta Matiko geltokietan lanak egiten ari dira.

#### ■ EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegituren sarean daude, gaur egun, Gasteizko tranbiaren ibilbidea Arabako hiriburuan, eta Bilboko tranbiarena, Bizkaiko hiriburuan. ETSk sare hori laster tranbia-programa berrietara zabaltzeko asmoa du.

Bilboko tranbiari dagokionez, ETSren azpiegiturak tranbiaren ibilbideari eutsi diote, alegia, Atxuri eta Basurtu arteko 5 kilometroko tarteari. Linea bakarra du, eta 12 geltoki daude. Linea horretan, EuskoTranek eskaintza handitu du 2010ean. Hain zuzen ere, %2,6 tren gehiago eskaini du (tren bakoitzak 125 pertsona eramateko lekua du), baita herritarren eskura jarritako toki-kopurua ere (66.656 tren eta 8.332.000 toki, hurrenez hurren). Halaber, eskainitako kilometro-kopurua eta toki-kilometro zifra gehitu dira: %1,4, bi arloetan. Hortaz, 2009an baino 4.300 kilometro gehiago eta milioi erdi toki-kilometro gehiago eskaini ditu.

Bestalde, Gasteizko tranbiak zerbitzua sendotu du urtetik urtera, herritarrek oso harrera ona egin baitiote 2008ko abenduan ireki zenetik. Tranbiak bi lineatan ematen du zerbitzua, eta linea horietan dituen 18 geltokien banaketari eutsi dio. EuskoTranek 14,6 milioi toki baino gehiago jarri ditu erabiltzaileen zerbitzura, guztira 96.359 trenetan –152 toki, tren bakoitzean–. Bi alderdi horiek %35,8 gehitu dira, 2009ko datuekin alderatuta. Gainera, kilometro-kopurua eta eskainitako toki –kilometro kopurua %33,1 gehitu dira; 447.869 km eta 68.076.065 toki-kilometro eskaini ditu 2010ean.



2.12 taula. EuskoTranen eskaintzari buruzko 2010eko oinarrizko datuak

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	12	18
Lekuak, gehienez (pertsonak) <sup>(1)</sup>	192 (50 eserleku)	244 (52 eserleku)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) <sup>(1)</sup>	125 (50 eserleku)	152 (52 eserleku)
Eskainitako trenen kopurua	66.656	96.359
Eskainitako tokien kopurua	8.332.000	14.646.568
Eskainitako kilometroen kopurua	315.183	447.869
Eskainitako toki-kilometroak	39.397.817	68.076.065

<sup>(1)</sup> EuskoTrenek aplikaturiko leku-kopurua txikiagoa da fabrikatzaileak ezarritako gehieneko leku-kopurua baino. Gehieneko erositutasun-irizpideen arabera ezartzen da, eta irizpide horiek metro koadroko lau pertsonako Europako erreferentzian daude oinarrituta.  
Iturria: EuskoTren.

ETSk tranbia-programa bat garatzeko asmoa du. Horretarako, Bilboko tranbiaren Basurtu-La Casilla tarte zabaltzeko obrak egiten ari da, eta Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarreko obra zibila bigarren fasean dago. Horrez gain, EHU-Leioa-Urbinaga eta Barakaldo tarteetako tranbiari loturiko proiektu berriei heldu die. Taula honetan jaso dira azpiegitura horiek zabaltzearekin zerikusia duten jarduera aipagarrienak.

#### EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak – 2010eko berrikuntza nagusiak

- Gasteizko tranbiari dagokionez, ETSk Abetxukuko adarreko bigarren faseko obrak esleitu ditu. Fase horretan, 648 metro luze izango den tranbia-bidea eta bi geltoki eraikiko dira.
- Bilboko tranbiaren jardueren barruan, uztailean Basurtu eta La Casilla arteko tarte luzatzeko obrak hasi ziren. Inbertsio horren zenbatekoa 5 milioi euro izango da, eta urtebeteko gauzatze-epea du. Bide berria 700 metro luze izango da, eta Basurtuko geltokia (Basurtuko ikastetxe publikoaren aurrean) eta La Casilla (La Casilla plazaren parean) elkarrekin lotuko ditu, Montevideo etorbidetik eta Autonomia kaletik igaroko baita.
- Amaitzeko, EHU-Leioa-Urbinaga tarteko tranbiaren jardueri dagokionez, 2010eko uztailean tranbiaren lantegietako eta kotxe-tokietako lanak egiten hasi ziren. Obra horietan 4,2 milioi euroko inbertsioa egingo da, eta lanak hasi zirenetik 15 hileko epean bukatuko direla aurreikusi da. Orobat, Leioa eta Urbinaga arteko tarte eraikitzeko proiektuaren lizitazio-espeditentea onartu zuen ETSk. Jarduera horiek amaitzen direnean, Leioa eta EHUren campusa Ezkerraldearekin lotuko ditu azpiegitura berriak.

#### iv) EAEko trenbide-sare berria – ETS eta ADIF

EAEko trenbide-sare berriak —Euskal Y izenez ezaguna denak— Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuak lotuko ditu elkarrekin, era azkar eta iraunkor batean, eta Espainiako eta Europako hainbat tokirekin ere lotuko ditu. Trenbide-azpiegitura horrek pertsonak eta salgaiak garraiatuko ditu. Azpiegitura Europako bideen zabalerara 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 gaindituko dira, eta horrek Europako merkatuekin harreman handiagoa izateko aukera emango du, kostu txikiagoarekin.

Sare berriak 172 kilometroko ibilbidea izango du. Ibilbidearen zati handiena tunelen barruan geratuko da eta, horri esker, ahalik eta txikiena izango da obra horren inpaktu bisuala. Alde horretatik, trenbide berriaren trazaduraren %60, 80 tunelen barruan izango da (104,3 km), %10 obra horren



barruan sartu diren 71 biaduktuen gainean, 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 (200-220 km orduko, bidaiariak garraiatzeko; 100-120 km orduko, salgaiak eramateko) denbora laburragoa beharko da zenbait hiritara joateko, Madrilera, adibidez (EAEko hiriburuetatik bi ordu inguru), edo Parisera (sei ordu baino gutxiago). Horrek, era berean, pertsonak eta salgaiak mugaren alde batek bestera igarotzea bultzatuko du.

Azpiegitura berri horren eraginen bitartez, errepide nagusietako zirkulazioa arindu nahi da, bai eta trenbide-lineetako ere. Alde horretatik, espero da Euskal Y berriarekin 1.690 auto gutxiago egotea egunero A-8 errepidean, Bilbo eta Donostia artean; 2.475 auto gutxiago A-68 errepidean, Bilbo eta Gasteiz artean, eta 1.210 auto eta 1.175 kamioi gutxiago N-1 errepidean, Donostia eta Gasteiz artean (gaur egun, EAEn, hiriburu batetik bestera 47.000 lekualdaketa egiten dira, egunero<sup>5</sup>). Horrez gain, errepideetan urtean 800.000 kamioi gutxiago ibiltzea espero da. Gainera, azpiegitura hori trenbide-garraio-sistemara sartzeari esker ibilbide luzeko 240 tren libre geratuko dira asteen, eta horrek %200 areagotuko du salgaien zerbitzuen ahalmena linea horietan. Neurri horiei esker, salgaiak trenbidez garraiatzea sustatu nahi da.

Gobernu zentrala arduratuko da abiadura handiko trenbide-azpiegitura eraikitzeaz, Sustapen Ministerioaren bidez. Alde horretatik, Euskal Y-ren harira, Ministerioak eta EAEko Administrazioak akordio bat egin zuten 2006ko apirilaren 24an; akordio horren bidez, Sustapen Ministerioak esku-menaren zati bat Eusko Jaurlaritzari laga zion, eta berarentzat gorde zituen Araba eta Bizkaiko tarteen eraikuntza, Euskal Y-k Arrasaten, Elorrion 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 tartea egiteaz arduratuko da; 1.642 milioi euroko aurrekontua izango du, eta Espainiako estatuari eman beharreko kupotik kenduko da zenbateko hori.

Taula batean jaso dira gobernu zentralak eta Eusko Jaurlaritzak 2010eko ekitaldian egin dituzten jarduera aipagarrienak, laburbilduta.

<sup>5</sup> EAEko Mugikortasunari buruzko 2007ko Ikerketatik ateratako datua.

**EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak – 2010eko berrikuntza nagusiak**

- 2010eko ekitaldian, gauzatze-fasean dago **Gasteiz-Bilbao** tarteko **ibilbidea** osatzen duten 90,3 kilometroen %60. Guztira 17 tunel (lineako luzeenak horien artean daude) egiten ari dira: Albertia (4.786 m), Udalaiz (3.185 m), Zaratamo (2.728 m), Induspe (2.224 m) eta Ganzelai (1.365 m). Horrez gain, Abadiño-Durango tarteko sasitunelak ere egiten ari dira, bai eta Erribasokoa Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano tartean eta Galdakaokoa ere, Lemoa-Galdakao tartean. Horri lotuta, honako tunel hauek zulatzeko lanak bukatu dituzte: Eguskiza eta Mendigain (Abadiño-Durango tartea), Karraskain (Arrasate-Elorrio tartea), Orranpe eta Arteako (Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano) eta Uruburu I (Eskoriatza).
- Gainera, guztira 29 biaduktu eta gaineko pasabide egiten ari dira edo bukatuta daude. Uriarte eta Untxillako biaduktuetak eta A-3008 errepidearen gainean dagoen biaduktu panelak eraikitzeko obrak ere amaitu dira. Jarduera horiez gain, Ibaizabal ibaiaren gainetik joango den biaduktuaren eta Bistibieta-koaren zutabeen eta zubi-branken zimenduak jartzen hasi dira, eta Nerbioi ibaiko, Mañariko, Larrinagatxuko, San Lorentzoko, Arkotxako eta Etxebarriko biaduktuak eraikitzeko lanak hasi dira.
- **Euskal Y-ren Gipuzkoako adarrean** 7 tarte zeuden gauzatze-fasean, 2010ean beste bi tartetan (Bergara-Antzuola eta Ezkio-Beasain) obrak hasi eta gero: Bergara-Antzuola, Ezkio-Beasain, Beasain mendebaldea, Beasain ekialdea, Ordizia-Itsasondo, Legorreta eta Tolosa. Zehazki, urrian, Ordizia-Itsasondo tarteko tunela guztiz zulatu zen, eta azaroan beste tunel bat zulatu zen Beasain ekialdeko tartean.
- Halaber, beste 6 tarte esleitu ziren, eta haietako obrak 2011. urtearen hasieran hastea aurreikusi zen. Honako tarte hauek lizitatu dira: Bergara-Bergara, Antzuola-Ezkio mendebaldea, Antzuola-Ezkio ekialdea, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta eta Urnieta-Hernani.

**c) Aire-garraioa**

Aire-azpiegiturak hiriguneetatik gertu daude. EAEko hiru aireportuak hiru hiriburuetatik hurbil daude: Bilboko aireportua Loiu, Gasteizko aireportua Forondatik gertu eta Donostiako aireportua Hondarribian.

Gaur egungo egoera ekonomiko orokorraren isla da aireportuen egoera ere. Azken ekitaldian, aireontzien zirkulazioa murriztu da, baina murrizketa aurreko ekitaldian baino askoz txikiagoa izan da. EAE osoan, guztira 59.297 operazio egin dira, aurreko ekitaldian baino %1,1 gutxiago. Murrizketa nabarmenena Arabako aireportuan izan da; han, aireontzien kopurua %16,5 murriztu da, 2009ko datuekin alderatuta. Donostiako aireportuan ere murrizketa izan da, baina txikiagoa; operazioek %4,8 egin dute behera. Bilboko aireportuak, berriz, hazkunde-tasa positiboa izan du, hazkunde txikia izan den arren: %1,6ko gehikuntza izan da aireontzien trafikoan, 2010ean.

Aireportu bakoitzeko operazioen pisu erlatiboaren ikuspegitik, aipatzekoa da aurreko urteetako egitura bera mantendu dela. Bilboko aireportuan ibili da aireontzi gehien (mugimenduen %80 inguru han egin dira), gero Donostiakoa (%11,2) eta, azkenik, Gasteizkoa (%9,2).

2.13 taula. Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa<sup>1</sup> 1995 eta 2010 artean

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

<sup>1</sup> Zirkulazio-datuak aireontzien merkataritza-zirkulazioari dagozkie.

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa - AENA.

Azkenik, taula honetan jaso dira EAEko aireportu-azpiegituren arloko berri garrantzitsuenak.

#### Gasteizko aireportua – 2010eko berrikuntzak

- 2010eko jardueretan, sistema elektrikoa eta kudeaketaren kontrola birmoldatzeko proiektua bukatutzat jo dute. 8,13 milioi euro erabili da horretarako.
- Horrez gain, pista eta segurtasun-zerrendak handitzeko eta egokitzeko lanak gauzatzeko fasean daude. Obra horietan 10,6 milioi euroko inbertsioa egingo da. Lan horien helburua da hegazkin handiak era seguru batean aireratuko eta lurreratuko direla bermatzea.
- Bestalde, Arabako aireportuan etorkizuneko logistika-parke aeronautikorako ildo nagusiak zehazten hasi dira. Logistika-parke horri esker, aireportuak karga-garraioan duen lekua indartuko da, eta N-1eko korridorearen inguruko enpresa-ehun osoaren logistika-gaitasuna hobetuko da. Horri lotuta, Eusko Jaurlaritzak 20 milioi euro eman ditu VIAP-Vitoria Industrial Air Parkerako, SPRILUR sozietate publikoaren bitartez. Era berean, parkea jarriko den eremuaren bideragarritasun-azterketa egin da, eta zamalanetarako gunerako 59,5 hektareako eremua hartzearen alde agertu da azterketa.

#### Bilboko aireportua – 2010eko berrikuntzak

- Abian den lanik azpimarragarriena etorreren eremua ixtea da. Proiektu horren barruan, etorreren eremuan atari berria eraikiko da (3.500 m<sup>2</sup>) eta kristalez itxita egongo da 3.200 m<sup>2</sup> beirarekin. 2010ean, obra horren bigarren faseari ekin zaio: aparkalekurako zuzeneko sarbidea itxiko da eta, horretarako, igogailuak eta eskailera mekanikoak eraikiko dira. Horrez gain, instalazio elektriko berria ezarriko da etorreren eremuan, klimatizazio-ekipamendu berria jarriko da eta gela egokituko da (suteetatik babesteko sistemak eta megafonia-zerbitzuak jarriko dira). Terminalaren eraikinean egingo diren egokitze-lan eta hobekuntza operatibo horiek guztiek 24,9 milioiko kostua dute.
- Bestalde, eta Isolamendu Akustikorako Planaren barruan, Bilboko aireportuko Ingurumenaren Jarrai-penerako Batzordeak onartu du isolamendu akustikorako jarduerak egitea aireportuaren alboko eremuetan dauden 30 etxebizitzatan, Derio, Erandio, Loiu, Sondika eta Zamudio udalerrietan. Aurrez, beste 62 etxebizitzatan jarduerak egitea onartu zen.

#### Donostiako aireportua – 2010eko berrikuntzak

- 2010eko jardueraren barruan, amaitutzat jo dira pista handitzeko lanak. Obra horrek 1,32 milioi euroko kostua izan du.
- Bestalde, aireportuko pistak handitzeko proiektua ingurumen-eraginaren azterketa noiz egingo zain dago. Izan ere, jarduerak Natura 2000 Sarearen barruko lursailetan egitea aurreikusi da. Proiektu horretan, azpiegitura 150 metro luzatuko da Mendelu auzorantz, eta beste 50 metro itsasora (Hendaia-erantz) ematen duen pistaren eremu nagusian, eta, horretarako, lehendik dagoen harri-lubeta beteko da. Alde banatan, 150 metroan, egokitzapenak egingo dira, eta segurtasun-zerrendak jarriko dira. Pista erabilgarriak, gaur egun, 1.754 metro ditu, eta, jarduera horiek egin eta gero, 1.650 metro izango ditu.



#### d) Itsas garraioa

Aireko mugimenduetan bezala, itsas garraioaren jardueran ere behera egin dute Anavas elkarteko kide diren euskal ontzien eskaintzaren adierazle nagusiek, baina 2009ko ekitaldian baino gutxiago.

Anavas elkarteko kide diren 13 ontzi-enpresek merkantzia-ontzien eta atoiontzien kopurua murriztu dute (69 izan dituzte 2010ean), eta 365.719 tona gordinera eta 590.947 tona pisu hiler murriztu dute kopurua. Anavas elkarteko kide diren enpresen kopurua mantendu da 2010ean, baina zifrek erakusten dute enpresek %5,5eko murrizketa egin dutela merkataritza-ontzien eta atoiontzien eskaintzan eta, ondorioz, %7 ko eta %6,4ko murrizketa tona gordinetan (TG) eta tona-pisu hilean (TPH), hurrenez hurren.

2.14 taula. Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2010 artean

Urtea	Enpresa-kop.	Ontzi-kop.	TG <sup>1</sup>	TPH <sup>2</sup>
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

<sup>1</sup>Tona gordin.

<sup>2</sup>Tona-pisu hil.

Iturria: Anavas.

Ontzi-motei dagokienez, atoiontziek eta barne-zirkulazioko ontziek, Bulk Carrier motakoek eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziek eta petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziek osatzen dute ontzien %87, eta ontzi-mota horiek %53,6, %17,4 eta %15,9 dira, hurrenez hurren. Gainerako %13a tanke-ontziek (%10,1) eta hozkailu-ontziek (%2,9) osatzen dute. Beherekada esanguratsuen petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontzietan izan da: 2009an 14 ontzi egon ziren, eta 11 egon dira 2010ean.

Merkataritzako ontzidi horren batez besteko adina 11,2 urte da, espainiakoa (12,7) baino berriagoa da. Beraz, ontziak berriak dira munduko adinarekin alderatuta (18,2 urte), baina Europako ontzi nagusien antzeko adinekoak.





2.15 taula. Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008 eta 2010 artean

Ontzi-mota	Ontzi-kop.		
	2008	2009	2010
Atoiontziak eta barne-zirkulazioa	40	37	37
Kimikoak	0	0	0
Tanke-ontziak	8	6	7
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	14	14	11
Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak	15	13	12
Hozkailuak	3	3	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>80</b>	<b>73</b>	<b>69</b>

Iturria: Anavas.

Azkenik, hauek dira, laburbilduta, EAEko portu nagusietan egindako obra eta inbertsio nagusiak:

### Bilboko portua – 2010eko egoera eta berrikuntzak

- Bilboko Portuko Agintaritzak egindako inbertsioak batez ere honako hauetarako izan dira: kanpoko badiak kaiak eraikitzeke, handitzeko helburuarekin; mantentze-lanak egiteke; eta portuan zirkulazio handiagoa izateko aukera emango duten azpiegitura berriak sortzeko.
- 2010eko jardueretan amaitutzat jo diren obren artean, honako hauek nabarmen daitezke:
  - Zierbenako dikeari atxikitako AZ-3 kaiko obrak: lanak 2007ko irailean hasi ziren, eta 2010eko martxoan bukatu, eta 5.791 mila euroko kostua izan zuten. Inbertsio horren barruan sartu zen grabitate-kaia eraikitzea; kai horrek 600 metro inguruko atrakatzeko-lerroa eta 20 metroko sakonera erabilgarria ditu. Kaia egiteko, itsasoari 233.500 m<sup>2</sup>-ko azalera kendu behar izan zaio betegarrien bidez, eta kaiaren hondoa 300 metro zabal da itsaslabarretik.
  - Ur-hornidura bitan banatzeko eta kanpoko portura eramateko lanak: Bilboko Portuko Agintaritzak beste hodi bat (lehendik dagoen hodiaren osagarri) eraikitzeke obrak amaitu ditu. Obra horretarako 1.269 mila euro eman ziren, eta helburua kanpoko portura ur-horniduraren emari handiagoa eramatea zen; lehen 60 litro eramaten ziren, eta 150 litro, gaur egun.
  - Getxoko gurutze-ontzietarako terminalean itsas geltokia eraikitzeke obrak: Bilboko portuan gurutze-ontzien joan-etorria areagotzea helburu, eta gurutze-ontzietako bidaiariak hartzeko eta igortzeko instalazio egokiak behar zirenez, itsas geltoki modularra eraiki da gurutze-ontzien kaiaren alboko zelaigunean, Algortako kontradikeari atxikita. Obra horiek 1.993 mila euroko zenbatekoa izan dute.
  - Navacelen emakidara sartzeko biribilgunea, BI-711 errepidean: Axpen, Portuko Agintaritzaren instalazioetara sartzeko biribilgunea eraikitzeke obrak 2010eko uztailan amaitu ziren, eta 916 mila euroko zenbatekoa izan zuten. Biribilgunea Bilbo eta Areeta bitarteko BI-711 errepidean dago.
- Bestalde, Portuko Agintaritzak honako obra hauek egiten ari da:
  - Espainiako printzesa kaian eta Asturiasko printzesa kaian (Santurtzin) instalazio elektrikoak berritzen ari da, instalazio horien erabiltzaileei argindarra merkatu librean kontratatzeke aukera eskaintzeke. Obra horiek 2011n bukatzea aurreikusi da.
  - Zierbenako dikean dauden AZ-1 eta AZ-3 kaian artean AZ-2 kaia eraikitzeke obrak. Lan horiek 2011ko uztailan amaitzea aurreikusi da.
  - Luzueroko dikearen muturrean lehendik zeuden blokeak ordeztzea; 65 eta 85 tonako aurreko blokeen lekuan 100 tonakoak jarri dira, dikea sendotzeko eta babesteko. Obra horiek 2011ko ekainean bukatuko direla aurreikusi da.
  - Portugaleten, Burdin Kaia birgaitzea, egiturako hainbat tokitan hormigoizko piezak hondatuta eta desitxuratuta baitaude. Jarduera hori 2011ko abuzturako bukatzea aurreikusi da.
- Amaitzeko, Bilboko portura ontziak erakartzeko asmoaren barruan, urte amaieran, Pancorboko (Burgos) "El Prado" industrialdeko lursailak erosi ziren, etorkizunean Mesetan trenbide- eta portu-terminal bat ezartzeko.





### Pasaiaiko portua – 2010eko egoera eta berrikuntzak

- Pasaiaiko Portuko Agintaritzak, azken ekitaldian, jarduera zehatzak egin ditu, portuan zenbait pabilioi martxan jartzeko eta beste pabilioi batzuk eraikitzeke esleipenak egiteko. Horrez gain, Pasaiaiko Badia Leheneratzeko Planak aurrera egin du, kanpoko portu berria eraikitzeari begira.
- Horri lotuta, maiatzean bi pabilioi jarri ziren martxan Herrerako kaian (Pasaiaiko portuaren zerbitzugu-nean). Obra horiek 969,6 mila euroko kostua izan zuten 2010ean. Bestalde, Buenavistan eta Kaputxino-Molinaon beste hiru pabilioi eraikitzeke esleitu diren obrak 2011ko bigarren seihilekoan amaituko dira. Azken pabilioien obretarako aurrekontua 8.029 mila euro da guztira, eta, obra horiei esker, zarata txikiagoa eta hauts gutxiago sortuko da, portutik gertuen dauden eremuetako herritarren mesederako.
- Era berean, portuko ur-xafla berrantolatzeke lanak egin dira. Horri esker, lur zingiratsuek eraiki aurretiko lanak aurreratu dira. Lur zingiratsuek aukera emango dute beste 400 amarradura jartzeko Ospitalilloko, Trintxerpeko, Donibaneko eta Torreatzeko kaietan. Horrek guztiak beste estetika bat emango dio portuari, eta eremu hori seguruagoa izango da.
- Pasaiaiko Badia Leheneratzeko Planaren arloan, aurrerapenak egin dira kanpoko portuari loturiko lanetan. Honako aurrerapen hauek izan dira, zehazki: Ingurumen Iraunkortasunaren nahitaezko Txostena egin da, ezinbestekoa baita portu berria eraikitzeke proiektuari ekin ahal izateko; eta portu berriaren neurriak berriz zehaztu dira, izan ere, hasierako plangintzan (2009. urtearen erdialdean egina), 170 hektarea hartuko zituela aurreikusi zen, baina 100 hektareako eremua hartuko du gaur egun.
- Aipatutako leheneratzeari lotuta, Espainiako estatuko portuek izapideak egin eta Sustapen Ministerioak ebazpena eman ondoren, 2010. urte amaieran, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak izapideak egiten hasi zen Herrera iparraldeko eta mendebaldeko lursailak jabari publikotik kentzeko (59.191 m<sup>2</sup>-ko portuko jabari publikoko eremua), lursailok Jaizkibia sozietatearen eskura jar zitezten (sozietate horrek Pasaiaiko Badiaren leheneratzea bultzatzen du).
- 2010eko ekitaldian, orobat, honako jarduera hauek ere egin dira: bideak berritu dira Lezo-3n, Pasaiaiko portuko trenbide-sisteman beste jarduera batzuk egin dira, eta askotariko jarduerak egin dira mantentze-lanen, horniduren, segurtasunaren eta urbanizazioaren arloan. Gainera, premiazko obrak egiten ari dira, Pasaiaiko portuan (mendebaldean) kanpoko seinaleztapen-baliza berri bat jartzeko; aduana eta kontsignatarioak hartzen dituzten eraikinak eta zaindarien eraikina egokitzen ari dira; eta Donibaneko kaiaren mendebaldeko eremua handitzeko lanek aurrera egin dute.

### Bermeoko portua – 2010eko egoera eta berrikuntzak

- 2009. urtearen amaieran, Bizkaiko Foru Aldundiak Bermeoko saneamendu-proiektua onartu zuen. Hala, 9.189 mila euroko aurrekontua onartu zuten. Proiektu horretako obrak 2010eko ekitaldi osoan eta 2011ko lehen seihilekoan egin ziren. Azpiegitura berriari esker, hondakin-urak ez dira portura isuriko; jaso, araztu eta bideratu egingo dira etorkizunean Bermeon egingo den hondakin uren gunera. Iparaldeko Ur Konfederazioa ari da gune hori eraikitzen.

#### e) Kable bidezko garraioa

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

#### 2.16 taula. EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak

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

Iturria: Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).

## f) Bizikleta

EAEko bide-sisteman bizikletak ibiltzeko azpiegitura bereziak daude: **bidegorriak**. Batez ere hiriguneetan egoten dira, eta ingurumenean kalterik eragiten ez duen garraio-bidea sustatzea dute helburu. Eskudun agintari arduradunak, foru-aldundiak zein udal-eragileak dira EAEko hiru lurraldeetan mota horretako azpiegiturak bultzatzeko ahaleginaren buru, eta herritarrak gero eta sentikorrago dira ingurumenaren ikuspegitik iraunkorrago den gizartearekiko.

2.17 taula. Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2010ean

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	km	Δ 10/09	km	Δ 10/09	km	km
Araba <sup>1</sup>	286,5	-	152,0	-	13'4	-
Bizkaia	648,5	%3,9	202,5	%18,4	27,5	49,0
Gipuzkoa <sup>2</sup>	439,1	%3,6	165,3	%12,7	--	--

<sup>1</sup>EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planetik jasotako datuak. 2008. urtearen hasierakoak dira datuak (erabilgarri dauden azken datuak).

<sup>2</sup>“Aurrez ikusitako sarea, guztira” eta “Egindako zatiak” ataletako datuak Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Tokiko Sarearen batura dira. Gipuzkoako Foru Aldundia.

Iturria: Bizkaiko Foru Aldundia, Gipuzkoako Foru Aldundia eta EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.

Azken ekitaldian egindako lanei esker, EAEn 519,8 kilometro daude eraikita guztira; alegia, datozen urteetan EAEn egitea aurreikusi den sare osoaren %38 inguru (guztira 1.374,1 kilometro egitea aurreikusi da). Zehazki, urte amaieran, egokitu diren bidegorri gehienak Bizkaian daude (EAE osoan egindako bideen %39). Bizkaiko bidegorrien ibilbidea %18,4 luzatu da azken urtean: 2009an, 171 kilometro bidegorri zeuden, eta, 2010ean, 202,5 kilometro. Gipuzkoan daude, bestalde, EAEko bidegorrien %32 inguru. Zehazki, 165,3 kilometroko bidegorri-ibilbidea dago bertan, azken urtean bideen %12,7 gehitu eta gero. Eta, azkenik, Araban, 152 kilometroko tartea dago bizikletaz ibiltzeko (EAEko bidegorrien %29 inguru).

2.18 taula. Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sarearen egoera 2010eko abenduan)

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatutakoak
	km	Δ 10/09	km	Δ 10/09	km	km
Gasteiz	135,0	%0,0	98,0	%7,7	4,0	33,0
Bilbo	83,0	%0,0	26,0	%4,0	3,0	54,0
Donostia	50,5	%9,5	43,1	%27,1	5,4	2,0

Iturria: EAEko hiru hiriburu-udalak.

Azterketa EAeko hiru hiriburuera mugatuz gero, eta hiru hiriburuera udalek emandako datuen arabera, Gasteizen dago bizikletaz egin daitekeen sareko kilometro gehien: 98 kilometro bidegorri daude egokituta hirian, alegia, EAeko hiru hiriburuera egokitu diren bidegorri guztien %58,6. Donostian dago, bestalde, hiru hiriburuera guztizko bidegorrien %25,8. Hain zuzen, 43,1 kilometro bidegorri daude bertan, eta nabarmen egin du gora kilometro-kopuruak azken ekitaldian, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta; %27,1, zehazki (2009an 33,9 kilometroko sarea zuen Donostiak). Azkenik, Bilbo hirigunean bizikletaz egin daitekeen sareak 26 kilometro ditu guztira, eta kilometro-kopuruak %4 egin du gora, 2009ko datuekin alderatuta.

Hortaz, aurreko taulan jasotako datuen arabera, laster EAeko hiru hiriburuera aurreikusi den sare osoaren %62 baino gehiago eginga dago iada (guztira 368,5 kilometro egitea aurreikusi da).

### g) Logistika-zentroak

EAEn, lau logistika-zentro daude, eta zentro horien jarduera oso garrantzitsua da salgaien garraioaren kudeaketan irtenbide integralak emateko orduan. Izan ere, logistika-zentroyen jarduerak modu eraginkorrean laguntzen du hiriguneera zirkulazioa arintzen, lurzorua libre uzten, eta baita salgaiak banatzeari loturiko gaietan ere.

EAEn, 4 logistika-zentroyek egiten dute lan garrantzitsu hori: Gasteizko Garraio Zentroak eta Arasurrek, Araban; Aparkabisak, Bizkaian; eta Zaisak, Gipuzkoan. Plataforma horien magnitude ekonomiko nagusiak taula batean jaso dira, laburbilduta.

2.19 taula. EAeko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2010ean

	Gasteizko Garraio Zentroa	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Azalera eraikia (m <sup>2</sup> )	225.389	100.000		126.608
Azalera urbanizagarria, guztira (m <sup>2</sup> )	718.141	2.000.000	326.830	400.000
Instalaturako enpresa-kopurua	62	8	45	149
Enplegua	1.254	--	679	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	12.024	--	270.387	2.600.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
-Kamioiak	938	30	113	--
-Furgonetak	311	--	340	--
Ibilgailu industrialetarako aparkaleku-kopurua	1	1	5	2
Ibilgailu industrialetarako aparkalekuaren azalera, guztira	23.821	20.000	192.047	45.400
Ibilgailu industrialetarako aparkalekuera toki-kopurua	182	197	1.323	375
Batez beste bete diren ibilgailu industrialetarako aparkalekuak, guztira	167 <sup>1</sup>	%25	%90,93	%51,5 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Aparkaleku-kopuruari dagokio.

<sup>2</sup> Zaisaren bi aparkalekuan txandaka aparkatzeko tokietako guztizko orduetatik saldatako ordu-kopuruaren ehuneko adierazten du (txandaka aparkatzeko 90 eta 100 toki artean egoten dira, une bakoitzean dagoen harpidun-kopuruaren arabera).

Iturria: Aparkabisako, Arasurreko, Gasteizko Garraio Zentroyeko eta Zaisako logistika-plataformak.



Hurrengo ataletan, xehetasun gehiagoz azalduko da plataforma horietako bakoitza.

#### *i) Gasteizko Garraio Zentroa*

Logistika-zentro horren instalazioak Jundizeko industrialdean daude, Gasteiztik gertu. 718.141m<sup>2</sup>-ko azalera gordin urbanizagarria du, eta haietatik 231.371m<sup>2</sup> eraikita daude. Salgaiak garraiatzearekin eta kudeatzearekin zuzenean lotuta dauden zenbait jarduera hartzen ditu zentroak: biltegitratzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea. Jarduera bakoitzaren azalerari dagokionez, garraio-motaz aldatzeko jardueretarako eremua 122.587 m<sup>2</sup>-koa da, banaketa-jardueretarako gunek 110.336 m<sup>2</sup> ditu, eta biltegitratze eta garraio-jardueretarakoak, berriz, 109.312 m<sup>2</sup>. Jarduera logistikorako eremuak 190.441 m<sup>2</sup> ditu, ibilgailu industrialen aparkalekuetarako eremuak 23.821 m<sup>2</sup>, eta zerbitzuguneak 28.214 m<sup>2</sup>.

Horri lotuta, nabarmentzekoa da Gasteizko Garraio Zentroko garraio-motaz aldatzeko partzelak helmuga dituen trenbide-zirkulazioko jarduera 2010eko maiatzean hasi izana; 12.024 tona salgai mugitu dira, guztira (altzairuzko bobinak izan dira salgai guztiak, Bilboko portutik etorriak).

#### **2.20 taula. Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera**

	2008	2009	2010
Instalatutako enpresak	62	62	62
Enplegua	1.101	1.128	1.254
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko			
-Kamioiak	873	893	938
-Furgonetak	259	271	311
Batez beste bete diren ibilgailu industrialetarako aparkalekuak, guztira	178	163	167

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

Gasteizko Garraio Zentroaren bilakaeraren datuak ikusita, azken urtean zentroaren jarduera areagotu dela nabarmen daiteke. Zentro horretan dauden 62 enpresetan lan egiten duten langileen kopurua %11 hazi da, eta, beraz, 1.254 langile daude, guztira. Era berean, oro har, 1.249 ibilgailu industrial ibili dira egunero (938 kamioi eta 311 furgoneta), aurreko urtean baino %7,3 gehiago (1.164 ibilgailu industrial ibili ziren 2009an). Ibilgailu industrialen aparkalekuan, 182 toki daude guztira, eta aparkalekuko jarduera gehitu egin da arinki. 167 toki bete dira batez beste, eta 163 toki aurreko urtean. Hala ere, toki gutxiago bete dira 2008ko ekitaldira bitartean baino (178).

#### *ii) Arasur*

Europaren hego-mendebaldeko diagonalean dagoenez, Iberiar penintsularen eta Europaren barneko ibilbide eta zirkulazio nagusiekin lotuta dago plataforma logistiko multimodala. Gertu dituzten portuak (Bilbo 100 km-ra, Pasaia 120 km-ra, Santander 160 km-ra), Gasteizko aireportua (Espainiako estatuko hirugarren zama-aireportua, 20 km-ra), Espainiako estatuko errepede-sare nagu-



siak (AP-1, A-8 eta A-1 autobideak) eta Gasteiztik igarotzen den trenbide-sarea (Madril-Irun-Paris; Lisboa-Irun-Paris; Bilbo-Bartzelona eta Madril-Bilbo lineak), zentroa oso leku egokia da EAERako eta autonomia-erkidegoarekin lotura duten lurraldeetarako.

Zentroak guztira 2.000.000 m<sup>2</sup>-ko azalera urbanizagarria hartzen du, eta 100.000 m<sup>2</sup>-ko azalera du eraikia. Zentroaren instalazioetan dauden zortzi enpresak (10 enpresa egon ziren 2009an) honako alor hauetan espezializatuta daude: portuetako eta aireko jardueren laguntzeko arloan; biltegiatzean, arautzean eta banatzean; garraio-mota batetik besterako aldaketan; flotisten garraioan; nazioarteko zirkulazioan, eta administrazio- eta merkataritza-zentroari dagozkion jardueretan. Gainera, badu zentroko nabeetara trenez sartzeko zerbitzua, eta, horri esker, trenen eta kamioien artean aldaketa egin daiteke.

Industria ibilgailuetarako 20.000 m<sup>2</sup>-ko aparkaleku batean, 197 toki daude kamioientzat. 2010eko ekitaldian, %25ekoa izan da batez besteko betetze-maila. Zirkulazioari dagokionez, egunean 30 kamioi ibili dira.

#### 2.21 taula. Arasurreko jardueraren bilakaera

	2008	2009	2010
Instalaturako enpresak	5	10	8
Kamioien zirkulazioa eguneko	15	25	30
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialetarako aparkalekuetan, guztira	--	%25	%25

Iturria: Arasur

2010eko ekitaldian izandako gertaera nagusietako bat izan da GEFECO logistika-operadoreak 4.000 metro koadro alkilatu izana Arasurren, Iberiar Penintsulan dituen hiru banaketa-instalazioetarako bere lehen biltegi osagarria han jartzeko. Biltegi horrek hamabi lanpostu sortuko dituela eta egunean hamar kamioi inguru jasoko dituela aurreikusi da, batez ere Europa ekialdeko herrialdeetatik datozen kamioiak.

Era berean, Compass Transworld Logistics (CTL) konpainiak (Gamesak %51eko partaidetza du konpainia horretan, eta Bergé Negocios marítimos enpresak %49koa) Arasurren duen base logistikoa handitu du: orain arte, 235.000 metro koadro zituen, eta 25.200 metro koadroko beste zelai-gune bat eta 4.200 metro koadroko nabe bat ere jarri ditu. Zelaigune hori aerosorgailuak biltegitzako erabiltzea da helburua.

#### iii) Aparkabisa

APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB – Centro de Transportes de Bizkaia, SA da zentroaren izena 2009ko urtarriletik aurrera. Aparkabisaren xedea da salgaiez eta ibilgailu industrialen aparkalekuz osatutako zentralak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea. Horretarako, zentroa oso ongi komunikatuta dago. Izan ere, logistika-eremua Bilboko portuarekin lotuta dago, Bilboko aireportutik gertu, eta Espainiako estatua Europarekin lotzen duten errepide- eta tren-sare nagusietatik gertu.



Gaur egun, logistika-zentroak garraio-zentro bat du Ugarten (Barakaldo eta Trapagaran bitartean), eta 200.000 m<sup>2</sup>-ko azalera eraikia hartzen du. Zentroak, halaber, 112.560 m<sup>2</sup>-ko instalazio bat du Zierbenan (Bilboko portuaren lurretan) eta 14.270 m<sup>2</sup>-ko beste bat Zorrozaurren, emakida-araubidean. Instalazio horietan, bost aparkaleku daude. Zehazki, bi aparkaleku, Aparkabisak Trapagaranen duen esparruan; aparkaleku bat, Zorrozaurren; eta beste bi, Zierbenan (bietako bat salgai arriskutsuetarako da, berariaz). Aparkaleku horietan guztietan, 1.323 toki daude ibilgailu industrialetarako, eta 192.047 m<sup>2</sup>-ko azalera hartzen dute, guztira.

## 2.22 taula. Aparkabisako jardueraren bilakaera

	2008	2009	2010
Instalatutako enpresak	50	49	45
Enplegua	740	695	679
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	443.178	327.028	270.387
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko			
-Kamioiak	145	115	113
-Furgonetak	435	345	340
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialetarako aparkalekuetan, guztira	93,99	94,4	90,93

Iturria: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

Aurreko taulako adierazleek erakusten dutenez, Aparkabisaren jarduerak behera egin du 2010eko ekitaldian ere. Salerositako salgaien kopurua %17,3 murriztu da; 2009an 327.028 tona salerosi ziren, eta 2010ean, 270.387 tona. Orobat, ibilgailu industrialen eguneko zirkulazioa %1,5 murriztu da, eta egunean 453 ibilgailu industrial ibili dira. Horietatik 113 kamioiak izan dira (%1,7 jaitsi da urtetik urtera), eta 340 furgonetak (%1,4ko beherakada izan da). Jardueraren beherakadaren ondorioz, ibilgailu industrialetarako aparkalekuen batez besteko betetze-maila jaitsi egin da, %90,93ra. Beraz, %3,7 egin du behera, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta (%94,4 izan zen 2009an). Egoera horren ondorioz, 2010eko ekitaldian, zentroan instalatutako enpresen kopurua 45era jaitsi da (-%8,2) eta, horrenbestez, langileen kopurua %2,3 murriztu da; 679 langile egon dira 2010ean.

### iv) Zaisa

Zaisa (Irungo Garraio Zentroa) Gipuzkoako logistika-zentroa da. 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 Pasaiako portutik hurbil.

Zentro horrek 400.000 m<sup>2</sup>-ko eremua hartzen du, eta askotariko jarduerak egiten dira bertan. 126.608 m<sup>2</sup>-ko azalera eraikia du, eta horren barruan, honako hauek daude: biltegiarako 8.500 m<sup>2</sup>, bulego eta lokal komertzialetarako 7.000 m<sup>2</sup>, harrera-zentroa eta ZAISA IIIko gasolina-zerbitzugunearen orubea. Instalazio horietan, logistika-plataforman instalatuta dauden 149 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.

Zaisa zentroaren 2010eko jarduerari dagokienez, 2.600.000 tona salgai kudeatu dira, guztira. Hor-taz, %6,1eko gehikuntza izan da, 2009ko datuen aldean.

### 2.23 taula. ZAISAren jardueraren bilakaera

	2008	2009	2010
Instalatutako enpresak	142	143	149
Enplegua	1.700	1.600	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	3.000.000	2.450.000	2.600.000
Batez besteko betetze-maila kamioi-aparkalekuetan, guztira <sup>1</sup>	--	%50,3	%51,5

<sup>1</sup> Zaisaren bi aparkalekuetan txandaka aparkatzeko dauden tokietan eskaini diren guztizko orduetatik saldatuak ordu-kopuruaren ehunekoa adierazten du (txandaka aparkatzeko 90 eta 100 toki artean egoten dira, une bakoitzean dagoen harpidedun-kopuruaren arabera).

Iturria: ZAISA.

Bestalde, zentroan aparkatzeko lekua handituz joan da, zenbait zabaltze-fase egin baitira (3 fase). Gaur egun, ibilgailu industrialetarako egokitutako bi aparkaleku ditu. 45.400 m<sup>2</sup>-ko azalera hartzen dute guztira, eta 375 toki daude. Aparkaleku horien batez besteko betetze-maila %51,5 izan da 2010ean, aurreko ekitaldian baino %2,4 inguru gehiago.

#### h) Geltoki intermodalak

Geltoki intermodal berriei loturiko jarduerari dagokienez, Gipuzkoan, Atotxan egingo den geltoki intermodalaren oinarriko proiektuaren idazketa 2008ko uztailan aurkeztu zen, eta 2009an, Donostiako Udalak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak 15 milioi euro inguruko baterako aurrekontua adostu zuten azpiegitura horretarako (aurrekontuaren %50 emango du haietako bakoitzak). Obrek 28 milioi euro inguruko kostua izango dute, eta zenbateko horretara iristeko falta dena ekipamendua eraikitzeko eta ustiatzeko esleipendun izango den enpresak hartuko du bere gain. Txandaka aparkatzeko 700 toki edukiko ditu ibilgailu pribatuetarako, eta 22 dartsena autobusetarako, zerbitzu komertzialez eta itzarongunez inguratuta. Hartara, leku berean elkartuko dira abiadura handiko linea, ADIFen aldiriak, eta hiriarteko autobusak eta ibilbide luzeko autobusak. ETSK etorkizuneko Donostialdeko metroa Atotxako geltoki intermodalarekin lotzea ere aurreikusitua da.

Bestalde, Zumarragako geltoki intermodala eraikitzeko lanek aurrera egin dute, eta 2011. urtearen hasierarako amaituta izatea aurreikusitua da. Proiektu horren barruan sartu da 6.650 m<sup>2</sup>-ko azalera lurpeko aparkaleku bat egitea, bi solairutan banatuta, eta gainazaleko aparkaleku bat egitea, bost autobus hartzeko tokia izango duena (lau toki hiriarteko autobusetarako, eta bat hiri barnekorako), bai eta zamalanetarako eta taxiartarako ere. Azpiegitura berria garraio-motaz aldatzeko zentroa izango da, probintziakoa eta eskualdekoa, eta trena, autobusa, autoa eta bizikleta hartzeko aukera egongo da.





Bizkaian, berriz, Urbinagako (Sestao) geltoki intermodalaren proiektua nabarmendu behar da; Sustapen Ministerioak 8,6 milioi euro eman ditu horretarako. Aldageltokia Bilbo metropoli-inguruko hirugarrena izango da Abandoren eta San Mamesen ondoren, eta han lotuko da metroa, trena (RENFEko aldirien bi lineak, C-1 Bilbo-Santurtzi eta C-2 Bilbotik Muskizera) doana Trapagarandik eta Gallartatik) eta Euskal Herriko Unibertsitatea (EHU) Ezkerraldearekin lotuko duen tranbia.

## 2.2. GARRAIO-ESKARIA

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

Horri lotuta, aipatzekoa da txosten hau argitaratu aurretik (2011. urtean argitaratuko da) mugikortasunari buruzko beste inkesta bat egin izana EAEn. Ez dago behin betiko emaitzarik eskuragarri oraingoz, baina emaitzak laster argitaratuko dira txosten hau argitaratu den leku berean (Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren webguneko EUSGABEn). Nolanahi ere, emaitza horiek 2011ko mugikortasun-ereduei buruzkoak izango dira.

Halaber, EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiaren txostena egiten ari dira, baina txosten hau argitaratu den egunean ez zegoen emaitzarik argitaratzeko moduan. Garraio-eskariaren ikuspegiaren azterketa horren emaitzek 2006ko txosteneko edukia eguneratzeko balioko dute, 2010eko eta 2011ko datuak emango baitira. Txosten hori laster argitaratuko da garraioaren panoramikari buruzko txosten hau argitaratu den leku berean (Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren webguneko EUSGABEn).

### 2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

EAEn zerbitzu egiten duten operadoreek emandako informazioa alde batera utzita, EAEko pertsonen mugikortasunari buruzko datuak ematen dizkigun argitalpenik berriena da Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. 2003an egindako lanaren jarraipena da, eta etorkizunean bost urtetik behin eguneratuko da. Aurreko bi argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera analizatzeko bidea ematen digute: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanpoko), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arazoak...

Alde horretatik, informazio hori bilduta dagoenez txosten honen aurreko argitalpenetan<sup>6</sup>, emaitza nagusien sintesia emango dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

<sup>6</sup> Euskadiko Garraioaren Panoramika 2006:

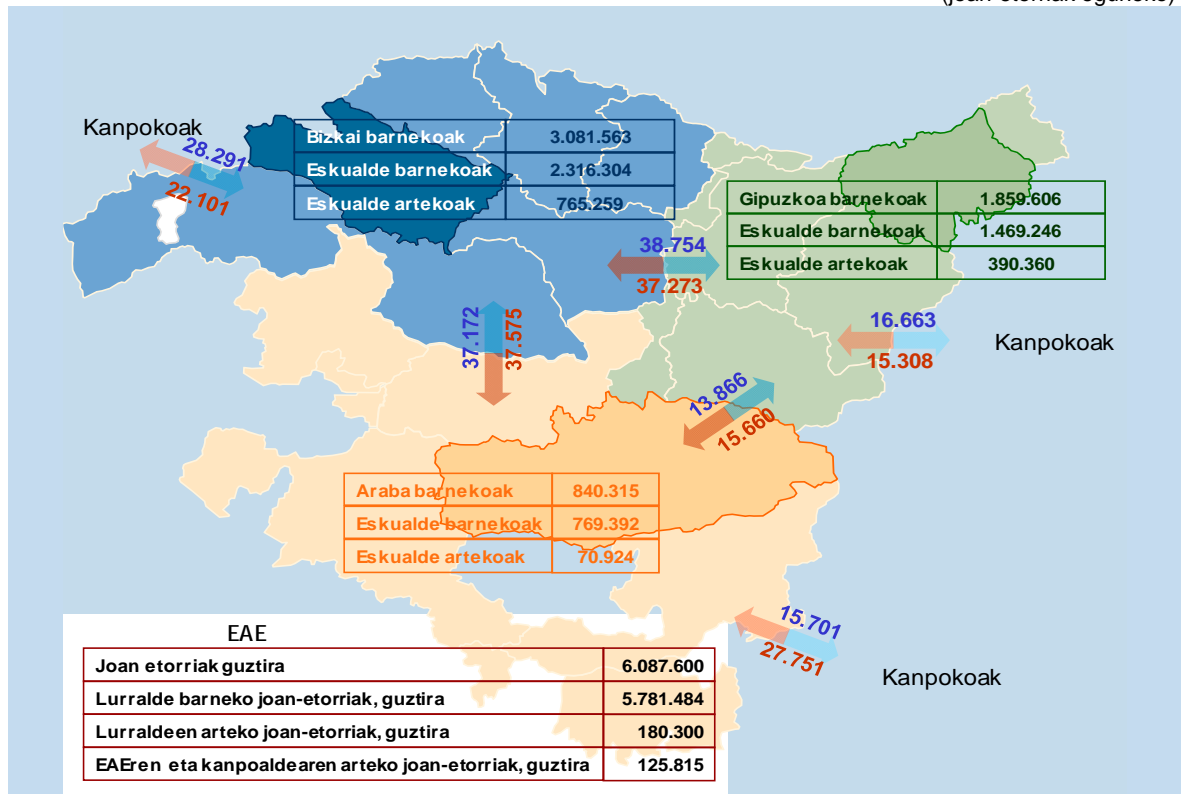
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_transporte\\_2006/es\\_def/panoramica\\_transporte\\_2006.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html)



Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketak biltzen dituen datuen arabera, gaur egun, eguneko 6.087.600 joan-etorri izaten dira EAEn; hau da, %11,4ko hazkundera izan da 2003tik 2007ra bitartean.

## 2.1 grafikoa. Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula<sup>1</sup>

(joan-etorriak eguneko)



<sup>1</sup>EAEko biztanleez dihardu.

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2007).

Mugikortasunaren esparruari erreparatu badiogu, ikusiko dugu lurralde barnekoa izan dela joan-etorrien %95 –lurralde beraren barnean izan dira 5.781.484 joan-etorri–, lurralde artekoa %3 –lurralde ezberdinetan zeuden 180.300 joan-etorrien abiapuntua eta helmuga–, eta kanpokoak %2 –EAEn eta kanpoaldearen artekoak izan dira 125.815 joan-etorri–.

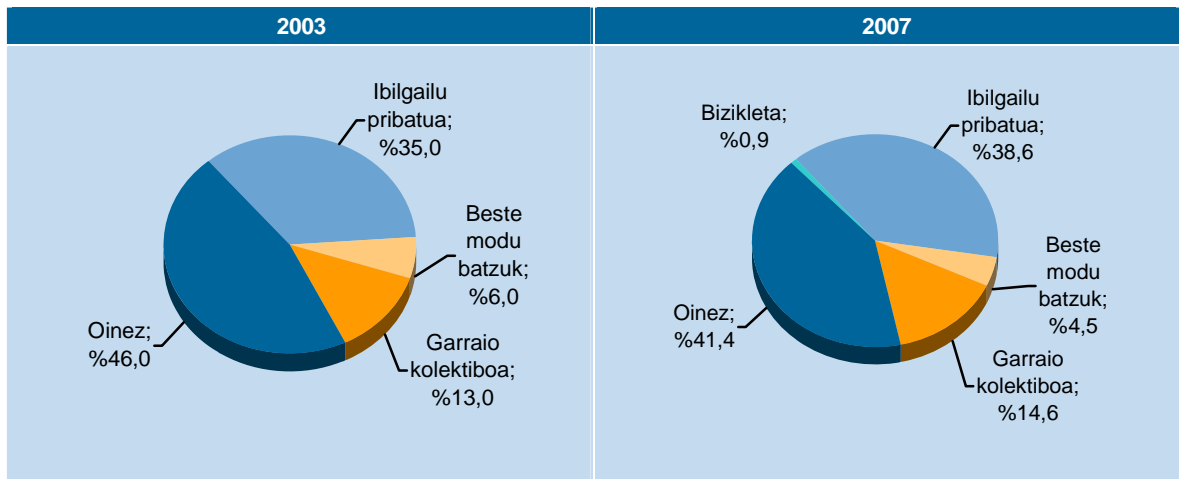
Intermodaltasunari dagokionez, aipatzekoa da etapa bakarrekoa dela EAEko joan-etorrien %98,2. Joan-etorrien arrazoiari dagokionez, berriz, ikasketak eta lana dira joan-etorrien ia erdiak egiteko zioa; zehazki, joan-etorrien %17,3ren eta %30,1en arrazoia dira ikasketak eta lana, hurrenez hurren.

Garraio-moten banaketari behatzen badiogu, berriz, nabarmentzekoa da garraio kolektiboaren erabilera pixka bat handitu izana eta autoa gero eta gehiago erabiltzea, baita oinezko joan-etorriek gero eta garrantzi txikiagoa eduki izana ere. Ildo horretan, 2007an, oinezkoak izan ziren joan-etorri

gehienak (%41,1), eta autoa izan zen garraiobiderik erabilienetan bigarrena, joan-etorrien %38,6 auto bidezkoa izan baitzen.

Garraibide kolektiboek, berriz, joan-etorrien %14,6 bildu zuten; bizikletak, %0,9; eta beste garraibide batzuek, gainerako %4,5a.

## 2.2 grafikoa. EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007an, garraio-motaren arabera, ehunekotan



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2007).

Horri lotuta, garraio-motaren araberako banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburu bereizten badugu, nabarmentzekoa da ibilgailu pribatua gehiago erabili dela abiapuntua edota helmuga EAEko hiru hiriburuetan izan duten joan-etorri guztietan. Halaber, garraio publikoan egindako joan-etorriek ere gora egin dute, baina gehikuntza hori handiagoa izan da Bizkaiko eta Gipuzkoako hiriburuetan, Gasteizkoan baino. Bi garraio-mota horien erabilerak gora egin du, eta, horrenbestez, oinezko joan-etorri gutxiago egin dira, guztira.



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

	Bilbo			Donostia			Gasteiz		
	1996 (*)	2002 (*)	2006 (**)	1998 (*)	2002 (*)	2006 (**)	1997 (*)	2002 (*)	2006 (**)
Automobila (ibilgailu pribatua)	%25	%24	%28,3	%33	%35	%40,9	%29	%31	%39,2
Garraio publikoa	%23	%24	%36,05	%19	%18	%27,0	%8	%8	%9,24
- Eskatu ahalako autobusa	--	--	%1,15	--	--	%5,1	--	--	%3,0
- Errepide-garraio publikoa	--	--	%11,2	--	--	%15,1	--	--	%6,0
- Trenbide-garraio publikoa	--	--	%23,7	--	--	%6,8	--	--	%0,24 (***)
Oinez	%48	%49	%33,8	%42	%41	%26,0	%56	%55	%48,0
Beste batzuk	%4	%3	%1,86	%6	%6	%6,16	%7	%6	%3,7
- Bizikleta	--	--	%0,26 (***)	--	--	%1,76	--	--	%2,6
- Beste batzuk	--	--	%1,6	--	--	%4,4	--	--	%1,1

(\*) Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko ikerketa

(\*\*) Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko ikerketa: mugikortasunari buruzko inkesta.

(\*\*\*) Laginketa-errore askoko datuak.

Guztira egin diren joan-etorriei buruzko datuak eta hiru hiriburuetakoko bakoitzaren barnean egin dako joan-etorriei buruzkoak alderatuz gero, ikus daiteke hiriburuen barneko joan-etorriak egiteko askoz gutxiago erabili dela automobila, eta hori oso argi ikusten da Donostian; bai eta Arabako hiriburuan ere, baina ez hain era nabarmenean.

Taulan jasotako urteetan hiriburuen barneko joan-etorriek izan duten bilakaera hartuta, automobilen erabilerak behera egin du Bilbon eta Donostian, eta, horrekin batera, garraio publikoak gehiago erabili dira. Gasteizen, berriz, automobil partikularren erabilera igo da, baina oso gutxi. Oinez, bestalde, joan-etorri gutxiago egin da Bilbon eta Gasteizen, eta beherakada hori nabarmenagoa izan da Donostian (oinezko joan-etorriak egin ordez, hiritarrek gehiago erabili dituzte garraio publikoa eta joan-etorrietarako beste era batzuk).

2.25 taula. Hiriburuen barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean)

	Bilbo			Donostia			Gasteiz		
	1996 (*)	2002 (*)	2006 (**)	1998 (*)	2002 (*)	2006 (**)	1997 (*)	2002 (*)	2006 (**)
Automobila (ibilgailu pribatua)	%13	%13	%10,5	%27	%28	%23,8	%27	%28	%29,5
Garraio publikoa	%23	%24	%29,1	%19	%18	%25,52	%8	%7	%7,5
- Autobus berezia	--	--	%0,60 (***)	--	--	%4,9	--	--	%1,6
- Errepide-garraio publikoa	--	--	%12,7	--	--	%19,3	--	--	%5,9
- Trenbide-garraio publikoa	--	--	%15,8	--	--	%1,32 (***)	--	--	--
Oinez	%62	%61	%58,9	%47	%48	%42,6	%60	%59	%58,9
Beste batzuk	%2	%2	%1,41	%7	%6	%8,2	%5	%6	%4,1
- Bizikleta	--	--	%0,28 (***)	--	--	%2,7	--	--	%3,2
- Beste batzuk	--	--	%1,13	--	--	%5,5	--	--	%0,9

(\*) Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko ikerketa

(\*\*) Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko mugikortasunari buruzko inkesta.

(\*\*\*) Laginketa-errore askoko datuak.

Errepideko eta trenbide-garraio-zerbitzu kolektiboko mugikortasunaren bilakaera oro har aztertuz gero, operadoreek zuzenean emandako datuak oinarri hartuta, ikus daiteke 2010ean aurreko ur-



tean baino %0,8 gehiago izan dela bidaiatu duten pertsonen kopurua, 250,6 milioi erabiltzaile izan baitira. Alde horretatik, azpimarratu behar da hiri barneko trenean egindako joan-etorrien kopurua ia lau milioi hazi dela, herritarrek Gasteizko tranbiari oso harrera ona egin izanaren ondorioz, gehienbat. Orobat, nabarmentzekoa da hiri barneko autobusen erabiltzaile-kopurua ere milioi bat inguru hazi izana, aurreko azken bi ekitaldietan hiri barneko autobusen eskariak behera egin eta gero. Hiriarteko trenak, ordea, 2,5 milioi erabiltzaile galdu ditu azken urtean.

**2.26 taula. Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbide-garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan, 2000 eta 2010 artean (bidaiariak milakotan, eta urte arteko aldakuntza-tasa)**

(bidaiariak, milakotan)

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

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Esan beharra dago, dena den, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, beharrezkoa dela aztertutako eremu geografikoko eskaintzaren ikuspegi orokorra 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.

Azkenik, generoaren ikuspegitik, ikus daiteke garraio-moduak erabiltzean badaudela desberdintasun batzuk emakumeen eta gizonen artean. Erabilgarri dauden azken datuen arabera, gizonen artean nagusitasun handiagoa dute ibilgailu pribatuak joan-etorriek, mugimendu guztien %45,7, hain zuzen; emakumeen artean, berriz, %31,8 dira. Bestalde, ikus daiteke emakumeek gehiago erabiltzen dituztela garraiobide kolektiboak, autobusak eta trenak, eta motorrik gabeko moduak (oinez eta bizikletaz).



2.27 taula. Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007an

Garraio-mota	Emakumezkoak	%	Gizonezkoak	%	Guztira	%
Motorrik gabea	1.466.875	47,0	1.106.470	37,3	2.573.344	42,2
Trenbide-garraioa	270.186	8,7	198.541	6,7	468.726	7,7
Autobusa	361.593	11,6	231.949	7,8	593.542	9,8
Automobila	990.960	31,8	1.359.028	45,7	2.349.987	38,6
Beste batzuk	28.106	0,9	73.894	2,5	102.000	1,7

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2007).

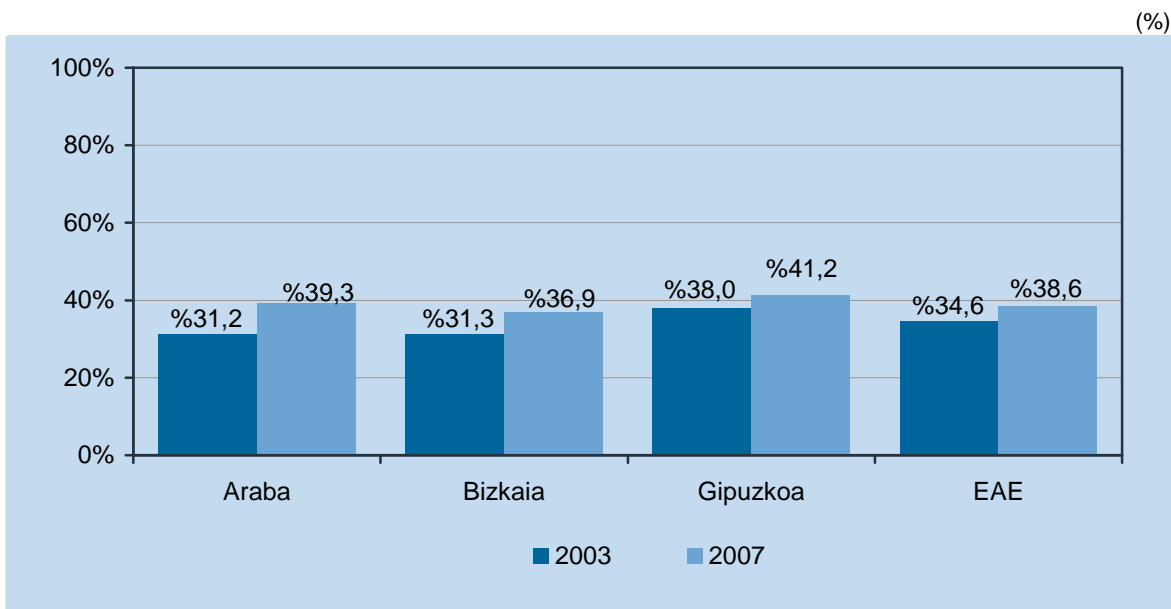
### a) Errepide-garraioa

#### i) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna

Hamarkada honetan motorizazio-indizeak izan duen gorako joerak argi erakusten du autoa gero eta gehiago erabiltzen dela, mila biztanleko 391 auto izatetik 436 auto izatera igaro baikara 2000-2010 aldian. Nolanahi ere, 2007-2010 aldian, badirudi EAEko biztanleen motorizazioak gora egi-teari utzi diola, motorizazio-indizea askoz gutxiago hazi baita aurreko urteetan baino.

Autoaren erabilera lurralde historikoen arabera aztertzen badugu, ikus dezakegu Araban handitu dela gehien ibilgailu pribatuaren erabilera 2003-2007 aldian, %8 baino gehiago hazi baita. Bestalde, Gipuzkoan erabiltzen dute gehien autoa (%41,2), eta Bizkaiko herritarrek erabiltzen dituzte gehien garraiobide publikoak joan-etorrietan.

2.3 grafikoa. Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2007 artean

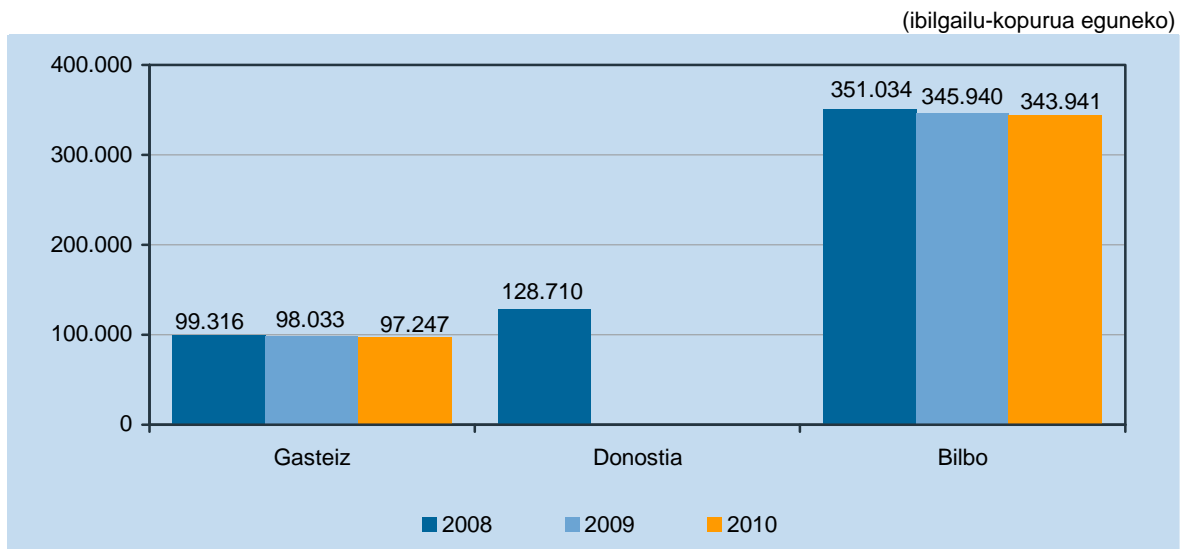


Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2003) eta EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2007).

**Hirien barruan** ibilgailu pribatuarekin **mugitzeari** dagokionez, aipatu behar da, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketaren arabera, EAEko hiriburuen barneko joan-etorrien %20,3 autoz egiten dela.

Horrez gain, garrantzitsuak dira EAEko hiriburueta motordun ibilgailuen bidez sartzeari buruzko datuak, EAEko ibilgailu-zirkulazioaren zati handi bat hartzen baitute. Foru-aldundiek argitaratutako edukieren planetako azken datuak kontuan hartuz, Bilbo da sarbideetan zirkulazio gehien jasotzen duen hiriburua (343.941 ibilgailu eguneko, batez beste), gero Donostia dator (128.710 ibilgailu eguneko 2008an, ordukoa baita eskuragarri dagoen azken datua) eta, azkenik, Gasteiz (97.247 ibilgailu eguneko).

**2.4 grafikoa. Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan: EbbZ<sup>7</sup> hiriburuetarako sarbide nagusietan, 2008 eta 2010 artean**



- Gasteiz. Sarbide hauek hartu ditu kontuan taulak: Arkautekoa, Zadorra gaineko zubikoa, Krispiñakoa eta Gometxakoa.
- Bilbo. Sarbide hauek hartu ditu kontuan taulak: Deustu eta Elorrieta artekoa, Deustu eta Enekuri artekoa, Artxandako tuneletakoa, Begoña eta Egirleta artekoa, Ibarsusi eta Etxebarri artekoa, Bolueta eta Zubialdea artekoa, Miraflores eta hegoaldeko bidearen artekoa, Zabalburu eta hegoaldeko bidearen artekoa, Jesusen Bihotzaren eta hegoaldeko bidearen artekoa, Basurtu eta Kastrexana artekoa eta Basurtu eta Zorrotza artekoa.
- Donostia (2008. urtea). Sarbide hauek hartu ditu kontuan taulak: Herrerakoa, Loiolakoa, Zapatari eta Tolosa hiribidea artekoa, ospitaleetarako igoera eta Amarakoa. Txosten hau argitaratu den datan, ez daude eskuragarri 2009ko eta 2010eko datuak.

Iturria: Arabako Foru Aldundiko Edukieren Plana (2010), Bizkaiko Foru Aldundiko Edukieren Plana (2010) eta Gipuzkoako Foru Aldundiko Edukieren Plana (2008).

**Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari** dagokionez, autoa erabili da joan-etorrien %78 egiteko; hain zuzen ere, eguneko 694.894 joan-etorri egin dira autoz hiri artean.

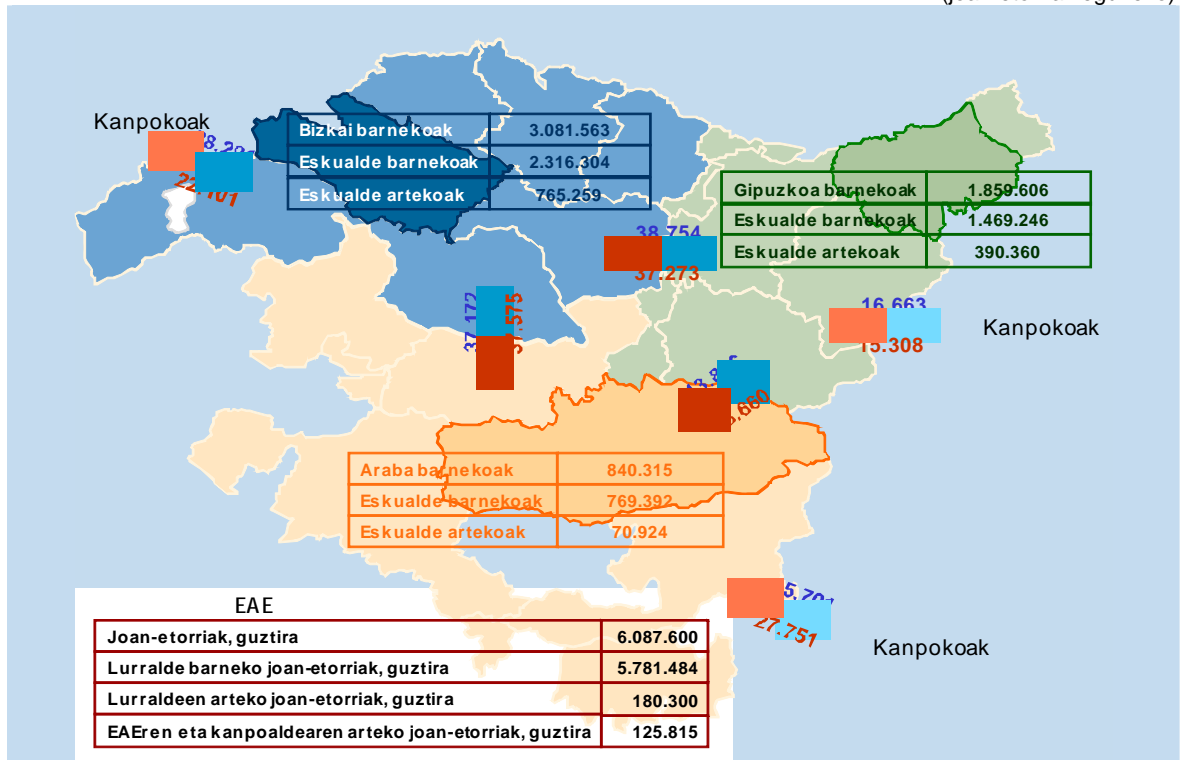
Alde horretatik, Araban erabili dute gehien autoa hiri artean, joan-etorrien %88,3 autoz egin baitute. Bizkaian eta Gipuzkoan, berriz, gutxiago erabili dute autoa: hurrenez hurren, %76,5 eta

<sup>7</sup> EbbZ: ibilgailuen batez besteko zirkulazioa egunean.

%74,1. Nolanahi ere, autoz egin diren hiriarteko joan-etorrien indizea handiagoa da EAEtik kanpoko joan-etorriak hartzen baditugu kontuan, bidaiarien %90ek erabili baitute autoa halakoak egiteko.

## 2.5 grafikoa. EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak: laburpen-mapa

(joan-etorriak eguneko)



Iturria: EAeko Mugikortasunari buruzko Ikerketa (2007).

Bi multzotan sailkatu ditugu EAEn eta kanpoaldearen arteko joan-etorriak: batetik, EAEn eta Estatuko beste autonomia-erkidegoen artekoak daude eta, bestetik, nazioarteko bidaiak. Pentsatzekoa denez, EAEn eta mugakide dituen lurraldeen artekoak izan dira gehienak; alegia, EAE eta Burgos, Kantabria, Frantzia, Errioxa eta Nafarroa artekoak.

### ii) Garraibide kolektibo bidezko mugikortasuna

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





2.28 taula. Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2010 artean

(pertsonak, milakotan, eta %)

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

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Horri lotuta, **hiri barneko alorrean**, EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek, hau da, Tuvisak, Dbusek eta Bilbobusek, guztira 65,5 milioi pertsona garraiatu dituzte 2010ean. 2009an erregistratutako datuak baino %1,5 gehiago da hori.

Operadore bakoitza hartuta, 2010ean, Dbusek 29 milioi pertsona garraiatu ditu, EAEko hiri hiriburuetan oro har hiri barneko autobusetan egindako bidaiari guztien %44,3. Hori 2009an jasotako datuak baino %2,0 gehiago izan da eta, hortaz, Dbusek azken urteotako pixkanakako gorako joberari eutsi dio.

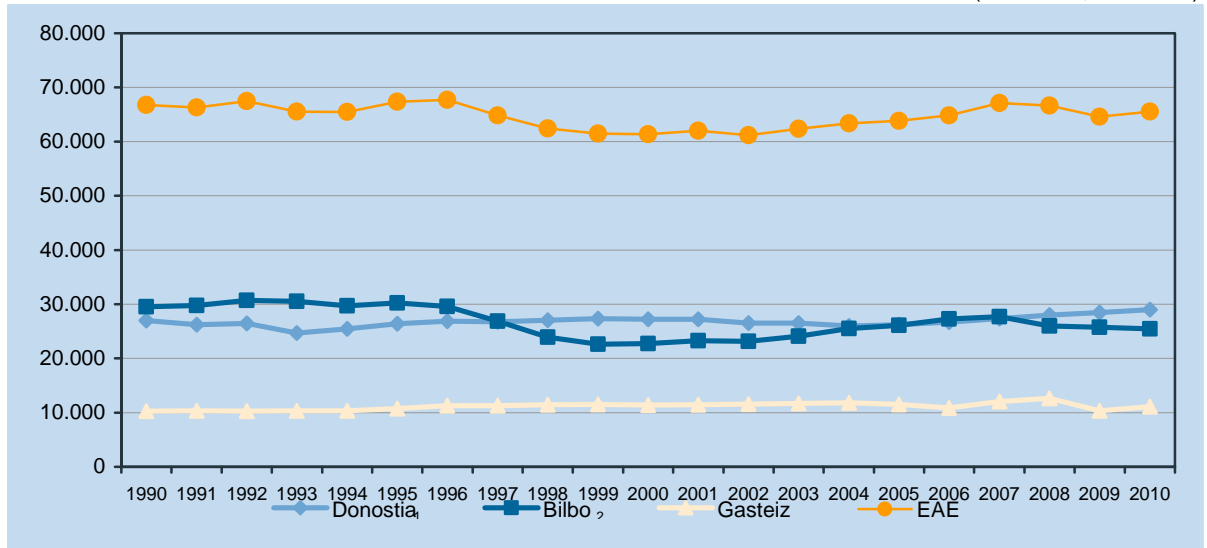
Tuvisak, bestalde, bilakaera ona izan du 2010ean. Hain zuzen, %7,1 gehitu da konpainia horren eskaria. Datu hori esanguratsua da, aurreko urtean beherakada handia izan baitzuen (-%18,1), Arabako hiriburuan tranbia martxan jarri izanaren ondorioz, eta horrek hiri barneko joan-etorrietan garraio-modu bat erabili beharrean bestea erabiltzea ekarri zuelako. Hortaz, 2010ean, Tuvisak 11,1 milioi bidaiari garraiatu ditu, EAEko hiri barneko autobusen erabiltzaileen %16,9.

Bestalde, 2010ean, Bilbobusen jardura murriztu egin da berriz ere. 25,4 milioi pertsona garraiatu ditu guztira, 2009an baino %1,3 gutxiago. Zifra absolutuetan, 330 mila bezero galdu ditu 2010ean.

Epe luzeagoa hartzen badugu bilakaera aztertzeko, ikus dezakegu hiru konpainiek garraiatutako pertsonen kopurua txikixeagoa izan dela laurogeita hamarrekoko hamarkadaren hasierako mailaren aldean, hiriburuaren artean desberdintasunak badaude ere. Gasteizen eta Donostian, adibidez, hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak gora egin du (%7,7 eta %7,5, hurrenez hurren), eta, epe berean, Bilbon, %13,8 murriztu da. Horri lotuta, berriz ere esan behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza, oro har. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraioberriak jarri dituzte erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia (EuskoTran), eta, beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.

2.6 grafikoa. Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2010 artean

(Pertsonak, milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia.

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

Bizkaian, 2010ean, 27,7 milioi pertsonak erabili dituzte Bizkaibusen zerbitzuak, 2009an baino %3,8 gutxiagok. Beraz, hamarkada osoan izandako joera mantendu da, alegia, erabiltzaileak galdu dira. Hala eta guztiz ere, esan bezala, datu horiek aztertzean, kontuan hartu behar da Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoa, bai eta azken urteetan asko handitu dela garraio publikoaren eskaria ere, garraio-mota guztiak kontuan hartuz gero.



**2.29 taula. Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2010 artean**

Urtea	Gipuzkoa, Donostia izan ezik		Bizkaia, Bilbo izan ezik <sup>1</sup>		Araba, Gasteiz izan ezik <sup>2</sup>	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	ez eskur.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.196,0	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.808,0	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7

<sup>1</sup> Bizkaibussen lineek (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenak, ADNOR-rek 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.

<sup>2</sup> 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira, nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia saltoki-gunea lotzen zituen linea horrek.

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

Gipuzkoako hiriarteko autobusek, azken bosturtekoan bezala, gorantz egin dute; 18,9 milioi bidaiari izan dituzte 2010ean, 2009an baino %4,2 gehiago. Epe luzeagoko azterketa bat eginez gero, ikus daiteke 2005etik 2010era bitartean Lurraldebus osatzen duten hiriarteko autobusetan jende gehiago ibili dela; %22,9 gehiago, hain zuzen.

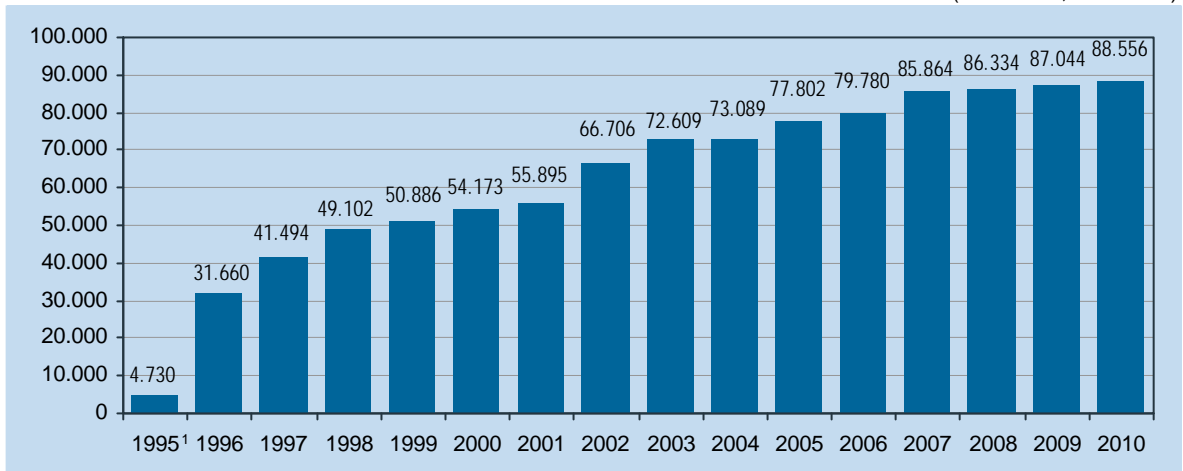
Azkenik, Arabako Hiriarteko Autobusek (AIA) 516,4 mila pertsona garraiatu dituzte 2010ean, aurreko urtean baino nabarmen gehiago (%22,7). Horri lotuta, zehaztu behar da jarduera-kopuru hori (oso txikia, beste bi lurraldeetakoaren aldean) izatearen arrazoia dela lurralde-okupazioaren beste eredu bat duela Arabak; izan ere, biztanle-kontzentrazio handia dago hiriburuan, eta hiriarteko zerbitzua gutxiago erabiltzen da, hori dela-eta.

### **b) Trenbide-garraioa**

Bilboko metroak, 2010ean ere, beste errekor historiko bat egin du, bidaiari-kopuruari dagokionez. Hain zuzen, 88,6 milioi pertsona garraiatu ditu 2010ean, aurreko urtean baino 1,5 milioi gehiago. Gorakada hori (%1,7) bi alderdiri esker gertatu da, batez ere: batetik, Ezkerraldeko 2. linean Peñota eta Santurtziko geltokiak finkatu direlako (2009ko uztailaren 4an inauguratu ziren, eta martxan izan diren lehen urte osoan 3,7 milioi bidaiari hartu dituzte biek batera —1.320.568 Peñotako geltokiak, eta 2.421.330 Santurtzikoak—, aurreko ekitaldian —martxan egon ziren erdian— baino 2,1 milioi pertsona gehiago); eta, bestetik, bosgarren bagoia sartu delako, horrek bidaia bakoitzean bidaiari-kopurua %25 handitzeko aukera eman baitie bosgarren bagoia gehitu duten unitateei.

## 2.7 grafikoa. Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2010 artean

(Pertsonak, milakotan)



<sup>1</sup> Martxan jarri zutenetik (1995eko azaroaren 11tik) urte amaiera arte.

Iturria: Metro Bilbao.

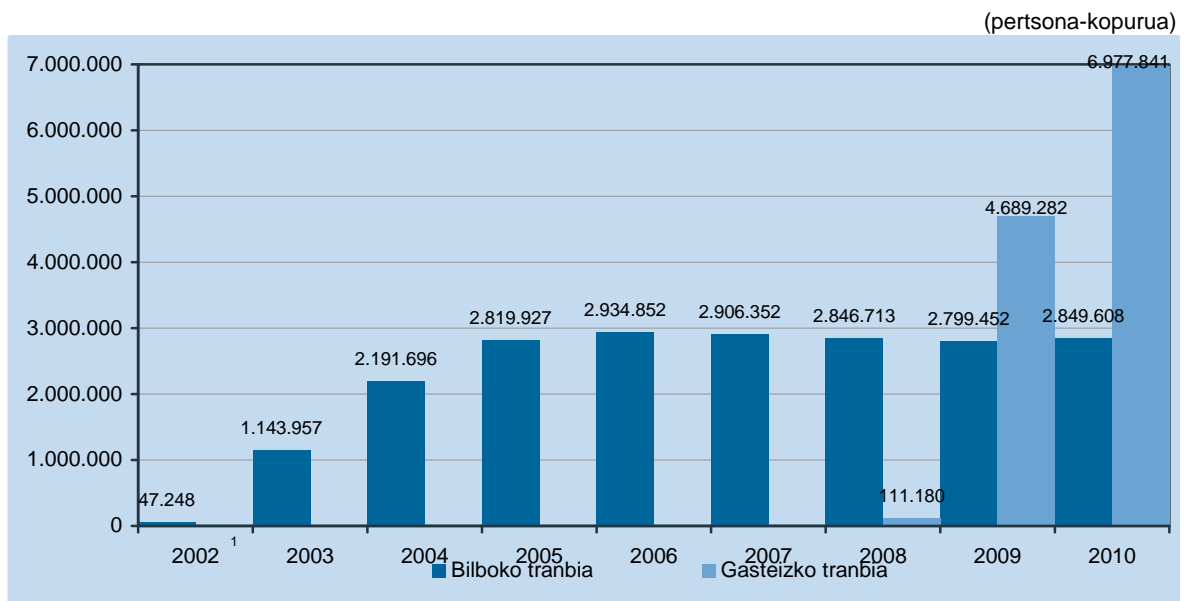
Bidaiak eremuka eta irteera-lekuka banatzen baditugu, Bilboko 1. eta 2. lineek partekatzen duten tartearik, alegia, A zonak hartzen du zirkulazio osoaren %37,6. Bigarren linea dator gero, Ezkerraldean zerbitzu egiten duena; zirkulazioaren %32,2 hartzen du. Eta 1. lineak, azkenik, Eskuinaldean dagoenak, %26,4 hartzen du. Gainerako bidaiei dagokienez, tren-aldaketek %3,3 hartzen dute, eta osatu gabeko bidaiek, berriz, %0,5.

Azterketan sakonago joan eta erabiltzaileen kopurua geltokien arabera banatzen badugu, aurreko urteetan bezala, Bilbo erdigunean dauden geltokietan ibiltzen da bidaiari gehien. Zehazki, Moyuako, Abandoko, Alde Zaharreko eta Indautxuko geltokietan ibili da jende gehien: geltoki bakoitzean urtean sei milioi joan-etorri baino gehiago egin dituzte bidaiariek. Lau geltokiek Bilboko metroaren zirkulazio osoaren %28,8 jaso dute guztira. Bestalde, Eskuinaldean Areetako geltokiak jaso du erabiltzaile gehien, eta, Ezkerraldean, Gurutzetako eta Barakaldoko geltokiek. 2010ean, geltoki bakoitzak 3,5 milioi pertsona baino gehiago hartu ditu.

Bestalde, aipatutako Peñotako eta Santurtziko geltokiak alde batera utzita (ezin baita horiei buruzko datuen alderaketarik egin urtebeteko ikuspegiarekin) Abatxoloko eta Sestaoko geltokiak izan dira joan-etorrietan igoyerarik handiena izan dutenak 2009. urtearekin alderatuta; %8,4ko eta %6,6ko igoyerak izan dituzte, hurrenez hurren. Beharakada handienak ere udalerrri horietako geltokietan izan dira; hain zuzen, Urbinagan (Sestao) eta Portugaleten. Geltoki horietako zirkulazioa %17,2 eta %14,2 murriztu da, hurrenez hurren.

Azkenik, tituluaren erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelak erabiliena ekitaldi honetan ere, bidaien %53,1 hartzen baitu; hurrengoa hilabeteko bonua da (%15,8). Joaneko txartelen kopuruak, berriz, behera egin du 2010eko ekitaldian ere, eta aurreko urtean baino 234 mila txartel gutxiago eman dira. 2010ean, emandako titulu guztien %2,3 izan dira joaneko txartelak. Urtetik urtera, datu horiek berresten dute Bizkaiko biztanleek asko erabiltzen dutela Bilboko metroa.

**2.8 grafikoa. Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2010 artean**



<sup>1</sup> Martxan jarri zutenetik (2002ko abenduaren 12tik) urte amaiera arte.

Iturria: EuskoTran.

Eusko Trani dagokionez, nabarmentzekoa da Gasteizko tranbiak hazkunde handia izan duela 2010eko ekitaldian, proiektuko lehen fasea guztiz martxan jarri eta gero, eta Abetxukuko adarra 2009ko uztailean irekitzearekin batera. Aurreko ekitaldian baino 2,3 milioi joan-etorri gehiago izan dira, eta 7 milioi bidaiari inguru ibili dira.

Bestalde, 2010ean, Bilboko tranbiak 2.849.608 pertsona garraiatu ditu guztira, aurreko urtean baino %1,8 gehiago eta, horri esker, azken urteotan Bilboko tranbiaren erabileran izandako beheranzko joera hobetu da.

EAEn bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzuak ematen dituzten gainerako trenbide-operadoreek, hau da, RENFEk, EuskoTrenek eta FEVEk 39,6 milioi bidaiariren eskaria hartu dute hirurek batera, 2010ean, aurreko urteko joan-etorrien kopurua baino %6,1 gutxiago. Hortaz, azken hamar-kadan izandako beheranzko joerarekin jarraitu du.

Operadore bakoitza sakonago aztertuta, 2010ean, RENFEren zerbitzu-eskaria %9 murriztu da, eta, hortaz, 2,1 milioi erabiltzaile galdu ditu. Horri lotuta, aipatzekoa da RENFEk hartu izana hirien artean trenez egin diren joan-etorrien %54,4, Bilboko metroak hirien artean egiten dituen joan-etorriak alde batera utzita, jakina. RENFEren pisu erlatiboa, baina, murriztuz doa urtetik urtera.

Lurraldeka, Gipuzkoako Irun-Brinkola C-1 lineak izan du beherakadarik txikiena (-%3,1), eta 7,3 milioi pertsona garraiatu ditu, guztira, RENFEk EAEn egin dituen mugimendu guztien %33,9. Bilbo hiriguneko lineek, hots, Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 lineak, Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 lineak eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 lineak %11,7ko murrizketa izan dute oro har, aurreko urteko datuen aldean. 14,2 milioi joan-etorri egin dira linea horietan, guztira. Horri lotuta, zehaztu behar da C-1 lineak erabiltzaileak galdu dituela, hein handi batean, jende askok trenaren ordeztu Bilboko metroa erabili duelako, metroa Ezkerraldeko udalerrri guztietara iristen baita.

**2.30 taula. Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2010 artean**

(pertsonak, milakotan, eta %)

Urtea	RENFE <sup>1</sup>		EUSKOTREN		FEVE <sup>2</sup>		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	35.288	--	18.138	--	1.866	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.941	-2,1	1.506	-15,0	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	17.150	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	16.691	-2,7	1.345	0,0	39.568	-6,1

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak.

Iturria: RENFE, FEVE eta EuskoTren.

EuskoTrenek, berriz, hirien artean trenez egin diren joan-etorrien %42,2 hartu du 2010ean, metroa alde batera utzita; 16,7 milioi pertsona inguru ibili dira, 2009an baino %2,7 gutxiago. Beherakada horrek esan nahi du milioi erdi bidaia inguru gutxiago egin direla.

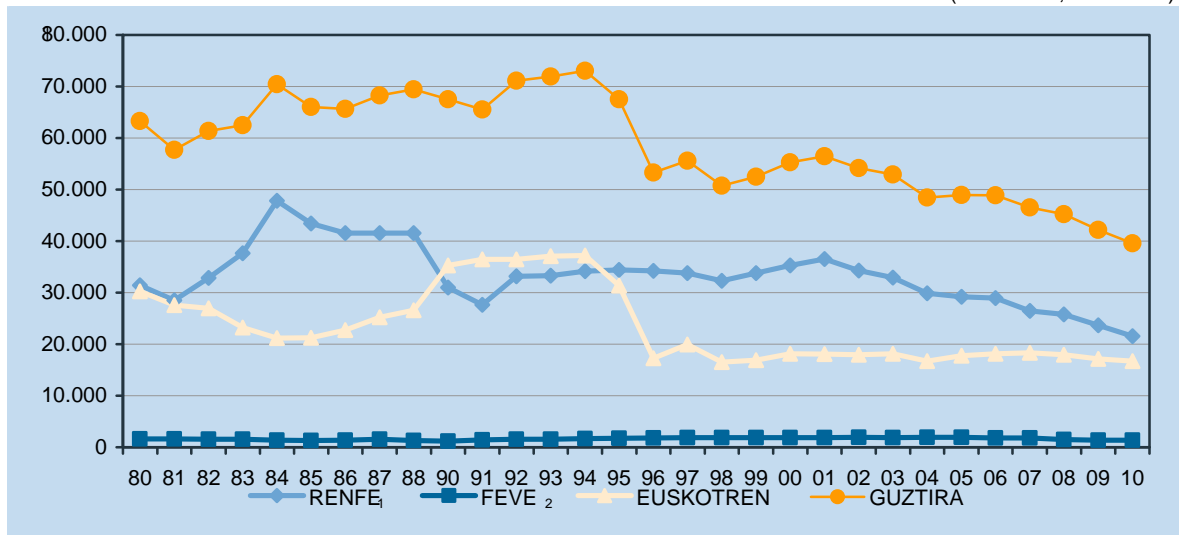
Bilbo eta Balmaseda arteko ibilbidea egiten duen FEVEren aldirietako lineari dagokionez, bidaia-rien kopurua ia aldatarik gabe mantendu da, 2009ko datuekin alderatuta. Zehazki, 2010ean, 145 pertsona gutxiagok erabili ditu FEVEren linea horretako zerbitzuak, eta 1.345 mila joan-etorri egin ditu. EAeko hiriarteko trenbide-garraioan mugimendu guztien %3,4 egin du FEVEk.

Bizkaian, 2010ean izan diren berrien artean, nabarmentzekoa da Creditrans txartela sartu izana RENFEren, uztailaren 1etik aurrera. Beraz, txartel mota bakarrarekin erabil daiteke Bizkaiko tren-

bide-garraioko sistema guztietan, alegia, tranbian, Bilboko metroan, EuskoTrenen, FEVEen eta RENFEen, bai eta Bilbobusen eta Bizkaibusen ere.

**2.9 grafikoa. Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakera, 1980 eta 2010 artean**

(Pertsonak, milakotan)



<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak.

Iturria: RENFE, FEVE eta EuskoTren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Atal hau bukatzeko, komeni da hiriarteko trenbide-garraioaren eskariaren epe luzeko bilakaera aztertzea, Bilboko metroa alde batera utzita. Ikusi dugu, azken hogeita hamar urteotan, aipatutako operadoreek urtean egindako joan-etorrien kopurua murriztu egin dela; 24 milioi inguru murriztu da, EAE osoan. Aurrez esan dugun moduan, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, eremu geografiko bakoitzeko eskaintza osoaren ikuspegi orokorra erabili behar da. 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.

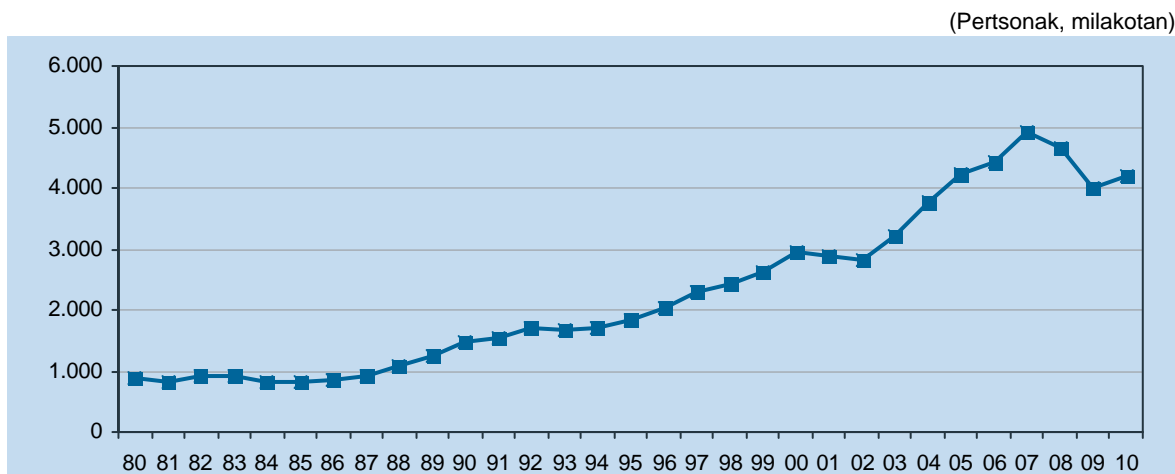
### c) Aire-garraioa

Aireportuetako jarduera nazioarteko egoera ekonomikoaren isla izan da, argi eta garbi, eta, beraz, krisi ekonomikoak EAEko aireportuetako jardura-mailetan eragina izan du 2008. eta 2009. urteetan. Hala ere, 2010. urtean, badirudi beheranzko joera hori aldatu egin dela, eta, oro har, hazkunde-bidea hartu du berriz, EAEko aireportu-azpiegituretara edo azpiegituretatik egindako joan-etorrien kopuruari begiratuta. 2010ean, EAEko aireportuek 4,2 milioi pertsonari eman diete zerbitzua. Beraz, 2009an izandako joan-etorriak baino %5,1 gehiago izan da. Dena den, zifra horiek



oraindik urrun daude 2007an, krisia hasi aurretik, izandako 5 milioi bidaiarietatik. Estatuko aireportu-sistemak, oro har, izan duen hazkundera baino handiagoa izan du EAEkoak. Espainiako estatukoak zirkulazio-gehikuntza arina izan du, %2,8koa.

## 2.10 grafikoa. Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakera 1980 eta 2010 artean



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.

Aireportu bakoitza sakonago aztertuta, Bilboko aireportuan %6,3 gehitu dira joan-etorriak, eta aireportu horri esker izan da, neurri handian, gehikuntza EAEn ere. Izan ere, Bilboko aireportuak hartu du 2010ean EAEko aireportuetan ibilitako bidaiarien %92,2. Zehazki, 3,9 milioi pertsonak erabili dute Bizkaiko aireportua 2010ean.

Bizkaiko aireportuko zirkulazioaren abiapuntua eta helmuga kontuan hartzen baditugu, nabarmentzekoa da nazioarteko joan-etorriek izan dutela hazkunde erlatibo handiena (%8,3). Gainera, milioi bat bidaiariren zifra sinbolikoa gainditu du; 1.019.518 joan-etorri izan dira, zehazki, Bilboko aireportutik edota Bilboko aireportura egindako joan-etorri guztien %26,3. Nazioartean, hegaldi gehienak Londresera egin dira; nazioarteko zirkulazioaren bostena hartzen du, eta guztizko zirkulazioaren %5,3. Bigarren Frankfurtuko eta Municheko aireportuak (Alemania) daude, eta nazioarteko mugimenduen %19,1 eta %15,5 hartzen dute, hurrenez hurren, eta zirkulazio osoaren %5 eta %4,1, hurrenez hurren. 2010eko dinamikoenetako bi Dusseldorf eta Lisboa izan dira. Dusseldorfeko aireportuko zirkulazioa %82,9 gehitu da, eta Lisboaakoa, berriz, %30. Horrez gain, lotura berriak ireki dira Amsterdamera (27.736 pertsonak erabili dute), Erromara (9.321) eta Milanera (6.930).



Estatuko helmugei dagokienez, Madril-Barajas aireportura egiten dira joan-etorri gehien, Loiuo aireportutik edo Loiuo aireportura egiten diren guztien %21,6, hain zuzen; ondoren, Bartzelonako aireportua (%15,3) eta Palmakoa (%6) datoz. 2010ean izan duen bilakaera aztertuta, Espainiako estatuko ia aireportu nagusi guztietan zirkulazioaren bilakaera ona izan da. Nabarmenezkoa da, batetik, Bilbo eta Malaga arteko loturak erabili dituzten bidaiarien kopurua %40,2 gehitu izana; eta, bestetik, Sevillarako bidea erabili dutenen kopurua %9 hazi dela (Andaluziako aireportu hori Bilboko aireporturako laugarren aireportu garrantzitsua izan da 2010ean). Madril-Barajas aireporturako joan-etorriak, ordea, %4,3 murriztu dira.

Azkenik, Bilboko aireportuan jarduten duten operadore nagusiei dagokienez, aipagarria da Vueling Airlines konpainiak izan duen hazkundea. Zirkulazioa bikoiztu du, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, eta Bizkaiko aireportua abiapuntu edota helmuga izan duten bidaiari gehien garraiatu ditu; orobat, 859,5 joan-etorri bildu ditu, guztira. Garrantzitsuenetan bigarrena Spanair izan da (631,8 mila bidaiari); eta Iberia hirugarrena (562,2 mila bidaiari). 2010ean, Loiuo aireportuko zirkulazioaren %52,9 hartu dute hiru konpainiek, oro har.

**2.31 taula. Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2010 artean**

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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.

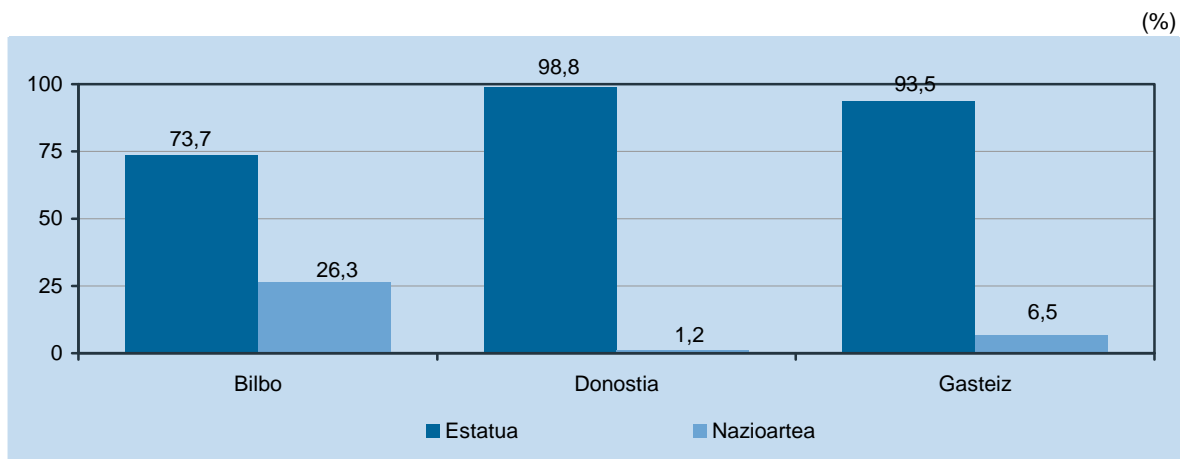
Donostiako aireportuan, 2010ean, 286,1 mila pertsona ibili dira. Hortaz, bertako jarduera %9,3 murriztu da, 2009ko datuekin alderatuta. Zifra horiek 2007an egindako errekor historikotik oso urrun daude; urte hartan, Gipuzkoako aireportuan 466,5 mila joan-etorri izan ziren.

2010ean izandako beherakada aireportuko bi lotura nagusietan ikusten da: Madrilerako eta Bartzelonarako loturretan. Madril-Barajas aireporturako zirkulazioa %10 murriztu da aurreko ekitaldiarekin alderatuta, eta Bartzelonarako joan-etorriak %14,2 gutxitu dira. Nabarmenezkoa da 2010ean bi aireportu horiek hartu izana Gipuzkoako aireportuko jardueraren %95,5: Madril-Barajasek %77,7 eta Bartzelonak %17,9.

Operadoreka, Iberiak 2009an baino %30,8 pertsona gutxiago garraiatu du. Haren filiala den Air Nostrum konpainiak %1,8 bidaiari gehiago garraiatu du, udaldian Bruselarako eta Mallorcarako ezarritako loturek izandako arrakastari esker, neurri handi batean.

Azkenik, Gasteizko aireportuak buelta eman dio azken bi urteetan izandako beheranzko joera handiari, eta bidaiarien zirkulazioa %4,8 gehitzea lortu du 2010ean. 41,8 mila pertsona mugitu ditu, guztira. Zifra horiek, baina, lasaigarri txiki bat baino ez dira izan Arabako aireportuan izan den bidaiari-galeran, Ryanair konpainiaren jarduerak eten zirenetik (2007ko azaroa). Izan ere, pertsonen mugimendua %75 murriztu da 2007tik 2010era bitartean. Gainera, aurreikuspenek ez dute baikor izateko aukerarik ematen. Hain zuzen ere, Air Nostrum konpainiak iragarri duenez, Madrilera eskaintzen zuen hegaldia kenduko du 2011ko martxotik aurrera eta, horrenbestez, aireportuak martxan duen lotura erregular bakarra galduko du.

### 2.11 grafikoa. Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2010ean, aireportuaren arabera



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

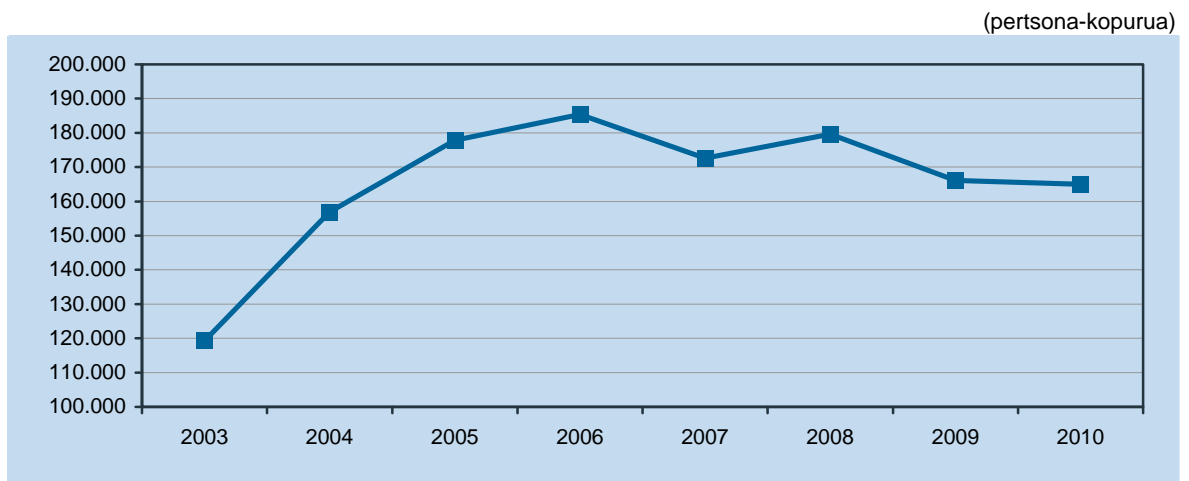
Azterketa 2010era mugatzen badugu, nabarmentzekoa da, lehenik eta behin, jarduera murriztu dela, pista handitzeko lanak direla-eta. Izan ere, obrak egin diren bitartean, aireko operazioak egun eta ordutegi jakin batzuetan baino ezin izan dira egin. Hori argitu eta gero, ikusi da Madril-Barajas aireporturako loturako jarduera %9,5 murriztu dela. Bestalde, charter hegaldietan, aipatzekoa da Tenerife hegoaldeko aireporturako loturan %60,5eko murrizketa gertatu izana. Ibiza, Palma Mallorca eta Lanzaroteko aireportuetarako loturako jarduera, berriz, %283,3, %47,5 eta %7,5 hazi da, hurrenez hurren. Orobat, aipatzekoak dira urteko lehen bost hiletan Sevillako aireportuarekin egin diren operazioak. Horri esker, Andaluziako aireportu hori 2010ean Forondarako joan-etorri gehien izan dituzten aireportuetatik bigarrena izan da, zirkulazio osoaren %12,1 hartuta.

Aire-konpainia, nabarmentzeko modukoa da Air Europak izan duen hazkundera. 2010ean, aireporturako konpainia garrantzitsuenen artean bigarrena izan da, eta garraiatutako pertsona guztien %22,7 eraman du. Gainera, aurreko urteko jarduerak halako bederatziz egin ditu. Aireportuko operadore nagusi den Air Nostrum konpainiak, ordea, %28,4 murriztu du bere bidaiarien kopurua.

#### d) Itsas garraioa

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

#### 2.12 grafikoa. Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2002 eta 2010 artean



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. (linea erregularra)

2010eko ekitaldian, pertsonen mugimendua aurreko urtekoaren antzeko mailan mantendu da. Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bilboko portuak 165.024 bidaiari izan ditu 2010ean, aurreko urtean baino %0,7 gutxiago. Bilboren eta Britainia Handiko Portsmouth portuaren arteko linearen ustiapen-aldia laburragoa izan denez (linea horren zerbitzu erregularra bertan behera utzi zen 2010eko irailean), linea erregularreko joan-etorriak gutxitu dira (-%11,3), eta horregatik gertatu da beherakada hori. Linea hori itxi da zerbitzua ez delako operatiboa *Pride of Bilbao* ontziaren ezaugarrien ondorioz, ontziaren merkataritzako balio-bizitza iraungitzeaz baita. Horri lotuta, Brittany Ferries konpainiak iragarri du berak beteko duela aurrerantzean linea horren zerbitzua, 2011ko martxotik aurrera. Horri esker, Bilbo eta Erresuma Batuen hegoaldearen arteko lotura hobetuko da, hain zuzen ere, nabigazio-denbora hiru ordu laburtzeaz gain, kamioiak eta atotrailerrak ere ontziratuta ahal izango baitira. Hasieran, astean bi irteerako maiztasuna izango da bi noranzkoetan, eta, astean behin, geldialdia egingo da Frantziako Roscoff portuan.



2.32 taula. Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2004 eta 2010 artean

Portua	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	(Pertsona-kopurua)
								urteko Δ (%) 10/09
Linea erregularra	144.677	164.416	168.743	149.654	142.446	137.109	121.630	-11,3
▪ Ontziratua	43.642	51.048	55.841	46.746	43.337	45.370	41.714	-8,1
▪ Lehorreratuak	101.035	113.368	112.902	102.908	99.109	91.739	79.916	-12,9
Itsas bidaiak	12.180	13.379	16.645	22.972	37.126	28.995	43.394	49,7
▪ Linearen hasiera	--	19	155	118	382	59	2.808	4.659,3
▪ Linearen amaiera	--	58	193	62	388	339	4.342	1.180,8
▪ Bidean	--	13.302	16.297	22.792	36.356	28.597	36.244	26,7
<b>GUZTIRA</b>	<b>156.857</b>	<b>177.795</b>	<b>185.388</b>	<b>172.626</b>	<b>179.572</b>	<b>166.104</b>	<b>165.024</b>	<b>-0,7</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.

Itsas bidaien jardueran errekor historikoa egin da 2010ean: nabarmen gehitu da gurutze-ontzietako bidaiarien kopurua (%49,7 hain zuzen), aurreko urtearen aldean, eta 43.394 pertsona garraiatu dira, guztira. 2010. urtean zehar, bidaiari askok Bilbo erabili dute Iberocruceros konpainiak egin dituen lau eskaletan ontziratze edo lurreratzeko portutzat, eta horrek lagundu egin du gehikuntza esanguratsu hori lortzen. Datorren denboraldian, Iberocruceros konpainiak ez ezik, MSC, Cunard eta Pullmantur konpainiek ere ontziratze portutzat Bilbo erabiltzea espero da. Bestalde, iragaitzako gurutze-ontzietako bidaiari-kopurua %26,7 gehitu da, eta 2008an izandako zifren mailara iritsi da; urte hartan izan zen iragaitzako pertsonen mugimendurik handiena.

Azpiratu behar da, bestalde, Bilboko Portuko Agintaritzak Miami "Seatrade Cruise Convention" eta Canneseko "Seatrade Med Cruise Convention" proiektuetan parte hartu izana. Horrez gain, "Cruise Atlantic Europe" proiektua garatzeko lanean dihardu; proiektu horren helburua da Portugal, Espainiaren iparraldea, Frantzia eta Britainiar uharteak lotuko dituen itsas bidaien ibilbide bat sortzea, eta Europar Batasunaren babesa eta diru-laguntzak ditu horretarako.

#### e) Kable bidezko garraioa

EAEko kable bidezko garraio-sistemari dagokionez, hau da, funikularrak eta igogailu publikoak, 2010ean, pertsonen mugikortasuna %2,7 jaitsi da, eta 2,4 milioi pertsona garraiatu ditu, guztira. Esan beharra dago datu horietan ez direla sartzen Arangoitiko igogailuaren datuak, ez baitzeuden eskuragarri lan hau egin zenean, ez eta La Salveko igogailuaren datuak ere, han ez baitira erabiltzaileak erregistratzen, doakoa baita 2008ko maiatzetik.

2.33 taula. Pertsonen kable bidezko garraioa 2005 eta 2010 artean

(Pertsonak, milakotan)

Garraio-mota	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% Δ 10/09
Artxandako funikularra	453	483	489	512	517	524	1,3
Larreinetako funikularra	204	198	182	182	178	175	-1,5
Igeldoko funikularra	305	339	310	304	376	373	-0,7
<b>FUNIKULARRAK, GUZTIRA</b>	<b>962</b>	<b>1.020</b>	<b>981</b>	<b>998</b>	<b>1.071</b>	<b>1.072</b>	<b>0,1</b>
Arangoitiko igogailua <sup>1</sup>	484	313	278	--	--	--	--
La Salveko igogailua <sup>2</sup>	206	212	194	212	--	--	--
Solokoetxeko igogailua	919	888	814	785	731	675	-7,7
Begoñako igogailua	597	594	554	492	416	418	0,5
Ereagako igogailua	108	252	251	276	284	269	-5,3
<b>IGOGAILUAK, GUZTIRA<sup>3</sup></b>	<b>2.206</b>	<b>2.259</b>	<b>2.091</b>	<b>1.765</b>	<b>1.431</b>	<b>1.362</b>	<b>-4,8</b>
<b>GUZTIRA<sup>3</sup></b>	<b>3.168</b>	<b>3.279</b>	<b>3.072</b>	<b>2.763</b>	<b>2.502</b>	<b>2.434</b>	<b>-2,7</b>

<sup>1</sup> Arangoitiko igogailuaren 2008. eta 2010. urteen arteko datuak ez daude eskuragarri.

<sup>2</sup> La Salveko igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik, eta pertsona-kopurua zenbatzeari utzi diote.

<sup>3</sup> Ez dira sartu ez Arangoitiko igogailuaren datuak, ez La Salveko igogailuarenak, ez baitaude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila; EuskoTren, eta Artxandako funikularra. .

Erabiltzaile-kopuruan beherakada handiena izan duten azpiegiturak Solokoetxeko igogailua (-%7,7) eta Ereagako igogailua (-%5,3) dira; izan ere, eskailera eta arrapala mekanikoak instalatzen joan direnez pixkanaka-pixkanaka, bi igogailuen jarduera murriztu egin da. Bestalde, Artxandako funikularra eta Begoñako igogailua dira 2010ean garraiatutako pertsonen kopurua pixka bat gehitu duten instalazio bakarrak; %1,3ko eta %0,5eko gehikuntza izan dute, hurrenez hurren.

#### f) Beste batzuk

Bizkaia zubiaren jarduera murriztu egin da azken hamarkadan, Bilboko metroak eremu gehiago hartu baititu, pixkanaka, ehun urteak beteak dituen azpiegitura horren inguruko udalerrietan. 2010ean, 3,9 milioi pertsonak erabili du Bizkaia zubia Ibaizabalen itsasadarra zeharkatzeko, aurreko urtean baino %1,6 gutxiagok. Zifra absolutuetan, 62 mila bidaiari galdu ditu, eta 2002-2010 aldian izandako beherakada txikiena izan da.

2.34 taula. Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2010 artean

(Pertsonak, milakotan)

Bizkaia zubia	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	urteko Δ ( ) 10/09
<b>GUZTIRA</b>	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	-1,6

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa. .

Bestalde, Portugaleteren eta Areetaren artean itsasadarra zeharkatzen duten txalupak bezeroak galdu dituzte urtetik urtera 2003-2006 aldian, baina erabiltzaile-kopurua gehitu dute azken bi ekitaldietan. Zehazki, 2010ean, bidaiarien kopurua %4,3 gehitu da, 2009an baino 24 mila pertsona inguru gehiago izan dira.

**2.35 taula. Txalupen zirkulazioa Portugaleteren eta Areetaren artean, 2003-2010 aldian**

(Pertsonak, milakotan)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	urteko Δ (%) 10/09
GUZTIRA	635	680	609	610	582	551	555	579	4,3

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa. .

**2.2.2. Salgaien garraioa**

Salgaien EAEko garraioari buruzko datu nagusiak analizatuko ditugu epigrafe honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera.

Garraioaren panoramikari buruzko txosten hau argitaratu den egunean, abian da EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiaren txostena. Azterlan berriari esker, 2006ko txosteneko datuak eguneratuko dira, 2010eko eta 2011ko datuekin. Txosten hori laster argitaratuko da garraioaren panoramikari buruzko txosten hau argitaratu den leku berean (Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren webgunean argitaratuko du EUSGABEK).

Horri lotuta, txosten hau argitaratu den egunean eskuragarri ziren azken datuak izango dira, garraio-operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, Sustapen Ministerioaren Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestak (*Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías —EPTM—*) eta EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiak (*Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006*) biltzen dituztenak. Azken ikerketa horrek oinarritzko informazio-iturri gisa erabili zituen, aipatutako Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestaz gain, Biriatur kamioilariei egindako inkestak, mugako zirkulazioa eta haren osaera zehazteko.

Alde horretatik, Biriatur kamioilariei egindako inkestak 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; hipotesi hau hartu da abiapuntutzat: errepide-garraioari dagokionez, zirkulazio hori gorpil gainean garraiatutako guztizkoaren %20<sup>8</sup> da, eta Sustapen Ministerioak ez du Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestak zenbatetsi.

**a) Garraioa, oro har**

Eskuragarri dagoen azken informazioaren eta aipatutako hipotesiaren arabera, 603,1 tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa, EAEn, lanegun arrunt batean, 2010. urtean; alegia,

<sup>8</sup> % 20 da 2006an errepidez egindako zirkulazioaren pisua, EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketako datuen arabera.





2009rako kalkulaturako datuak<sup>9</sup> baino %4,1 gutxiago, eta EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketan argitaraturako azken datuak baino %20,5 gutxiago. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-sektoreari, nazioarteko ekonomia-krisia hasi zenetik aurrera eskaria pixkanaka-pixkanaka ahulduz joan izanak erakusten duenez.

2.36 taula. Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2009an eta 2010ean

Zirkulazio-mota	2009			2010		
	Tonak, milakotan	Tonak egu-neko	%	Tonak, milakotan	Tonak egu-neko	%
Errepide-garraioa	148.856	496,2	78,9	137.804	459,3	76,2
▪ Barnekoa	67.125	223,8	35,6	57.302	191,0	31,7
▪ Abiapuntua/Helmuga	51.960	173,2	27,5	52.941	176,5	29,3
▪ Joan-etorriak <sup>1</sup>	29.771	99,2	15,8	27.561	91,9	15,2
Trenbidekoa	3.815	12,7	2,0	4.275	14,3	2,4
Airekoa	30	0,1	0,0	31	0,1	0,0
Itsasokoa	35.946	119,8	19,1	38.818	129,4	21,5
<b>GUZTIRA</b>	<b>188.647</b>	<b>628,8</b>	<b>100,0</b>	<b>180.928</b>	<b>603,1</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketako datuen arabera kalkulatu da.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, RENFE, FEVE, EuskoTren, AENA, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza eta Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

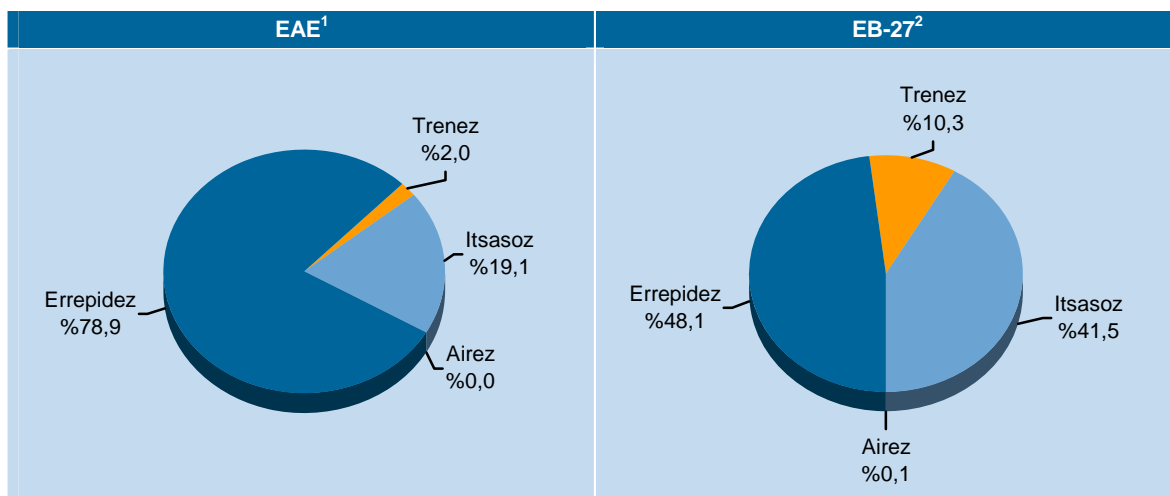
2010eko salgaiak banatzeko moduaren banaketa eta 2009koa alderatzen baditugu, nabarmentzekoa da salgaien errepideko zirkulazio osoaren ehunekoa jaitsi izana: %76,2 izan da 2010ean, eta %78,9 izan zen 2009an (2008an %76,9 izan zen). Aipatzekoa da, halaber, salgaien errepideko zirkulazioak ere behera egin izana 2010ean; hain zuzen, 137.804 mila tonako zirkulazioa izan zen, eta 148.856 tonakoa, 2009an. Gainerako garraibideen zirkulazioak, berriz, gora egin du: tren bidez 2009an 3.815 mila tona garraiatzetik 2010ean 4.275 mila tona garraitzera pasatu da; itsas garraioan, 2009an 35.946 mila tona garraiatu ziren, eta 38.818 mila tona 2010ean; aireko garraioan, 30 mila tonako zirkulazioa izan zen 2009an, eta 31 mila tonakoa 2010ean. Beraz, hiru garraibide horiek pisu handiagoa hartu dute garraibidearen arabeko banaketan; bereziki tren bidezko eta itsas garraioak, %2,4 eta %21,5 izan baitira, hurrenez hurren, 2010ean, eta %2,0 eta %19,1, 2009an, hurrenez hurren (2008an, %2,6 eta %20,5eko pisua izan zuten, hurrenez hurren).

Bestalde, 2009ko datuak erreferentziatzat hartuta, EB-27rako argitaratu diren azken datuekin alderatzeko, ikusi da EAEn salgaien errepide-garraioaren pisua askoz handiagoa dela oraindik EB-27ko batez bestekoa baino. Orobat, ikusi da EAEko itsas garraioaren pisua EB-27 osoko batez bestekoaren erdia inguru dela. Era berean, aipagarria da alde handia dagoela EAEko trenbide-garraioaren pisuaren eta EB-27koaren artean.

<sup>9</sup> Ikus Euskadiko Garraioaren Panoramika 2008:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_2008/eu\\_def/panoramica2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_2008/eu_def/panoramica2008.html)

## 2.13 grafikoa. Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2009an, ehunekotan



<sup>1</sup> EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketako datuen arabera kalkulatu da iragaitzako errepide-garraioa.

<sup>2</sup> 2009koa da eskuragarri dagoen azken datua. Itsas garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, RENFE, FEVE, EUSKOTREN, AENA, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2011.

Alde horretatik, azpimarratzekoak dira administrazio publikoek salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraibide iraunkorrakoak (itsas eta trenbide-garraioa) erabiltzeko hartu dituzten neurriak. Neurri horiek eragina izaten hasi dira; garraiatutako salgai guztiak kontuan hartuta errepidez zenbat garraiatu diren ikustean ohar gaitezke horretaz. Alegia, errepidez garraiatutako salgaien kopurua %5 murriztu da 2003. urtetik hona<sup>10</sup>, eta pisu hori itsas garraioak hartu du.

### b) Errepide-garraioa

Salgaiak Errepidez Garraiatzeari buruzko Etengabeko Inkestan jasotako datuen arabera, 2010ean 110,2 milioi tona garraiatu dira errepidez, alegia, aurreko ekitaldian baino %7,4 gutxiago. Hortaz, azken hirurtekoan bezala, eskariaren ahultze-joera mantendu da, oro har.

Hala ere, salgaien garraioan aztertutako alorretan, hau da, eskualde barnekoan, eskualde artekoan eta nazioartekoan, bilakaera desberdina izan da. Eskualde barneko garraioa, alegia, abiapuntua eta helmuga EAEn dituenak, %14,6 murriztu da, eta 57,3 milioi tona garraiatu dira 2010ean. Eskualde artekoa, bestalde, abiapuntua edo helmuga EAEn duena, pixka bat gehitu da (+%0,7), eta 48 milioi tonako karga mugiarazi du. Azkenik, nazioarteko garraioak izan du jarduerarik positiboena: 4,9 milioi tona garraiatu ditu 2010ean, eta %15,4ko gehikuntza izan du. Gehikuntza horrek arindu du, neurri batean, 2009an nazioarteko errepide-garraioan izandako behe-

<sup>10</sup> Ikus EAEko Garraio Eskariaren azken irudia, 2002ko eta 2003ko eguneratzea:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/demanda\\_de\\_transporte/eu\\_11014/garraio\\_eskaera\\_bostena.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/eu_11014/garraio_eskaera_bostena.html)



rakada handia (-%27), hain zuzen ere, garraio-mota horretan izan baitzuen eragin gogorra jar-duera ekonomikoa murriztu izanak.

2.37 taula. EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2006 eta 2010 artean

Joan-etorri mota	2006		2007		2008		2009		2010	
	Tonak, milako-tan	urteko Δ (%)	Tonak, milako-tan	urteko Δ (%)	Tonak, milako-tan	urteko Δ (%)	Tonak, milako-tan	urteko Δ (%)	Tonak, milako-tan	urteko Δ (%)
<b>Eskualde barneko garraioa<sup>1</sup></b>	<b>82.523</b>	<b>4,3</b>	<b>80.166</b>	<b>-2,9</b>	<b>76.823</b>	<b>-4,2</b>	<b>67.126</b>	<b>-12,6</b>	<b>57.302</b>	<b>-14,6</b>
Udalerrri barnekoa	23.889	22,6	18.321	-23,3	17.641	-3,7	18.356	4,1	13.934	-24,1
Udalerrri artekoa	58.634	-1,7	61.845	5,5	59.182	-4,3	48.769	-17,6	43.368	-11,1
<b>Eskualde arteko garraioa<sup>2</sup></b>	<b>49.609</b>	<b>4,5</b>	<b>55.838</b>	<b>12,6</b>	<b>50.473</b>	<b>-9,6</b>	<b>47.708</b>	<b>-5,5</b>	<b>48.033</b>	<b>0,7</b>
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	24.244	3,4	28.343	16,9	24.410	-13,9	23.878	-2,2	25.391	6,3
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	25.365	5,6	27.495	8,4	26.063	-5,2	23.829	-8,6	22.642	-5,0
<b>Nazioarteko garraioa</b>	<b>4.789</b>	<b>-9,0</b>	<b>6.042</b>	<b>26,2</b>	<b>5.828</b>	<b>-3,5</b>	<b>4.253</b>	<b>-27,0</b>	<b>4.908</b>	<b>15,4</b>
Jasotakoa	2.754	-7,5	3.494	26,9	3.208	-8,2	2.016	-37,2	2.769	37,4
Bidalitakoa	2.035	-10,9	2.548	25,2	2.620	2,8	2.237	-14,6	2.139	-4,4
<b>EAE, guztira</b>	<b>136.921</b>	<b>3,8</b>	<b>142.046</b>	<b>3,7</b>	<b>133.124</b>	<b>-6,3</b>	<b>119.086</b>	<b>-10,5</b>	<b>110.243</b>	<b>-7,4</b>

<sup>1</sup> EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerrri arteko garraioa eta udalerrri barneko garraioa sartzen dira).

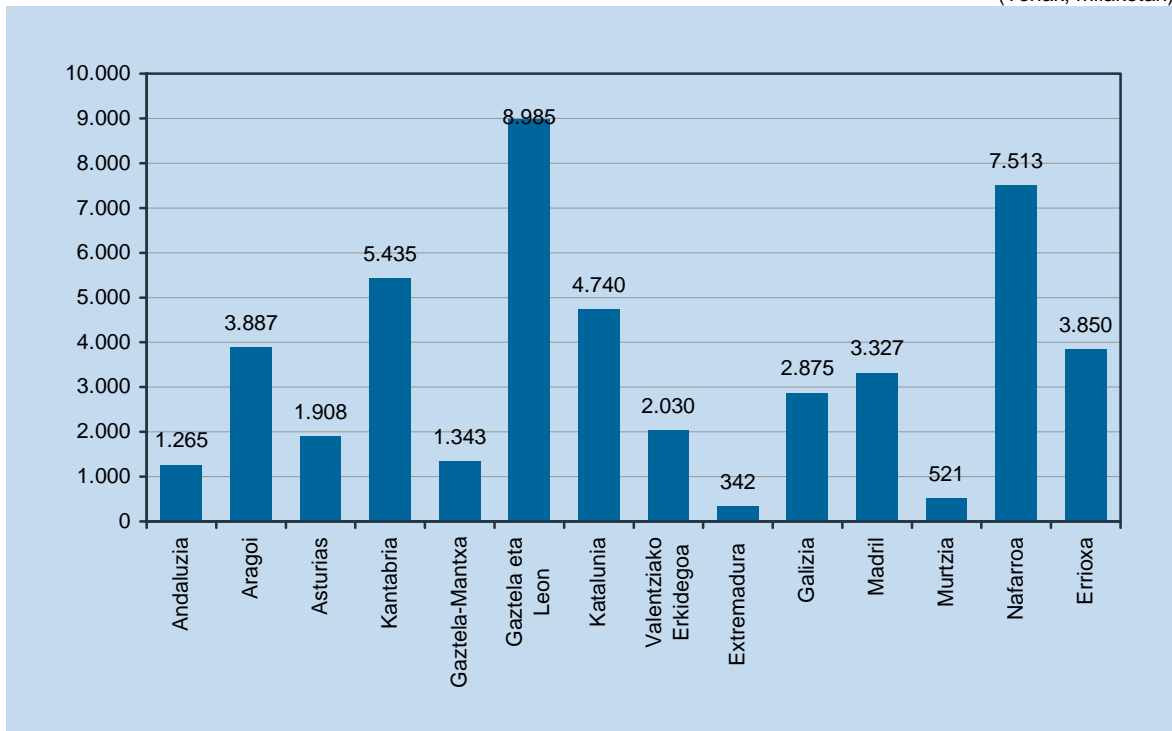
<sup>2</sup> EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

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

Eskualde artean, Gaztela eta Leonekin trukutzen dira salgai gehien; beste autonomia-erkidegoekin egiten diren mugimendu guztien %18,7 hartzen du, zehazki. 2010ean, 9 milioi tona inguru trukatu dira guztira autonomia-erkidego horrekin. Hauek dira hurrengo garrantzitsuenak: Nafarroa, truke guztien %15,6; Kantabria, %11,3; eta Katalunia, %9,9rekin.

### 2.14 grafikoa. Eskualde arteko salgaien garraioa EAEren eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2010ean

(Tonak, milakotan)

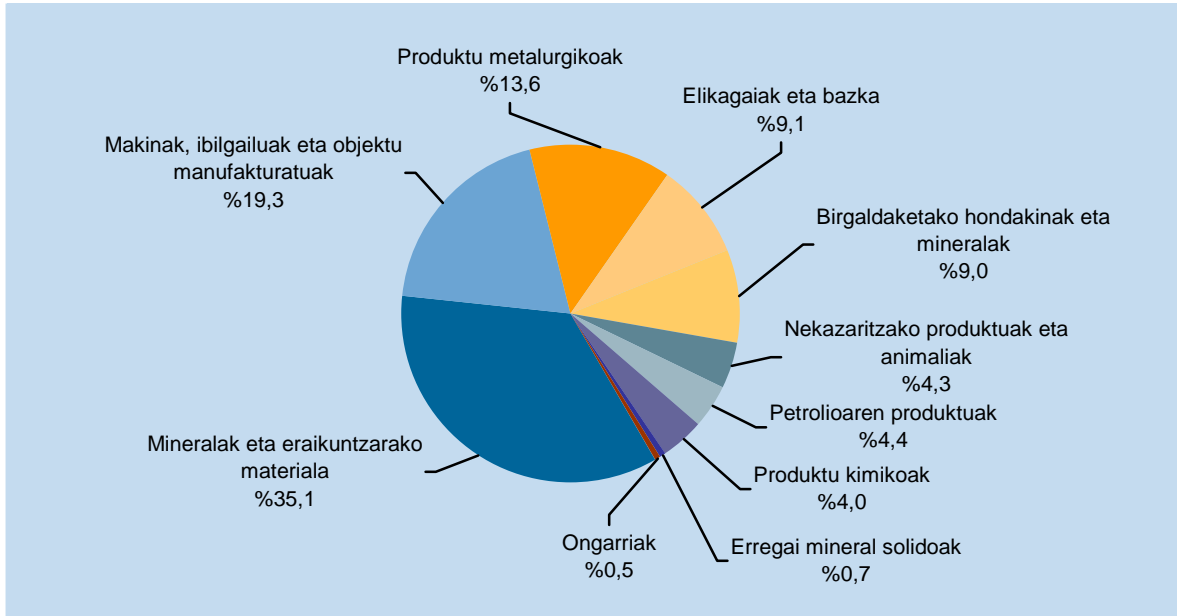


Iturria: Salgaien Errepide Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa. .

Bilakaerari dagokionez, salgai-fluxuen gehikuntza handienak EAErekin eskualde arteko zirkulazioan pisu erlatibo txikiena duten autonomia-erkidegoekin egin dira. Zehazki, Extremadurarekin trukaturako salgaien kopurua %43,7 gehitu da, eta Murtziarekin trukaturakoa, %41,6. Ondoren datoz Aragoi (+%30,4), Errioxa (+%19,5) eta Extremadura (+%17,1). Beherakada esanguratsuenak, berriz, EAErekin zirkulazio handiena egiten duten bi autonomia-erkidegoekin gertatu dira, alegia, Gaztela eta Leonekin (%14,5 murriztu da autonomia-erkidego horretara garraiatutako salgaien kopurua) eta Nafarroarekin (-%10,4).

Azkenik, EAEn eskualde artean eta eskualde barnean errepidez garraiatzen diren salgaien tipologiaren arabera, esan behar da garraiatutako ondasunen %35,1 eraikuntzarako materialak eta mineralak direla; haien ondoren makinak, ibilgailuak eta objektu manufakturatutak daude (%19,3), eta gero produktu metalurgikoak (%13,6).

### 2.15 grafikoa. Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepede-garraioaren tipologia 2010ean, ehunekotan



Iturria: Salgaien Errepede Garraioari buruzko Etxegabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.

#### c) Trenbide-garraioa

Atal honetan, EAEko salgaiak trenbidez garraiatzeari buruzko datuak aztertuko ditugu. Horretarako, gure lurraldean zerbitzu ematen duten hiru konpainien (RENFE, FEVE eta EuskoTren) jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu. Oro har, hiru operadoreek 4.274,9 mila tona salgai garraiatu dituzte guztira, aurreko urtean erregistratutako datua baino %15,1 gehiago.

Operadoreka banaketa egiten badugu, RENFEk garraiatu du 2010ean EAEn trenbidez garraiatu diren salgai guztien %73,9; hain zuzen, 3,2 milioi tona inguru. Beraz, 2009an garraiatutako kargakopurua baino %14,1 gehiago garraiatu du 2010ean. Hala ere, 2008ko jarduera-mailara iristeko alde handia dago oraindik, ia milioi bat tonakoa (2008. urteko azken hiletan hasi zen nabaritzen nazioarteko ekonomia-krisiaren eragina).



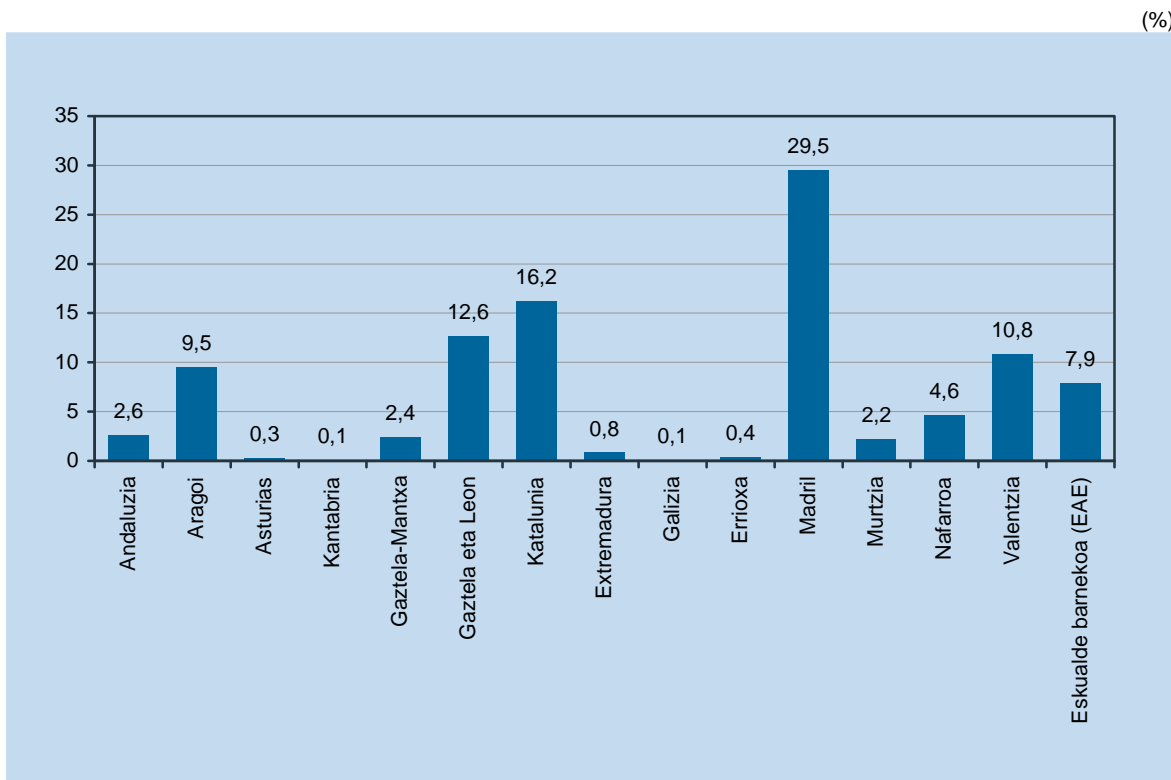
2.38 taula. RENFEk EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2008 eta 2010 artean

	2008		2009		2010		Δ % 09-10
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	236.649	648,4	139.420	382,0	210.966	578,0	51,3
Gipuzkoa	1.919.844	5.259,8	1.266.165	3.468,9	1.282.958	3.515,0	1,3
Bizkaia	1.991.861	5.457,2	1.361.871	3.731,2	1.664.686	4.560,8	22,2
<b>GUZTIRA</b>	<b>4.148.355</b>	<b>11.365,4</b>	<b>2.767.456</b>	<b>7.582,1</b>	<b>3.158.610</b>	<b>8.653,7</b>	<b>14,1</b>

Iturria: RENFE.

Lurraldeka, Bizkaiak hartu du RENFEk EAEn egin duen salgaien zirkulazio guztiaren erdia baino gehiago (%52,7), eta Gipuzkoak %40,6. Araban egin da zirkulazioaren gainerako %6,7a, eta hain zuzen ere lurralde horretan izan da dinamismorik handiena 2010ean, %51,3ko gehikuntza izan baitu, aurreko urteko mugimenduarekin alderatuta. Bizkaian egin den zirkulazioa ere nahiko gehitu da (%22,22), eta Gipuzkoan izan da suspertzerik ahulena (%1,3). Lineei dagokienez, Santurtzi-Bilboko portua lineak izan du jarduerarik gehien, zirkulazio osoaren %40,9; eta Hendaia-Irun lineak gero, %31,3.

2.16 grafikoa. RENFEk EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak, 2010ean



Iturria: RENFE.



Eskualde arteko salgaien fluxuak aztertzen baditugu, ikus dezakegu 2010ean ere Madrilgo Erki-degoarekin egin dela truke gehien, eskualde arteko zirkulazio osoaren %29,5 hartzen baitu. Hala ere, horren pisu erlatiboa %2 baino gehiago murriztu da, aurreko urteko datuekin alderatuta (%32,4). Garrantzitsuenetan hurrengoak dira Katalunia (%16,2), Gaztela eta Leon (%12,6), Valentzia (%10,8) eta Aragoi (%9,5). Bestalde, eskualde barneko garraioa (abiapuntua eta helmuga EAEn dituen) RENFEk garraiatu dituen salgai guztien %7,9 izan da.

**2.39 taula. RENFEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2010ean, tonatan**

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
<b>EAE (eskualde barnekoa)</b>			<b>250.150</b>
<b>Eskualde artekoa, guztira</b>	<b>1.746.926</b>	<b>1.161.535</b>	<b>2.908.461</b>
Andaluzia	33.377	47.199	80.577
Aragoi	88.740	210.916	299.656
Asturias	344	10.422	10.766
Kantabria	3.459	--	3.459
Gaztela-Mantxa	74.589	277	74.866
Gaztela eta Leon	361.898	37.331	399.229
Katalunia	273.196	238.205	511.400
Extremadura	24.944	1.311	26.255
Galizia	2.210	481	2.690
Errioxa	--	12.320	12.320
Madril	619.756	312.064	931.819
Murtzia	49.424	19.084	68.507
Nafarroa	92.234	52.813	145.047
Valentzia	122.757	219.114	341.871
<b>GUZTIRA</b>			<b>3.158.610</b>

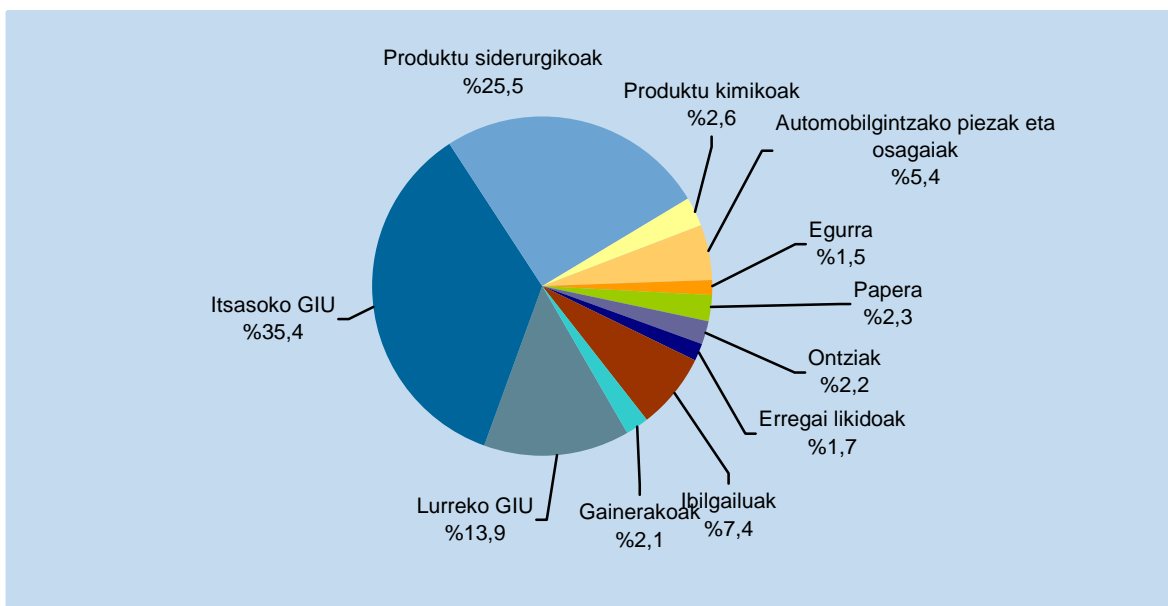
Iturria: RENFE.

2010ean garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, itsas garraio intermodaleko unitateak (GIU<sup>11</sup>), kargatuak nahiz hutsak, RENFEk EAEn mugitutako tona guztien %35,4 dira; haien ondoren datoz produktu siderurgikoak (%25,5), lur-garraio intermodaleko unitateak (%13,9) eta, distantzia batera, ibilgailuak (%7,4) eta automobilgintzako pieza eta osagaiak (%5,4).

<sup>11</sup> Garraio intermodaleko unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kaxa mugikorra edo erdia-toia da.



### 2.17 grafikoa. Renfek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2010ean, ehunekotan



Iturria: RENFE.

FEVEren jardueran ere, bestalde, supertzen ari delako sintomak ikusi dira. Garraiatutako salgaien kopurua %18,6 gehitu da, eta 976,7 mila tona mugitu dira guztira Bizkaitik edo Bizkaira. Gehikuntza horren barruan, aurreko urtean galdutako eskaria (-%21,8) berreskuratu da; izan ere, urte hartan konpainiak krisiaren eragin handia izan zuen.

### 2.40 taula. FEVEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruen bilakaera 2002 eta 2010 artean

Urtea	Tonak <sup>1</sup>	Tonak eguneko	%
2002	1.127.902	3.090,1	--
2003	1.041.578	2.853,7	-7,7
2004	1.092.393	2.992,9	4,9
2005	1.054.370	2.888,8	-3,5
2006	1.063.436	2.913,4	0,9
2007	1.088.394	2.981,9	2,3
2008	1.053.544	2.886,7	-3,2
2009	823.747	2.256,8	-21,8
2010	976.722	2.675,9	18,6

<sup>1</sup> Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzazko salgaiak.

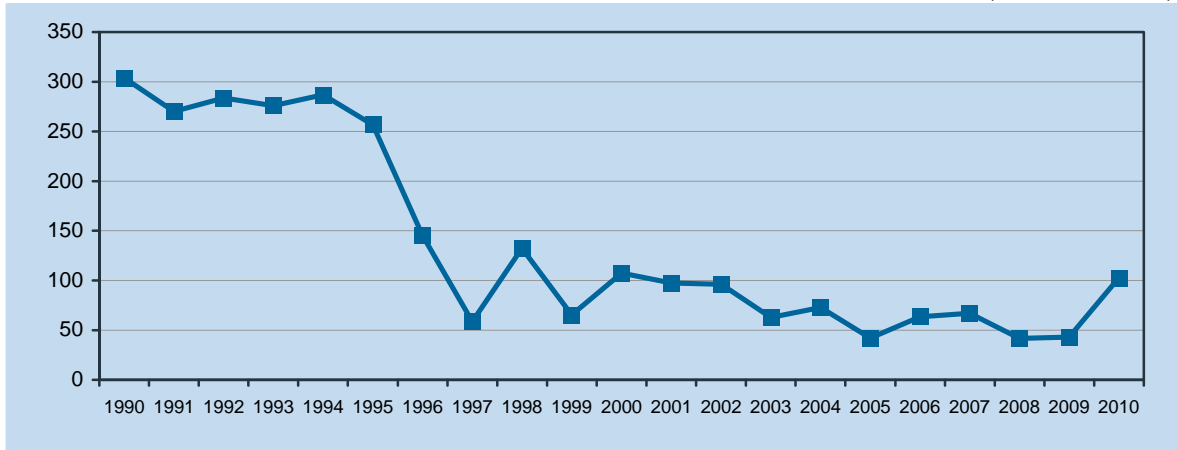
Iturria: FEVE.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen eta Bizkaia helmuga duten salgaiak dira FEVEren operazio-lerro nagusia, 874 mila tona mugitzen baitira horrela, konpainiaren EAEko salgaien zirkulazio osoaren %89,5. Helmuga beste autonomia-erkidego batzuk izan dituzten EAEko kargak mugimenduen %10 izan dira (97,5 mila tona). Probintziaren barneko zirkulazioa, berriz, hau da, Bizkaiko puntu batetik beste batera mugitu dena, 5.178 tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien %0,5.

Aurreko urteko datuekin alderatuta, bilakaera ona izan da hiru mugimendu-motetan. Bizkaian egin diren deskargak %24,4 gehitu dira, beste eremu geografiko batzuetarako Bizkaian egin diren kargak %132,6 areagotu dira, eta probintziaren barneko garraioa boskoiztu egin da azken urtean.

### 2.18 grafikoa. FEVEk EAetik kanpora<sup>1</sup> garraiatutako salgaien kopurua 1990 eta 2010 artean

(Tonak, milakotan)



<sup>1</sup> Probintzien arteko zirkulazioa biltzen du (abiapuntua eta helmuga Bizkaian duena)

Iturria: FEVE.

FEVEk mugitutako tonak abiapuntu/helmuga geografikoaren arabera zehatzago aztertzen baditugu, ikus dezakegu Bizkaiaren eta Asturiasen artean trukatu dela, beste behin ere, salgai gehien, garraiatutako salgai guztien %54,6. Burgosetik datorren zirkulazioa da garrantzitsuenetan hurrengo, guztizkoaren %31,8 baita, eta Lugok eta Kantabriak trukeen %9,8 eta %3,3 dute, hurrenez hurren.

### 2.41 taula. FEVEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako probintziak 2010ean, tonatan.

Abiapuntua/Helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
<b>Bizkaia (probintziaren barnekoa)</b>			<b>5.178</b>
<b>Probintzien artekoa, guztira</b>	<b>97.530</b>	<b>874.014</b>	<b>971.544</b>
Lugo	--	95.799	95.799
Asturias	97.530	435.704	533.234
Kantabria	--	32.360	32.360
Burgos	--	310.151	310.151
<b>GUZTIRA</b>			<b>976.722</b>

Iturria: FEVE.



FEVEk garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, Bizkaitik kanpora garraiatzeko bobinak bakarrik kargatzen dira; Bizkaian egiten diren deskargak, berriz, dibertsifikatuagoak dira, eta bobi- nez gain, aluminioa, hondarra, egurra eta soda ere sartzen dira.

**2.42 taula. EUSKOTRENEK EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua, 2002 eta 2010 artean**

Urtea	Tonak, milakotan	Tonak eguneko	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

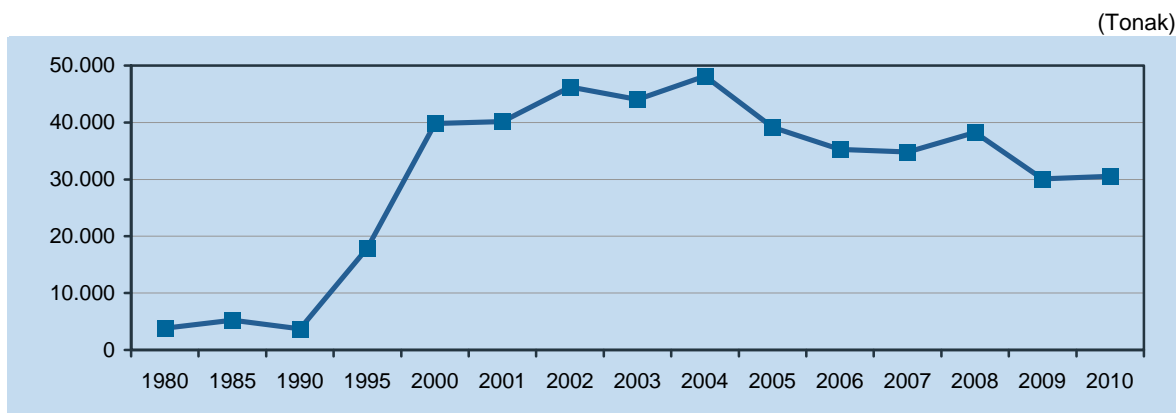
Iturria: EuskoTren.

Azkenik, EuskoTrenen jarduerari dagokionez, iaz izandako beherakada gogorraren ondoren, badi- rudi 2010ean berriz ekin diola hazkunde-bideari. 139,6 mila tona salgai garraiatu ditu, 2009an baino %15 gehiago. Garraiatzen diren salgaiak, batez ere, produktu siderurgikoak dira —zehazki, altzairuzko bobinak—, eta zirkulazio gehienak FEVEekin egindako hitzarmenen barruan egiten dira; ArcelorMittalek Avilesen dituen instalazioetatik Lesakara (Nafarroa), Arizen (Basauri) transfe- rentzia eginez. Orobat, produktu siderurgikoak garraiatu dira Sestaoko ACB enpresatik Bermeoko portura, handik Marokora, Aljeriara eta Britainia Handira esportatzeko. Horrez gain, arrabolak ga- rraiatu dira Irundik Lutxanara (Barakaldo), eta egurra Xobetik (Galizia) Zikuñagara (Nafarroa).

#### d) Aire-garraioa

EAEko salgaiak airez garraiatzeko datuetan, krisiaren eragina nabari da, Espainiako estatuko ia aireportu-sistema osoan gertatu den moduan. Hala ere, oro har, 2009an galdutako zirkulazioa arinki lehengoratzen hasi dela ikusi dugu 2010ean. Zehazki, EAEko salgaien aire-garraioa %1,4 gehitu da aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta, eta guztira 30,5 mila tona garraiatu dira. Zifra horiek, baina, oso urrun daude oraindik azken hamarkadako batez besteko jarduera-mailatik; 2009. eta 2010. urteetan izan dira azken urteetako daturik txarrenak. Gainera, 2010eko hazkun- dea oso txikia da Espainiako estatuko aireportu-azpiegiturek oro har izan dutenaren aldean, azpi- egitura horiek oro har %15,5eko gehikuntza izan baitute, 2009an egindako mugimenduekin alde- ratuta.

## 2.19 grafikoa. Salgaien aire-zirkulazioa EAEn, 1980 eta 2010 artean



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Hala ere, aireportuka sakonago aztertzen badugu, ikus daiteke hazkunde hori Gasteizko aireportuan izandako jarduerari dagokiola soilik. Zehazki, 2010ean, ia 28 mila tona mugitu dira guztira, %2,1 gehiago urtetik urtera. Jarduera-maila hori dela-eta, salgaiak garraiatzen dituzten aireportuen Espainiako estatuko rankingean laugarren tokia hartu du Arabako terminalak, honako hauen atzetik: Madril-Barajas (373,9 mila tona), Bartzelona (104,3 mila tona) eta Zaragoza (42,5 mila tona).

2.43 taula. Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2010 artean, aireportuaren arabera<sup>1</sup>

Urtea	Bilbo		Donostia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)
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	236,8	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

<sup>1</sup> Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzak salgaiak.

Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

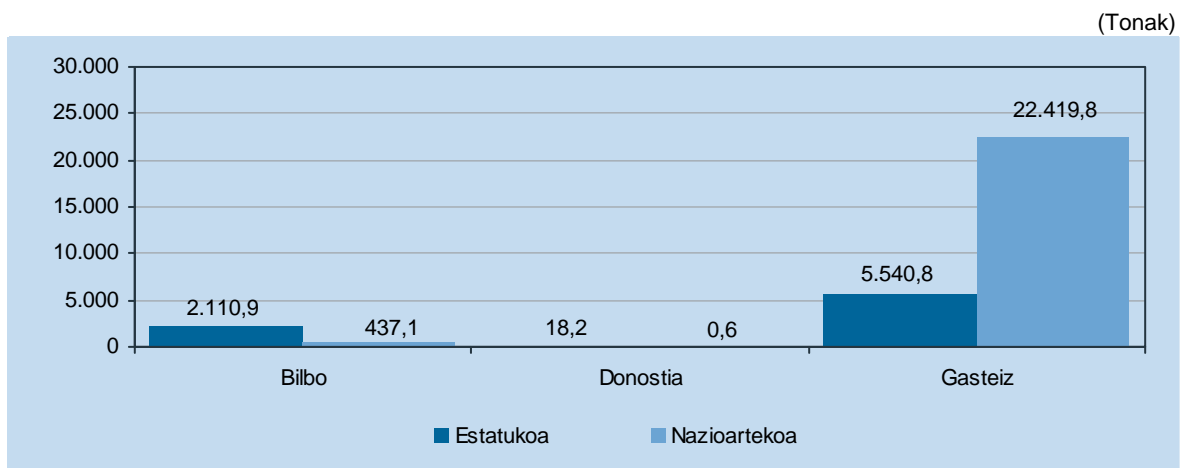
Gasteizko aireportuan zerbitzu egiten duten operadore nagusiei dagokienez, DHL enpresak kudeatzen du terminaleko karga gehiena, European Air Transport operadorearen bidez; 25,2 mila tona kudeatu ditu 2010ean, aireportuko salgai guztien %90. Garrantzitsuenetan hurrengoa, baina alde handiz, TNT Airways SA da, mugimenduen %4,3 hartuta, eta Atlas Air, Inc gero (mugimen-

duen %1,2). Hiru konpainia horiek, guztiek batera, Gasteizko aireportuko salgaien zirkulazio osoaren %95,5 hartzen dute.

Bilboko eta Donostiako aireportuetan, bestalde, beherakada izan da 2010ean ere, eta salgaien garraioan minimo historikoetan dago jardura bi azpiegituretan. Zehazki, Bilboko aireportuko zirkulazioa %5,3 murriztu da 2009ko datuekin alderatuta, eta 2.548 tona mugitu ditu 2010ean. Loiuko terminalak salgaien garraioan beherakada izan du azken sei urteetan. Egoera are kezkarriagoa da Donostiako aireportuan. Izan ere, azken bost urteetan, aireportu horretako zirkulazioa asko murriztu da, ia hondar-jardura izateraino: 2005etik 2010era bitartean 415,2 tonatik 18,8 tonara pasatu da, eta azken ekitaldian %39,5eko beherakada izan du, 2009ko datuekin alderatuta.

Argi dago, dena den, EAEn Gasteizko aireportua dela nagusi salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. 2010ean, Arabako terminalak hartu du EAEn mugitutako karga osoaren %91,6; Bilboko aireportuak hartu du %8,3, eta Donostiakoak gainerako %0,1a baino ez.

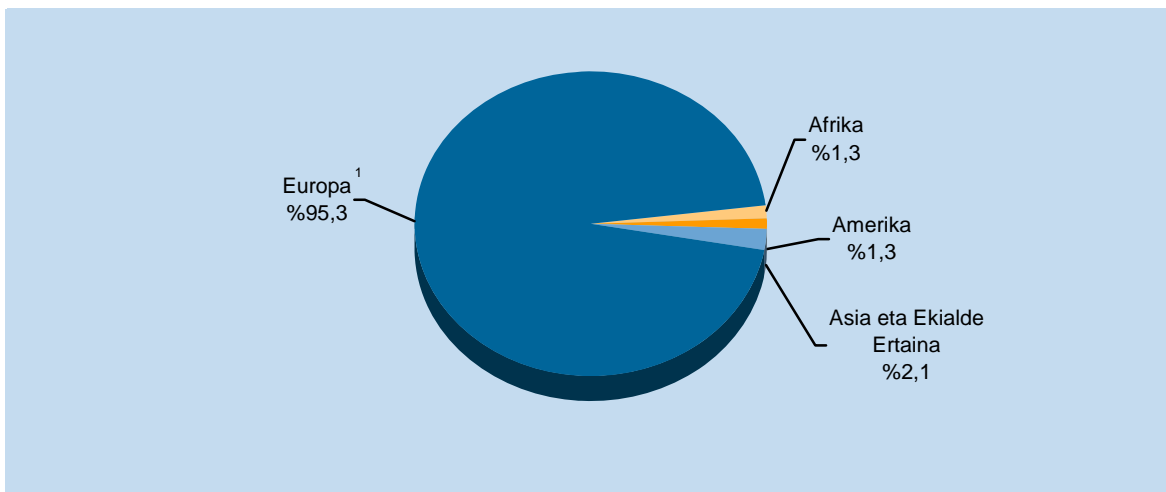
## 2.20 grafikoa. Salgaien abiapuntua eta helmuga 2010ean, aireportuaren arabera



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntua eta helmuga kontuan hartuz gero, Gasteizko terminala nazioarteko aireportu da, bost tonatik lau (%80,2) atzerriko aireportuetatik baitatoz edo atzerriko aireportuetara baitoaz. Bestalde, Bilboko aireportuak Espainiako estatuko aireportuekin egiten ditu mugimendu gehienak, Bilboko aireportuko zirkulazioaren %82,8, eta Donostiako aireportuak ere bai, bertako zirkulazioaren %96,8. Hortaz, eta oro har, EAeko salgaien aire-zirkulazioaren hiru laurden (%74,9) nazioarteko aireportuetara edo aireportuetatik egiten da.

### 2.21 grafikoa. Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2010ean, ehunekotan



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

Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Trukeak nagusiki zer eremu geografikorekin egin diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak direla nagusi, EAEko aireportuetako nazioarterako kargatze-jardueraren %95,3ren abiapuntu edo helmuga baitira. Asiako eta Ekialde Ertaineko herrialdeek hartzen dute guztizkoaren %2,1; Afrikak %1,3 hartzen du, eta Amerika kontinenteak beste horrenbeste (%1,3). Herrialdeka, zehazki, Alemania da abiapuntu edota helmuga nagusia oraindik ere, guztiaren %34,3 hartzen baitu; hurrengoak Espainia (%25,1), Portugal (%15,5) eta Belgika (%15,3) dira. Hortaz, lau herrialde horiek hartzen dute EAEko salgaien aireko truke guztien %90,2.

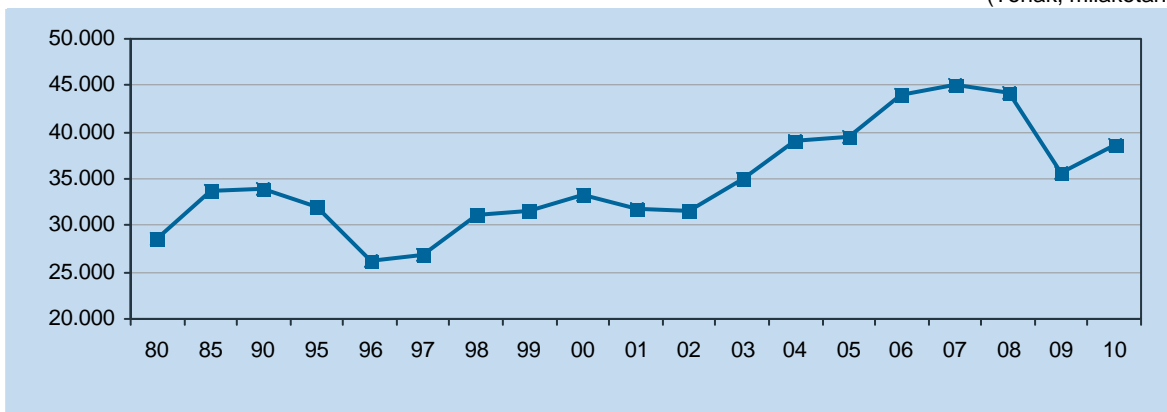
#### e) *Itsas garraioa*

EAEko portuetako jarduera murriztu egin zen 2008an eta 2009an, krisiaren eta industria-jardueraren beherakadaren ondorioz. Hala ere, salgaien itsas garraioan ondoz ondoko bi urte horietan beherakada izan eta gero, 2010ean aurreko bi ekitaldietan galdutako zirkulazioa berreskuratzen hasi dela ematen du. Interes orokorrekotzat jotzen diren bi portuek (Bilbokoa eta Pasaia-koa) %8ko hazkundea izan dute biek batera 2010ean mugitutako salgaietan, eta 38,6 milioi tona mugitu dituzte.



## 2.22 grafikoa. Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2010 artean

(Tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuan, 34,7 milioi tona mugitu ditu guztira 2010ean, aurreko ekitaldian baino %7,7 gehiago. Gehikuntza hori Espainiako estatuko portuek oro har izandakoa (%4,3) baino handiago da, eta, igoera horri esker, Bilbo, salgaien zirkulazio osoa kontuan hartuta, Espainiako estatuko laugarren portu-azpiegitura izan da 2010ean ere. Aurretik ditu Algeciras (70.276 mila tona), Valentzia (64.029 mila tona) eta Bartzelona (43.679 mila tona).

## 2.44 taula. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2010 artean

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	Urteko $\Delta$ (%)	Tonak, milakotan	Urteko $\Delta$ (%)	Tonak, milakotan	Urteko $\Delta$ (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,4	5.060,5	3,0	33.696,5	3,3
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-5,5	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,6	4.146,6	1,6	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,4	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,2	7,5	31.661,3	-2,5
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	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	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

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Portuetako jardueraren handitze hori egin diren mugimendu-motetan gertatu da, batzuetan gehiago eta beste batzuetan gutxiago. Deskargak, adibidez, tona guztien %68,6 izan dira 2010ean, eta %5,1 gehitu dira. Kargek, berriz, mugimenduen %28,5 eragin dute, eta %10 gehitu dira. Horri esker, 2009an izandako beherakadaren zati handiena berreskuratu da, eta 2008ko datuetara iritsi da ia. Aipatu beharrekoa da, halaber, tokiko zirkulazioak izandako gehikuntza, azken urtean bi-





koiztu egin baita ia (+%94,1). Dena den, portuetako jardueran askoz eragin txikiagoa izan du. Hornidura, bestalde, %7,1 gehitu da, 2009. urteko datuekin alderatuta.

**2.45 taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2007 eta 2010 artean, zirkulazio-motaren arabera**

(Tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Deskargak	28.545,2	27.758,1	22.606,0	23.764,1	3.842,2	3.210,5	2.163,3	2.352,9
Kargak	9.877,3	10.222,3	8.998,5	9.896,7	1.181,7	1.515,1	1.304,4	1.486,8
Tokiko garraioa	1.439,6	1.265,2	446,1	866,0	--	--	--	--
Hornidura	152,2	152,3	129,4	138,6	43,8	40,4	36,1	39,7
Arrantza	--	--	--	--	6,7	7,7	15,9	18,7
<b>Guztira</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren osaerari begiratuta, ikus daiteke produktu-tipologiaren bilakaeran aldeak izan direla 2010ean. Salgai orokorrak, adibidez, nabarmen gehitu dira; %29,8ko igoera izan dute, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta. Zehazki, edukiontzietako zirkulazioa %19,7 gehitu zen, eta gaine-rako salgai orokorra, %48,7. Solteko salgai solidoak, bestalde, %16,3 gehitu dira. Solteko salgai likidoen mugimendua, berriz, %3,6 murriztu da, petrolioaren produktuen zirkulazioak jasandako beherakadaren ondorioz (-%5,4).

Hala eta guztiz ere, petrolioaren produktuek Bilboko portuko salgai nagusiak izaten jarraitzen dute. Petrolio gordina, 2010ean %10,1 murriztu arren, portuko zirkulazio osoaren bostena da (%20,4); bigarren tokian fuel-olioa dago, %12,2 hartzen baitu (%2,9ko urte arteko gehikuntza izan du).

Bestalde, dinamismorik handiena izan duten salgaien artean aipagarrienak dira produktu siderur-gikoak (%50,8 tona salgai gehiago mugitu dira aurreko urtean baino) eta txatarrak (%36ko gehikuntza, 2010ean). Hortaz, bi zirkulazio-mota horiek 2009an izandako beherakadaren zati bat berreskuratu dute, eta horrek industria-jarduera pixkanaka suspertzen ari dela erakusten du.



## 2.46 taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2007 eta 2010 artean, produktu-motaren arabera

(Tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
<b>Solteko salgai likidoak</b>	<b>22.682,2</b>	<b>23.057,3</b>	<b>20.497,4</b>	<b>19.763,3</b>	--	--	--	--
▪ Petrolioaren produktuak	18.969,3	18.459,4	16.543,5	15.650,5	--	--	--	--
▪ Gas naturala	2.931,6	3.710,4	3.168,8	3.315,6	--	--	--	--
▪ Solteko beste salgai likido batzuk	781,3	887,5	785,1	797,2	--	--	--	--
<b>Solteko salgai solidoak</b>	<b>5.832,4</b>	<b>5.266,5</b>	<b>3.828,0</b>	<b>4.451,9</b>	<b>2.778,2</b>	<b>2.351,4</b>	<b>1.649,7</b>	<b>1.656,0</b>
<b>Salgai orokorrak</b>	<b>9.907,9</b>	<b>9.656,7</b>	<b>7.279,1</b>	<b>9.445,6</b>	<b>2.245,7</b>	<b>2.374,2</b>	<b>1.818,1</b>	<b>2.183,7</b>
▪ Edukiontzietan	5.920,1	6.138,9	4.756,7	5.695,6	--	--	--	--
▪ Beste salgai orokor batzuk	3.987,8	3.517,7	2.522,4	3.750,0	--	--	--	--
<b>Gainerakoak</b>	<b>1.591,8</b>	<b>1.417,5</b>	<b>575,5</b>	<b>1.004,6</b>	<b>50,5</b>	<b>48,1</b>	<b>51,9</b>	<b>58,4</b>
<b>Guztira</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren abiapuntuari/helmugari begiratzen badiogu, ikus dezakegu Europa Atlantikoa izan dela, 2010ean ere, Bilboko portuaren merkatu nagusietako bat eta, hain zuzen ere, horixe da penintsulatik Europako iparralderako ate nagusia.

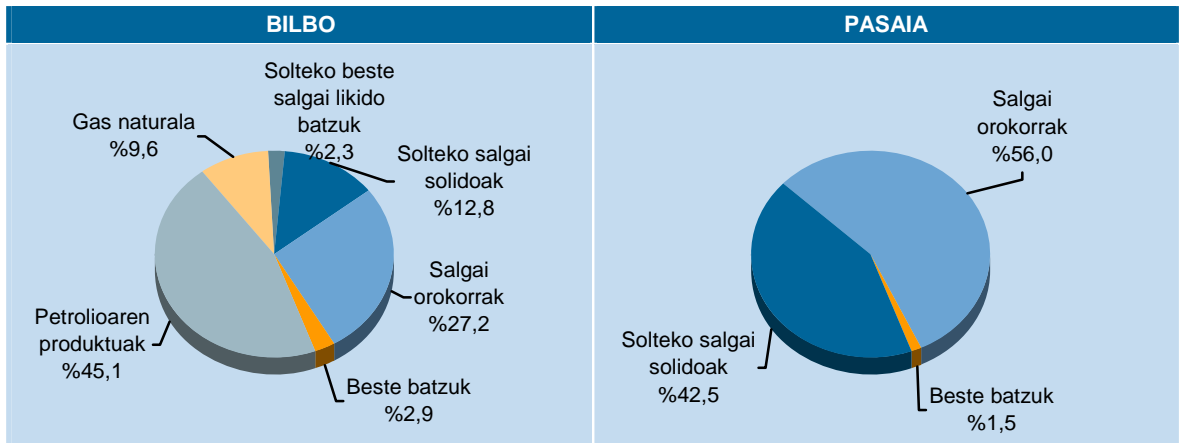
Bestalde, Errusia merkataritza-kide nagusia da beste behin ere, portuko zirkulazio osoaren %17,8 hartzen baitu, solteko salgai likidoen trukeari esker, batez ere. Distantzia laburraren arloan, garrantzia kontuan hartuta, atzetik ditu Erresuma Batua (guztizkoaren %7,9 hartzen du), Espainia (%6,0), Holanda (%4,5) eta Belgika (%4,2). Horri lotuta, "Short Sea Shipping" zerbitzuetako berrietasunen artean, nabarmentzekoa da Finnlines ontzi-konpainiak beste lotura bat ireki izana San Petersburgorako. Horri esker, Bilboko portua da Errusiarako linea zuzena duen Espainiako lehen portua. Hona hemen beste berri batzuk: Transfennica ontzi-entresak astean lau irteera egiten ditu Bilbo eta Brujas artean, eta astean behin geldialdi bat sartu du, Britainia Handiko Tilbury portuan; MacAndrews konpainiak ontzi berriak sartu ditu bere ibilbideetan, eta astean bost irteera egiten ditu Erresuma Batura eta Irlandara; Team Lines eta Delphis Logistics konpainiek Suediara eta Norvegiara joateko zerbitzua martxan jarri dute, eta astean irteera bat egiten da; Maersk Spain konpainiak Algeciraserako asteko zerbitzua eman du, eta geldialdiak egin ditu Kanarrietan eta Marokoko Agadir portuan; eta Nomed konpainiak Turkiarako zerbitzua jarri zuen martxan otsailean, eta abendutik aurrera hamabost egunez behin egin du zerbitzu hori.

Orobat, aipatzekoa da, Brittany Ferries konpainiak iragarri duenaren arabera, Bilbao-Portsmouth ferry-linea ustiatzen jarraituko duela 2011ko martxotik aurrera, eta linea horretan, pertsonak garraiatzeaz gain, kamioiak eta atoi-trailerrak ere ontziratzea aurreikusi da. Horri esker, EAEn errepidearen, itsasoaren eta trenbidearen artean aldaketa egiteko aukera hobetuko da.

Ozeanoz bestaldeko trukeen artean, Asiaren Indiako Ozeanoaren eremua da portuarekin trukeak egiten dituzten merkatu handien artean bigarren garrantzitsuena (guztizkoaren %15,9), eta Ipar Amerika, gero (%9,5). Herrialdeka, distantzia luzeko merkataritza-fluxu nagusiak Iran, Estatu Batuek eta Trinidad eta Tobago herrialdeekin egin dira, zirkulazio guztiaren %6,4, %6,3 eta %4,2

hartu baitute, hurrenez hurren. Hala ere, gehikuntza handiena Afrika Atlantikoko merkatuan izan da, Nigeriatik etorritako 800 mila tona petrolio gordin eta gas-deskarga gehiago egin baitira, gutxi gorabehera.

### 2.23 grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 2010ean: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Pasaiaiko portuan, 2010ean, jarduera pixkanaka leheneratzen hasi da, eta %10,8ko hazkundea izan da, aurreko urtearen aldean (ikus 2.44 taula). Hala ere, salgaien kopuruak krisia etorri aurreko urteetan izandako datuetatik oso urrun daude oraindik. Zehazki, Pasaiaiko portuak 3,9 milioi tonako zirkulazioarekin itxi du 2010eko ekitaldia, 2008an baino ia milioi bat tona gutxiago. Hain zuzen ere, 2008ko azken hiletan hasi zen nabaritzen krisiaren eragina portuko jardueran.

Zehatzago aztertzen badugu, ikus dezakegu portuan kargatutako salgaiek izan dutela gehikuntzarik handiena aurreko urtearen aldean (%14), eta 1.486,8 mila tona kargatu dira. Bestalde, deskarga-mugimenduak %8,8 gehitu dira, eta 2.352,9 mila tonara iritsi dira. Zifra hori, baina, oso urrun dago 2008an erregistratutako datuetatik (3.210,5 mila tona), urte hartan hasi baitzen krisia eta, ondorioz, portuko jardueraren beherakada. Horri lotuta, nabarmentzekoa da Pasaiaiko portua portu inportatzailea dela, 2010ean deskargak portuko zirkulazio osoaren %60,4 izan baitira, eta kargak, berriz, %38,1. Bestalde, hornidurak eta arrantzak askoz indar txikiagoa izan dute portuko jardueran, eta bilakaera ona izan dute 2010ean. Hornidura %10 igo da, eta arrantza %17,6. Datu horiek erakusten dutenez, Pasaiaiko arrantza-lonja arraina merkaturatzeko puntu gakoa izan da 2010ean ere, Gipuzkoan.

2010eko zirkulazioaren osaerari dagokionez, salgai arruntek %20,1eko gehikuntza izan dute aurreko urtearen aldean, eta salgai horiek dira portuko jarduera-tipologia nagusia; 2.183,7 mila tona salgai arrunt mugitu dira, mugimendu guztien %56. Solteko salgai solidoen mugimenduak, bestalde, 2009ko ekitaldikoaren antzekoak izan dira (+%0,4); 1.656 mila tona mugitu dira, alegia, por-



tuko 2010eko jardueraren %42,5. Gainerako salgaiek %12,5 egin dute gora, baina portuko jardueran osoan duten eragina ez da handia, manipulaturako salgaien %1,5 baino ez.

Zehatzago aztertzen badugu, nabarmentzekoa da produktu siderurgikoen mugimendua dela portuko jardueran nagusia oraindik ere; 2010ean mugitutako kopuru osoaren %42,4 hartu du. Gainera, 2010eko zifrak ikusita (1.650,9 mila tona), %17ko igoera izan da 2009koen aldean, eta produktu siderurgikoen zirkulazioa 2008ko mailara iritsi da, gutxi gorabehera. Bestalde, salgai nagusien artean, aipatzekoak dira honako hauek izan dituzten igoerak: ongarrien zirkulazioak (+%145,2), produktu metalurgikoenak (+ %45) eta egur eta paper-orearenak (+%26,8).

Txatarrena da portuko zirkulazio garrantzitsuenen artean bigarrena (guztizkoaren %19,5), baina txatarra-deskargek %2,1 egin dute behera, 2009ko datuekin alderatuta, Gipuzkoako altzairu-fabrikek urtean zehar jatorri espainiarreko txatarra gehiago erosi izanaren ondorioz. Aipatzekoa da, halaber, zerealen eta irinen zirkulazioak izandako beherakada (-%26,4), bai eta ikatzaren zirkulazioaren beherakada ere (-%23,9).

Bestalde, nabarmentzekoa da ibilgailuen zirkulazioak izan duen bilakaera ona: %12,6ko hazkuntza izan du aurreko urtearekin alderatuta, eta 250.769 unitate mugitu dira, guztira. Datu horiek ikusita, Pasaia da Kantaurialdeko portu nagusia mota horretako zirkulazioen arloan. Nolanahi ere, milioi laurden unitate izan diren arren, datu horiek urrun daude 2008ko errekorretik (304.000 unitate erregistratu ziren urte hartan). Kontuan izan behar dira, baina, gaur egungo egoera ekonomikoa eta automobilgintzaren sektorean izandako beherakada.

Fabrikatzaileei dagokienez, Opel – GM konpainiak 178,6 mila ibilgailu mugitu ditu, alegia, portuan izan den automobilen zirkulazio osoaren %71,2. Hain zuzen ere, 2009an baino 20.000 unitate gehiago erregistratu ditu etxe horrek. Garrantzitsutan hurrengo Mercedes da; 50,4 mila unitate mugitu ditu, eta portuko ibilgailuen mugimenduaren %20,1 hartu du (2009an baino 10.000 unitate gehiago). Bi etxe horiek, biek batera, abiapuntu edo helmuga Gipuzkoako kaia izan duten garraiatutako automobilen %91,3 hartu dute.



2.47 taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuen zirkulazioa herrialdeka, 2010ean

(Tonak, milakotan)

Bilboko portua				Pasaiaiko portua			
Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira
Errusia	5.924,1	73,5	5.997,6	Erresuma Batua	193,2	448,1	641,3
Erresuma Batua	1.516,6	1.149,3	2.665,9	Aljeria	37,6	298,4	336,0
Iran	2.070,6	98,5	2.169,1	Errusia	312,4	0	312,4
Estatu Batuak	955,2	1.181,8	2.137,0	Holanda	258,5	49,2	307,7
Espainia	477,4	1.535,4	2.012,8	Belgika	125,9	103,3	229,2
Holanda	1.096,8	411,1	1.507,9	Suedia	209,9	1,5	211,4
Trinidad eta Tobago	1.420,1	4,2	1.424,3	Espainia	195,0	14,1	209,1
Belgika	722,4	684,5	1.406,9	Finlandia	0	191,7	191,7
Nigeria	1.321,4	63,2	1.384,6	Alemania	95,0	55,3	150,3
Brasil	537,1	382,7	919,8	Maroko	13,0	121,9	134,9
<b>Guztira</b>	<b>23.764,1</b>	<b>9.896,7</b>	<b>33.660,8</b>	<b>Guztira</b>	<b>2.352,9</b>	<b>1.486,8</b>	<b>3.839,7</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

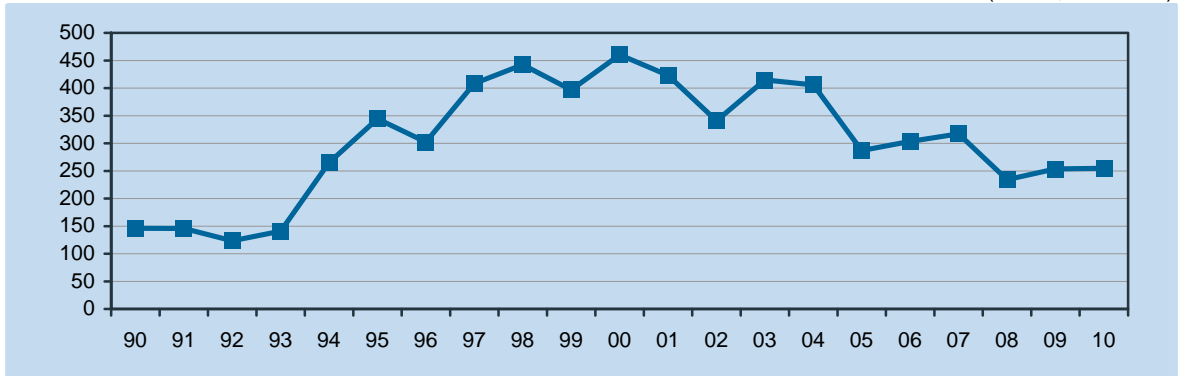
Merkatu nagusiak hartuta, Erresuma Batua izan da salgaiak trukatzeko merkatu nagusia 2010ean ere, neurri handi batean, Pasaiaiko portutik Britainiar uharteetara egiten diren zirkulazioei esker; horiek osatzen dute Erresuma Batuarekiko aldeko zirkulazioaren %69,9, eta portuan kargatutako salgai guztien ia herena (%30,5). Salgai gehien hartzen dituzten hurrengoak Aljeria (karga osoaren %20,1) eta Finlandia (%13,1) dira.

Bestalde, Errusia da abiapuntu nagusia oraindik ere, handik baitator portuan jasotzen diren salgaien %13,3. Holanda dator gero, deskargen %11 hartzen baitu, eta Suedia ondoren, deskarga guztien %8,9 hartuta. Horri lotuta, nabarmentzekoa da Espainiako estatuko beste portu batzuetatik datozen tonen kopurua jaitsi dela urtetik urtera; hain zuzen, %13,9 murriztu dira aurreko urteko datuekin alderatuta. Hortaz, Espainia bigarren tokitik laugarrenera jaitsi da portuko deskarga guztiak kontuan hartzen baditugu.

Azkenik, Pasaiaiko portuaren kanpoaldea handitzeari dagokionez, portu berriari neurriak ezarri zaizkio berriz, eta azalera murriztu zaio: 2009. urtearen erdialdean aurreikusi zen 170 hektareako azalera izango zuela, baina 100 hektarea izango ditu, azkenean. Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren arabera, azalera-murrizketa horri esker errazago izango da obra finantzatzea, eta hobeto egokitzeko aukera izango da.

### 2.24 grafikoa. Salgaien itsas zirkulazioa Bermeoko portuan, 1990 eta 2010 artean

(Tonak, milakotan)



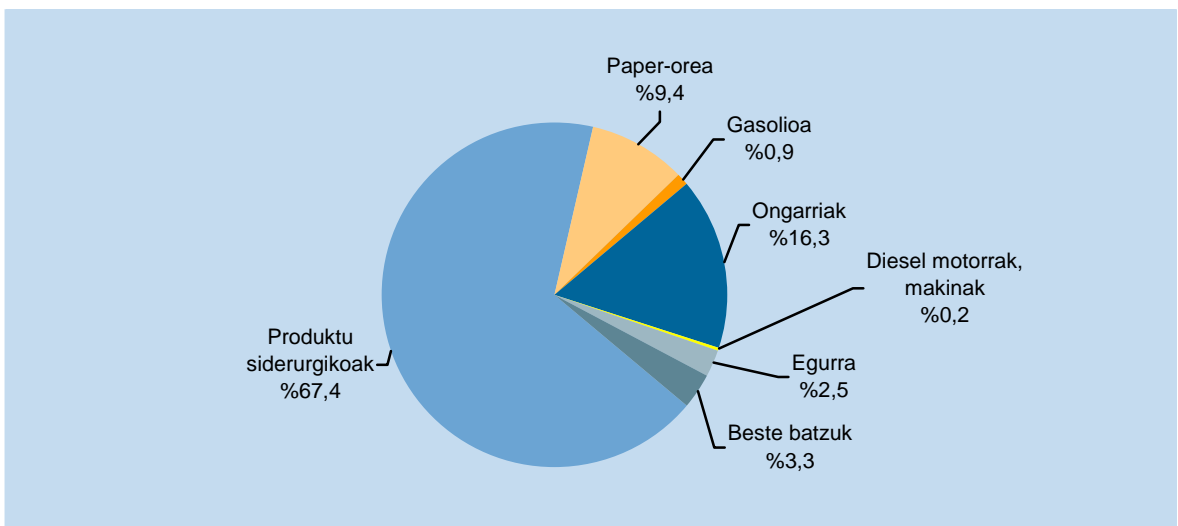
Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.

EAEEn, Bermeo da hazkunde txikiena (%0,4) izan duen EAEko merkataritza-portua. Guztira 254,8 mila tonako jarduera izan du. Zifra hori ikusita, 2008an izandako jarduera-beherakada handia orekatze aldera, 2009an hasitako goranzko joera mantendu da, baina nabarmentzekoa da, beste behin ere, zifra horiek azken hamabost urteetako jarduera-erregistro txikiaren artean daudela oraindik.

Mugimendu-mota batetik bestera, aldeak izan dira bilakaeran. Portuan, kargatze-jarduerak %18 gehitu dira aurreko urteko datuekin alderatuta, eta 156,1 mila tona ontziratu dira. Deskargak, ordea, antzeko proportzian murriztu dira (-%17,5), eta 98,7 mila tona lehorreratu dira.

### 2.25 grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan, 2010ean: salgai-motak.

(%)



Iturria: Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.



Azkenik, salgaien zirkulazioaren tipologia aztertuz gero, ikus daiteke produktu siderurgikoak direla Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona guztien %67,4 izan baitira. Zifra hori, baina, %78,4raino igotzen da, baldin eta deskargak soilik kontuan hartzen baditugu. Era berean, nabarmentzekoa da produktu kimikoen ontziratzea ere (zehatzago, sodio sulfatoarena), portuko zirkulazio osoaren %16,3 hartu baitu, eta kargatutako salgai guztien %26,6. Aipatzeko modukoa izan da paper-orearen ontziratzea ere, mugitutako tona guztien %9,45 hartu baitu.



# 3

Garraio-Jarduerak  
Sortutako  
Ondorioak eta Jo-  
era Nagusiak



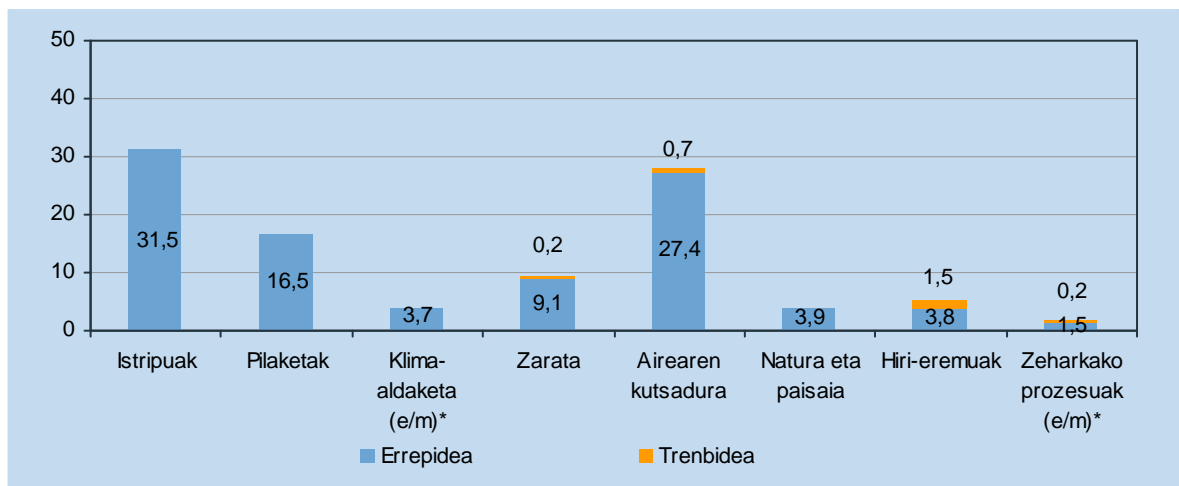
### 3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

#### 3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Garraio-jarduerak pertsonen osasunean eta ingurumenean zer eragin duen ikusita, jarduera horren ondorioek nolabaiteko kezka eragiten dute. Beraz, beharrezkoa da garraio-jarduera iraunkortasunaren ikuspegitik planifikatzea, eta pertsonen mugikortasuna eta salgaien zirkulazioa errazten dituzten azpiegiturek, inputek, zerbitzuek eta prozesuek eragindako kostuak ahalik eta gehien murrizten saiatzea.

Testuinguru horretan, gogora ekarri behar da, *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea*<sup>12</sup> izeneko txostenaren arabera, garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi euro dela<sup>13</sup>.

#### 3.1 grafikoa. Garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena, ehunekotan



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

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

Errepide-garraioak eragin ditu kanpo-kostu gehienak (guztiaren %97,3), eta trenbide-garraioak gutxiago eragin ditu, argi eta garbi (gainerako %2,7a).

<sup>12</sup> Txosten hori Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak egin zuen 2010ean. Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

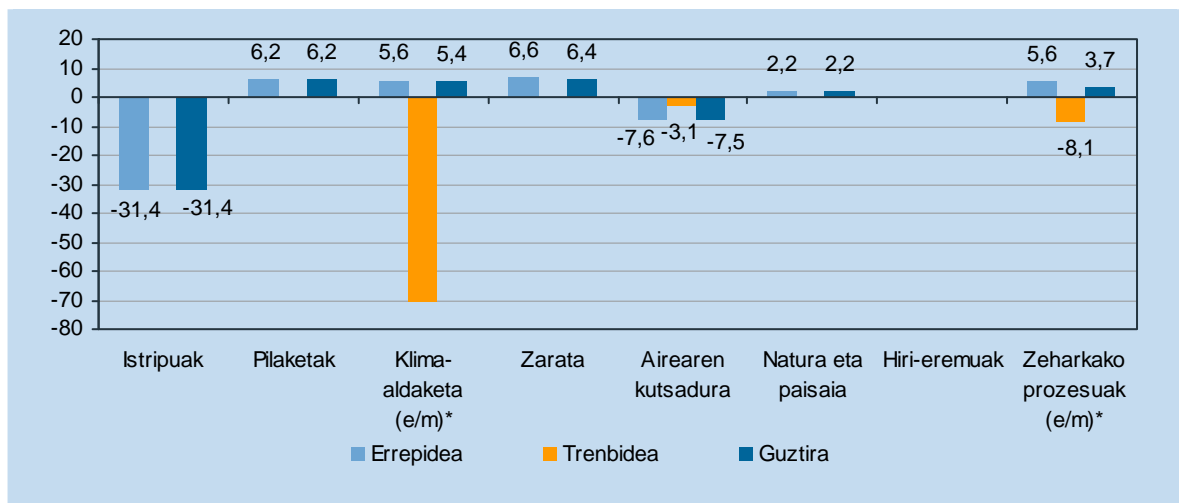
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kE6FE59FE5B9DF40EE30E6ADBBDB35D2405A8428D&newContext=contextNew>

<sup>13</sup> Kanpo-eraginaren diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko txostenen denbora-testuinguruen arteko konparazio egokia lortzeko.

Eragindako kostu-motei erreparatuz, istripuek guztizko kostuen %31,5 sortzen dute, eta horren atzetik doaz 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 direla (-%12,9); ezbehar-kopurua da gehien murriztu den osagaia (245 milioi euro gutxiago). Airearen kutsadurak sortutako kostuek ere behera egin dute (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), eta bi partida horiek izan dira guztizko kostuak (errepidekoa eta trenbidekoa) murriztu dituzten bakarrak.

### 3.2 grafikoa. Garraioak 2004 eta 2008 artean EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena (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: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.

#### 3.1.1. Istripuak

Garraio-jarduerak sortutako ondorioen artean, istripuak nabarmentzen dira bereziki, kaltegarrienak eta gizartean oihartzun handiena dutenak baitira. 2009an, adibidez, 34.826 pertsona hil ziren guztira EB-27ko errepideetan, eta tren-istripuetan, berriz, 34 pertsona.

2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak finkatutako helburua da EAEn zirkulazio-istripuan hiltzen direnen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko balioen aldean. Helburu hori nabarmen gainditu da 2010ean, urte horretan hildakoen kopurua (64), erreferentziatzat hartzen den 2001eko datua (186 hildako) baino %65,6 baxuagoa izan baita.



Plan horrek aurrera egin du, eta 2010ean 2010-2014 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategi-koa aurkeztu da, EAerako. Plana *Bide Segurtasuneko Europako Gutunaren* barruan sartuta dago, eta honako xede edo jomuga hauek ditu:

- Errepideetako biktima-kopurua murriztea.
- Istripu-kopurua murriztea, arrisku-talde guztietan.
- EAEn mugikortasun iraunkorra eta segurua sustatzea.

#### Istripuak

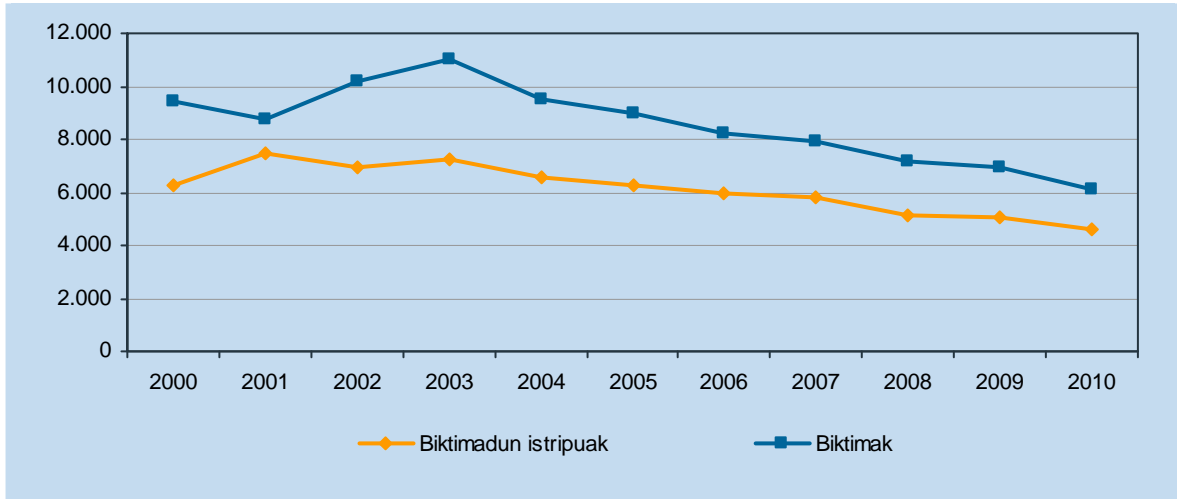
- 2010ean, 64<sup>14</sup> pertsona hil dira EAeko errepideetan istripuen ondorioz, 2001. urtean baino %65,6 gutxiago.
- 2008an, istripuek 535,2 milioi euroko kostua izan dute (garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostu guztien %31,5); 2004an, berriz, 779,7 milioi euroko kostua izan zuten (urte horretako guztizkoaren %40).

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak emandako informazioaren arabera, 2010ean, biktimak izan dituzten 4.604 zirkulazio-istripu izan dira EAEn<sup>14</sup>, eta guztira 6.131 pertsona izan dira kalte-tuak; aurreko urtearekin alderatuta, %9,3 eta %12 egin dute behera kopuru horiek, hurrenez hurren. Biktima horietatik, %90,5ek (5.551 pertsona) zauri arinak izan dituzte, %8,4k (516 pertsona) zauri larriak, eta %1,1 (64 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Hortaz, kaltetuen kopuruak beherantz egin du: aurreko urtean baino %14,3 zauritu larri gutxiago izan da, %11,9 zauritu arin gutxiago eta %3 hildako gutxiago.

<sup>14</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoek erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte EAeko hiru hiriburu-erretako udaltzaingoak bakarrik; 2006an, EAeko hiriburu-erretakoak, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Basaurikoa; 2007an, EAeko hiriburu-erretakoak, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAeko hiriburu-erretakoak, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaokoa; 2009an, EAeko hiriburu-erretakoak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa, Lezokoa eta Zarauzkoa; eta 2010ean, EAeko hiriburu-erretakoak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Zarauzkoa). Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa.



### 3.3 grafikoa. Ertzaintzak eta Udaltzaingoak<sup>1</sup> 2000 eta 2010 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak



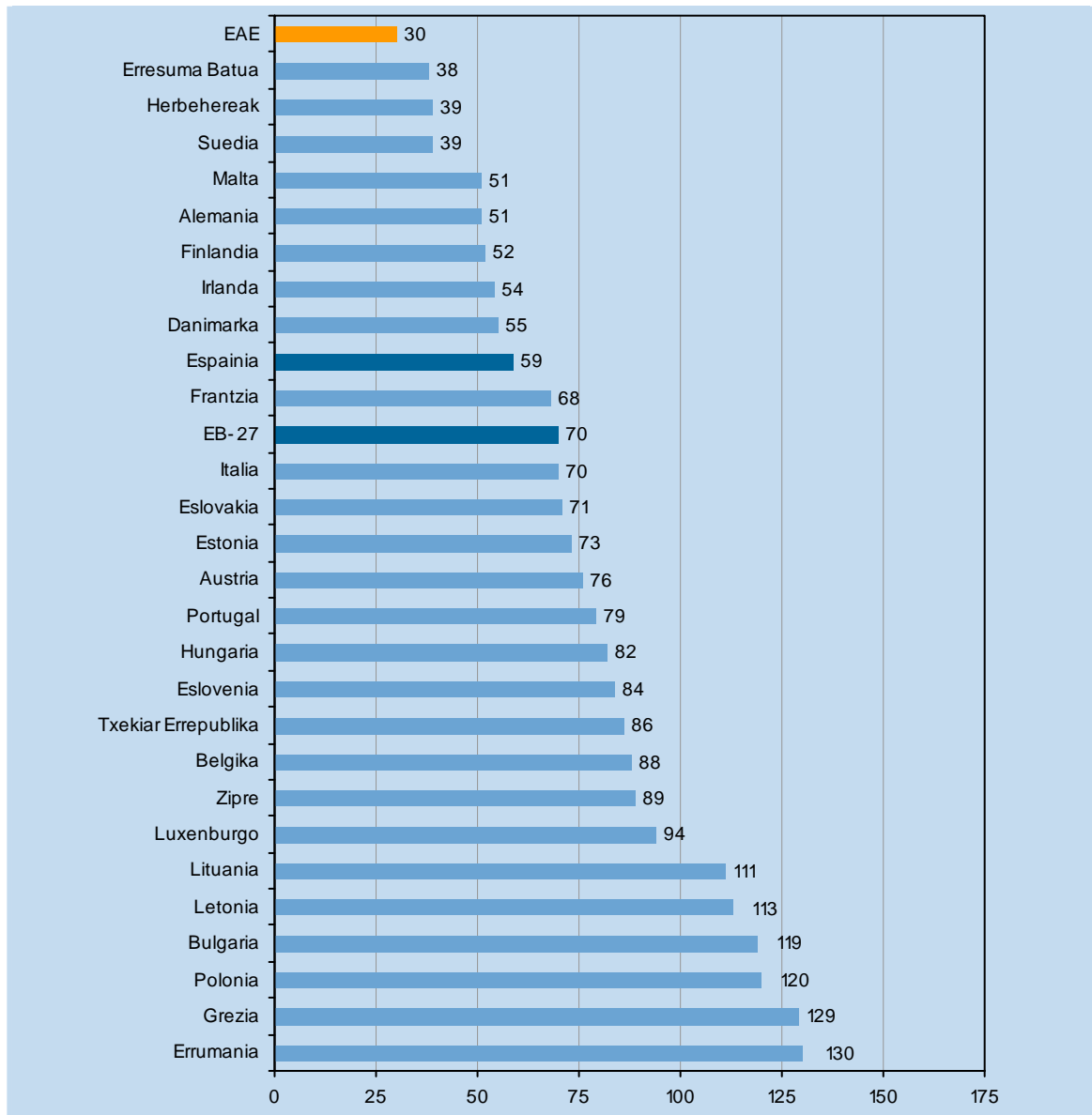
<sup>1</sup> 2005era arte EAEko hiru hiriburuetako udaltzaingoak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburuetakoak, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Basaurikoa; 2007an, EAEko hiriburuetakoak, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAEko hiriburuetakoak, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaokoa; 2009an, EAEko hiriburuetakoak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa, Lezokoa eta Zarauzkkoa; eta 2010ean, EAEko hiriburuetakoak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Zarauzkkoa.

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

Testuinguru horretan, 2009an (EBko datuak eskuragarri dituen azken urtea), Europako herrialdeen buruan dago EAE bide-segurtasunaren alorrean; zehazki, milioi bat biztanleko errepidean heriotza gutxien (30 heriotza) izan dituen herrialdea da, EB-27ren batez bestekotik (70) eta Espainiako estatuaren batez bestekotik (59) urrun.



### 3.4 grafikoa. Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2009an



Iturria: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011. Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza; Eustat.

Lurraldeka egindako azterketaren arabera<sup>15</sup>, 2010ean, Araban izan da biktimadun istripu guztien %11,4 eta EAEko biktimen %12,7. Kaltegarritasun-mailari begira, Araban izan dira zirkulazio-istripuan hildakoen %19,2 eta larri zauritutakoen %17,1; kopuru horiek agerian uzten dute Arabako errepideetan istripuak larriagoak izan direla, EAEko gainerako lurraldeetan baino.

<sup>15</sup> Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak hartu dira kontuan.

Bizkaian, bestalde, EAEko istripuen %49,3 gertatu da, eta guztira egon diren biktimen %50,3 lurralde horretan bildu da. Hala ere, hildakoen kopurua EAEko guztizkoaren %42,3 da, eta larri zauritutakoena %36; beraz, gertatu diren istripuen batez besteko larritasuna txikiagoa da, beste lurralde batzuetakoen aldean.

**3.1 taula. Ertzaintzak 2010ean erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera**

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Araba	290	11,4	462	12,7	10	19,2	56	17,1	396	12,1
Bizkaia	1.254	49,3	1.836	50,3	22	42,3	118	36,0	1.696	51,9
Gipuzkoa	999	39,3	1.351	37,0	20	38,5	154	47,0	1.177	36,0
<b>EAE, guztira</b>	<b>2.543</b>	<b>100,0</b>	<b>3.649</b>	<b>100,0</b>	<b>52</b>	<b>100,0</b>	<b>328</b>	<b>100,0</b>	<b>3.269</b>	<b>100,0</b>

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak

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

Azkenik, Gipuzkoan izan da 2010ean gertatutako istripuen %39,3 eta biktimen %37. Kaltegarritasun-mailari erreparatuz gero, hildako guztien %38,5 eta larri zauritutakoen %47 izan dira lurralde horretan.

Hildakoak eragin dituzten istripu gehienak errepide hauetan gertatu dira: Araban, A-625, N-102 eta N-240 errepideetan; Bizkaian, N-634, A-8, AP-8 eta BI-212 errepideetan; eta, Gipuzkoan, N-634, A-8, N-1 eta GI-213 errepideetan.

Amaitzeko, EAEko 2010-2014 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan jasotakoaren arabera, asko dago hobetzeko oraindik, bide-segurtasunari loturiko honako arlo hauetan:

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

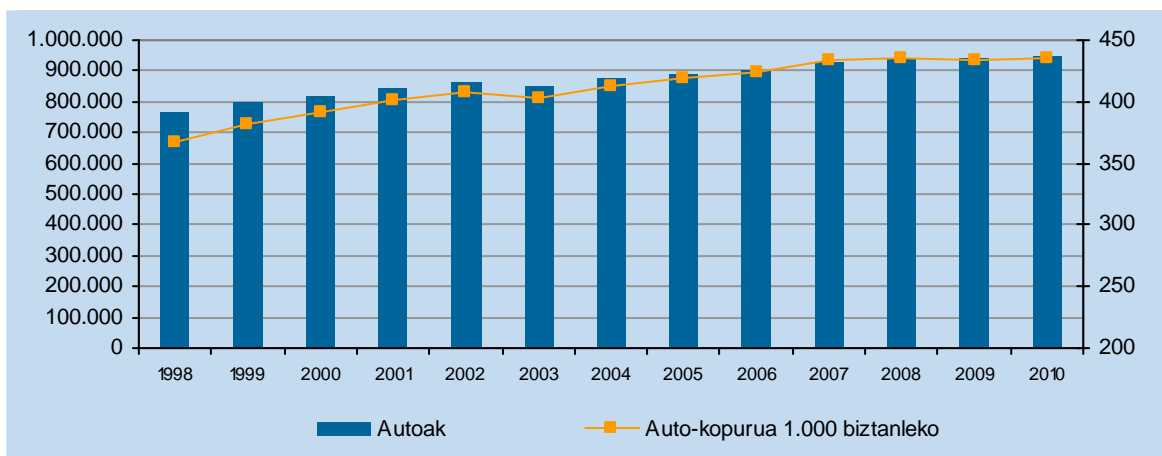
### 3.1.2. Bideko pilaketak

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenean jaso bezala, *EAEko garraioaren kanpokoak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea* txostenaren arabera, bideko pilaketek (hiri barnekoak, hirien artekoak eta gorabeherak) 280,8 milioi euroko kostua izan dute

2008an, 2004an (264,3 milioi euro) baino handiagoa; igoera horren arrazoia da aipatutako hiru osagaiek gora egin dutela.

Bideko pilaketak hiriguneetan sortzen dira, funtsean (biztanlegune handietarako sarbideak barne), eta ibilgailu pribatu bidezko mugikortasun-eskariak izan duen gorakadak eragin handia du. Horri lotuta, aipatzekoa da motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela azken urteetan, nahiz eta 2003an eta 2009an joera hori pixka bat gelditu den. Zehazki, 2010ean 436 ibilgailu egon dira 1.000 biztanleko (2009an 434 egon ziren). Hain zuzen ere, zenbat eta handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo dira errepideetan eta, beraz, orduan eta handiagoak izango dira pilaketa-arazoak.

### 3.5 grafikoa. Autoen parkea eta motorizazioa, 1998 eta 2010 artean



(Auto-kopurua 1.000 biztanleko)

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

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak<sup>16</sup> adierazten duenez, 2008an 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etxeen ia %5en hiru ibilgailu edo gehiago zeuden. Horrek erakusten du EAEko familiek asko erabiltzen dutela garraio pribatua mugitzeko, eta horrek eragin negatiboa du bideko pilaketetan.

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan egindakoaren ildotik, bideko pilaketak aztertuko ditugu orain labur-labur, *Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan* argitalpeneko informazioan (Bizkaiko Foru Aldundiak egina) eta Gipuzkoako Foru Aldundiak emandako informazioan oinarrituta.

Bizkaiari buruzko informazioari dagokionez, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sarea kontrolatzeko zenbait gunetan eman den zerbitzu-mailaren arabera urtean banatu diren orduak hartu dira kon-

<sup>16</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Ingurumena-Familia\\_inkesta/temas.html#axzz1vi0rBGq](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familia_inkesta/temas.html#axzz1vi0rBGq)

tuan azterketa egiteko<sup>17</sup>. Zerbitzu-maila A-tik F-ra bitartean sailkatu dugu: A-k ona adierazten du, eta F-k, berriz, pilaketa askokoa. Azterketa honetarako, E mailatik gora, errepidean pilaketak dau-dela ulertuko dugu.

Zerbitzu-maila bakoitzari Bizkaian aztertutako errepideek urtean funtzionamenduan eman dituzten orduak gehituta, eta haien banaketa horizontala aztertuta, ikus daiteke 2010ean haietako %1,55 E mailan sailkatutako zerbitzu-mailan egon dela, eta %0,3, berriz, F mailan. Beraz, urte osoan mar-txan egon diren ordu guztien %1,85en pilaketak egon dira.

**3.2 taula. 2010ean funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera**

Gunea		Zerbitzu-maila						Orduak, guztira	
		Errepi-dea	A	B	C	D	E		F
21a1	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (BI-S)	A-8	4.385	1.938	2.111	324		1	8.759
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	4.027	1.597	2.815	320		1	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.500	1.346	2.209	1.496	184	26	8.761
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.757	1.340	2.022	1.316	275	49	8.759
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	3.829	1.978	2.169	783		1	8.760
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.386	883	1.335	2.594	323	39	8.560
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	5.447	1.769	1.157	386		1	8.760
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	5.348	1.998	1.094	316	3	1	8.760
180a1	Portugalete G. - Santurtzi G. (BI-S)	A-8	3.431	1.074	2.074	1.656	440	84	8.759
180a2	Portugalete G. - Santurtzi G. (S-BI)	A-8	3.464	1.292	1.962	1.702	261	79	8.760
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	3.817	3.065	1.711	164		2	8.759
<b>Orduak, guztira</b>			<b>44.391</b>	<b>18.280</b>	<b>20.659</b>	<b>11.057</b>	<b>1.486</b>	<b>284</b>	<b>96.157</b>
<b>Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan</b>			<b>46,17</b>	<b>19,01</b>	<b>21,48</b>	<b>11,50</b>	<b>1,55</b>	<b>0,30</b>	<b>100,00</b>
<b>E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan</b>			--	--	--	--	<b>1,85</b>	--	--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Aurre-aurreko urteekin alderatuta, ezaugarri horren bilakaera negatiboa izan da; izan ere, oro har, pilaketa gehiago izan da, aurreko urteetako datuen aldean (%1,85, 2010ean; %0,69, 2009an; %1,73, 2008an; eta %1,46, 2007an). Nolanahi ere, kontuan izan behar da 2010ean izandako pila-keten maila askoz txikiagoa dela hamarkada hasierako pilaketak baino (%3,36, 2003an; eta %3,08, 2004an).

**3.3 taula. Eguneko pilaketen bilakaera**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	3,08	0,57	1,53	1,46	1,73	0,69	1,85

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

<sup>17</sup> Metodologiari buruz gehiago jakiteko, ikus: [http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&Idioma=EU](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=EU)[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia\\_2010.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2010/AforosBizkaia_2010.pdf)





Gipuzkoari buruzko informazioari dagokionez, bide-sareko zenbait tartetan batez beste erabilitako abiadurak hartzen ditu oinarriztat azterketak; auto higikorren metodoaren bidez lortu dira abiadura horiek, eta zenbat eta txikiagoa izan batez besteko abiadura, orduan eta pilaketa handiagoak daudela uler daiteke. Erabilitako metodo horretan, neurtzeko autoa edo auto higikorra aztertutako tartetan ibiltzen da, eta daraman abiadura honako hau da: auto higikorrak aurreratzen dituen ibilgailuen kopurua auto higikorra bera aurreratzen dutenenaren berdina izateko modukoa<sup>18</sup>.

Gipuzkoako interes nagusiko sarean, ikus daiteke 2010ean aurreko urtean baino baxuagoa izan dela batez besteko abiadura (pilaketa gehiago dauden seinale) A-15 eta N-121-A errepideetan, eta AP-1, AP-8, N-1 eta N-634 errepideetako zenbait tartetan. Hala ere, kontuan izan behar da azken errepide horietako (AP-1, AP-8, N-1 eta N-634) beste tarte batzuetan batez besteko abiadura handiagoa izan dela (pilaketa gutxiago dauden seinale).

3.4 taula. Batez besteko abiaduraren bilakaera interes nagusiko sarean (kilometroak orduko)

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2009	2010
A-15	139,8	156,6	16,8	84	79
AP-1	114,3	133,0	18,8	110	115
	133,0	146,2	13,2	114	110
AP-8	0,0	7,4	7,4	99	93
	7,4	15,5	8,1	93	94
	15,5	25,5	10,0	79	94
	25,5	38,2	12,7	96	105
	38,2	54,6	16,4	104	102
	54,6	69,7	15,1	102	101
N-121-A	69,7	74,9	5,2	100	96
	68,5	75,1	6,6	76	73
N-1	405,3	416,0	10,7	68	67
	416,0	436,8	20,8	97	95
	436,8	447,7	10,9	86	93
	447,7	457,2	9,5	70	75
	464,5	481,5	17,0	54	58
N-634	0,0	4,0	4,0	58	57
	4,0	19,1	15,1	51	51
	19,1	29,9	10,8	54	56
	29,9	44,3	14,4	54	54
	44,3	57,8	13,5	60	61
	57,8	66,0	8,2	56	53
N-I-A	0,0	2,3	2,3	77	--
N-638	0,0	2,5	2,5	48	--

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia.

Gipuzkoako oinarrizko sareari dagokionez, ikus daiteke aurreko urtean baino baxuagoa izan dela batez besteko abiadura (pilaketa gehiago dauden seinale) GI-638 errepidean eta GI-131, GI-627, GI-631 eta GI-632 errepideetako tarte batzuetan. Hala ere, errepide horietako beste tarte batzuetan batez besteko abiadura handitu da (pilaketa gutxiago dauden seinale).

<sup>18</sup> Metodologiari buruz gehiago jakiteko, ikus: [www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf](http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf)

3.5 taula. Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarrizko sarean (kilometroak orduko)

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2009	2010
GI-131	0,0	3,8	3,8	42	45
	3,8	12,5	8,7	80	67
GI-627	18,0	27,2	9,2	53	49
	27,2	36,0	8,8	64	64
	36,0	44,5	8,5	60	62
GI-631	44,5	56,3	11,8	70	74
	0,0	3,8	3,8	67	66
	3,8	13,6	9,8	61	63
GI-632	13,6	19,1	5,5	49	45
	19,1	34,5	15,5	55	51
	0,0	5,2	5,2	98	93
GI-638	5,2	11,2	6,0	90	93
	11,2	22,1	10,9	48	48
	22,1	24,6	2,5	64	63
	29,8	35,2	5,4	78	71
GI-11*	0,0	4,7	4,7	42	41
	4,7	7,9	3,2	55	53
GI-20	0,0	2,3	2,3	--	74
	0,0	5,5	5,5	--	101
	5,5	7,2	1,7	--	81
	7,2	11,0	3,8	--	85
GI-636	11,0	15,7	4,7	--	99
	0,0	17,2	17,2	--	61

\* Garai bateko N-1-A errepidea.

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia.

Europako Batzordearen *Garraioa 2050*<sup>19</sup> estrategia globalaren arabera, pilaketek urtero barne-produktu gordinaren %1 inguruko kostua dakarkite Europari, eta horrek kezka handia eragiten du. Gainera, aurreikuspenen arabera, salgaien garraio-jarduerak %40 inguru gehiago izango dira 2030ean, 2005eko datuen aldean (eta, gutxienez, %80 gehiago 2050ean). Bidaiarien garraioa ere %34 gehituko dela aurreikusi da (%51, 2050ean).

### 3.1.3. Ingurumena

#### a) Zarata

Aipatzekoa da garraio-jarduerak sortzen duen kutsadura akustikoak eragin negatiboa duela biztanleen osasunean eta bizi-kalitatean, eta gero eta gehiago dira zarata jasaten duten pertsonak. Sortzen dituen ondorio negatiboen artean azpimarragarrienak hauek dira: interferentziak loan, ahozko komunikazioan eta eguneroko jardueran, bai eta ondorio psikologiko eta fisiologiko kaltegarriak ere.

<sup>19</sup> *Garraioa 2050* MEMO:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=PDF&aged=1&language=ES&guiLanguage=en>



Aipatutako EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea txostenaren arabera, 2008an 158,6 milioi eurokoak izan dira zaratagatiko kostuak (autoek, motozikletek, autobusek, furgonetek, kamioiek eta bidaiarien nahiz salgaien trenek sortuak), 2004rako kalkulaturakoak (149 milioi euro) baino gehiago. Errepidearekin lotutako osagaia izan da gorakada horren sortzailea (trenbidearekin lotutako zaratagatiko kostuak ez dira aldatu).

Zarata sortzen duten eragileen artean kamioiak azpimarratu behar dira, zaratagatiko kostuen %51,3 sortzen baitute. Kamioien ondoren, distantzia batera, autoak (guztizkoaren %26,1) eta furgonetak (guztizkoaren %14,4) daude.

Gainerako eremu geografikoetan gertatzen den bezala, garraioak sortutako kutsadura akustikoaren eragin handiena duten guneak hiri-eremuak (ibilgailu gehiago pilotzen direlako, nagusiki) eta garraio-azpiegitura handien ondoko eremuak dira.

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestaren<sup>20</sup> arabera, EAEko etxebizitzaren %11,9k lur-garraioarekin lotutako zarata-arazoak zituen 2008an; arazoa zertxobait handigoa zen Gipuzkoan (etxebizitzaren %13,2), Bizkaian eta Araban baino (etxebizitzaren %11,9 eta %9,4, hurrenez hurren).

#### Zarata

- 2008an garraioak sortutako ingurune-zaratak EAEn eragin dituen galerak 158,6 milioi eurokoak dira, garraio-jarduerak eragindako kostu guztien %9,3. Kostuaren %97,6 errepide-garraioak sortu du, eta gainerako %2,4a trenbide-garraioak. EAEko errepideetan dabilzan kamioiak dira kostu horren eragile nagusiak (%51,3).
- EAEko etxebizitzaren %11,9k lur-garraioarekin lotutako zarata-arazoak ditu.
- Hiriguneetan, kutsadura akustikoaren eragile nagusia ibilgailuen zirkulazioa da.

#### b) Klima-aldaketa

Gaur egungo gizartearen ingurumen-arazo larriena klima-aldaketa da, bai izan ditzakeen ondorio-eragatik, bai fenomenoak azkar hedatzen ari delako, bai eta munduko biztanleen eguneroko bizitzan eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan zuzeneko eragina izan dezakeelako ere. Hori dela eta, klima-aldaketaren aurka borrokatzeko alde anitzeko erantzun bat behar da, eta herrialde guztiek hartu behar dute parte erantzun horretan, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko eta Kyotoko Protokoloko aldean urteko bileren bidez.

<sup>20</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, jo hona:

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Ingurumena-Familiak\\_inkesta/temas.html#axzz1vi0rBGq](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html#axzz1vi0rBGq)



Testuinguru horretan, nabarmentzekoa da 2010. urtearen amaieran Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldeek Cancunen egin duten hamaseigarren batzarra, eta Kyotoko Protokoloko aldeek bilera gisa egin duten seigarren batzarra.

Bilera horietan lortu da zenbait erabaki orekatu hartzea, eta erabaki horiek Cancungo akordioak izango dira. Bi prozesuetako erabakiak hartu dira barnean, eta aztertutako negoziazio-bloke guztietarako aurrerapenak jaso dira: arintzea, baso-soiltzeak eta basoak andeatzeak eragindako igorpenak murriztea, egokitzea, teknologia eta finantzaketa. Beraz, urrats historiko bat egin da, hain zuzen, oinarri sendoa sortu baita, gero, horren gainean, datozen hiletan nazioarteko klima-araubidea eraikitzeko. Araubide horrek herrialde guztiak hartuko ditu aintzat, eta gaur egungo arkitektura indartuko du, beharrezko den eraldaketa-agenda sustatzea xede.

#### Berotegi-efektuko gasen igorpenak

- 2009an, garraio-sektoreko CO<sub>2</sub> igorpenak %7,5 murriztu ziren 2008koen aldean, eta EAEko igorpen guztien %23,3 egin zuten.
- Garraio-sektoreko igorpenen %96 inguru errepide-garraioari loturik dago. Igorpenen %60 inguru autoek sortzen dute, eta ia gainerako %40a salgaien garraioak.
- Kalkuluen arabera, 2008an, 62,1 milioi euroko kostua sortu zuen EAEko garraioaren igorpenen ondoriozko klima-aldaketak epe motzera —Kyotoren helburua—, eta 165,7 milioi eurokoa epe luzera —Kyotoren osteko helburuak— (58,9 eta 157,1 milioi euro 2004an, hurrenez hurren); zenbateko horiek garraio-jarduerak urte horretan sortutako kostu guztien %3,7 eta %9,7 dira.

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

- Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia (2002-2020). Bost helburu ditu, eta haietako bat klima-aldaketaren eragina mugatzea da.
- II. Ingurumen Esparru Programa (2007-2010). Klima-aldaketaren eragina mugatzea du berriazko xede.
- Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana (2008-2012). Eusko Jaurlaritzak klimaren arloan dituen helburuak finkatu dira plan horretan, eta helburu horiek betetzeko programak eta jarduerak azaldu dira.
- EAEko Energia Estrategia (3E2010). Energia-plangintzarako erreferentzia nagusia da.

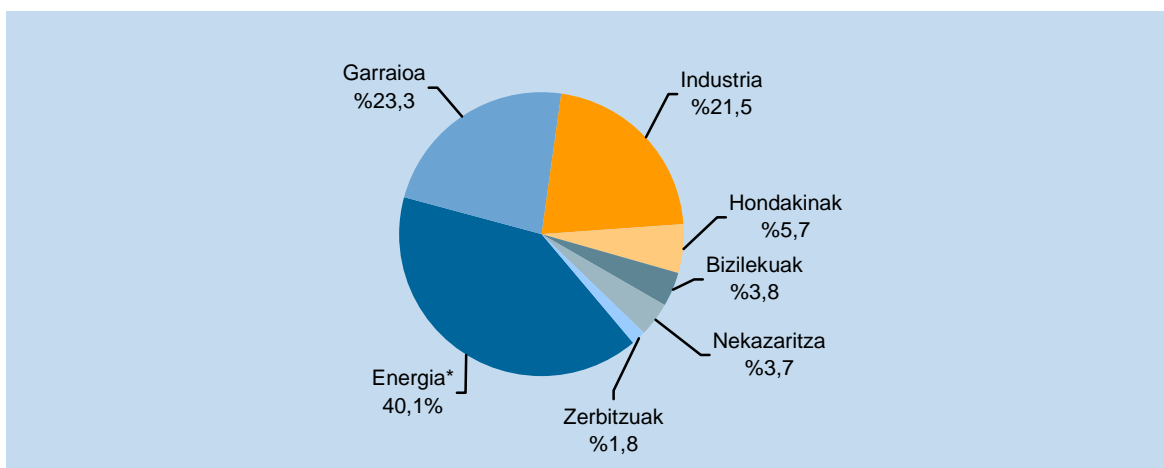
EAEko datuak hartzen baditugu, eta kontuan izanik txosten hau egin den egunean oraindik ez dagoela 2010eko informaziorik, nabarmentzekoa da 2009an berotegi-efektuko gasen (BEG) gutxiago igorpenak<sup>21</sup> 22,6 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokide izan direla, aurreko urtean baino %10,4 gutxiago. Beherakada hori jarduera ekonomikoak murriztu izanak eragin du nabarmen. Hala ere, igorpenak gehiago murriztu dira barne-produktu gordina baino (-%10,4 igorpenak, -%3,9 barne-produktu gordina), eta horrek erakusten du mantendu egin dela ondasunen eta zerbitzuen ekoizpena eta

<sup>21</sup> Inportatutako elektrizitateari loturikoak barne.

berotegi-efektuko gasen igorpenak banantzeko joera, 2002an hasia. Ekoizpen-unitate bakoitzeko gas gutxiago igortzen da.

Hortaz, Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizea +%6 da, oinarritzat hartzen den urtea kontuan hartuta<sup>22</sup>, eta 2008–2012 aldirako Klima Aldaketaren aurkako Euskal Planean ezarritako helburua, berriz, +%14.

### 3.6 grafikoa. BEGen zuzeneko igorpenak EAEn, sektorearen arabera. 2009 (%)



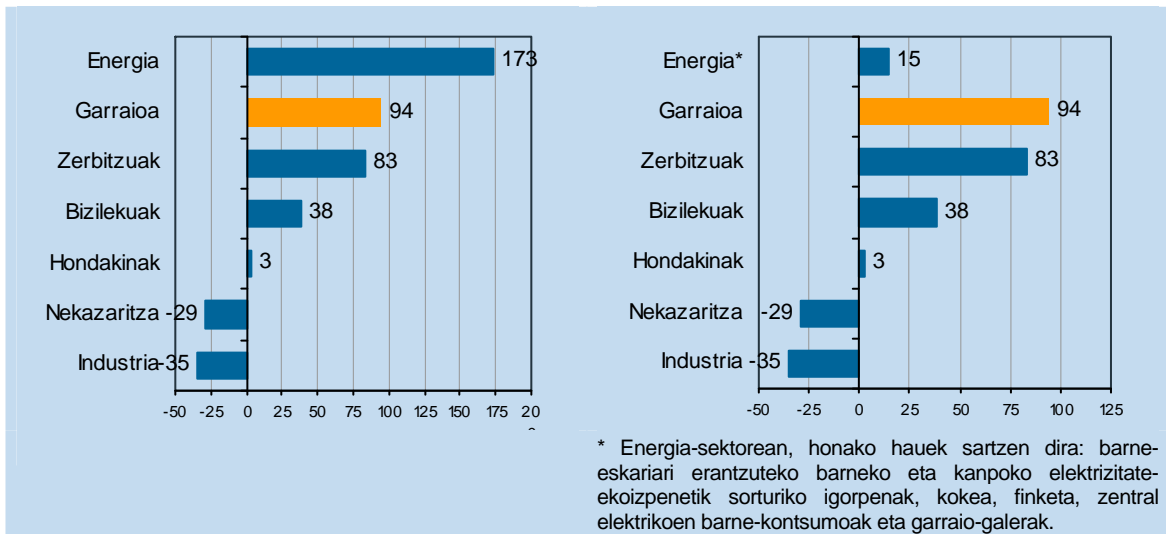
\* Energia-sektorean, honako hauek sartzen dira: barne-eskariari erantzuteko barneko eta kanpoko elektrizitate-ekoizpenetik sorturiko igorpenak, kokea, finketa, zentral elektrikoaren barne-kontsumoak eta garraio-galerak.

Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2009. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

Gas gehien igortzen duten sektoreei erreparatuz, energia-sektoreak igorri du, oraingoan ere, berotegi-efektuko gas gehien, %40,1 (energia-sektorearen barruan sartzen dira barne-eskariari erantzuteko barneko eta kanpoko elektrizitate-ekoizpenetik sorturiko igorpenak, kokea, finketa, zentral elektrikoaren barne-kontsumoak eta garraio-galerak), eta garraioa dago zerrenda horretan bigarren (igorpenen %23,3). Zehazki, 2009an, garraio-sektoreak 5,3 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokide igorri ditu, 2008an baino %7,5 gutxiago.

<sup>22</sup> Kyotoko Protokoloaren arabera, oinarritzat hartzen dira 1990eko CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O eta CH<sub>4</sub> gasen igorpenak eta 1995eko SF<sub>6</sub>, HFC eta PFC gasenak.

### 3.7 grafikoa. BEG igorpenen bilakaera EAEn, sektorearen arabera, 1990 eta 2009 artean (%)

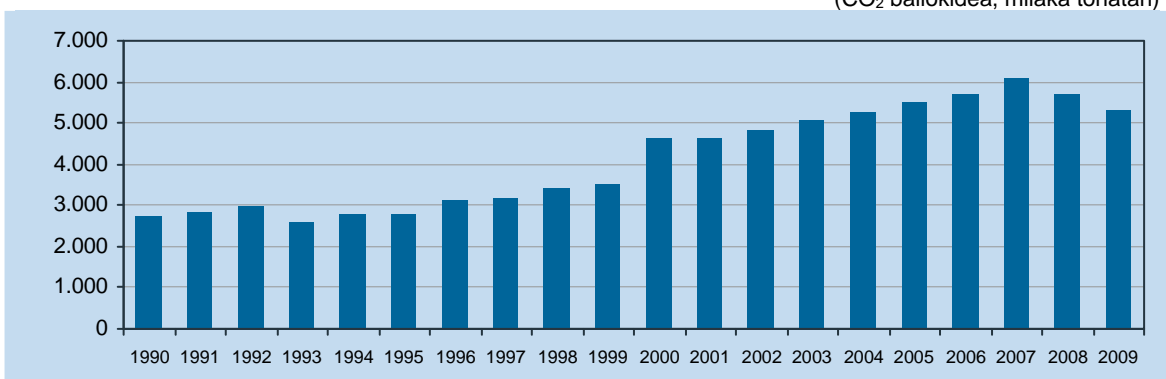


Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2009. Ingu-  
rumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

Oinarritzat hartzen den urtea kontuan hartuta, garraioak eragindako igorpenak %94 igo dira. Bal-  
din inportatutako elektrizitateetik sorturiko igorpenak energia-sektoretik kanpo uzten baditugu (iriz-  
pide horri jarraitu zen EAEko Garraioaren Panoramikari buruzko aurreko txostenetan), garraio-  
sektorea bigarren postuan dago igorpenen igoeraren zerrendan; energia-sektoreak izan du igoera-  
rik handiena (%173). Aldiz, inportatutako elektrizitateetik sorturiko igorpenak energia-sektorean  
sartzen baditugu, garraio-sektoreak izan du igorpenen igoera handiena (%94), kasu horretan,  
energia-sektoreko igorpenen gehikuntza askoz txikiagoa baita (%15), besteak beste, EAEk gero  
eta mendetasun txikiagoa duelako kanpoko energiekin.

### 3.8 grafikoa. Garraio-sektoreko BEG igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2009 artean

(CO<sub>2</sub> baliokidea, milaka tonatan)



Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2009. Ingu-  
rumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.



Azken urteetan, honako jarduera hauek egin dira garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko: ibilgailu industrial arinen eta autoen gaineko zergak, haiek isurtzen dituzten CO<sub>2</sub> igorpenen arabera modulatzeari, ibilgailu elektrikoetarako laguntzak ematea eta bioerregaien erabilera hedatzea.

Matrikulazioak igorritako CO<sub>2</sub>-aren arabera aztertzen baditugu, ikus dezakegu gutxien kutsatzen duten ibilgailuek gorantz egin dutela; izan ere, matrikulazioek oro har beherantz egin badute edo egonkortu badira ere (2010eko urte arteko aldakuntza-tasa %2,8 izan da Araban, -%12,4 Bizkaian, -%12,6 Gipuzkoan eta %3,1 Espainiako estatuan), egindako kilometro bakoitzeko 160 gramo CO<sub>2</sub> baino gutxiago igortzen duten ibilgailuen matrikulazioek batez bestekoa baino gehiago egin dute gora, edo egindako kilometro bakoitzeko 160 gramo CO<sub>2</sub> edo gehiago igortzen duten ibilgailuen matrikulazioek izandako beherakada baino beherakada txikiagoa izan dute.

3.6 taula. Matrikulazioak<sup>1</sup>, igorritako CO<sub>2</sub>-aren arabera

	CO <sub>2</sub> emisioak	2007	2008	2009	2010	Urte arteko aldakuntza	
						2009	2010
Araba	<=120	834	1.544	2.303	2.448	49,2	6,3
	>120<160	5.998	6.041	5.106	5.424	-15,5	6,2
	>=160<200	3.504	1.844	1.167	960	-36,7	-17,7
	>=200	1.006	456	262	259	-42,5	-1,1
	Gainerakoak	14	16	12	10	-25,0	-16,7
	<b>Guztira</b>	<b>11.356</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>-10,6</b>	<b>2,8</b>
Bizkaia	<=120	2.197	2.853	6.169	5.181	116,2	-16,0
	>120<160	14.994	11.271	11.773	11.053	4,5	-6,1
	>=160<200	8.883	5.350	3.658	2.827	-31,6	-22,7
	>=200	2.600	1.386	934	659	-32,6	-29,4
	Gainerakoak	40	40	15	40	-62,5	166,7
	<b>Guztira</b>	<b>28.714</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>7,9</b>	<b>-12,4</b>
Gipuzkoa	<=120	1.223	1.691	3.207	2.886	89,7	-10,0
	>120<160	8.973	6.797	6.761	6.090	-0,5	-9,9
	>=160<200	5.407	3.238	2.107	1.601	-34,9	-24,0
	>=200	1.756	760	514	393	-32,4	-23,5
	Gainerakoak	10	41	23	52	-43,9	126,1
	<b>Guztira</b>	<b>17.369</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>0,7</b>	<b>-12,6</b>
EAE	<=120	4.254	6.088	11.679	10.515	91,8	-10,0
	>120<160	29.965	24.109	23.640	22.567	-1,9	-4,5
	>=160<200	17.794	10.432	6.932	5.388	-33,6	-22,3
	>=200	5.362	2.602	1.710	1.311	-34,3	-23,3
	Gainerakoak	64	97	50	102	-48,5	104,0
	<b>Guztira</b>	<b>57.439</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>1,6</b>	<b>-9,4</b>
Espainiako estatua	<=120	179.482	226.591	279.974	320.120	23,6	14,3
	>120<160	868.004	639.080	493.786	516.384	-22,7	4,6
	>=160<200	419.005	229.082	138.246	112.536	-39,7	-18,6
	>=200	145.798	64.355	39.840	31.433	-38,1	-21,1
	Gainerakoak	2.546	2.068	926	1.542	-55,2	66,5
	<b>Guztira</b>	<b>1.614.835</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>-17,9</b>	<b>3,1</b>

<sup>1</sup> Autoak eta lur orotako ibilgailuak.

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

Bestalde, matrikulazioak erregai-motaren arabera aztertzen baditugu, ikus dezakegu gero eta diesel ibilgailu gehiago dagoela (matrikulatu diren ibilgailuen %70 baino gehiago diesel ibilgailuak dira, bai hiru lurralde historikoetan, bai Espainiako estatu osoan) eta, horren barruan, hibridoak gero eta gehiago dira, bai eta elektrikoak ere (neurri txikiagoan, baina), eta horrek CO<sub>2</sub> igorpenak gutxitzen laguntzen du. Hala ere, mota horretako oso ibilgailu gutxi dago, oraindik. Hain zuzen, ibilgailu hibridoak matrikulazioek izan dute igoera erlatiborik handiena urteko urtera, Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan.

3.7 taula. Matrikulazioak<sup>1</sup>, erregai-motaren arabera

	Erregai-mota	2007	2008	2009	2010	Urte arteko aldakuntza	
						2009	2010
<b>Araba</b>	Gasolina	3.368	2.587	2.345	2.381	-9,4	1,5
	Diesela	7.968	7.285	6.461	6.637	-11,3	2,7
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	0	2	--	--
	Ibilgailu hibridoak	20	29	44	81	51,7	84,1
	<b>Guztira</b>	<b>11.356</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>-10,6</b>	<b>2,8</b>
<b>Bizkaia</b>	Gasolina	8.346	6.893	6.557	5.272	-4,9	-19,6
	Diesela	20.311	13.892	15.848	14.248	14,1	-10,1
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	0	3	--	--
	Ibilgailu hibridoak	57	115	144	237	25,2	64,6
	<b>Guztira</b>	<b>28.714</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>7,9</b>	<b>-12,4</b>
<b>Gipuzkoa</b>	Gasolina	5.053	3.870	3.783	2.804	-2,2	-25,9
	Diesela	12.292	8.632	8.766	8.099	1,6	-7,6
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	0	5	--	--
	Ibilgailu hibridoak	24	25	63	114	152,0	81,0
	<b>Guztira</b>	<b>17.369</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>0,7</b>	<b>-12,6</b>
<b>EAE</b>	Gasolina	16.767	13.350	12.685	10.457	-5,0	-17,6
	Diesela	40.571	29.809	31.075	28.984	4,2	-6,7
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	0	10	--	--
	Ibilgailu hibridoak	101	169	251	432	48,5	72,1
	<b>Guztira</b>	<b>57.439</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>1,6</b>	<b>-9,4</b>
<b>Espainiako estata</b>	Gasolina	468.051	352.787	279.352	279.574	-20,8	0,1
	Diesela	1.144.250	804.500	668.022	693.906	-17,0	3,9
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	1	69	--	6.800,0
	Ibilgailu hibridoak	2.534	3.889	5.397	8.466	38,8	56,9
	<b>Guztira</b>	<b>1.614.835</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>-17,9</b>	<b>3,1</b>

<sup>1</sup> Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

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

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

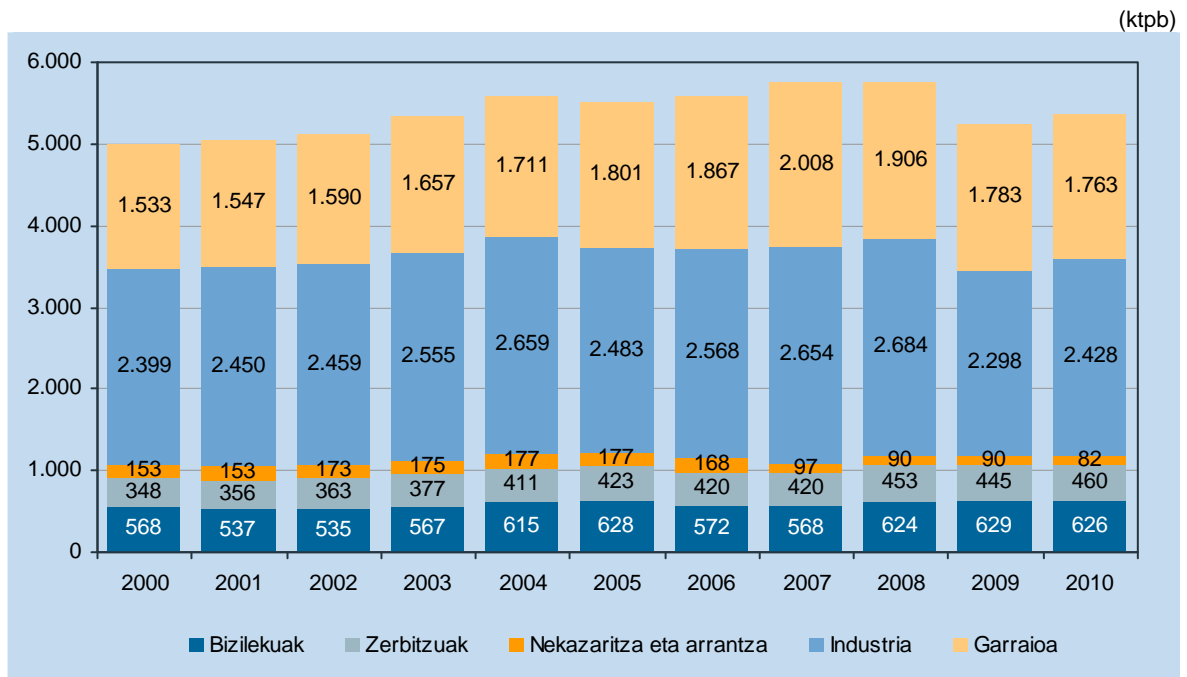
### c) Energia-kontsumoa

2010ean, oro har, azken energiaren 5.360 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu dira EAEn; horrek esan nahi du %7,2ko igoera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mai-



larekin alderatuta. Denbora-tarte berean, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energiaren guztizko kontsumoa (%15), batez ere errepideko mugikortasun-eskaria igo delako.

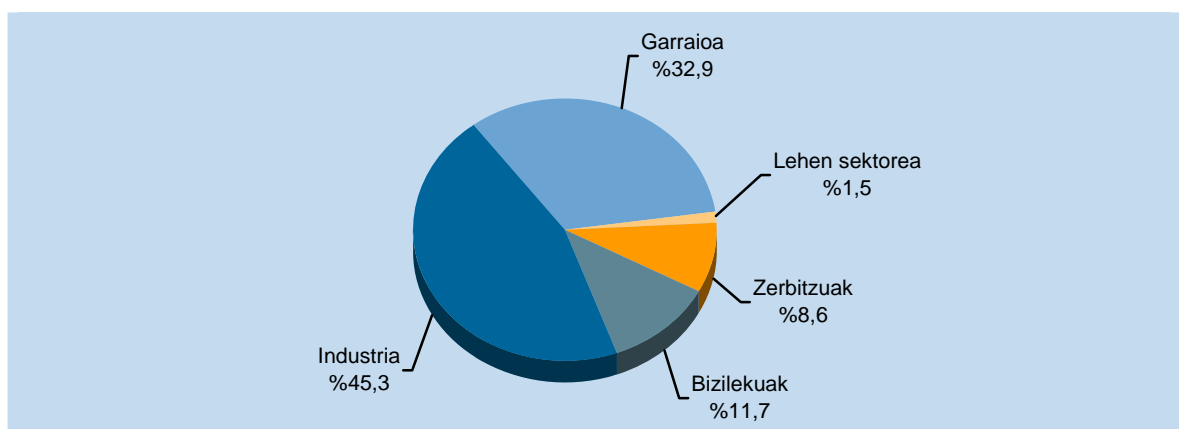
**3.9 grafikoa. Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera, 2000 eta 2010 artean**



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea

Zehazki, garraio-sektoreak 1.763 ktpb energia kontsumitu du 2010ean, 2009an baino %1,1 gutxiago, jarduera ekonomiko ahula izan delako (BPG %0,3 baino ez da igo 2010ean). Kontsumo hori EAEko energia-kontsumo osoaren %32,9 da; industria-sektoreak (%45,3) bakarrik gaintzen du partaidetza hori.

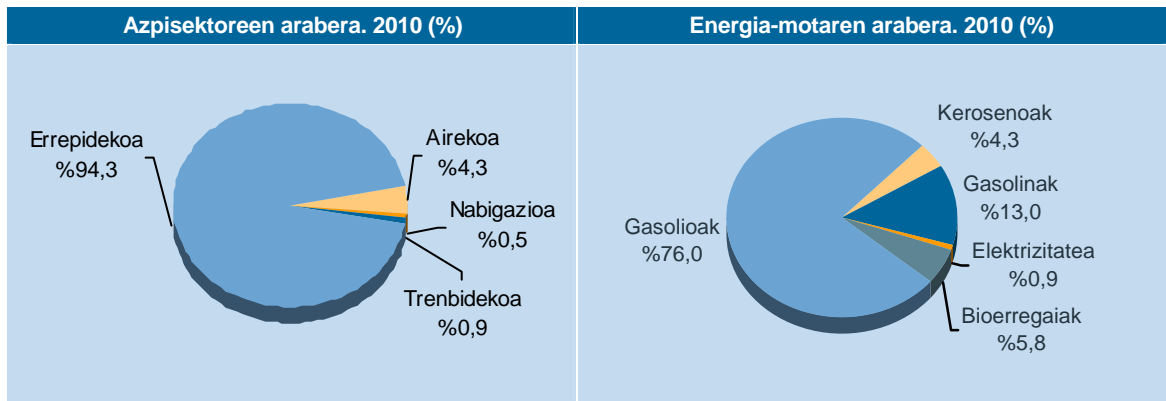
**3.10 grafikoa. EAEko energia-kontsumoaren banaketa 2010ean, sektorearen arabera, ehunekotan**



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea

Sakonago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide-garraioa (publikoa eta pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzailearik handiena, guztizkoaren %94,3 hartzen baitu (%91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina askoz kontsumo txikiagoa egin du, sektoreko energia-kontsumo osoaren %4,3 hartzen baitu. Trenbide- eta itsas garraioak, biek batera, gainerako %1,5a baino ez dute hartzen.

### 3.11 grafikoa. Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea

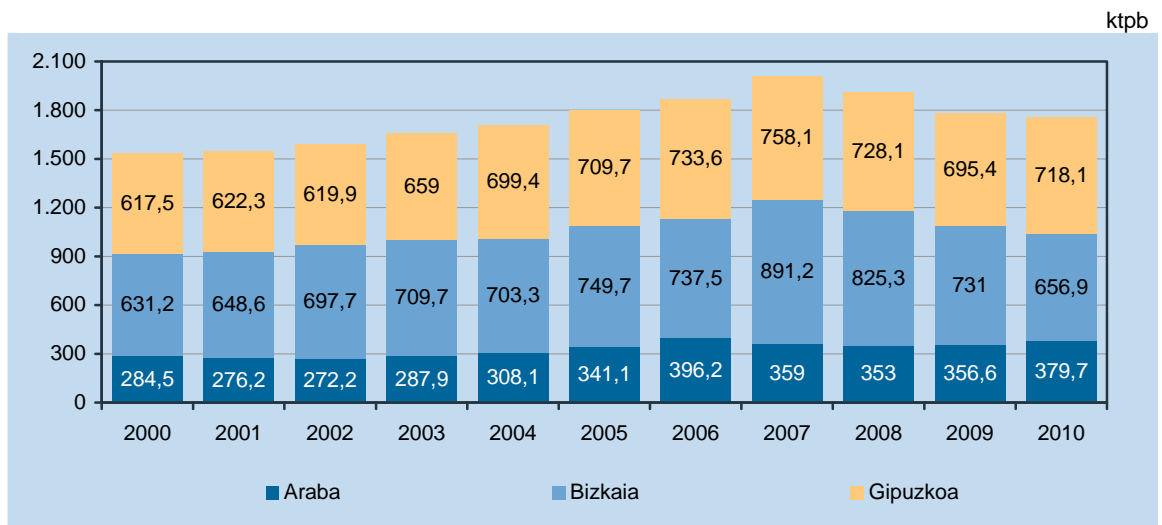
Garraio-jardueren ondorioz kontsumitutako energia-tipologia aztertzen badugu, argi ikus daiteke petrolioaren produktuekiko dagoen mendekotasuna oso handia dela; izan ere, gasolio, gasolina eta kerosenoek hartzen dute sektoreko energia-kontsumoaren %93,3, eta bioerregaiak, berriz, %5,8. Sektorearen baitako energia-iturrien desoreka horrek CO<sub>2</sub> igorpen masiboa dakar, petrolioaren deribatuen errekuntzaz sortua; hori dela eta, berotegi-efektuko gas gehien igortzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

#### Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren %32,9 hartzen du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa %15 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoa (%7,2) halako bi baino gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostu osoaren %42,6 sortzen du, hau da, 2.192 milioi euroko kostua.

EAEko lurraldeei erreparatuz, Gipuzkoan, %16,3 hazi da sektorearen energia-kontsumoa 2000. urtetik hona, eta 2010ean guztizkoaren %40,9 hartu du. Bizkaian, berriz, %4,1 hazi da 2000-2010 aldian, eta sektoreko kontsumoaren %37,4 hartu du. Azkenik, Arabak %33,5 igo du kontsumoa 2000. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren %21,6 hartu du 2010ean.

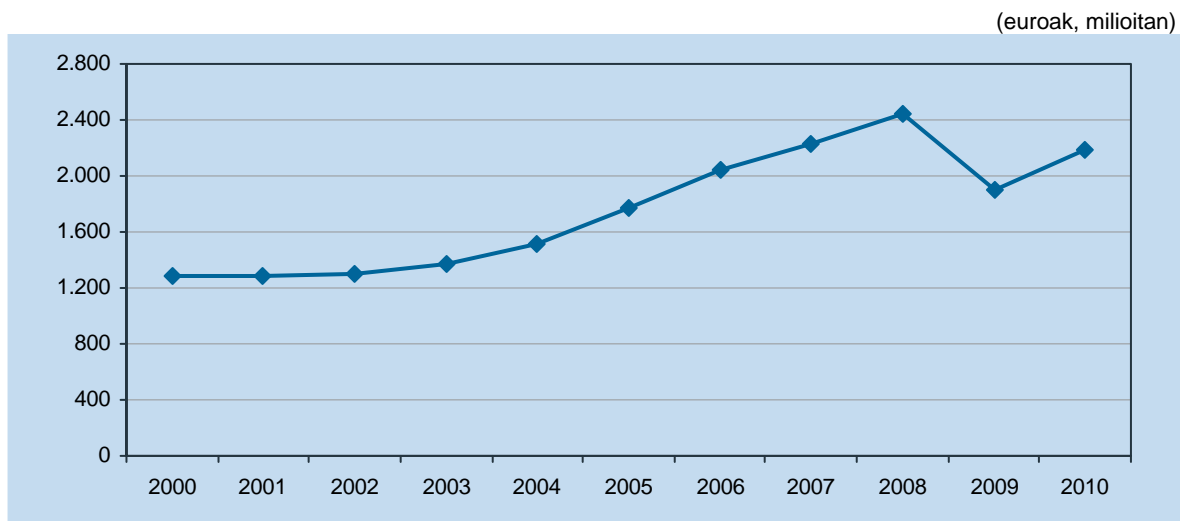
### 3.12 grafikoa. Energia-kontsumoa garraio-sektorean, 2000 eta 2010 artean, lurraldearen arabera



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, aipatzekoa da 2010ean garraioak sortutako energia-kostua 2.192 milioi eurokoa izan dela, aurreko urtean baino %15,8 gehiago. Hortaz, garraio-sektoreak EAeko energia-kostu osoaren %42,6 sortzen du.

### 3.13 grafikoa. Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2000 eta 2010 artean



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea

2010ean garraio-sektorean erabili den bioerregai-kantitatea 101,5 mila tona petrolio baliokidekoa izan da, aurreko urtean baino %66,6 gehiago. Nolanahi ere, Ingurumen Esparru Programan 2010erako ezarritako helburutik (177 ktpb) aski urrun dago oraindik.



Testuinguru horretan, aipatu behar da bioerregaiak erabiltzen dituztela Tuvisako autobus guztiek (86 autobusek biodiesel erabiltzen dute, %10 - %12 inguruko nahasteaz), Donostiako Tranbia Konpainiak (121 autobus biodieselarekin dabilta, gutxienez %30eko nahasteaz) eta Bilbobusekoek (152 autobusetako 64k %20ko nahasteaz erabiltzen dute biodiesel, eta gainerakoek %10eko nahasteaz).

Nabarmentzekoa da, 2010eko udaberrian, Donostiako Tranbia Konpainiak zortzi autobus berri jarri izana zirkulazioan, EEV teknologiarekin (ekologiaren aldetik hobetutako ibilgailuak). Autobus horien ezaugarri nagusia da isilagoak eta ekologikoagoak direla, eta autobus hibridoaren aurreko urratsa da (autobus hibridoa 2011n jarriko da martxan).

Bestalde, Ingurumen Esparru Programan jarritako helburua betetzen laguntzeko administrazio publikoek martxan jarri dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren "Hiri-mugikortasuneko planak" eta modu eraginkorrean gidatzeko profesionalentzako nahiz profesionalak ez direnentzako ikastaroak, EEEK (Energiaren Euskal Erakundea) eta IDAEk (Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundea) sustatuak. Era berean, garrantzitsua da CIC energi-GUNE ikerketa-zentroaren sorrera; zentro horrek, besteak beste, bioerregaien garapena du ikergai.

#### *d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk*

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



### Airearen kutsadura

- Kalkuluen arabera, 2008an airearen kutsadurak 478,6 milioi euroko galera ekonomikoa sortu du EAEn, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %28,1. Autoek eta kamioiek eragin dute kostu horren %77,9<sup>1</sup>.
- Azpimarratu behar da garraioak sortutako aire-kutsaduraren kostua murriztu egin dela (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), motordun ibilgailuen igorpenei buruzko legedia eta automobil-parkea berritzeari buruzko legedia zorroztearen ondorioz<sup>1</sup>.

### Lurzoruaren okupazioa

- Garraio-azpiegiturak okupatutako hiri-eremuak finkatuta daudenez, esan daiteke 2004tik 2008ra bitartean ez dela aldakuntza garrantzitsurik egon kostu horretan. Baliteke zirkulazioa arintzeko politikek kostu horiek murriztu izana, gero eta indartsuagoak baitira, baina, murrizketa hori zenbatekoa den kalkulatzeko oso zaila denez, esan daiteke lurzoruaren okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek ez dutela aldaketarik izan 2004tik hona (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an)<sup>1</sup>.
- EAE osoan, garraio eta komunikazio-azpiegiturak 9.355 hektareako azalera hartzen dute 2010ean, eta azalera horren zati handiena (7.022,5 hektarea) bide-sistemak hartzen du. EAEko sistema orokorrek hartzen duten lurzoru osoaren %37,8 da azalera hori<sup>2</sup>.

Iturria:

<sup>1</sup> EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

<sup>2</sup> EAEko sistema orokorren lurzoria, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila. Udalplana.

**3.8 taula. EAEko sistema orokorren lurzoria<sup>1</sup> (azalera, hektareatan), 2010ean**

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
Guztira	24.731,7	6.253,0	9.456,5	9.022,2
Ekipamendua	5.438,4	2.162,1	1.912,8	1.363,5
Eremu libreak	8.815,4	1.043,5	2.615,8	5.156,2
<b>Garraio- eta komunikazio-azpiegiturak</b>	<b>9.355,0</b>	<b>2.784,1</b>	<b>4.323,1</b>	<b>2.247,7</b>
- Bideak (zortasun-eremua kanpo utzita)	<b>7.022,5</b>	<b>2.230,3</b>	<b>2.959,0</b>	<b>1.833,2</b>
- Trenbideak (trenbideak, geltokiak barne)	<b>581,4</b>	<b>162,2</b>	<b>203,4</b>	<b>215,8</b>
- Aireportuak (jarduera ekonomikoetara loturiko aldea barne)	<b>916,4</b>	<b>391,6</b>	<b>486,5</b>	<b>38,3</b>
- Portuak (jarduera ekonomikoetara loturiko aldea barne)	<b>834,5</b>	<b>0,0</b>	<b>674,2</b>	<b>160,4</b>
Oinarrizko azpiegiturak	1.123,0	263,2	604,9	254,9

<sup>1</sup> Saillkapen hori lurzoruaren kalifikazioari dagokio.

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila. Udalplana.

**Natura eta paisaia**

- Kalkuluen arabera, 2008an garraio-jarduerak EAEn naturari eta paisaiari sortutako kalteengatikoko kostuak 66,2 milioi eurokoak dira, 2004an baino altuagoak, beraz (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzorua kutsaduraren eta iragazkortze/berritzearen artean<sup>1</sup>.
- Autoen zirkulazioak sortutako iragazkortze/berritze kostuak 2008ko kostu osoaren herena baino gehiago izan dira (%37,7, zehazki)<sup>1</sup>.
- EAEko azaleraren %45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboaren eraginpean zegoen 2004an; inpaktu horiek garraio eta energia-sektoreek sortzen dituzte batik bat<sup>2</sup>.

**Zeharkako ondorioak**

- Kalkuluen arabera, EAEn zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28,1 milioi eurokoak izan dira epe motzera (Kyotoren helburua), eta 74,8 milioi eurokoak epe luzean (Kyotoren osteko helburuak). Zeharkako ondorioak lirake garraio-ibilgailuak martxan egon aurreko eta ondorengo prozesuak, hala nola: energia eta erregaia 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 hurren<sup>1</sup>.
- 2008an, epe motzeko kostuaren %87,9 errepide-garraioak sortu zuen, eta gainerako %12,1a trenbide-garraioak<sup>1</sup>.

Iturria:

<sup>1</sup> EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

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

**3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK ETA ERRONKAK**

Europako Batzordeak Garraioaren Liburu Zuria argitaratuko du 2011n. Horren zain, garraio-jarduerak etorkizunean izango dituen joerak eta erronkak azalduko ditugu orain, Europako Batzordearen *Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz*<sup>23</sup> argitalpena oinarri hartuta.

Gogorarazi behar da, joera eta erronka horiek Europari buruzkoak badira ere, gure autonomia-erkidegorako balio dutela, ñabardura batzuk eginda, eskala geografikoa desberdina delako, besteak beste. Nolanahi ere, garraio-jarduerak etorkizunean EAEn izango duen garapenera asko hurbiltzen direla uste da.

<sup>23</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

[http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009\\_future\\_of\\_transport\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_es.pdf)

**Biztanleria zahartzea**

- Kalkuluen arabera, 2060an, Europako biztanleen batez besteko adina gaur egungoa baino zazpi urte gehiagokoa izango da, eta 65 urteko edo 65 urtetik gorako pertsonak biztanleriaren %30 izango dira; gaur egun, %17 dira. Gaur egun, adineko pertsonak beren gurasoek baino gehiago bidaiatzen dute, eta pentsatzeak da joerak bide berean jarraituko duela, edo indartu egingo dela epe luzera. Beraz, gizarte zahartuago horrek segurtasun eta fidagarritasun handiko garraio-zerbitzuak eskatuko ditu, eta mugitzeko zailtasunak dituzten erabiltzaileentzat egokiak izatea nahiko du.
- Biztanleria zahartzeak pentsioetan, osasun-arretan eta laguntzan egiten den gastua handitzea ekarriko du, eta mugatu egingo dira garraio-azpiegiturak egiteko eta haien mantentze-lanetarako finantza publikoetatik hartzen diren baliabideak; beraz, garraio publikoaren finantziarioari muga jarriko zaio. Horrek trebakuntza jakin batzuk dituzten langileak falta izatea eragin dezake, eta sektoreko atal batzuetan dagoen langile espezializatuen falta areagotzea. Litekeena da horrek guztiak garraioen kostua handitzea.

**Migrazioa eta barne-mugikortasuna**

- Europak izango duen migrazio garbiak (bost hamarkadatan biztanleria handitzea eta 56 milioi pertsona gehiago egotea espero da) berebiziko garrantzia izan dezake biztanleria zahartzeak lan-merkatuan izango dituen ondorioak arintzeko. Bestalde, immigranteek (hiri-eremuetan bizi diren gazteak gehienak) Europak inguruko herrialdeekin dituen loturak indartuko dituzte, harreman kultural eta ekonomikoak izango baitituzte beren jatorriko herrialdeekin; beraz, lotura horiek pertsonen eta salgaien mugimendua areagotzea eragingo dute.
- Era berean, pixkanaka-pixkanaka oztopo administratibo eta juridikoak kentzeak eta barne-merkatua sakontzeak Europar Batasunean langileen mugikortasuna handitzen lagunduko dute, eta horrek joan-etorrien kopurua areagotuko du.

**Ingurumenaren alorreko erronkak**

- Europar Batasunak "klimari eta energiari buruzko pakete" bat hartu du duela gutxi; pakete horrek finkatzen duen helburua da %20 murriztea berotegi-efektuko gasen igorpenak Europan, 1990ekoan aldean, eta garraioa funtsezko puntu bat da helburu hori lortzeko.
- Garraio-jarduerak berak klima-aldaketaren ondorioak jasoko ditu, eta egokitzeko neurriak hartu beharko ditu. Munduko tenperatura igotzeak itsasoaren maila igotzea ekarriko du, eta horrek itsasertzeko azpiegiturrei eragingo die (portuak barne). Era berean, muturreko meteorologia-ezaugarriek garraio bide guztien segurtasunari eragingo diote, eta lehorrekin eta uholdeekin arazoak sortuko dituzte bide nabigagarrietan.

**Gero eta erregai fosil gutxiago**

- Petrolioaren eta beste erregai fosil batzuen prezioa pixkanaka-pixkanaka igoko da, eskaria goraka doan heinean eta iturri merkeak agortuz doazen heinean. Gainera, ingurumenaren gaineko eragin negatiboa handiagoa izango da, hornigai kutsatzaileagoek ordezkatuko baitituzte ohiko iturriak. Bestalde, ekonomiari karbono gutxi igorri laguntzeko beharrendaren ondorioz eta energia-segurtasunari buruzko kezka handitzen joatearen ondorioz, energia berriztagarriak gero eta gehiago erabiliko dira; aurrerapen teknologikoen eta serie-ekoizpenak merkatu egingo dituzte, gainera.
- Prezio erlatiboak aldatzeak erakargarriago egingo du ordezko energia-iturrietan inbertitzea, prezioak oso aldakorrek diren arren. Nolanahi ere, horri eusteko azpiegitura batzuk sortzeko beharrak eta egungo ibilgailuen bitzita baliagarri luzeak atzeratu egingo dute trantsizio-prozesu hori.
- Aldaketa horren ondorioz, erregai fosilak garraiatzeko beharra txikiagoa izango da. Jarduera hori nazioarteko itsas garraioaren erdia da gutxi gorabehera gaur egun.

**Urbanizazioa**

- Azken hamarkadetan, urbanizazioak gora egin du nabarmen, eta, aurreikuspenen arabera, joerak gorantz egingo du etorkizunean ere. Urbanizazioa areagotze horrek pertsonen eta jardueren arteko hurbiltasuna bultzatuko du. Azkeneko 50 urteetan, biztanleria baino are gehiago hazi dira hiri-eremuak Europan, eta, beraz, hirien hazkundea da hiriko garraioaren erronka nagusia; izan ere, banakako garraio-moduen beharra haztea dakar, eta horrek pilaketa gehiago eta ingurumen-arazo gehiago sortzen ditu.



- Bideko pilaketan ondorioz, atzerapenak egoten dira, eta erregai-kontsumoa handitzen da, eta horrek kostu handiak sortzen ditu. Salgaien eta pertsonen garraioaren zatirik handiena hiri-eremuetan hasten edo amaitzen denez, hiriko pilaketek hiri arteko bidaiei ere eragiten diete. Gainera, azalera faltak eta gizartearen onarpenik ezak oztopatu egiten dute azpiegitura berriak eraikitzea garraibide publikoetarako edo ordezkoko garraibideetarako.

### Europaren garraio-politikari eragiten dioten joerak, mundu-mailakoak

- Azken hamarkadetan, globalizatorako joera handia egon da, merkataritza liberalizatzeko akordioei esker eta garraioan eta komunikazioaren teknologietan egin diren aurrerapen iraultzaileei esker, distantziaren eta denboraren oztopoak murriztu baitituzte.
- Garapen-bidean dauden herrialde askoren dinamismo ekonomiko nabarmenak globalizazio gehiago dakar. Hori dela eta, Europaz kanpoko garraioa Europa barnekoa baino askoz gehiago haziko da, eta, ziur asko, Erkidegoaren kanpoko merkataritzak eta garraioak azkar igotzen jarraituko dute datozen urteetan.
- Aurreikuspenen arabera, munduko biztanleria 9.000 milioi pertsonatik gorakoa izango da 2050ean. Biztanleriaren hazkunde horrek eragin handia izango du munduko baliabideetan, eta garraio-sistema iraunkorago bat sortzeko helburua are garrantzitsuago bihurtuko da.
- Pertsona gehiago egoteak eta aberastasun handiagoa izateak esan nahi du mugikortasuna handiagoa izango dela eta garraioa gehiago erabiliko dela. Alde horretatik, ikerketa batzuek iragartzen dute munduko auto-kopurua gaur egungo 700 milioitik 3.000 milioi baino gehiago izatera pasatuko dela 2050ean; horrek iraunkortasun-arazo larriak sortuko ditu, non eta ez diren igorpen txikiagoak egiten dituzten edo igorpenik egiten ez duten ibilgailuak erabiltzen eta ez den beste mugikortasun-ideia bat hartzen.

EAEEn, zehazki, joera hauek identifika ditzakegu, azken urteotan aldagai batzuek izan duten bila-kaeran oinarrituta.

### Mugikortasuna

- Oro har, ibilgailuen kopuruak hazkunde erregularra izan du orain arte, nahiz eta azken hiru ekitaldietan hazkunde hori krisiaren eragina sumatu aurreko hamarkadakoa baino zertxobait baxuagoa izan den.
- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2010era bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak %25 areagotu dira. 2010ean, bide horiek bide-sare osoaren %14,2 izan dira, eta 2000. urtean, %11,4 ziren.
- EAEko errepideetako pilaketek bilakaera heterogeneoa izan dute. Errepideen zerbitzu-mailak okerrera egin du Bizkaian; bereziki, 2010ean, E eta F zerbitzu-mailetan (pilaketak adierazten dituzte) egindako orduen ehunekoak %1,85 izan da (%0,69 izan zen 2009an). Gipuzkoako errepideetan, bestalde, batez besteko abiadura handitu da tarte batzuetan, eta murriztu egin da beste batzuetan.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2010 aldian %41,9 hazi da. Azken urtean, %3 hazi da.
- MetroBilbaoren zerbitzuan, metropoli-inguruko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%63,5, 2000-2010 aldian).
- EAEtik edo EAera bidaiatu duten pertsonen aireko zirkulazioa handitu da (%43,5, 2000-2010 aldian). Bi urtez behera egin eta gero (-%5,7 eta -%13,6 2008an eta 2009an, hurrenez hurren), azken ekitaldian berriro ekin zaio gorako bideari.
- Salgaien itsas garraioa hazi da interes orokorreko portuetan (%15,8, 2000-2010 aldian). 2009an %19,2ko beherakada izan eta gero, 2010ean %8 igo da, urte batetik bestera.





### Iraunkortasuna

- Denbora-ikuspegi zabala hartuta (2000-2010 aldia), sektorearen energia-kontsumoa hazi egin da, nahiz eta 2008an eta 2009an —bai eta 2010ean ere— hazkunde hori aldatu egin den, energiaren guztizko kontsumoa gutxitu egin delako, jarduera ekonomikoak izandako beherakadaren ondorioz.
- Erregai fosilen horren mendekoak ez diren energia-ereduengatik gero eta interes handiagoa dago, eta azpimarratu behar da gero eta gehiago erabiltzen direla bioerregaiak garraio-sektorean, pixkanaka-pixkanaka; 2010ean ere joera horri eutsi zaio, eta %66,6 igo da bioerregaien erabilera urte batetik bestera.



# 4

Garraio  
Iraunkorraren 2002-  
2012 Gidaplanaren  
Helburuak: 2010eko  
Jarduerak



#### 4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2010EKO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan ezarritako helburuak eta estrategiak *Garraio Iraunkorren 2002-2012 Gidaplanean* daude jasota<sup>24</sup>, Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten baitu. Plan hori hamar urteko eperako egin da, eta *Europar Batasunaren Liburu Zuriaren* oinarritu da<sup>25</sup>, zeinak garraio-politikari buruzko irizpide bateratuak finkatu baititu Europar Batasunaren esparruan.

Esan behar da Eusko Jaurlaritzak *Mugikortasun Iraunkorren Gidaplana. Euskadi 2020* egiten ari dela une honetan. Plan horren helburua da Eusko Jaurlaritzak politika komuna formulatzea mugikortasunaren eta garraioaren alorrean, hurrengo urteetan, 2020ra arte; EAEko garraio-eredua gero eta iraunkorragoa izatea izango du jomuga nagusizat.

Atal honetan, indarrean dagoen *Garraio Iraunkorren 2002-2012 Gidaplanean* jasotako helburu eta estrategia nagusiak aztertuko ditugu, bai eta Eusko Jaurlaritzak helburu eta estrategia horiek lortze aldera 2010ean egin dituen jarduerak ere. Lehenik eta behin, Europar Batasunak alor horretan ezarritako irizpideen laburpen bat egingo dugu; ondoren, *Garraio Iraunkorren 2002-2012 Gidaplane*ko bost helburuetarako zehaztutako estrategiak eta azken urtean gauzatutako ekintza zehatzak azalduko ditugu.

##### 4.1. EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK

*Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuriaren* helburu nagusia da hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkundearen arteko lotura hausteko estrategia bideragarriak ezartzea. Horretarako, 60 neurri zehatzez osatutako jarduera-programa bat jaso du Liburuak, 2010. urtera arte aplikatu beharko direnak, helburu orokor hauek betetze aldera:

- Garraio-mota guztien artean oreka lortzea.
- Estuguneak desagerraraztea.
- Garraio-politikan, erabiltzaileei lehentasuna ematea.
- Garraioaren globalizazioa kudeatzea.

Europako Batzordeak aipatutako helburuak lortzeko egin dituen 60 proposamenak irizpide hauek oinarriturik daude:

<sup>24</sup> Informazio gehiago izateko, kontsultatu:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu\\_4076/eu\\_15716.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/eu_15716.html)

<sup>25</sup> Informazio gehiago izateko, kontsultatu:

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

**Trenbide-garraioa indartzea**

Trenbide-garraioa sektore estrategikoa da salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren garraio-moten artean oreka jartzeko. Lehenetasuna merkatuak irekitzea da, ez salgaien nazioarteko garraiorako soilik, baita merkatu nazionaletan kabotajea egiteko eta bidaiarien nazioarteko garraiorako ere.

**Errepide-garraioaren kalitatea hobetzea**

Bidaiarien eta salgaien errepide-garraioa funtsezkoa da. Alabaina, igorleek presio handia egiten dute prezioaren gainean, sektoreko enpresak prezioetan dumping egiteko eta segurtasun-arauak ez betetzeko tentaldian jartzearaino.

**Itsas eta ibai-garraioa sustatzea**

Distantzia laburreko itsas garraioa eta ibai-garraioa irtenbide onak izan daitezke bide-azpiegitura batzuetan ohikoak diren auto-pilaketei aurre egiteko, batik bat trenbide-azpiegitarik ez badago. Distantzia laburreko itsas garraioa sustatu ahal izateko, beharrezkoa da portuen eta trenbide eta ibai-sarearen arteko konexioak hobetzea, bai eta portuko zerbitzuen kalitatea hobetzea ere. Ibai-garraioari dagokionez, ibaien arteko lotuneak sortu eta ontziz aldatzeko ekipamenduak jarri behar dira, ontziek urte osoan zehar etenik gabe nabigatu ahal izan dezaten.

**Aire-garraioaren hazkundera ingurumenarekiko errespetuarekin uztartzea**

Europar Batasunean, zirkulazioa kudeatzeko sistemak zatikatuegiak daude. Horren ondorioz, hegaldiak atzeratu egiten dira, erregai ugari alferrik galtzen da, eta Europako konpainiek zailagoa dute lehiakorak izatea. Beraz, beharrezkoa da aire-garraioaren arloan Europako araudi bat sortzeko proposamen zehatzak egitea.

**Intermodalitatea gauzatzea**

Intermodalitatea funtsezkoa da errepide-garraioaz bestelako alternatiba lehiakorak sustatzeko. Hala ere, gaurdaino ez da jarduera esanguratsu zehatzik gauzatu, ez bada zenbait portu handitan trenbidearekin edo ubideekin lotura egokiak jartzea.

**Europako Barne Garraio Sarea eratzea**

Funtsezkoa da Europar Batasunak dagoeneko zehaztu diren Europa barneko proiektuak gauzatzea, ardatz handi batzuen saturazioari eta horrek ingurumenari eragiten dion kalteari irtenbidea emateko.

**Bide-segurtasuna indartzea**

Jarduera gero eta arriskugarriagoztat jotzen da garraioa, eta, horregatik, bide-segurtasunaren alorrean, Europar Batasunaren helburua da 2010erako biktima-kopurua %50 gutxitzea.

**Garraioan tarifak modu eraginkor batean ezartzeko politika bat adostea**

Xedea da garraio-mota bakoitzak eragiten dituen kostuak bere kargu hartzea.

**Erabiltzaileen eskubideak eta betebeharrak aitortzea**

Europako herritarrek kalitatezko garraio-zerbitzuak izateko duten eskubidea gauzatu behar da, eta zerbitzu integritateak arrazoizko prezioetan eskaini behar dira.

**Kalitatezko hiri-garraioak eratzea**

Garraio publikoa eta azpiegiturak era egokiago batean erabiltzea lortu nahi da.

**Teknologia erabiltzea garraio garbi eta eraginkorrak sortzeko**

Azken urteotan, Europar Batasunak baliabide asko jarri ditu ikerketa eta garapen teknologikoa sustatzeko hainbat esparrutan, hala nola intermodalitatean, ibilgailu garbietan eta garraiorako aplikazio telematikoetan. Hala ere, neurri zehatzak hartu behar dira errepide-garraioa eta itsas garraioa garbiagoak eta seguruagoak izan daitezen.



### Globalizazioaren ondorioak kudeatzea

Europar Batasunak mundu osoko garraioan izan nahi du eragina, garapen iraunkorra bideratzeko irizpideak aintzat izango dituen nazioarteko garraio-sistema bat sustatzeko.

### Epe ertain eta luzerako ingurumen-helburuak lantzea, garraio-sistema iraunkor bat izateko

Garraio-sistema iraunkorra lortzeko prozesua abian jartze aldera, neurri eta bitarteko politikoak behar dira.

2006ko ekainean, Europako Batzordeak *Garraioari buruzko Liburu Zuriaren Bitarteko Berrikuspenera* argitaratu zuen<sup>26</sup>. Berrikuspen horrek proposatzen du Liburu Zurian hasieran ezarritakoak baino neurri malguagoak jartzea martxan garraioaren alorrean. Hona hemen Europako garraioaren zenbait alorretan zehaztutako ekintza nagusiak:

### Mugikortasun iraunkorra barne-merkatuan: europarren arteko loturak

#### Lur-garraioa

- Errepide-garraioaren barne-merkatuaren esperientzia aztertzea, eta merkatu horretara sartzeko eta garraiolarian bidera sartzeko arauen hobekuntzak proposatzea, hala badagokio.
- Zeharkako zergetan dauden gehiegizko desberdintasunen gaia lantzea.
- Trenbide-garraioari buruzko ondarea martxan jartzea, estatu kideetako arautze-erakunde indartsuen laguntzarekin.
- Nazioarteko trenbide-jardueren oztopo tekniko eta operatiboak kentzeko ahaleginak bizkortzea, trenbide-industriaren eta Europako Trenbide Agentziaren laguntzarekin.
- Salgaiak trenbidez garraiatzeko sare bat sustatzeko balioko lukeen programa bat aztertzea, garraioen logistika-politika zabalago baten esparruan.
- Trenbide-merkatuaren jarraipen bat egitea, adierazle-taula eta guzti.

#### Aire-garraioa

- Berregituratzeari eta integrazioari buruzko lehia-alderdiak eta Espainiako estatuko laguntzak gainbegiratzea.
- Barne-merkatuaren funtzionamendua aztertzea eta, hala badagokio, doikuntzak proposatzea.
- Zeru bakarria arautzen duen esparrua osatzea, eta aire-garraioaren kudeaketaren modernizazioa martxan jartzea.
- Neurri politikoak hartzea, aire-garraioaren zerbitzuen igorpenak gutxitzeko.

#### Itsas eta ibai-garraioa

- Kontsulta publiko zabal bat egitea alde interesdunei, Europako itsas esparru komunaren ideian oinarritutako estrategia global bat lantzeko.
- Europako portu-politika oso bat egitea.
- Itsas eta ibai-garraioaren igorpen kutsatzaileak gutxitzeko ekintzak.
- Distantzia laburreko itsas garraioa eta itsas autobideak sustatzea, bereziki kontuan hartuta barnealdeko loturak.
- Ibai-garraiorako NAIADES ekintza-plana gauzatzea.

<sup>26</sup> Informazio gehiago izateko, kontsultatu:

[http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi:celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type\\_doc=COMfinal&an\\_doc=2006&nu\\_doc=314](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi:celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=314)

**Herritarren mugikortasun iraunkorra: garraioaren fidagarritasuna, segurtasuna eta babesa****Enplegu- eta lan-baldintzak**

- Gazteak garraioarekin lotutako lanbideak ikastera eta haietan aritzera bultzatzea.
- Interesdun aldeekin kontsultatuta, errepide-garraioko lan-baldintzei buruzko arauak aztertzea, eta doikuntzak proposatzea, hala badagokio.
- Gizarte-solaskideen artean mugaz bestalde ere elkarrizketa egon dadin sustatzea, batez ere Lanaren Nazioarteko Erakundearen hitzarmena aplikatzen daren itsas garraioaren sektorean.

**Bidaiarien eskubideak**

- Interesdun aldeekin batera, garraio-mota guztietan zerbitzuaren kalitate handiagoa sustatzeko eta bidaiarien oinarriko eskubideak bermatzeko moduak aztertzea, batez ere mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonei dagokienez.

**Segurtasuna**

- Bide-segurtasunaren ikuspegi integratu bat aplikatzea, honako hauek hartzen dituen kontuan: ibilgailuen diseinua eta teknologia, azpiegiturak eta jokabideak, eta, beharrezkoa bada, araudi bat.
- Sentsibilizazio-jarduerak antolatzea; bide-segurtasunaren egun bat ospatzea urtean.
- Segurtasun-arau osoak ezartzea eta arau horiek etengabe aztertzea gainerako garraiobideetan.
- Europako segurtasun-agentzien funtzionamendua indartzea, eta segurtasunaren alorrean egiten dituzten lanak zabaltzea pixkanaka-pixkanaka.

**Babesa**

- Aire-garraioaren eta itsas garraioaren segurtasunari buruzko egungo arauen kostuak eta funtzionamendua aztertzea, eta doikuntzak proposatzea esperientziak hala eskatzen badu, lehia alda ez dadin betiere.
- Segurtasun-arauak lur-garraiara eta garraio intermodalera zabaltzea behar ote diren hausnartzea, bai eta azpiegitura kritikoetara zabaltzea behar ote diren ere.

**Hiriko garraioa**

- Hiriko garraioari buruzko Liburu Berde bat argitaratzea, Europak tokiko esparruan jarduteko esku-hartzeak zer balio erantsi izan dezakeen azaltzeko.

**Garraioa eta energia**

- Energia-eraginkortasuna sustatzea Europar Batasunean, etorkizuneko ekintza-planean oinarrituta eta Europar Batasunaren ekintzak sustatzea, borondatezko akordioak barne.
- Teknologia berriak iker daitezen, erakus daitezen eta merkatura daitezen sustatzea; adibidez, motorren optimizazioa, ibilgailuetan energia modu adimentsuan kudeatzeko sistemak edota ordezko erregaiak (besteak beste, bioerregai aurreratuak, erregai-pilak edo propulzio hibridoak).
- Erabiltzaileak ibilgailu adimentsu eta ez horren kutsagarriei buruz sentsibilizatzeko kanpainak hastea, eta propulzio ekologikoko eta energia-eraginkortasuneko etorkizunera bideratutako programa handi bat egitea garraioan.

**Azpiegiturak hobetzea****Pilaketak gutxitzea eta irisgarritasuna areagotzea**

- Azpiegitura berriak egiten edo dauden azpiegitura adimentsuak hobetzen inberti dadin sustatzea, edo, beharrezkoa bada, inbertsio hori koordina dadin sustatzea, pilaketak desagerrarazteko eta sistema laguntzaileak sartu ahal izateko, garraio intermodalaren irtenbideak jartzeko eta eskualde periferikoak eta eskualde ultraperiferikoak kontinentarekin lotzeko.
- Lurzoruaren erabilerak planifikatzerakoan ikuspegi orekatu bat erabiliko dela bermatzea.

**Finantziatio-iturri guztiak mobilizatzea**

- Europaren barneko interes komunezko azpiegituretan ahalik eta gehien inberti dadin lortzea, eskuragarri dauden finantziatio-iturri guztiak mobilizatuta eta aplikazio-ekimen komunak erabilita. Eskuragarri dauden finantziatio-iturrien artean daude honako hauek: Europaren barneko sareen aurrekontua, egitura eta kohesio-funtsak eta kapital-maileguak (adibidez, Europako Inbertsio Bankuarenak, Berreraikuntza eta Garapeneko Europako Bankuarenak eta lankidetzak publiko nahiz pribatuarenak).

**Tarifak modu adimentsu batean jartzea**

- Azpiegiturei tarifak modu adimentsu batean jartzeari buruz hausnartzeko eta kontsultatzeko prozesu zabal bat hastea, eta horretarako metodologia bat proposatzea Europar Batasunean, errepideak erabiltzeagatik kobratzeari buruzko egungo zuzentzarauan oinarrituta.

**Mugikortasun adimentsua****Garraio-logistika**

- Esparru-estrategia bat egitea Europako salgai-garraioaren logistikarako, eta gero kontsulta zabal bat egitea, ondoren ekintza-plan bat egiteko.

**Garraio-sistema adimentsuak**

- Mugikortasun adimentsuko programak egitea errepide-garraioaren sektorean (Ibilgailu Adimentsua ekimena eta "eSafety"), abiazioaren sektorean (SESAR), trenbide-garraioaren sektorean (ETRMS) eta ontzi bidezko garraioaren sektorean (ibaien informazioari buruzko zerbitzuen sistema eta SafeSeaNet).
- Ahalik eta ondoen erabiltzea Galileoren nabigazio-seinaleak, antzeko beste ekimen batzuk bultzatzea itsas arloan (itsas sistema elektronikoak), eta programa zabal bat jartzea martxan errepide-garraioan azpiegitureta adimentsuak jartzeko.

**Munduan**

- Europar Batasunetik bereizitako lankidetzak eta politika bat lantzea garraioen alorrean, eta merkataritza-bazkide nagusiekin eta eskualdeko elkarteekin elkarriketa industrialean jardutea; hitzarmenen bidez, besteak beste.
- Abiazioaren alorrean kanpo-harremanak izatea, Europar Batasunaren eta Estatu Batuen arteko hurrengo hitzarmenetik abiatuta.
- Garraioaren proiektu industrial handiak sustatzea Europar Batasunean.
- Lankidetzan aritzea.
- Europar Batasunak nazioarteko lankidetzak-mekanismoekin duen elkarrekintza kasuz kasu aztertzea, politiken koordinazioa hobetzetik hasi eta Europar Batasunak dagozkion nazioarteko erakundeetan duen partaidetza edota Europar Batasunaren eta erakunde horien arteko harreman berezietaraino, begirale-estatutua hobetzea ahaztu gabe.
- Esparru estrategiko bat lantzea, garraioaren barne-merkatuko eta sareko ardatz nagusiak hala nahi duten alboko herrialdeetara zabaltzeko.

Ildo horretan, nabarmendu behar da *Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuri* berria argitaratzea aurreikusita dagoela 2011n, *Garraioaren Europako esparru bakarra erdiesteko bide-orrria: garraio-politika lehiakor eta iraunkor baten alde* izenburupean. Agiri horrek izaera estrategikoa du. Europako Batzordeak Europar Batasunaren garraio-sistemaren etorkizunari buruz zer ikuspegi duen jasoko du, eta,aldi berean, hurrengo hamarkadarako agenda politikoa ezarriko du.



## 4.2. EAE-KO GARRAIO-POLITIKEN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK

### 4.2.1. Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana

2002ko azaroan, *Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana* onartu zen. Gidaplan horretan, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta helburu horiek lortzeko estrategia orokorrak ezarri ziren. 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 politikari lehentasuna ematea eta trenbide-sistema berritzea, bai eta itsas garraioa berritzea ere.

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

#### 1. helburua: **garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea**

Helburu hau 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 BPGarena baino txikiagoa izan behar du.

#### **Estrategiak:**

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientzia-tzeko 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 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 emateko orduan, 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.





## 2. helburua: irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

Funtsezko helburua da; izan ere, lortuz gero, oinarrizko mugikortasun-premiak aseko lirateke, bai pertsoneri bai salgaiei begira, etorkizuneko belaunaldiek beren premiak asetzeko ahalmena arriskuan jarri gabe. Horretarako, ahaleginak egin behar dira garraioa irisgarria izan dadin gizarteko talde guztientzat, modu eraginkor batean, istripuak ahalik eta gehien gutxituz eta garraio bide ugari eskainiz, erabiltzaileek hautatzeko modua izan dezaten.

### Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio, eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu beharrean. Gaur egun garraioa antolatzeko dugun 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 artean oreka berri bat bultzatzea

Oreka handiago bat lortu behar da garraio-moduen artean; horretarako, trenbide-garraioa eta itsas garraioa bultzatu behar da, 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 arintzearen (auto-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

### Estrategiak:

- 1) Pertsonen nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketa-riek garraio-modu iraunkorragoak hautatzeko aukera izan dezaten. Ekimen intermodalak eta errepide-garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak gehitzea, harik eta ekimen eta alternatiba horiek komertzialki bideragarriak izatea lortu arte. Intermodalitatea lortzeko, beharrezkoa da, halaber, sistemak egoki uztartzea kontainerrei, karga-unitateei eta garraio-kudeatzailearen lanbideari dagokienez.
- 2) Lehian dauden garraio-zerbitzuak garraio-zerbitzu osagarri bihurtzea. Horretarako, neurriak hartu behar dira eskura dauden baliabideak ahalik eta modu eraginkor eta egokienean erabiltzeko, baliabideak behar bezala aprobetxatuz, hau da, hainbat garraio-modu uztartuz eta erabiltzaileei horiek erabiltzea erraztuz. Hartara, ez da bi aldiz zerbitzu bera emango, eta, beraz, dirua aurreztuko da, eta ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.



- 3) Ingurumenean kalte gutxien sortzen duten garraio-moduak sustatzea; bereziki, itsas garraioa eta trenbide-garraioa. Trenbide-azpiegiturak eta itsas azpiegiturak bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

#### 4. helburua: EAEk Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Euskal Autonomia Erkidegoak kokapen geografiko estrategikoa du, Pirinioen alde atlantikoaren igarobidean baitago, eta, beraz, funtsezko kate-maila baita Europa barneko garraio-sarean. EA-Eko garraio-politikaren lehentasunetako bat izan behar da kokapen horri balio handiagoa ematea, ez iragaitzako zirkulazioaren kudeatzaile gisa soilik, baita Europako komunikabideen adabegi logistikoaren kudeatzaile gisa ere.

##### Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi plataforma logistikoa indartzea, garraioa kudeatzeko, koordinatzeko eta antolatzeke.
- 2) Garraio-sistema osoki zaintzeko eta kudeatzeko ahalmena izango duten zentro logistikoak sortzea.

#### 5. helburua: garraio iraunkorraren bidetik

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema bat sortzea da helburu honen xede; horrela, ekonomiaren hazkundera, mugikortasun eta irisgarritasun-premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenarekiko errespetua, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna bermatu nahi dira. Bestela esanda, garraioak alderdi sozialak, ekonomikoak nahiz ingurumen-alderdiak barne hartu behar ditu, eta gizartea, oro har, garraioaren erabilera pertsonalari buruz 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 premiari buruz kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetzea eta areagotzea. Bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoa hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordean 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. Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-modu batzuen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bidez.
- 5) Tarifa-politika berri bat bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, bai ekonomikoki, bai kalitateari eta eraginkortasunari begira.

#### 4.2.2. Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Euskadi 2020

Atal honen hasieran esan bezala, Eusko Jaurlaritza *Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Euskadi 2020* egiten ari da une honetan. Plan horrek EAEk ekonomiaren eta gizartearen arloan dituen helburuak erdiesten lagundu behar du; betiere, garraio-eredu iraunkorrago baten bidetik aurrera eginez.

Horrekin bat, beraz, zera lortu nahi da *Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Euskadi 2020* egitasmoaren aplikazioa gidatzen duten **helburu estrategikoekin**:

- Egungo eta etorkizuneko garraio-eskaerei **ekonomiaren, gizartearen, energiaren eta ingurumenaren aldetik eraginkorragoa** den modu batean erantzuteko mugikortasun-sistema bat ezartzea. Sistema horrek, halaber:
- **herrialdeko ekonomiaren motor** izan behar du
- eta joan-etorrien **kalitatea** bermatuko du.

Dena den, aipatutako helburu estrategiko hori lortzeko, behar-beharrezkoa da aldeztu aurretik 10 **helburu operatibo** hauek erdiestea:

- 1) **Modu banaketa iraunkorragoa**, ibilgailu pribatuaren erabilera gutxituta. Modu banaketa eredurantz, hiru alderdi hauek hartu behar dira kontuan: ibilgailu pribatuarekin alderatuta, garraio publikoak bidaia laburragoak eta merkeagoak eskaini behar ditu; joan-etorrien kalitateak handiagoa izan behar du, eta herritarrak kontzientziatu behar dira, mugikortasun-ohitura iraunkorrak izan ditzaten.
- 2) **Lurraldeko irisgarritasuna hobetzea**, eskualde batetik bestera joateko behar den denbora gutxituta —garraio publikoari dagokionez, batez ere—. Denbora hori gutxitzeko, bada, batzuetan, azpiegitura berriak eraiki beharko dira eta, beste batzuetan, aldiz, gaur egun daudenak hobeto erabili.
- 3) **Ibilgailuen okupazioa handitzea**, hala ibilgailu pribatuei nola publikoei dagokienez. Horretarako, bada, garraio publikoko eskaintza hobetu behar da. Okupazioak salgaiei ere eragiten die, ibilgailu industrialen okupazioa ere handitu behar dela jaso da-eta planean.



- 4) **Garraio publikoaren finantziakzioa hobetzea.** Garraio publikoaren finantziakzioa hobetuta, batetik, haren iraunkortasuna bermatuko da gaur egungo testuinguruan, eta, bestetik, harik eta eraginkorren izan dadin lortzen da.
- 5) **Ibilgailu eta gidatzeko modu eraginkorragoak.** Europar Batasunak ezarritako mugei jarraituz, merkatua bera ari da, modu natural batean, ibilgailu eraginkorragoen bidez berri-tzen automobilen parkea. Edonola ere, petrolioaren prezioen bilakaerak eta erregaien gai-nean ezarriko den tarifa-motak berrikuntza hori azkartzen lagun dezakete.
- 6) **Gutxiago kutsatzen duten energia-iturriak erabiltzea,** eta apustu irmoa egitea trenaren alde, bai pertsonak bai salgaiak mugitzeari dagokionez.
- 7) **Tarifen integrazioa.** Funtsezko tresna bat da garraio publikoko eskaintzak sarean funtzio-natu dezan eta haren kalitatea hobetu dadin.
- 8) **Informazioa hobetzea.** Informazio hobea eskainiz gero, herritarren joan-etorriak optimiza-tuko dira, eta haien kalitatea ere handiagoa izango da. Garraio Sistema Adimentsuen (ITS) erabilerak aukera berriak ekarri ditu arlo horretan.
- 9) **Irisgarritasun unibertsala.** Helburu hori erdiestea funtsezkoa da garraio publikoaren kali-tatea bermatzeko. Ingurune eta espazio abegikorragoak sortzen dira, herritar guztiek goza-tzeko modukoak.
- 10) **Bide-segurtasuna handitzea.** Euskal Autonomia Erkidegoa erreferentzia da Europan bide-segurtasunari dagokionez. Hala ere, bide horretan aurrera egin behar dela jaso da planean.

Helburu horiek lortzeko, bada, 6 ildo estrategiko lantzea aurreikusi da. Zehazki, 54 neurrik eta 76 ekintzak osatzen dituzte ildook. Ondoren, 6 ildo estrategiko horiek ageri dira.

### 1. estrategia. Bidaiarien mugikortasunerako sare-plan integratu bat gauzatzea, erreferentzia gisa trena hartuta

Lehenengo ildo estrategikoaren helburua da mugikortasun-sistema isotropo, unibertsal, malgu eta eraginkor bat eratzea; sistema horrek modu hierarkizatu batean eta sarean funtzionatu beharko du. Horretarako, bada, garraio publikoko eskaintza guztiak bildu beharko ditu bere baitan, eta garraio publikoa ibilgailu pribatuarekin uztartu. Azken batean, joan-etorrietan ekonomiaren eta inguru-menaren aldetik eraginkorrena den aukera erabiltzea da erronka.

### 2. estrategia. Sistema logistiko integratu bat sustatzea, EAEk Europan duen kokagunea (Atlantikoko korridorea) indartzeko eta salgaiak eskualdeen artean banatzeko modua hobetzeko.

Ildo estrategiko horren helburua EAEren kokaleku estrategikoaren balioa handitzea da, Atlantikoko eta Ebroko ardatzek bat egiten duten tokian kokatuta baitago. Kokaleku hori, hortaz, aberastasun



eta okupazio-iturri berriak sortzeko baliatu behar da, bi alderdi hauek kontuan hartuta: polo logistikoa sortzea eta inbertsioak erakartzea.

### **3. estrategia. Modu iraunkorrenak bultzatzea eta ibilgailuaren erabilera indibiduala alboratzea**

Modu iraunkorrak bultzatzeko eta autoaren erabilera alboratzeko, hiru ardatz nagusi hauek hartu behar dira kontuan: batetik, hirien eta lurraldeen plangintza zaindu behar da, joan-etorriak oinez edo bizikletaz egin ahal izateko (hirigintza trinkoa eta plurifuntzionala); bestetik, mugikortasuna planifikatu behar da (autoa erabiltzeari uzteko neurriak eta hiri-esparruetan eta jarduerazentroetan modu iraunkoragoetara erakartzeko neurriak uztartzea), eta, azkenik, herritarren inplikazioa behar-beharrezkoa dela ulertu behar da, hartutako neurriak ulertu eta onar ditzaten.

### **4. estrategia. Ibilgailu pribatuaren eta energia-iturri iraunkoragoen erabilera eraginkorra bultzatzea**

Ibilgailuek sortutako kutsadura murrizteko, hiru bide hauek daude: autoa gutxiago erabiltzea, ibilgailuak modu eraginkorago batean erabiltzea, eta gutxiago kutsatzen duten erregaiak erabiltzea.

### **5. estrategia. I+G+b jarduerak bultzatzea mugikortasun-sistemaren (ITS) arloan**

EAE erreferentzia da teknologia berrien arloan, eta teknologia horiek mugikortasunaren esparruan ere aplika daitezke. Ildo horretan, merkatuak hutsune bat du sektore horretako I+G+b-n, eta Eusko Jaurlaritzak berak bultzatu beharko luke haren garapena.

### **6. estrategia. Irisgarritasuna, segurtasuna eta erosotasuna bultzatzea joan-etorrietan**

Hirigintzaren kalitatea hobetu egin da hirietan, eta, hain zuzen, ildo estrategiko horren xedea da hobekuntza hori lurralde osora zabaltzea. Horretarako, irisgarritasunaren aldeko neurriak bultzatu behar dira mugikortasunaren arloan, oztopoak kenduz eta kolektibo babesgabeenen (haurrak eta edadetuak) joan-etorriak erosoagoak izan daitezzen bermatuz.

Halaber, bide-segurtasuna hobetzeko neurriak bultzatzea ere planteatu da, trafikoa baretzeko politiken eta herritarrak sentsibilizatzeko kanpainen bidez.

## **4.3. GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA**

Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak, EAEn garraioa antolatzeko ardura duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduera guztiak koherenteak izan daitezzen, gaur hartutako erabakiek ez dezaten eragotzi etorkizuneko belaunaldiak



beren premia eta ardurei aurre egin ahal izatea; betiere, jokaleku dugun Europar Batasunaren esparruan.

Illo horretan, garraioa, jarduera ekonomiko gisa, iraunkortasunaren kultura batean eta ingurumen-irizpideak aintzat hartuta garatu behar da, hain oinarritzkoa den jarduera bat hemen proposatzen ari garen garapen iraunkorraren eremuan txerta dadin.

EAEEn, garraio-sistema iraunkor batek baldintza hauek bete beharko lituzke:

- Garraioa BPGa baino gutxiago hazi beharko litzateke, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu onartezinak sortzen baititu.
- Bai pertsonen bai jardueren mugikortasun-eskariari erantzun behar die, enpresen lehiakortasuna, hiri eta herrietako bizi-kalitatea, osasun publikoa, gizarte-ongizatea, ekoeraginkortasuna eta ingurumenarekiko errespetua bermatze aldera.
- Gizarteko maila eta talde guztientzat irisgarria izan behar da; horretarako, eraginkortasunez eta efizientziaz funtzionatu behar du, istripuak gutxitu behar dira, eta garraio-modua aukeratzeko askatasuna eman behar da.
- Igorpenak gutxitu, eta hondakin gutxiago sortu behar ditu.
- Erregai garbien erabilera sustatu behar du, baliabide berriztaezinen kontsumoa mugatzeko.
- Iraunkortasunean oinarritutako garraio publikoa bermatzen duen lurralde-eta hiri-antolaketa bat lortu behar du; horretarako, lurzoruaren erabilerak, kanpo-kostuak eta ingurumenaren gaineko eraginak mugatu egin behar dira.

#### 4.4. 2010EKO JARDUERAK

**Garraioaren plangintzari eta garapenari** dagokienez, Garraio Iraunkorraren Gidaplanean jasotako ekintzak abian jarri edo gauzatu ditugu, Plana gauzatzeko egutegiari jarraituz.

**EAEko Garraio Agintaritzak** bere ohiko zereginetan jardun du, eta osoko bilkura bat egin du uztailaren 8an, sailek, batzorde txostengileek eta lan-taldeek egindako lanak azaltzeko. Hona hemen:

- Salgaien Garraioaren Sailean egindako lanari dagokionez, laguntzak modu informatizatu batean izapidetzeari buruzko ikastaro bat antolatu zen; sektoreari trafiko-murrizketen gaineko programa (Google plataformaren gainean egindako ibilbideekin) eta salgai arriskutsuak kontrolatzeko kameraren sarea aurkeztu, eta Berankortasunaren Legea indarrean jartzeari buruzko argibideak eman ziren. Halaber, salgaien errepide-garraioari buruzko ekintza-plana egiten ari dira, sektorearekin lankidetzan, eta oinarritzat hartuko da arazoei heltzeko edo, hala badagokio, sektorea berregituratzeko politika aktibo eraginkorrak zehazte aldera.



- Bidaiarien Garraioaren Sailean, EAEko bidaia-txartel eta tituluen elkarreragingarritasunari buruzko ikerketa amaitu da. Hala, bada, ikerketa horretan jasotako proposamenei jarraituz, lan-taldea konponbideak bilatzen saiatuko da, bidaia-tituluen elkarreragingarritasuna edo hiru lurraldeetarako txartel bakarra erdiesteko.
- EAEko Garraio Agintaritzako Goi Ikuskaritzaren Sailean, EAEko eta Espainiako estatuko ikuskapen-kanpainak, zirkulazio-kanpainak, garraio-kanpainak eta abar koordinatzeko beharra landu da, bai eta alor horretan eskumena duten erakundeek irizpideak bateratzeko beharra ere. Halaber, EAEn ikuskaritzaren arloko datuak bateratzeko eta kudeatzeko beharra ere landu da.
- Azkenik, Sail Arauemaileak jakinarazi du indarrean sartu direla bidaiarien eta salgaien garraioari eragiten dioten legeak eta arauak. Ildo horretan, bada, eduki hauek lantzeko jardunaldi tekniko bat antolatu zuen: lurreko garraioaren kontratuari buruzko legea, garraiolari gisa jarduten hasteko modua, errepide bidezko nazioarteko garraio-merkatura nola sartu, autobus-zerbitzuen nazioarteko merkatura nola sartu, eta lanbidean hasteko erregelamendua.
- Batzorde txostengileek egindako lanean, *Garraioaren Iraunkortasunari egindako Ekarpeneren Ebaluazioa* deritzona eta haren lan-taldea azpimarratu behar dira, gida metodologikoa egin baitute. Gida horrek proiektuak ebaluatzeko orduan garraioaren ikuspuntua txertatzen lagunduko du etorkizunean.
- *Informazio Plataforma* deritzon batzorde txostengilean, berriz, tresna hori EAEn lan egiten duten enpresen artean zabaltzen aritu dira.

EAEko Garraio Agintaritzak txostenak egiteko duen funtzioari dagokionez, 2010ean aldeko txostena eman du Donostialdea-Ekialdea eskualdean bidaiarien hiriarteko garraio-lineak berrantolatzeko aurreproiektuaren gainean.

Bestalde, **Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE)** EAEko garraioari buruzko oinarrizko informazioa egiteko funtzioak bete ditu: GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko Urteko Txostena egin du. Garraioaren joerak ikertzeko eta aztertzeko funtzioei dagokienez, berriz, garraioaren kanpo-kostuak eguneratzeko azterlan bat amaitu du. Azkenik, bere funtzioen barruan, beste gobernu-erakunde eta gobernu kanpoko erakunde batzuekin lankidetzan aritzeko jardueretan parte hartu du EUSGABEk; adibidez, garraio-sistemaren problematikekin lotutako erakunde arteko lan talde eta foroetan eta, bereziki, mugikortasun iraunkorarekin lotutakoetan.

Halaber, 2011 urtearen hasieran, EAEn mugikortasunari buruzko inkesta egiteko lizitazioa izapidetu da, 2006ko azken inkestako informazioa eguneratze aldera.

Bestalde, *Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Estrategia komuna mugikortasunerako eta garraiorako. Euskadi 2020* deritzona egiten hasi dira. Hain zuzen, 2010ean, aurre-diagnostikoaren





hasierako fasea amaitu da. Plan horretan, Jaurlaritzak hurrengo urteetan zehar, 2020ra arte, mugikortasunaren eta garraioaren arloetan landu nahi duen politika komuna formulatuko da. Haren xedea, funtsean, EAEn garraio-eredu iraunkorra erdiestea da.

Plangintzari dagokionez, ekimen hauek egin dira, besteak beste:

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana hasiera batean onartzeko dokumentua prestatzen aritu dira.
- Errepide bidez salgaiak garraiatzeko ekintza plana landu da.
- EAEn errepide-garraioaren ikuskapena koordinatzeko Eusko Jaurlaritzaren eta aldundien plana egin eta martxan jarri da, eta ikuskapen-puntuen kokalekuari buruzko ikerketa egin da.

**Antolaketaren** alorrean, jarduera hauek egin dira 2010ean:

- Trenbide-sektoreari eta kable bidezko garraioari buruzko legeen aurreproiektuen zirriborroak landu dira.
- Aerodromoak eta heliportuak arautuko dituen araudi bat eta lege-proiektu bat egiten lan egin da.
- Lan handia egin da Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana garatzeko, Planak ingurumenean duen eraginaren ikerketa eta EAEko Garraio Agintaritzaren txostena aztertu baitira, eta Plana izapidetzeko kontratazioa hasi baita.
- EAEko garraio-sektorea bultzatzeko programaren barruan, zenbait agindu eman dira:
  - Jarduera utz dadin sustatzeko - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
  - Enpresa-kontzentrazioarako - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
  - Elkartegintza bultzatzeko - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
  - Teknologia berriak jartzeko - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
  - Kalitaterako eta ingurumenerako sistemak jartzeko - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
  - Salgaien garraio konbinatua sustatzeko - 2010eko uztailaren 30eko agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak ere eman dira:
  - Bidaiarien hiri barruko eta hiriarteko garraio publikorako tarifak, erabilera orokorreko zein bereziko tarifa erregularrak nahiz eskatu ahalekoak- 2010eko ekainaren 30eko aginduak.
  - Hiriarteko garraio publikoko tarifak autoetan - 2010eko urtarrilaren 5eko eta ekainaren 8ko aginduak.

Ondoren, 2010ean egindako jarduera nagusiak erakutsiko ditugu, Garraio Iraunkorraren Gidaplaneko helburu orokorren arabera sailkatuta:



**1. helburua: garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea****Garraio-sektorea modernizatzeko programa**

- Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako ekintzak gauzatzeaz gain, jarduera uzteari, enpresen kontzentrazioari nahiz elkartegintza sustatzeari buruzko programak landu dira.
- Salgaien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, lokalizazio eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak eta takografo digitala ezarri, eta salgaien garraio konbinatua sustatzeko laguntzak eman dira.
- Salgaien garraioa hobetzeko lan espezifikoak egin dira; adibidez, salgai arriskutsuen garraio-fluxuak kontrolatzen dituzten kamerak instalatzeko proiektuaren 1. fasea amaitu da, eta instalazio-proiektu horren 2. fasearen oinarri espezifikoak prestatu dira.
- Bidaiarien garraioaren alorrean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeari dagokionez, jardura uzten laguntzeko, elkartegintza sustatzeko, sektorea modernizatzeko eta teknologia berriak ezartzeko programak (GPSak, segurtasun-elementuak, busetan haurrak lotuta eramateko sistemak...) landu dira. Halaber, kalitate eta ingurumen-sistemak jartzen lagundu da.
- Itsas garraioaren sektorean, lanak eta bilerak egin dira Bilboko Portuaren Lehiakortasunerako Ordezkaritzaren Zuzendaritza Batzordeko kide gisa, kalitatezko garraio-sistema lehiakor, eraginkor eta segurua lortzeko Bilboko portuan.
- Kable bidezko garraioaren koordinazio teknika egiteko lan-taldeak antolatutako bi bileretan parte hartu da. Sustapen Ministerioak koordinatuta, garraio-modu horri dagozkion irizpide teknikoak gainbegiratu eta onartzeaz arduratzen da talde hori.
- Eusko Trenbideak S.A. sozietate publikoari eman zaion diru-laguntzak erakunde horren zerbitzua hobetzeko balio izan du. Eusko Trenbideak sozietateak pertsonak garraiatzen ditu trenez, tranbiaz eta errepidez, bai eta salgaiak ere trenez, eta, diru-laguntzari esker, garraibide lehiakorra bihurtu da, erabiltzaileentzat maiztasun gehiagorekin eta kalitate, segurtasun eta erosotasun handiagoarekin.

**Prestakuntza sustatzea eta indartzea**

- Aurten ere, Logistikako Euskal Erakundeari diru-laguntzak eman zaizkio, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatzeko eta profesionalizatzeko.
- Unibertsitateko tituludunak prestatzeko bi beka eman dira:
  - TB-1 BEKA: Logistikaren Garapena eta Ikerketa EAEn.
  - TB-2 BEKA: Mugikortasun Iraunkorra Ezartzea eta Sustatzea.
- Garraioari buruzko zenbait jardunaldi tekniko, hitzaldi eta konferentzia antolatu dira; besteak beste, gai hauek landu dira: salgai arriskutsuak eta garraio-kontratuari eta Europar Batasuneko araudiei buruzko jardunaldi teknikoak.
- Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako deialdi bat egin da, titulua lortzeko nahiz hura berritzeko, eta beste deialdi bat egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; horietarako eskariak eta titulu-emateak izapidetu dira.

Itsas sektorean profesionalak eta graduondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez:

- Masterrean ezarritako ikastaro-programa egin da; 50 irakasle inguru gonbidatu dira horretarako.
- Itsas zuzenbideari buruzko jardunaldien beste edizio bat egin da Donostian, eta portuak gobernatzeko moduaren gaineko jardunaldi bat antolatu da.
- Bestalde, Euskal Ontzi Jabeen 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.
- Itsas sektorea bultzatzea helburu, diru-laguntzak eman zaizkie elkarte hauei: Euskal Herriko Itsas Foroari, Uniport-i, Giport-i eta Euskal Ontzi Jabeen Elkarteari. Era horretan, distantzia laburreko itsas merkataritza edo *short sea shipping* delakoa sustatu da.



## 2. helburua: irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

### Errepide-plana

- 2. Errepide Plan Orokorraren berrikuspena onartu da, Eusko Jaurlaritzak 2010eko azaroaren 23an emandako dekretu bidez (EHAA, 2010-12-20).
- Errepide-plan eta proiektuei buruzko araudiak berrikustea helburu duten azterlanei ekin zaie.
- Errepideetako zorueta RCD agregakinak erabiltzeko jarraibide teknikoak zirriborroa prestatu da. Agiri hori aplikatu ahal izateko, eragile interesdun guztien oniritzia behar da, eta Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak ere onartu behar du, Planaren Batzordeak alde aurreko txostena idatzi eta gero. Urrats horien ondoren, beraz, zoruari buruzko EAEko araudian txertatuko da.
- "Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareetako zoruak dimentsionatzeko arauaren berrikuspena" deritzon espedienteak lizitatu da.

### Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimentsuak (ITS)

- Garraio Sistema Adimentsuak sustatu dira. Horretarako, bada, Europako ERTICO sozietatean parte hartu da eta Mugikortasun eta Logistika Klusterrean (MLC ITS Euskadi) ere parte hartu da, eta ekarpenak egin dira entitate horretan.

## 3. helburua: garraio-moduen artean oreka berri bat bultzatzea

### Trena indartzea

#### Eusko Tren XXI plana

- Bizkaian, 2010ean, Artxandako tunela eraikitzeko lanak egiten ibili dira; Bizkaiko hiriburua Bilboko aireportuarekin trenbidez lotzeko lehenengo pausoa da.
- Bilbao-Donostia linean, "Durango operazioa" delakoari dagozkion jarduerak landu dira. Jarduera horien bidez, bada, Zornotza eta Lebario artean burdinbidea bitan banatuko da eta lurreta-Traña tartea lurperatuko da.
- Gipuzkoan, sare propioan zenbait jarduera gauzatzeko proiektuetan lan egin da. Honako hauek dira azpimarragarriak: Aiaren eta Orioren arteko trenbide-saihesbideko lanak; Bilbao-Donostia linean San Lorentzoren eta Unibertsitatearen arteko bidea bitan zatitzea, Ardanza geltoki berria egitea Eibarren eta Eibarreko geltokia berregituratzea. Lasarte-Hendaia lineari dagokionez, Lasarteren eta Añorgaren arteko tartean linea bitan zatitzeko lanei ekin zaie, eta Errekaldere eta Añorgaren arteko tartean linea bitan zatitzeko lanak egin dira. Halaber, Loiolaren eta Herreraren arteko tartea nahiz Fanderiaren (Errenteria) eta Oiartzunen arteko tartea bitan zatitzeko lanetan aurrera egin da. 2010eko maiatzaz geroztik Arasoko tailerrak eta garajeak eraikitzen ari dira, Irunen.
- Donostiako metroaren informazio-azterlana idazteko lanak hasi dira; Donostialdean metroa eraikitzeko lehendabiziko pauso erabakigarria da.

### Tranbia-programa

- Bilboko tranbia handitzeko obrak hasi dira Basurtu eta La Casilla plaza artean. Halaber, EHU-Leioa-Urbinaga tranbia-linearako tailerrak eta garajeak eraikitzen hasi dira; hain zuzen, linea horretako lehenengo faseari dagozkio lan horiek.
- Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Saila, Euskal Trenbide Sarea erakunde publikoaren bidez, zenbait azterlan egiten dihardu. Haien artean, hauek dira nabarmenenak:
  - Bilboko tranbian, Autonomia-Zabalburu-Pio Baroja eraztuna xiteari buruzko informazio-azterlana idaztea.
  - Vitoria-Gasteizko tranbiaren lehenengo fasea handitzeko etorkizunean izan daitezkeen aukerei buruzko informazio-azterlana.
  - Barakaldoko tranbiari buruzko informazio-azterlana.



### Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Espainiako estatuko Administrazio Orokorrak eta ADIFek lankidetzeta-hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeko. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen "Euskal Y" sarearen Bergararik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tartearen barne) eraikitzeko proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, eta adar horretako desjabetze-espeditenteen kudeaketa administratiboan laguntzea.

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.

- 2010ean, aipatutako adarreko trenbide-plataforma eraikitzeko proiektuak amaitu dira, eta hainbat kanpaina geotekniko egin dira.
- ETS erakundeak obrek ukitutako nekazaritza-lurzoruen kudeaketan parte hartu du, bai eta Gipuzkoako adarreko obrek eragindako desjabetzeen kudeaketa administratiboan ere.
- Halaber, zenbait batzorde eta lan-talde antolatu dira, "Euskal Y" bere osotasunean koordinatzeko.

### Trenbide-pasabideak kentzea

- Trenbide-pasaguneak kentzeari dagokionez, 2010ean, Lakumiako eta Biriarteko pasaguneak kendu dira, Zarautzen, eta Zamudioko Ugaldeguren auzoko 1. poligonorako sarreran zegoena ere kendu da.
- Eibarren, Txarakoako trenbide-pasabidea kentzeko lanak egin dira.

### Bilboko Hiri Trenbidea

- 2010eko irailaren 3an, Bilboko Hiri Trenbidearen 2.linean, Santurtziko geltokira Mamarigatik iristeko kanoia jarri zen martxan. Pasabide horren bidez, Santurtziko auzo horretan bizi diren pertsonen metro-sarera minutu gutxitan iristeko aukera dute. Halaber, Santurtzi-Kabiezes tarteko lanak egin dira.
- Linearen beste muturrean, Ariz-Basauri tarteko lanak egin dira; tarte horrek bi geltoki berri izango ditu, Arizkoa eta Basaurikoa, hain zuzen. Bilboko Hiri Trenbidearen 1. lineari dagokionez, Maidagango trenbide-pasagunea lurperatzeko lanek aurrera jarraitzen dute Getxon; Ibarbengoako geltoki berria eraikitzea sartzen da lan horien barruan.
- Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko 2008ko abenduaren 26an Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzeta-hitzarmenari jarraituz, 2010ean zehar lanak egin dira Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Alde Zaharra eta Uribarri tartetan eta Matiko eta Etxebarriko San Antonioko geltokietan.
- Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak, Euskal Trenbide Sarea erakundearen bidez, 4. lineari (Moyua-Errekalde) buruzko informazio-azterlana egin dadila agindu du. Hain zuzen, Errekaldera doan linea horren erabilera aztertu nahi da, sarearen gainerako atalekin lotuta.
- Euskal Trenbide Sareak 4. linearen mugikortasunari buruzko azterlan zabalagoa egin dadila agindu du; lanak Errekaldera doan linea horren erabilera aztertuko du, sarearen gainerako atalekin lotuta.
- 5. lineari dagokionez, 2010ean Bilboko Hiri Trenbidea Galdakaora sartzeari buruzko informazio-azterlana idazten amaitu da.
- Bilboko Hiri Trenbidea (1. eta 2. lineak) finantzatzeko, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Finantza Planean ezarritakoari jarraituz —plan horretan zehaztu baitira tokiko erakunde horrek Metro Bilbao S.A. sozietateari egin behar dizkion ekarpenak—, 35.070.000 euroko diru-laguntza eman zaio Bizkaiko Garraio Partzuergoari; Bizkaiko Foru Aldundiak eman dion diru-kopuru bera, hain zuzen.
- Halaber, Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzeta-hitzarmenari jarraituz, beharrezko funtsak (kapitaleko diru-laguntza gisa) transferitu zaizkio aipatutako erakunde publikoari, aipatutako linea finantza dezan eta 4. eta 5. lineak ere eraiki ditzan.

**Beste batzuk**

- Pertsonak kable bidez garraiatzeari dagokionez, esan behar da eskumen hori Euskal Autonomia Erkidegoarena dela, Autonomia Estatutuko 10.32 artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik. Horren harira, bada, Mamarigan (Santurtzi) funikular-zerbitzua martxan jartzeko baimena eman da. Funikular horrek Santurtziko metro-geltokia eta udalerrri bereko Mamariga auzoko Itsasoko Ama plazan dagoen geralekua lotzen ditu.

**Bizikleta bidezko garraioa**

- 2010ean zehar, EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana idazteko lanak egin dira, interesa duten beste eragile eta administrazio batzuekin batera. Plana bi lan-mahaitan gauzatzen da: mahai instituzionala eta elkarrizketa-mahaia. Diagnostikoa idatzita eta adostuta dago, eta, beraz, aurrerapen-fasea eztabaidatzen ari dira.
- Donostian, bizikletak mailegatzeko sistema sustatu da (dagoeneko martxan dago), Gipuzkoako gainerako lekuetara zabaltzeko.

**Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna**

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana izapidetu da, funtsezko tresna baita sektorerako.
- Halaber, sektore logistikoa indartzeko lan egin da, garraio eta logistika-zentrozen bidez (Aparkabisa, Vitoria-Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...)

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

Garraio-jarduerekin lotutako portuetan egin diren jardueri dagokienez:

- Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan egindako lurreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, 2010ean zenbait portu (Bermeokoa, besteak beste) garbitzeko kontratua luzatu da. Kontratu hori, hain zuzen, 2008an formalizatu zen, eta EAEko portuetara jende gehiago joateak sortzen dituen behar berriak hartu ziren kontuan hura izapidetzeko.
- Antzekoa gertatu da Gipuzkoako portuak garbitzeko kontratuarekin. Kontratuak 2009ko ekitaldian sinatu zen, 24 hilabeterako, eta, beraz, kontratu horri eutsi zaio 2010ean zehar.
- Portuen Zaintza Zerbitzuari dagokionez, 2008an Bizkaiko portuetarako formalizatu zen kontratuari eutsi zaio 2010ean, prestazio bereberekin.
- Gipuzkoako zaintza-zerbitzuaren kasuan, 2010ean kontratazio-espeditente berri bat izapidetu da. Irailean formalizatu zen, 24 hilabeterako. Espeditente horretan, Donostiako portua sartzeaz gain, Hondarribiko portuko zaintza-zerbitzua zabaldu da udaldian.



#### 4. helburua: EAEk Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

##### Ardatz atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa

- EAEk Europan duen kokapen estrategikoa bultzatzeko lana egin da, "Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa" (AEPL) deritzon Ekonomia Intereseko Europako Taldearen bidez. Talde horrek Atlantic Logistic Forum 2010, Garraioaren eta Logistikaren Foro Profesionala antolatu du. Azaroaren 25ean eta 26an egin zen, Irunen.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoaren Konferentziaren (IEPK) baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu da, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Ildo horretan, Garraio Zuzendaritzak Arku Atlantikoko Garraio Taldea zuzentzen, bultzatzen eta koordinatzen du; aipatutako taldea martxoan bildu zen Bruselan, ekainean Lisboan eta azaroan Donostian.
- Halaber, 2010ean, Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauek landu ditu:
  - Europako garraio-sareen berrikuspenean parte hartzea.
    - Itsas garraioaren eta itsas autobideen ekimenen jarraipena egitea.
    - "Plataforma logistikoen sarearen eraginkortasuna hobetzea korridore atlantikoan" lankidetzaren proiektuan aurrera egitea eta Esparru Atlantikoaren programan aurkezteko prestatzea.
    - Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak, Ozeano Atlantikorako estrategia bati buruz irekitako galdeketa-prozesuari erantzuna ematea.

##### Garraio integrala

- Logistika eta Garraio Klusterra lanean aritu da, hainbat esparrutako erakunde eta entitateak batzen dituen antolakunde gisa, eta sektorearentzat onuragarri diren lan-proiektuak egin ditu. Elkarrekin horrek EAEn Garraio Sistema Adimentsuak bultzatzeko, sustatzeko eta gauzatzeko ardura hartu du bere gain.

#### 5. helburua: garraio iraunkorraren bidetik

- Beste helburu batzuen harira aipatutako hainbat ekintzek helburu hau erdiesteko ere balio dute. Bereziki, bizikleta eta garraio publiko kolektiboa sustatzeko ekintzez ari gara —dagoeneko aipatu ditugunak—, bai eta itsas garraioa bultzatzeko ekintzez ere. Horretarako, bada, garraio publikoko zerbitzu berriak eraikiko dira, edo, bestela, garraio horietarako azpiegiturak, batez ere, trenbide bidezko garraioaren kasuan.



# 5

EAE-ko Garraio  
Sektorearen  
Funtsezko  
Adierazleak

## 5. EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK

### 5.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-03	10-09
<b>Garraioaren produktibitatea (BEG/Enplegua)</b>	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	65,1 mila euro lanean dagoen pertsonako	67,0 mila euro lanean dagoen pertsonako	70,5 mila euro lanean dagoen pertsonako	%27,3	%5,3

2010ean, garraioaren produktibitatea 70,5 mila eurokoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 65,2 mila eurokoa izan da, lanean dagoen pertsona bakoitzeko.

Bilakaerari begiratzan badiogu, garraioaren produktibitatea %27,3 hazi da 2003tik, eta %5,3 hazi da aurreko urtearekin alderatuta; ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, %17,7 eta %6 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

2. adierazlea	2003	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-03	10-09
<b>EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEG)</b>	Garraioa: 2.148.203 mila euro Ekonomia: 44.646.354 mila euro	Garraioa: 2.968.908 mila euro Ekonomia: 61.706.519 mila euro	Garraioa: 2.978.407 mila euro Ekonomia: 58.529.576 mila euro	Garraioa: 2.925.469 mila euro Ekonomia: 59.036.092 mila euro	Garraioa: %36,2 Ekonomia: %32,2%	Garraioa: -%1,8 Ekonomia: %0,9

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanak ezartzen duen helburua da garraioaren hazkundeak ekonomia osoaren hazkunderen azpitik egon behar duela; izan ere, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzke.

Denbora-ikuspegi zabala hartzen badugu, (2003-2010 aldian), garraioaren BEGaren hazkundea ekonomia osoaren BEGaren hazkunde baino handiagoa izan da: %36,2 garraioan, eta %32,2 ekonomia osoan.

Ikuspegi laburragoa hartzen badugu (2009-2010 aldiko bilakaera), garraioaren BEGak behera egin du (-%1,8), ekonomia osoarena, aldiz, zertxobait hazi da (%0,9).

3. adierazlea	2000	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila <sup>1</sup>	
					10-00	10-09
<b>Zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa</b>	%11,4	%14,0	%14,4	%14,2	+%2,8	-%0,2

Zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa ahalik eta handiena izan dadin, azken urteetan ahalegin handiak egin dira hiru lurralde historikoetan bide-azpiegiturak egokitzeko eta hobetzeko, eta edukiera handiko bideetan inbertitzearen aldeko apustua egin da; hau da, autobide eta autobietan inbertitu da. Helburua pilaketak gutxitzea eta, era berean, errepideen segurtasun-maila handitzea da.

Ildo horretan, 2000-2010 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 2,8 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 598 km izatera igaro da), eta, 2010ean, EAEko errepideetako kilometro guztien %14,2 bilakatu da.

<sup>1</sup> Aldea ehuneko-puntutan



## 5.2. ADIERAZLE SOZIALAK

4. adierazlea	2000	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-00	10-09
<b>Garraio publiko kolektiboaren erabilera</b>	225.313 mila bidaiari	248.917 mila bidaiari	248.623 mila bidaiari	250.621 mila bidaiari	+ %11,2	+ %0,8

Errepide eta trenbide-garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua %11,2 handitu da EAEn 2000-2010 aldian.

Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilera bilakaera positiboa izan duela EAeko biztanleen artean aztertutako aldian. Dena den, datuak ezin dira era isolatu batean aztertu, eta mugikortasun-maila orokorrekin alderatu behar dira. EAeko mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterlanek emandako datuak kontuan hartzen baditugu, ikus daiteke mugikortasun motorizatuak %17,8 egin duela gora 2003-2007 aldian; garraio publikoaren mugikortasunaren gorakada baino zertxobait gutxiago, beraz. Garraibide pribatuek bereganatu dute bien arteko alde hori.

Bestalde, 2010ean, 250,6 milioi pertsona ibili dira guztira errepide eta trenbide-garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan. Horrek esan nahi du, bada, bidaiari kopuruak %0,8 egin duela gora azken urtean.

5. adierazlea	2003	2006	2009	2010	Aurrerapen-maila <sup>1</sup>	
					06-03	10-06
<b>Salgaiak trenbide eta itsas garraioz</b>	%19,2	%21,8	%21,1	%23,9	+ %2,6	+ %2,1

2003-2006ko EAeko eskariari buruzko azken irudia azaltzen duen ikerketako azken datuen arabera, EAeko salgaien garraioari dagokionez, garraio-moten banaketa orekatuagoa eta iraunkorragoa izan da aztertutako aldian. Trenez edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa %2,6 handitu da.

Hobekuntza nabarmena egon den arren, ikus daiteke salgaien errepide-garraioak pisu handia duela (guztizkoaren %78, 2006an), EB-27n duena baino askoz handiagoa; izan ere, EB-27n garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien %53 hartzen dute.

Txosten honetan egindako kalkuluak aztertzen baditugu, hau da, salgaien garraioak 2010ean EAEn izan dituen datuak (ikus txosten honen 2.2.2 atala) aztertzen baditugu, salgaien trenbide eta itsas garraioak pisu erlatiboa irabazi du 2006-2010 aldian (+%2,1). Hortaz, garraio-moten banaketa iraunkorrago baten alde aurrerapauso bat egin dela ikus daiteke.

<sup>1</sup> Aldea ehuneko-puntutan

6. adierazlea	2001	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-01	10-09
<b>Errepideetan hildako pertsonak<sup>1</sup></b>	186	84	66	64	- %65,6	- %3,0

2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak jarri duen helburua da %50 murriztea zirkulazio-istripuetan hildako pertsonen kopurua 2010erako, 2001eko datuak hartuta oinarritzat.

2001etik 2010era bitartean, %65,6 murriztu da EAeko errepideetan hildakoen kopurua, eta, beraz, nabarmen bete da aipatutako planean jarritako helburua. Nolanahi ere, errepideetan hildako pertsonen kopurua ahalik eta gehien murrizten saiatu behar dugu.

Bilakaerarik berrienari erreparatzen badiogu (2009-2010 aldia), EAeko errepideetan hildako pertsonen kopurua %3 murriztu da.

<sup>1</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoek erregistratutako biktimadun istripuak sartzen dira (udaltzaingoaren barruan, 2005era arte, EAeko hiru hiriburu-istripuak bakarrik sartzen dira; 2006an, EAeko hiriburu-istripuak, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaakoa eta Basaurikoa; 2007an, EAeko hiriburu-istripuak, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAeko hiriburu-istripuak, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaakoa; 2009an, hiriburu-istripuak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaakoa, Lezokoa eta Zarauzkokoa eta, azkenik, 2010ean, hiriburu-istripuak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa Sestaakoa eta Zarauzkokoa.





### 5.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-90	08-09
<b>Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean</b>	2.717 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	6.074 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.705 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.279 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	%94,3	- %7,5

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

1990etik 2009ra bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak %94,3 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Dena den, 2008tik 2009ra bitartean berotegi-efektuko gasen igorpenak %7,5 murriztu dira garraio-sektorean, nahiz eta beherakada hori ez den energia-eraginkortasun handiago baten ondorio, jarduera ekonomikoak behera egitearen ondorio baizik.

8. adierazlea	2000	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-00	10-09
<b>Energia-kontsumoa garraio-sektorean</b>	1.533 ktep	1.906 ktep	1.783 ktep	1.763 ktep	%15,0	- %1,1

Euskal Ingurumen Estrategiaren 2007-2010 aldiko Ingurumen Esparru Programaren arabera, energia-kontsumoa murriztu, energiaren eraginkortasuna handitu eta energia gehiago aurreztu behar da.

Garraioaren energia-kontsumoa %15 handitu da azken hamarkadan; bilakaera hori energia aurrezteko aipatutako helburuaren guttiz aurkakoa da. Nolanahi ere, 2009tik 2010era bitartean garraioaren energia-kontsumoak %1,1 egin du behera.

9. adierazlea	2006	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
					10-06	10-09
<b>Bioerregaien kontsumoa</b>	6,5 mila tona petrolio baliokide	44,0 mila tona petrolio baliokide	60,9 mila tona petrolio baliokide	101,5 mila tona petrolio baliokide	%1.461,5	%66,6

Euskadiko Energia Estrategia 2010en helburua da, bioerregaien kontsumoari dagokionez, 177.000 tona petrolio baliokidera iristea 2010ean automobilgintzan.

Garraioaren bioerregai-kontsumoa %1.461,5 hazi da 2006tik 2010era bitartean (2010ean 101,5 mila tona petrolio baliokide kontsumitu dira). Horrek esan nahi du, bada, arestian aipatutako helburua ez dela bete. Nolanahi ere, magnitude horren bilakaerarik berriena aztertzen badugu, ikus dezakegu 2009tik 2010era bitartean bioerregaien kontsumoa %66,6 hazi dela.



# 6

## Estatistikako Eranskina

## 6. ESTATISTIKAKO ERANSKINA

### 6.1. ESPARRU OROKORRA

#### 6.1.1. Establezimendu-kopurua

6.1 taula **Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)**

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

Iturria: Eustat (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	13.822	95,0	6,8	14.544	7,2	202.093
2010	12.491	94,5	6,5	13.223	6,9	191.057

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.2 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 (JEGID, JESN-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

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.3 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 (JEGID, JESN-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	1.743	95,6	6,5	1.824	6,8	26.791
2010	1.573	94,5	6,2	1.665	6,6	25.277

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.4 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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,8	-8,7	-5,7

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



**6.5 taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta %)**

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

Iturria: Eustat (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.6 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 (JEGID, JESN-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

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





6.7 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)	Establ. kop.
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 (JEGID, JESN-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	7.299	94,4	7,0	7.735	7,4	104.593
2010	6.711	93,8	6,8	7.153	7,2	99.086

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.8 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 (JEGID, JESN-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

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



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

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	2.694	9.669	41	3	16	17	10	6	1.366	13.822
2010	2.587	8.468	57	5	15	14	11	5	1.329	12.491
<b>%</b>										
2009	19,49	69,95	0,30	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	9,88	100,00
2010	20,71	67,79	0,46	0,04	0,12	0,11	0,09	0,04	10,64	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



**6.10 taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)**

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	307	1.274	0	0	0	0	2	2	158	1.743
2010	303	1.096	1	0	0	0	2	2	169	1.573
<b>%</b>										
2009	17,61	73,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,11	9,06	100,00
2010	19,26	69,68	0,06	0,00	0,00	0,00	0,13	0,13	10,74	100,00

\*Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.11 taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garrai-oarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	828	3.458	14	2	7	2	2	1	466	4.780
2010	793	2.934	20	2	7	0	2	1	448	4.207
<b>%</b>										
2009	17,32	72,34	0,29	0,04	0,15	0,04	0,04	0,02	9,75	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,17	0,00	0,05	0,02	10,65	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.12 taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta %)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GAR-RAIBIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garrai-oarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	1.559	4.937	27	1	9	15	6	3	742	7.299
2010	1.491	4.438	36	3	8	14	7	2	712	6.711
<b>%</b>										
2009	21,36	67,64	0,37	0,01	0,12	0,21	0,08	0,04	10,17	100,00
2010	22,22	66,13	0,54	0,04	0,12	0,21	0,10	0,03	10,61	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.1.2. Enplegua

## 6.13 taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
1996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	40.944	85,0	4,8	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Iturria: Eustat (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
2009	44.487	91,2	4,7	48.806	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.299	5,1	906.044

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.14 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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,7	-5,1	-4,9

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.15 taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
2009	6.301 eta (*)	93,9 eta (*)	4,1 eta (*)	6.709 eta (*)	4,4 eta (*)	152.568
2010	5.884 eta (*)	90,5 eta (*)	4,0 eta (*)	6.501 eta (*)	4,4 eta (*)	146.912

(\*) Informazio hori ez dago eskuragarri, estatistika-sekretua gorde behar da-eta. EAEko datuetan sartuta dago.

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.16 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 (JEGID, JESN-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

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.17 taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu kop.	% (B) / (C)	Lanpostu kop.
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

(\*) Informazio hori ez dago eskuragarri, estatistika-sekretua gorde behar da-eta. EAEko datuetan sartuta dago.

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.18 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 (JEGID, JESN-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

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.19 taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Lanpostu-kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Lanpostu-kop.	% (B) / (C)	Lanpostu-kop.
2009	23.424 eta (*)	90,2 eta(*)	4,8 eta (*)	25.971 eta(*)	5,3 eta (*)	486.100
2010	22.090 eta (*)	88,9 eta (*)	4,8 eta (*)	24.861 eta(*)	5,4 eta (*)	460.094

(\*) Informazio hori ez dago eskuragarri, estatistika-sekretua gorde behar da-eta. EAEko datuetan sartuta dago.

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## 6.20 taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEK-TOREA	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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEK-TOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila eta Eustat (JEGID, JESN-2009). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.21 taula. Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, EAEn (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>						
2003	25.407 <sup>1</sup>	--	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
<b>%</b>						
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

<sup>1</sup> Lur-garraioari buruzko datua da (errepide- eta trenbide-garraioa barne).

Iturria: Eustat (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>										
2009	8.062	22.522	1.120	87	51	319	215	201	11.910	44.487
2010	8.145	19.772	1.097	75	50	381	281	178	11.536	41.515
<b>%</b>										
2009	18,12	50,63	2,52	0,20	0,11	0,72	0,48	0,45	26,77	100,00
2010	19,62	47,63	2,64	0,18	0,12	0,92	0,68	0,43	27,79	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.22 taula. Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Araban (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAI-OBIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 y (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

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

Iturria: Eustat (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIO-BIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>										
2009	721	3.244	0	0	0	0	(**)	(**)	1.955 eta (**)	6.301 eta (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	0	0	(**)	(**)	1.864 eta (**)	5.884 eta (**)
<b>%</b>										
2009	11,44	51,48	0,00	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	31,03 eta (**)	100,00
2010	19,66	47,98	(**)	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	31,68 eta (**)	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

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

Iturria: Erantsitako jarduerari buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





**6.23 taula. Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)**

URTEA / GAR-RAIO-BIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GAR-RAIO-BIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>										
2009	2.234	8.331	371	(**)	17 eta (**)	(**)	(**)	(**)	3.705 eta (**)	14.761 eta (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	20 eta (**)	0	(**)	(**)	3.161 eta (**)	13.274 eta (**)
<b>%</b>										
2009	15,13	56,44	2,51	(**)	0,12 eta (**)	(**)	(**)	(**)	25,10 eta (**)	100,00
2010	16,65	55,76	(**)	(**)	0,15 eta (**)	0,00	(**)	(**)	23,81 eta (**)	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

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

Iturria: Erantsitako jarduerari buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.24 taula. Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Bizkaian (lanpostu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GAR-RAIO-BIDEA	Errepide-garraioa	Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>						
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
<b>%</b>						
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 (JEGID, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GAR-RAIO-BIDEA	Pertsonak lur-garraioz*	Salgaiak errepide-garraioz	Pertsonak hiri arteko trenbide-garraioz	Salgaiak trenbide-garraioz	Pertsonak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Salgaiak itsas garraioz eta nabigazio-bidez	Pertsonak aire-garraioz	Salgaiak aire-garraioz	Garraioarekin lotutako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>										
2009	3.658	10.947	749	(**)	11 eta (**)	(**)	181	162	6.249 eta (**)	23.424 eta (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	11 eta (**)	381	241	(**)	6.244 eta (**)	22.090 eta (**)
<b>%</b>										
2009	15,62	46,73	3,20	(**)	0,05 eta (**)	(**)	0,77	0,69	26,68 eta (**)	100,00
2010	21,63	43,22	3,13	(**)	0,05 eta (**)	1,72	1,09	(**)	28,27 eta (**)	100,00

\* Hiriko eta hiri arteko errepide-garraioa barne, bai eta bestelako lur-garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

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

Iturria: Erantsitako jardueri buruzko datua Eustatena da; gainerakoak Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak eman dizkigu (bi iturrien oinarria JEGID JESN 1993 sailkapeneko informazioa da). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

6.25 taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	Euroak, milakotan
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 <sup>(a)</sup>	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.26 taula. Garraio-sektoreko BEGaren 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 <sup>(a)</sup>	-1,8	-0,5	0,9

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.27 taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (euroak milakotan eta %)

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 <sup>(a)</sup>	347.472	3,6	9.641.437

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.28 taula. Garraio-sektoreko BEGaren 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 <sup>(a)</sup>	0,6	2,1

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.29 taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia, guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010 <sup>(a)</sup>	862.511	4,5	19.172.826

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.30 taula. Garraio-sektoreko BEGaren 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 <sup>(a)</sup>	-5,3	0,5

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.31 taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010 <sup>(a)</sup>	1.715.486	5,7	30.221.829

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.32 taula. Garraio-sektoreko BEGaren 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 <sup>(a)</sup>	-0,4	0,7

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.33 taula. Garraio-sektoreko BEGa garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Errepide-garraioa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
	Errepide-garraioa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
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 <sup>(a)</sup>	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
<b>%</b>							
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 <sup>(a)</sup>	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

<sup>1</sup> Honako hauek barne: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa; bidaiarien ohiko hiri-garraioa; bidaiarien ohiko errepide-garraioa; bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera); taxi bidezko garraioa; bidaiarien beste lur-garraio motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.34 taula. Garraio-sektoreko BEGa garraiobidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Errepide-garraioa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
	Errepide-garraioa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
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 <sup>(a)</sup>	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
<b>%</b>							
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 <sup>(a)</sup>	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

<sup>1</sup> Honako hauek barne: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa; bidaiarien ohiko hiri-garraioa; bidaiarien ohiko errepide-garraioa; bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera); taxi bidezko garraioa; bidaiarien beste lur-garraio motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.35 taula. Garraio-sektoreko BEGa garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBI- DEA	Errepide-garraioa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbide- garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Lotutako jarduerak	GUZTIRA
	Errepide- garraioa	Beste ba- tzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
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 <sup>(a)</sup>	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
<b>%</b>							
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 <sup>(a)</sup>	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

<sup>1</sup> Honako hauek barne: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa; bidaiarien ohiko hiri-garraioa; bidaiarien ohiko errepide-garraioa; bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kreamailera); taxi bidezko garraioa; bidaiarien beste lur-garraio motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.36 taula. Garraio-sektoreko BEGa garraiobidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepide-garraioa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbide-garraioa	Aire-garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepide-garraioa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
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 <sup>(a)</sup>	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
<b>%</b>							
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 <sup>(a)</sup>	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

<sup>1</sup> Honako hauek barne: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa; bidaiarien ohiko hiri-garraioa; bidaiarien ohiko errepide-garraioa; bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera); taxi bidezko garraioa; bidaiarien beste lur-garraio motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, JESN-1993 1. berrik.). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.2. ERANSKINA: GARRAIO-ESKAITZA ETA -ESKARIA

6.2.1. Garraio-eskaintza6.37 taula. EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
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	211	317	3.677	4.205
2007	228	345	3.656	4.229
2008	240	348	3.615	4.203
2009	256	351	3.602	4.209
2010	254	344	3600	4.198
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
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	33,2	48,1	500,0	581,3
2009	35,4	48,5	498,2	582,2
2010	35,1	47,6	497,9	580,6

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

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

6.38 taula. Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
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
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
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

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

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

6.39 taula. Gipuzkoako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobideak, errepedeak	Galtzada bakarreko errepedeak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
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
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
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

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepede-sarearen luzera hartu dira kontuan.

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

6.40 taula. Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / GARRAIOBI-DEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobideak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
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	63	115	1.179	1.357
2007	85	126	1.162	1.373
2008	84	132	1.136	1.352
2009	84	132	1.121	1.337
2010	84	129	1.116	1.329
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
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	37,9	59,5	512,3	609,8
2009	37,9	59,5	505,6	603,0
2010	37,9	58,2	503,3	599,4

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

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

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

URTEA / MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgone- tak		Autobusak		Traktore industrialak		Beste ibilgailu batzuk		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte ar- teko 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	904.969	1,8	72.605	13,4	182.103	4,1	2.859	1,8	8.811	0,6	34.003	9,8	1.205.350	3,0
2007	928.759	2,6	82.564	13,7	191.684	5,3	2.908	1,7	9.138	3,7	37.466	10,2	1.252.519	3,9
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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Beste ibilgailu batzuk		GUZTIRA	
	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	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	136.615	2,8	8.267	13,5	30.541	4,5	497	6,2	1.410	0,3	5.473	11,7	182.803	3,7
2007	141.555	3,6	9.566	15,7	32.267	5,7	495	-0,4	1.466	4,0	6.152	12,4	191.501	4,8
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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgone- tak		Autobusak		Traktore industrialak		Beste ibilgailu batzuk		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte ar- teko 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	291.589	1,5	33.957	13,2	66.478	4,2	785	1,8	3.498	0,1	12.668	8,7	408.975	3,0
2007	298.750	2,5	38.378	13,0	70.070	5,4	811	3,3	3.629	3,7	13.743	8,5	425.381	4,0
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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgone- tak		Autobusak		Traktore industrialak		Beste ibilgailu batzuk		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte ar- teko 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	476.765	1,7	30.381	13,6	85.084	3,9	1.577	0,4	3.903	1,1	15.862	10,0	613.572	2,7
2007	488.454	2,5	34.620	14,0	89.347	5,0	1.602	1,6	4.043	3,6	17.571	10,8	635.637	3,6
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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





## 6.45 taula. Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)

(auto-kopurua 1.000 biztanleko)

URTEA / LURRALDE HISTORIKOA	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	452,5	421,4	418,3	424,1
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

Iturria: Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta INE. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## 6.46 taula. Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)

(aireontzien kopurua)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa-AENA. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) *Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak*

6.47 taula. **Bidaiarien bilakaera errepide eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)**

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiri-busa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiri arteko busa	Gipuzkoako hiri arteko busa	Arabako hiri arteko busa	Metro Bilbao	Euskotran	Renfe <sup>2</sup>	Euskotren	FEVE <sup>3</sup>
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	18.111	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.319	1.772
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.941	1.506
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	17.150	1.345
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.691	1.345

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

<sup>2</sup> 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, Bilbo eta Urduña artekoa) eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

<sup>3</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko aldirietako lineari buruzko datuak.

Iturria: GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.48 taula. Bidaiarien bilakaera errepide eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko autobusa	Hiri arteko autobusa	Hiriko trena	Hiri arteko trena	GUZTIRA	Urte arteko $\Delta$	$\Delta$ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313		
2001	61.990	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.800	49.293	82.715	48.877	245.685	1,0	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.650	47.743	89.292	45.232	248.917	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	42.149	248.623	-0,1	10,3
2010	65.531	47.139	98.383	39.568	250.621	0,8	11,2

Iturria: GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## b) Errepide-garraioa

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

(ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

CAPITAL/AÑO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Δ 10/09
<b>Gasteiz</b>											
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	-0,6
Gamarra Nagusia <sup>1</sup>	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	n.d.	n.d.	--
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	-2,3
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	0,6
Gometxa	20.358	N.D.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	-0,9
<b>GUZTIRA</b>	<b>110.332</b>	<b>91.773</b>	<b>115.495</b>	<b>117.148</b>	<b>120.382</b>	<b>111.777</b>	<b>125.735</b>	<b>123.085</b>	--	--	--
<b>Donostia</b>											
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	n.d.	n.d.	--
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	n.d.	n.d.	--
Zapatari-Tolosa hirib.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	n.d.	n.d.	--
Ospitaleko aldapa	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	n.d.	n.d.	--
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	n.d.	n.d.	--
<b>GUZTIRA</b>	<b>163.237</b>	<b>157.440</b>	<b>156.575</b>	<b>156.272</b>	<b>148.905</b>	<b>152.346</b>	<b>138.125</b>	<b>128.710</b>	n.d.	n.d.	--
<b>Bilbo</b>											
Deusto-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	-4,8
Deusto-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	3,6
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	2,0
Orueta-Egirleta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	-1,0
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	-3,1
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	-4,3
Miraflores-Hegoaldeko bidea <sup>3</sup>	34.267	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	6,3
Zabalburu plaza-Hegoaldeko bidea	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	-3,4
Jesusen Bihotza-Hegoaldeko bidea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	-2,9
Basurtu-Kaxtresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	-7,5
Basurtu-Zorrotxa	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	-5,8
<b>TOTAL</b>	<b>342.278</b>	<b>345.055</b>	<b>351.957</b>	<b>347.409</b>	<b>344.140</b>	<b>344.392</b>	<b>351.870</b>	<b>351.034</b>	<b>345.940</b>	<b>343.941</b>	<b>-0,6</b>

<sup>1</sup> Gasteizen ez daude eskuragarri Gamarra Nagusiko sarbideari buruzko datuak.

<sup>2</sup> Txosten hau argitaratu den datan, ez daude eskuragarri Donostiara sartzeko bide nagusien datuak.

<sup>3</sup> Sarbide hori ordezkatzeko duen 64 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 2010eko Aforo Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2010eko Aforo Plana eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Aforo Plana. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.50 taula. Hiriko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EAEko hiru hiriburuetako autobusetan

(Pertsonak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / HIRI-BURUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
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

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

6.51 taula. Hiri arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiri arteko autobus-zerbitzu erregularretan

(Pertsonak milakotan eta %)

URTEA / ES-PARRUA	Bizkaiko hiri arteko zerbitzua		Gipuzkoako hiri arteko zerbitzua		Arabako hiri arteko zerbitzua <sup>1</sup>	
	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
1999	35.474	--	19.003	--	n.d.	--
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	n.d.	--
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

<sup>1</sup> 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) *Trenbide-garraioa*

6.52 taula. Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Bilboko metroa	
	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
1995 <sup>1</sup>	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

<sup>1</sup> Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

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



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

HILABETEA / URTEA	2000		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala
Urtarrila	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5
Otsaila	4.633.620	8,6	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4
Martxoa	5.158.580	9,5	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2
Apirila	3.863.360	7,1	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9
Maiatza	4.863.045	9,0	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0
Ekaina	4.673.533	8,6	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5
Uztaila	3.875.806	7,2	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5
Abuztua	3.377.290	6,2	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2
Iraila	4.308.540	8,0	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1
Urria	5.017.855	9,3	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7
Azaroa	5.114.878	9,4	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2
Abendua	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,8	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8
<b>GUZTIRA</b>	<b>54.173.349</b>	<b>100,0</b>	<b>77.801.841</b>	<b>100,0</b>	<b>79.780.094</b>	<b>100,0</b>	<b>85.864.456</b>	<b>100,0</b>	<b>86.333.743</b>	<b>100,0</b>	<b>87.043.712</b>	<b>100,0</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>

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



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

GELTOKIA / URTEA	2000		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala	Pertsona kop.	% bertikala
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7	2.361.783	2,7
Bolueta	1.320.541	2,4	1.598.436	2,1	1.566.993	2,0	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7	1.482.354	1,7
Basarrate	1.820.404	3,4	2.184.931	2,8	2.247.571	2,8	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6	2.231.784	2,5
Santutxu	4.067.312	7,5	4.857.664	6,2	4.908.771	6,2	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6	4.837.362	5,5
Alde Zaharra	5.133.486	9,5	6.310.756	8,1	6.427.006	8,1	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3	6.338.656	7,2
Abando	4.998.904	9,2	6.489.365	8,3	6.569.655	8,2	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4	6.441.791	7,3
Moyua	4.389.232	8,1	5.924.437	7,6	6.036.020	7,6	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3	6.465.464	7,3
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2	6.255.867	7,2	6.281.666	7,2	6.284.057	7,1
San Mames	4.084.384	7,5	5.464.727	7,0	5.541.777	6,9	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8	5.821.457	6,6
Deustu	4.412.197	8,1	5.366.038	6,9	5.238.886	6,6	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8	4.910.313	5,5
Sarriko	2.440.168	4,5	2.611.465	3,4	2.614.024	3,3	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0	2.572.323	2,9
San Inazio	1.742.686	3,2	2.280.153	2,9	2.318.850	2,9	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7	2.276.742	2,6
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2
Erandio	1.476.705	2,7	1.701.962	2,2	1.744.584	2,2	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0	1.709.212	1,9
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.400.838	1,8	1.459.769	1,8	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6	1.366.793	1,5
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2	1.035.400	1,2
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.855.954	5,0	3.882.611	4,9	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1	3.490.095	3,9
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.655.105	3,4	2.628.411	3,3	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9	2.494.829	2,8
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.634.322	2,1	1.633.598	2,0	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8	1.481.883	1,7
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5
Sopelana	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7
Urduliz	308.424	0,6	334.794	0,4	335.587	0,4	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7
Gurutzeta	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2	3.724.279	4,2
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5	1.318.251	1,5
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2	3.696.222	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0	1.858.581	2,2	1.967.440	2,3	2.046.348	2,3
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7	2.489.999	2,8
Abatzolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8	2.116.272	2,4
Peñota	--	--	--	--	--	--	--	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	
Santurtzi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	
<b>TOTAL</b>	<b>54.173.349</b>	<b>100,0</b>	<b>77.801.841</b>	<b>100,0</b>	<b>79.780.094</b>	<b>100,0</b>	<b>85.864.456</b>	<b>100,0</b>	<b>86.333.743</b>	<b>100,0</b>	<b>87.043.712</b>	<b>100,0</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>

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





**6.55 taula. Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Euskotranen (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)**

URTEA	Pertsonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
2002 <sup>1</sup>	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 <sup>2</sup>	2.957,9	1,8
2009 <sup>3</sup>	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2

<sup>1</sup> 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

<sup>2</sup> Gasteizko tranbiaren bidaiariak gehitzen dira, 2008ko abenduaren 23an Erdialeko eta Lakuako adarrak martzan jarri zirenetik.

<sup>3</sup> 2009ko uztailaren 10ean, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarraren linea berria ireki zen.

Iturria: Euskotran. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.56 taula. Hiri arteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (pertsonak, milakotan)

(Pertsonak, milakotan)

URTEA / KONPAINIA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren	FEVE <sup>2</sup>	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521
2008	25.785	17.941	1.506	45.232
2009	23.654	17.150	1.345	42.149
2010	21.532	16.691	1.345	39.568

<sup>1</sup> 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, Bilbo eta Urduña artekoa) eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

<sup>2</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko aldirietako lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren eta FEVE. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



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

(%)

URTEA / KONPAINIA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren	FEVE <sup>2</sup>	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-0,4	-1,7	2,1
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
<b>Δ 80/10</b>	<b>-31,4</b>	<b>-44,8</b>	<b>-17,5</b>	<b>-37,5</b>

<sup>1</sup> 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, Bilbo eta Urduña artekoa) eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

<sup>2</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko aldirietako lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren eta FEVE. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## d) Aire-garraioa

6.58 taula. Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (pertsonak, milakotan)

(Pertsonak, milakotan)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa-AENA. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.59 taula. Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Gasteiz	GUZTIRA
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,1	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-18,9	12,0
2001	-2,1	-1,0	4,3	-1,7
2002	-1,0	-3,5	-23,2	-2,2
2003	16,0	4,7	3,1	14,5
2004	19,3	4,1	-7,3	17,1
2005	13,3	4,5	-3,2	12,2
2006	0,8	19,2	89,4	4,0
2007	10,6	26,8	0,1	11,5
2008	-2,6	-13,6	-61,0	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-40,9	-13,6
2010	6,3	-9,3	4,8	5,1
<b>Δ 92/10</b>	<b>181,2</b>	<b>186,1</b>	<b>-81,5</b>	<b>146,7</b>

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa-AENA. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

#### e) Itsas garraioa

6.60 taula. Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urteak	Linea erregularra			Gurutze-ontziak				Guztira	Urte arteko ehunekoaren Δ
	Ontziratuak	Lehorreratuak	Guztira	Ontziratuak	Lehorreratuak	Iragaitzako bidaiariak	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

Iturria: Bilboko portua. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



### 6.2.3. Salgai-garraioaren eskaria

#### a) Errepide-garraioa

6.61 taula. EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urteak	Eskualde barneko garraioa <sup>1</sup>				Eskualde arteko garraioa <sup>2</sup>		Nazioarteko garraioa		EAE guztira	
	Udalerrri barnekoa <sup>3</sup>	Udalerrri 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

<sup>1</sup> EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerrri arteko garraioa eta udalerrri barneko garraioa sartzen dira)-

<sup>2</sup> EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

<sup>3</sup> 2002ko metodologia-aldaketaren ondorioz, urte horretatik aurrera hasten da sartzen udalerrri barneko garraioa inkestan.

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

6.62 taula. 2010ean garraiatutako salgaien kopurua, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	777	488	1.265
Aragoi	2.019	1.868	3.887
Asturias	820	1.088	1.908
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.529	2.906	5.435
Gaztela-Mantxa	625	718	1.343
Gaztela eta Leon	4.139	4.846	8.985
Katalunia	2.221	2.519	4.740
Valentziako Erkidegoa	947	1.083	2.030
Extremadura	185	157	342
Galizia	1.291	1.584	2.875
Madril	1.576	1.751	3.327
Murtzia	250	271	521
Nafarroa	3.326	4.187	7.513
Errioxa	1.924	1.926	3.850
Ceuta eta Melilla	..	..	..
<b>Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA</b>	<b>22.642</b>	<b>25.391</b>	<b>48.033</b>

(..)Errepide-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" ilaran sartuta daude.

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

b) *Trenbide-garraioa*

6.63 taula. FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
1990	303,7	--
1991	270,1	-11,1
1992	283,5	5,0
1993	275,8	-2,7
1994	286,9	4,0
1995	256,5	-10,6
1996	145,4	-43,3
1997	58,6	-59,7
1998	132,4	125,9
1999	65,3	-50,7
2000	107,6	64,8
2001	97,4	-9,5
2002	96,4	-1,0
2003	62,9	-34,8
2004	72,9	15,9
2005	41,9	-42,5
2006	63,6	51,8
2007	67,0	5,3
2008	41,6	-37,9
2009	42,9	3,1
2010	102,7	139,4
$\Delta$ 90/10	--	-66,2

Iturria: FEVE. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## c) Aire-garraioa

6.64 taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / AIRE-PORTUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	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
<b>Δ 92/10</b>		<b>-25,4</b>		<b>-92,7</b>		<b>2.911,4</b>		<b>563,5</b>

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa-AENA. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



d) *Itsas garraioa*

6.65 taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak, mila-kotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, mila-kotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, mila-kotan	Urte arteko Δ (%)
1990	30.066,2	-	3.823,5	-	33.889,7	-
1991	32.674,9	8,7	3.979,9	4,1	36.654,8	8,2
1992	30.560,2	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,5	-5,3
1993	30.006,0	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,5	-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	27.100,7	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,7	-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	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	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
<b>Δ 90/10</b>		<b>15,3</b>		<b>2,0</b>		<b>13,8</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE).



6.66 taula. Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDU-ERA	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
Δ 90/10	--	32,1	--	37,1	--	-81,4	--	-34,6	--	15,3

Iturria: Bilboko portua. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.67 taula. Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(% 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

Iturria: Bilboko portua. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.68 taula. Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDU-ERA	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
<b>Δ 90/10</b>	<b>--</b>	<b>-18,5</b>	<b>--</b>	<b>75,2</b>	<b>--</b>	<b>-45,6</b>	<b>--</b>	<b>34,5</b>	<b>--</b>	<b>2,0</b>

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.69 taula. Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA / JARDU-ERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	TOTAL
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

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.70 taula. Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
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
<b><math>\Delta</math> 90/10</b>		<b>74,5</b>

Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



### 6.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

#### 6.3.1. Istripuak

6.71 taula. Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2010 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

(kopurua eta ehunekoak)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Δ 00/10
<b>ARABA</b>												
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	-33,2
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	-77,1
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	-12,4
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>697</b>	<b>890</b>	<b>949</b>	<b>966</b>	<b>763</b>	<b>744</b>	<b>641</b>	<b>708</b>	<b>549</b>	<b>537</b>	<b>452</b>	<b>-35,2</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>38</b>	<b>52</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>-73,7</b>
<b>BIZKAIA</b>												
Biktimadun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	-35,7
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	-71,8
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	-35,9
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>3.065</b>	<b>3.251</b>	<b>3.172</b>	<b>3.421</b>	<b>3.143</b>	<b>2.920</b>	<b>2.420</b>	<b>2.347</b>	<b>2.149</b>	<b>1.966</b>	<b>1.814</b>	<b>-40,8</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>73</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>-66,7</b>
<b>GIPUZKOA</b>												
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	35,7
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	-57,0
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	35,0
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>1.230</b>	<b>2.459</b>	<b>2.225</b>	<b>2.358</b>	<b>2.089</b>	<b>1.902</b>	<b>1.823</b>	<b>1.807</b>	<b>1.662</b>	<b>1.437</b>	<b>1.331</b>	<b>8,2</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>-66,7</b>
<b>EAE</b>												
Biktimadun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	-18,5
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	-67,9
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	-17,7
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>4.992</b>	<b>6.600</b>	<b>6.346</b>	<b>6.745</b>	<b>5.995</b>	<b>5.566</b>	<b>4.884</b>	<b>4.862</b>	<b>4.360</b>	<b>3.940</b>	<b>3.597</b>	<b>-27,9</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>164</b>	<b>167</b>	<b>170</b>	<b>175</b>	<b>107</b>	<b>102</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>-68,3</b>

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.72 taula. Errepideak: kalte-mailaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(persona-kopurua)

	Hildakoak							Larri zaurituak						Arin zaurituak							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>ARABA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	2	2	6	5	1	1	1	13	14	15	21	12	18	15	62	43	42	35	40	35	26
Ibilgailu arinak	19	24	13	15	16	7	8	97	90	74	64	46	55	41	546	546	465	520	419	394	342
Ibilgailu astunak	2	1	0	2	2	2	0	6	3	7	8	4	4	0	22	27	19	44	17	23	19
Oinezkoak	1	2	4	0	3	1	1	8	8	5	3	2	3	0	7	8	11	3	4	2	7
Beste ibilgailu batzuk	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	0	0	4	1	6	3	3	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>126</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>56</b>	<b>637</b>	<b>628</b>	<b>538</b>	<b>608</b>	<b>483</b>	<b>457</b>	<b>396</b>
<b>BIZKAIA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	7	6	6	5	6	4	3	61	72	44	61	51	49	28	257	301	275	270	222	249	215
Ibilgailu arinak	24	14	24	13	11	15	15	177	117	110	108	90	88	64	2.468	2238	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378
Ibilgailu astunak	2	1	2	0	2	1	0	9	7	5	7	11	4	2	60	62	64	48	55	29	37
Oinezkoak	9	15	1	8	2	4	4	30	33	22	18	24	15	22	69	96	80	65	76	62	61
Beste ibilgailu batzuk	1	0	0	0	1	0	0	3	1	4	3	1	1	2	9	7	10	5	2	3	5
<b>GUZTIRA</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>280</b>	<b>230</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>177</b>	<b>157</b>	<b>118</b>	<b>2.863</b>	<b>2.704</b>	<b>2.235</b>	<b>2.150</b>	<b>1.972</b>	<b>1.809</b>	<b>1.696</b>
<b>GIPUZKOA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	3	12	4	8	9	6	5	48	62	50	44	63	64	43	230	232	257	317	233	240	249
Ibilgailu arinak	23	17	22	14	14	9	11	163	131	125	105	92	76	78	1.477	1352	1.211	1.184	1.129	962	825
Ibilgailu astunak	1	3	2	2	1	2	1	13	10	14	17	8	10	13	54	57	73	55	62	37	45
Oinezkoak	12	4	8	8	7	2	3	31	22	21	26	18	18	20	71	43	66	54	56	28	49
Beste ibilgailu batzuk	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0	2	0	4	4	0	2	9
<b>GUZTIRA</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>255</b>	<b>225</b>	<b>212</b>	<b>193</b>	<b>182</b>	<b>168</b>	<b>154</b>	<b>1.834</b>	<b>1.684</b>	<b>1.611</b>	<b>1.614</b>	<b>1.480</b>	<b>1.269</b>	<b>1.177</b>
<b>EAE</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	12	20	16	18	16	11	9	122	148	109	126	126	131	86	549	576	574	622	495	524	490
Ibilgailu arinak	66	55	59	42	41	31	34	437	338	309	277	228	219	183	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545
Ibilgailu astunak	5	5	4	4	5	5	1	28	20	26	32	23	18	15	136	146	156	147	134	89	101
Oinezkoak	22	21	13	16	12	7	8	69	63	48	47	44	36	42	147	147	157	122	136	92	117
Beste ibilgailu batzuk	2	0	0	0	2	0	0	5	2	8	8	4	1	2	11	16	15	15	5	8	16
<b>GUZTIRA</b>	<b>107</b>	<b>101</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>661</b>	<b>571</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>425</b>	<b>405</b>	<b>328</b>	<b>5.334</b>	<b>5.016</b>	<b>4.384</b>	<b>4.372</b>	<b>3.935</b>	<b>3.535</b>	<b>3.269</b>

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.73 taula. Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimadunak							Biktimarik gabe							Ibilgailuak, guztira						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>ARABA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	75	55	62	61	54	49	44	19	20	16	11	18	25	28	94	75	78	72	72	74	72
Ibilgailu arinak	638	608	559	574	476	448	413	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719
Ibilgailu astunak	149	152	128	144	112	86	87	310	292	433	531	439	364	307	459	444	561	675	551	450	394
Beste ibilgailu batzuk	19	13	19	23	18	22	17	295	291	268	305	310	310	369	314	304	287	328	328	332	386
<b>Guztira</b>	<b>881</b>	<b>828</b>	<b>768</b>	<b>802</b>	<b>660</b>	605	561	<b>1.899</b>	<b>1.903</b>	<b>2.076</b>	<b>2.394</b>	<b>2.308</b>	2.020	2.010	<b>2.780</b>	<b>2.731</b>	<b>2.844</b>	<b>3.196</b>	<b>2.968</b>	2.625	2.571
<b>BIZKAIA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	304	372	297	321	262	307	253	107	119	107	138	105	75	83	411	491	404	459	367	382	336
Ibilgailu arinak	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164
Ibilgailu astunak	403	348	329	334	292	235	210	898	810	796	769	592	383	337	1.301	1.158	1.125	1.103	884	618	547
Beste ibilgailu batzuk	22	26	30	28	17	17	20	142	183	162	182	129	126	158	164	209	192	210	146	143	178
<b>Guztira</b>	<b>3.946</b>	<b>3.694</b>	<b>3.152</b>	<b>3.046</b>	<b>2.759</b>	2.807	2.630	6.472	<b>5.758</b>	<b>5.093</b>	<b>4.965</b>	<b>4.097</b>	2.743	2.595	<b>10.418</b>	<b>9.452</b>	<b>8.245</b>	<b>8.011</b>	<b>6.856</b>	5.550	5.225
<b>GIPUZKOA</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	276	294	319	363	308	335	303	128	154	137	130	134	109	105	404	448	456	493	442	444	408
Ibilgailu arinak	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998
Ibilgailu astunak	379	369	403	342	334	269	217	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	958	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175
Beste ibilgailu batzuk	13	22	18	11	14	11	16	113	103	77	81	87	96	87	126	125	95	92	101	107	103
<b>Guztira</b>	<b>2.846</b>	<b>2.581</b>	<b>2.553</b>	<b>2.539</b>	<b>2.285</b>	2.192	2.015	<b>8.375</b>	<b>8.296</b>	<b>7.607</b>	<b>7.659</b>	<b>7.035</b>	5.338	4.669	<b>11.221</b>	<b>10.877</b>	<b>10.160</b>	<b>10.198</b>	<b>9.320</b>	7.530	6.684
<b>EAE</b>																					
Bi gurpileko ibilgailuak	655	721	678	745	624	691	600	254	293	260	279	257	209	216	909	1.014	938	1.024	881	900	816
Ibilgailu arinak	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881
Ibilgailu astunak	931	869	860	820	738	590	514	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116
Beste ibilgailu batzuk	54	61	67	62	49	50	53	550	577	507	568	526	532	614	604	638	574	630	575	582	667
<b>Guztira</b>	<b>7.673</b>	<b>7.103</b>	<b>6.473</b>	<b>6.387</b>	<b>5.704</b>	5.604	5.206	<b>16.746</b>	<b>15.957</b>	<b>14.776</b>	<b>15.018</b>	<b>13.440</b>	10.101	9.274	<b>24.419</b>	<b>23.060</b>	<b>21.249</b>	<b>21.405</b>	<b>19.144</b>	15.705	14.480

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.3.2. Energia-kontsumoa

6.74 taula. Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera

Ktpb (petrolio-tona baliokideak, milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK</b>											
Trenbide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepide-garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>1.517</b>	<b>1.529</b>	<b>1.573</b>	<b>1.639</b>	<b>1.691</b>	<b>1.777</b>	<b>1.842</b>	<b>1.967</b>	<b>1.845</b>	<b>1.707</b>	<b>1.646</b>
<b>ENERGIA BERRIZTAGARRIAK</b>											
Trenbide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepide-garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>102</b>
<b>ELEKTRIZITATEA</b>											
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16
Errepide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>GUZTIRA</b>											
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16
Errepide-garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>1.534</b>	<b>1.547</b>	<b>1.590</b>	<b>1.657</b>	<b>1.711</b>	<b>1.800</b>	<b>1.866</b>	<b>2.008</b>	<b>1.906</b>	<b>1.784</b>	<b>1.763</b>

Iturria: Euskadi Energia, 2010eko Energia Datuak. Energiaren Euskal Erakundea (EEE). GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





# 7

## Bibliografia eta Iturriak



## 7.1. ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegituren Administrazioa-ADIF.  
<http://www.adif.es/>
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Aire Nabigazioa-AENA.  
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.  
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza (Txostena "Bide Segurtasun eta Mugikortasunaren Behatokia" delakoan argitaratuta dago, "Estatistikak" dioen aukeran).  
<http://www.trafikoa.net/public/wps/wcm/connect/533a778047e579b4bb46ffb9d4b7e49/Trafiko-2010-eusk.pdf?MOD=AJPERES>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com/plataforma.html>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es/home.php>
- ▶ Euskal Ontzi Jabeen Elkarte-Anavas.  
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritza.  
<http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/eu/index.jsp>
- ▶ Pasaiako Portuko Agintaritza.  
<http://www.puertopasajes.net/eu/index.php?lang=eu>
- ▶ Bilboko Udala.  
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Donostiako Udala.  
<http://www.donostia.org>
- ▶ Gasteizko Udala.  
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Bilbobus.  
[http://www.bilbao.net/cs/Satellite?cid=3000048804&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO\\_detallePagina](http://www.bilbao.net/cs/Satellite?cid=3000048804&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_detallePagina)
- ▶ Bizkaibus.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=195&idioma=EU](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=EU)
- ▶ Espainiako estatuko Aldizkari Ofiziala.  
<http://www.boe.es/>
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.  
[http://www.euskadi.net/cgi-bin\\_k54/bopv\\_00?e](http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_00?e)



- ▶ Gasteizko Garraio Zentroa (CTVi)  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Donostiako Tranbia Konpainia-Dbus.  
<http://www.dbus.es/eu>
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa (Cotrabi).  
[http://www.cotrabi.com/ctb/ctb\\_principal\\_eu.htm](http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_eu.htm)
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.  
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-home/eu/>
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.  
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Arabako Foru Aldundia.  
<http://www.alava.net>
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.  
<http://www.bizkaia.net>
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.  
<http://www.gipuzkoa.net>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.  
<http://www.trafikoa.net>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Garraio Zuzendaritza.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/eu/>
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/)
- ▶ Trafikoko Zuzendaritza Nagusia (DGT).  
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Salgaien Errepide Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ESTADISTICAS\\_Y\\_PUBLICACIONES/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC\\_Publicacion/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/)
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea (EEE). Datos Energéticos 2010.  
<http://www.eve.es>
- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
  - Economy and Finance Statistics. Eurostat.  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national\\_accounts/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database)
  - Structural Business Statistics. Eurostat.  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european\\_business/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database)



- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS.  
<http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/eu/>
- ▶ EuskoTran.  
<http://www.euskotren.es/eu/icorp/euskotran>
- ▶ EuskoTren.  
<http://www.euskotren.es/eu>
- ▶ Eustat. <http://eu.eustat.es>
  - Kontu Ekonomikoak. Eustat.  
[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/opt\\_0/id\\_13/ti\\_Kontu\\_Ekonomikoak\\_eta\\_Sektor\\_e\\_Publikoa/subarbol.html#axzz1w9I1y7EQ](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Sektor_e_Publikoa/subarbol.html#axzz1w9I1y7EQ)
  - Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.  
[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_368/opt\\_0/tipo\\_1/ti\\_Enpresak\\_eta\\_establ\\_ezimenduak/temas.html#axzz1w9I1y7EQ](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_368/opt_0/tipo_1/ti_Enpresak_eta_establ_ezimenduak/temas.html#axzz1w9I1y7EQ)
  - Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkesta 2008. Eustat.  
[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Ingurumena-Familiak\\_inkesta/temas.html#axzz1w9I1y7EQ](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html#axzz1w9I1y7EQ)
  - Biztanleria jardueraren arabera sailkatzeko inkesta. Eustat.  
[http://www.eustat.es/bancopx/spanish/Sociedad/Mercado%20de%20trabajo/Poblaci%20en%20relaci%20con%20la%20actividad%20\(PRA\)/Poblaci%20en%20relaci%20con%20la%20actividad%20\(PRA\).html#axzz1ggy3XFGB](http://www.eustat.es/bancopx/spanish/Sociedad/Mercado%20de%20trabajo/Poblaci%20en%20relaci%20con%20la%20actividad%20(PRA)/Poblaci%20en%20relaci%20con%20la%20actividad%20(PRA).html#axzz1ggy3XFGB)
- ▶ Espainiako Trenbideen Enpresa Publikoa-FEVE.  
<http://www.feve.es/>
- ▶ Bizkaiko Garraio Publikoaren Txostena. Bizkaiko Garraio Partzuergoa.  
[http://www.cotrabi.com/coordinacion\\_transporte\\_publico/coordinacion\\_transporte\\_publico\\_principal\\_eu.htm](http://www.cotrabi.com/coordinacion_transporte_publico/coordinacion_transporte_publico_principal_eu.htm)
- ▶ Automobilgintza Ikerketen Institutua.  
<http://www.ideauto.es/odv2/ieasite/inicio.asp>
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala-INE.  
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.  
<http://www.irfnet.org/>
- ▶ Arabako hiriarteko autobusak (IDA).  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=eu\\_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPPage%2FDPA\\_SinContenido](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPPage%2FDPA_SinContenido)
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Batzordeak Kontseiluari eta Europako Parlamentuari egindako Jakinarazpena.  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm)
- ▶ Metro de Bilbao.  
<http://www.metrobilbao.net/eu>



- ▶ Sustapen Ministerioa.  
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.  
<http://www.mityc.es/>
- ▶ Euskadiko Garraio Behatokia-EUSGABE.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2010eko Aforo Plana.  
[www.alava.net](http://www.alava.net)
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2010eko Aforo Plana.  
[www.bizkaia.net](http://www.bizkaia.net)
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2010eko Aforo Plana.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ Bizikleta Plan Nagusia 2003-2016. Bizkaiko Foru Aldundia.  
[http://bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=633&Idioma=EU](http://bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=633&Idioma=EU)
- ▶ EAeko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.
- ▶ Renfe.  
<http://www.renfe.es/empresa/index.html>
- ▶ GIS – Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak-Tuvisa.  
Mugikortasunari eta joan-etorriari buruzko estatistika-urtekaria.  
[http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=75d35ab4\\_118eeb0d730\\_7fe5&aplicacion=wb021&id=&tabla=contenido](http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=75d35ab4_118eeb0d730_7fe5&aplicacion=wb021&id=&tabla=contenido)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php?lang=eu>

## 7.2. BIBLIOGRAFIA

- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004.* Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/eu\\_16281/costes\\_externos.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/eu_16281/costes_externos.html)
- ▶ *EAeko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea.* Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. (2010ean argitaratua)  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/costesexternos2008/eu\\_def/costesexternos\\_2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/eu_def/costesexternos_2008.html)



- ▶ *Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020*. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/plan\\_programa\\_proyecto/eavds\\_pma/eu\\_9688/pma\\_2002\\_2006.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/eu_9688/pma_2002_2006.html)
- ▶ *Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/eu\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html)
- ▶ *Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/resultados\\_sociologia\\_mov\\_2005/eu\\_13016/mugikortasunaren\\_emaitzak\\_2005.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/eu_13016/mugikortasunaren_emaitzak_2005.html)
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2011*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2010. urtea.  
<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>
- ▶ *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2010*. Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2011. urtea.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322)
- ▶ *EAEko Garraio Eskaeraren Irudia, 2006ko eguneratzea*. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe\\_estudio/imagen\\_demanda\\_transportes/eu\\_def/imagen\\_demanda\\_transportes.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/eu_def/imagen_demanda_transportes.html)
- ▶ *Ingurumen Adierazleak 2007*. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila. Eusko Jaurlaritza. 2008. urtea.  
[http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe\\_indicadores/eu\\_10186/adjuntos/2007.pdf](http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/eu_10186/adjuntos/2007.pdf)
- ▶ *Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa 2008*. Bide Azpiegituretako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia. 2009. urtea.  
<http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegituretakWEB/inicio.do?inicio=1&js=S>
- ▶ *Berotegi-efektua eragiten duten gasen igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 2009*. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila, Eusko Jaurlaritza. 2010. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/informacion/klima\\_aldaketa/eu\\_9997/emisiones.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/es/contenidos/informacion/klima_aldaketa/eu_9997/emisiones.html)
- ▶ *Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/eu\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_e.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf)



- ▶ *EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010*. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.  
<http://www.trafikoa.net/public/wps/wcm/connect/dcc50e00473b870dbb3aff2c92eeb5f/2007-2010-amai-eusk.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=dcc50e00473b870dbb3aff2c92eeb5f>
- ▶ *Salgaien Errepide Garraioaren Sektorerako Plan Estrategikoa-PETRA*. Errepide Garraioen Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa. 2001. urtea.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/Documentos/PETRA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/)
- ▶ *Garraioa 2050*. Europako Batzordea. 2011.  
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=PDF&aged=1&language=ES&guiLanguage=en>