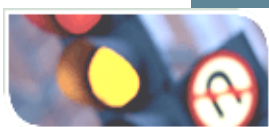




OBSERVATORIO DEL
TRANSPORTE DE
EUSKADI

EUSKADIKO
GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi
Euskadiko Garraioaren Panoramika

2008

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI
LAN ETA GARRAIO
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTE

Dokumentu hau **ikei** -en eskutik landua izan da, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailerako.
Ikuskaritza eta zuzendaritza: Euskadiko Garraioaren Behatokia – EUSGABE.

2010eko apirilean argitaratua.



Hau eta beste azterlan eta txostenak Eusko Jaurlaritzaren Web orrian, EUSGABE-n (Euskadiko Garraioaren Behatokia), argitaratu dira:
www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/



2008. urtearen amaieran, jarduera ekonomikoa uzkurtu egin zen, eta horrek eragin handia izan zuen garraio-jardueran. Oro har, 2008an behera egin du salgaien errepideko, trenbideko eta itsasoko garraioak, eta salgaien aireko garraioak baino ez du gora egin. Haatik, Balio Erantsi Gordinak eta garraio-sektorearen enplegu-tasak bilakaera positiboa izan dute, hobekuntza EAEko ekonomiak 2008an izan duena baino txikiagoa bada ere. Nolanahi den ere, Euskadiko ekonomian duen pisu eta garrantziari eutsi dio garraio-sektoreak. Era berean, garraio-moten banaketari dagokionez orekarako joera –herabea, hori bai– sumatu da, garraio bide iraunkorrenen pisua handitu egin baita.

Pertsonen zirkulazioari begira, joera kontrajarriak nabari dira 2008an: alde batetik, bidaiari-kopuruak behera egin du EAEko hiru aireportuetan; bestetik, pertsonen itsas garraioak gora egin du nabarmen. Lehorreko joan-etorrietan, erabiltzaile-kopurua pixka bat jaitsi da, oro har, garraio publikoan, baina emaitzak oso ezberdinak izan dira operadorearen arabera. Bestalde, aipagarria da ibilgailu-kopuruaren hazkundera aurreko urteetako baina dezente apalagoa izan dela. Ohartzekoa da, berebat, behera egin duela ibilgailuen zirkulazioak Gasteizerako sarbide nagusietan, eta gutxitu egin dela trafiko-pilaketa jarraipen xehea egiten zaien errepide-sareko puntuetan, txosten honetan jasotzen denez.

2008ko Euskadiko Garraioaren Panoramika honetan bildutako emaitzen arabera, hobekuntzarik izan da garraioaren iraunkortasunari buruzko adierazleetan, baina hoberanzko joera hori ez da nahikoa, batik bat aintzat harturik azken urteotan mugikortasunak izan duen gorakada orokorra eta ibilgailu pribatuaren erabilerak eta salgaien errepideko garraioak oraindik duten pisua.

Alderdi positibo gisa, azpimarratzekoa da ezbehar-kopuruan izan den beherakada. Bestalde, duen garrantzia eman behar diogu bide-azpiegituren dentsitatean ematen ari den etengabeko hobekuntzari; izan ere, bi galtzadako tarteak areagotu eta galtzada bakarrekoak gutxitu izanak oso eragin positiboa du iraunkortasunari lotutako zenbait alderditan, batik bat tarte horietan auto-pilaketek eta ezbehar-kopuruek behera egin dutelako.

Finean, txosten honetan zenbait joera positibo nabari daitezke. Joera horiek bermatze aldera, eta irisgarritasun unibertsala hobetearren, garraio-politikek bide beretik jarraitu behar dute aurrerantzean, trenbidea eta itsas garraioa sustatuz eta, salgaien garraioari dagokionez, intermodalitatea bultzatuz, eta garraio kolektiboak zein motor gabeko mugikortasuna hobetuz, beti ere pertsonen mugikortasun-premiei erantzuteko xedeaz.

Ildo horretan, 2008an Euskal Y sarea gorpuzten hasi da, proiektuaren zati askotan lanak abian baitira jada. Ez dezagun ahaztu hori dela Euskal Trenbide Sare Berriaren funtsezko proiektua, eta beraz garraio-eredu berri baten ardatz egituratzailea. Guztion artean eraikitzen ari gara eredu berria, eta haren proiektu guztiak dira garrantzitsuak. Alde horretatik, nabarmendu nahi dugu 2008an zenbait proiektu gauzatu direla jada, hala nola Balmaseda eta Kastrexana artean Kadaguaren korridorea zabaltzea, AP-1 autobidearen Eibar eta Arrasate arteko zatia irekitzea eta Gasteizko tranbia martxan jartzea. Azpiegitura berri horiei esker, eta mugikortasun-politiken bultzadaz, Euskadin gero eta iraunkorragoa den garraio-eredu baterantz aurrera egiteko bidean gaude.

Iñaki Arriola López jauna
Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio sailburua



AURKIBIDEA

Orrialdea

0. EGINDAKOAREN LABURPENA	1
1. TESTUINGURU OROKORRA	7
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE	8
1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea	8
1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin.....	10
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak	10
b) Prezioen bilakaera.....	13
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2008AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK.....	16
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak.....	16
a) Zuzentarauak.....	16
b) Erregelamenduak:	17
1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak	20
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak	21
2. GARRAIO-ESKAINNTZA ETA -ESKARIA 2008AN.....	23
2.1. GARRAIO-ESKAINNTZA	24
2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari atxikitako azpiegiturak.....	25
a) Errepide-garraioa.....	25
b) Trenbide-garraioa	30
c) Aire-garraioa	38
d) Itsas garraioa.....	40
e) Kableko garraioa.....	43
f) Bizikleta	43
g) Logistika-zentroak.....	44
h) Garraio-motaz aldatzeko guneak.....	46
2.2. GARRAIO-ESKARIA.....	48
2.2.1. Pertsonen mugikortasuna	48
a) Errepide-garraioa.....	50
b) Trenbide-garraioa	56
c) Aire-garraioa	59
d) Itsas garraioa	61
e) Kable bidezko garraioa	62
f) Beste garraiobide batzuk – Bizkaia zubia	63
2.2.2. Salgaien garraioa	63
a) Garraioa oro har	64
b) Errepide-garraioa.....	65
c) Trenbide-garraioa	67
d) Aire-garraioa	70
e) Itsas garraioa	73
3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK	79
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK.....	80
3.1.1. Istripu-tasa	81



3.1.2.	Trafiko-pilaketak.....	84
3.1.3.	Ingurumena.....	88
	a) Zarata.....	88
	b) Klima-aldaketa.....	89
	c) Energia-kontsumoa.....	92
	d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk.....	95
3.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERA NAGUSIAK.....	96
4.	GARRAIO IRAUNKORAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2008KO JARDUERAK.....	98
4.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK.....	99
4.2.	EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK.....	101
4.3.	GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA.....	104
4.4.	2008KO JARDUERAK.....	105
5.	GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK EAE-N.....	115
5.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK.....	116
5.2.	GIZARTE-ADIERAZLEAK.....	117
5.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK.....	118
6.	ESTATISTIKA-ERANSKINA.....	119
6.1.	ESPARRU OROKORRA.....	120
	6.1.1. Establezimendu-kopurua.....	120
	6.1.2. Enplegua.....	128
	6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak).....	134
6.2.	GARRAIO-ESKAINZA ETA -ESKARIA.....	139
	6.2.1. Garraio-eskaintza.....	139
	6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria.....	147
	a) Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak.....	147
	b) Errepide-garraioa.....	150
	c) Trenbide-garraioa.....	152
	d) Aire-garraioa.....	156
	e) Itsas garraioa.....	157
	6.2.3. Salgai-garraioaren eskaria.....	157
	a) Errepide-garraioa.....	157
	b) Trenbide-garraioa.....	158
	c) Aire-garraioa.....	159
	d) Itsas garraioa.....	160
6.3.	GARRAIOAREN ONDORIOAK.....	164
	6.3.1. Istripu-tasa.....	164
	6.3.2. Energia-kontsumoa.....	167
7.	BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK.....	168
7.1.	BIBLIOGRAFIA.....	169
7.2.	INTERNETEKO ITURRIAK.....	171

TAULEN AURKIBIDEAOrrialdea

1.1. taula.	Garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, azpisektoreen arabera. EAE. 2008.....	11
1.2. taula.	Garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, azpisektorearen eta lurralde historikoaren arabera. EAE. 2008.....	13
1.3. taula.	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera. 2007-2008	13
1.4. taula.	EAEko KPIa 2007an, taldeka. 2008.....	14
1.5. taula.	EAEko Industria Prezioen Indizea (IPRI), jarduera-arloaren arabera. 2008	15
2.1. taula.	Euskadiko garraio-sistema.....	24
2.2. taula.	Euskadiko errepide-sarea, errepide-motaren arabera. 2008	26
2.3. taula.	Errepide-sarearen dentsitatea. EAE, Estatu eta EB-27. 2008.	26
2.4. taula.	Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak. 2008.....	29
2.5. taula.	EAEko ibilgailuen kopurua. 2008	29
2.6. taula.	Motorizazio-indizea Europan. 2007.	30
2.7. taula.	Trenbide-lineen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n. 2008	31
2.8. taula.	Renferen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2008	31
2.9. taula.	FEVEren eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2008	32
2.10. taula.	Egun EuskoTrenek operatzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko oinarrizko datuak. 2008.....	34
2.11. taula.	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2008	35
2.12. taula.	EuskoTranen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2008.....	37
2.13. taula.	Aire-garraioa: Aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan. 1995-2008.....	39
2.14. taula.	.Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak. 1995-2008	40
2.15. taula.	Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak. 2007-2008	41
2.16. taula.	Bizikletaz egiteko sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2008	44
2.17. taula.	Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2008ko abenduan).	44
2.18. taula.	Hiriko garraio publikoa: Bidaiariak EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularretan. 1990-2008	54
2.19. taula.	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak. 2000-2008.....	56
2.20. taula.	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko tren-zerbitzu erregularren erabiltzaileak. 2000-2008.....	58
2.21. taula.	Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: bidaiarien bilakaera aireportuaren arabera. 2000-2008	61
2.22. taula.	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan. 2003-2008	62
2.23. taula.	Pertsonen kable bidezko garraioa. 2004-2008	63
2.24. taula.	Zirkulazioa Bizkaia zubian. 2002-2008	63
2.25. taula.	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera. 2008	64
2.26. taula.	Salgaien errepideko garraioa EAEn. 2000-2008 arteko bilakaera	66
2.27. taula.	Renfek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena.....	67
2.28. taula.	Renfek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena. 2000-2008 arteko bilakaera	68
2.29. taula.	FEVEk garraiatutako salgaiak: jatorriko edo helmugako autonomia-erkidegoak. 2008 (%)	69
2.30. taula.	EuskoTrenek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena. 2002-2008.....	69



2.31. taula.	Salgaien zirkulazioa aireportuaren arabera. 1980–2008	71
2.32. taula.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan. 1980-2008 arteko bilakaera	73
2.33. taula.	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa mugimendu-motaren arabera. 2005-2008.....	74
2.34. taula.	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa produktu-motaren arabera. 2005-2008.....	75
2.35. taula.	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa herrialdearen arabera. 2008	76
3.1. taula.	Ertzaintzak erregistratutako biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera. 2008	84
3.2. taula.	Urteko funtzionamendu-orduak zerbitzu-mailaren arabera. 2008	86
3.3. taula.	Trafiko-pilaketen bilakaera	86
3.4. taula.	Batez besteko abiaduren bilakaera lehentasunezko intereseko sarean (km/h).	87
3.5. taula.	Batez besteko abiaduren bilakaera oinarritzko sarean (km/h).	87
6.1. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta %)	120
6.2. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	120
6.3. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta %)	121
6.4. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	121
6.5. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %).....	122
6.6. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	122
6.7. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %).....	123
6.8. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	123
6.9. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera EAEn (establezimendu-kopurua eta %)	124
6.10. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Araban (establezimendu-kopurua eta %)	125
6.11. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %)	126
6.12. taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %)	127
6.13. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta %).....	128
6.14. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	128
6.15. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta %)	129
6.16. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	129
6.17. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %).....	130
6.18. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	130
6.19. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)	131
6.20. taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	131
6.21. taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera EAEn (lanpostu-kopurua eta %)	132
6.22. taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Araban (lanpostu-kopurua eta %)	132
6.23. taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)	133



6.24. taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)	133
6.25. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta %)	134
6.26. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	134
6.27. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (euroak milakotan eta %)	134
6.28. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	135
6.29. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)	135
6.30. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	135
6.31. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta %)	136
6.32. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	136
6.33. taula.	Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera garraio-moduaren arabera EAEn (euroak milakotan eta %)	136
6.34. taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Araban (euroak milakotan eta %)	137
6.35. taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)	137
6.36. taula.	Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Bizkaian (euroak milakotan eta %)	138
6.37. taula.	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	139
6.38. taula.	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	140
6.39. taula.	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	141
6.40. taula.	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	142
6.41. taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	143
6.42. taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	144
6.43. taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	145
6.44. taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	146
6.45. taula.	Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)	147
6.46. taula.	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)	147
6.47. taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan)	148
6.48. taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	149
6.49. taula.	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburueterako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta %)	150
6.50. taula.	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburueterako autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	151
6.51. taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	151
6.52. taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	152
6.53. taula.	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (bidaiari-kopurua eta %)	152
6.54. taula.	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (bidaiari-kopurua eta %)	153
6.55. taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	153
6.56. taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak milakotan)	154
6.57. taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)	155



6.58. taula.	Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (bidaiariak milakotan).....	156
6.59. taula.	Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	156
6.60. taula.	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	157
6.61. taula.	Errepideko salgai-bolumenaren garraioa EAEn. 1998-2008 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	157
6.62. taula.	Garraiatutako salgaien bolumena jatorri eta helmugako autonomia-erkidegoen arabera. 2008 (tonak milakotan).....	158
6.63. taula.	EAEn sorburu duten salgaien bolumenaren bilakaera, FEVEk garraiatuak (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	158
6.64. taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	159
6.65. taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiako portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	160
6.66. taula.	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	161
6.67. taula.	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (%).	161
6.68. taula.	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiako portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	162
6.69. taula.	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiako portuan (%).	162
6.70. taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	163
6.71. taula.	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera biktimen arabera (2000-2006).....	164
6.72. taula.	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	165
6.73. taula.	Errepideak: istripua izandako ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	166
6.74. taula.	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera.....	167

GRAFIKOEN AURKIBIDEAOrrialdea

1.1. grafikoa.	Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko BEGean eta enpleguan. 2000-2008 arteko bilakaera (%).....	9
1.2. grafikoa.	EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen BEGaren banaketa 2008an (%).....	9
1.3. grafikoa.	EAEko garraio- eta komunikazio-sektoreko enpleguaren (lanpostu guztien) banaketa 2008an (%)	10
1.4. grafikoa.	Garraio-sektorearen partaidetza EAEko BEGean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2006 (%)	11
1.5. grafikoa.	EAEko garraio-sektorearen BEGaren banaketa azpisektoreen arabera. 2008 (%)	12
2.1. grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna EAEn esparruaren arabera: laburpen-taula (1).	49
2.2. grafikoa.	Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-motaren arabera. 2007 (%).....	50
2.3. grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna autoan: autoaren barneratze-maila. 2003-2007	51
2.4. grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan: EBI hiriburuetarako sarbide nagusietan. 2008	52
2.5. grafikoa.	Autoz egindako hiriarteko joan-etorriak EAEn: laburpen-mapa.	53
2.6. grafikoa.	Hiriko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakako autobus-zerbitzu erregularren bilakaera erabiltzaile-kopuruan. 1990-2008	55
2.7. grafikoa.	Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Metro Bilbaoko erabiltzaile-kopuruaren bilakaera. 1995-2008	57
2.8. grafikoa.	Hiriko garraio publikoa: bidaiarien bilakaera EuskoTranen. 2002-2008.....	57
2.9. grafikoa.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan. 1980-2008	59
2.10. grafikoa.	Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan. 1980-2008.....	60
2.11. grafikoa.	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan. 2002-2008	61
2.12. grafikoa.	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa. 2006 (%)	65
2.13. grafikoa.	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako AEEn artean. 2008	67
2.14. grafikoa.	FEVEk EAETik garraiatutako salgaien bolumena. 1990-2008	68
2.15. grafikoa.	Salgaien aireko zirkulazioa EAEn. 1980-2008 arteko bilakaera.....	70
2.16. grafikoa.	Salgaien jatorria eta helmuga aireportuaren arabera. 2008.....	72
2.17. grafikoa.	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoaren arabera. 2008 (%).....	72
2.18. grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan. 1980-2008 arteko bilakaera.	73
2.19. grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan: salgaien tipologia. 2008 (%)	75
2.20. grafikoa.	Salgaien itsas zirkulazioa Bermeoko portuan. 1990-2008 arteko bilakaera.....	77
2.21. grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan: salgaien tipologia. 2008 (%)	78
3.1. grafikoa.	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004 (%)	80
3.2. grafikoa.	Ertzaintzak eta udaltzaingoen* erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak, EAEko bide-azpiegituretan. 2000-2008 arteko bilakaera	82
3.3. grafikoa.	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27n. 2008.....	83
3.4. grafikoa.	Autoen parkea eta motorizazioa. 1990-2008 arteko bilakaera.....	85
3.5. grafikoa.	BEGen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2007 (%).....	90
3.6. grafikoa.	BEG emisioen bilakaera, sektorearen arabera EAEn. 1990-2007 (%)	91
3.7. grafikoa.	BEG emisioak garraio-sektorean EAEn. 1990-2007 arteko bilakaera.	91
3.8. grafikoa.	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 1996-2008 arteko bilakaera	92
3.9. grafikoa.	EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2008 (%).....	93
3.10. grafikoa.	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean.....	93



3.11. grafikoa.	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2000-2008.	94
3.12. grafikoa.	Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn. 2000-2008 arteko bilakaera.	95



0. EGINDAKOAREN LABURPENA



0. EGINDAKOAREN LABURPENA

2008an, aurreko ekitaldietan baino okerrago aritu da garraio-sektorea, jarduera ekonomikoak behera egitearekin batera. Kontuan izan behar da lotura estua dagoela garraio-jardueraren eta ekonomiaren egoera orokorraren artean. Alde horretatik, bai establezimendu-kopuruan eta enpleguan bai sortutako balio erantsi gordinean, sektorearen bilakaera Euskadiko ekonomia osoarena baino apalagoa izan da, eta gure lurraldean pisu erlatiboa galdu du. Bestalde, errepideko garraioak gehiegizko pisua du sektorearen jardueran, eta beste garraio-mota iraunkorrago batzuek, hala nola trenbideko edo itsasokoek, presentzia apala dute, Europa mailan baino apalagoa.

Garraio-azpiegiturei dagokienez, 2008an aurrera jarraitu dute horiek hobetzeko, handitzeko eta eraikitzekeko proiektuek EAEn. Horien artean, jarduketa hauek izan dira aipagarrienak:

- **Bide-azpiegiturei** dagokienez, euskal administrazioek inbertsio-ahalegin handia egin dute zirkulazioaren arintasuna eta segurtasuna hobetzeko. Horri esker, ahalmen handiko bideak – autobideak, autobiak eta bi galtzadako bideak– etengabe areagotzen ari dira; 2008an, errepide-sareko bide guztien %14 horrelakoak dira jada.

2008ko eraikuntza-proiektuen artean, hauek nabarmenduko ditugu:

- Balmaseda eta Kastrexana/Bilbo arteko Kadaguaren korridorea zabaltzeko, Interbiak sozietate publikoak San Mamestik Bilbora sartzeko bide berrien lanak esleitu ditu, Metropoli Hegoaldeko saihebidetan aurrera egin da lau hodi zuzenak paratuta, eta Bilbo-Bermeo zatian BI-631 zabaltzeko proiektua onartu da.
- Gipuzkoan, ireki da Eibar-Gasteiz autobidearen (AP-1) Eibar eta Arrasate arteko zatia, Donostiako bigarren gerrikoaren lanek aurrera egin dute –ibilbidearen zati guztiak egiten ari dira–, eta aurrera egin dute, halaber, A-8 autobidean zirkulazioa trinkoen den tartean (Orio-Aritzeta) hirugarren erreia eraikitzekeko lanek eta Urumearen autobia egitekeko lanek.
- Araban, Eibar-Gasteiz autobidean (AP-1) Arlaban-Eskoriatza zatia bakarrik dago gauzatzeko, eta martxan daude Miranda aldera hegoaldeko tartea bitan banatzeko lanak eta N-1 errepidean, Armiñón parean, autobiderako sarbidea egitekeko lanak.
- **Trenbide-azpiegiturei** dagokienez, jarduketa hauek nabarmenduko ditugu:
 - ADIFen ardurapeko jarduketak dira Serantesko tunela eta etorkizuneko trenbide-saihebidetara aurrera eramatea, hiru urteko lanen ondoren Miribillako tren-geltoki berria martxan jartzea, eta Alkinar auzoko geralekuaren lanak ia amaitzea. Renfek, Albia trenen bidez, egunean beste bidaia bat jarriko du Bilbo eta Madril artean –bigarrena–, beste bat Madril eta Donostia artean –hirugarrena–, eta lehenengoa Bilbo eta Donostia artean, Bartzelonarako trenetan.
 - FEVEk eskualde arteko lineak elektrifikatzeko planaren lehen zatia, Karrantza-Aranguren artekoa, egitekeko lanak esleitu ditu, eta Bolunburun eta Otxaranen 6 trenbide-pasagune kendu dira.



- ETSk, berriz, EuskoTrenek kudeatzen duen sarerako, Durangoko geltoki berria egiteko hondeaketa-lanak bukatu ditu, Eibarren Ardantzako geltoki berriaren eraikuntza esleitu du, Aieteko trenbidearen tunel zaharra egokitzeko lanak esleitu ditu bidegorri moduan erabilia izan dadin eta Morlansko tunelarekin lotura egin dezan, Aia-Orio zatian gaineko trenbide-saihesbidea egiteko lanetan aurrera egin du, Loiola-Herrera zatia bitan banatzeko lanak esleitu ditu –lan horietan sartzen dira Intxaurrondon lurpeko geltoki berria eraikitzea eta Herrerako geltokia eraberritzea–, eta Añorga-Errekalde zatia bitan banatzeko proiektua, Añorgako geltoki berria barne hartzen duena, aurkeztu du.
 - Metro Bilbaori dagokionez, Portugalete-Santurtzi zatiaren lanak %90ean eginak zeuden 2008aren amaieran, eta Mamarigarako sarbidea egiteko nahiz Aritz-Basauri zatiko lanak egiten ari ziren. Bestalde, Ibarbengoako geltoki berriaren eraikuntza esleitu da eta 3. linearen trazatu berria aurkeztu da.
 - Tranbia-programari dagokionez, 2008ko abenduan martxan jarri da Gasteizen, Erdialdeko eta Lakuako adarretan. Bilboko tranbian, Basurtu-Errekalde tartean sarea luzatzeko obra esleitu da.
 - Euskal Trenbide Sare Berriari dagokionez, ADIFek 12 zati egiteko lanak esleitu ditu, gauzatu behar duen adarra osatzen duten 18 proiektuetatik, eta horietatik 11n lanak hasita daude. Gipuzkoako zatian, Eusko Jaurlaritzaren ardurapekoa dena, Ordizia-Itsasondo zatiaren lanak hasi dira.
- *Aire-azpiegiturei* dagokienez:
 - Forondan, aparkalekua goitik behera eraberritzeko lanak egin dira eta DHLk hartzen zuen hangarra egokitzeko lanak hasi dira.
 - Sustapen Ministerioak iragarri du Loiuko aireportua handitu egingo dela; horri esker, 2014rako bikoiztu egingo da aireportuaren harrera-ahalmena.
 - Hondarribiko aireportuari dagokionez, Euskadiko erakundeek eta Estatuko gobernuak adostu dute aireportuaren pista luzatzea, 150 m Mendelu auzo aldera (Irun) eta beste 50 m itsaso aldera.
 - *Itsas azpiegiturei* dagokienez:
 - Bilboko portuan, 61,2 milioi euroko inbertsioa egin da azpiegitura-lanak egiteko. Horien artean, aipatzekoak dira Zierbenan 21 m-ko sakonerako bi kai berrien eraikuntzan egindako aurrerabidea eta Portu Agintaritzaren egoitza berriaren eraikuntza.
 - Pasaiaiko portuan, Plan Estrategikoa 2008-2020 onartu da eta Azpiegituren Gidaplana idatzi da.
 - Bermeoko portuan, trenbide-lotunea paratu da EuskoTrenek salgaiak garraia ditzan.
 - Bereziki nabarmentzekoa da administrazio guztiek *bizikleta* garraiobide iraunkor gisa sustatzeko hartu duten konpromisoa. 2008. urtearen amaieran, 405,5 km-ko bidegorri-sarea dago Euskadin.



- *Logistika-zentroei* dagokienez, aipatzekoak dira Aparkabisaren Trapagarango zentroa hobetu eta egokitzeko lanak eta 194 aparkalekuko parking baten eta beste pabilioi baten eraikuntza Arasur gunean.

Bestalde, erabiltzaileek eskura dituzten **garraio-zerbitzuen eskaintzari** buruzko adierazle nagusietan jarriko dugu arreta. Alde horretatik, honakoa izan da aipatzekoa 2008an:

- *Errepide-garraioari* dagokionez, eta garraio publikoaren arloan, hala Donostiako Tranbia Konpainiak nola Tuvisak mantendu dituzte aurreko urtean martxan zeuden sareko lineak (34 eta 18, hurrenez hurren), eta Bilbobusek, berriz, linea bat kendu du (43). Erabiltzaileak garraiatzeko unitate-kopuruari begira, Bilbobus da autobus gehiago jarri dituen konpainia bakarra (7 unitate); Tuvisak kopuru bera mantendu du eta DBUSek 5 autobus kendu ditu. Bestalde, ibilgailu-kopurua aurreko urteetan baino gutxiago hazi da 2008an, %1,9 bakarrik.
- *Trenbide-garraioan*, 2008ko gertakari adierazgarriena izan da abenduan Gasteizko tranbia martxan jarri izana. Bestalde, EuskoTrenek eta, neurri txikiagoan, Metro Bilbaok, eskaintza pixka bat murriztu dute, bai eskaintitako tren-kopuruan, bai kilometro bakoitzeko lekuen kopuruan.
- *Aire-garraioari* dagokionez, aireontzien zirkulazioa handitu egin da Gasteizko aireportuan, eta Hondarribia eta Bilbokoetan, berriz, txikitu egin da. EAE osoan, aireontzien zirkulazioa %3,4 murriztu da.
- *Itsas garraioan*, Anavas elkarteko kide diren enpresetako ontzidia, oro har, 12 unitatetan hazi da 2008an, eta edukiera gordina %7,2 areagotu da.

Bestalde, **EAEko mugikortasun-eskaria** aztertutik, beste behin autoa da, ibilgailu motordunen artean, gehien erabiltzen dena. Garraio kolektiboaren erabilerari dagokionez, zenbait urtez etengabeko hazkundea ezagutu ondoren, 2008an aurreko urtekoaren antzekoa izan da autobus eta trenen zerbitzu publikoak erabiltzen dituztenen kopurua. Bilakaera horri denbora-tarte luzeagoan erreparatuta, 2000-2008 aldian %10,3 hazi da garraio kolektiboko bidaiarien kopurua.

Garraio-mota xehekiago aztertuz, ohartzen gara, *errepide-garraioari* dagokionez, 2008an gora egin duela hiriguneetan hala Tuvisaren nola Donostiako Tranbia Konpainiaren erabiltzaile-kopuruak (%5 eta %2,3, hurrenez hurren); Bilbobusen, berriz, %6,1 jaitsi da bidaiari-kopurua. Hiriarako garraioan, Lurraldebusen goranzko joerari eutsi dio, Araban erabiltzaile-kopurua mantendu da eta Bizkaibus pixka bat jaitsi da. Bizkaiko hiriburuko garraio publikoari begira, haren bilakaera aztertu behar dugu Bilboaldeko metropoli-inguruan dagoen garraio-zerbitzu kolektibo publikoaren eskaintza osoa aintzat hartuz; izan ere, garraio-modu berriak, Metro Bilbao eta EuskoTran kasu, agertzearekin bat, azken urteotan errepideak erabiltzaileak galdu ditu, trenbidearen mesedetan.

Trenbide-garraioari dagokionez, 2008an Metro Bilbaok beste marka historiko bat lortu du bidaiarien kopuruan, Ezkerraldean zati handiagoa hartzen duelako orain, eta Bilboko tranbian, berriz,



erabiltzaile-kopurua pixka bat jaitsi da. Hiriarteko garraioan, Renfen, EuskoTrenen nahiz FEVEen behera egin du bidaiarien kopuruak, aurreko urtearekiko %2,8 gutzira.

Aire-garraioan, bidaiari-kopuruari begira, azken urteotako etengabeko hazkunde-joera eten da EAEko hiru aireportuetan, eta %5,7 murriztu da. Beherakada hori orokorra izan da Estatuko aireportuetan. Alde horretatik, kontuan izan behar da aire-garraioari gogorrago erasaten diotela atzeraldi ekonomikoek.

Jarraian, **salgaien garraioari** buruz jardungo dugu. Bere horretan jarraitzen du EAEn berezkoa den garraio-moten arteko desorekak, handia baita errepide-garraioaren nagusitasuna. Hala ere, salgaien garraioa errepidetik atera eta eraginkorragoak eta ingurunearekiko begirunetsuagoak diren beste modu batzuk, trena eta itsas garraioa kasu, sustatzeko neurriei esker, aurrera egiten ari garela suma daiteke, herabeki bada ere. Hala, errepidez garraiatutako salgaien kopurua %4 jaitsi da azken bost urteetan, itsas garraioaren mesedetan. Datozen urteotan are indar handiagoz sustatuko dira itsas autobideak, euskal trenbide-sare berria eta garraio konbinatua bultzatzeko jarduera logistikoa, eta espero da horrek emaitza positiboak ematea. Edonola ere, datuek adierazten dute beharrezkoa dela garraio-motak orekatzeko eta garraio-motarik iraunkorrenak sustatzeko politikak areagotzea.

2008an, %9,7 hazi da aire-zirkulazioa 2007. urtearekiko, eta jaitsi egin dira salgaien errepideko garraioa, trenbidekoa eta itsasokoa (%6,3, %8,1 eta %2, hurrenez hurren).

Segidan, garraio-jarduerak sortutako **kanpo-eraginei** erreparatuko diegu. Gogoratu behar da, aurreko txostenek jada zioten moduan, 2.000 milioi euro ingurukoa dela garraioak arlo horretan EAEn urtero eragiten duen kostu ekonomikoa, hau da, 1.000 bat euro *per capita* (BPGaren %3,6); errepideko garraioak sortzen du kanpo-eragin horien gehiena.

Alderdi positiboanari begira, istripuen aurkako borrokan, behin 2003-2006 Planak finkatu zuen helburua lortu eta gero, "EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010" berriak helburutzat ezarri du EAEn bide-istripuetan hildakoen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko balioren aldean. Alde horretatik, aipatzekoa da 2008an 84 lagun hil direla Euskadiko errepideetan bide-istripuen ondorioz, 2001ean baino %55 gutxiago.

Trafiko-pilaketei dagokienez, 2008an, azken urteotan lehendabizikoz, pixka bat jaitsi da motorizazio-indizea. Hala ere, aipatu den moduan, ibilgailu pribatua da, motordunen artean, hiritarrek gehien erabiltzen dutena. "Ingurumen Inkesta Familiei 2008" txostenaren arabera, 1,4 ibilgailu dago batez beste etxebizitzako. Bestalde, trafiko-pilaketak arintze aldera, eta administrazioak azpiegiturak hobetzeko egiten dituen inbertsioez gain, agintari eskudunak aztertzen ari dira neurri jakin batzuk hartzea, hala nola bidesarrietan tarifak orduaren arabera ezartzea eta bete antzean doazen ibilgailuak saritzea; neurri horiek, hain zuzen ere, arrakastaz ezarri dira hainbat herrialdetan.



Garraio-sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, EAEko etxeen %11,9k arazoak ditu lehorreko garraioak eragindako zaratengatik; hiriguneetan, ibilgailuen zirkulazioa da kutsadura akustikoaren eragile nagusia. 2007an, garraio-sektorearen CO² emisioak %6,8 areagotu ziren aurreko urtearekiko, EAEko emisio guztien laurdena isuriz. Era berean, 2008an %5,1 murriztu da gutzitako energia-kontsumoa; edonola ere, krisialdi ekonomikoaren eraginez jarduera ekonomikoak izan duen beherakadari zor zaio jaitsiera hori.

Azkenik, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak aurrera egin du **Garraio Iraunkorraren Gida-planean** ezarritako **helburuak** lortzeko bidean. Hala, 2008an zehar, normalizazio-, plangintza-, antolamendu-, koordinazio- eta azpiegitura-jarduerez gain, nabarmentzekoa da Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Planaren garapenean egindako lana. Bestalde, Euskadiko Garraioaren Behatokiak (EUSGABE) bere programazioa bete du, besteak beste ekimen hauek landuz: webgunea, garraioaren panoramikari buruzko txostena eta aurrera begirako azterketak (bidaiarien errepideko garraioaren kostuaren simulagailua), bidaiari-garraioari eta alor horretako jarduketa-gakoei buruzko hausnarketa estrategikoa, eta EAEko aireportu-sistemaren ereduari eta aireportuen kudeaketa-planari buruzko analisiaren azterketa. Azkenik, bere zereginetan jarraitu du Euskadiko Garraio Agintaritzak, eta osoko bi bilkura egin ditu, sailek, batzorde txostengileek eta lan-taldeek egindako lanak azaltzeko.



1. TESTUINGURU OROKORRA



1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea

Agerikoa da garraio-sektoreak gure ekonomian duen pisua, bai establezimendu-kopuruan eta enpleguan, bai sortzen duen balio erantsi gordinean.

Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionalako A31 banaketa sektorialaren arabera, garraio- eta komunikazio-sektorearen barnean dago garraioa¹. Kapitulu honen hasieran, makrosektore hori izango dugu hizpide.

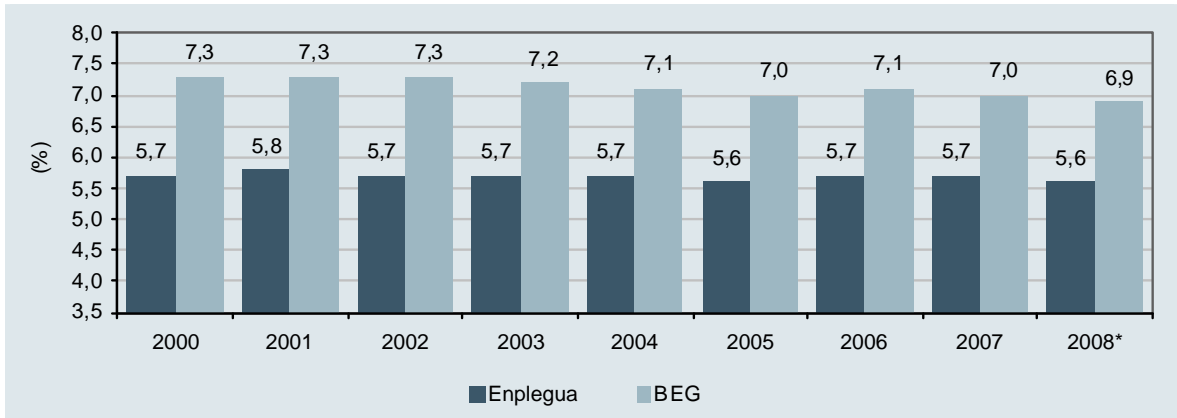
Euskal Estatistika Erakundeak (Eustat) argitaratutako datuen arabera, adierazle nagusien zenbakiak hauek dira 2008an:

- Euskadin **15.766 establezimendu daude jardunean** garraio eta komunikazioen sektorean.
 - Kopurua %0,2 jaitsi da aurreko ekitaldiaren aldean. Euskadiko ekonomiaren esparruan, berriz, %2,3 hazi da oro har establezimenduen kopurua.
 - Establezimenduen kopurua %1,4 hazi da azken hamarkadan, Euskadiko ekonomia baino nabarmen gutxiago (%26,1).
 - EAEko establezimenduen %7,7 garraio eta komunikazioen alorrean dago; sektorearen pisu erlatiboa aurreko urtekoa baino pixka bat txikiagoa da, orduan establezimenduak guztizkoaren %7,9 baitziren.
- **53.191 pertsona daude lanean** sektore honetan. Horrenbestez:
 - Langile-kopurua %1,4 hazi da aurreko ekitaldiaren aldean, Euskadiko ekonomian baino gutxiago (%2,5).
 - Hazkundera %31,6koa izan da azken hamarkadan, Euskadiko ekonomian baino pixka bat txikiagoa (%38,7).
 - EAEko enplegua osoki aintzat hartuta, garraio-sektorearen pisu erlatiboa %5,6koa da; aldaketa handirik ez da izan, 2007ko datuekiko (%5,7).
- **4.292,9 milioi euroko Balio Erantsi Gordina BEG** sortu du sektoreak.
 - Aurreko urtearekiko, bilakaera positiboa izan du sektoreak: %4,1 hazi da; EAEko ekonomia, berriz, %4,9.
 - Euskadiko ekonomiaren BEGaren %6,9 sortu du sektoreak, ehunekoetan aurreko ekitaldian baino pixka bat gutxiago (%7,0).

¹ JESN-93ko JESN hauek biltzen ditu: 60 (lehorreko garraioa), 61 (itsasoko garraioa), 62 (aireko garraioa), 63 (garraioari atxikitakoak) eta 64 (komunikazioak).

Ondoko grafikoan ikus daitekeenez, garraio eta komunikazioen sektoreak EAEko ekonomiaren BEGean duen pisu erlatiboak beheranzko joera ageri du; izan ere, %7,3koa zen 2000n, eta %6,9koa 2008an. Enpleguaren ikuspegitik, aldiz, bere horretan mantendu da, %5,7 inguruan.

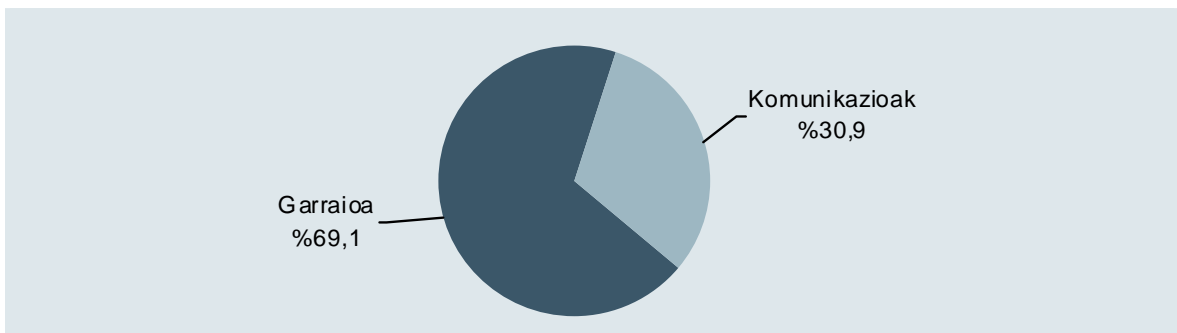
1.1. grafikoa. Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko BEGean eta enpleguan. 2000-2008 arteko bilakaera (%)



* BEGari buruzko 2008ko datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak eta JEGID).

Bestalde, garraio eta komunikazioen sektoreak sortutako BEGaren bi heren baino gehiago garraio-jarduerak eragin du. Izan ere, garraioak 2.968,0 milioi euro BEG sortu du, eta komunikazioen jarduerak, berriz, 1.324,9 milioi euro.

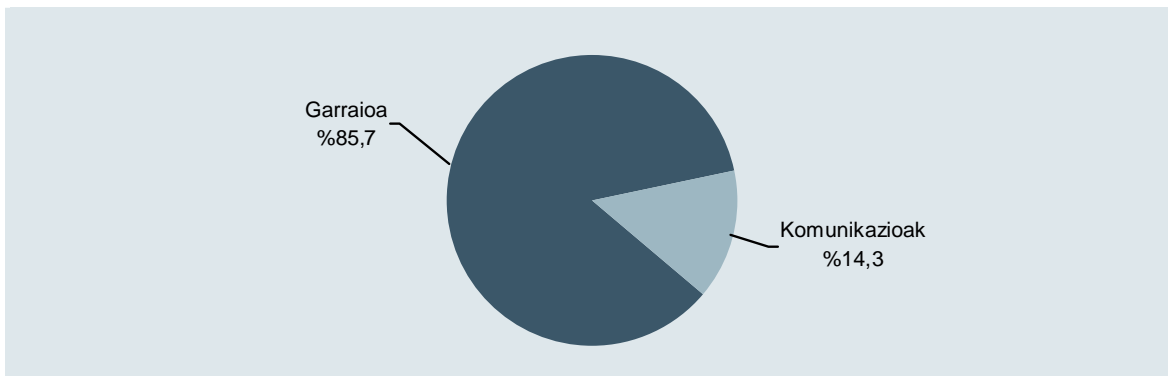
1.2. grafikoa. EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen BEGaren banaketa 2008an (%).



* BEGari buruzko 2008ko datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Garraio-sektorearen nagusitasuna nabarmenagoa da enplegu-kopuruari dagokionez. Aurreko ekitaldiko joerari jarraiki, garraioak sektorearen gehiengo absolutua bereganatu du, enpleguaren %85,7 hartuz; komunikazioek enpleguaren %14,3 biltzen dute.

1.3. grafikoa. EAEko garraio- eta komunikazio-sektoreko enpleguaren (lanpostu guztien) banaketa 2008an (%)



Iturria: Eustat (JEGID).

1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin

a) *Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak*

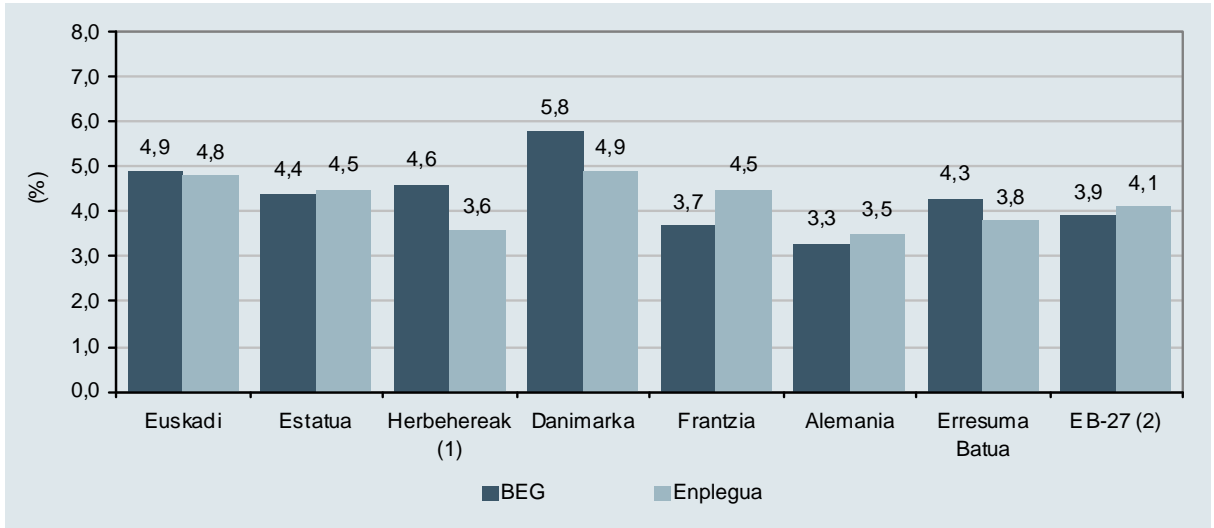
Analisia garraio-sektorera ekarriz, honakoa nabarmenduko dugu:

- 2008an, **14.742 establezimendu** daude sektorean.
- Guztira, **45.608 pertsonak** dihardute lanean sektore horretan.
- **2.968 milioi euroko BEGa** sortu du sektoreak.

2008an, hau da garraio-jardueraren pisua Euskadiko ekonomiaren baitan: BEGaren %4,8 (2007an bezala), enpleguaren %4,8 (aurreko urtean, %4,9) eta establezimenduen %7,2 (2007an, %7,5).

Hurrengo grafikoan (2006ari buruzkoa, urte horretakoak baitira eskura ditugun Europako azken datu metatuak) agerian uzten du garraio-sektorearen magnitude ekonomikoak handiagoak direla EAEn, Estatuan eta Europar Batasunean (EB-27) baino. BEGaren ikuspegitik, EAEk baino bost hamarren gutxiago zituen Estatuak 2006an, eta puntu bat gutxiago EB-27k. Aldea txikiagoa da enpleguan: EAE baino hiru eta zazpi hamarren beherago daude Estatuak eta EB-27, hurrenez hurren.

1.4. grafikoa. Garraio-sektorearen partaidetza EAEko BEGean eta enpleguan, eta beste herrialde intergarri batzuekiko konparazioa. 2006 (%)



(1) Enpleguari buruzko datuak ez du aire-garraioa jaso.

(2) Kalkulua.

Iturria: Euskadiri buruzko datuena, Eustat (Kontu Ekonomikoak eta JEGID), eta Estatuari eta beste herrialdeei buruzkoena, Eurostat (Structural Business Statistics 2007, Population and Social Conditions Statistics eta Economy and Finance Statistics). Behatokiak egina.

i) Azpisektoreak

Azpisektoreen araberrako analisiak agerian uzten du errepideko garraioak biltzen dituela sektoreko establezimendu eta lanpostu gehienak; hain zuzen ere, 12.462 establezimendu eta 28.822 langile biltzen ditu garraio-mota horrek, sektorearen %84,5 eta %63,2, hurrenez hurren. Jarraian doaz garraioari erantsitako jarduerak, 2.146 establezimenduz eta 13.728 langilez; enpleguari dagokionez, kopuru hori sektore osoaren ia herena da, baina establezimendu-kopuruak pisu erlatibo apalagoa du. Aurreko ekitaldian bezala, garraioaren alorreko bi azpikategorion artean, sektoreko establezimendu guztien %99 eta enpleguaren %93 biltzen dute, eta gainerako apurra trenbideko, itsasoko eta aireko jardueren artean banaturik dago.

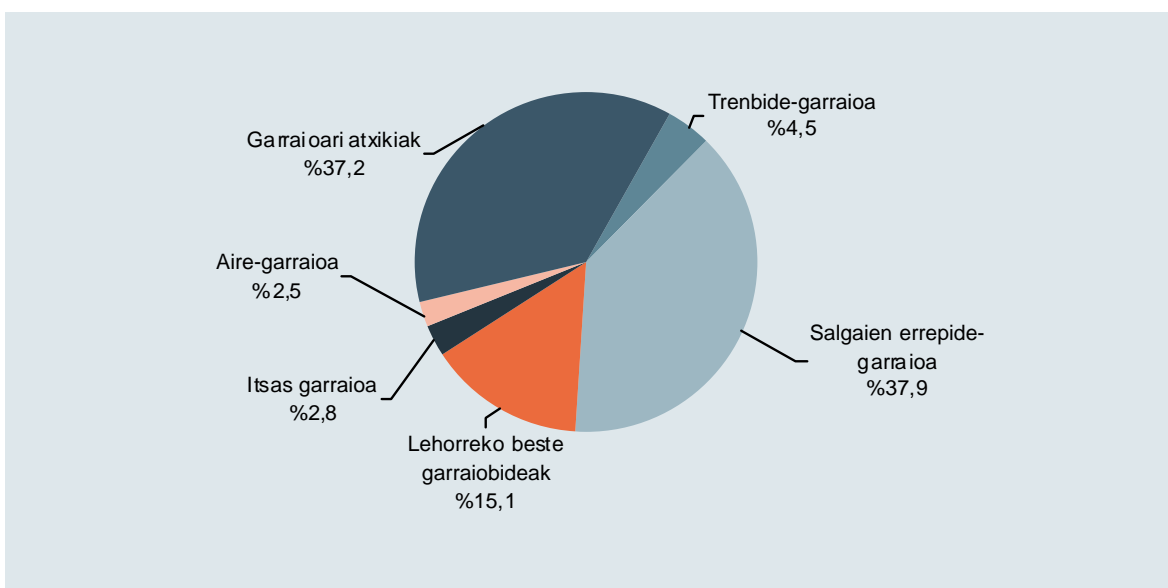
1.1. taula. Garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, azpisektoreen arabera. EAE. 2008

	Establezimenduak		Enplegua	
	Kop.	%	Kop.	%
Errepidea	12.462	84,5	28.822	63,2
Trenbide-garraioa	72	0,5	2.272	5,0
Itsas garraioa	42	0,3	395	0,9
Aire-garraioa	20	0,1	391	0,8
Jarduera atxikiak	2.146	14,6	13.728	30,1
GUZTIRA	14.742	100,0	45.608	100,0

Iturria: Eustat (JEGID).

Aurrekoaren antzeko iruzkina egin dezakegu hurrengo grafikoaren inguruan ere. Salgaien errepideko garraioak sektoreko BEGaren %37,9 eragiten du, eta garraioari atxikitako jarduerak %37,2. Horiei lehorreko beste garraibideak² gehituz gero (%15,1), jarduerok sektoreko BEGaren %90,2 biltzen dute (ehuneko hori bere horretan mantendu da, aurreko ekitaldiarekiko). Garraioari atxikitako jardueren BEGa gainerako azpisektoreen artean banatzen badugu horiek guztizko BEGari egiten dioten ekarpenaren arabera, eta salgaien errepideko garraioa, lehorreko beste garraioak eta trenbide-garraioa sartzen baditugu, jarduera horiek guztiek garraioko BEGaren %91,5 hartzen dute: gainerako %8,5a itsasoko eta aireko garraioei dagokie.

1.5. grafikoa. EAEko garraio-sektorearen BEGaren banaketa azpisektoreen arabera. 2008 (%)



* BEGari buruzko 2008ko datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

² Barne hartzen du: hiriko eta hirialdeko trenezko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko eskatu ahalako bestelako garraio-motak eta hodi bidezko garraioa.

ii) *Lurraldeak*

1.2. taula. Garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, azpisektorearen eta lurralde historikoaren arabera. EAE. 2008

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Establezimenduak								
Errepidea	1.577	12,7	6.558	52,6	4.327	34,7	12.462	100,0
Trenbide-garraioa	1	1,4	49	68,0	22	30,6	72	100,0
Itsas garraioa	-	-	32	76,2	10	23,8	42	100,0
Aire-garraioa	7	35,0	11	55,0	2	10,0	20	100,0
Jarduera atxikiak	258	12,0	1.174	54,7	714	33,3	2.146	100,0
GUZTIRA	1.843	12,5	7.824	53,1	5.075	34,4	14.742	100,0
Enplegua								
Errepidea	3.837 eta	13,3 eta	14.899 eta	51,7 eta				
	(*)	(*)	(*)	(*)	10.066	34,9	28.822	100,0
Trenbide-garraioa	(*)	(*)	(*)	(*)	501	22,1	2.272	100,0
Itsas garraioa	-	-	363	91,9	32	8,1	395	100,0
Aire-garraioa	54	13,8	301	77,0	36	9,2	391	100,0
Jarduera atxikiak	2.221	16,2	7.482	54,5	4.025	29,3	13.728	100,0
GUZTIRA	6.132	13,5	24.816	54,4	14.660	32,1	45.608	100,0

(*) Eustatek ez du lurraldeen araberako daturik eskaini, isilpekotasuna gordetzearren. EAEn guztizko kopuruan jaso dira.

Iturria: Eustat (JEGID).

Aurreko urteetan bezala, koadroaz egin daitekeen irakurketa nagusia da establezimendu- eta enplegu-kopuruan alde handiak daudela hiru lurralde historikoen artean. Bizkaiak biltzen du sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehazki, 7.824 establezimendu eta 24.816 langile. Atzetik doakio Gipuzkoa, sektoreko establezimendu eta enpleguen herenaz (5.075 eta 14.660, hurrenez hurren). Azkenik, Araba da sektorean presentzia gutxien duen lurraldea, %13az bai establezimendu-kopuruan, bai enpleguan.

b) *Prezioen bilakaera*

1.3. taula. Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera. 2007-2008

	2007	2008	Δ 08/07
Automobiletarako gasolioa	40,10	52,69	31,41%
Berunik gabeko gasolina	37,64	42,13	11,95%
Brent upela	33,08	41,00	23,93%

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

Petrolio gordinaren batez besteko prezioa 98,95 dolar izan da 2008an (72,39 dolar 2007an), aurreko ekitaldian baino %23,93 handiagoa. Urtearen erdialdera prezioak goia jo zuen, eta upelak 131 dolarretik gorako balioa hartu zuen. Ordutik aurrera, goitik behera jausi zen prezioa, eta urtea %60ko beherakadaz itxi zen, upelak 38 dolar baino gutxiago balio zuela. Lehen seihilekoan euroak dolarraren aurrean ageri zuen indarra ez zen nahikoa izan erregaien prezio altuei, uztailean goia jo zutenak, aurre egiteko. Aurreko ekitaldirekiko, %31,41eko eta %11,95eko hazkundeak



izan dira, hurrenez hurren automobiletarako gasolioaren eta berunik gabeko gasolinaren prezioan (2007an, %0,56 eta %2,93 hazi ziren).

Alabaina, urteko bigarren seihilekoak bestelako irudia ageri du. Munduan jarduera ekonomikoak behera egin duelarik, krisiak kontsumoaren jaitsiera bortitza eragin du eta, aldi berean, 2008ko KPIak egoeraren larria islatu du. Hala, aurreko urtean baino dezente gutxiago igo dira prezioak, eta, ondorioz, KPIa %1,9koa izan da, eta, 2007koa, ostera, %4,2koa. Zenbait produkturen hazkunde apalak eragin du KPIaren beherakada: elikagaiak eta alkoholik gabeko edariak (%2,6 2008an, eta %7,3 aurreko urtean), alkoholdu edariak eta tabakoa (%4,1, eta aurreko urtean %5,6) eta bereziki garraioak (%5,3 jaitsi da, eta aurreko urtean, berriz, %7 hazi zen).

1.4. taula. EAEko KPIa 2007an, taldeka. 2008

	Aurtengo aldakuntza, behin-behinekoa	
	2007	2008
Janariak eta edari alkoholgabeak	7,3	2,6
Edari alkoholduak eta tabakoa	5,6	4,1
Jantziak eta oinetakoak	1,3	0,6
Etxebizitza	4,5	6,8
Etxeko tresneria	3,1	3,1
Medikuntza	-1,1	0,2
Garraioak	7,0	-5,3
Komunikazioak	0,8	-0,3
Aisia eta kultura	-0,8	0,9
Irakaskuntza	4,6	5,1
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	4,2	4,6
Beste batzuk	2,9	3,8
Orokorra	4,2	1,9

Iturria: INE



1.5. taula. EAEko Industria Prezioen Indizea (IPRI), jarduera-arloaren arabera. 2008

	Abendutik abendurako aldakuntza	
	2007	2008
IPRI orokorra	4,4	1,9
Erauzketa-industriak	9,0	13,1
Metalezko eta ez-metalezko meak	9,0	13,1
Manufaktura-industria	3,9	0,7
Elikagaigintza	7,3	2,8
Ehungintza eta jantzigintza	-1,0	5,0
Larrugintza eta zapatagintza	3,0	-0,8
Zurgintza	6,0	2,2
Papergintza, edizioa eta industria grafikoa	0,6	2,5
Petrolio fintzea	14,8	-21,6
Kimika-industria	4,7	6,5
Kautxua eta plastikoa	2,2	4,4
Ez-metalezko industria	4,2	1,5
Metalgintza eta metalezko gaiak	0,7	3,6
Makineria	2,3	3,4
Material elektrikoa	1,6	2,9
Garraio-materiala	5,4	2,0
Bestelako manufaktura	8,7	0,9
Energia elektrikoa, gasa eta ura	9,8	14,2
Elektrizitatea, gasa eta ura	9,8	14,2

Iturria: Eustat.

Industria Prezioen Indizeak ere islatzen du jarduera orokorraren eta manufaktura-industriaren jaitsiera. Alde horretatik, abendutik abendurako hazkunde-tasak %1,9 eta %0,7 jaitsi dira, hurrenez hurren (%4,4 eta %3,9 2007an). Azken jarduera horri dagokionez, aipatzekoa da petrolio-finketaren prezioak lur jo duela: 2007. urte amaieran %14,8 haztetik, 2008.aren amaieran %21,6 murriztera heldu da.

Edonola ere, badira prezioak igo dituzten industria-jarduerak, hala nola erauzketa-industriak eta energia elektrikoa, gasa eta ura. Jarduera horiek %13,1 eta %14,7 igo dituzte prezioak, hurrenez hurren (2007an, %9 eta %9,8).



1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2008AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

a) Zuzentarauak

Errepide-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> 2008/68/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko irailaren 24koa, salgai arriskutsuen lehorreko garraioari buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez). (EBren Egunkari Ofiziala, L 260 2008/9/30ekoa, 13-59).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/89/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko irailaren 24koa, motordun ibilgailuetan eta haien atoietan argiak eta argi-seinaleak instalatzeari buruzko Kontseiluaren 76/756/EEE Zuzentaraua aldatzeko eta aurrerapen teknikorak egokitzeko dena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 257 2008/09/25ekoa, 14-15).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/74/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 18koa, automobilen eta merkataritzako ibilgailu arinen isuriei dagokionez, motordun ibilgailuak homologatzeari buruzkoa (Euro 5 eta Euro 6) eta ibilgailuak konpondu eta mantentzearen gaineko informazioa eskuratzeari buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 192 2008/07/19koa, 51-59).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/65/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko ekainaren 27koa, gidabaimenari buruzko 91/439/EEE Zuzentaraua aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 168 2008/06/28koa, 36-37).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/54/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko ekainaren 17koa, salgai arriskutsuen lehorreko garraioa kontrolatzeko prozedura uniformeei buruzko Kontseiluaren 95/50/EE Zuzentaraua aldatzeko dena, Batzordeari esleitutako betearazpen-eskumenei dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 162 2008/06/21ekoa, 11-12).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/2/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko urtarrilaren 15ekoa, nekazaritzako edo basogintzako traktore gupildunen ikus-eremuari eta haizetako-garbigailuei buruzkoa (bertsio kode-tua) (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 24 2008/01/29koa, 30-38).
Trenbide-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> 2008/110/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko abenduaren 16koa, Erki-degoko trenbideen segurtasunari buruzko 2004/49/EE Zuzentaraua (trenbide-segurtasuneko Zuzentaraua) aldatzeko dena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 345 2008/12/23koa, 62-67).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/57/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko ekainaren 17koa, Erkidegoaren baitako trenbide-sistemaren elkarrengarritasunari buruzkoa (testu bategina) (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 191 2008/07/18koa, 1-45).
Itsasoko eta ibaiko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> 2008/126/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko abenduaren 19koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzeko dena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 32 2009/01/31koa, 1-69).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/87/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko irailaren 22koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzeko dena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 255 2008/09/23koa, 5-27).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/59/EE Zuzentaraua, Kontseiluarena, 2008ko ekainaren 12koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua egokitzeko dena, Bulgariako Errepublika eta Errumania Batasunari atxikitzearen ondorioz (EBren Egunkari Ofiziala, L 166 2008/06/27koa, 31-32).
Aire-garraioa
<ul style="list-style-type: none"> 2008/101/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko azaroaren 19koa, 2003/87/EE Zuzentaraua aldatzeko dena, berotegi-efektuko gasen emisio-eskubideen salerosketarako Erkidegoko erregimenean abiazio-jarduerak txertatze aldera (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 8 2009/01/13koa, 3-21).
<ul style="list-style-type: none"> 2008/49/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 16koa, Erkidegoko aireportuak erabiltzen dituzten aireontziak pistan bertan ikuskatzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/36/EE Zuzentarauko II. eranskina aldatzeko dena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 109 2008/04/19koa, 17-26).

**Beste berrikuntza batzuk**

- 2008/114/EE Zuzentaraua, Kontseiluarena, 2008ko abenduaren 8koa, Europar funtsezkoak diren azpiegiturak identifikatu eta izendatzeari eta horien babesa hobetzeko premiaren ebaluazioari buruzkoa (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 345 2008/12/23koa, 75-82).

b) Erregelamenduak:**Aire-garraioa**

- 1361/2008 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2008ko abenduaren 16koa, aireko zirkulazioa kudeatze aldera belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR) sortzeko enpresa komun bat eratzeari buruzko 219/2007 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 352 2008/12/31koa, 12-17).
- 1356/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko abenduaren 23koa, Aire Segurtasuneko Europako Agentziaren tasei eta diru-sarrerei 593/2007 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 350 2008/12/30koa, 46-55).
- 1008/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko irailaren 24koa, Erkidegoko aire-zerbitzuak ustiatzeko arau komunei buruzkoa (testu bategina) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 293 2008/10/31koa, 3-20).
- 1057/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko urriaren 27koa, 1702/2003 (EE) Erregelamendua eranskinetik II. gehigarria aldatzeko dena, aireontzien nabigagarritasunaren ikuskapen-ziurtagiriari dagokionez (EASA 15a formularioa) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 283 2008/10/28koa, 30-31).
- 1056/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko urriaren 27koa, aireontzien eta aeronautikako produktuen, osagaien eta ekipamenduaren nabigagarritasuna mantentzeari eta mantentze-lanetan parte hartzen duten erakundeak eta langileak onartzeari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 283 2008/10/28koa, 5-29).
- 859/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko abuztuaren 20koa, Kontseiluaren 3922/91 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena, hegazkin bidezko merkataritza-garraioari ezar dakizkiokeen betekizun teknikoiei prozedura administratibo komunei dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 254 2008/09/20koa, 1-238).
- 820/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko abuztuaren 8koa, aire-segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 221 2008/08/19koa, 8-22).
- 715/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 24koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 197 2008/07/25koa, 36-51).
- 668/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 15koa, airezko nabigazioko zerbitzuak eskaintzeko betekizun komunak ezartzen dituen 2096/2005 (EE) Erregelamendua II. eta V. bitarteko eranskinak aldatzeko dena, lan-metodoei eta prozedura operatiboiei dagokionez (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 188 2008/07/16koa, 5-6).
- 482/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko maiatzaren 30koa, airezko nabigazioko zerbitzuen hornitzaileek ezarri beharko duten softwarearen segurtasuna bermatzeko sistema bat finkatzeko dena, 2096/2005 (EE) Erregelamendua II. eranskina aldatzen duena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 141 2008/05/31koa, 5-10).
- 358/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 22koa, aire-segurtasuneko arau komunak aplikatzeko neurriak onartzen dituen 622/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 111 2008/04/23koa, 5-6).
- 351/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 16koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluaren 2004/36/EE Zuzentarauko II. eranskina aldatzeko dena, Erkidegoko aireportuak erabiltzen dituzten aireontziak pistan bertan ikuskatzeko lehentasuna esleitzeari dagokionez (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 109 2008/04/19koa, 7-8).
- 331/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 11koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 102 2008/04/12koa, 3-16).
- 300/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko martxoaren 11koa, abiazio zibilaren segurtasunerako arau komunei buruzkoa, 2320/2002 (EE) Erregelamendua indargabetzen duena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 97 2008/04/09koa, 72-84).



- 216/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko otsailaren 20koa, abiazio zibilaren alorreko arau komunei eta Aire Segurtasuneko Europako Agentzia sortzeari buruzkoa; Kontseiluaren 91/670/EEE Zuzentaraua, 1592/2002 (EE) Erregelamendua eta 2004/36/EE indargabetuko dira (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 79 2008/03/19koa, 1-49).
- 23/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko urtarrilaren 11koa, aire-segurtasuneko arau komunak aplikatzeko neurriak onartzeko 622/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 9 2008/01/12koa, 12-13).

Errepide-garraioa

- 1110/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko urriaren 22koa, errepideko eta nabigazio bidezko garraioan egiten diren kontrolak kentzeari buruzkoa estatu kideen mugetan (bertsio kodetua) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 304 2008/11/14koa, 63-69).
- 1060/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko urriaren 7koa, aldatzen duena 2007/46/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko dena, I, III, IV, VI, VII, XI eta XV eranskinak ordezkatuz (Esparru Zuzentaraua) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 292 2008/10/31koa, 1-98).
- 692/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 18koa, aplikatzen eta aldatzen duena 715/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, auto eta merkataritzako ibilgailu arinen isuriei dagokienez, motordun ibilgailu-motak homologatzeari buruzkoa (Euro 5 eta Euro 6) eta ibilgailuak konpontzeari eta mantentzeari buruzko informazioa eskuratzeari buruzkoa (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 199 2008/07/28koa, 1-136).
- 307/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 2koa, ezartzen dituena, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 842/2006 (EE) Erregelamenduarekin bat etorritik, trebakuntza-programen gutxieneko betekizunak eta langileak trebatzeko ziurtagiriaren elkarrekiko aintzatespenerako baldintzak, berotegi-efektuko zenbait gas fluordun dituzten ibilgailu motordun batzuen airea girotzeko sistemei dagokienez (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 92 2008/04/03koa, 25-27).
- 171/2008 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2008ko otsailaren 25ekoa, 71/97 (EE) Erregelamendua mantentzeari buruzkoa; azken Erregelamendu horren arabera, Txinako Herri Errepublikatik heldutako bizikleta-pieza jakin batzuen inportazioa zabaltzen da Txinako Herri Errepublikatik heldutako bizikleten inportazioei ezarritako *dumping*-aren aurkako zuzenbidea (EBren Egunkari Ofiziala, L 55 2008/02/28koa, 1-5).

Trenbide-garraioa

- 1335/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko abenduaren 16koa, Europako Trenbide Agentzia sortu zuen 881/2004 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 354 2008/12/31koa, 51-59).

Itsas garraioa

- 1100/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko urriaren 22koa, errepideko eta nabigazio bidezko garraioan egiten diren kontrolak kentzeari buruzkoa estatu kideen mugetan (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 304 2008/11/14koa, 63-69).
- 536/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko ekainaren 13koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 782/2003 (EE) Erregelamenduak, ontzietan konposatu organoestanikoak debekatzeari buruzkoak, 6. artikuluko 3. atalen eta 7. artikuluan ezarritakoa betetzeko eta aipatu Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 156 2008/06/14koa, 10-11).
- 324/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 9koa, itsas babesaren alorreko Batzordearen ikuskapenak egiteko prozedura berraztertutak ezartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 98 2008/04/10ekoa, 5-10).
- 181/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko otsailaren 28koa, Kontseiluaren 718/1999 (EE) Erregelamenduak, barne-nabigazioko Erkidegoko ontzidien edukiera-politikari buruzkoak bide nabigagarrietako garraioa sustatzeko, jasotako neurri jakin batzuk ezartzeko dena (bertsio kodetua) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 56 2008/02/29koa, 8-12).

Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 1192/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko azaroaren 17koa, 2454/93 (EEE) Erregelamendua, Erkidegoko Aduana Kodea ezarri zuen Kontseiluaren 2913/92 (EEE) Erregelamenduko xedapen aplikagarri batzuk finkatzen dituena, aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 329 2008/12/06koa, 1-51).
- 1024/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko urriaren 17koa, Kontseiluaren 2173/2005 (EE) Erregelamendua garatzeko arauak finkatzeko dena, Europar Batasunaren egur-inportazioei aplikatzekoak diren FLEGT lizentzien sistema bat ezartzeari dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 277 2008/10/18koa, 23-29).



- 755/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 31koa, lanbide-prestakuntza aintzatesteari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/36/EE Zuzentarauko II. eranskina aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 205 2008/08/01ekoa, 10-12).
- 720/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko uztailaren 25ekoa, Kontseiluaren 1234/2007 (EE) Erregelamendua aplikatzeko xedapen komunak ezartzeko dena, erakunde ordaintzaile edo esku-hartzeko bategen erositako produktuen biltegitratze eta mugimenduari dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 198 2008/07/26koa, 17-22).
- 683/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko uztailaren 9koa, satellite bidezko irrati-nabigazioko europar programen (EGNOS eta Galileo) jarraipenari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 196 2008/07/24koa, 1-11).
- 569/2008 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2008ko ekainaren 12koa, 11. Erregelamendua, garraioko prezio eta baldintzei dagokienez diskriminazioak kentzeari buruzkoa, aldatzeko dena, Europar Erkidego Ekonomikoa eratzekeo Itunaren 3. ataleko 79. artikulua betez (EBren Egunkari Ofiziala, L 161 2008/06/20koa, 1-1).
- 540/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko ekainaren 16koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 336/2006 (EE) Erregelamendua, segurtasuna kudeatzeko nazioarteko kodea Erkidegoan aplikatzeari buruzkoa, aldatzeko dena, ereduaren formatuari dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 157 2008/06/17koa, 15-22).
- 454/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko maiatzaren 21ekoa, 998/2003 (EE) Erregelamendua, irabazi asmorik gabe maskoten joan-etorrietan aplikatzekoak diren arau zoonosanitarioak onartu zituena, aldatzeko dena, behin-behineko aldia luzatzeari dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 145 2008/06/04koa, 238-239).
- 308/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko apirilaren 2koa, estatu kideen prestakuntza- eta egiaztapen-programak jakinarazteko eredu ezartzeko dena, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 842/2006 (EE) Erregelamenduarekin bat etorriz (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 92 2008/04/03koa, 28-34).
- 289/2008 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2008ko martxoaren 31koa, 1266/2007 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena; azken horren bidez onartu ziren Kontseiluaren 2000/75/EE Zuzentaraua aplikatzeko xedapenak, ardi-aziendaren mihi urdinaren gaitza harrapa dezaketen espezieetako animalia jakin batzuen garraioa kontrolatzeari, haren jarraipena egiteari eta hura zaintzeari eta mugatzeari dagokionez (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 89 2008/04/01ekoa, 3-8).

Iturria: Behatokiak egina, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean oinarrituta.



1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak

Aire-garraioa

- 184/2008 ERREGE DEKRETUA, otsailaren 8koa, Aire Segurtasuneko Estatuko Agentzia onartzeko dena, aire-garraioaren segurtasuna eta aire-nabigazioko eta aireportu-segurtasuneko sistemak antolatu, ikuskatu eta aztertzeko eginkizunak gauzatzeko aldera (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 39, 2008ko otsailaren 14koa).

Errepide-garraioa

- Sustapen Ministerioaren FOM/2185/2008 AGINDUA, uztailaren 23koa, FOM/734/2007 Agindua, martxoaren 20koa, aldatzeko dena, salgaien errepide-garraioko baimenei dagokienez (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25, 2008ko uztailaren 23koa).
- FOM/2183/2008 AGINDUA, uztailaren 23koa, Sustapen Ministerioaren 1997ko uztailaren 23ko Agindua aldatzeko dena, autobus-bidaiarientzat garraio osagarria, lineaz kanpoko eta pribatua, eskaintzeko baimenei dagokienez (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25, 2008ko uztailaren 23koa).
- FOM/2181/2008 AGINDUA, uztailaren 22koa, Espainian kabotajeko garraioak egiteko arauak xedatzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25, 2008ko uztailaren 22koa).
- FOM/2180/2008 AGINDUA, uztailaren 22koa, bidaiarien errepideko garraio publikoen prezioak automatikoki eguneratzeko klausula bat ezartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25, 2008ko uztailaren 22koa).
- FOM/2039/2008 AGINDUA, uztailaren 3koa, bidaiarien hiriarteko errepide-garraiorako erabilera orokorreko zerbitzu publiko erregular iraunkorren tarifak berraztertzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 12, 2008ko uztailaren 3koa).
- FOM/2184/2008 AGINDUA, uztailaren 23koa, 1997ko apirilaren 25eko Agindua aldatzeko dena, salgaien errepide-garraioak kontratatzeke baldintza orokorrak ezarriz (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25, 2008ko uztailaren 23koa).
- FOM/36/2008 AGINDUA, urtarrilaren 9koa, Lehorreko Garraioak Antolatzeko Legearen Erregelamendua, irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuz onartua, garatzeko dena, zehazki V. tituluaren IV. kapituluko bigarren atala, gidaridun ibilgailuak alokatzeari dagokionez (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 27, 2008ko urtarrilaren 9koa).
- FOM/3591/2008 AGINDUA, azaroaren 27koa, errepideko garraioaren alorrean prestakuntzarako diru-laguntzak emateko oinarri arautzaileak onartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 11-12, 2008ko azaroaren 27koa).
- FOM/2218/2008 AGINDUA, uztailaren 23koa, jarduera uzten duten errepideko garraiolari autonomoi diru-laguntzak emateko oinarri arautzaileak onartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 29, 2008ko uztailaren 23koa).

Iturria: Behatokiak egina, Sustapen Ministerioaren datuetan oinarrituta.



1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

Errepide-garraioa

- 227/2008 DEKRETUA, abenduaren 23koa, premiazko gisa jotzen duena Arabako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-2622 errepidea, Langraiz Okako saihebidetaren amaieratik A-3314 errepidearekiko bidegurutzera, egokitzeko eraikuntza-proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/12/31koa).
- 226/2008 DEKRETUA, abenduaren 23koa, premiazko gisa jotzen duena Arabako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, N-1 eta BU-740 errepideen arteko lotura-bidea eraikitzeko proiektuaren 1. aldaketa-proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak, zehazki Bayas industrialdera sartzean, Arabako Lurralde Historikotik doan zatian (EHAA, 2008/12/31koa).
- 212/2008 DEKRETUA, abenduaren 16koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Bide Segurtasuneko Batzordearen antolaketa eta funtzionamendua arautzeko dena (EHAA, 2008/12/31koa).
- 216/2008 DEKRETUA, abenduaren 16koa, premiazko gisa jotzen duena Arabako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Etxaguengo zeharbidean A-3608 errepidea egokitzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/12/26koa).
- 170/2008 DEKRETUA, urriaren 7koa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-2635 errepidearen saihebidetako soberakinen deposituko proiektuak, Landetako biribilgunearen eta Zapatariko biribilgunearen artean, erasaten dien ondasun eta eskubideak [Azpeitiko saihebidetaren 1. etapa partziala (2-V-47/2000-A-DS)] (EHAA, 2008/10/10ekoa).
- 139/2008 DEKRETUA, uztailaren 15ekoa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Elgoibar-Maltzaga bizikleta-bidetaren zatia -4. ibilbidea: Deba- eraikitzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/07/28koa).
- 138/2008 DEKRETUA, uztailaren 15ekoa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-2637 ondoko bizikleta-bidetaren zatia -Zeraingo bidegurutzetik Kortaberria auzorako sarbideraino, Segurako udalerrian- eraikitzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/07/28koa).
- 128/2008 DEKRETUA, uztailaren 1ekoa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Villanañeko zeharbidean A-2622 errepidea egokitzeko eraikuntza-proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/07/15ekoa).
- 127/2008 DEKRETUA, uztailaren 1ekoa, premiazko gisa jotzen duena Arabako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-4340 errepidea, A-4339 bidegurutzetik Medellesera Quintanilla de la Riberatik barrena, zabaldu eta hobetzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/07/09koa).
- 118/2008 DEKRETUA, ekainaren 17koa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Antzizarko lotunearen eta Alegiako (Ormaiztegi) lotunearen arteko GI-632 errepidearen saihebidetaren 13. proiektu osagarriak erasaten dien ondasun eta eskubideak. Lurzatiatarako sarbideak ostera jartzea, GI-632 errepidearen 4+800 KPan (EHAA, 2008/06/26koa).
- 117/2008 DEKRETUA, ekainaren 17koa, premiazko gisa jotzen duena Arabako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-3318 errepideko Subilla Morillasko saihebidetaren trazatu-proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/06/26koa).
- 113/2008 DEKRETUA, ekainaren 17koa, herri-onurakotzat jotzen duena errepidean laguntza emateko Gipuzkoako DYA elkarteak, zehazki Zestoakoa (EHAA, 2008/06/26koa).
- 65/2008 DEKRETUA, apirilaren 8koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena ematen diona "Bizkaiko Kamioe Kokaleku Bortxatuak A.B., Aparcamiento Disuasorio de Camiones de Bizkaia, S.A" (Bikakobo-Aparcabisa) sozietatearen kapital-zabalkuntzan parte hartzeko (EHAA, 2008/04/16koa).
- 59/2008 DEKRETUA, apirilaren 1ekoa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-632 errepidearen saihebidetako 5+100 KPan - Ormaiztegi-Zumarraga zatia- zenbait lurzatiatarako sarbidea birjartzeko 7. proiektu osagarriak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/04/07koa).



- 34/2008 DEKRETUA, otsailaren 26koa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Debako udalerrian, N-634 43,053 eta 43,117 KPen artean, lur-erazketako ezponda egonkortzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/03/11koa).
- 28/2008 DEKRETUA, otsailaren 12koa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-2637 errepidea, Seguratik Zegamako udalerriraino, zabaldu eta hobetzeko proiektuak erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/05/15koa).
- 8/2008 DEKRETUA, urtarrilaren 15koa, premiazko gisa jotzen duena Gipuzkoako Foru Aldundiak okupatzea, nahitaezko desjabetzea egiteko, Etxegarateko mendatean N-1 errepideko saihebidetaren 12. proiektu osagarriak -2. fasea. Idiazabalgo udalerriko saihebidetaren bitan banatzea- erasaten dien ondasun eta eskubideak (EHAA, 2008/02/05koa).

Trenbide-garraioa

- 178/2008 DEKRETUA, urriaren 28koa, 2008. ekitaldirako kredituak emateko 5131 "Trenbideak" programari Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren aurrekontutik, "Beste finantza-harremanak Euskal Sektore Publikoarekin" 9119 programan lortutako diru-sarrerengatik; kredituak 140.000 euro dira, eta konpromiso-kredituak 2.453.634 euro (EHAA, 2008/11/07koa).
- 143/2008 DEKRETUA, uztailaren 22koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko batzarkideen izendapena berritzeko dena (EHAA, 2008/09/05koa).
- 100/2008 DEKRETUA, maiatzaren 27koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kide bat kendu eta, horren ordez, berria izendatzeko dena (EHAA, 2008/06/05koa).

Itsas garraioa

- 177/2008 DEKRETUA, azaroaren 21koa, ELA sindikatuak Pasaiako Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2008/11/03koa).
- 160/2008 DEKRETUA, irailaren 16koa, ELA sindikatuak Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2008/10/01koa).
- 109/2008 DEKRETUA, ekainaren 10koa, Estatuko Administrazio Orokorrak Pasaiako Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2008/06/19koa).
- 75/2008 DEKRETUA, apirilaren 29koa, ADEGI Gipuzkoako Enpresarien Elkarteak Pasaiako Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2008/05/06koa).
- 67/2008 DEKRETUA, apirilaren 22koa, Estatuko Administrazio Orokorrak Pasaiako Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2008/04/24koa).

Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 66/2007 DEKRETUA, apirilaren 8koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari Araba Logística S.A. sozietatearen kapital-zabalkuntzan parte hartzeko baimena emateko dena (EHAA, 2008/04/15koa).

Iturria: Behatokiak egina, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian oinarrituta. Eusko Jaurlaritza.



2. GARRAIO-ESKAINNTZA ETA -ESKARIA 2008AN



2. GARRAIO-ESKAINNTZA ETA -ESKARIA 2008AN

2.1. GARRAIO-ESKAINNTZA

Garraio-sistema osoa du Euskadik, eta azpisistema hauek osatzen dute: bidekoak, trenbidekoak, portukoak, airekoak, kablekoak eta intermodalak; arrazoi geografikoak direla-eta, ez du ibaiko garraiorik. Hona, taula batean laburbilduta, sistema oso eta antolatu hori:

2.1. taula. Euskadiko garraio-sistema.

Sistema	Azpiegitura	Organo titularra	Erakundea/Operadorea
Bideko sistema	Errepide-sare nagusia	Foru-aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoaren emakidadun edo mailegatzaila Erabiltzaile partikularra
	Hiri barneko sarea	Udalak	
	A-68 autobidea	Estatua	
Trenbideko sistema	Europako barne-garraioa Iberiar penintsulako sarea	Estatua	Renfe
	Metro-sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa Estatua	ETS eta EuskoTren FEVE
	Metroa/tranbia Bizkaia zubia	Euskal Autonomia Erkidegoa Bilboko Portu Agintaritza	Metro Bilbao, EuskoTran Pribatua
Portuetako 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
Kableko sistema	Igogailuak eta funikularrak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatuak Publikoak
Garraio-sistema intermodala	Garraio- eta logistika-zentroak	Partzuergo/erakunde publikoak, pribatuak eta mistoak	Logistika-operadoreak

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012. Behatokiak egina.

Beha diezaiogun xehekiago Euskadiko garraio-sistemari:

**Euskadiko garraio-sistemaren deskribapena**

- Bideko sistemari dagokionez, 2008an, 4.203 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Beste behin, ahalmen handiko bideak, hau da, autobideak eta autobiak, etengabe haziz joan dira, eta errepide-sareko bide guztien %14 horrelakoak dira jada.
- Foru-aldundiak dira azpiegitura horren zatirik handienaren titularrak, baina A-68 autobidearen titularrak Estatua da, eta Artxandako tunelak, berriz, Bizkaiko Foru Aldundiaren emakida dira. Bestalde, BIDEGI eta INTERBIAK, Gipuzkoako eta Bizkaiko foru-aldundien sozietateak, arduratzen dira A-8 autobidea kudeatzeaz eta ustiatzeaz, nor bere lurraldean.
- Trenbideko sistemari dagokionez, operadore hauek ematen dute gaur egun EAEn pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua: 1) Renfek –Euskadiko hiriburuak eta inguruko udalerrak Estatuko gainerako hiriekin eta udalerriekin lotzen ditu–; 2) FEVEk –Bizkaian bakarrik jarduten du–; 3) EuskoTrenek –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu, Gipuzkoan eta Bizkaian–; 4) Metro Bilbaok eta Bilboko EuskoTranek –bidaiarien garraio-zerbitzua ematen dute Bizkaiko hiriburuaren hiri barnean eta metropoli-inguruan–, eta 5) Gasteizko EuskoTranek –Arabako hiriburuaren hirigunea hartzen du–.
- Estatua da Renferen eta FEVEren azpiegituren titularrak (Renferen kasuan, ADIF). Bestalde, Euskal Trenbide Sareak (ETS) kudeatzen du Euskadiren eskumeneko trenbideetako azpiegituren eraikuntza eta modernizazioa.
- Trenbide-eskaintza nabarmen haziko da ezaugarri bikaineko Euskadiko trenbide-sare berria –Euskal Y deitua– burutzen denean.
- Bestalde, El Transbordador de Bizkaia S.L. sozietateak kudeatzen du Bizkaia zubiko jarduera.
- Euskadiko portuetako sistemari dagokionez, beren merkataritza-jardueragatik nabarmentzekoak dira Bilbo eta Pasaiako interes orokorreko portuak. Erkidegoan, gainera, beste 15 portu gehiago daude.
- Euskadiko hiru hiriburuen inguruan kokatutako hiru aireportuek osatzen dute EAEko aire-sistema: Loiuako aireportuak (Bilbo), Hondarribiko aireportuak (Donostia) eta Forondako aireportuak (Gasteiz).
- EAEko kableko sistemari dagokionez, hiru funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak eta Igeldokoak, eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Igeldoko funikularra ez beste guztiak Bizkaiko Lurralde Historikoan daude.
- Azkenik, EAEn lau logistika-zentro daude gaur egun, eta salgaien garraioa zein logistika-jarduerak eraginkorragoak izatea dute helburu: Aparcabisa, Bizkaian; Zaisa, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban.

2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari atxikitako azpiegiturak

Atal honetan informazio xehe eta zehatzagoa emango dugu EAEn erabiltzaileei eskainitako azpiegituren ezaugarriei buruz, garraio-mota bakoitza aztertuz. Horrez gain, alor bakoitzeko azken berrikuntzak aurkeztuko ditugu.

a) *Errepide-garraioa*

2008an, 4.203 km zituen Euskadiko errepide-sareak, aurreko urtean baino pixka bat gutxiago (%0,6); 2007an 4.229 km-koa zen errepide-sarea. Alabaina, galtzada bakarreko errepideen murrizketak ekarri du guztizko kilometroen beherakada hori; izan ere, ahalmen handiko bideak, hau da, autobideak, autobiak eta bi galtzadako bideak 15 km-tan areagotu dira, eta jada EAEko bide-azpiegituren %14 dira.

2.2. taula. Euskadiko errepide-sarea, errepide-motaren arabera. 2008

	1996	2008
LUZERA (km)		
Bidesaridun autobideak	187	240
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	251	348
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.615
Guztira	4.296	4.203
DENTSITATEA (m/km²) ⁽¹⁾		
Bidesaridun autobideak	25,8	33,2
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	34,7	48,1
Galtzada bakarreko errepideak	533,3	499,7
Guztira	593,8	580,9

⁽¹⁾ Errepide-sarearen luzera eta EAEren azalera aintzat hartuz kalkulatua.

Iturria: INE eta Eustat.

EAEko bide-azpiegituren dentsitatea eta Estatukoa zein EB-27koa alderatuta, ohartzen gara Euskadiko errepide-sarea trinkoagoa dela: 2008an, 580,9 m/km²-ko dentsitatea zuen, Estatukoa eta EB-koa baino nabarmen handiagoa (326,3 m/km² eta 402,0 m/km², hurrenez hurren). Era berean, aipatzekoa da ahalmen handiko bideen proportzioa EB-27koaren antzekoa dela (%14koa eta %14,7koa, hurrenez hurren), eta Estatukoa baino handiagoa (%9,2).

2.3. taula. Errepide-sarearen dentsitatea. EAE, Estatu eta EB-27. 2008.

Errepide-mota	2007		2008	
	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km ²) ⁽¹⁾	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km ²) ⁽¹⁾
EAE				
Bidesaridun autobideak	228	31,5	240	33,2
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	345	47,7	348	48,1
Galtzada bakarreko errepideak	3.656	505,3	3.615	499,7
Guztira	4.229	584,5	4.203	580,9
ESTATUA				
Bidesaridun autobideak	2.972	5,9	2.999	5,9
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	11.717	23,2	12.153	24,0
Galtzada bakarreko errepideak	151.322	299,1	149.941	296,3
Guztira	166.011	328,1	165.093	326,3
EB-27				
Autobideak	63.400	14,7	--	--
Errepide nagusi edo nazionalak	266.733	61,7	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.407.527	325,6	--	--
Guztira	1.737.660	402,0	--	--

⁽¹⁾ Errepide-sarearen luzera (m) eta, kasu bakoitzean, EAEren, Estatuaren eta EB-27ren azalera (km²) aintzat hartuz kalkulatua.

Iturria: Sustapen Ministerioa, INE, Eustat, Energy and Transport in Figures 2009, International Road Federation.

Beraz, EAEko joera nagusia da galtzada bakarreko bideen ehunekoa murriztea eta autobia- zein autobide-eskaintza handitzea, Euskadiko errepide-sare osoan zirkulazioaren arazoa arindu, estaldura eta kalitatea hobetu eta segurtasuna sustatze aldera. Ildo horretatik doaz hiru foru-aldundiak beren lurraldeetako azpiegiturak hobetzeko taxutu dituzten planak, 2008an errepide-sarean izan diren berrikuntza nagusiak laburbiltzen dituen taula honetan ikus daitekeenez:



Bide-azpiegiturak – 2008ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaiko** Lurralde Historikoan, Metropoli Hegoaldeko saihebiderearen ibilbidea lurpetik joango da %70ean, Muskiz eta Arrigorriaga lotuz. Lan horretan aurrera egin da 2008an, lau hodi zulodun paratuta: Larraskituko biak, beste bat, 700 m luzekoa, Mesperutzako tunelean, eta beste bat Arraizkoan. A-8ko zenbait tartetan zirkulazioa arintzeko alternatiba moduan aurkeztu da obra hau. 790 milioi euroko inbertsioa egin da eta 2011ko udaberrian bukatzea espero da.
- Martxoan, Kadaguaren korridorea zabaldu da, eta haren oinarria izan da Balmaseda eta Kastrexana/Bilbo artean egin diren 37,6 km-ak, eskualdea Enkarterriekin bidez lotzeko; horrek onura handia ekarriko die eskualdean bizi diren 35.000 biztanleei. 257 milioi euroko inbertsioa eta 20 urteko lana behar izan dira Enkarterriak isolamendutik ateratzeko.
- Urrian, San Mamestik Bilbora sartzeko bide berrien lanak esleitu ditu Interbiak-eko Administrazio Kontseiluak. Obra horretan, lotune bat egingo da A-8ko zatiaren (Hegoaldea) eta Bilboko hirigunearen artean, Trenbideko etorbidetik barrena. 38 hilabeteko gauzatze-epea du, eta 160 milioi euroko aurrekontua.
- Bilbo-Bermeo tartean BI-631 zabaltzeko proiektua onartu da. Bi tarte horien artean hirugarren erreia jarrita, bide-loturak hobetuko dira; lanaren aurrekontua 23,5 milioi euro da.
- Errepideen Segurtasuna Hobetzeko 2008-2011 Plan Berezia argitaratu da. Denbora-tarte horretan, 86 jarduketara egin nahi dira 68 udalerritan, istripu-tasa altuko 32 gune aztertuko dira eta motorzaleak babesteko linea bat paratuko da; azken horretarako, bi milioi euroko aurrekontua dago.
- **Gipuzkoako** Foru Aldundiak Gipuzkoako "biribilgunea" eraikitzeko taxutu duen 2007-2011 planak 1.000 milioi eurotik gorako inbertsioa du guztira, eta ahalmen handiko errepide berriak –guztira 60 km– paratzea du xede. Horri esker, Gipuzkoako ardatz handiak (A-8, N-1, AP-1, A-15, GI-632) elkarlotuko dira eta tokiko zein ibilbide luzeko nazioarteko trafikoa bideratuko da. Planak AP-1 Eibar-Gasteiz autobideari, Donostiako bigarren gerrikoari, Urumeako autobidari eta Beasain-Bergara ardatzari erasango die. 2008an, 400 milioi euro inbertitu dira.
- Donostiako bigarren gerrikoaren lanak gauzatze-fasean daude –ibilbidearen zati guztiak egiten ari dira–, eta helburua da 2010erako bukatzea. Errenteria eta Aritzeta artean egingo diren 16 km-ek, Donostiako saihebiderea ez den beste aukera bat sortuko da udalerrien hegoaldean, batik batik trafikoa astuna eta ibilbide luzekoa erakarri.
- Obra handien artean, aipatzekoa da Eibar-Gasteiz autobidea (AP-1). Eibar eta Arrasate arteko 16 km-ko zatia zabalik dago jada, eta espero da Arrasate-Eskoriatza (6,3 km) eta Eskoriatza-Araba (10,8 km) zatiak 2009ko udaberriko zabalitzea. Eskoriatza-Araba tartea Arlabango mendatearen azpitik joango da, Euskadiko tunelik luzeena izango denetik barrena: Isuskitzakoa, mendiaren azpitik hiru km-tik gora joango dena. Autobideak 30 km baino gehiago egingo ditu Gipuzkoan zehar. Obra osorako 600 milioi euroko inbertsioa egingo da, eta bi helburu beteko dira horrela: alde batetik, Deba bailara eraberritzea, eskualdeak duen jarduera ekonomikoari begira hain beharrezkoa dena, eta, bestetik, ipar-hego komunikazio-ardatzean N-1 errepidea ez den beste aukera oso bat eskaintzea; hala, Gasteiztik Eibarrera 25 minutu eskasetan iritsi ahal izango gara.
- Bestalde, Urumeako autobidaren lanetan aurrera egin da. Obra bukatzean, Andoain eta Donostia artean N-1 errepidearen alternatiba bilakatuko da autobia.
- Beasain-Bergara ardatzari dagokionez, biderearen azken zatia egiten ari dira, zehazki Zumarraga-Urretxu eta Bergara lotzeko tartea, N-1 (Beasain) eta AP-1 (Bergara) zuzenean lotzea ahalbidetuko duena. Obra Urretxu, Zumarraga eta Legazpiko udalerritan egingo da 2,1 km-ko tartean, eta horretarako 47,1 milioi euroko aurrekontua dago, eta 30 hilabeteko epea bukatzeko. Zati horretan eraikiko diren egitura nagusiak izango dira Argixaoko tunela (900 m), Urolako bidezubia (266 m), Urretxu-Legazpiko lotunea eta lau azpiko pasagune.
- Donostiaren kanpoaldean, amaitzear daude Herrera-Intxaurren lotzeko lanak, eta gauzatze-fasean Martutene-Ospitaleak-A-8 lotunea egiteko lanak; azken lotune horrekin, Urumeako autobidatik eta A-8tik zuzenean sartu ahal izango gara ospitaleetako zonaldara, Amara auzoko trafikoa arinduz. Hernani eta Martutene arteko zatia zabalik dago jada.
- Era berean, aurrera doaz A-8 autobidean zirkulazioa trinkoen den tartean (Orio-Aritzeta) hirugarren erreia eraikitzeko eta Iparraldea-N-1 lotunea egiteko lanak. N-121-A errepidean, martxan daude Bidasoa



Bide-azpiegiturak – 2008ko berrikuntza nagusiak

eta Nafarroa lotzen dituen Endarlatsako zubia eraberritzeko lanak. Zirkulaziorako zabalik daude Gaintzurizketan N-I errepidea, Pasaiaiko saihezbidea (N-I) eta N-634 saihezbidea bitan banatu diren tartearak. Bestalde, aurrera doaz Arrasateko saihezbidea egiteko eta Segura-Zegama desbideratzean GI-2637 zabaltzeko lanak.

- Proiektatu diren obren artean, aipatzekoak dira, besteak beste, Pasaiaiko kanpoko porturako tunela, N-I errepidean Etxegarateko mendatera igotzekoa, N-I errepidea bitan banatzea Irunen eta N-Ien saihezbidea Andoaingen.
- **Arabako bide-sarean**, Arabako Errepideen Plan Integralaren baitan aurrekontua 73 milioi eurotik gorakoa da 2008an, eta horietatik 60 milioi inguru gauzatu dira jada. 2015era bitarte egin nahi diren jarduketari begira, 600 milioi euroko inbertsioa xedatu du Planak, eta helburua da lurraldeko bide-sarearen %65 (900 km) berritzea.
- Alde horretatik, gauzatzeko bidean den azpiegitura garrantzitsuenetako bat Eibar-Gasteiz autobidea (AP-1) da. Arabako Foru Aldundiak 183 milioi euroko inbertsioa egingo du obra horretan. Osatzeko dauden zati bakarrak dira Arlaban-Eskoriatza, Isuskitzako tunelaren bidez Araba eta Gipuzkoa lotuko dituen, eta Eskoriatza-Arrasate. 2009. urtearen erdialderako espero da autobidea osoki zabaltzea.
- Martxan daude Miranda aldera hegoaldeko tartea bitan banatzeko lanak eta N-1 errepidean, Armiñón parean, autobiderako sarbidea egiteko lanak, eta baita errodadura-geruza hobetzekoak ere Gasteizko iparraldetik Nafarroarekiko mugaraino. Bi jarduketak hauetarako 19 milioi euro inguruko inbertsioa egingo da.
- Azkenik, aurrera egin da beste hainbat lanetan: Arabako Errioxan, egokitu egin dira Bastida-Haroko A-3202 errepidea, Oiongo A-2126 zeharbidea eta A-3226 errepidea eta Villabuena-Mañuetako A-3214 eta A-3224 errepideak; Añanan, Villanañeko A-2622 zeharbidea egokitu da, Langraiz Okako biribilgunea hobetu da, Langraiz-Pobes eta Quintanillako (Medellesaraino) errepideak egokitu dira, Sobrónko A-2122 errepidea hobetu eta zabaldu da, Maeztu-Antoñanako A-132 egokitu da, Mendialdean; eta Lautadan, Gebarako A-4013 eta Duranako A-4027, N-1eko Gazeoko erdi-lotunearen ondoan, zabaltzea.

EAEko garraio publikoaren eskaintzari dagokionez, konpainiek ematen dituzten zerbitzuetan be-
reiztekoak dira hiriko garraioa (hiriburuen barruan), metropoli-eremukoa (inguruko hirien eta udale-
rrien artekoa) eta hiriartekoa.

Alde horretatik, Euskadiko hiriburuetan diharduten konpainiak hauek dira: Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria S.A.) Gasteizen, Bilbobus Bilbon eta DBUS (Donostiako Tranbia Konpainia) Donostian. Bizkaiko hiriburuan, Bilbobus da garraio publiko gehien eskaintzen duen konpainia; 153 autobus ditu eta 451,4 km-ko ibilbidea estaltzen du, 43 lineatan. Donostian, Tranbia Konpainiak 117 autobus ditu eta 34 linea, eta Bilbokoak estaltzen duen ibilbidearen erdia-edo hartzen du. Tuvisak 122 km-ko azpiegitura eskaintzen die erabiltzaileei Gasteizen; 73 autobus eta 18 linea ditu.



2.4. taula. Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak. 2008

Errepide-mota	2006	2007	2008	Δ % 06/08
BILBO				
Sareko lineak	34	44	43	26,5
Luzera (km)	412,5	442,3	451,4	9,4
Autobus-kopurua	144	146	153	6,3
DONOSTIA				
Sareko lineak	31	34	34	9,7
Luzera (km)	216,4	235,4	236,4	9,2
Autobus-kopurua	104	122	117	12,5
GASTEIZ				
Sareko lineak	17	18	18	5,9
Luzera (km)	106,0	122,0	122,0	15,1
Autobus-kopurua	73	73	73	0,0
GUZTIRA				
Sareko lineak	82	96	95	15,9
Luzera (km)	734,9	799,7	809,8	10,2
Autobus-kopurua	321	341	343	6,9

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. Behatokiak egina.

Garraio pribatuari dagokionez, berriz, 2008an 1.275.782 ibilgailu daude EAEn, eta kopuru hori %1,9 hazi da 2007. urtearekiko. Ohartzekoa da autoen nahiz kamioi eta furgoneten hazkundera aurreko urteetakoa baino apalagoa izan dela; hazkunderak %1,1 eta %1,4koak izan dira, hurrenez hurren, 2007arekiko (ikus 6.41 taula).

2.5. taula. EAEko ibilgailuen kopurua. 2008

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu kop.	%	Ibilgailu kop.	%	Ibilgailu kop.	%	Ibilgailu kop.	%
Autoak	144.419	73,6	493.116	76,3	301.700	69,6	939.235	73,6
Motozikletak	10.602	5,4	38.333	5,9	41.786	9,7	90.721	7,1
Kamioiak	32.673	16,7	90.601	14,0	71.105	16,4	194.379	15,3
Autobusak	496	0,3	1.622	0,3	826	0,2	2.944	0,2
Traktore industrialak	1.447	0,7	4.135	0,6	3.567	0,8	9.149	0,7
Bestelako ibilgailuak	6.450	3,3	18.522	2,9	14.382	3,3	39.354	3,1
Guztira	196.087	100,0	646.329	100,0	433.366	100,0	1.275.782	100,0

Iturria: DGT. Behatokiak egina.

Ondoko taulan, motorizazio-indizeari begira European nabari diren aldeak jaso dira³. 2007an – ordukoak dira eskura ditugun azken datuak –, Luxenburgo zen Europako herrialderik motorizatuena, 665 autoz 1.000 biztanleko, eta Italia hurrena, 598 autoz. Alderantziz, Errumania zen motorizazio-indizearik txikieneko urte hartan, 167 autoz. EAE, berriz, tartean ageri da (432 auto) Estatuko motorizazio-indizetik (481) nabarmen beherago.

EAEko lurraldeen artean, Arabak du motorizazio-indizearik altuena (466), eta haren atzetik doaz Gipuzkoa (431) eta Bizkaia (427). Alde horretatik, nabarmendu behar da hiru lurraldeok Estatua-ren batez bestetik behera daudela.

³ Autoak 1.000 biztanleko.



2.6. taula. Motorizazio-indizea Europan. 2007.

Herrialdea / Urtea	Autoak 1.000 biztanleko 2007
Luxenburgo	665
Italia	598
Malta	548
Zipre	521
Austria	510
Frantzia	508
Alemania	501
Eslovenia	501
Finlandia	485
Espainia	481
Erresuma Batua	476
Belgika	473
Lituania	472
Suedia	464
Herbehereak	451
Irlanda	434
EAE	432
▪ Araba	457
▪ Gipuzkoa	431
▪ Bizkaia	427
Grezia	428
Portugal	412
Txekia	412
Letonia	398
Estonia	391
Polonia	383
Danimarka	378
Hungaria	300
Bulgaria	272
Eslovakia	265
Errumania	164

Iturria: Energy and Transport in Figures 2009 eta Eustat.

b) Trenbide-garraioa

Gaur egun, bost operadore daude EAEn trenbide-zerbitzuak, bai hirikoak bai hiriartekoak, eskaintzen: Renfe, FEVE, EuskoTren, Metro Bilbao eta EuskoTran. Renferi dagokionez, ADIFena da trenbideetako azpiegiturak kudeatzeko ardura, eta, EuskoTreni, Metro Bilbaori eta EuskoTrani dagokienez, Euskal Trenbide Sarearena (ETS).

EAEko trenbide-azpiegitura eta Estatukoa zein EB-27koa alderatuta, alderik badela ohartzen gara. Hala, Euskadin trenbide-lineen dentsitatea 86,4 m/km²-koa da, Estatuan eta Europar Batasunean baino trinkoagoa (30,7 m/km² eta 49,1 m/km², hurrenez hurren). Era berean, EAEn trenbide-azpiegitura osoaren %92,5 elektrifikaturik dago, eta Espainian eta Europar Batasunean, berriz, %58,6 eta %51,6, hurrenez hurren.

2.7. taula. Trenbide-lineen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n. 2008

	Guztira	Elektrifikatu gabe			Elektrifikatuta		
		Guztira	Guztiz-koaren %	Bide bakarra	Guztira	Guztiz-koaren %	Bide bakarra
Luzera (km)							
EAE	625	47	7,5	47	578	92,5	258
Estaturia	15.550	6.434	41,4	6.334	9.116	58,6	4.198
EB-27 ¹	212.336	102.772	48,4	--	109.564	51,6	--
Dentsitatea (m/km²)							
EAE	86,4	6,5	--	6,5	79,9	--	35,7
Estaturia	30,7	12,7	--	12,5	18,0	--	8,3
EB-27 ¹	49,1	23,8	--	--	25,3	--	--

¹ EB-27ri buruzko azken datuak 2007koak dira.

Iturria: Renfe-operadorea, ADIF (Trenbide Azpiegitura Administrazioa), FEVE, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea, Sustapen Ministerioa, Union Internationale des Chemins de Fer, National Statistics, EU energy and transport 2009, Eurostat. Behatokiak egina.

Idazpuru honetan, Euskadiko trenbide-azpiegitura kudeatzen dutenen ezaugarri nagusiak eta operadoreen zerbitzu-eskaintzak zehaztuko ditugu.

i) Renfe-ADIF

Zerbitzu hauek osatzen dute Renferen EAeko eskaintza: Bilboko aldiriko zerbitzuak (C-1 lineak, Abando eta Santurtzi artekoak; C-2 lineak, Abando eta Muskiz artekoak; eta C-3 lineak, Abando eta Urduña artekoak), Donostiako aldiriko zerbitzuak (Irun-Brinkola linea) eta distantzia luzeko zerbitzuak (Irun-Donostia-Madril, Gasteiz-Madril eta Bilbo-Madril lineak).

Renfe-ADIFek 310,6 km-ko sarea du EAEn, eta horietatik hiru laurdenak bide bikoitzeko linea elektrifikatuak dira.

2.8. taula. Renferen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2008

Lineen luzera (km)	2008
Bide bikoitz elektrifikatuak	
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	180,0
Bilbo-Urduña	40,5
Bilbao-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Bide bikoitz elektrifikatuak guztira	234,1
Bide bakar elektrifikatuak	
Urduña-Miranda	63,5
Barakaldo-Muskiz	13,0
Bide bakar elektrifikatuak guztira	76,5

Iturria: Renfe. Behatokiak egina.

Jarraian doan taulan, Renfe-ADIFek 2008an egin dituen lan nagusien artetik EAeko azpiegiturretan eta zerbitzuetan eragina izan dutenak jaso dira:



ADIFen trenbide-azpiegitura eta Renferen eskaintza – 2008ko berrikuntza nagusiak

- Aurrera egin dute salgaiak Bilboko portura garraiatzeko sarbideak egokitzeko lanek, Serantesko tunelaren eta etorkizunean egingo den saihebidetaren bidez.
- 2008ko abenduaren 18an, martxan jarri da, hiru urteko lanen ondoren, Miribillako tren-geltokia. Bilbo, Laudio eta Urduña lotzen dituen Renferen aldiriko C-3 linean txertatuko da geltokia. Lurpeko geraleku bat da, 50 m-erainoko sakonerako hiru putzu dituena. Proiektuak 13,4 milioi euroko aurrekontua du.
- Ekitaldia amaitu delarik, Alkinar auzoko C-3 lineako geralekuaren lanak ia bukatu dira. Zona neutro bateko konexio elektrikoa esleitu eta gauzatzea falta da; lan horren aurrekontua 407.000 eurokoa da. Kostuak nabarmen hazi ondoren, proiektuaren aurrekontu osoa 2,5 milioi euro ingurukoa da. Kopuru horren %60 Renfek jarriko du, eta gainerakoa Amurrioko Udalak.
- Abenduaren 14an, Renfek, Albia trenen bidez, egunean beste bidaia bat jarri zuen Bilbo eta Madril artean –bigarrena–, eta beste bat Madril eta Donostia artean –hirugarrena–, Bilbo-Madril TALGOa eta Irun-Gasteiz-Madril Intercity zerbitzua ordezkatzuz. Bilbotik abiatzen den zerbitzuaz, TALGOaz baino 70 minutu gutxiago behar dira bidaia egiteko, eta, gainera, eskainitako lekuen kopurua %205 hazi da. Era berean, Renfek, Albia trenen bidez, egunean bidaia bat jarri du Bartzelonarekin. Ibilbidea bi ordu eta erdiz laburtuko da horrela, Zaragoza eta Bartzelona artean abiadura handiko linea bat erabiliko delako.

ii) FEVE

Bizkaiko lurraldean jarduten du FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) enpresa publikoak, eta Bilbo, Santander eta Leon lotzen ditu, Bilbo eta Santander arteko eta Bilbo eta Leon arteko eskualde arteko lineen bidez. Aldiriko lineak, berriz, Bilbo eta Balmaseda lotzen ditu, eta Lutxana-Enekuriko portura ere heltzen da.

Operadore honek 2008an eskaini dituen zerbitzuei erreparaturaz, egiaztatzen dugu eskaintza zabalagoa dela aldiriko linean eskualdeko lineetan baino, aldirikoan ibilbideak maizago egiten direlako. Zehazki, 17.022 tren ibili dira 2008an EAEko burdinbideetan, 2007an baino pixka bat gutxiago (%0,3). Horrek esan nahi du FEVEk 544.455 tren-km eskaini duela (%1,5eko jaitsiera urte batetik bestera), eta 89.392.522 leku-km, hau da, 2007an baino 5,5 milioi leku-km gutxiago (94.902.844).

Eskualde arteko lineei dagokienez, aurreko urteko tren-kopuru ia bera ibili da EAEko burdinbideetan: 3.666 2008an, eta 3.664 aurreko urtean. Alabaina, eskainitako tren-km kopurua (537.233) %3 hazi da, eta leku-km kopurua (42.759.594), berriz, %3,7 murriztu da.

2.9. taula. FEVEren eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2008

	2008
ESKUALDE ARTEKO LINEAK	
Linea-kopurua	2
Eskainitako tren-kopurua ¹	3.666
Eskainitako tren-km kopurua ¹	537.233
Eskainitako leku-km kopurua ¹	42.759.594
ALDIRIKO LINEAK	
Linea-kopurua	1
Eskainitako tren-kopurua	17.022
Eskainitako tren-km kopurua	544.455
Eskainitako leku-km kopurua	89.392.522

⁽¹⁾ Trenen jatorriari edo helmugari dagokio, autonomia-erkidegoa zehaztu gabe.

Iturria: FEVE. Behatokiak egina.



Jarraian, FEVEk 2008an Euskadiko azpiegituren alorrean egin dituen lan nagusiak aipatuko ditugu:

FEVEren azpiegitura eta eskaintza – 2008ko berrikuntza nagusiak

- Plan Estrategikoa 2009-2012 onartu du FEVEk. Planean, 619,9 milioi euroko inbertsioak xedatu dira, helburu hauek lortze aldera: %42,3ko estaldura-indize operatiboa, kilometroko bidaiari-kopurua %9 eta tona-kopurua %25 areagotzea, eta %88 okupazio-indizea Kantauriko trenean (Transcantábrico).
- 2008ko uztailean, FEVEko Administrazio Kontseiluak eskualde arteko lineak elektrifikatzeko planaren lehenengo tarte, Karrantza eta Aranguren artekoa, esleitu du, 7,2 milioi eurotan.
- 2008an, aurrera jarraitu dute Bolunburun eta Otxaranen 6 trenbide-pasagune kentzeko lanek. 2009. urtearen hasieran, hobekuntzak egingo dira Aranguren zeharkatzen duen trenbide-pasagunean.

iii) *EuskoTren-ETS*

ETSk kudeatzen dituen eta egun EuskoTrenek operatzen dituen trenbide-azpiegiturak 181,1 km egiten ditu Euskadiko lurraldean barna. Horietatik, 150,2 km bide bakarrekoak dira, eta 30,9 km bi bidekoak. Elektrifikazioari dagokionez, 176,6 km elektrifikatuta daude, eta 4,5 km elektrifikatu gabe.

Hiru lineak osatzen dute EuskoTrenen azpiegitura:

- 1) Bilbo (Deustu) – Lezama: 15,8 km luze da linea, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Alde Zaharreko geltokian.
- 2) Bilbo-Bermeo: 49,4 km luze da linea, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Bolueta geltokian, eta Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin, Galdakaon.
- 3) Bilbo-Donostia: 107,9 km luze da, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Bolueta geltokian; Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin, Galdakaon; EuskoTrenen autobusekin, Zumaiari; eta Hendaiara daraman EuskoTrenen Topoaren, Amarako geltokian.

Tren-eskaintzari berari dagokionez, EuskoTrenek 194.452 tren jarri ditu erabiltzaileen eskura 2008an, 2007an bezalatsu (194.771 tren). Leku-Kilometro kopuruan ere eskaintza mantendu egin da, eta azken urtean 1.197.811.477 izan dira.



2.10. taula. Egun EuskoTrenek operatzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko oinarrizko datuak. 2008

	2008
Linea-kopurua	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5
Eskaintako tren-kopurua	194.452
Eskaintako leku-kopurua	47.658.493
Eskaintako kilometro-kopurua	4.587.171
Eskaintako leku-km kopurua	1.197.811.477

Iturria: EuskoTren. Behatokiak egina.

Jarraian, ETSk eta EuskoTrenek beren azpiegituraren eta tren-eskaintzaren esparruan 2008an egindako lan nagusiak zehaztuko ditugu, taula batean:

ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2008ko berrikuntza nagusiak

- Datozen hiru urteetan, Eusko Trenbideak sozietateak bidaiaren tren-parkea, 47 trenek osatua, berrituko du. Horretarako, CAF enpresari beste 27 unitate erosi nahi dizkio, 128,8 milioi euroko inbertsioa eginez. Unitate berriek hiru bagoi, bi motor eta beste bat atoian eramatekoa izango ditu, eta 330 pertsona hartzeko edukiera, horietatik 160 eserita.
- EuskoKargok jaso du, Erandion, 2011 bitarte jasoko dituen hamabi unitatetik lehena; Ingeteam enpresak diseinatu eta egin ditu unitateok. Makina TD 2000 BB seriekoa da, 62 tona pisatzen ditu eta elikadura duala du, diesela eta elektrizitatea. 12 unitateen kostua, guztira, 37,5 milioi euro da.
- **Bizkaian**, 2008an aurrera egin dute, planifikatutakoari jarraiki, **Durango Proiektuaren** lanek. Egindako lan nagusien artean, nabarmentzekoak dira hauek:
 - Zornotza eta Euba artean bidea bitan banatzeko lanak (4,3 km) amaitu dira, eta baita jada mar-txan dagoen Eubako geltoki berriaren lanak ere.
 - Iurreta-Durango tartean, burutu dira burdinbidea eta energia-elikadurako sistemak jartzeko lanak. Era berean, 400 ibilgailu hartuko dituen lurpeko aparkaleku bat eraikitzen ari dira.
 - Durangoko geltoki berriaren hondeaketa-lanak amaitu dira, eta orain inguruko egitura osatzen ari dira, mezzanina-mailaraino.
 - Durango-Traña tartean, bidea bitan banatzeko lanak (2,4 km) amaitu dira, eta baita Traña-ko geltoki berria eraikitzekoak ere.
 - 2008ko azaroan, Acciona-Construcciones Murias ABEEari esleitu zaio Traña eta Lebario arteko bidea bitan banatzeko obra, 14,6 milioi euroko aurrekontuaz eta lanak amaitzeko 13 hilabeteko epeaz. Zatia 1.840 m luze da.
- **Gipuzkoan**, Construcciones Adolfo Sobrino-Agrupación Guinovart Obras eta Servicios Hispania ABEEari esleitu zaio Fanderia eta Oiartzun arteko bidea bitan banatzeko obra, 18 milioi euroko aurrekontuaz eta lanak amaitzeko 25 hilabeteko epeaz. Jarduketa berriaz, burdinbidea bitan banatuko da 1.550 m-ko zati batean, eta Fanderia eta Oiartzungo geltoki berriak eraikiko dira.
- 2008ko apirilean, ICMA-PROAKIS/OTADUY ABEEari esleitu zaio Eibarren Ardantzako geltoki berria eraikitzeko obra, 3,6 milioi euroko aurrekontuaz eta lanak amaitzeko 15 hilabeteko epeaz. Geltoki berriak 80 m luzeko eta 6 m zabaleko nasa bat izango du, erdiguneko esparru zabalenean. Horrez gain, trenbidea bitan banatuko da 180 m luzeko zati batean.
- Azaroan, Guillermo Ibarra-Goyen-Balzola ABEEari esleitu zaio Eibarren San Lorentzo eta Unibertsitatea geltokien artean bidea bitan banatzeko obra; tartea 680 m luze da, eta inbertsioa 4 milioi eurokoa izango da.
- Aia-Orio zatian gainera trenbide-saihesbidea egiteko lanei dagokienez, 2008aren amaierarako burutu

**ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2008ko berrikuntza nagusiak**

dira elektrifikazio-lanak, zutoinak jartzekoak eta Zarautz aldera eustormak jasotzeko panel aurrefabrika-tuak jartzekoak. Bestalde, tunelaren zorua hondeatzeko lanak bukatu dira, eta martxan jarri dira, hala-ber, Usurbil aldera behin betiko estaldura egin aurretiko drainatzea jartzeko lanak.

- 2008ko uztailean, Añorga-Errekalde zatia bitan banatzeko proiektua aurkeztu da; zatia 2.165 m luze da, eta horietatik 960 tunel barrutik doaz. Jarduketa horren baitan sartzen da Añorgako geltoki berria egi-tea. 2009an esleituko dira lanak, 35 milioi euroko inbertsioaz eta lanak amaitzeko 32 hilabeteko epeaz.
- 2008ko apirilean, Construcciones Galdiano enpresari esleitu zaizkio Aieteko trenbidearen tunel zaharra egokitzeko lanak, bidegorri moduan erabilia izan dadin eta Morlansko tunelarekin lotura egin dezan, 2 milioi euroko inbertsioaz eta lanak amaitzeko 9 hilabeteko epeaz.
- 2008ko irailean, Vías y Construcciones-Altuna y Uría ABEEari esleitu zaio Lasarte-Oria-Donostia-Hendaia trenbide-linearen Loiola eta Herrera auzoen arteko zatia bitan banatzeko obra, 60,1 milioi eu-roko aurrekontuaz eta lanak amaitzeko 42 hilabeteko epeaz. Proiektuko lanak azaroan hasi dira, eta egin beharreko jarduketak dira Intxaurren 2.701 m luzeko bi bideko saihebidetako egitea eta lur-peko geltoki berria eraikitzea, eta Herrerako geltokia eraberritzea.
- Bestalde, urrian aurkeztu da Herreraren eta etorkizuneko Pasaia-Altzako geltokiaren arteko burdinbidea bitan banatzeko proiektua, 954 m luzekoa. Planteaturik dago, halaber, geltoki berritik auzoaren goiko alderaino lurpeko kanoi bat egitea; 1.250 m luze izango da, eta bi geltoki izango ditu (Anbulatorioa eta Txingurri).

iv) Metro Bilbao - ETS

2008an, Metro Bilbaoren azpiegitura bere horretan mantendu da, erabiltzaileari eskainitako ibilbi-deei dagokienez. Hala, sarea 38,91 km luze da guztira, eta bi linearen bidez ematen du zerbitzua: Plentzia-Etxebarri, Bilboko geltokiak eta Eskuinaldeko herriak lotzen dituena, eta Portugalete-Etxebarri, Bilboko metro-geltokiak eta Ezkerraldeko herriak lotzen dituena. Guztira, 36 geltokik (20 lurpean eta 16 lur gainean) eta 9 azpiestaziok osatzen dute azpiegitura. Metro bat zabal da bidea.

2.11. taula. Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2008

	2008
Linea-kopurua	2
Geltoki-kopurua	36
Sarearen luzera (km)	38,91
Eskainitako kilometro-kopurua	4.176.201
Eskainitako bagoi-km kopurua	16.704.804
Eskainitako leku-km kopurua	2.380.434.570

Iturria: Metro Bilbao. Behatokiak egina.

2008an, Metro Bilbaoren eskaintza 2007koaren antzekoa izan da: 4.176.201 km-koa eta 16.704.804 bagoi-km-koa, guztira; aurreko urtearekiko. Jaitsiera %0,5ekoa izan da eta, ondorioz, hein berean jaitsi da eskainitako leku-km kopurua; 2008an, 2.380,4 milioi leku-km izan dira.

Ondorengo taulan, Metro Bilbaok trenbide-azpiegitura eta eskaintzaren alorrean 2008an egindako lan nagusiak jasoko ditugu:

**Metro Bilbao eta ETSren azpiegiturak – 2008ko berrikuntza nagusiak**

- Bizkaiko Garraio Partzuergoarekin batera, tren-unitateetan bosgarren bagoia egokitzeko lanak egin dira; horretarako, Lutxana eta Alde Zaharreko bideen gurutzagune bikoitzak egokitu dira. Beste bagoi bat jarrita, tren-unitatea erosoagoa izango da eta haren edukiera areagotuko da, zutik 601 pertsona eta eserita 140 hartzeraino.
- Metro Bilbaok iragarri du aldiriko laugarren ibilgailu-parke bat eraikiko dela Kabiezesen (Santurtzi), lehendik Leioan, Etxebarrin eta Ansion zeudenen osagarri.
- 2008aren amaieran, Portugalete-Santurtzi zatiaren lanak %90ean eginak zeuden. Zatia 1.669 m luze da eta bi geltoki ditu: Peñota eta Santurtzi. Mamarigarako sarbidean, Itsasoko Ama geltokiaren forjatuak egiten ari ziren. Era berean, urtearen amaieran abian zen Santurtzi-Kabiezes zatia eskaintzeko prozesua.
- Aritz-Basauri zatian, hondeatzea, tunelari eustea eta tunelaren zorua hormigoitzea ziren 2008ko amaieran abian zeuden lanak. Arizko geltokian, haitzuloaren hondeaketan aurrera egiteko fase guztiak burutu ziren, eta Basauriko geltokian bukatu ziren tunelaren zorua hormigoitzeko lanak. Guztira, 2.372 m ditu zatiak, eta 2010ean da martxan jartzekoa.
- 2008ko maiatzean, Tecsa-Fonorte ABEEari esleitu zaizkio Maidaganeko trenbide-pasagunea kentzeko eta Ibarbengoako geltoki berria eraikitzeko lanak Getxon, 20,9 milioi euroko inbertsioaz eta lanak amaitzeko 25 hilabeteko epeaz. Zatia 717,5 m luze da.
- 3. lineari dagokionez, 2008ko urtarrilean trazatu berria aurkeztu zen. Etxebarriko San Antonio geltokia eta Bilboko Matiko auzoa lotuko ditu trazatu horrek. Ibilbideak 153,5 milioi euroko aurrekontua du, 2012an jarriko da martxan, 5.885 m luze izango da eta 7 geltoki izango ditu: Etxebarriko San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Alde Zaharra, Uribarri eta Matiko.
- 2008ko irailean, 4. linearen Oinarrizko Azterlanaren idazketa esleitu zaio Idom enpresari, 187.000 euroko aurrekontuaz. 4. lineak Moiuako geltokia Errekalde auzoarekin lotuko du.
- Bestalde, Eusko Jaurlaritzak Metro Bilbaoren 5. linea gauzatu nahi du. Linea horrek Etxebarri, Galdakao eta Usansolo elkarlotuko ditu, eta obrak egiteko epea 2011 eta 2016 artekoa da. Linearen trazatua 8,8 km-koa izango litzateke.

v) EuskoTran-ETS

EAEko tranbia-azpiegiturari dagokionez, 2008ko gertakaririk aipagarriena izan da urtearen amaieran EuskoTranek eskainitako zerbitzuak Gasteizen jartzea, Erdialdeko eta Lakuako adarrak zabaldua. Eskaingai dagoen ibilbidea 5 km-koa da guztira. Erdialdeko adarrak sei geltoki ditu 2,7 km-tan: Angulema, Legebiltzarra, Lovaina, Antso Jakituna, Europa eta Honduras. Lakuako adarra 2,3 km luze da, eta beste sei geltoki ditu: Euskal Herria, Txagorritxu, Wellington, Lakuabizkarra, Landaberde eta Ibaiondo.

Bilboko tranbia-azpiegiturari dagokionez, aipatzekoa da, gaur egun, Atxuri eta Basurtu arteko lineak eratzen duela. 5 km eskas egiten ditu bideak, eta 12 geltoki ditu guztira. Zortzi unitate ditu EuskoTranek, unitate bakoitza 25 m luze da eta 192 pertsona har ditzake.

2008an, 66.425 tren eta 8.303.125 leku eskaini ditu EuskoTranek. Eskainitako kilometro-kopurua, berriz, 314.134 izan da; hau da, EuskoTranek 39.266.750 leku-km jarri ditu erabiltzaileen eskura. Kopuru horiek guztiak aurreko urtekoen oso antzekoak dira.

Gasteizen, astebete pasa martxan egonik, 1.032 tren eta 156.864 leku eskaini ditu tranbiak.



2.12. taula. EuskoTranen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2008

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	1
Geltoki-kopurua	12	12
Edukiera (pertsonak)	192 (50 eserleku)	244 (52 eserleku)
Eskainitako tren-kopurua	66.425	1.032
Eskainitako leku-kopurua	8.303.125	156.864
Eskainitako kilometro-kopurua	314.134	4.976
Eskainitako leku-km kopurua	39.266.750	756.352

Iturria: EuskoTren. Behatokiak egina.

Tranbia-programaren arabera, EAEko beste udalerrri batzuetan ere ezarriko dute garraibide hau. Gaur egun, Bilbo eta Gasteizko tranbien sarea hedatzeaz gain, beste proiektu batzuk badira gauzatze bidean, hala nola Leioako, Debagoieneko eta Barakaldoko tranbiak.

Jarraian, EuskoTranek bere azpiegituraren eta tren-eskaintzaren esparruan 2008an egindako lan nagusiak bilduko ditugu, taula batean:

ETS-EuskoTranen azpiegiturak – 2008ko berrikuntza nagusiak
<ul style="list-style-type: none"> 2008ko abenduaren 23an, abian jarri da Gasteizko tranbia, Erdialdeko eta Lakuako adarrekin. 4.980 m luze da, eta guztira 115 milioi euroko inbertsioa egin da; horietatik 91,1 milioi Eusko Jaurlaritzak jarri ditu, eta Arabako Aldundiak zein Gasteizko Udalak, berriz, 11,2na milioi. Abetxukuko adarra 2009an jarriko da martxan.
<ul style="list-style-type: none"> Era berean, tailer, kotxetegi eta aginte-postua, kotxetegiak eta mantentze-tailerrak eraikitze lanak amaitu dira. Azpiegitura horiek 16.000 m²-ko lurzati batean egin dira, bi eraikin bereizitan: bata EuskoTranerako (tailerak eta kotxetegiak) eta bestea ETSrako (aginte-postua).
<ul style="list-style-type: none"> 2008ko urrian, Sener, Ingeniería y Sistemas, S.A. enpresari esleitu zaio Gasteizko tranbiaren trazatua luzatzeko azterlana, 173.000 euroko kopuruan eta lanak amaitzeko 8 hilabeteko epeaz.
<ul style="list-style-type: none"> Bilboko tranbiari dagokionez, 2008ko azaroan abiatu da Basurtu-Errekalde zatian tranbia-sarea zabalteko obra zibila eskaintzeko prozesua. Obraren aurrekontua 7 milioi eurokoa da; Eusko Jaurlaritzak kopuru horren %35 jarriko du, eta Udalak gainerako %35a. Basurtu-Errekalde zatia 1.384 m luze da, eta hiru geltoki ditu.
<ul style="list-style-type: none"> Autonomia-Zabalburu-Pio Baroja tranbia-eraztuna ixteko informazio-azterlanaren idazketa esleitu da. Proiektu horren baitan sartzen da Abando eta Pio Baroja arteko trazatua bitan banatzea.
<ul style="list-style-type: none"> Tranbia-programako beste jarduketan artean, aipagarria da Leioa-Urbinaga tranbian egin den aurrebidea. 2008ko irailean, Ineco enpresari esleitu zaio tranbiaren informazio-azterlanaren idazketa, 324.000 euroko aurrekontuaz eta lanak amaitzeko 10 hilabeteko epeaz. Proiektuaren bidez, Leioa eta Urbinagako metro-geltokiak lotuko dira, 1.807 m-ko trazatu batetik barrena, Nerbioi ibaia gurutzatzen duen zubi mugikor baten gainetik igaroko dena.
<ul style="list-style-type: none"> 2008an zehar, aurrera egin da Leioa eta Euskal Herriko Unibertsitateko campusa lotuko dituen erai-kuntza-proiektuaren idazketan.

vi) Euskal Trenbide Sare Berria – ETS eta ADIF

Bidaiariak eta salgaiak garraiatzeko sortuko da azpiegitura hori, eta 172 km luze izango da: 104,3 km 80 tuneletan barrena egingo ditu, 17 km 71 bidezubitan barrena eta gainerako 50,6 km-ak aire zabalean. Nazioarteko zabalera egokituko da sarearen zabalera eta, hartara, historikoki pairatu izan dugun bateraezintasuna gaindituko dugu. Bidaiariak garraiatzeko, orduko 200-220 km-koa



izango da trenen gehieneko abiadura, eta salgaiak garraiatzeko, berriz, orduko 100-120 km-koa. Azpiegitura hori abian jartzeko xedatu diren inbertsioak 4.000 milioi eurotik gorakoak dira.

Gaur egun, 47.000 joan-etorri inguru izaten dira urtero EAEko hiru hiriburuen artean, eta horietatik ia %60 garraio pribatuan egiten dira. Beraz, azpiegitura berriak trafiko horren zati bat xurgatuko du. Kalkuluen arabera, Abiadura Handiko Trenak egunero 5.375 auto eta 1.175 kamioi aterako ditu errepideetatik, eta balizko eskaria eguneko 11.655 bidaiarikoa izango da, hau da, urteko 4,25 milioi bidaiarikoa. Eskari horren jatorria honakoa litzateke: %46,9 Gasteiz-Bilbo lotunekoa, %32 Bilbo-Donostiakoa eta gainerako %21,1a Gasteiz-Donostia ibilbidekoa.

Euskal Trenbide Sare Berriko azpiegiturak – 2008ko berrikuntza nagusiak

- 2008ko ekitaldia amaiturik, ADIFek 12 zati egiteko lanak esleitu ditu, Euskal Y sarean gauzatu behar duen adarra osatzen duten 18 proiektuetatik; 12 zati horietatik 11n lanak hasita daude. ADIFek egin beharrekoak dira, besteak beste, Gasteiz eta Bilborako sarbideak. 2009an beste hiru zati gehiago jarriko dira eskaintzan. Hortaz, 2009. urtearen amaierarako, 18 zatietatik 15 esleiturik egongo dira, eta Gasteiz eta Bilborako sarbideak eta 17 km-ko tarte bat soilik geratuko dira esleitzeke. Azken tarte horren bidez, Eusko Jaurlaritzak gauzatu duen adarrarekin lotunea egingo da.
- Estatuko Administrazio Orokorrarekin 2006ko apirilean hitzartutako akordioari jarraiki, Gipuzkoako tarte Eusko Jaurlaritzaren ardurapean dago, eta tarte horretan jarduketa hauek dira aipagarrienak:
 - 2008ko apirilean, Ordizia-Itsasondo zatiko lanak abian jarri dira, Euskal Y sareko Gipuzkoako lehen tunela zulatuta. Ekitaldiaren amaierarako, 30 m baino gehiago aurreratu zen tunelean barrera. Ordizia-Itsasondo tarte 2,8 km luze da, eta trazatu horren %98 tunel barrutik doa. Tarte horrek 60,2 milioi euroko aurrekontua du, eta lanak burutzeko epea 31 hilabetekoa da.
 - Azaroan, Beasain eta Tolosa artean, zati batzuk eskaintzan jartzea baimendu da, zehazki honakoak: Beasain Ekialdea, Beasain Mendebaldea, Legorreta eta Tolosa. Zatiak 11,4 km-ko luzera du guztira, eta bidearen %82 tunelean doa. Lanen aurrekontua 255 milioi eurokoa da.
 - Gipuzkoan, beste geltoki bat jarriko da Ezkio-Itsason, Goierriko eskualdea zerbitzatu eta Nafarroako Korridorearekin lotune bat egite aldera; izan ere, geltoki horretatik abiatuko litzateke Iruñerako adarra, Altsasutik barrena. Aukera horri esker, Aizkorri eta Aralarreko natura-parkeak saihestuko dira.

Bestalde, Euskal Y sare berriari eta horrek Renfen izango duen eraginari esker, eta EuskoTrenen eta FEVEn egin nahi diren hobekuntzen laguntzaz, 800.000 kamioien karga baliokidea xurgatu ahal izango da. Hala, %400eko hazkundera lortuko da, urteko 20 milioi tonara iritsiz, erdia azpiegitura berriaren zuzeneko eraginagatik eta beste erdia Renfe, FEVE eta EuskoTreneko bidaiaren zirkulazioak eskaria arinduko duelako. Kalkuluen arabera, abiadura handiaren eraginez astean 240 tren kendu ahal izango dira sare arruntetik, eta sare horrek, ondorioz, salgaiak garraiatzeko ahalmena bikoiztuko luke.

c) Aire-garraioa

Interes orokorreko hiru aireportu ditugu EAEn, hiruak ere hiriburuen inguruan: Loiuko aireportua, Bilbo inguruan; Hondarribikoa, Donostia inguruan; eta Forondakoa, Gasteiz inguruan.

2008an, 71.360 aireontzi ibili dira Euskadiko aireportuetan, aurreko urtean baino %3,4 gutxiago. Bilbo eta Hondarribiko aireportuetan izandako murrizketari zor zaio jaitsiera hori, horietan %3,5



eta %9,9 egin baitu behera hegaldi-kopuruak. Bestalde, Gasteizko aireportuan, salgaien garraiora emana, %4 hazi da aireontzien mugimendua.

Beraz, aurkeztu diren kopuruaren argitan, eta jaitsierak jaitsiera, Loiuko terminalak EAEko lau hegalditik hiru (%74,2) hartzen ditu, eta Gasteizkoek eta Hondarribikoek, ostera, %13,3 eta %12,5, hurrenez hurren.

2.13. taula. Aire-garraioa: Aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan. 1995-2008

Urtea	Gasteiz		Hondarribia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi kop.	Δ urtekoa (%)	Aireontzi kop.	Δ urtekoa (%)	Aireontzi kop.	Δ urtekoa (%)	Aireontzi kop.	Δ urtekoa (%)
1995	4.689	70,7	1.814	0,6	20.348	17,9	26.851	23,1
2000	13.726	38,5	5.569	41,4	40.770	20,1	60.065	24,7
2004	10.848	-5,2	6.295	3,3	47.020	3,8	64.163	1,7
2005	8.894	-18,0	7.135	13,3	51.745	10,0	67.774	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,4	52.200	0,9	70.535	4,1
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-9,9	52.966	-3,5	71.360	-3,4

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. Behatokiak egina.

Jarraian, Euskadiko hiru aireportuen ezaugarri nagusiak eta 2008an aireko azpiegituren eta eskaintzaren alorrean egindako lan nagusiak azalduko ditugu:

Gasteizko aireportua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- 3.500 x 45 m-koa da Gasteizko aireportuan lurreratzeko pista, eta aireontziak gordetzeko 170.000 m²-ko plataforma bat dago aireportuan; tamaina handiko 13 aireontzi har ditzake plataformak aldi berean.
- Estatuaren aurrekontu orokorren kargu Forondako aireportuan 2010ra arte egitekoak diren 44 milioi euroko inbertsioei dagokienez, aurrerapen hauek egin dira:
 - Aurrera egin da aparkalekua osoki eraberritzeko lanetan; 2009an amaituko dira, eta 2,2 milioi euroko inbertsioa egingo da. Leku gehiago ez dira egingo –550 izango dira aurrerantzean ere–, baina aparkaldia doakoa izango da, sartzeko kontrola egongo den arren.
 - Bidaiarien terminalaren ondoan DHLk hartzen zuen hangarra egokitzeko lanak hasi dira. Aireontziak konpontzeko eta mantentzeko erabiliko da, eta 350.000 euroko aurrekontua du.
 - Proiektu-fasean daude lurreratzeko pista handitzeko eta zerrendak egokitzeko lanak. Hartara, tona gehiagoko hegazkinak inolako eragozpenik lurreratu edo aineratu ahalko dira, eguneko edo gaueko edozein ordutan. Aurrekontua 14 milioi eurokoa da.
 - Aerodromoaren sistema elektrikoa eraberritu nahi da, eta 7 milioi eurotik gorako aurrekontua baliatuko da horretarako.
- Air Nostrum da bidaiarien hegaldi erregularrak eskaintzen dituen aire-konpainia bakarra, eta udazkenean eten egin du Madrilera joan ohi zen bi hegaldietako bat; horrenbestez, aireontzi bakarrak egiten du ibilbide hori, goizean goizetik joan eta gauean itzuliz.

Bilboko aireportua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- 32.000 m²-ko terminala du Bilboko aireportuak, eta lau milioi bidaiari baino gehiago har ditzake urtean, 3.000 puntako orduetan. Hegaldietarako bi pista ditu aireportuak: batek 2.000 x 45 m neurtzen du, eta bi kale ditu pistak sartzeko edo pistatik ateratzeko; besteak, berriz, 2.600 x 45 m neurtzen du, pistatik azkar irteteko bi kale ditu 300 m-ra, eta pistarekiko paraleloan doan erroldaje-kale bat ere badu. Orduko 18 mugimendukoa da hegan egiteko eremuaren edukiera.



- Aireontziak gordetzeko bi plataforma daude aireportuan: hegoaldekoa –merkataritzako hamaika aireontzi eta abiazio komertzial eta zibileko beste hiru har ditzake– eta iparraldekoa –hegoaldeko plataformako buxadura arintzeko erabiltzen dute, eta hamar aireontzi har ditzake–.
- AENOR elkarteak ematen duen ISO-9001 ziurtagiria lortu du 2008an Loiuko aireportuak.
- 2008an, Bilboko aireportuak zenbait konexio galdu ditu: Milanerakoa Alitalia desagertu delako, Clickair konpainiak egin ohi zuen Pariserakoa, eta Spanair konpainiaren Jerez eta Malagarakoak.

Hondarribiko aireportua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- 1.754 x 45 m-ko pista bakarra du Hondarribiko aireportuak; irteteko hiru kale ditu pistak, eta orduko 12 mugimenduko edukiera. Aireontziak gordetzeko, 26.500 m²-ko plataforma bat du; lau postu ditu plataformak, eta orduko sei aireontzi har ditzake. Puntako orduetan, abiatzen diren 292 bidaiari eta heltzen diren 311 har ditzake terminalak.
- Ortzibia sozietateak aurrera jarraitu du aireportu sustatzeko zereginetan. Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Donostia, Irun eta Hondarribiko udalek eta Gipuzkoako Merkataritza Ganberak hartzen dute parte sozietate horretan.
- 2008an, beste zenbait hobekuntza egin dira, hala nola ontziratze-ateak handitzea, barne-espazioak birdiseinatzea eta aparkalekua handitzea.

d) Itsas garraioa

EAEko merkantzia-ontzidiaren eskaintzari dagokionez, Anavas Asociación de Navieros Vascos elkartearen datuekin bat, guztira 80 ontzi daude erregistraturik 2008an, merkantzia-ontziak, atoi-ontziak eta barne-zirkulazioko ontziak aintzat hartuta; 14 konpainia dira ontzi horien jabe edota kudeatzaileak. Guztira, 574.292 tona gordineko eta 970.421 tona pisu hileko potentziala du ontzidi horrek.

Aurreko urtearekin alderatuz, EAEn 3 enpresa berri sartu dira alorrean, eta 12 ontzi gehiago; ondorioz, edukiera gordina %7,2 areagotu da, eta tona pisu hilaren kopurua, berriz, %4,2.

2.14. taula. Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak. 1995-2008

Urtea	Enpresa kop.	Ontzi kop.	GT ¹	TPH ²
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	11	68	535.852	931.416
2008	14	80	574.292	970.421

(1) Tona gordin. (2) Tona pisu hil.
Iturria: Anavas. Behatokiak egina.



Ontzidiaren tipologiari dagokionez, 2008an unitate guztien %50 atoiontziak dira, eta ehunekoetan atzetik doaz solteko gaiak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak (%18,8) eta petrolio-gas likidotua garraiatzekoak (%17,5). Horrez gain, nabarmentzekoa da Euskadiko merkantzia-ontzidiaren gatzetasuna: urtearen amaieran, ontzien batez besteko adina 12,6 urtekoa zen, munduko batez bestekoa baino askoz txikiagoa (18,6 urte) eta Espainiakoa baino txixixagoa (13,3 urte).

Azkenik, aipagarria da gaur egun oso arrunta dela orotariko ontziak komenentziako pabilioien banderapean jartzea, eta hala islatzen da itsas herrialde nagusietako ontzidiaren bilakaeran. Izan ere, hirugarren herrialdeen banderapean inskribatuta dauden ontziek munduko edukieraren ia bi heren hartzen dute. EAEko merkantzia-ontzidiari erreparatuz, eta barne-zirkulazioko ontziak bazter utzita, Anavas elkarteko ontzien %47 Kanarietako Erregistro Berezian inskribaturik dago, %29 Madeirako Erregistroan eta %17,6 Man Uharteko Britainiar Erregistroan.

2.15. taula. Itsas garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak. 2007-2008

Ontzi-mota	Ontzi kop.	
	2007	2008
Atoiontzia eta barne-zirkulazioa	34	40
Kimikoa	0	0
Tanga-ontzia	8	8
Petrolio-gas likidotua garraiatzekoa	11	14
Solteko gaiak eta edukiontziak garraiatzekoa	12	15
Hozkailua	3	3
GUZTIRA	68	80

Iturria: Anavas. Behatokiak egina.

Jarraian, jardun gehieneko Euskadiko portuek 2008an azpiegituren alorrean egin dituzten lan nagusiak zerrendatuko ditugu:

Bilboko portua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- Abian daude Zierbenan 21 m-ko sakonerako bi kai berri egiteko lanak:
 - AZ-3 kaia, de 235.500 m²-koa eta 41 milioiko inbertsioa duena, 2010ean bukatuko da, eta salgai orokorrak gordetzeko eta kargarako erabiliko da.
 - AZ-2 kaia, 293.000 m²-koa eta 45,4 milioiko inbertsioa duena, solteko salgai solidoen zirkulaziorako baliatuko da, portuak erabiltzeko planaren arabera.
- 2008ko apirilean bukatu dira Punta Sollanako kaia babesteko lanak, 3,2 milioiko aurrekontuaz.
- 2008ko uztailen, 5. ro-ro arrapala hobetzeko lanak esleitu ziren, haren karga-ahalmena 125 tonatik 250 tonara handitzeko, 1,05 milioi euroko inbertsioaz. Astean hiru aldiz Bilbo eta Zeebrugge lotzen dituen itsas autobidearen zerbitzura egongo da arrapala hori.
- Eraikitzen ari da Portuko Agintaritzaren egoitza berria, 15.000 m² dituena. Aurrekontua 20,9 milioi eurokoa da, eta espero da lanak 2009an zehar bukatzea.
- AZ-1 kaia hornitzeko eta babesak jartzeko lan gehienak egin dira (692.000 euro); 2. kai-muturraren hegoaldeko kaien elikadura eta instalazio elektrikoak eraberritu dira (780.000 euro); gurutze-ontzien kairako eta 2. kaia handitu ostean azalerak berrantolatuzko emakidak (10,9 milioi euro eta 18,8 milioi euro, hurrenez hurren) berrerosi dira.
- 2008ko maiatzaren 16an eten egin da, aldi baterako, Deustuko kanalaren eskuineko aldea hein batean betetzeko kontratua, eremua hirigintza-erabilerarako egokitze aldera. Proiektuaren zenbait alderdi tekniko egiaztatuzko eten da kontratua.



- 2008ko uztailan, Portu Agintaritzak abian jarri du ontziak eta portu-instalazioak babesteko nazioarteko kodea (ISPS) garatuz sortutako sistema bat, portu-esparruaren segurtasuna areagotzeko, pertsonen eta ibilgailuen sarrerak eta irteerak erregistratzeko, datu-hartzea automatizatzeko eta esparruaren eta portuko lanen kudeaketa logistikoa optimizatzeko.
- e-Bilboko-portua plataforma telematikoak zerbitzu berri bat jarri du martxan, eta haren xedea da errazago egin eta egiaztatzea esportazio-jarduerarako karga-zerrendak nahiz terminaletako eta zerga-frogagierietako transmisioak.
- 2008ko urriaren amaieran, tenperatura kontrolatua duen portu-terminal moderno bat zabaldu da elikagai hoztu eta izoztueterako, 4,2 milioi euroko inbertsioaz. Instalazioa Bilboko Gordetegi Frankoaren Partzuergoak egin du, 180 m linealeko atrakatzetarako, 10 m-ko sakonera eta kamioiak kargatzeko 7 kai.
- Beste inbertsio batzuen artean, aipatzekoak dira hauek:
 - Biltegitratze- eta banaketa-zonaren bigarren fasea merkaturatu du Binaria 21 enpresak; zonak 105.000 m² ditu eta 2009ra bitarte 20,8 milioiko inbertsioa egingo da bertan. Une honetan, portuak 200.000 m² ditu horretarako.
 - Fertiberia 22.000 m²-ko instalazio bat eraikitzen ari da ongarriak edota laboreak transformatu eta biltegitratzeko.
 - Petronor enpresak 30.000 m²-ko lurzati bat erosi du, solteko salgai solidoak biltegitratzeko instalazio bat eraikitze aldera.
 - Acolec enpresak azido sulfurikozko 21.000 m²-ko instalazio bat eratzeko asmoa du, 38 milioiko inbertsioa eginez.
 - Consignaciones Toro y Betolazak 20.629 m²-ko biltegi bat eraiki du salgai orokor arruntak biltegitratzeko.
 - Almacenes y Logísticas Siderúrgica S.L.k 10.000 m²-ko biltegi bat eraiki du produktu siderurgikotarako.
 - Erhardt Transitarios S.L. pabilioiak eta gordetegiak eraikitzen ari da 12.000 m²-ko lursail batean, salgaiak biltegitratu eta banatzeko.
 - Grupo Tamoin pabilioi bat jasotzen ari da 4.000 m²-ko azalera batean, makineria-produktuak eta tresnak biltegitratzeko.
 - Biocombustibles de Zierbena eta Bunge Ibérica enpresen biodiesel-instalazioak 2009an zehar martxan jartzea espero da. Bestalde, maiatzean beste biodiesel-emakida bat onartu zen Diesel Energy enpresaren alde, eta haren instalazioa 2010ean egongo da martxan, eta Petronor, berriz, biodiesel-instalazio bat jartzeko ingurumeneko baimen integratu bat lortu zain dago.
- 2008an, BBC ontzi-enpresak bi linea erregular berri zabaldu ditu Bilbo eta Hego Amerikaren artean salgai arruntak garraiatzeko, MSCk bigarren zerbitzu bat zabaldu du Turkia eta Grezian heldutako trafikoa erakartzeko eta Ipar Europatik zehar beste merkatu batzuekiko dituen konexioak hobetzeko, eta CCNik sendotu egin du Karibearen, Hego Amerikaren eta Ipar Europaren artean duen zerbitzua.

Pasaiaiko portua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- 2008an, Pasaiaiko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak Plan Estrategikoa 2008-2020 onartu du, eta Azpiegituren Gidaplana zein ingurumen-ebaluazio estrategikoa abiatzeko dokumentua idatzi dira, Portuen Legean eta indarren ingurumen-legedian xedatutakoa betez. Aldi berean, aurrera egin du portuko zerbitzu-zona antolatzeke plan berezia izapidetzeko lanak.
- 2008an burututako obren artean, hauek dira nabarmenenak:
 - Eraikin transatlantikoaren beheko solairua zati bat egokitzea, portua zaintzeko zerbitzuaren bulegoak bertan jartzeko (175.000 euro).
 - Aglomeratua 2007 kanpaina (140.000 euro).
 - Portuaren segurtasunaren eta itxieraren inguruko jarduerak (191.000 euro).
 - Trenbide-sistemaren 2008ko jarduerak (107.000).
 - Beste lan, hornidura eta erosketa batzuk (guztira, 431.000 euro).
- Pasaiaiko Portu Agintaritzaren instalazioen mantentze- eta kontserbazio-lanak kudeatzeko sistema bat ezarri da (119.000 euro), eta gauzatzen ari dira Oracle 10G bidez portuko eragiketarako kudeatzeko sistema informatiko bat garatzeko lanak (170.000 euro) nahiz jabari publikoak Oracle 10 G plataforman kudeatzeko sistema informatikoa eratzekoak (167.000 euro). Era berean, portuko informazio-sistemen babeskopiak kudeatzeko soluzio integrala ezarri da (148.000 euro).



- Erakunde pribatuei baimendutako beste obra eta jardueri erreparatuz, gauzaten ari direnen artean hauek dira aipagarrienak:
 - Iberdrola Generación S.A.k ikatz eta fuel-olioko depositu bat eraiki eta zentral termoelektriko bat paratu ditu, eta 2008an 857.000 eta 80.000 euro, hurrenez hurren, inbertitu ditu horretan.
 - Ground & Garage enpresak lur gaineko aparkaleku bat egin du (1,1 milioi 2008an).
 - Astilleros Zamakona Pasaia, S.L.k ontziola berregokitu eta ustiatu du (278.000 euro).
 - Oarsoaldeko Industrialdea S.A.k ontzigintza-pabilioiak urbanizatu eta eraiki ditu (206.000 euro).

Bermeoko portua – 2008ko egoera eta berrikuntzak

- 2008ko azaroan, trenbide-lotunea paratu da EuskoTrenek salgaiak garraia ditzan. Trenbide-sarearen ezaugarriengatik, gehienez ere 350 tona garraiatu ahal daitezke bidaia bakoitzean, eta urtean 300.000 tona inguru garraiatzea espero da. Horrek dezente murriztuko luke BI-2235 errepidean Gernika aldera eta BI-631 errepidean Bilbo aldera doan kamioi-kopurua.
- Eusko Jaurlaritzako Portu Zuzendaritzak abian jarri ditu Bermeoko portuko merkataritza-zona sartzeko bi kontrolak, ISPS kodea deitutako nazioarteko araudia betetze aldera. Aurrekontua 250.000 euro da.
- Bermeoko portuko harri-lubeta sendotu eta kai-muturra konpontzeko lanak egin ditu Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, 2007ko abenduko eta 2008ko martxoko denboraleek eragindako kalte itzelak direla-eta. Aurrekontua, guztira, 10 milioi euro ingurukoa da.

e) Kableko garraioa

Funikular eta igogailu publikoek osatzen dute Euskal Autonomia Erkidegoko kableko garraioaren eskaintza. Bizkaian eta Gipuzkoan ditugu halakoak, eta pertsonak mugitzeko bakarrik erabiltzen ditugu.

Zehazki, hiru funikular ditugu EAEn: Artxandakoa, Larreinetakoa eta Igeldokoa. Igogailu publikoak, berriz, bost dira: Arangoitikoa, La Salvekoa, Solokoetxekoa, Begoñakoa eta Ereagakoa. Igeldoko funikularra izan ezik, Bizkaiko Lurralde Historikoan daude guztiak.

f) Bizikleta

Txirrindulariek bakarrik erabiltzeko bideak dira **bidegorriak**, eta guztiz bereizita daude errepideetatik. Foru-aldundien ardurapekoak dira bidegorri batzuk, eta udalen ardurapekoak beste batzuk. Azken urteotan, pixkana-pixkana, handitu egin da bidegorrien sare osoa osatzen duten kilometroen kopurua, hiru lurralde historikoetan.



2.16. taula. Bizikletaz egiteko sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2008

	Egin nahi den sarea guztira		Egindako zatiak		Egiten ari diren zatiak	Proiektua egin duten zatiak
	Km	Δ 08/07	Km	Δ 08/07	Km	Km
Araba (*)	286'5	-	152,0	-	13'4	-
Bizkaia (**)	608,3	%3,9	154,3	%13,4	21,7	39,0
Gipuzkoa (***)	378'2	-	99,2	%11,1	18,5	-

(*) Hainbat iturrik eskaintako datuak, EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planerako. 2008ko hasierakoak dira (eskura ditugun azkenak).

(**) Bizkaiko Foru Aldundiaren 2003-2016 Bizikleta Plan Nagusian xedatutako sareari buruzko datuak.

(***) Orain dauden eta eraikitzen ari diren bizikleta-bideek osatutako sarearen maparen datuak, herrialdeko sarearen 2008ko abenduko datuak eta tokiko sareari buruz eskura ditugun azken datuak (2007) batuta kalkulatuak. Gipuzkoako Foru Aldundia.

Iturria: Foru-aldundiak eta EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (LAP).

2008. urtearen amaieran, plangintzek bizikletaz egiteko xedatu dituzten sareen 400 kilometro baino gehiago daude eginda, eta Bizkaia da bizikletaz egiteko sarerik luzeena duen lurraldea, han baitago EAEn gauzatutako bizikleta-tarteen %38,1 (154,3 km).

2.17. taula. Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2008ko abenduan).

	Guztira		Egokitutakoak		Egiten ari direnak	Planifikatutakoak
	Km	Δ 08/07	Km	Δ 08/07	Km	Km
Bilbo	78,0	%-0,1	16,2	%21,8	3,9	56,5
Donostia	42,2	%-27,4	30,5	%10,5	3,0	8,7
Gasteiz	135,0	%-6,9	75,0	%27,1	-	60,0

Iturria: EAEko hiru hiriburuetak udalak eta EAEko Bizikleta Bideen LAP

Euskadiko hiriburuaren artean, Gasteiz nabarmentzen da, 79 km bidegorri baitzituen egokituta 2008aren amaierarako. Hala, Arabako Lurralde Historikoko bidegorrien ia erdiak (%49,3) Gasteizen metaturik daude, probintziako biztanleriaren banaketa dela medio. Donostian, berriz, Gipuzkoan bidegorritarako prestatutako kilometroen %30,7 dago, eta Bilbon, Bizkaiko bidegorri guztien %10,5 baino ez.

g) Logistika-zentroak

Logistika-zentroek funtsezko eginkizuna dute salgaien garraioaren kudeaketan, hiriguneetako zirkulazioa arintzen laguntzen baitute, lurzorua libre uzten eta salgaiak banatzeko lanak arrazionalizatzen.

Gaur egun lau logistika-zentro ditugu EAEn. Idazpuru honetan, haien zifra eta ezaugarri nagusiak laburtuko ditugu, baita azken urtean izandako berrikuntza nagusiak ere.

*i) Gasteizko Garraio Zentroa*

Egun, 718.141m² ditu Gasteiz inguruan, Jundizko industrialdean, dagoen logistika-zentro honek, eta horietatik 584.710 m² zuzenean industria-lurzoruetarako eta ekipamenduetarako dira. Salgaien garraioarekin zerikusia duten alor guztiak barne hartzen ditu zentroak: biltegiatzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzeko aukera.

Gainera, oso ondo komunikatuta dago autobideekin, trenbideekin, portuekin eta aireportuekin, eta, hartara, errazagoa da hainbat garraio-mota erabiltzea. Alde horretatik, azpimarratu behar da Gasteizko Garraio eta Logistikako Zentro Intermodala handitzearen xedea izan dela intermodalitatea garatu nahi duten operadore logistikoak erakartzea, eta horretarako industria-lurzoruen ia 120.000 m² ditu, biltegiarako trenbide-adar batez, sarbide bikoitza duena bagoi eta kamioientzat.

Gaur egun, 93 enpresa biltzen ditu Gasteizko Garraio Zentroak, eta 1.100 pertsonatik gora dabil-tza horietan lanean. Era berean, 182 kamioientzako aparkalekua du 23.821 m²-ko eremu batean; 2008an, hilean batez besteko okupazioa 178 lekukoa izan da, abonatuak eta inoizkako bezeroak baturik.

2008an, industria-ibilgailuen urteko zirkulazioa 1.132 unitatekoa izan da eguneko, aurreko urtean baino 76 unitate gutxiago, logistikaren alorrak 2008an izan duen beherakada dela-eta.

Azkenik, aipagarria da Gasteizko Garraio Zentroaren kontseiluak inbertsio bat onartu duela 10.000na m²-ko bi pabilioi egiteko; horrela, logistika-erabilerako lurzorurako dagoen erreserba-ren %80 erabilia izango da (194.000 m²).

ii) Zaisa

Europako errepideko zirkulazioari begira, gune estrategiko batean dago Zaisa (Irungo Garraio Zentroa). Hain zuzen ere, A-8 eta A-68 autobideen ondoan dago, Madril eta Paris arteko arda-tzean, Hondarribiko eta Biarritzko aireportuetatik gertu eta Pasaiako portutik hurbil.

Zaisa III (Irungo Garraio Zentroa garatzeko hirugarren fasea) finkatuta, 20 hektarea gehiago ditu parkeak orain eta, hortaz, 401.000 m² guztira; aparkatzeko 275 leku publiko ditu, 32.000 m²-ko azalera batean. Enpresa sustatzaileak eta bertan finkatutako enpresek azpiegituraren hirugarren fasea eraikitzeke egin duten inbertsioa 36 milioi eurotik gorakoa da.

2008an, 140 enpresa egon dira bertan finkatuta, eta urtean 3 milioi tona baino gehiago kudeatu dituzte. Horrenbestez, Euskadiko garraio- eta logistika-sektoreko enpresa gehien biltzen dituen zentroa da, eta Europako hegoaldeko gune garrantzitsuenetako bat.

iii) Bikakobo-Aparcabisa

Bikakobo-Aparcabisa, salgaien zentral integratuak eta kamioientzako aparkamendua sustatu, prestatu eta kudeatzen duen enpresa, ezin hobeto kokaturik dago, eta ezin hobeto komunikaturik



gainerako azpiegiturekin, Estatu eta Europa lotzen dituen autobidearen ondoan baitago, eta Bilboko aireportutik eta portutik kilometro gutxira.

Gaur egun, 200.000 m²-ko azalera eraikia du garraio-guneak, eta 400 ibilgailu arinentzako aparkaleku bat eta kamioientzako bi aparkaleku ditu: batek 379 leku ditu, eta besteak 230, salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ibilgailuentzat.

2008an, Bikakobo-Aparcabisa enpresako aparkalekuen okupazioa %100ekoa izan da. Hala, 2008ko ekitaldian erabat bete ziren Zorrotzurreko 106 lekuak, Zierbenako 377ak eta Trapagararen dauden bi aparkalekuak, bata 219 lekukoa eta bestea 379koa.

Era berean, ekitaldian zehar Trapagarango zentroa hobetu eta egokitzeko lanak egin dira, eta aurrera egin da Bilboko portuari eskaintzen zaion zerbitzuari dagokionez, alegia zirkulazioa antolatzeari; izan ere, salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ibilgailuentzako aparkaleku nahiz ibilgailu astunentzako finkatu dira.

iv) *Arasur*

Arasur logistika-parkea garapen eta hedapen betean dago, eta etorkizunean Euskadiko plataforma logistiko handiena izango da. Kalkuluen arabera, lanak 2017an burutuko dira, eta une horretan plataformak milioi bat metro koadro izango ditu nabestarako: horietatik 50.000 m² bulegoak jartzeko baliatuko dira, eta 100.000 m²-ko zerbitzu-zona bat egongo da. Hori guztia, 2 milioi m²-ko azalera eraikian. Inbertsioa, guztira, 360 milioi eurokoa izango da.

2008ko ekainean, 20.000 m²-ko beste nabe baten eta 194 lekuko aparkaleku zaindu baten eraikuntza bukatu da. Lan horiekin, egunero AP-1ean dabiltzan 7.000tik gora garraiolariak zerbitzua emango zaie. Hala, aurrera egingo da Arasurreko zerbitzu-zonaren garapenean: aparkalekuaz gain, zona horretan badira, jada, Husa taldearen hotel bat, jatetxe bat, gasolindegia bat eta garraio-sektorerako eremu bat, konponketa-tailerrez.

Gaur egun, plataformak 90.000 m²-ko azalera eraikia du, bost nabe eraikita daude eta bost enpresa finkatuta: VIA y Logento –Repsolen operadore logistikoa–, IF lurrin-denda –Eroski taldean txertatua–, Fagor, DIA-Carrefour elikagaigintza-taldea, Guascor Solar eta Compass Transworld Logistics (CTL); azken hori, Gamesa enpresaren Euskadiko eta Aragoiko instalazioetan aerosorgailuentzat fabrikatzen dituzten osagaien banaketa-logistikarako ezarri da.

h) *Garraio-motaz aldatzeko guneak*

Donostiako Udalak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak erabakia dute Renferen Atotxako geltokiaren ondoan autobus-geltoki berria eraikitzea, Amara plazan dagoena ordezkatzeko. Geltoki berria lurpekoa izango da, dartsena bat izango du autobusentzat eta 700 autorako aparkaleku bat du; tren-geltokiari loturik egongo da, abiadura handiko trena iritsiko den guneari zehazki.



2008ko abenduan, Gasteizko geltoki intermodalaren lehenengo fasearen aurreproiektua aurkeztu da. Geltokiak 4.000 m² izango ditu, Arriaga parkeari hartuak. Kalkuluen arabera, lanak 2010ean hasiko dira, eta bi urtez luzatuko dira. Geltoki berriak 35 dartsena izango ditu autobusentzat, eta 364 autorako aparkaleku bat du; tren-sareari zein hiri-autobusei loturik egongo da, eta baita, etorkizunean, abiadura handiko trenari ere.



2.2. GARRAIO-ESKARIA

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

2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

EAEEn zerbitzua eskaintzen duten operadoreek emandako informazioa alde batera utzita, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa da EAEko pertsonen mugikortasunari buruzko datu berrienak eskaintzen dizkigun argitalpena. 2003an egindako lanaren jarraipena da eta, hartara, EAEko mugikortasunaren bilakaera aztertzeko bidea ematen digu: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanporakoa), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arrazoiak...

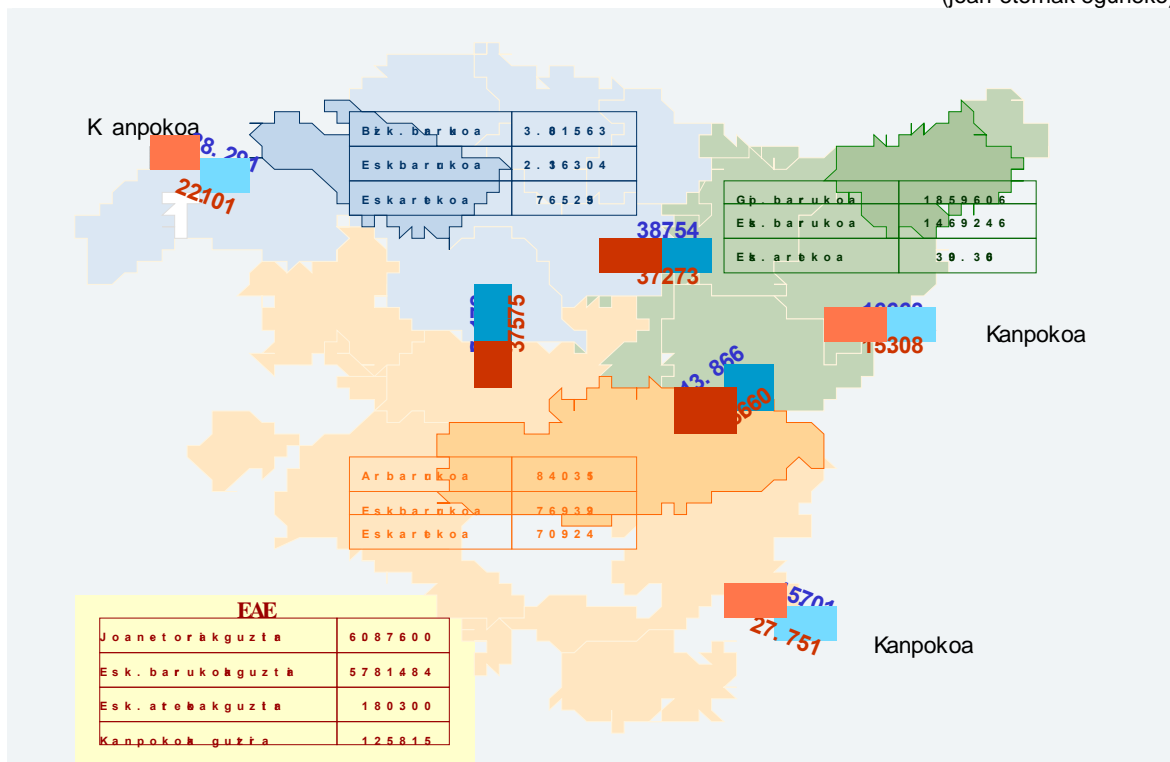
Alde horretatik, informazio hori txosten honen aurreko edizioetan bilduta dagoenez⁴, emaitza nagusien sintesia emango dugu idazpuru honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

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

⁴ Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

2.1. grafikoa. Pertsonen mugikortasuna EAEn esparruaren arabera: laburpen-taula (1).

(joan-etorriak eguneko)



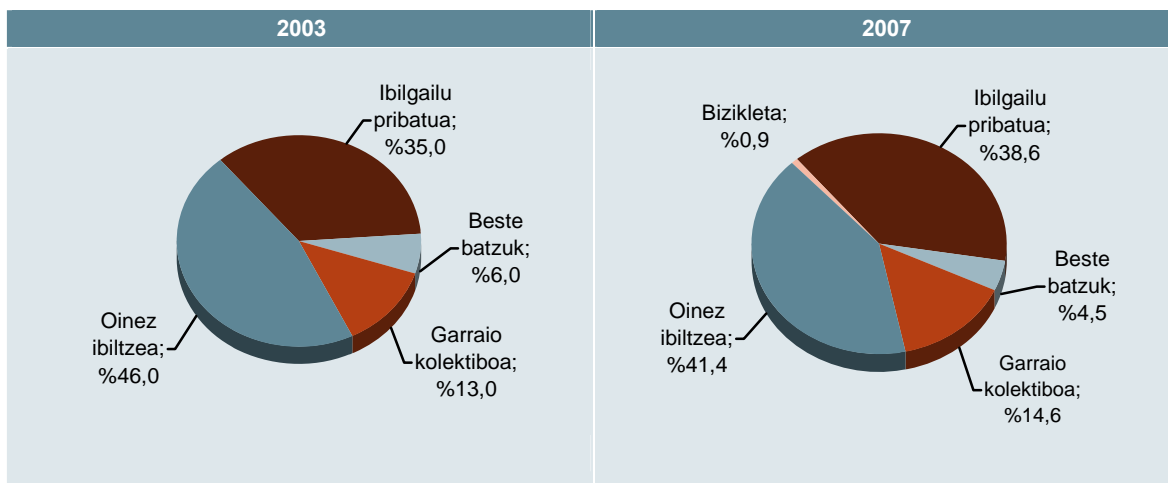
(1) EAeko biztanleak.

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Behatokiak egina.

Mugikortasunaren esparruari erreparaturik, lurralde barnekoa izan da joan-etorrien %95 (5.781.484 joan-etorri lurralde beraren barnean izan dira), lurralde artekoa %3 (180.300 joan-etorritan, abiapuntua eta helmuga lurralde ezberdinetan daude), eta kanpokoak %2 (EAEn eta kanpoaldearen artekoak izan dira 125.815 joan-etorri).

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 dira joan-etorri gehienak (%41,4), eta autoa izan da gehien erabilitako bigarren garraiobidea (%38,6). Garraiobide kolektiboetan, berriz, joan-etorrien %14,6 egin da, bizikletan %0,9, eta gainerako %4,5a beste garraiobide batzuetan.

2.2. grafikoa. Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-motaren arabera. 2007 (%)



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Behatokiak egina.

Intermodaltasunari dagokionez, aipatzekoa da etapa bakarrekoa dela EAEn 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 arrazoa dira ikasketak eta lana, hurrenez hurren.

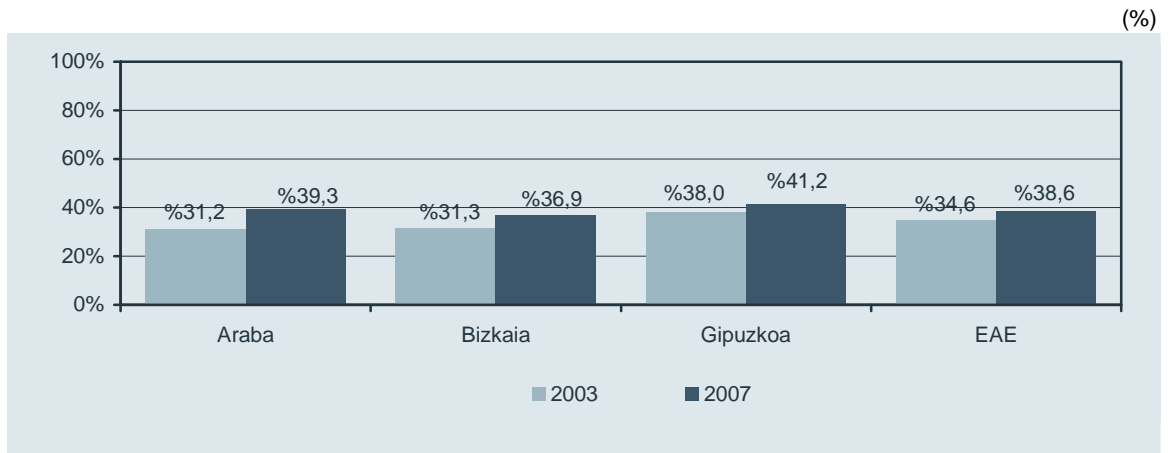
a) *Errepide-garraioa*i) *Mugikortasuna ibilgailu pribatuan*

Autoa gero eta gehiago erabiltzen da, motorizazio-indizeak azken urteotan ageri duen goranzko joerak egiaztatzen duenez: 2000-2008 aldian, mila biztanleko 391 auto izatetik 435 izatera igaro gara. Hala ere, eta hazkundera nabarmena izan den arren, 2008an moteldu egin da motorizazio-indizea, automobilgintzan berebiziko eragina izan duen nazioarteko krisia dela-eta; esaterako, azken hiruhilekoan %50 jaitsi da autoen salmenta Estatuan.

Autoaren erabilerrari dagokionez, lurralde historikoei erreparatuta ohartzen gara Araba dela 2003-2007 aldian ibilgailu pribatuen erabilera gehien bizkortu duen lurraldea, ehuneko 8tik gora igoz. Bestalde, gipuzkoarrek erabiltzen dute autoa gehien (%41,2), eta Bizkaiko herritarrak dira garraio-bide publikoan gehien ibiltzen direnak.



2.3. grafikoa. Pertsonen mugikortasuna autoan: autoaren barneratze-maila. 2003-2007



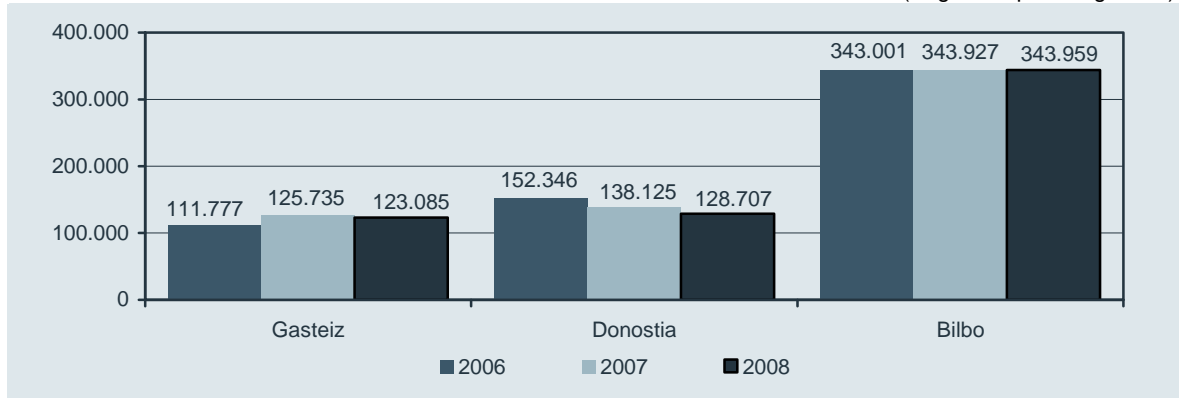
Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterketak. Behatokiak egina.

Ibilgailu pribatu bidezko **hiri-eremuko mugikortasunari** dagokionez, aipatzekoa da, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketaren arabera, EAEko hiriburuen baitako joan-etorrien %20,3 autoz egiten dela.

Era berean, aipagarriak dira EAEko hiriburuetarako sarbideen motorizazio-indizeak; izan ere, EAEko ibilgailuen zirkulazioaren zati handi bat hartzen dute, zehazki EAEko biztanleek egindako joan-etorrien %39,7. Mugimendu horietan, autoa da garraiobiderik erabiliena.

2.4. grafikoa. Pertsonen mugikortasuna EAeko hiriburuetan: EBI⁵ hiriburuetarako sarbide nagusietan. 2008

(ibilgailu-kopurua eguneko)



- Gasteiz (2008). Sarbide hauek barne hartu ditu taulak: Arkaute / Gamarra / Zadorraren zubia / Krispiña / Gome-txa.
- Bilbo (2008). Sarbide hauek barne hartu ditu taulak: Deustu-Elorrieta / Deustu-Enekuri / Artxandako tunelak / Begoña-Egirleta / Ibarsusi-Etxebarri / Bolueta-Zubialdea / Miraflores-Hegoaldea / Zababuru-Hegoaldea / Jesusen Bihotza-Hegoaldea / Basurtu-Kastrexana / Basurtu-Zorrotza.
- Donostia (2008). Sarbide hauek barne hartu ditu taulak: Herrera / Loiola / Zapatari-Tolosa hiribidea / Ospitaleko igoera / Amara.

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana eta Gipuzkoako Arabako Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana. Behatokiak egina.

Foru-aldundiek argitaratutako aforaleku-planen azken datuak kontuan hartuz, Bilbora sartzeko bideetan metatzen da ibilgailu gehien (eguneko 343.959 ibilgailu batez beste), eta haren atzetik doaz Donostiara eta Gasteizera sartzeko bideen zirkulazioa (batez beste eguneko 128.707 eta 123.085 ibilgailu, hurrenez hurren).

EAeko hiriburuetarara sartu eta horietatik irteteko bideetan zirkulazioak izan duen bilakaerari erreparaturaz, ohartzekoa da Donostiarako sarbidean izandako beherakada, batik bat Pasaiako saihesbi-dearen lanak amaitu direlako; izan ere, lan horri esker ia erdira murriztu da, 2005etik hona, Herre-ratik zeharreko zirkulazioa. Gasteizen, berriz, zirkulazioa %2,1 jaitsi da azken urtean, eta Bilbo azken urteotako kopuruetan mantendu da.

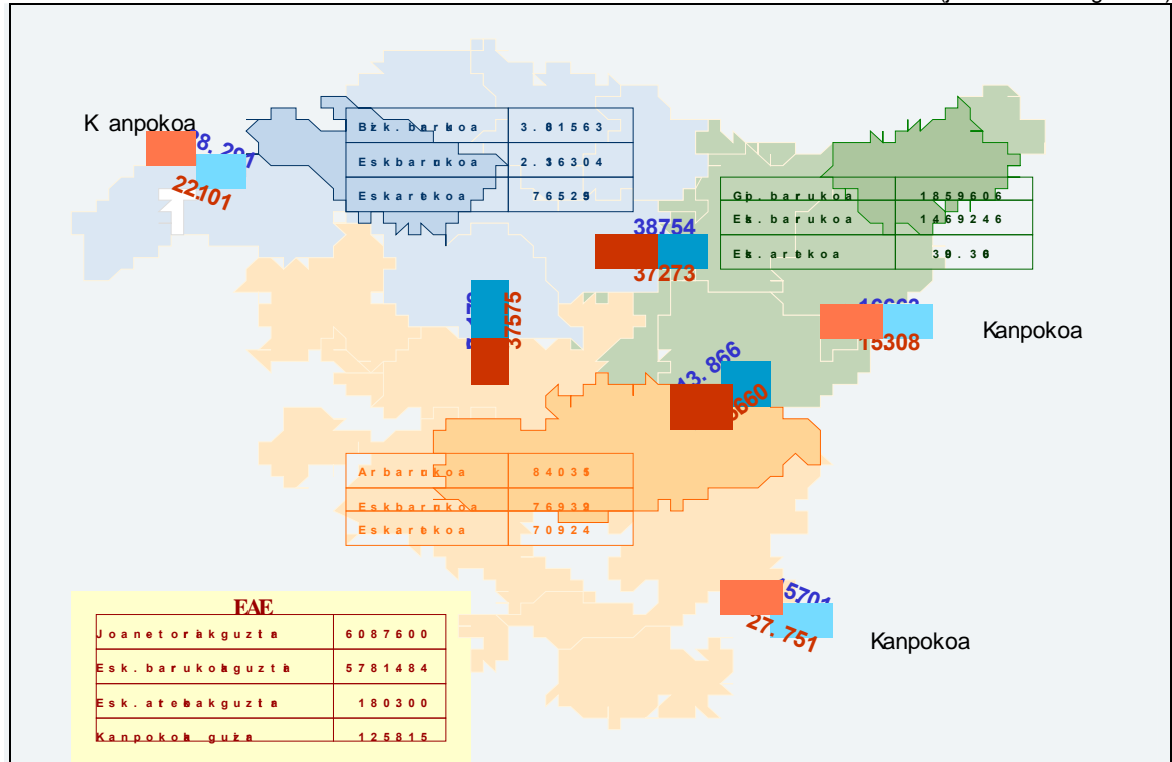
Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari dagokionez, autoa da joan-etorrien %78an erabili-tako garraio-bidea; hain zuzen ere, eguneko 694.894 joan-etorri egin dira autoz hiri artean.

Alde horretatik, Araban erabili dute gehien autoa hirien artean (%88,3), eta erabilera txikiagoa izan da bai Bizkaian bai Gipuzkoan (%76,5 eta %74,1, hurrenez hurren). Nolanahi ere, autoz egin diren hiriarteko joan-etorrien indizea handiagoa da EAetik kanpoko joan-etorriak kontuan hartuz gero, bidaiarien %90ek erabili baitu autoa halakoak egiteko.

⁵ EBI: Egunezko Batez besteko Intentsitatea.

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

(joan-etorriak eguneko)



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Behatokiak egina.

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

ii) Mugikortasuna garraio kolektiboan

Errepideko garraio publikoaren eskaria, bai hiri barrukoa bai hiriartekoa, aztertzeke orduan, beste behin adierazi behar da ezin dela autobus publikoetako erabiltzaile-kopuruaren bilakaerari buruzko ondorioak atera, analisia testuinguru zabalago batean kokatzen ez bada, aztertutako eremu geografiko bakoitzean diharduten garraio publiko kolektiboko operadore guztiak aintzat hartuz.



2.18. taula. Hiriko garraio publikoa: Bidaiariak EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularretan. 1990-2008

(bidaiariak milakotan eta %)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	milakoak	Δ urtekoa (%)	milakoak	Δ urtekoa (%)	milakoak	Δ urtekoa (%)	milakoak	Δ urtekoa (%)
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	-5,0	61.325	-1,8
2004	11.805	0,7	26.003	-1,1	25.518	3,1	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.686	-7,2	26.670	1,7	27.264	4,5	64.620	1,3
2007	12.043	12,7	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,9
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7

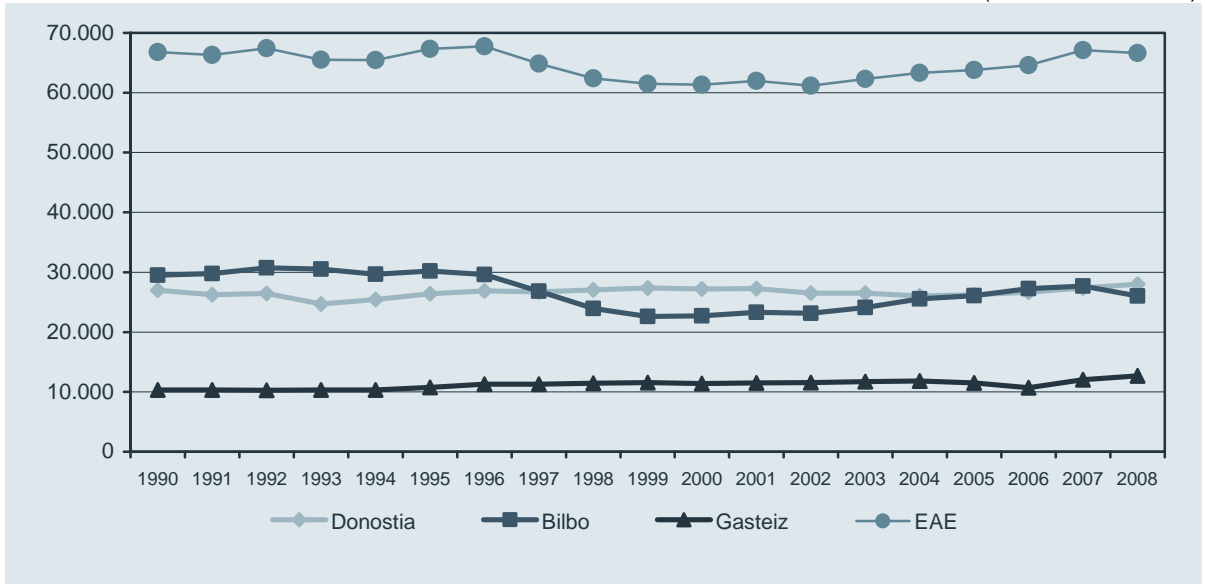
Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

Alde horretatik, **hiri barruan** soilik, EAEko hiriburuetakoko hiru autobus-konpainiek –Gasteizko Hiri Garraioak-TUVISA, Donostiako Tranbia Konpainia-DBUS eta Bilbobus– 66,6 milioi bidaiari garraiatu dituzte guztira 2008an, aurreko urtean baino gutxiago. Beherakada hori Bilbobusek galdu dituen bidaiariei zor zaie (%6,1), bai Tuvisan bai DBUSen igo egin baita zerbitzua erabiltzen duten hiritarren kopurua, %5 eta %2,3, hurrenez hurren. Hala, DBUSek guztira 28 milioi bidaiari garraiatu ditu (guztizkoaren %42), Bilbobusek 26 milioi (%39) eta Tuvisak 12,6 milioi (%19).

Denbora-tarte zabalago bati erreparatuta, ohartzen gara 1990eko hamarkadaren hasierako maila berean dagoela hiru konpainia horiek garraiatzen duten bidaiari-kopurua, baina bilakaera ezberdina izan da hiriburu bakoitzean. Gasteizen nabarmen igo da erabiltzaile-kopurua, 1990-2008 al-dian %22,8 hazi baita, eta Bilbon, ostera, %11,8 murriztu da tarte berean. Donostian, azkenik, pixka bat igo da erabiltzaile-kopurua (%3,7).

2.6. grafikoa. Hiriko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren bilakaera erabiltzaile-kopuruan. 1990-2008

(bidaiariak milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. Behatokiak egina.

Hala eta guztiz ere, esan bezala, bilakaera hori aztertu behar dugu kontuan izanik garraio-zerbitzu kolektibo publikoaren eskaintza aldatu egin dela Bilboaldeko metropoli-inguruan. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraibide berriak jarri dituzte Bilboaldean erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia.

Bestalde, hiru operadorek eskaintzen dute **hiriarteko errepideko garraio-zerbitzu kolektiboa**: Bizkaibusek, AIA Arabako Hiriarteko Autobusek eta, Gipuzkoan, Lurraldebus osatzen duten eragileek.

2008. urtean, 30,2 milioi bidaiarik erabili dituzte guztira Bizkaibusen zerbitzuak. Kopurua aurreko urtekoa baino pixka bat txikiagoa da (%2,2), baina azken urteotan bidaiari-kopuruan izandako beherakada apaldu egin da. Horri dagokionez, beste behin gogoratu behar da datu horiek Bilboaldeko metropoli-inguruan dagoen garraio-zerbitzu kolektibo publikoaren eskaintza osoa aintzat hartuz aztertu behar direla; inguru horretan, gero eta handiagoa da, oro har, garraio publikoaren eskaria.



2.19. taula. Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak. 2000-2008

Urtea	Gipuzkoaren gainerakoa		Bizkaiaren gainerakoa ¹		Arabaren gainerakoa	
	milakoak	Δ urtekoa (%)	milakoak	Δ urtekoa (%)	milakoak	Δ urtekoa (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	ez eskur.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	ez eskur.	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	295,2	--
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	333,3	12,9
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	437,2	31,2
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	317,4	-27,4
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	347,2	9,4
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	0,6
2008	17.185,1	6,6	30.196,0	-2,2	348,2	-0,3

⁽¹⁾ Bizkaibusen lineek (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenak, ADNOR-ek eta Loiuako Autobusek) garraiatutako bidaiariak hartu ditu kontuan taulak. EuskoTren 2002ko abenduaren 1ean sartu zen Bizkaibus sarean; ADNOR, 2005eko abenduaren 1ean; eta Loiuako Autobusak, 2006ko azaroaren 1ean.

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

Bestalde, Gipuzkoako hiriarteko autobusetan hazi egin da, berriro, erabiltzaile-kopurua; 2008an 17,2 milioi bidaiarik erabili dute garraio bide hori, 2007an baino %6,6 gehiagok. Ildo horretan, Lurralde busek eutsi egin dio 2005etik ageri duen goranzko joerari.

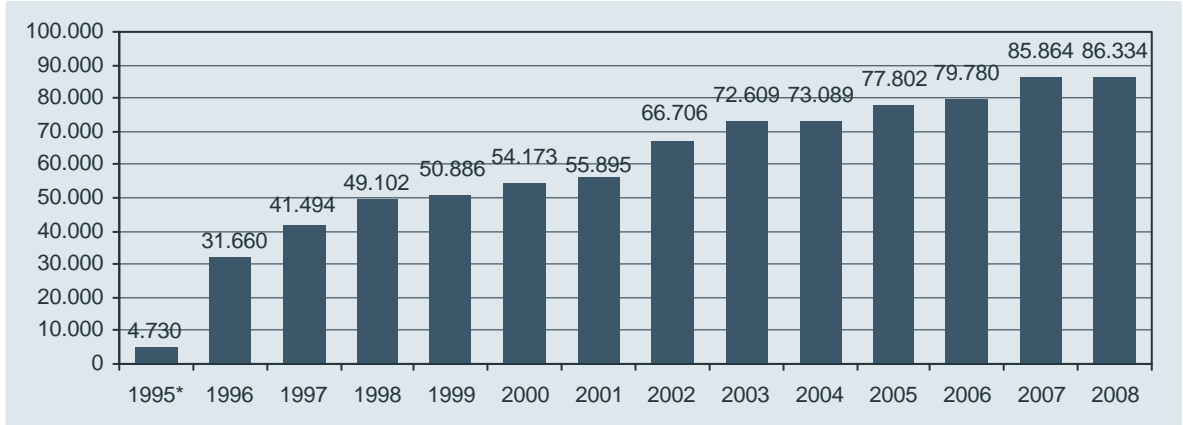
Arabian, hiriarteko autobusetako bidaiari-kopurua 350.000 ingurukoa da, aurreko urteen antzera. Garraio bide horren indarra txikiagoa da Araban lurraldearen okupazio-eredua ezberdina delako: biztanle gehien-gehienak hiriburura bildu dira, eta ondorioz gutxiago erabiltzen da hiriarteko zerbitzua.

b) Trenbide-garraioa

2008an, Metro Bilbaok beste marka historiko bat lortu du bidaiarien kopuruan: urtearen amaieran, 86,3 milioi bidaiari eman ditu guztira, aurreko urtean baino 470.000 inguru gehiago. Ezkerraldeko linea zabaldu izanari zor zaio, neurri handi batean, hazkunde hori. Izan ere, Abatxolo eta Portugaleteko geltokiak, 2007an zabalduak, bermatu egin dira, eta azken ekitaldian 455.000 bidaiari gehiago garraiatu dituzte bien artean.

2.7. grafikoa. Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Metro Bilbaoko erabiltzaile-kopuruaren bilakaera. 1995-2008

(bidaiariak milakotan)



* 1995eko azaroaren 11n martxan jarri zutenetik urte amaiera arte.

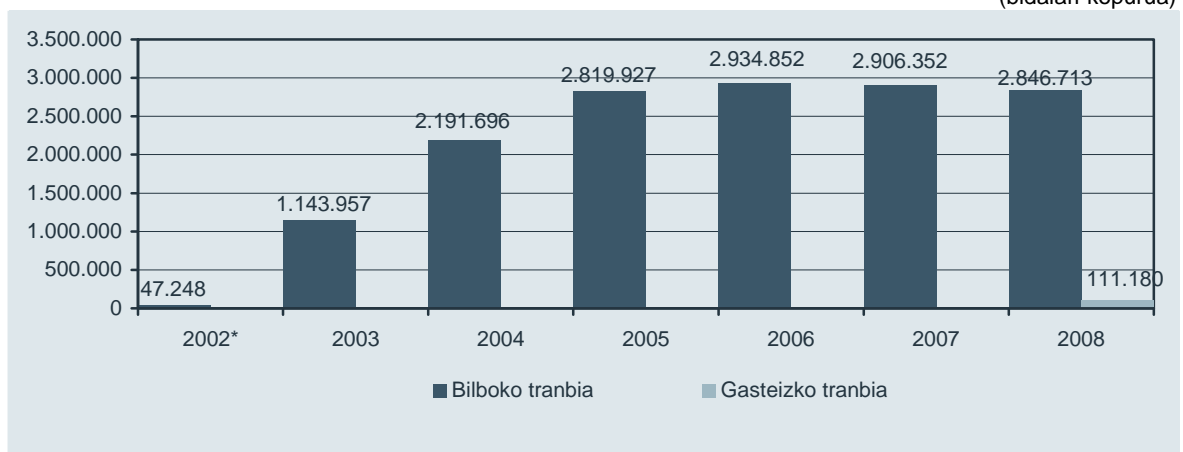
Iturria: Metro Bilbao. Behatokiak egina.

Erabiltzaileen kopuruak geltokien arabera azterturik, aurreko urteetan bezala, zerrendan lehen postuetan ageri dira Abandoko, Alde Zaharreko, Moiuako eta Indautxuko geltokiak, metroaren guztizko zirkulazioaren %7na inguru bilduz. Urteko hilak aintzat hartuz gero, mugikortasun handienekoa, lehen aldiz, urria izan da, 8.035.544 bidaiaz.

Azkenik, dauden tituluen erabilerari dagokionez, Creditrans txartelaren goranzko joera mantentzen da, eta 2008an bidaien %53,3 hartzen du jada; inoizkako txartela, ostera, gero eta gutxiago erabiltzen da, %3 inguru.

2.8. grafikoa. Hiriko garraio publikoa: bidaiarien bilakaera EuskoTranen. 2002-2008

(bidaiari-kopurua)



* 2002ko abenduaren 12an martxan jarri zutenetik urte amaiera arte.

Iturria: EuskoTran. Behatokiak egina.



Bestalde, 2008an, EuskoTranek 2.846.713 erabiltzaile garraiatu ditu guztira, joan den urtean baino %2,1 gutxiago. San Mames eta Abandoibarrako geltokiak dira bidaiari gehien erakartzen dituztenak; izan ere, garraio-moten arteko lotunea da San Mamesko geltokia, eta Abandoibarrakoak, berriz, hurbil ditu Deustuko Unibertsitatea, Guggenheim eta Zubiarte saltoki-gunea gisakoak.

Era berean, 2008ko abenduaren 23an abian jarri da Gasteizko tranbia, Erdialdeko eta Lakuako adarrekin. 5 km inguruko ibilbidean 12 geraleku paratu dira, proiektuak lehen fasean xedatu dituen 18 geralekuetatik. 2008. urtean, astebete pasa martxan egonik, 111.180 bidaia eskaini ditu tranbiak.

EAE n bidaiarien hiriarteko trenbide-garraioa eskaintzen duten hiru operadoreek –Renfe, EuskoTren eta FEVE– 45,2 milioi bidaiari hartu dituzte guztien artean, joan den urtean baino %2,8 gutxiago.

2.20. taula. Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko tren-zerbitzu erregularren erabiltzaileak. 2000-2008

Urtea	Renfe ⁽¹⁾		EuskoTren		FEVE ⁽²⁾		GUZTIRA	
	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa (%)	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa (%)	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa (%)	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa (%)
2000	35.288	4,5	18.138	-10,4	1.866	1,4	55.292	5,3
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	45.231	-2,8

(bidaiariak milakotan eta %)

⁽¹⁾ Renferen Bilboko aldiriko zerbitzuak barne hartzen ditu (C-1 linea, Abando-Santurtzi; C-2 linea, Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Abando-Urduña), eta baita Donostiako aldiriko zerbitzuak ere (Irun-Brinkola linea).

⁽²⁾ Bilbo-Balmaseda aldiriko lineari buruzko datuak.

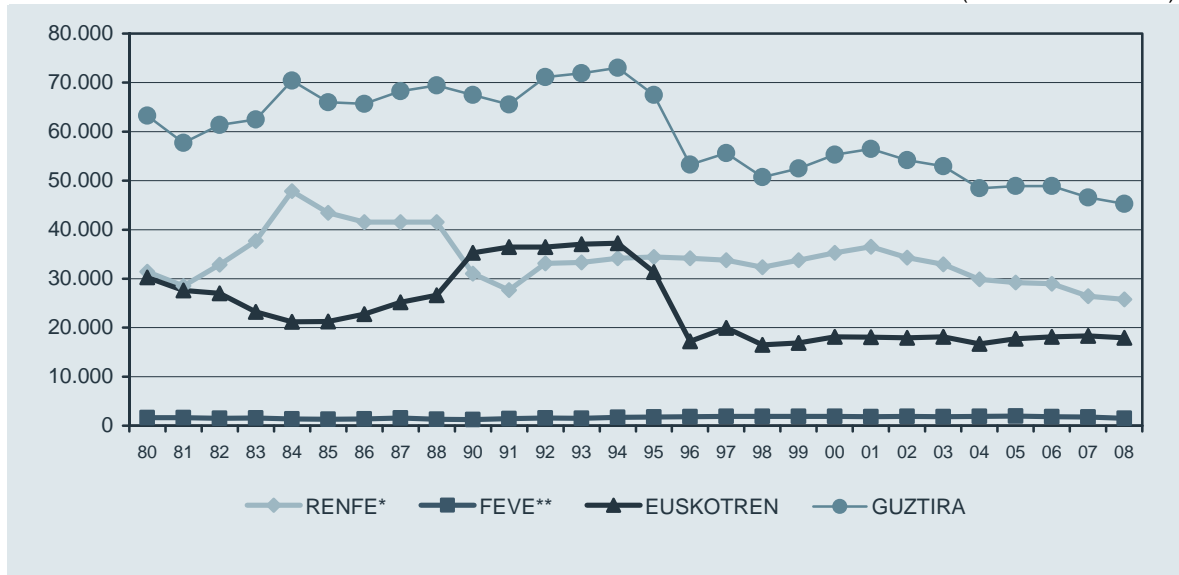
Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren; Behatokiak egina.

Beharakada hiru konpainiek pairatu dute, baina ez hein berean. Renfek eta EuskoTrenek trenez egindako hiriarteko joan-etorrien %57 eta %39,7 biltzen dituzte hurrenez hurren, eta horietan %2,4 eta %2,1 jaitsi da bidaiari-kopurua, hau da, milioi bat bidaiari inguru.

Bilbo-Balamaseda ibilbidea egiten duen FEVEren linea da beharakada erlatiborik handiena izan duena (%15). Hala ere, linea horrek munta apala du hiriarteko trenbide-garraioan (EAEko bidaiarien guztizkoaren %3,3), eta, horrenbestez, kopuru absolutuetan bidaia gutxien galdu dituen konpainia da, 2007. urtearekiko 266.000.

2.9. grafikoa. Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan. 1980-2008

(bidaiariak milakotan)



(*) Renferen Bilboko aldiriko zerbitzuak barne hartzen ditu (C-1 linea, Abando-Santurtzi; C-2 linea, Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Abando-Urduña), eta baita Donostiako aldiriko zerbitzuak ere (Irun-Brinkola linea).

(**) Bilbo-Balmaseda aldiriko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

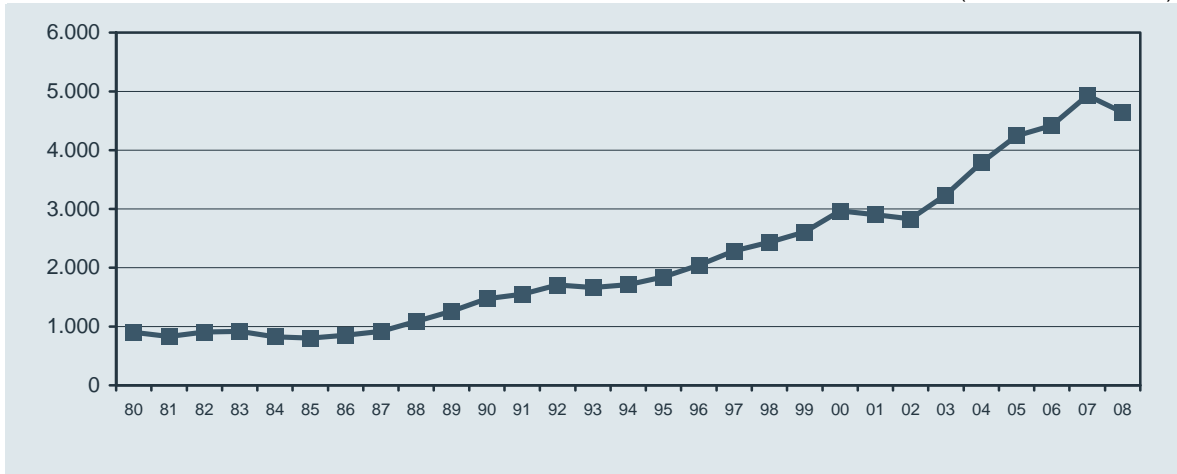
Grafikoari erreparatuz, beheranzko joera ikus daiteke aipatu hiriarteko trenbide-garraioan: 1980. urteaz geroztik, 18 milioi erabiltzaile galdu ditu EAE osoan. Horri buruz, beste behin adierazi behar da tokian tokiko eskaintza osoaren esparruan aztertu behar dela garraio publikoaren bilakaera. Izan ere, beste garraibide publiko kolektiboen eskaintza hazi delako gertatu da, neurri handi batean, jaitsiera hori; esaterako, hiri barruko eta hiriarteko zerbitzuetan, Metro Bilbaok harrera beroa izan du Bizkaiko hiriburuko metropoli-inguruan.

c) Aire-garraioa

Munduko krisi ekonomikoak markatu du 2008a, eta horrek ere eragina izan du EAEko aireko bidaiarien zirkulazioan, azken urteotan bizi izandako etengabeko hazkundea eteteraino. EAEko aireportuek 4,6 milioi bidaiari hartu dituzte, aurreko urtean baino %5,7 gutxiago. Jaitsiera hori orokorra izan da Estatuko ia aireportu guztietan; azken urtean, oro har, %3,2 egin du behera bidaiarien zirkulazioak.

**2.10. grafikoa. Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan. 1980-2008**

(bidaiariak milakotan)



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.

Bilboko aireportua da eskarian jaitsierarik txikiena izan duena (%2,7). 2008an 4,2 milioi bidaiari izan ditu, EAEko aireportuetako bidaiari guztien %89,9 erakarriz.

Oro har beherakada izan duen arren, terminalaren nazioarteko zirkulazioa %1,4 igo da. Estatutik kanpora doazen edo kanpotik heldu diren bidaiaria 1,1 milioi izan dira, hau da, joan-etorrien laurdena baino gehiago (%26,4). Gorakadaren arrazoietakoa bat da Loiuk Europako nazioarteko terminal nagusietako batzuekin –Frankfurt, Paris eta Munich kasu– dituen konexioak bermatu izana; aipatu aireportu horiekin, azken urtean zirkulazioa %0,5, %12,7 eta %131,6 areagotu da, hurrenez hurren. Munichekiko hegaldien hazkunde ikaragarri horren atzean dago Lufthansak Bilbo hautatu izana Estatuko artean hirugarren aireportu garrantzitsuen gisa.

Estatuko helmugen artean, Madril-Barajasekiko zirkulazioa da nagusi, Loiuko terminaletik irten edo bertara heltzen diren bidaiarien %24,2 hartzen baititu; atzetik doazkio, hurrenez hurren, Bartzelona (%13,9), Palma (%5,4) eta Malaga (%5,2). Era berean, aipatzekoa da Sevillarekiko zirkulazioan izandako hazkundea (%57,7), Andaluziako aireportua Estatuko bosgarren terminal gisa kokatu duena, Bilborekiko bidaiari-mugimenduari dagokionez; 2008an, aipatu aireportuak guztizko zirkulazioaren %4,2 erakarri du.

Bestalde, Hondarribiko aireportuak 63,3 milioi bidaiari galdu ditu azken ekitaldian, hau da, bere jardueraren %13,6, hein batean Spanair konpainiak abuztuan terminala utzi izanaren ondorioz. Nabarmenezkoa da aireportuak Madril-Barajas konexioarekiko duen mendekotasuna. Konexio horrek aireportuko bidaiari-zirkulazioaren %77,1 hartzen du, eta Bartzelonarekikoak %19,6. Horrenbestez, gainerako helmugak inoizkako charter-hegaldiez osatzen dira.



2.21. taula. Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: bidaiarien bilakaera aireportuaren arabera. 2000-2008

Urtea	BILBO		HONDARRIBIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa %	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa %	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa %	Bidaiariak milakotan	Δ urtekoa %
2000	2.556,4	--	283,8	--	124,9	--	2.965,1	--
2001	2.491,8	-2,5	281,1	-1,0	129,1	3,4	2.902,0	-2,1
2002	2.463,7	-1,1	271,2	-3,5	99,0	-23,3	2.833,9	-2,3
2003	2.850,5	15,7	283,8	4,6	102,3	3,3	3.236,6	14,2
2004	3.395,8	19,1	295,5	4,1	95,1	-7,0	3.786,4	17,0
2005	3.843,9	13,2	308,8	4,5	91,6	-3,7	4.244,3	12,1
2006	3.876,1	0,8	368,0	19,2	173,6	89,5	4.417,7	4,1
2007	4.286,8	10,6	466,5	26,8	173,9	0,2	4.927,2	11,5
2008	4.172,9	-2,7	403,2	-13,6	67,9	-61,0	4.643,9	-5,7

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.

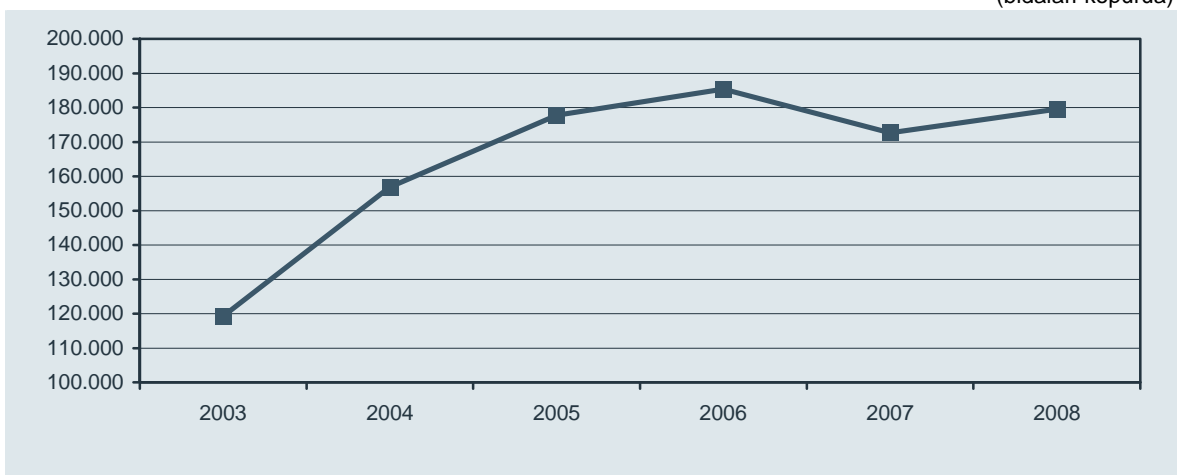
Azkenik, Forondako aireportuak bere historiako datu txarrenekin amaitu du, bidaiarien garraioari dagokionez, 2008ko ekitaldia. 67.900 bidaiari ibili da aireportuan, aurreko urtean baino %61 gutxiago. Horretan eragina izan du 2007ko azaroan Ryanair konpainiak Arabako terminalean hegaldien programazioa eten izana, eta, Air Nostrumek, Madril eta Bartzelonara hegaldi erregularrak eskaintzen dituen konpainia bakarrak, udazkenean eten egin du Madrilera joan ohi zen bi hegaldietako bat. Gainera, Forondatik egiten diren charter-hegaldiak ere murriztu egin dira, zehazki Tenerifera doan astean behingo hegaldi batera, neguko zenbait astetan izan ezik, eta Kanariar Uharte eta Balearretarako lotuneetara, udako hilabeteetan.

d) Itsas garraioa

Bilboko portura mugaturik dago bidaiarien itsas zirkulazioa EAEn, salgaien garraioan bakarrik aritzen baita Pasaiakoa.

2.11. grafikoa. Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan. 2002-2008

(bidaiari-kopurua)



Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. (Linea erregularra)



Bilboko Portu Agintaritzaren arabera, Bilboko portuak 179.572 bidaiari erakarri ditu 2008an, aurreko urtean baino %4 gehiago. Bilakaera positibo hori gurutze-ontzien zirkulazioari zor zaio, linea erregularreko erabiltzaile-kopurua %4,8 jaitsi baita, behera eginez bai ontziraturako pertsona-kopuruan (%7,3) bai lehorreraturakoenean (%3,7). Kopuru horiek, baina, historiako gurutzaldidenborarik onenak orekatu ditu; izan ere, 37.126 bidaiari ibili dira guztira gurutze-ontzietan, 2007an baino %61,6 gehiago. Hala, 2008an 38 gurutze-ontzi porturatu dira, aurreko urtean porturatu ziren 21 ontziak baino dezente gehiago.

2.22. taula. Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan. 2003-2008

(pertsona-kopurua)

Urtea	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ urtez urtekoa 08/07
Linea erregularra	111.844	144.677	164.416	168.743	149.654	142.446	-4,8
▪ Ontziratuak	47.833	43.642	51.048	55.841	46.746	43.337	-7,3
▪ Lehorreratuak	64.011	101.035	113.368	112.902	102.908	99.109	-3,7
Gurutze-ontziak	7.433	12.180	13.379	16.645	22.972	37.126	61,6
▪ Linearen hasiera	--	--	19	155	118	382	223,7
▪ Linearen bukaera	--	--	58	193	62	388	525,8
▪ Iragaitzakoa	--	--	13.302	16.297	22.792	36.356	59,5
GUZTIRA	119.277	156.857	177.795	185.388	172.626	179.572	4,0

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. (Linea erregularra)

Beraz, Frantzia eta Ingalaterrako kostaldeko portuetatik abiatzen diren eta, batik bat Ozeano Atlantikotik eta Mediterraneo itsasotik barrena nabigatu ondoren, leku berera itzultzen diren gurutze-ontzien geldileku bihurtu da Bilbo.

e) Kable bidezko garraioa

EAEn martxan dagoen kable bidezko garraio-sistemari –funikularrak eta igogailu publikoak– dago-kionez, 2008an %1,1 jaitsi da pertsonen mugikortasuna, eta 2,8 bat milioi pertsonak erabili dute garraibide hori (kopuru hauetan ez dira Arangoitiko igogailuaren datuak jaso, azterlan hau egiteko orduan eskuragarri ez zeudelako). Erabiltzaile-kopuruan jaitsiera handienak jasan dituzten azpiegiturak Begoñako (%11,2) eta Solokoetxeko igogailuak izan dira, eta azken ekitaldian hazkunderik handienak izan dituztenak, berriz, Ereaga eta La Salveko igogailuak (%10 eta %9,3, hurrenez hurren) eta Artxandako funikularra (%4,7).

2.23. taula. Pertsonen kable bidezko garraioa. 2004-2008

(pertsonak milakotan)

Garraio-mota	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ urtez urtekoa 08/07
Artxandako funikularra	432	453	483	489	512	4,7
Larreinetako funikularra	204	204	198	182	182	0,0
Igeldoko funikularra	278	305	339	310	304	-1,9
FUNIKULARRAK GUZTIRA	914	962	1.020	981	998	1,7
Arangoitiko igogailua	441	484	313	278	--	--
La Salveko igogailua	213	206	212	194	212	9,3
Solokoetxeko igogailua	995	919	888	814	785	-3,6
Begoñako igogailua	630	597	594	554	492	-11,2
Ereagako igogailua	--	108	252	251	276	10,0
IGOGAILUAK GUZTIRA	2.279	2.206	2.259	2.091	1.765	-2,7*
GUZTIRA	3.193	3.168	3.279	3.072	2.763	-1,1*

* Arangoitiko igogailuari buruzko datuak ez dira jaso, ez daudelako eskuragarri.

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

La Salveko igogailuari dagokionez, aipatzekoa da 2008ko maiatzetik aurrera doakoa dela; ordura arte, ordaindu beharreko udal-igogailu bakarra zen.

f) Beste garraibide batzuk – Bizkaia zubia

Metro Bilbao hedatu eta Bizkaia zubiaren inguruko Ezkerraldeko udalerrietara heldu izanak eragina izan du ehun urte beteak dituen azpiegitura horrek erabiltzaile-kopuruan izan duen beherakadan. Zehazki, 4,5 milioi pertsonak erabili dute azpiegitura hori 2008an, 2007an baino %2,3 gutxiagok.

2.24. taula. Zirkulazioa Bizkaia zubian. 2002-2008

(pertsonak milakotan)

Urtea	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Δ urtez urtekoa 08/07
GUZTIRA	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	-2,3

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa. Behatokiak egina.

2.2.2. Salgaien garraioa

Salgaien EAEko garraioari buruzko datu nagusiak analizatuko ditugu idazpuru honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera. Horretarako erabiliko ditugun azken datuak izango dira, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, Sustapen Ministerioaren “Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta” eta “EAEko Garraio Eskeraren Irudia, 2006ko eguneratzea” azterlanetan bildutakoak.

Alde horretatik, txosten honen aurreko edizioetan jasotako datuak orain aurkeztuko direnekin alderatzearen, EAEko salgaien guztizko zirkulazioa kalkulatu da, operadoreek eta Sustapen Ministeri-



oaren “Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta”-k eskainitako datuak baliatuz. Abiapuntu hipotesia da gorpil gainean garraiatutako karga osoaren %20 hartzen duela errepideko iragaitzazko garraioak⁶; aipatu inkestan, kopuru hori ez da jaso.

a) *Garraioa oro har*

Eskura dugun azken informazioaren eta aipatu hipotesiaren arabera, 2008an 721.600 tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa EAEn, lanegun arrunt batean; “EAEko Garraio Eskae-raren Irudia, 2006ko eguneratzea” azterlanean argitaratutako datuen aldean, kopurua %4,9 jaitsi da. Kontuan hartu behar da, dena den, garraio-eskariak behera egin duela oro har, nazioartean bizi dugun krisi ekonomikoaren eraginez.

2.25. taula. Salgaien banaketa garraio-motaren arabera. 2008

Zirkulazio-mota	Tonak milakotan	Tonak eguneko	%
Errepidea	166.405	554,7	76,9
▪ Barnekoa	76.823	256,1	35,5
▪ Abiapuntua / helmuga	56.301	187,7	26,0
▪ Iragaitzazkoa*	33.281	110,9	15,4
Trenbidea	5.616	18,7	2,6
Aire-garraioa	38	0,1	0,0
Itsas garraioa	44.410	148,0	20,5
GUZTIRA	216.469	721,6	100,0

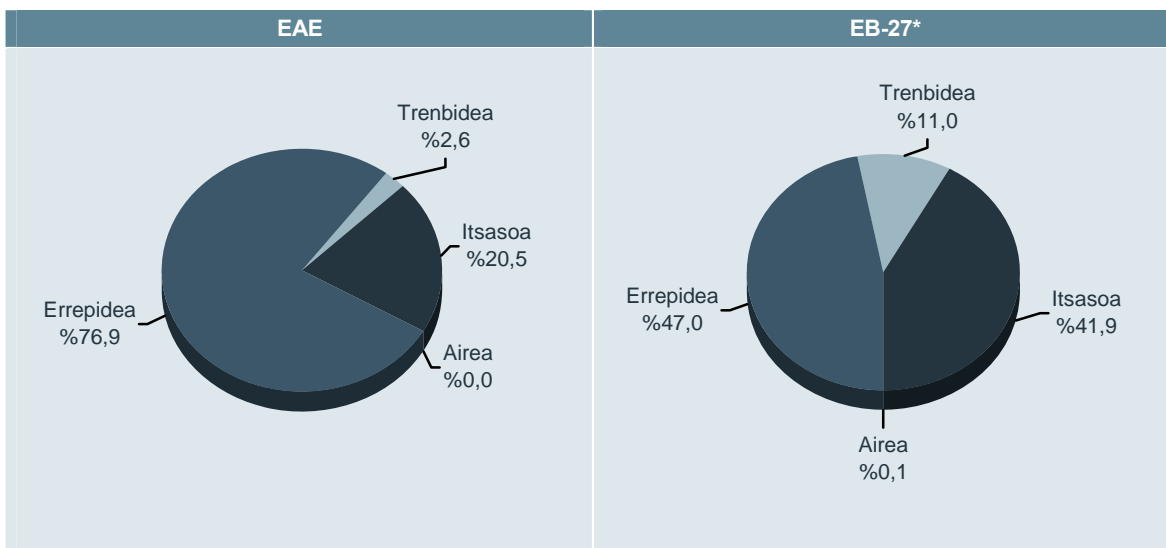
* “EAEko Garraio Eskae-raren Irudia, 2006ko eguneratzea” azterlaneko datuetan oinarriturik kalkulatu.

Iturria: Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Renfe, FEVE, EuskoTren, AENA, Bilboko Portu Agintaritza, Pasaiako Portu Agintaritza, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Behatokiak egina.

Garraio-moduen banaketari erreparatuta, EB-27n baino desoreka handiagoa nabari da EAEn, errepideko garraioaren alde. Alde horretatik, salgai guztien %76,9 errepidez garraiatzen dira EAEn; aldiz, ingurumenari begira iraunkorragoak diren garraio bideek –trenak eta itsas garraioak– garraiatutako karga osoaren %2,6 eta %20,5 baino ez dute hartzen.

⁶ %20 hori da errepideko iragaitzazko zirkulazioak 2006an hartzen zuena, “EAEko Garraio Eskae-raren Irudia, 2006ko eguneratzea” azterlaneko datuen arabera.

2.12. grafikoa. Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa. 2006 (%)



* Eskura dugun azken datua 2007koa da. Itsas garraioan sartu dira barnealdeko bide nabigagarriak.

Iturria: EAEko Garraio Eskaeraren Irudia, 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila. Energy and Transport in Figures 2009. Behatokiak egina.

Garraio-moten arteko desorekak bere horretan jarraitzen badu ere, aurrerabiderik ere suma daiteke, salgaien garraioa errepidetik atera eta eraginkorragoak eta ingurunearekiko begirunetsuagoak diren beste modu batzuk, trena eta itsas garraioa kasu, sustatzeko neurriei esker. Hala, errepidez garraiatutako salgaien kopurua %4 jaitsi da azken bost urteetan, itsas garraioaren mesedetan.

b) Errepide-garraioa

Azken urteotan etengabeko hazkundeak ezagutu eta gero, 2008an eskaria ahulduz joan da, eta ondorioz %6,3 jaitsi da errepidez garraiatutako salgaien bolumena. Ekitaldiaren amaierarako, 133,1 milioi tona garraiatu dira modu horretara. Jaitsiera agerikoa da aintzat hartu diren salgaien garraioa hiru alorretan: eskualde barrukoa, eskualde artekoa eta nazioartekoa. Edonola ere, behar bada ez da hein berekoa izan alor horietan. Jaitsierarik bortitzena eskualde arteko zirkulazioak –hau da, EAEren eta beste autonomia-erkidegoen artekoak, abiapuntua edota helmuga EAE izanik– pairatu du (%9,6); guztira 50,5 milioi tona garraiatu dira eskualde artean. Eskualde barruko garraioa, berriz, %4,2 jaitsi da (76,8 milioi tona), eta nazioartekoa %3,5 (5,8 milioi tona).



2.26. taula. Salgaien errepideko garraioa EAEn. 2000-2008 arteko bilakaera

Ibilbide-mota	2005		2006		2007		2008	
	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)
Eskualde barruko garraioa¹	79.122	--	82.523	4,3	80.166	-2,9	76.823	-4,2
Udal barrukoa	19.487	--	23.889	22,6	18.321	-23,3	17.641	-3,7
Udal artekoa	59.635	--	58.634	-1,7	61.845	5,5	59.182	-4,3
Eskualde arteko garraioa²	47.474	--	49.609	4,5	55.838	12,6	50.473	-9,6
Beste AEetatik jaso	23.448	--	24.244	3,4	28.343	16,9	24.410	-13,9
Beste AEetara bidalia	24.026	--	25.365	5,6	27.495	8,4	26.063	-5,2
Nazioarteko garraioa	5.260	--	4.789	-8,6	6.042	26,2	5.828	-3,5
Jaso	2.977	--	2.754	7,5	3.494	26,9	3.208	-8,2
Bidalia	2.283	--	2.035	-10,9	2.548	25,2	2.620	2,8
EAE guztira	131.856	--	136.921	3,8	142.046	3,7	133.124	-6,3

⁽¹⁾ EAE abiapuntu eta helmuga duena (udal arteko eta udal barruko garraioak barne).

⁽²⁾ EAEn eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

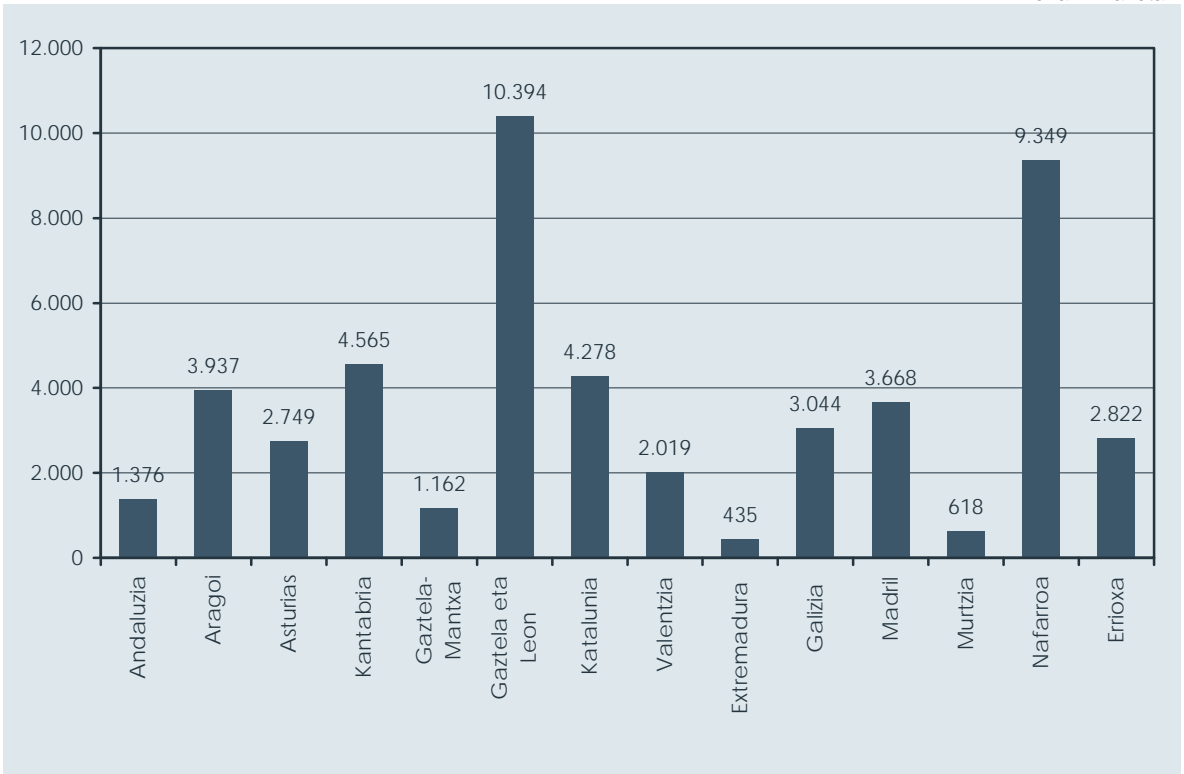
Iturria: Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa. Behatokiak egina.

Jardueraren beherakada urtearen azken seihilekoan jarri da agerian, eta batik bat azken hiruhilekoan; denbora-tarte horretan, eskualde arteko eta udal arteko garraioa %25,1 eta %13 jaitsi da, hurrenez hurren, 2007ko azken hiruhileko datuekiko.

Eskualde arteko ibilbideetan, aipagarria da EAEn eta Gaztela eta Leongo erkidegoaren arteko salgai-trukea: 2008an, 10,4 milioi tonara heldu da, gainerako autonomia-erkidegoekiko mugimendu guztien %20,6 hartuz. Gaztela eta Leonen atzetik doaz Nafarroa, 9,3 milioi tonaz (%18,5) eta, urrun samar, Kantabria, 4,6 milioi tonaz (%9).

2.13. grafikoa. Eskualde arteko salgaien garraioa EAEren eta gainerako AEen artean. 2008

Tonak milakotan



Iturria: Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etxegabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa. Behatokiak egina.

c) *Trenbide-garraioa*

Atal honetan, EAEko salgaien trenbide-garraioa aztertuko dugu, eta horretarako Renfe, FEVE eta EuskoTrenen jarduerari buruzko datuak aurkeztuko dira. 2008an, guztira, 5.616.100 tona garraiatu dituzte Euskadin diharduten hiru operadoreek, aurreko ekitaldian baino %8,1 gutxiago.

Hiru operadoreek garraiatutako karga-bolumenaren banaketari dagokionez, nabarmentzekoa da Renfek salgaien %78 garraiatu duela, 4,4 milioi tonara helduz. 2008an, Renfek %9,7 beherakada izan du, 2007ko jardueraren aldean.

2.27. taula. Renfek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena.

	2007		2008		Δ urtekoa (%)
	Tonak	Tonak egu-neko	Tonak	Tonak egu-neko	
Araba	300.441	823	258.775	709	-13,9
Gipuzkoa	2.465.826	6.756	2.137.057	5.855	-13,3
Bizkaia	2.085.899	5.715	1.983.403	5.434	-4,9
GUZTIRA	4.852.166	13.294	4.379.235	11.998	-9,7

Iturria: Renfe. Behatokiak egina.



Lurraldearen araberako analisisa eginez, Gipuzkoan biltzen da Renfek EAEn mugitzen duen salgaien zirkulazioaren ia erdia (%48,8), eta atzetik doakio Bizkaia, %45 bilduz. Araban, oster, Renfek EAEn garraiatutako kargaren %5,9 mugitzen da. Azkenik, aurreko urteetan bezala, erregistratutako salgaien mugimendu osoaren hiru laurdenak (%74) Hendaia-Irun eta Bilbo-Santurtzi lineek erakartzen dituzte.

2.28. taula. Renfek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena. 2000-2008 arteko bilakaera

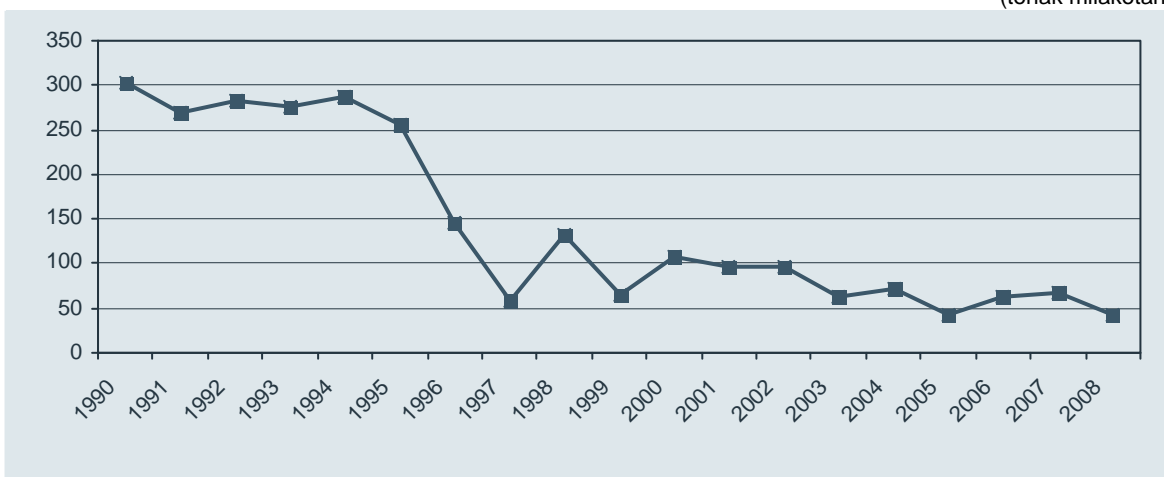
Urtea	Tonak milakotan	Tonak eguneko	%
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,6	2.886,7	-3,2

* Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzazko salgaiak.
Iturria: FEVE. Behatokiak egina.

FEVEren jardunari bereziki erreparatuz, Bizkaiko Lurralde Historikotik irten edo bertara heltzen diren salgaien 1.053.600 tona garraiatu ditu 2008an, aurreko urtean baino %3,2 gutxiago. Beste urtebetez, operazio-linea nagusia beste autonomia-erkidego batzuetako probintzietatik Bizkaira heltzen diren salgaiak osatzen dute; guztira 1.012.100 tona deskargatu dira Bizkaian (garraiatutako guztizko kargaren %96,1), eta Bizkaitik kanpora eramateko kargatu diren tonak, berriz, 35.900 izan dira (%3,4). Bestalde, probintzia barruko zirkulazioa, hau da, Bizkaitik irten eta Bizkaira doana, 5.725 tonara heldu da, salgaien mugimendu guztien %0,5.

2.14. grafikoa. FEVEk EAetik garraiatutako salgaien bolumena. 1990-2008

(tonak milakotan)



Iturria: FEVE. Behatokiak egina.



FEVEk mugitutako salgaien jatorri edo helmuga geografikoa zehatzago aztertutik, ohartzen gara Bizkaia eta Asturias arteko zirkulazioak xurgatzen dituela, orain ere, trukeen erdiak baino gehiago (%54,8). Izan ere, Asturias da, Bizkaian jatorria duten ia salgai guztien helmuga (%99,6), eta, era berean, Bizkaian deskargatutako salgaien %53,2 printzerri horretatik dator. Asturiasen atzetik doa, zirkulazioaren muntari dagokionez, Burgostik heldutako zirkulazioa, guztizkoaren %31,8 hartzen duena. Galizia eta Kantabria, bestalde, Bizkaian deskargatutako salgaien %8,6 eta %5,3ren jatorri dira, hurrenez hurren.

2.29. taula. FEVEk garraiatutako salgaiak: jatorriko edo helmugako autonomia-erkidegoak. 2008 (%)

Jatorria/helmuga	Bizkaia jatorri	Bizkaia helmuga	Guztira
Asturias	99,6	53,2	54,8
Burgos	0,0	32,9	31,8
Galizia	0,1	8,6	8,3
Kantabria	0,0	5,3	5,1
Leon	0,3	0,0	0,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0

Iturria: FEVE. Behatokiak egina.

Bestalde, EuskoTrenen salgaien negozio-unitatea den EuskoKargo konpainiak beste marka historiko bat ezarri du garraiatutako salgai-kopuruan: 183.000 tona guztira, 2007ko 173.600 tonak baino %5,6 gehiago. Arcelor Mittal enpresaren Avilesko eta Lesakako instalazioen arteko altzairuzko bobinen garraioak ekarri du, nagusiki, hazkunde hori, mugitutako salgai guztien %95,9 garraiatu baitira jardun horretan. Zirkulazioaren gainerakoa altzairuzko zilindroena eta bestelako produktu siderurgikoena da. Alde horretatik, aipatzekoa da EuskoTrenek FEVErekin batera eskaintzen duela zerbitzua Aritz-Lasarte Ori ibilbidean.

Ildo horretan, helburu bat finkatu du EuskoTren XXI Plan Estrategikoak: 2012. urterako 670.000 tona salgai garraiatzea. Helburu hori betetzeko, EuskoKargok areagotu egin nahi du altzairuzko bobinen zirkulazioa Asturiasko eta EAeko altzairu-fabriken artean, eta truke hauek ere sustatu nahi ditu: produktu siderurgikoen eta bestelako salgaien trukeak Bermeo eta Pasaiako portuen eta Kantauri Itsasoko ertzean kokatutako zenbait guneren artean, Zornotzako portu lehorra erabiliz, Azpeititik edo Azpeitira totxoak eta txatarra garraiatzea edota garraio-mota ezberdinetarako Irun / Hendaia elkarguneak sortutako zenbait trafiko bideratzea.

2.30. taula. EuskoTrenen EAetik edo EAera garraiatutako salgaien bolumena. 2002-2008

Urtea	Tonak milakotan	Tonak eguneko	%
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

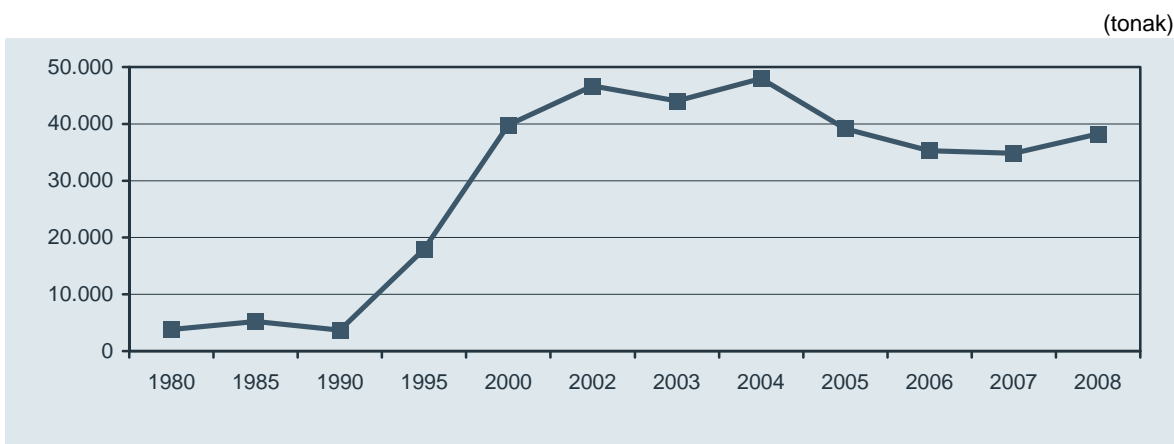
Iturria: EuskoTren. Behatokiak egina.



d) Aire-garraioa

1990eko hamarkadaren hasiera aldetik, hazteko joera izan du salgaien garraioak Euskadiko aireportuetan, eta horren arrazoia da Gasteizko terminaleko jardunak gora egin duela, paketeria-entresen operazio-gune eta salgai galkorren helmuga bihurtu baita Gasteiz. Izan ere, Forondako zirkulazioa 65 aldiz handitu da 1990etik 2008ra bitartean; hau da, tarte horretan, %26,2ko hazkunde metatua izan da urtetik urtera. Bilboko aireportuan, berriz, %13,3 hazi da jarduna tarte horretan, eta Hondarribikoan, ostera, %82,6 jaitsi da.

2.15. grafikoa. Salgaien aireko zirkulazioa EAEn. 1980-2008 arteko bilakaera



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. Behatokiak egina.

Analisia azken ekitaldira mugatuz, 2008. urtea, oro har, ontzat har liteke, EAeko aireportuetan mugitutako salgaien zirkulazioa %9,7 areagotu baita, 38,2 tonara helduz, 2005eko kopuru bertsua. Alabaina, urteko azken hiruhilekoan behera egin du jardunak; izan ere, aurreko urteko azken hiruhilekoarekin alderatuta, aipatu denbora-tartean %3,7 jaitsi da EAeko aireportuetan mugitutako karga-bolumena.



2.31. taula. Salgaien zirkulazioa aireportuaren arabera. 1980–2008

Urtea	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Δ urtekoa (%)	Tonak	Δ urtekoa (%)	Tonak	Δ urtekoa (%)	Tonak	Δ urtekoa (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	4,2	466,6	1,8	703,1	46853,3	5.250,2	7,6
1990	2.805,0	-6,3	366,0	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	192,6	-4,4	13.782,1	496,4	17.854,1	76,4
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	4.099,2	0,7	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.708,7	8,6
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
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

* Ez ditu iragaitzako salgaiak barne hartzen.

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. Behatokiak egina.

Haatik, aireportuak xehekiago azterturik ohartzen gara hazkunde hori Gasteizko aireportuak izan duen jardun positiboari zor zaiola: krisi eta atzeraldi ekonomikoak markatutako urte batean, zirkulazio-bolumena aurreko urtearekiko %11,6 areagotzea eta 35.000 tonara iristea lortu du. Horri esker, Estatuko aireportuen artean hirugarren postuan kokatu da salgaien garraioari dagokionez, Kanariar Uharteen aurretik eta soilik Madril-Barajas eta Bartzelonako aireportuen atzetik. Arabako terminalaren hazkundea bereziki esanguratsua da Estatuko aireportuek salgaien garraioan ageri izan duten jardunarekin alderatzen badugu, Estatuko aireportuetan, oro har, hazkundea %0,4koa soilik izan baita 2008an.

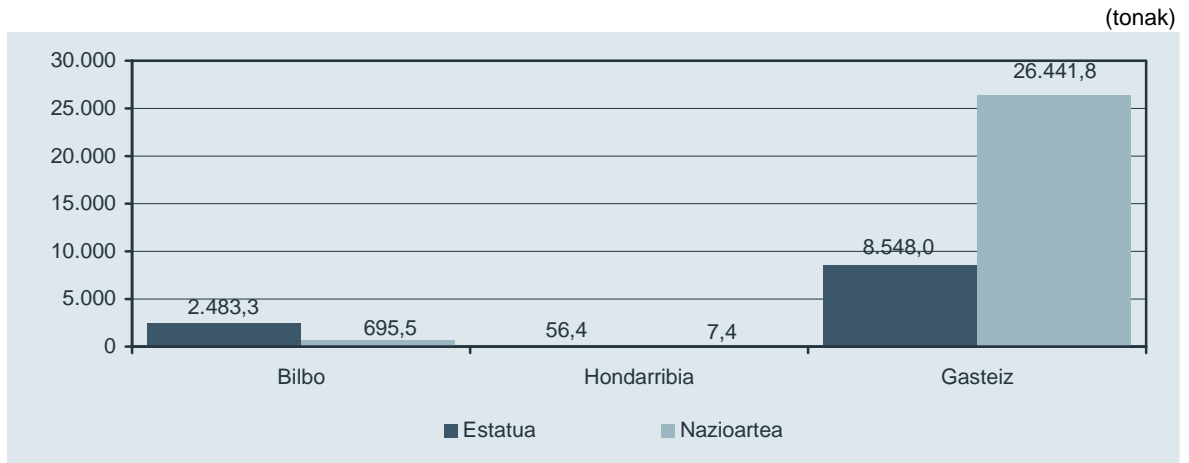
DHL enpresa Forondan egoteak eragin du hazkunde hori. Izan ere, paketeria-enpresa horrek, European Air Transport operadorearen bitartez, aireportuko salgaien zirkulazioaren %87,6 erakartzen du, eta 2008an 30.663 tona garraiatzera heldu da. Enpresa horren atzetik doaz, oso urrunetik, Air Canada 1.650 tonaz, eta TNT eta Federal Express mezulari-enpresak (1.181 eta 806 tonaz, hurrenez hurren); aipatu azken enpresa Swiftair enpresak kudeatzen du.

Bestalde, xedatuta dauden inbertsioek lagundu beharko lukete aireportuko azpiegitura hobetzen eta egokitzen eta, hartara, tona gehiagoko hegazkinak errazago erabiltzen. Hala ere, terminal berriaren sorreraz eta lurreko operazioetan egin diren aldaketez ez da lortu Gasteizko aireportua osoki indarberritzea. Dena den, 2008an hobera egin du, Estatuko aireportuek –oro har– ez bezala, zenbait aireportu garrantzitsutan nabarmen murriztu baita karga-bolumena.

Bestalde, Bilboko aireportuak 3.178,8 tonako mugimendua izan du 2008an, aurreko urtean baino %1,6 txikiagoa, eta Hondarribikoan laudenera apaldu da zirkulazioa (63,8 tona), hau da, 2007an baino %74,1 txikiagoa izan da.

Hala, 2008an EAEko guztizko kargaren %91,5 manipulatu du Gasteizko aireportuak, Bilbo-koak %8,3 eta Hondarribikoak gainerako %0,2a.

2.16. grafikoa. Salgaien jatorria eta helmuga aireportuaren arabera. 2008

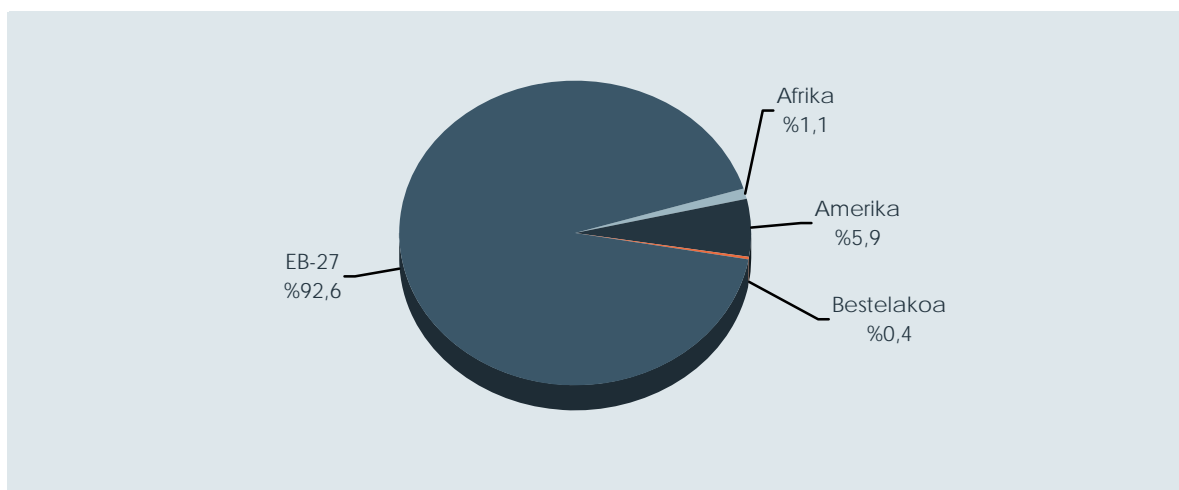


Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. Behatokiak egina.

Salgaien jatorria eta helmuga kontuan hartuz, zirkulazioaren %71 nazioartekoa da, eta %29 Estatu barrukoa. Horri dagokionez, Bilboko aireportuan dute Estatu barruko bidaiak pisu gehien, joan-etorrien hiru laurdenek baino gehiagok Estatu barruko hiriren bat baitute abiapuntua eta helmuga. Forondan, berriz, salgaien nazioarteko garraioa metatzen da, eta joan-etorrien %75,6 atzerriko aireportuan dute jatorria edo helmuga.

Nazioarteko mugimenduen artean, atzerriko aireportuekin trukaturako salgaien %92,6k Europar Batasuneko herrialdeetan dute abiapuntua edo helmuga, %5,9k Amerikan eta %1,1ek Afrikan.

2.17. grafikoa. Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoaren arabera. 2008 (%)

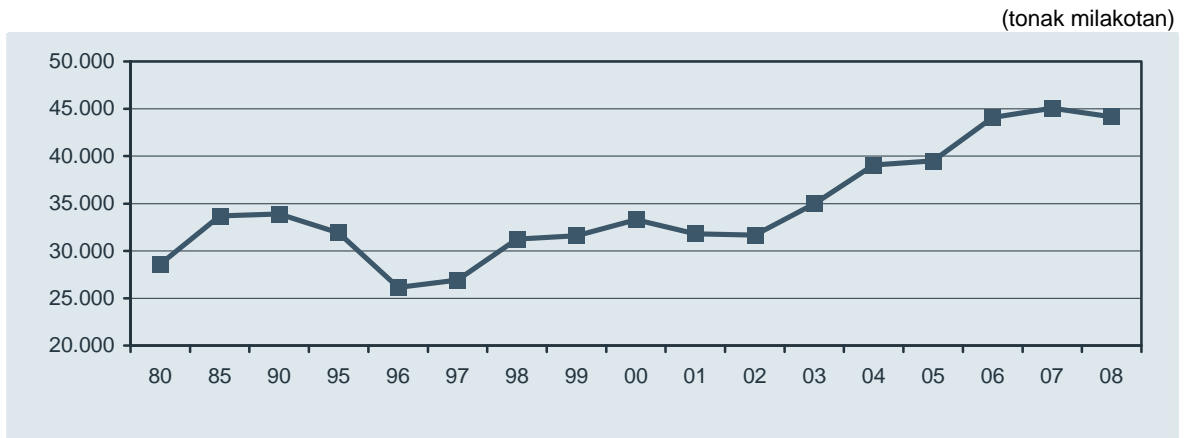


Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. Behatokiak egina.

e) *Itsas garraioa*

Zenbait ekitalditan etengabe hazi ondoren, atzeraldi ekonomikoaren ondorioak jasan ditu EAEko portu-jarduerak 2008an. Euskadiko interes orokorreko bi portuetan, Bilbo eta Pasaia, behera egin dute zirkulazio-bolumenek; 44,4 milioi tona salgai manipulatua da, 2007an baino %2 gutxiago.

2.18. grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaia portuetan. 1980-2008 arteko bilakaera.



Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. Pasaia Portu Agintaritza. Behatokiak egina.

Bilboko portuari dagokionez, 2007an 40 milioi tonako hesia gainditu ondoren, portuko zirkulazioa pixka bat apaldu da 2008an (%1,5), urteko azken hiruhilekoan jarduerak agertu duen beheranzko joeraren eraginez. Horrenbestez, 39,4 milioi tonako salgai-mugimenduz itxi du ekitaldia. Beherakada hori, hala ere, Estatuko portuek oro har jasan dutena baino arinagoa da (%1,9). Beraz, emaitzak onak izan ez badira ere, Bilboko portua laugarren postuan finkatu da Estatuko portuen artean: aurretik ditu Algeciraskoa (74,8 milioi tona), Valentziakoa (59,8 milioi tona) eta Bartzelonakoa (51,8 milioi tona).

2.32. taula. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaia portuetan. 1980-2008 arteko bilakaera

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,6	5.060,5	3,2	33.696,5	3,6
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-4,9	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,5	4.146,6	1,7	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,5	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,7	7,8	31.661,8	-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

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. Pasaia Portu Agintaritza. Behatokiak egina.



Bilboko portuaren jarduna moteldu da behera egin dutelako hala deskargak nola tokiko zirkulazioak (%2,8 eta %12,1, hurrenez hurren). Kargatutako salgaien bolumena hazi egin da aurreko urtearekiko (%3,5), eta hornidura 2007an erregistratutako kopuruetan mantendu da. Nabarmen-tzekoa da 2008an deskargak Bilboko portuko zirkulazioaren %70,5 direla, kargak %25,9, tokiko zirkulazioa %3,2 eta hornidura-zirkulazioa %0,4.

2.33. taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa mugimendu-motaren arabera. 2005-2008

(tonak milakotan)

Azalpena	Bilbo			Pasaia		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Deskargak	27.596,2	28.545,2	27.758,1	4.324,6	3.842,2	3.210,5
Kargak	9.612,1	9.877,3	10.222,3	1.127,0	1.181,7	1.515,1
Tokiko zirkulazioa	1.241,1	1.439,6	1.265,2	--	--	--
Hornidura	141,5	152,2	152,3	45,7	43,8	40,4
Arrantza	--	--	--	7,3	6,7	7,7
Guztira	38.590,9	40.014,3	39.397,6	5.504,6	5.074,4	4.773,7

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. Pasaiaiko Portu Agintaritza. Behatokiak egina.

Salgaien zirkulazioaren sailkapenari erreparatuz gero, ohartzen gara egoera ekonomikoak ez diela hein berean erasan produktu-tipologia ezberdinei. Hala, solteko salgai likidoen bolumena %1,6 igo da, historiako emaitza onenak lortuz, eta salgai orokor arruntek eta solteko salgai solidoek, berri, %2,5 eta %9,7 behera egin dute, hurrenez hurren. Zehazkiago, aipagarria da gas naturalaren zirkulazioan izandako hazkundea (%26,6), Bahía de Bizkaiaren birgasifikazio-plantak jarduna areagotu izanak eragindakoa. Hala, salgai garrantzitsuen artean laugarren paratu da gas naturala (guztizkoaren %9,4); aurretik ditu petrolio gordina (%22,3), fuel-olioa (%12,2) eta produktu siderurgikoak (%9,8). Era berean, nabarmena da produktu kimikoen 2008an izan duten hazkundea (%35,3), solteko edo ontziratu gabeko zirkulazioak areagotu direlako eta, neurri handi batean, portuko lurretan sodio-sulfatoa esportatzeko instalazio berri bat abian jarri delako; soja-baben zirkulazioak ere gora egin du (%20), behin Bunge enpresaren instalazioa martxa betean jarri ondoren.

Aldiz, 2008an beherakadarik handiena jasandako salgaiak izan dira ikatzak (%33), Pasaiaiko zentral termikoak jarduna apaldu izanaren eraginez, gas-olioa (%16,6) eta produktu siderurgikoak (%10,9). Era berean, aipatzekoa da zementuaren eta clinkerraren %30,7ko jaitsiera, eraikuntza-sektorearen motelaldiak eragindakoa; edonola ere, material horrek portuaren zirkulazioan duen pisua txikiagoa da.

2.34. taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa produktu-motaren arabera. 2005-2008

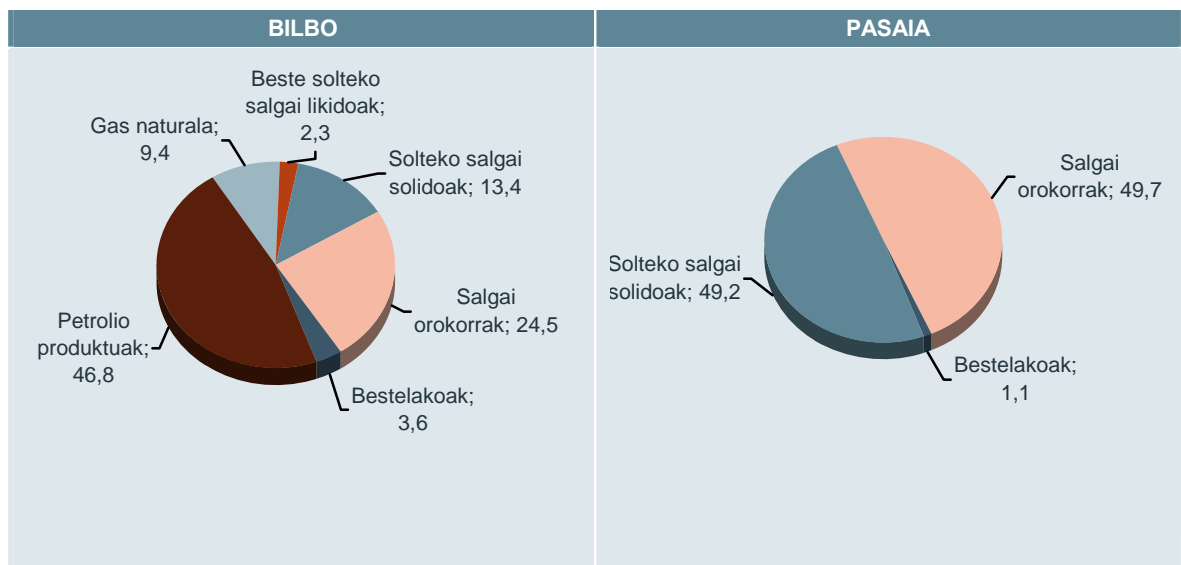
(tonak milakotan)

Azalpena	Bilbo			Pasaia		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Solteko salgai likidoak	22.289,7	22.682,2	23.057,3	--	--	--
▪ Petrolio-produktuak	18.229,5	18.969,3	18.459,4	--	--	--
▪ Gas naturala	3.352,5	2.931,6	3.710,4	--	--	--
▪ Solteko beste salgai likido batzuk	707,7	781,3	887,5	--	--	--
Solteko salgai solidoak	5.524,2	5.832,4	5.266,5	3.248,3	2.778,2	2.351,4
Salgai orokorrak	9.394,3	9.907,9	9.656,7	2.203,3	2.245,7	2.374,2
Gainerakoak	1.382,5	1.591,8	1.417,5	53,0	50,5	48,1
Guztira	38.590,7	40.014,3	39.398,0	5.504,6	5.074,4	4.773,7

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. Pasaiaiko Portu Agintaritza. Behatokiak egina.

Bilboko portuko salgaien jatorri edo helmuga geografikoari erreparatuz, Errusiatik heldutako salgaiak dira lehorreratutakoen artean nagusi (%16,9), eta atzetik doaz, hurrenez hurren, Iran (%8,3), Trinidad eta Tobago (%6,2) eta Erresuma Batua (%6); helmugako herrialde nagusiak berriz, Estatuaren gainerakoa (%19,7), Estatu Batuak (%17,6) eta Erresuma Batua (%10,9) dira. Alde horretatik, nabarmentzekoa da Europa dela zirkulazioaren erdia baino gehiagoren jatorri edo helmuga, Short Sea Shipping deituak Bilboko portuan duen garrantziaren adierazgarri.

2.19. grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan: salgaien tipologia. 2008 (%)



Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. Pasaiaiko Portu Agintaritza. Behatokiak egina.

Pasaiaiko portuan, Bilbokoan bezala, zirkulazioa aurreko urtearen parekoa izan da 2008ko urrira arte, baina hortik aurrera, atzeraldi ekonomikoaren eraginez, portuko jarduera nabarmen apaldu da, batez ere ikatzaren, txatarraren, ongarrien eta eraikuntzako materialen zirkulazioari dagokionez. Pasaiaiko portuak 4,8 milioi tonako bolumenaz itxi du 2008ko ekitaldia, aurreko urtean baino %5,9 gutxiago. Azken zazpi urteetan lehen aldiz, ez du bost milioi tonaren hesia gainditu. Deskar-



gen beherakada izan da Pasaiaiko portuko jardunak atzera egiteko arrazoia –%16,4 jaitsi da deskargatutako salgaien kopurua–, %28,2 handitu baita kargatutako salgaiena.

Zirkulazioaren sailkapenari dagokionez, 2008an salgai arruntek %5,7 egin dute gora, eta horrenbestez solteko salgai solidoen aurretik jarri dira zirkulazioaren tipologia nagusi gisa; azken horiek %15,4 jaitsi ziren 2007an erregistratutako bolumenarekiko. Produktu siderurgikoak %17,3 hazi dira eta lehen postuan mantendu dira salgai manipulatuaren arloan, karga-mota horren %35,4 bilduz. Hazkunde nabarmena izan dute, halaber, laboreek (%29,7) eta buztinak (%81), baina horiek salgaien guztizko bolumenean duten pisua txikiagoa da (%3,2 eta %0,8, hurrenez hurren). Azpimarratzekoa da automobilen zirkulazioak agertutako joera positiboa. Portuan 304.333 unitate maneiatu dira –marka historikoa da–, 2007an baino 1.645 gehiago. Bolumen hori autoen Estatuko produkzioaren laurdena da. Opel izan da Pasaiaiko portuan auto gehien mugiarazi duen konpainia (170.000 unitate), eta sailkapen horretan ondoren datoz Mercedes (72.000) eta Volkswagen (30.400). Aipatu hiru konpainien artean, portuko automobil-zirkulazioaren %89,7 hartzen dute.

Aurrez adierazi bezala, 2008an maneiatutako bolumenetan murrizketarik handienak jasandako salgaien artean bi nabarmendu behar dira: alde batetik, txatarraren inportazioak, horien deskargak 158.000 tonatan jaitsi baitira (%10,3), azken lauhilekoan Gipuzkoako altzairu-fabriken produkzioak izandako beherakadaren ondorioz; bestetik, ikatzaren inportazioak, 272.000 tonatan behera egin dutenak (aurreko urtearekiko %41,4), mineralaren kotizazio-prezio altuengatik eta Pasaiaiko zentral termikoaren jarduna lau hilabetez eten delako, azterketa teknikoa egiteko. Horrenbestez, portuaren guztizko zirkulazioan pisu handienetakoa duten bi salgai nabarmen murriztu dira. Hain zuzen ere, 2008an txatarrek eta ikatzak salgaien mugimendu osoaren %29,2 eta %8,1 eragin dute hurrenez hurren, horniduraren eta arrantzaren atzetik soilik. Azkenik, ongarrien zirkulazioa 65.000 tona jaitsi zen, eraikuntzako materialena 40.000 eta egurrena 39.000.

2.35. taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa herrialdearen arabera. 2008

(tonak milakotan)

Bilboko portua				Pasaiaiko portua			
Herraldea	Deskargak	Kargak	Guztira	Herraldea	Deskargak	Kargak	Guztira
Errusia	4.683,6	89,0	4.772,6	Erresuma Batua	309,4	455,4	764,8
Erresuma Batua	1.667,1	1.112,5	2.779,6	Errusia	622,6	0,7	623,3
EEBB	937,6	1.798,1	2.735,7	Herbehereak	387,5	61,2	448,7
Espainia	563,0	2.014,1	2.577,1	Belgika	143,4	186,5	329,9
Iran	2.312,9	57,1	2.370,0	Espainia	287,5	18,7	306,2
Trin.Tobago	1.725,5	22,8	1.748,3	Aljeria	56,6	249,1	305,7
Brasil	1.319,7	123,4	1.443,2	Suedia	227,8	2,9	230,7
Nigeria	1.282,2	26,9	1.309,1	Alemania	187,0	10,7	197,7
Estonia	1.200,3	1,8	1.202,1	Finlandia	169,3	1,5	170,8
Herbehereak	822,2	313,8	1.136,0	Irlanda	86,8	55,6	142,4
Guztira	27.758,1	10.222,3	37.980,4	Guztira	3.210,5	1.515,1	4.725,6

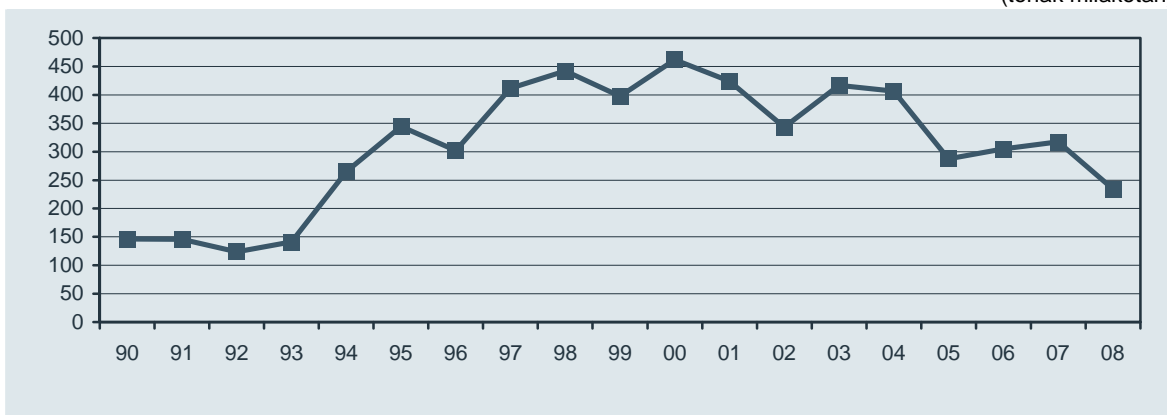
Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. Pasaiaiko Portu Agintaritzak. Behatokiak egina.

Merkatu nagusiei begira, Errusia eta Herbehereak bermatu egin dira portura sartzen diren salgaien abiaburu nagusi gisa (%19,4 eta %12,1, hurrenez hurren), eta indarra galdu dute, aldiz, Erresuma Batuak (%9,6) eta Espainiak (%9,0). Bestalde, helmuga nagusiak dira Erresuma Batua (%30,1), Aljeria (%16,4) eta Belgika (%12,3).

Estatuko portuen sailkapenean, Pasaiaiko portua atzera samar ageri da, hogeigarren postuan zehazki, 2008. urtean maneiaturako salgai-bolumenari dagokionez. Adierazi beharra dago azken urteotako zirkulazio-maila portuaren gehieneko ahalmenetik gertu dagoela. Horregatik, Pasaiaiko Portu Agintaritzak zenbait urte daramatza portua kanpoaldera handitzeko asmoa garatuz, salgaien joan-etorriak areagotu eta zirkulazio berriak erakartzeko aukera bakarra dela sinetsita; izan ere, portuak egun dituen irisgarritasun-arazoek zabalkunde hori eragozten dute. 2008an zehar, aurre-rapen adierazgarriak egin dira ildo horretan, hala nola Pasaiaiko Portu Agintaritzaren Plan Estrategikoa eta Azpiegituren Gidaplana taxutzea. Plan horien proposamen garrantzitsu bat da merkataritza-jarduerak 170 hektareako kai berri batera lekualdatzea.

2.20. grafikoa. Salgaien itsas zirkulazioa Bermeoko portuan. 1990-2008 arteko bilakaera

(tonak milakotan)



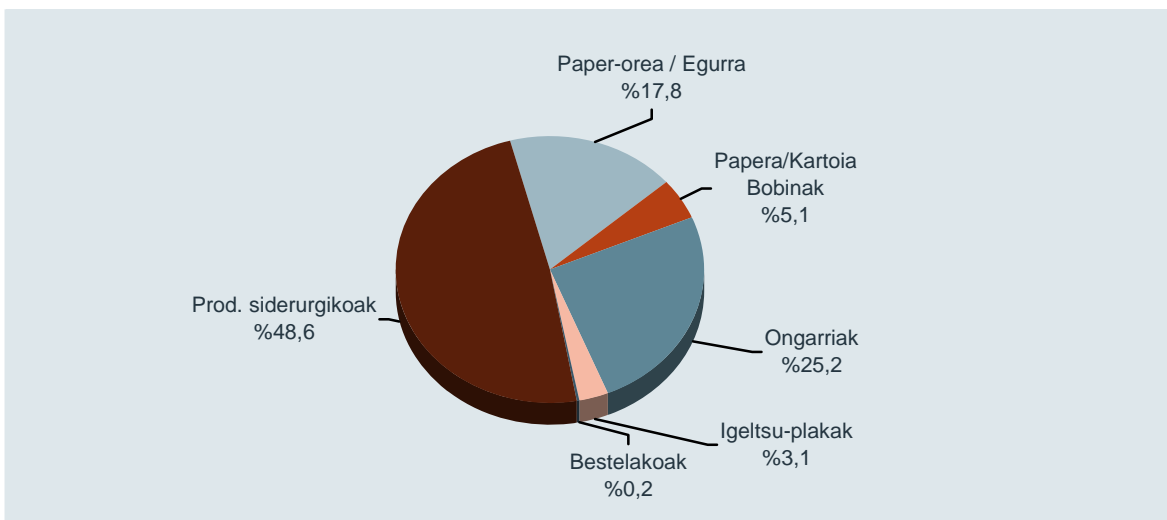
Iturria: Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Behatokiak egina.

Bestalde, Bermeokoa izan da 2008an egoera ekonomikoaren ondorioak gehien pairatu dituen merkataritza portua. Zehazki, Bermeoko portuan 234.300 tonakoa izan da salgaien zirkulazioa, 2007an baino %26,1 apalagoa. Azken 15 urteotako kopururik txikiena da hori.

Horri dagokionez, nabarmendu behar da jaitziera hori inportazioen salerosketan izan den gainbeherari zor zaiola, arlo horretan 125.800 izan baitira lehorreratutako tonak, 2007an baino %44,2 gutxiago. Beherakada horretan eragina izan du zerratutako egurraren inportazioan ziharduen kontsignazio-entresa bat itxi izanak, horren ondorioz 22.000 tona baino gehiago murriztu baita produktu-mota horren lehorreratzea. Bestalde, ontziratutako salgaien bolumena 107.600 tonakoa izan da, aurreko ekitaldian baino %35,4 gehiago.

Salgaien zirkulazioaren tipologiari begira, produktu siderurgikoak –metalezko xaflak eta bobinak kasu– nagusi dira ekitaldi honetan ere, portuko mugimenduen %48,6 erakarriz. Alde horretatik, aipagarria da maneiaturako produktu siderurgikoen 5 tonatik 4 Pasaiako portuan lehorreratzeko direla. Produktu horien atzetik doaz sodio-sulfatoa, soda kaustikoa eta potasa, portuko guztizko zirkulazioaren %25,2 hartuz, eta, jarraian, paper-oreak, zerratutako egurrak eta oholek, hodi eta profilek, eta hodiekin eta profilekin, eta 4,75 mm baino meheagoak diren bobinek osaturako multzoak, mugimendu guztien %17,8 erakartzen du.

2.21. grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan: salgaien tipologia. 2008 (%)



Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila. Behatokiak egina.



3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

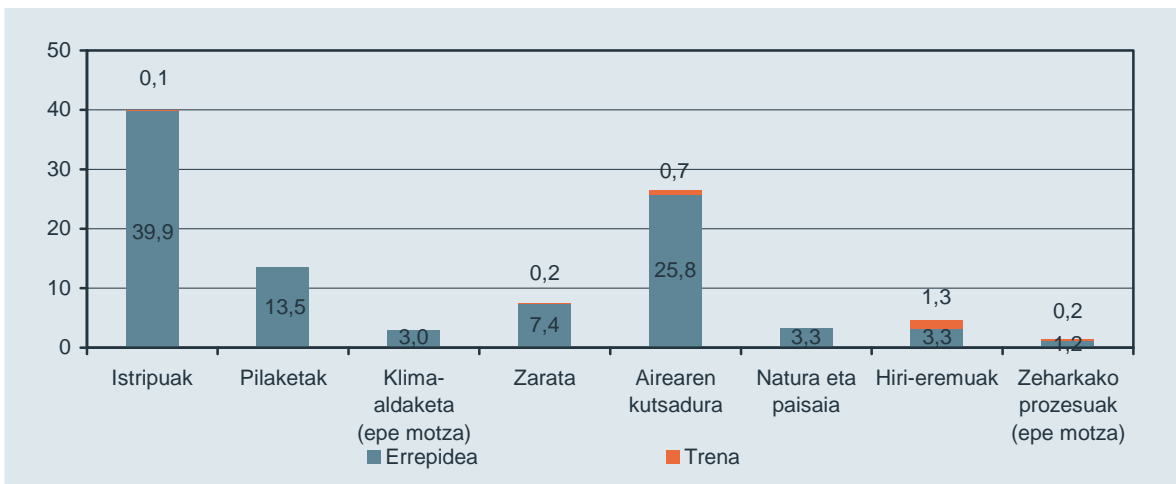
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Aurreko txostenetan adierazi den moduan, garraioa funtsezko sektorea da garapen sozioekonomikorako, eta oinarritzkoa da, halaber, lurraldearen egituraketa eta kohesiorako. Aldi berean, ordea, garraioa, jardueraren berezko ezaugarriengatik, kezka handia sortzen duen sektore ekonomikoa da, ezin ukatuzkoa baita osasunean eta ingurumenean duen eragina.

Beraz, beharrezkoa da garraio-jarduera iraunkortasunaren ikuspegitik planifikatzea, pertsonen mugikortasuna eta salgaien zirkulazioa errazten dituzten azpiegiturek, inputek, zerbitzuek eta prozesuek eragindako kostuak ahalik eta gehien murrizte aldera.

Eusko Jaurlaritzaren Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak 2006ko abuztuan argitaratutako *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004* txostenaren arabera, garraioak sortutako kanpo-eraginek 1.953 milioi euroko kostua dute urtean. Errepideko garraioak eragiten du kanpo-kostuen gehien gehiena (%97,5), eta, ehuneko horren baitan, autoek eta kamioiek sortzen dituzte kostu handienak (%54 eta %24, hurrenez hurren).

3.1. grafikoa. Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004 (%)



Iturria: Iturria: Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.

Eragindako kostu-motei erreparatuz, istripuek guztizko kostuen %40 sortzen dute, eta horren atzetik doaz airearen kutsadura (%27) eta auto-pilaketak (%14).

Aurrera egin baino lehen, eta kapitulu honi segida eman aurretik, adierazi behar da EAEko garraio-jarduerak gure lurraldean dituen eragin kaltegarri gehienetan nekez hauteman daitekeela epe



laburrean neurtzeko modukoak diren aldaketa nabarmenik; hori dela-eta, Panoramiak honen aurreko edizioetan baino laburrago aurkeztuko dira aipatu eraginak honakoan⁷.

3.1.1. Istripu-tasa

Garraio-jarduerak sortzen dituen eraginen artean, istripuak dira, zalantzarik gabe, kaltegarrienak eta gizartean oihartzun handiena dutenak. Gogoratu behar da 2007an 42.448 pertsona hil direla EB-27ko errepideetan, eta tren-istripuetan, berriz, 76 hildako izan direla.

Eusko Jaurlaritzak, arazoaren larriaz oharturik, ahalegin handiak egin ditu EAEn bide-segurtasuna hobetzeko, eta, datuen arabera, badirudi abian jarri diren ekimenak fruitua ematen ari direla. Horri dagokionez, 2008an aise bete da "EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010" agiriari ezarritako helburu nagusia, alegia 2010erako bide-istripuetan hildako pertsona-kopurua %50 jaitea, 2001eko datuekin alderatuta; izan ere, urte horretako hildako-kopurua 2001eko erreferentzia-mailakoa baino %55 txikiagoa izan da.

Istripuak

- 2008an, EAEko errepideetan istripuen ondorioz hildakoak 84⁸ pertsona izan dira, 2001. urtean baino %55 gutxiago.
- Garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostuen %40 istripuek eragindakoak dira⁹.

Zehazki, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren datuen arabera, 2008an biktimak izan dituzten 5.136 bide-istripu izan dira EAEn, eta guztira 7.175 pertsona izan dira kaltetuak; aurreko urtearekiko, kopuru horiek behera egin dute, zehazki %11,5 eta %9,5, hurrenez hurren. Biktima horietatik, %89,9k (6.449 pertsona) zauri arinak izan ditu, %8,9k (642 pertsona) zauri larriak, eta %1,2 (84 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Datu horiek joera itxaropentsua agertzen digute, batez ere hildakoen eta larri zauritutakoen kopuruei dagokienez; izan ere, kasu horietan, 2007. urtearekiko %17,6 eta %12,2 murriztu da, hurrenez hurren, biktimen kopurua.

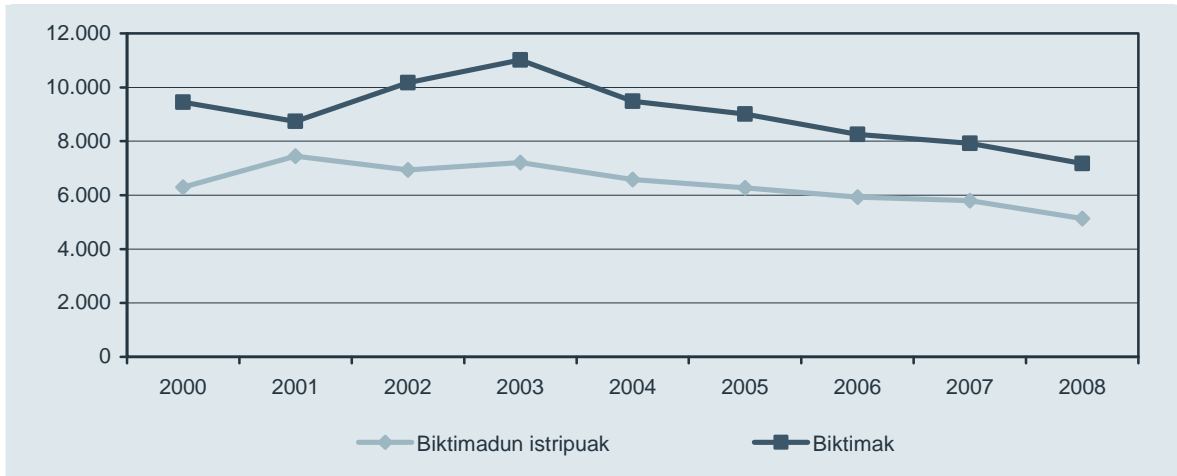
⁷ "Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2006": http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/ contenidos/ informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html

⁸ Ertzaintzak eta udaltzaingoek EAEko erregistratutako biktimadun istripuak barne hartu dira (2005 arte, EAEko hiru hiriburuak datuak soilik, udaltzaingoek jasoak; 2006an, EAEko hiriburuak, Irun, Santurtzi, Sestao eta Basauri; 2007an, hiriburuak, Irun, Beasain eta Basauri; 2008an, hiriburuak, Irun, Santurtzi eta Sestao). Informazio gehiago nahiz izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Barne Sailaren istripuei buruzko estatistika-urtekariak.

⁹ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).



3.2. grafikoa. Ertzaintzak eta udaltzaingoek* erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak, EAEko bide-azpiegituretan. 2000-2008 arteko bilakaera



* 2005 arte, EAEko hiru hiriburuetak datuak soilik; 2006an, EAEko hiriburuak, Irun, Santurtzi, Sestao eta Basauri; 2007an, hiriburuak, Irun, Beasain eta Basauri; 2008an, hiriburuak, Irun, Santurtzi eta Sestao.

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza.

Honenbestez, bide-segurtasunaren alorrean aurreko taldean dago EAE, Europako herrialdeen artean. Maltak bakarrik ditu hildako gutxiago milioi biztanleko, eta EB-27ren zein Estatuaren hildako-kopuruetatik (86 eta 85 hildako, hurrenez hurren) oso urrun dago.



3.3. grafikoa. Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27n. 2008.



* Europar Batasunaren zein Espainiaren datuak 2007ari buruzkoak dira, eta EAEkoak 2008ari buruzkoak.

Iturria: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2007. Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza; Eustat.

Lurraldeei erreparatuta¹⁰, 2008an Araban izan dira biktimadun istripu guztien %22,7 eta EAEko biktimen %12,9. Biktimen kaltegarritasun-mailari begira, Araban izan dira 2008an bide-istripuan hildakoen %28,9 eta larri zauritutakoen %15,5; kopuru horiek agerian uzten dute Arabako errepidetan istripuak larriagoak izan direla, EAEko gainerako lurraldeetan baino.

¹⁰ Ertzaintzak erregistratutako biktimadun bide-istripuak barne hartzen ditu.



Bizkaian, bestalde, EAEko istripuen %38,3 gertatu da, eta biktimen %48,9 ere lurralde horretan suertatu dira. Hala ere, hildakoen kopurua EAEko guztizkoaren %28,9 da soilik, eta larri zaurituta-koena %41,6; beraz, istripuen batez besteko larritasuna txikiagoa da.

3.1. taula. Ertzaintzak erregistratutako biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera. 2008

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Araba	375	22,7	571	12,9	22	28,9	66	15,5	483	12,3
Bizkaia	1.447	38,3	2.171	48,9	22	28,9	177	41,6	1.972	50,1
Gipuzkoa	1.217	23,7	1.694	38,2	32	42,1	182	42,8	1.480	37,6
EAE guztira	3.039	100,0	4.436	100,0	76	100,0	425	100,0	3.935	100,0

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza.

Azkenik, Gipuzkoan izan dira 2008an gertatutako istripuen %23,7 eta biktimen %38,2. Kaltegarritasun-mailari erreparatuz gero, hildako guztien %42,1 eta larri zauritutakoen %42,8 izan dira lurralde horretan.

Aurreko urteetan bezala, ezbehar-kopuru gehien gertatu diren errepideak A-8, N-1 eta N-634 izan dira, ordena horretan, eta baita hiribideak zein EAEko hiru hiriburuetarako sarbideak ere.

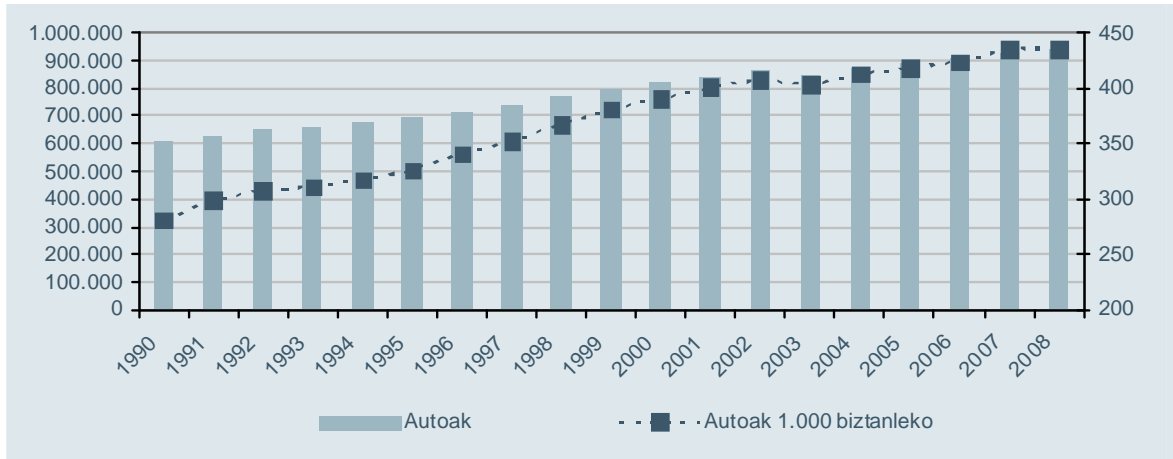
Horri dagokionez, Estatuko nahiz Autonomia Erkidegoko agintari eskudunak ahalegin handiak egiten ari dira errepideetan istripu- eta gatazka-kopuruak murrizteko. Gizartearen kontzientzia zio indartzeko eta, horrekin batera, ezbehar-kopurua jaisteko eragin handiena izan duten neurrietako batzuk hauek izan dira: puntukako gidabaimena ezartzea, radarren kopurua nabarmen areagotzea, alkohol-kontsumoa eta telefono mugikorraren erabilera kontrolatzea eta, azkenik, segurtasun-uhala erabiltzeko, haurrak lotuta eramateko eta kaskoa erabiltzeko sentsibilizazio-kanpainak egi-tea hedabideetan.

3.1.2. Trafiko-pilaketak

“Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005” txostenaren arabera, EAEn egunero 159.162 gidarik pairatzen zituzten auto-ilarak; guztira, eguneko 54.115 ordu dira, batez beste urteko 80 ordu gidari bakoitzeko. Lurraldeka, Bizkaian zituen pilaketa-arazo gehien, kaltetuen %56,6 hartuz, eta, haren atzetik, Gipuzkoa (%36,1) eta, azkenik, Araba (%7,3).

Hiriguneetan eta haietarako sarbideetan sortzen dira pilaketa-arazo gehien, ibilgailu pribatu bidezko mugikortasun-eskariak izan duen gorakadagatik. Izan ere, azken urteetan motorizazioak gora egin du etengabe; hala, 2008an, 1.000 biztanleko 435 ibilgailu daude dagoeneko. (Motorizazio-indizea zenbat eta handiagoa, orduan eta ibilgailu gehiago errepideetan eta, beraz, pilaketa-arazo gehiago).

3.4. grafikoa. Autoen parkea eta motorizazioa. 1990-2008 arteko bilakaera



(autoak 1.000 biztanleko)

Iturria: Trafiko Zuzendaritza Nagusia, INE eta Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

“Ingurumen Inkesta Familiei 2008” txostenaren arabera, batez beste etxebizitzako 1,4 ibilgailu daude, eta ia %5ean hiru edo gehiago. Agerikoa da, beraz, EAEko familien mugikortasunean garraio pribatuak duen pisua, eta, noski, trafiko-pilaketan eragin kaltegarria du horrek.

Garraioari buruzko panoramikaren edizio honetan, egoki iritzi zaio bideko pilaketa-arazoaren inguruko azterketa laburra egiteari, abiapuntu harturik ondorengo bi argitalpenetan jasotako informazioa: “Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan” (Bizkaiko Foru Aldundiak egina) eta “Gipuzkoako errepideetako zirkulazio-neurketen informazioa” (Gipuzkoako Foru Aldundiak egina).

Bizkaiko datuei dagokienez, urteko orduen banaketan oinarritu da azterketa, bide-sarearen kontrol-estazioetan eskainitako zerbitzu-mailari erreparatuta¹¹. Zerbitzu-maila bi mutur hauen artekoa da: “A” edo ona, eta “F” edo oso itoa. Gure azterketa honi begira, errepide bat itoa dagoela esango dugu E mailatik aurrera.

Zerbitzu-maila bakoitzerako, aztertu diren Bizkaiko errepideen urteko funtzionamendu-orduak jasoz eta horien banaketa azterturik, emaitza hauek atera dira: 2008an, errepideen %1,37k E gisa katalogatutako zerbitzu-maila izan dute, eta %0,36k F maila. Hortaz, urteko guztizko funtzionamendu-orduen %1,73n trafiko-pilaketak izan dira.

¹¹ Metodologia sakonago aztertu nahi izanez gero, ikus: www.bizkaia.net/herri_lanak/pdf/aforos2008/Aforos_2008.pdf



3.2. taula. Urteko funtzionamendu-orduak zerbitzu-mailaren arabera. 2008

Estazioa		Zerbitzu-mailak						Orduak guztira	
		Erre- pidea	A	B	C	D	E		F
21a1	Kastrexana E.- Gurutzeta E. (BI-S)	A-8	3.650	1.168	2.742	1.203		1	8.764
21a2	Kastrexana E.- Gurutzeta E. (S-BI)	A-8	3.405	1.339	3.336	683		1	8.764
45a1	Rontegi zubia (BI-Getxo)	N-637	3.456	1.238	2.056	1.576	315	123	8.764
45a2	Rontegi zubia (Getxo-BI)	N-637	3.790	1.081	1.751	1.603	350	188	8.763
81a1	Erandio E.-Unibertsitate E. (BI-Getxo)	BI-637	3.900	1.939	2.223	701		1	8.764
81a2	Erandio E.-Unibertsitate E. (Getxo-BI)	BI-637	3.351	918	1.525	2.552	414	3	8.763
99a1	Enekuri E.-Artxandako tunelak	N-637	4.748	2.096	1.510	392	15	1	8.762
99a2	Artxandako tunelak- Enekuri E.	N-637	5.080	1.799	1.469	415		21	8.784
180a1	Portugalete E.-Santurtzi E. (BI-S)	A-8	3.438	1.041	2.576	1.589	150	2	8.796
180a2	Portugalete E.-Santurtzi E. (S-BI)	A-8	3.331	1.081	2.566	1.711	73	3	8.765
183A	Arena-L.P.Santander	A-8	3.708	3.539	1.449	66		3	8.765
Orduak guztira			41.857	17.239	23.203	12.491	1.317	347	96.454
Banaketa guztizko orduen zerbitzu-mailako (%)			43,40	17,87	24,06	12,95	1,37	0,36	100,00
E eta F mailen batura. Partaidetza guztizko orduen arabera (%)			--	--	--	1,73	--	--	--

Iturria: Behatokiak egina, "Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan" argitalpenean oinarrituta.

Azken magnitude horren (partaidetza E eta F mailen baturaren guztizko orduen arabera) bilakaeraren azterketak agertzen du trafiko-pilaketak, oro har, murriztu egin dela azken urteotan (%1,73 2008an, eta 2003an, berriz, %3,36), nahiz eta aurreko urtearekiko gorakada txiki bat izan den (%1,73 2008an eta %1,46 2007an).

3.3. taula. Trafiko-pilaketen bilakaera

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
E eta F mailen batura. Partaidetza guztizko orduen arabera (%)	3,36	3,08	0,57	1,53	1,46	1,73

Iturria: Behatokiak egina, "Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan" argitalpenean oinarrituta.

Gipuzkoari buruzko informazioari dagokionez, azterketa oinarritu da bide-sareko zatien batez besteko abiaduretan. Abiadura horiek auto higikorren metodoaz lortu dira, ulertuz abiadura zenbat eta txikiagoa izan, orduan eta handiagoa izango dela pilaketa. Metodo horretan, aztergai diren bide-zatietatik doa neurtze-autoa edo auto higikorra, halako abiaduran non auto horrek aurreratzen dituen ibilgailuen eta hura aurreratzen dutenen kopurua berdina izango baita¹².

Gipuzkoako lehentasunezko intereseko sarean, aurreko urteekin alderatuta batez besteko abiadura jaitsi egin da (pilaketa gehiagoren seinale) AP-1 eta N-121-a errepideetan; hala ere, kontuan izan behar da azken errepide horretan lanak egiten ari direla. Aitzitik, batez besteko abiadura areagotu egin da (pilaketa gutxiagoren seinale) AP-8 (2007an jaitsi zen baina 2008an osteratzen igo da), N-1 eta N-638 errepideetan.

¹² Metodologia sakonago aztertu nahi izanez gero, ikus: www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf



3.4. taula. Batez besteko abiaduren bilakaera lehentasunezko intereseko sarean (km/h).

Errepidea	Hkp	Akp	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)		
				2006	2007	2008
A-15	140,5	156,5	15,8	98	100	100
AP-1	0,0	15,0	15,0	120	118	113
AP-8	0,1	74,6	74,6	103	99	102
N-121-A	70,4	77,4	7,0	59	54	42
N-1-A	0,0	2,3	2,3	89	83	90
N-634	0,0	66,5	66,5	55	51	52
N-1	405,3*	457,2**	70,5***	77	79	80
	462,9*	481,5**				
N-638	0,0	2,5	2,5	47	39	49

* 2007an eta 2008an, soilik 405,3.

** 2007an soilik 457,2, eta 2008an soilik 481,2.

*** 2008an, 72,34.

Iturria: Behatokiak egina, "Gipuzkoako errepideetako zirkulazio-neurketen informazioa" argitalpenean oinarrituta.

Gipuzkoako oinarritzko sarean, egiaztatu da aurreko urteekin alderatuta batez besteko abiadura jaitsi egin dela (pilaketa gehiagoren seinale) GI-631 errepidean, eta batez besteko abiadura areagotu egin dela (pilaketa gutxiagoren seinale) GI-131 errepidean, seguruenik Astigarragako saihe-bidea zabaldu izanagatik.

3.5. taula. Batez besteko abiaduren bilakaera oinarritzko sarean (km/h).

Errepidea	Hkp	Akp	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)		
				2006	2007	2008
GI-131	0,0	14,7	14,7	41	40	47
GI-627	18,0	56,3	38,3	62	58	58
GI-631	0,0	34,5	34,5	56	56	54
GI-632	0,0*	24,5**	29,9***	72	66	67
	29,8*	35,2**				
GI-638	0,0	7,9	7,9	55	49	49

* 2007an eta 2008an, soilik 0.

** 2007an eta 2008an, 35,2.

*** 2008an, 35,2.

Iturria: Behatokiak egina, "Gipuzkoako errepideetako zirkulazio-neurketen informazioa" argitalpenean oinarrituta.

Aurreko txostenetan jada adierazi denez, Europako Batzordearen Garraioari buruzko Liburu Zuria-ren Bitarteko Berrikuspenarekin bat etorritik, datozen urteotan, 2000-2020 aldian hain zuzen, %35eko hazkundera espero da pertsonen garraioan, eta %50ekoa salgaienean; horrenbestez, premiazko neurriak hartu ezean, pilaketa-arazoak etengabe larriagotuko dira. Ildo horretan, beharrezkoa da garraio-moduen banaketa orekatzea eta ingurumenari begira iraunkorrakoak diren garraibideak –trena eta itsas garraioa kasu– sustatzea, errepideetako auto-ilaren ondorioz sortzen diren arazoak arintzearen.

Horri dagokionez, espero da "Euskal Y" sarea garrantzitsua izatea, EAEko errepideetan zirkulazioa arindu ahal izateko. Azpiegitura berri horri eta Renfe, FEVE eta EuskoTreneko sare arruntean egingo diren hobekuntza eta inbertsioei esker, salgai-kopuru handiagoak garraiatu ahal izango dituzte trenak.



Bestalde, trafiko-pilaketak arintze aldera, agintari eskudunak aztertzen ari dira neurri jakin batzuk hartzea, hala nola bidesarrietan tarifak orduaren arabera ezartzea eta bete antzean doazen ibilgailuak saritzea; neurri horiek, hain zuzen ere, arrakastaz ezarri dira hainbat herrialdetan.

Itsas zirkulazioari dagokionez, Bilbo eta Zeebruggeko (Brujas, Belgika) portuen arteko itsas autobidea zabaldu zenetik urtebete igaro delarik, astean joan-etorri gehiago egiteko asmoa dago, zerbitzura hirugarren ontzi bat gehituz (gaur egun, astean hiru irteera egiten dira). Horrez gain, aipatzekoak dira Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailaren diru-laguntzak EAEko portuen eta EBko estatu kideetako portuen artean salgaien garraio konbinatua –itsasoz eta errepedez– sustatzeko; hala, errepedeko garraioa murrizten laguntzeaz bat, itsas garraioa atez ateko garraio-zerbitzuen sare intermodalean txertatzea bultzatzen da.

3.1.3. Ingurumena

a) *Zarata*

Garraio-jarduerak sortutako kutsadura akustikoa kaltegarria da biztanleriaren osasun eta bizi-kaliterako, eta gero eta gehiago dira arazo horrek erasaten dien pertsonak. Zaratak eragiten dituen kalteen artean bereziki nabarmenak dira, alde batetik, loa, ahozko komunikazioa eta eguneroko jarduna galaraztea, eta, bestetik, ondorio psikologiko eta fisiologikoak.

Kutsadura akustikoak gehien erasandako zonak dira hiri-eremuak (batik bat horietan ibilgailu gehiago dagoelako) eta garraio-azpiegitura handietatik gertu dauden eremuak (horren adibide garbiak dira hazten ari diren populazioetatik gertu dauden aireportuenak).

“Ingurumen Inkesta Familiei 2008” txostenaren arabera, EAEko etxeen %11,9k arazoak ditu lehorreko garraioak eragindako zarategatik; arazoa larrixeagoa da Gipuzkoan (etxeen %13,2k pairatzen du), Bizkaian eta Araban baino (%11,9k eta %9,4k, hurrenez hurren).

Zarata

- EAEko etxeen %11,9k arazoak ditu lehorreko garraioak eragindako zarategatik.
- Hiriguneetan, kutsadura akustikoaren eragile nagusia ibilgailuen zirkulazioa da.
- EAEn, inguruko zaratak sortutako galera ekonomikoa 149 milioi eurokoa izan zen 2004an, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %8 inguru¹³. Kostu horien %97,4 errepedeko garraioak eragiten du, eta gainerako %2,6a trenbide-garraioak. EAEko errepedetan barrena dabiltzan kamioiak dira kostu horren eragile nagusiak (%52), autoen aurretik (%26).

¹³ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

**b) Klima-aldaketa**

Klima aldaketa mundu mailako mehatxua da, XXI. mendeko gizarteak aurre egin behar dion ingurumen-arazo larriena inondik ere, bai fenomenoak azkar hedatzen ari delako, bai munduko biztanleen eguneroko bizitzan eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan zuzeneko eragina izan deza keelako.

Aurreko txostenetan ere adierazi denez, nazioarteak klima-aldaketari eman dion erantzun nagusia Kyotoko Protokoloa izan da: 141 herrialde sinatzaileek konpromisoa hartu zuten 2008-2012 aldirako berotegi-efektuko gasen (BEG) emisioak %8 murrizteko, erreferentzia gisa 1990eko emisioak hartuz¹⁴. Estatuaren kasuan, betebeharrak orokor horrek berekin dakar, aldi horretarako eta oinarri-urtearekiko, zuzeneko emisioen hazkundea %15 murriztu beharra.

Europar Batasuna nazioartean aitzindari da arazoa arintzeko eta berotegi-efektuko gasen (BEG) emisio-iturri nagusiak kontrolatzeko agertu duen konpromiso horretan. Hala, 2008an landu diren gaien artean, azpimarratzekoa da auto berrien emisioen alorrean jokabide-arauak xedatzen dituen Erregelamendu Proposamena. Horri dagokionez, CO₂ emisioen batez besteko muga bat jarri zaie autoen fabrikatzaileei, 2012rako ezarri den helburua lortze aldera: 130 g CO₂/km, EBn matrikulatutako ibilgailu berrietarako.

Berotegi Efectuko Gasen emisioak

- 2007an, garraio-sektoreko CO₂ emisioak %6,8 areagotu ziren 2006. urtearekiko, EAEko emisio guztien laurdena (%24) isuriz.
- Garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioari loturik dago.
- Kalkuluen arabera, 2004an garraio-sektoreak EAEn isuritako gas-emisioen ondoriozko klima-aldaketak 59 milioi euroko galera ekonomikoa sortuko du epe motzean, eta 157 milioi eurokoa epe luzean; hau da, urte horretan garraio-jarduerak sortutako kostuen %3 eta %8 bitarte¹⁵.
- Krisialdi ekonomikoak CO₂ emisioen jaitsiera eragin du mundu mailan, jarduera ekonomikoak behera egitearekin batera.

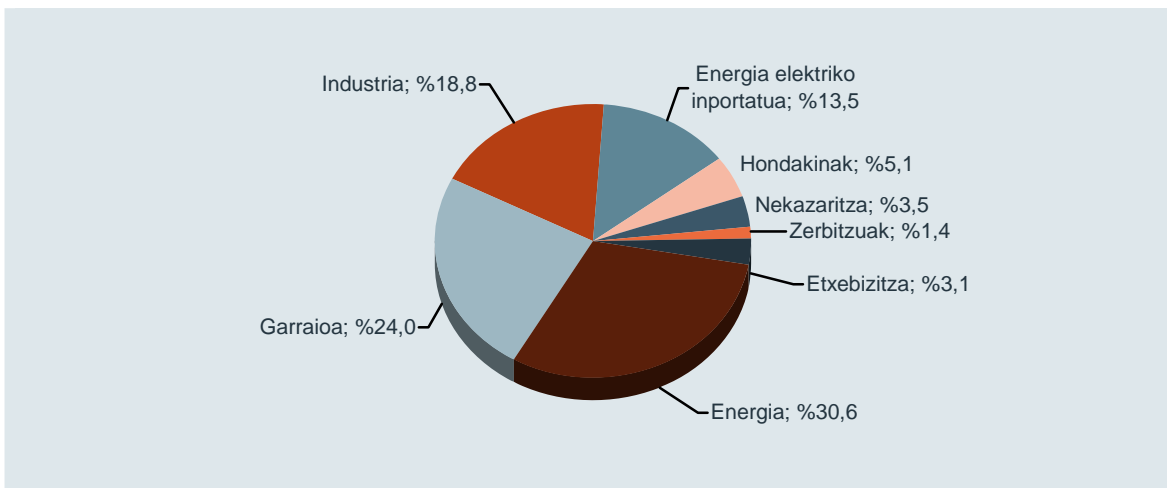
Gure lurraldera itzuliz, klima-aldaketa funtsezko ardatza da Eusko Jaurlaritzaren ingurumenaren alorreko ekinbidean. Hain zuzen ere, EAEko ingurumen-politikaren berariazko jomuga bat da klima-aldaketaren eragina mugatzea, eta horrelaxe jaso da Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020 agirian nahiz orain arte gauzatu diren bi Ingurumen Esparru Programetan (IEP 2002-2006 eta IEP 2007-2010). Era berean, aipatzekoa da Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana 2008-2012. Plan horretan islatzen da Eusko Jaurlaritzaren apustu sendoa BEG emisioen murrizketan aurrera egiteko, karbono-hobien eraginkortasuna hobetzeko eta natura-baliabideen, pertsonen osasunaren, hiriko habitaten kalitatearen eta sistema sozioekonomikoen gaineko arriskuak ahalik eta gehien mugatzeko.

¹⁴ 1990eko CO₂, CH₄ eta N₂O emisioen eta 1995eko HFC, PFC eta SF₆ emisioen batura dira oinarri-urteko emisioak.

EAEko datuei begira, eta kontuan izanik txosten hau egiteko unean oraindik 2008ari buruzko informazioa ez dugula, 2007an, berotegi-efektuko gasen guztizko emisioak¹⁶ 25,3 milioi tona CO₂ baliokide izan dira, 2006. urtearekiko %0,8 behera eginez. 2002. urteaz geroztik BEG emisioan nabari den beheranzko joera arina egiaztatzen du kopuru horrek. Beherakada horren oinarrian daude, nagusiki, etxebizitzaren eta zerbitzuen sektorean kontsumoa gutxitu izana eta ziklo konbinatuaren bidezko argindarraren produkzioa handitu izana, Pasaia eta Santurtziko zentral termiko arrunten kalterako.

Edonola ere, Kyotoko Protokoloan ezarritako konpromisoak betetzetik oso urrun geunden, 1990eko oinarri-urtearekiko %21etik gorakoak baitziren emisioak (20,9 milioi tona). Dena den, bakarrik zuzeneko emisioak, hau da, EAEn bertan sortutakoak, aintzat hartuz gero, %4,8ko beherakada izan zen aurreko urtearekiko. Kopuru horrek, tentuz hartu beharrekoa izanik ere, baikor samar izateko bidea ematen zuen.

3.5. grafikoa. BEGen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2007 (%)



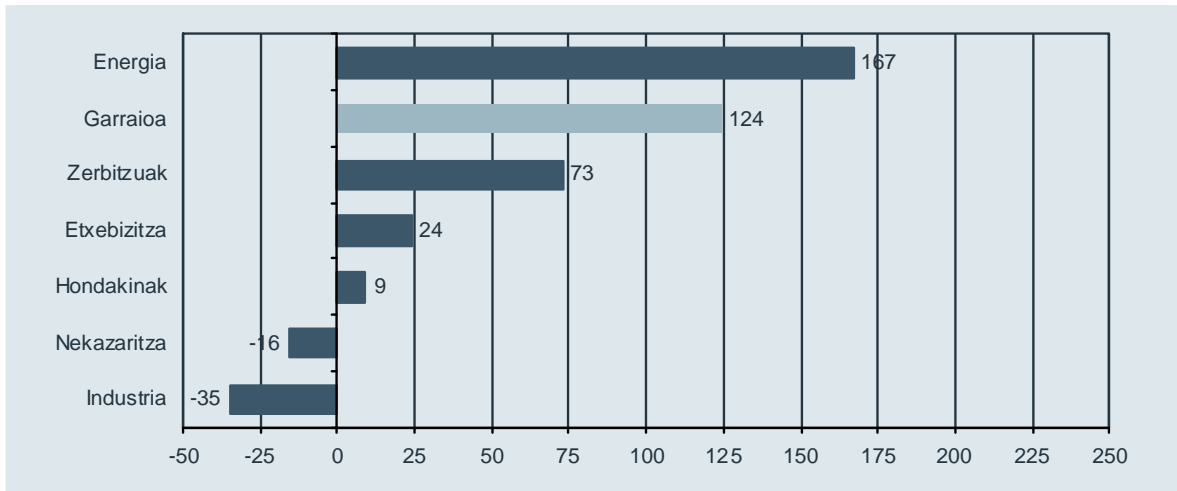
Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

Gehien emititzen duten sektoreei erreparaturaz, energia-sektoreak isuri zuen, orduan ere, BEG gehien (%30,6), eta garraioa zegoen zerrenda horretan bigarren, emisioen %24 isuriz. 2007an, garraio-sektoreak 6,1 milioi tona CO₂ baliokide isuri zituen, 2006. urtean baino %6,8 gehiago.

¹⁵ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

¹⁶ Inportatutako elektrizitatea barne.

3.6. grafikoa. BEG emisioen bilakaera, sektorearen arabera EAEn. 1990-2007 (%)

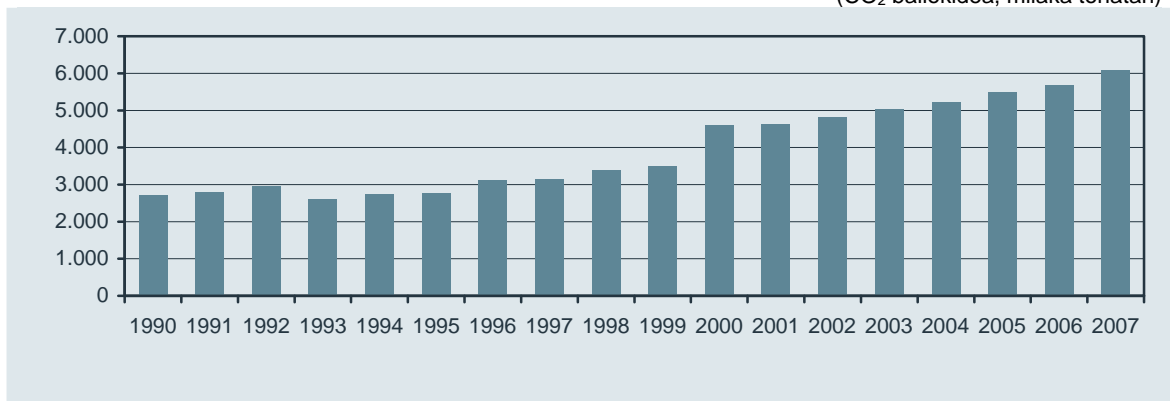


Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

Datuok oinarri-urtekoekin alderatuta, egiaztatu genuen garraioak eragindako emisioak %124 igo zirela; garraioarena zen, energia-sektorearen atzetik, emisioetan gora gehien egin zuena. Kontuan izan behar da, gainera, garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioak sortutakoa dela.

3.7. grafikoa. BEG emisioak garraio-sektorean EAEn. 1990-2007 arteko bilakaera.

(CO₂ baliokidea, milaka tonatan)



Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

2008ari buruzko EAEn daturik ezear, azpimarra genezake Nazioarteko Energi Agentziaren arabera CO₂ emisioak %3 murriztuko direla munduan, krisialdi ekonomikoa dela-eta. Izan ere, krisiaren eraginez, teknologia kutsatzaileak garatzeko inbertsio asko atzeratu edo eten dira 2008-2009 aldian. Horri esker, abenduan Kopenhagen egitekoa den goi-bileran klimaren inguruan akordio berri bat lortzeko itzaropena areagotu egin da.

Garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko oraindik orain hartu diren neurrietako batzuk dira industria-ibilgailu arinen eta autoen gaineko zergak haiek isurtzen dituzten CO₂ emisi-

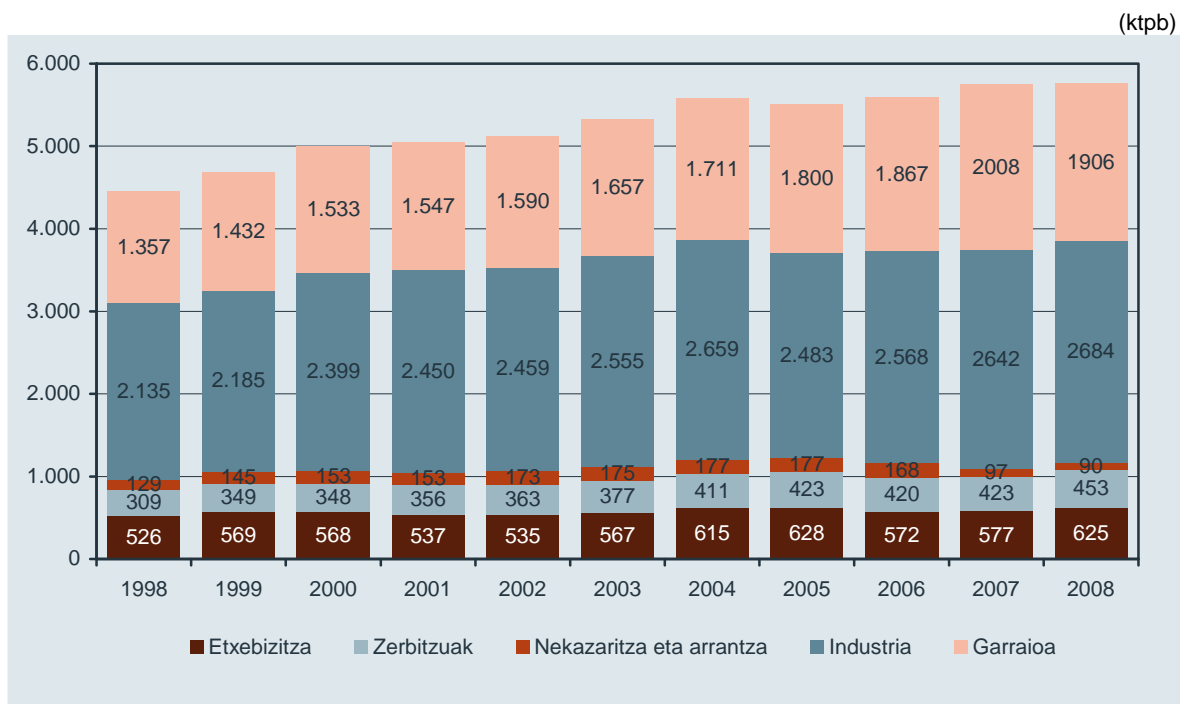


oen arabera modulatzeko eta bioerregaien erabilera hedatzea. Hala ere, garraioak klima-aldaketan duen eragina murrizteko bidean, ekarpenik handiena litzateke garraioa modu iraunkorragoan antolatzea, garraio publikoa eta ingurunearekiko begirunetsuagoak diren beste modu batzuk, trena eta itsas garraioa kasu, erabiltzea sustatuz.

c) Energia-kontsumoa

2008an, 5.758 milaka tona petrolio-baliokide (ktpb) kontsumitu da EAEn. Azken hamarkadan, %29,2 hazi da kontsumoa. Denbora-tarte berean, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energia-kontsumoa (%40,5), batez ere errepideko mugikortasun-eskaria igo delako.

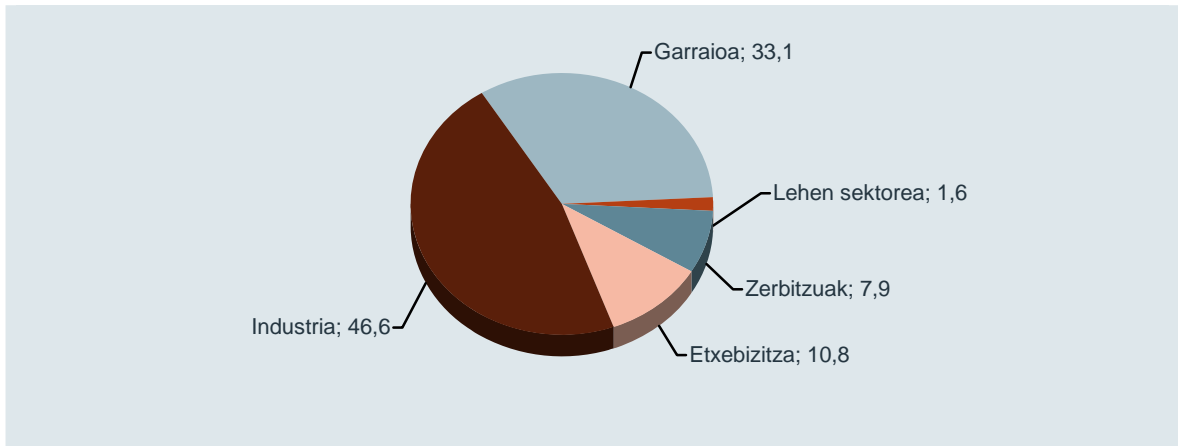
3.8. grafikoa. Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 1996-2008 arteko bilakaera.



Iturria: EEE. 2008ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Zehazki, garraio-sektorearen guztizko kontsumoa 1.906 ktpb izan da 2008an, 2007koa baino %5,1 txikiagoa; krisialdi ekonomikoaren eraginez jarduera ekonomikoak izan duen beherakadari zor zaio jaitsiera hori. Kontsumo hori EAeko guztizko energia-kontsumoaren %33,1 da, eta industria-sektorearen kontsumoa bakarrik da handiagoa (%46,6).

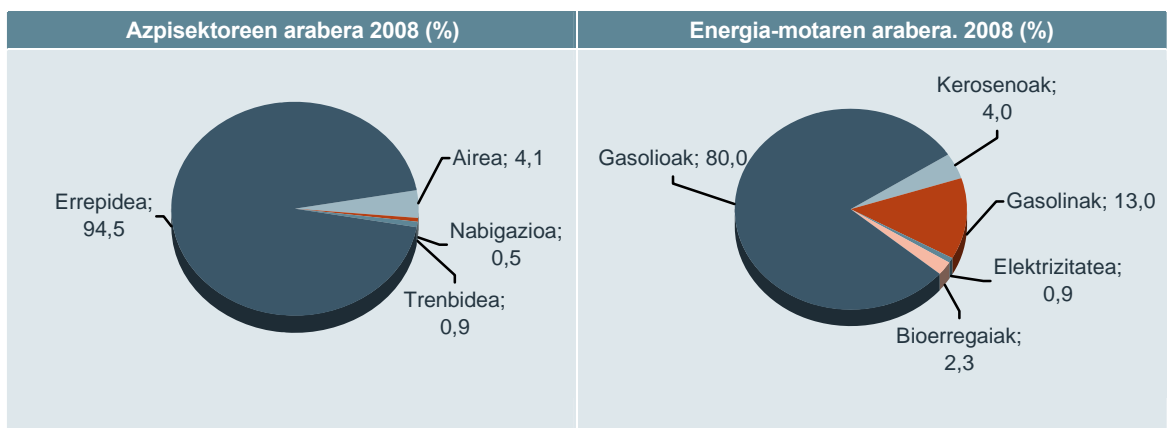
3.9. grafikoa. EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2008 (%)



Iturria: EEE. 2008ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Analisian sakonduz, ohartuko gara sektoreko energia-kontsumitzaile nagusia errepideko garraioa –publikoa eta pribatua– dela. 2008an, sektorearen guztizkoaren %94,5 da, eta 1990ean, berriz, %91,3 zen. Jarraian doa, errepideko garraioak baino askoz pisu erlatibo txikiagoaz, aire-garraioa (%4,1), eta trenbide- eta itsas garraioak, biak batera, apenas heltzen dira %1,4ra.

3.10. grafikoa. Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean.



Iturria: EEE. 2008ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Garraio-jardueren ondorioz kontsumitutako energia tipologiaren arabera xehaturik, begien bistakoa da petrolio-produktuekiko mendekotasunaren handia; izan ere, gasolio, gasolina eta kerosenoek hartzen dute sektoreko energia-kontsumoaren %96,8, eta bioerregaiak, berriz, %2,3 besterik ez. Sektorearen baitako energia-iturrien desoreka horrek CO₂ emisio masiboa dakar, petrolioaren deribatuen errekuntzaz sortua; ondorioz, berotegi-efektuko gasen emisio gehien isurtzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

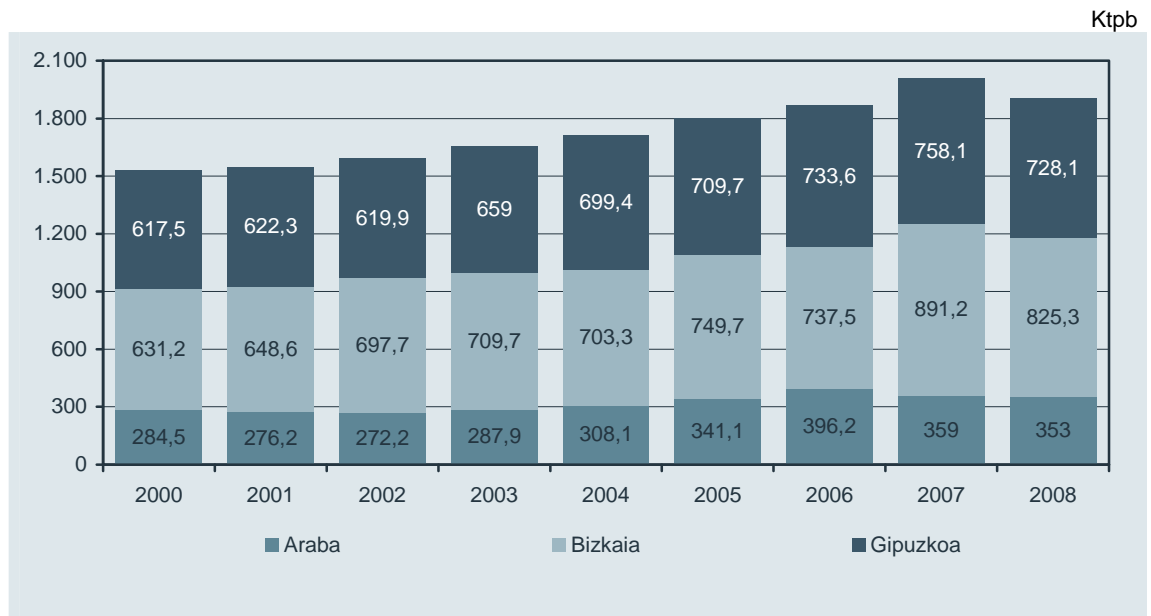


Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energiaren %33,1 kontsumitzen du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko kontsumoa %40,5 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoaren igoera (%29,2) baino askoz gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostuaren %47,1 sortzen du, hau da, 2.446 milioi euro.

EAEko lurralde historikoei erreparatuz, Bizkaian %30,8 hazi da sektorearen energia-kontsumoa, eta 2008an guztizkoaren %43,3 hartu du. Gipuzkoan EAEko kontsumoaren %38,2 batzen da, eta 2000-2008 aldian %17,9 igo da kontsumoa. Araban, azkenik, kontsumoa %24,1 hazi da 2000. urtetik hona, eta 2008an guztizkoaren %18,5 hartzen du.

3.11. grafikoa. Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2000-2008.

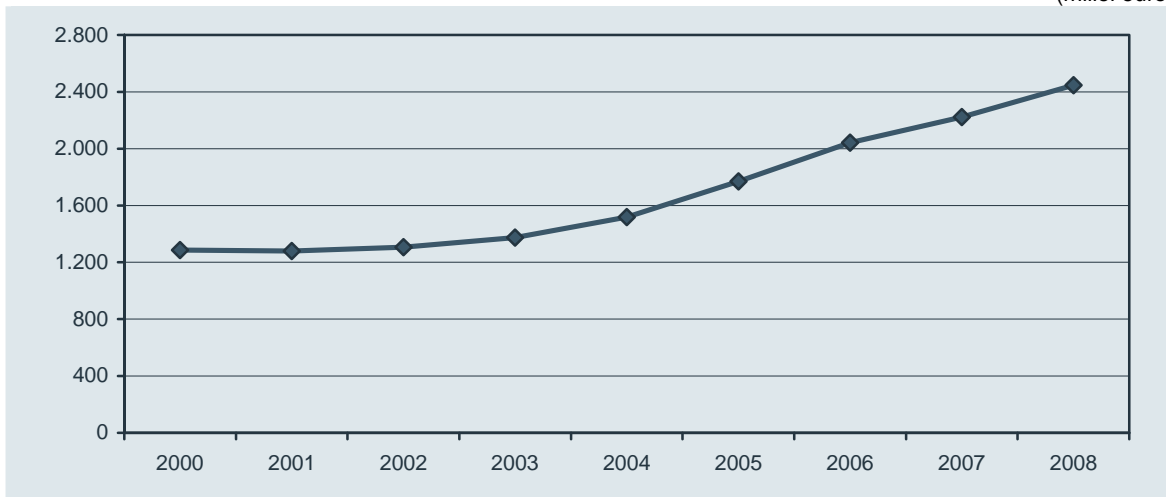


Iturria: EEE. 2008ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Bestalde, nabarmentzekoa da 2008an garraioaren energia-faktura 2.446 milioi eurokoa izan dela, 2007an baino %10 handiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren %47,1 hartzen du.

3.12. grafikoa. Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn. 2000-2008 arteko bilakaera.

(milioi euro)



Iturria: EEE. 2008ko energia-datuak. Behatokiak egina.

2008an, bioerregaien erabilera 44.000 tona petrolio-baliokide hazi zen, hau da, aurreko urteko erabilerearen (25.000 tpb) ia halako bi. Hazkunde hori gorabehera, Ingurumen Esparru Programan 2010erako ezarritako helburutik (177 ktpb) aski urrun gaude oraindik.

Horri dagokionez, azpimarragarria da Donostiako Tranbia Konpainiako autobusen %100ek biodiesel erabiltzen duela, %12ko nahasteaz; Bilbobus zerbitzuko 148 autobusetatik 56k ere biodiesel erabiltzen dute, gutxienez %20ko nahasteaz (4 autobusekin proba pilotua egiten ari dira, %100eko biodieselaz).

Ingurumen Esparru Programan markatutako helburua lortzen laguntzeko administrazio publikoek martxan jarri dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren "Hiri-mugikortasuneko planak" eta modu eraginkorren gidatzeko ikastaroak, profesionalentzat nahiz profesional ez direnentzat, EEEK –Energiaren Euskal Erakundea– eta IDAEk –Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundea– sustatuak. Era berean, garrantzitsua da CIC energiGUNE ikerketa-zentroaren sorrera; zentro horrek, besteak beste, bioerregaien garapena izango du ikergai.

d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk

Aurrez ere esan den moduan, garraio-jarduerak dituen eragin kaltegarri askotan apenas izan da aldaketarik epe laburrean, eta, horrez gain, datuak eguneratu gabe daude. Hortaz, aurreko txostenetan eskainitako edukiaren bertsio laburra aurkeztuko dugu jarraian:

**Airearen kutsadura**

- EAEn, 1990 eta 2004 bitartean, garraioak eragindako substantzia azidotzaileen nahiz ozono troposferikoaren aitzindari diren substantzien emisioak %23 eta %34 jaitsi ziren, hurrenez hurren. Bestalde, biztanleko PM10 emisioak %46 hazi ziren 1990 eta 2003 bitartean.
- Kalkuluen arabera, 2004an airearen kutsadurak EAEn sortutako galera ekonomikoa 518 milioi eurokoa izan zen, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %27¹⁷. Auto, furgoneta eta kamioiek kostu horren %91 sortzen dute.

Lurzoruaren okupazioa

- Garraio-azpiegiturek 18.525 ha-ko azalera hartu zuten 2005ean, hau da, lurralde osoaren %2,56; aldiz, Europar Batasunean ehuneko hori %2,1ekoa zen batez beste. 1994 eta 2005 bitartean, azalera hori 671 ha hazi zen.
- Garraio-jarduerak eragindako kanpo-kostuen ondoriozko galera ekonomikoa 91 milioi eurotan kalkulatu zen 2004an, jarduera horrek eragindako kostuen %5. Kostu horren %72 errepide-garraioak sortu zuen, eta gainerako %28a, berriz, trenbide-garraioak.

Biodibertsitatea eta paisaia

- 2005ean, EAEko azaleraren %45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboen eraginpean zegoen; inpaktu horiek garraio- eta energia-sektoreek sortzen zituzten batik bat.
- Azken urteotan, areagotu egin dira garraio-azpiegitura linealen eraikuntzak biodibertsitatean eta paisaian eragiten dituzten zatiketa eta iragazte-efektua.
- 2004an, garraio-jardueraren bidez EAEko biodibertsitatea eta paisaia kaltetzeagatik sortutako galera ekonomikoa 65 milioi eurokoa izan zen, kalkuluen arabera.

Zeharkako ondorioak

- Kalkuluen arabera, 2004an zeharkako ondorioek EAEn sortutako kanpo-eraginak 28 milioikoak izan ziren epe laburrean (Kyotoko helburua) eta 75 milioi eurokoak epe luzean (Kyoto ondorengo helburuak); zeharkako ondorioak lirateke garraio-ibilgailuak martxan egon aurreko eta ondorengo prozesuak, hala nola energia eta erregaiak sortzekoak, ibilgailuak egin, mantendu eta desegiteko prozesuak eta azpiegiturak eraiki, mantendu eta ezabatzeak.
- 2004an, kostu horren %86 errepide-garraioak sortu zuen, eta gainerako %14a trenbide-garraioak.

3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERA NAGUSIAK

Jarraian, EAEn garraio-jarduerak ageri dituen joera nagusiak aurkeztuko ditugu, laburbildurik. Aurkeztuko ditugun joerak zenbait urteko denbora-tartea azterturik hauteman ditugu, betiere ahalik eta datu eguneratuenak baliatuz. Era berean, 2008an egiaztatu diren joera-aldaketa edo -areagotze nabarmenenak jaso ditugu, urte hori izaki txosten honen aztergaia.

¹⁷ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

**Joera nagusiak mugikortasunaren inguruan**

- Mugikortasuna hazi egin da EAEn; 2003-2007 aldian, pertsonen eguneroko joan-etorriak %11,4 areagotu dira.
- Ibilgailuen jabetzak eta erabilerak gora eginez jarraitu dute. Eguneroko joan-etorriak auto pribatua %24 areagotu dira 2003-2007 aldian; mugimendu guztien %35 izatetik, %38,6 izatera pasa dira. Urtez urte, automobil-parkea haziz joan da era nahiko erregularrean; hala ere, 2008an hazkunde aurreko urteetako batez bestekoa baino nabarmen apalagoa izan da.
- Bide-azpiegiturak etengabe hobetu dira. 2000-2008 aldian, ahalmen handiko bideak %18,9 areagotu dira. 2008an, bide horiek sare osoaren %14,0 dira, eta 2000. urtean, berriz, %11,4 ziren.
- Gauzatu eta planifikatu diren inbertsio garrantzitsuek egiaztatzen dutenez, ahalmen handiko zerbitzu-azpiegiturak sustatu dira, hala nola Europako Barne Garraio Sarearen baitako Abiadura Handiko Trena, eta metro- eta tranbia-lineak handitzea.
- Hiriguneetan, garraio kolektiboko zerbitzuen eskariak gora egin du etengabe (%35, 2000-2008 aldian). 2008an, hala ere, eskaria ez da aldatu, 2007ko eskariarekiko.
- MetroBilbao zerbitzuan, hiriarteko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%59,4, 2000-2008 aldian).
- EAetik ateratzen edo EAera datozen pertsonen aire-zirkulazioak gora egin du (%55,6, 2000-2008 aldian). 2008an, ordea, erabiltzaile-kopurua jaitsi egin da EAeko hiru aireportuetan.
- Salgaien itsas zirkulazioa areagotu da (%32,6, 2000-2008 aldian). Ekonomia geldotzearekin bat, 2008an zirkulazioa jaitsi egin da, batez ere urtearen amaieran.
- Salgaien garraioan, zentro logistiko intermodalek gero eta garrantzi handiagoa hartu dute.
- Salgaien garraio bideak pixka bat berroratu dira: azken urteetan, errepedeko garraioak behera egin du, itsasokoaren eta trenaren mesedetan. 2008an, jarduera ekonomikoa jaitsi egin da oro har; hala ere, itsas garraioan txikiagoa izan da jaitsiera eta, salbuespen bakar gisa, salgaien aire-garraioak gora egin du.

Joera nagusiak iraunkortasunaren inguruan

- Kanpo-kostuei dagokienez, azken urteetan CO₂ emisioak eta zarata areagotu dira, eta auto-pilaketak eta istripuak jaitsi.
- Sektorearen energia-konsumoa etengabe hazi da. 2008an, ordea, hazkunde hori eten da; guztizko energia-konsumoa murriztu egin da, batik bat sektorearen baitako jarduera apaldu delako.
- Erregai fosilen mendekoak izango ez diren energia-eredu eraginkorragoekiko interesa piztu da. Ilde horretan, nabarmentzekoa da garraio-sektorean gero eta gehiago erabiltzen direla bioerregaiak; joera hori oso agerikoa izan da 2008an, erregai horien erabilera bikoiztu egin baita.
- Ingurumenaren gaineko kontzientziak gero eta handiagoa da.
- Eragile guztien inplikazioa lortu da, garraio-sistema iraunkor bat garatze aldera.
- Ingurumena, bizi-kalitatea eta komunikazio-sare egoki bat izatea aintzat hartzen dituen enpresa- eta gizarte-jarduna aurrera egiten ari da.
- Gizartean onartua dago garraio-politikaren alderdi garrantzitsua izan behar dela gure herri eta hirien kalitatea zein bizindar sozial eta ekonomikoa babestea.
- Lurraldea gero eta itxura artifizialagoa hartzen ari da, batez ere lurzorua erabileren gaineko presioen-gatik; izan ere, gero eta handiagoa da garraio-azpiegituren eta egoitza- zein industria-lurzorua eskaria.

Joera nagusiak sektorerako aplikatutako I+G jardunean

- Ikerketa eta teknologiarik esker, puntako teknologia duen sektorea bilakatu da garraioa.
- Ekoeraginkortasuna hobetu egin da, garapen teknologikoari esker eta sektorerako aplikatutako energia berriztagarrien garapenak nahiz gaur egungoek baino CO₂ eta partikula gutxiago isurtzen dituzten ibilgailuen fabrikazioak emandako bultzadari esker.
- Garraioen Sistema Adimendunen bidez sistema kudeatzeko eta eskaria kudeatzeko lanei duten garrantzia aitortzen ari zaie.



**4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012
GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2008KO
JARDUERAK**



4. OBJETIVOS PLAGARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2008KO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan ezarritako helburuak eta estrategiak **Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean** daude jasota, horrek Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten baitu. Plan hori hamar urteko eperako egin da, eta Europar Batasunaren Liburu Zurian oinarritu da, zeinak garraio-politikari buruzko irizpide bateratuak finkatu baititu Europar Batasunaren esparruan.

Atal honetan, Gidaplanean jasotako helburu eta estrategia nagusiak aztertuko ditugu, eta baita Eusko Jaurlaritzak horiek lortze aldera 2008ko ekitaldian aurrera eramandako jarduerak ere. Lehenik eta behin, Europar Batasunak alor horretan ezarritako irizpideen laburpen bat egingo dugu; jarraian, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplaneako bost helburuetako bakoitzean zehaztutako estrategiez gain, azken ekitaldian gauzaturako ekintza zehatzak azalduko ditugu.

4.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK

Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuriak helburu nagusia du hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkundearen arteko lotura hausteko estrategia bideragarriak taxutzea. Ildo horretan, 60 neurri zehatzez osatutako jarduera-programa bat jaso du liburuak. Neurri horiek arian-arian aplikatu beharko dira 2010 arte, helburu orokor hauek betetze aldera:

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

Europako Batzordeak aipatu helburuak lortzeko egin dituen 60 proposamenak irizpide hauetan oinarriturik daude:

■ **Trenbide-garraioa suspertzea.**

Trenbide-garraioa sektore estrategikoa da salgaien garraiobideak berrorekatzeko. Lehentasuna merkatuak irekitzea da, salgaien nazioarteko garraiorako ez ezik, baita kabotajerako estatuetako merkatuetan eta bidaiarien nazioarteko garraiorako ere.

■ **Errepide-garraioaren kalitatea hobetzea.**



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

■ **Itsasoko eta ibaietako garraioa sustatzea.**

Distantzia laburreko itsas garraioa eta ibaiko garraioa irtenbide onak izan daitezke bidezpiegitura batzuetan ohikoak diren auto-metaketei aurre egiteko, batik bat trenbidezpiegiturarik ez badago. Distantzia laburreko itsas garraioa sustatu ahal izateko, beharrezkoa da portuen eta trenbide- eta ibai-sarearen arteko konexioak hobetzea, eta baita portuko zerbitzuak berak ere. Ibaiko garraioari dagokionez, ibaien arteko lotuneak sortu eta ontziz aldatu ahal izateko ekipamenduak ezarri behar dira, ontziek urte osoan zehar etenik gabe nabigatu ahal izan dezaten.

■ **Aire-garraioaren hazkundera ingurumenarekiko errespetuarekin uztartzea.**

Europar Batasunean, trafikoa kudeatzeko sistemak zatikatuegiak daude. Horren ondorioz, hegaldiak atzeratu egiten dira, erregai ugari alferrik galtzen da eta europar konpainiek zailagoa dute lehiakorrak izatea. Hori dela-eta, beharrezkoa da aire-garraiorako europar araudi bat sortzeko proposamen zehatzak egitea.

■ **Intermodalitatea gauzatzea.**

Intermodalitatea funtsezkoa da errepideko garraioaz bestelako alternatiba lehiakorrak garatzeko. Hala ere, gaurdaino ez da jarduera esanguratsu zehatzik gauzatu, ezpada zenbait portu handitan trenbidearekin edo ubideekin lotura egokiak paratzea.

■ **Europako Barne Garraio Sarea eratzea.**

Funtsezkoa da Europar Batasunak dagoeneko zehaztu diren Europa barneko proiektuak gauza ditzan, ardatz handien saturazioari eta horrek ingurumenari eragiten dion kalteari irtenbidea emateko.

■ **Bide-segurtasuna indartzea.**

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

■ **Garraioan tarifak modu eraginkorrean ezartzeko politika bat adostea.**

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



■ **Erabiltzaileen eskubideak eta betebeharrak aitortzea.**

Europako herritarrek kalitatezko garraio-zerbitzuak izateko duten eskubidea gauzatu behar da, zerbitzu integratuak arrazoizko prezioetan eskainiz.

■ **Kalitatezko hiri-garraioak eratzea.**

Garraio publikoa eta dauden azpiegiturak era egokiagoan erabiltzea lortu nahi da.

■ **Teknologia erabiltzea garraio garbi eta eraginkorrek sortzeko.**

Azken urteotan, Europar Batasunak baliabide asko jarri ditu ikerketa eta garapen teknologikoa sustatzeko hainbat esparrutan, hala nola intermodalitatea, ibilgailu garbiak eta garraiorako aplikazio telematikoak. Hala ere, neurri zehatzak hartu behar dira errepideko 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 kudeatzeko.

■ **Epe ertain eta luzerako ingurumen-helburuak xedatzea, garraio-sistema iraunkor bat ezartzeko.**

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

4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren Gidaplana onartu zen. Plan horretan, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta horiek lortzeko estrategia orokorrak ezarri ziren. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistemaren kudeaketa integrala egitea, eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraiki garatzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar, gure kasuan, trenbide-sistemaren aldeko politikei lehenetasuna ematea, eta trenbide-sistema bera zein itsas garraioa berritzea.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, eta bakoitza behar bezala mugaturik dago; estrategiek, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko balio lezakete.



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

Helburu hau orokorra da, Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zurian jasoa, eta garraioaren hazkunde-joeraren eta barne-produktu gordinaren hazkundearen arteko balizko lotura desegitean datza. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGarena baino txikiagoa izan behar du.

Estrategiak:

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ohartarazi nahi da mugikortasunaren gaineko kontrola galdu dela joan-etorrietarako garraio-eskaria handitu delako eta, aitzitik, garraio publikoaren eskaintza ahula delako, harremanak unibertsal bihurtzen ari diren testuinguru batean. Era berean, iraunkortasunak ingurumenari begira duen garrantzia nabarmenduko da.
- 2) Garraioaren enpresa-sektorea egokitzea merkataritza-salerosketen eta hartu-eman sozialen globalizaziora. Erantzuteko 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, premiazkoak ez diren joan-etorriak saihestuz eta intermodalitatea eta logistika sustatuz.

2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

Funtsezko helburua da honakoa, lortuz gero oinarritzko mugikortasun-premiak, bai pertsoneri bai salgaiei begira, aseko bailirateke, etorkizuneko belaunaldiek beren premiak asetzeko ahalmena arriskuan jarri gabe. Horretarako, ahaleginak egin behar dira gizarteko talde guztientzat garraioa irisgarria izan dadin, arrazoizko prezioan eta modu eraginkorrean, istripuak ahalik eta gehien gutxituz eta garraiobide ugari eskainiz, erabiltzaileek hautatzeko modua izan dezaten.

Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu beharrean. Gaur egun garraioa antolatzeko dugun modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusitako eta eskainitako" ordez, "aurrea hartu eta kudeatu" egin beharko da.



- 2) Egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak lurraldean hobeto banatu eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorragoan kudeatu ahal izango da.

3. helburua. Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea

Garraio-moduen arteko oreka handiagoa lortu behar da, horretarako trenbide-garraioa eta itsas garraioa bultzatuz, horien kalitatea hobetuta eta azpiegituretan inbertsioak eginda. Garraio-modu horiek bultzatzeaz gain, errepideko 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 errepideko garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak txertatzea, harririk eta ekimen eta alternatiba horiek komertzialki bideragarriak izatea lortu arte. Intermodalitatea ahalbidetzeko beharrezkoa da, halaber, sistemak egoki uztartzea kontainerrei, karga-unitateei eta garraio-kudeatzailearen ofizioari 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. Hala, zerbitzuak bikoiztea saihestuko da eta, horren ondorioz, dirua aurreztuko da eta ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.
- 3) Ingurumenen kalte gutxien sorrarazten duten garraio-moduak sustatzea, bereziki itsas garraioa eta trenbide-garraioa. Trenbide- eta itsas azpiegiturek bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

4. helburua. Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

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

Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi plataforma logistikoa indartzea, garraioa kudeatu, koordinatu eta antolatzeko.



- 2) Garraio-sistema osoki zaindu eta kudeatzeko ahalmena izango duten zentro logistikoak sortzea.

5. helburua. **Garraio iraunkorraren bidetik**

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema sortzea da helburu honen xedea; horrela, bermatu nahi dira 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. Bestela esanda, garraioak alderdi sozial, ekonomiko nahiz ingurumenekoak barne hartu behar ditu, gizartea oro har garraioaren erabilera pertsonalari buruz kontzientziatuz, herritar bakoitza zuzenean engaia dadin sistema iraunkor baten alde.

Estrategiak:

- 1) Gizartea, oro har, eta bereziki erakundeak eta enpresak, garraio iraunkorra garatzeko premiaren inguruan kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetu eta sustatzea. Bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoa hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordean garraio publikoa erabiltzea sustatzeko.
- 3) Ibilgailu pribatuaren erabilera arrazionalagoa sustatzea. Ibilgailu pribatu berean etaaldi berean pertsona bat baino gehiago ibil dadin sustatzeko neurriak hartzea, autoa pertsona bakar batek erabili ez dezan; hala, joan-etorrien kopurua gutxituko da eta baliabideen erabilera optimizatuko.
- 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 berria bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, hala ekonomikoki nola kalitateari eta eraginkortasunari begira.

4.3. GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA

Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, Euskadin garraioa antolatzearen ardura duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduerak guztiak koherenteak izan daitezen, gaur hartutako erabakiek etorkizuneko belaunaldiei eragotz ez diezaien beren premia eta ardurei aurre egitea, betiere jokalekua dugun Europar Batasunaren esparruan.



Ilido horretan, garraioak, jarduera ekonomiko gisa, iraunkortasunaren kultura batean eta ingurumen-irizpideak aintzat hartuta garatu behar du, hain oinarritzkoa den jarduera bat hemen proposatzen ari garen garapen iraunkorraren eredian txerta dadin.

Euskadin, garraio-sistema iraunkor batek baldintza hauek bete beharko lituzke:

- Garraioak BPGak baino gutxiago hazi beharko luke, gehiegizko mugikortasunak ezin onartuzko kostu ekonomiko, sozial eta ingurumenekoak sortzen baititu.
- Bai pertsonen bai jardueren mugikortasun-eskariari erantzun behar dio, enpresen lehiakortasuna, hiri eta herrietako bizi-kalitatea, osasun publikoa, gizarte-ongizatea, ekoeraginkortasuna eta ingurumenarekiko errespetua bermatze aldera.
- Gizarteko maila eta talde guztientzat irisgarria izan behar du; horretarako, eraginkortasunez eta efizientziaz funtzionatu behar du, istripuak gutxitu behar dira eta garraio-modua aukeratzeko askatasuna eman behar da.
- Emisioak gutxitu eta hondakin gutxiago sortu behar ditu.
- Erregai garbien erabilera sustatu behar da, baliabide berriztaezinen kontsumoa mugatzeko.
- Iraunkortasunean oinarritutako garraio publikoa bermatzen duen lurralde- eta hiri-antolaketa bat taxutu behar da, lurzoruaren erabilerak, kanpo-kostuak eta ingurumenaren gaineko eraginak mugatuz.

4.4. 2008KO JARDUERAK

Garraioaren plangintza eta garapenari dagokienez, Garraio Iraunkorraren Gidaplanean jasotako ekintzak abian jarri ditugu edo horiekin jarraitu dugu, plana gauzatzeko egutegiaren arabera.

Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA) bere ohiko jardunean jarraitu du. Bi osoko bilkura egin ditu, uztailaren 9an eta abenduaren 19an, eta sailek, ponentziek eta lantaldeek egindako lanak azaldu dira horietan; besteak beste, lan garrantzitsua egin da sail edo txosten-batzorde batzuen irizpideak koordinatzen eta bateratzen.

Salgaien Garraio Sailean eta Bidaiarien Garraio Sailean, tren-operadoreak sartu dira intermodalitatea lantzeko. Arlo horretan, nabarmentzekoa da azken sail horrek egin duen lana, zehazki bi alorretan: batetik, familia ugarietzako tarifa bereziak prestatzen, eta, bestetik, Euskadin garraio-txartel eta -tituluen erabilera anitzari buruzko aurre-azterlana prestatzen, hiru lurraldeetako garraioetan txartel bakarra erabili ahal izan dadin.

Goi Ikuskaritza Sailean, ikuskatze-puntuak adostu dira hiru lurraldeetarako, EAEn ikuskapen-kanpainak eta Estatuan trafiko, garraio eta abarrei buruzko kanpainak nola koordinatu aztertu da, eta ikuskapen-lana errazteko hobekuntza teknikoak proposatu dira. Araudi Sailean, unean-unean



eskatzen diren gaien inguruko txostenak egin dira. Bestalde, aipatzekoa da EAEn salgaiak ikuskatzeko puntuei eta estazioen eredu-proiektuei buruz egin den azterlana.

Txosten-batzordeei dagokienez, Informazio Plataforma Batzordeak jardun du lineei, ordutegiari eta abarrei buruzko datuak eskaintzeko eta sartzeko tresna hobetzen, eta baita erakundeetara laguntza eskatzen ere, datu horiek eguneratzeko.

Gainerako txosten-batzordeei dagokienez, emaitzak 2009an zehar ikusiko dira. Izan ere, garraioaren iraunkortasunari egindako ekarpenaren ebaluazioan, lantaldeak enpresa esleipendunarekin batera landuko du Gida Metodologikoa, urte horretan burutuko dena; Gazteriako eta Garraio eta Kanpo Kostuak Barneratzeko batzordeek, berriz, 2008an zehar gai horien inguruan egindako bileretan ateratako ondorioen txostenak landuko dituzte.

EGAREN eginkizuna da txostenak aurkeztea; eginkizun horri erantzunez, 2008an txosten hauek aurkeztu dira:

- A-3713 eta A-3717 lineetako trafikoak bereiztea eta ondoren Arabako Foru Aldundiari transferitzea, Autobuses La Unión S.A.ren A-3700 emakida bateratuaren titularrak egina, Bizkaiko Foru Aldundiaren eskariz.
- Ezkerraldearen eta UPV/EHUREN artean eta Uribe Kostarako bidaiarien garraiorako erabilera orokorreko zerbitzu erregular iraunkorrek ezartzeko aurreproiektua, Bizkaiko Foru Aldundiaren eskariz.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana.

Bestalde, Euskadiko Garraioaren Behatokiak programazioa landu du web-orriaz, garraioaren panoramikari buruzko txostena egin du eta aurrera begirako azterketak egin ditu (bidaiarien errepidetako garraioaren kostuaren simulagailua). Bidaiari-garraioaren eta alor horretako jarduketagako inguruko hausnarketa estrategikoari buruzko azterketa burutu da, eta baita EAeko aireportu-sistemaren ereduari eta aireportuen kudeaketa-planari buruzkoa ere.

Azkenik, Euskadiko aireportuak sustatu dira, Bilbo, Gasteiz eta Hondarribiko aireportuei laguntzak eskainiz, horiek kudeatzen dituzten sozietateen bitartez.

Plangintzari dagokionez, 2008an hainbat ekimen gauzatu dira; esaterako:

- Trenbide-sektoreari eta kable bidezko trenbideari buruzko legeen aurreproiektuen zirriborroetan aldaketak egin dira.
- Heliportuen araudiari buruzko zirriborroa lantzean egindako lana aztertu da.
- EAeko garraio-sektorea bultzatzeko programaren inguruan, diru-laguntzak emateko zenbait agindu eman dira:
 - Jarduera uzteko laguntzak – 2008ko ekainaren 4ko Agindua.



- Enpresa-kontzentrazioarako laguntzak – 2008ko ekainaren 4ko Agindua.
 - Elkartegintza sustatzeko laguntzak – 2008ko uztailaren 9ko Agindua.
 - Teknologia berriak ezartzeko laguntzak – 2008ko uztailaren 9ko Agindua.
 - Kalitate-sistemak eta ingurumena babestekoak ezartzeko laguntzak – 2008ko uztailaren 9ko Agindua.
 - Kokalekua zehazteko eta kontroleko elementuak ezartzeko laguntzak (taxia) – 2008ko uztailaren 9ko Agindua.
 - Ibilgailuak egokitzeko laguntzak, energia alternatiboak erabiltzeko (taxia) – 2008ko uztailaren 9ko Agindua.
 - Irogailuak edo antzekoak jartzeko laguntzak – 2008ko uztailaren 29ko Agindua.
 - Bidegorriak egiteko laguntzak – 2008ko uztailaren 29ko Agindua.
 - Salgaien garraio konbinatua sustatzeko laguntzak – 2008ko irailaren 30eko Agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak eman dira:
- Bidaiarien hiri barruko zein hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokor zein bereziko erregularrak (2008ko otsailaren 28ko Agindua) nahiz lineaz kanpokoak (2008ko otsailaren 4ko Agindua).
 - Bidaiarien hiri barruko zein hiriarteko garraio-tarifen berrikuspena, zehazki erabilera orokorreko garraio erregulararena (2008ko uztailaren 22ko Agindua).
 - Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2008ko abenduaren 16ko Agindua).
 - Hiriarteko garraio publikoko tarifen berrikuspena turismo-ibilgailuetan (2008ko uztailaren 9ko Agindua).
 - Kable bidezko garraiorako tarifak (2008ko otsailaren 8ko Agindua Solokoetxe eta Begoñarako, 2008ko urtarrilaren 15eko Agindua La Salverako, eta 2008ko abenduaren 18ko Agindua Arangoitiko igogailuetarako).

**1. helburua – Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea****Garraio-sektorea modernizatzeko programa**

- Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako ekintzekin jarraitzeaz gain, jarduera uzteari, enpresen kontzentrazioari nahiz elkartegintza sustatzeari buruzko programak landu dira.
- Salgaien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, besteak beste kokapen- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak eta takografo digitala ezarriz eta salgaien garraio konbinatua sustatzeko laguntzak emanez.
- Bestalde, salgaien garraioa hobetzeko berariazko jarduerak egin dira, hala nola bobinak garraiatzeko gomendioen gidaliburua egitea, garraiolariantzat larrialdi-egoeretan erabiltzeko hitzen glosario bat argitaratzea, salgai arriskutsuen garraio-fluxua kontrolatze aldera kamerak ezartzeko proiektuaren lehenengo fasea bukatzea eta proiektu horren bigarren faserako berariazko oinarriak prestatzea.
- Bidaiarien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, besteak beste GPS kokapen-sistemak eta segurtasun-elementuak nahiz kalitate- eta ingurumen-sistemak ezarriz.
- Turismo-ibilgailuetako (taxia) bidaiarien garraio publikoan, modernizazio-programak taxutu dira kokalekua zehazteko eta kontroloko sistemak ezartzeko, eta energia alternatiboak erabiltze aldera ibilgailuak egokitzeko laguntzak emateari ekin zaio.
- Itsas garraioaren sektorean, Bilboko Portuaren lehiakortasuna sustatzeko Ordezkaritzaren Batzorde Zuzentzaileko kide gisa, lanean eta bileretan parte hartzen jarraitu da, Bilboko portuan garraio-sistema lehiakor, eraginkor, seguru eta kalitatezkoa ezartze aldera.
- Kable bidezko garraioaren egokitzapena sustatu da, Arangoitiko igogailuaren instalazioak berritu eta hobetzeko hitzarmenean jasotako jarduerak bultzatuz. Era berean, Begoña eta Solokoetxeko igogailuen egoera estrukturala aztertu da.

Prestakuntza sustatu eta indartzea

- Aurten ere, Logistikako Euskal Erakundeari diru-laguntzak eman zaizkio, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatu eta profesionalizatzeko.
- Itsas sektorean profesionalak eta graduondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez, masterrean ezarritako ikastaro-programa burutu da, horretarako 70 irakasle inguru gonbidatuz. Jarduera horiekin guztiekin, edukiak garatzeaz eta aurreko urteetan egindako ikastaroei jarraipena emateaz gain, mintegi berriak ere eskaini dira, besteak beste hauek:
 - Itsasgizonak atzerriko portuetan abandonaturik uzteari buruzko jardunaldia.
 - Itsas Zuzenbidearen analisi tekniko praktikoa.
- Unibertsitateko graduatuak prestatzeko 6 beka eman dira:
 - TB-1 BEKA: Euskadiko Garraio Agintaritza.
 - TB-2 BEKA: Euskadiko Garraioaren Behatokia (EUSGABE).
 - TB-3 BEKA: Euskadiko garraioaren sektoreko logistikaren garapena eta ikerketa.
 - TB-4 BEKA: Salgaien garraioaren segurtasuna eta eragingarritasuna hobetzea.
 - TB-5 BEKA: Garraio Iraunkorraren Gidaplaneako adierazleak eguneratu, garatu eta haien jarraipena egitea.
 - TB-6 BEKA: Garraioan komodalitate iraunkorra ezarri eta sustatzea.
- Garraioaren inguruko hainbat jardunaldi tekniko, solasaldi eta hitzaldi antolatu dira gai hauei buruz, besteak beste: salgai arriskutsuen garraioari buruzko behatokia, garraioaren inguruko jardunaldi teknikoak garraio-kontratuari buruz, aragintza-jarduera berriak, mugikortasuna eta itsas autobideei buruzko jardunaldiak.
- Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako bi deialdi egin dira, bata titulua lortzeko eta bestea hura berritzeko, eta beste deialdi bat egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; horietarako eskariak eta titulu-emateak izapidetu dira.
- Itsas salbamenduko ontzien patroientzat lau ikastaro eskaini dira Getariako Salbamendu Eskolan.



2. helburua – Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

Errepide Plana

- Bide-azpiegituren antolaketa eta sustapenaren alorrean, Zuzendaritzaren eginkizun nagusietako bat da Euskadiko Errepide Plan Orokorra, 1999ko ekainaren 8ko Dekretuaren bidez onartua, lantzea eta haren jarraipena egitea, eta araudi teknikoa eguneratzea Plana Arautzeko Legean xedatutakoaren arabera; Legearen 2. aldaketa, Planaren jomuga den Sarearen katalogoan eragiten duena, Eusko Legebiltzarrak onartu zuen, urriaren 4ko 5/2002 Legean. 2003ko ekitaldian, Errepide Plan Orokorren (2005-2016) Berrikuspena idazteari ekin zitzaion, eta **2008.** urtean jendaurrean aurkeztu da.
- Martxan daude errepide-plan eta proiektuen araudi teknikoa berrikusteko azterlanak, eta bukatu dira ingurumen-araudiaren inguruko lanak; lau aleetatik azkena, neurri zuzentzaileen aplikazioari buruzkoa, argitaratu da jada.
- Martxan jarraitzen du errepide-zorurako zepa erabiltzeko saiakuntza-planak, eta bi urtez behaketa-lana egingo da; saiakuntzak 2006ko amaieran hasi ziren, eta jada ondorio garrantzitsuak atera dira.

Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)

- **Logistika eta Garraio Klusterrak** bere gain hartu du Euskadin Garraio Sistema Adimendunak bultzatu, sustatu eta garatzeko eginkizuna.
- Bestalde, Garraio Sistema Adimendunak sustatu dira, ERTICO europar sozietatean parte hartuz.



3. helburua – Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea

Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana izapidetzen jarraitu da, sektorerako funtsezko tresna baita. Horretarako, ingurumen-eraginaren azterketarako, lana esleitzeko eta hura gauzatzeko agiriak prestatu dira, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Sailaren ingurumen-eraginaren ebaluazio-txostena lortze aldera.

Trena indartzea

EuskoTren XXI plana

- Bilbo-Donostia linean, “Durango Operazioa” delakoari dagozkion jarduketak dira aipagarrienak, alegia, Zornotza eta Lebario artean burdinbidea bitan banatzea eta lurreta-Traña tartearen lurperatzea. 2008an, Durangon aurrera egin da I tartearen (lurreta-Durango) eta II tartearen (Durango-Traña) lurperatzeko obra zibilean. Horrez gain, tarte horietan seinaleztapen- eta komunikazio-azpiegitura berriak ezartzen jarraitu da, eta baita Durangon lurpeko geltoki berria eraikitzen ere.
- Bestalde, gure sarean beste jarduketa batzuen barruan sartzen diren proiektuetan lan egin da. Horien artean, nabarmentzekoa Aia-Orio saihezbidea egiteko lanak. Gainera, 2008an lanak hasi dira Donostia-Hendaia linea bitan banatzeko Erreterria eta Portomoko artean; Fanderia-Oiartzun tartearen, Bilbo-Donostia linean San Lorentzo-Unibertsitatea tartearen bitan banatzeko eta Lasarte-Hendaia linea bitan banatzeko; eta Loiola-Herrera tartearen.
- Era berean, Eibarren Ardantzako geltoki berria eraikitzeko lanei ekin zaie, eta abian jarri da Bilbo-Donostia lineako Añorga-Errekalde tartearen bitan banatzeko lana eskaintzeko prozesua.

Tranbia-programa

- 2008ko abenduaren 23an, Gasteizko tranbia martxan jarri da Lakua eta Erdialdeko adarretan, eta Abetxukuko adarrean plataforma, bidea, energia-instalazioak, seinaleztapenak eta komunikazioak ezartzeko lanek aurrera jarraitu dute.
- Aurrera jarraitu dute, halaber, tranbia-sistema Bizkaia eta Gipuzkoako lurralde historikoetara hedatzeko proiektuek: Debarroko tranbia, Bilboko tranbia luzatzea (Basurtu-Errekalde tartearen) eta Leioako tranbia.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek, Estatuko Administrazio Orokorrek eta Trenbide Azpiegituretako Administrazioak lankidetzaren hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeko. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen, Bergararik Irunerako gipuzkoar adarri dagokionez (Donostiara sartzen den tartearen barne), “Euskal Y” sarearen plataformako eraikuntza-proiektuak idaztea, aipatu lanen eskumeneko zuzendaritza gidatzea, horiek kontratatu eta gauzatzeko, eta aipatu adarreko desjabetze-espedituentzako kudeaketa administratiboan laguntzea.
- Alde horretatik, Euskal Trenbide Sareak (ETS), maiatzaren 21eko 6/2004 Legeak esleitzen dizkion eginkizunak betez, bere gain hartu ditu eraikuntza-proiektuek, desjabetzeen kudeaketak eta lanen eskumeneko zuzendaritzak eragindako gastuak eta Gipuzkoako adarra eraikitzeak sortutako bestelako guztiak.
- 2008an zehar, Gipuzkoako Ordizia-Itsasondo tartearen Euskal Trenbide Sare Berriaren plataforma eraikitzeari ekin zaio.
- Era berean, Beasain Ekialdea, Beasain Mendebaldea, Legorreta eta Tolosako tartearen lanak eskaintzeko izapideak abian jarri dira.
- Batzordeak eta lantaldeak eratu dira Euskal Y sarearen bere osotasunean koordinatzeko.
- 2008ko abenduaren 30ean, EUDEL Euskadiko Udalen Elkartearekin lankidetzaren hitzarmen bat sinatu da Euskal Trenbide Sare Berriaren –Euskal Y sarearen– proiektuaren zabalkundearen, izapidetzearen eta gauzatzeko finantzatzeko.

Trenbide-pasaguneak kentzea

- Lemoan trenbide-pasagunea kentzeko lanak bukatu dira, eta Usansolo-Lemoa tartearen trenbide-pasaguneak kentzeko eraikuntza-proiektuak onartu dira: Lemoako udalerrria (Kareaga eta Zubietako trenbide-pasaguneak) eta Bediako udalerrria (Mendizurko trenbide-pasagunea).
- Eibarko Udalarekin lankidetzaren hitzarmen bat sinatu da Txarakoan trenbide-pasagunea kentzeko, eta Zamudion Ugaldeguren I industrialderako sarbideetan trenbide-pasagunea kentzeko lanaren eskaintza egin da.

**3. helburua – Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea****Bilboko Hiri Trenbidea**

- 2008an zehar, aurrera jarraitu dute Bilboko Hiri Trenbidearen II. lineako Portugalete-Santurtzi tarteko lanek, besteak beste Peñota eta Santurtziko geltoki berrien eta tarte horretarako instalazioen eraikuntzarekin; bestalde, abian jarri da Santurtzi-Kabiezes tartean egin beharreko lanak eskaintzeko prozesua. Azkenik, Aritz-Basauri tarteko lanak egiten ari dira.
- Abian jarri dira Getxon Maidaganeko trenbide-pasagunea kentzeko eta Ibarbengoako geltoki berria eraikitzeko lanak, eta baita Galdakaorako sarbideari buruzko informazio-azterketa (trazatu-proiektuarena) gauzatzeko lanak ere.

Beste batzuk

- EAEko zenbait udalerritan, hiri-eremu gorabeheratsuetan igogailuak edo antzekoak jartzeko laguntzak izapidetu dira (2008ko uztailaren 29ko Agindua).

Aire-garraioa

- Euskadiko aireportuak sustatu dira, laguntzak emanez eta aireportuak kudeatzen dituzten sozietateetan partaidetza izanez.

Bizikleta bidezko garraioa

- 2008an zehar, EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana idazten jarraitu da, interesa duten beste administrazio eta eragile batzuekin elkarlanean. Horretarako, bi lan-mahai eratu dira: erakundeena eta elkarrizketa-koa. Horri dagokionez, behin diagnostikoa idatzi eta adostu ondoren, aurrerapen-faseari ekingo zaio.
- Bidegorri gehiago jartzeko laguntzak izapidetu dira (2008ko uztailaren 29ko Agindua).

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Bestalde, sektore logistikoa indartzeko lan egin da, garraio- eta logistika-zentroen bidez (Aparkabisa, Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...).
- Garraio konbinatua sustatu da, besteak beste hori finantzatzeko laguntzak emanez (2008ko irailaren 30eko Agindua).

**Inbertsioak portu-azpiegituretan eta dagoen azpiegitura mantentzea, EAEn eskumeneko portuetan**

- Portu-azpiegituren alorrean, 2008ko ekitaldia erabat baldintzatu dute aurreko neguan itsasotik heldutako denborale bortitzek, zehazki 2007ko abenduaren 10an eta 2008ko martxoaren 11n. Kalteak handiak izan dira Bermeo eta Orioko portuetan eta Ondarroako portuko zenbait ekipamendutan. Premiazko konponketak ahalik eta lasterren egin dira, udaberritik aurrera, itsas klimak aukera eman duenean.
- Egun horietako uhinaldiek aise gainditu dituzte gure kostaldearen parean dauden buia ozeanografikoen erregistro historikoak. Ondorioz, Kantauri itsaso osoko babes-lanak egiteko kalkulu-hipotesiak (arriku-erregimena edo extremala) berraztertu behar izan dira; bereziki, guri dagokigunez, Mutrikuko dikearen lanean. Hori dela-eta, aurrez ezarritakoa baino mantsoago egin dira lanak, behin uhinen indarraz energia sortzeko zentralaren zatia amaituta.
- Beste hainbat obra egin dira, hala nola Orioko porturako sarbidea N-634 errepidearekin batzeko lotune berria, Orioko bigarren dikea indartzea, Zumaiako zutoin-oholeko kaiaren zorua sendotzea, Ondarroako portuan kaiak konpontzea, azpiberritzea eta beste hobekuntza batzuk egitea, Ondarroan bertan Erreka tailerra osoki berriztatzea eta Artibairen eskuinaldean beste kai bat jartzea, Lekeition ontzi profesionaletarako pantalan berria jartzea eta gure portuak dragatzeko zenbait lan.
- Zenbait proiektu estrategiko taxutu dira, eta, horri esker, Eusko Jaurlaritzaren eskumenekoak diren portuek eskaintzen dituzten zerbitzuak hobetzeko behar den inbertsio-erritmoari eutsi ahal izango zaio. Duten garrantziagatik, proiektu hauek nabarmenduko ditugu: Bermeoko portuko lonja handitzea, arrantza-zerbitzuetarako eraikina Orioko zutoin-oholeko kaian, Bermeoko 1 HEAn kaiak eraberritzea eta Plentzian San Balentin dikea sendotzea.
- 2008ko ekitaldian Euskal Autonomia Erkidegoan egindako lehorreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, mantendu egin da Ondarroa, Lekeitio, Ea eta Elantxobeko portuak garbitzeko dagoen zerbitzua, eta, horretarako, kontratuan jasotako .luzapenak izapidetu dira. Garbiketa-zerbitzu hori emateko kontratuetako bat amaitu delarik, kontratazio-espeditante bat izapidetu eta gauzatu da zerbitzu hori Mundaka, Bermeo, Armintza eta Plentzia eskaintzeko. Espeditante horretan aintzat hartu dira EAeko portuetan gero eta jende gehiago dabilelako sortu diren beharrian berriak.
- Gipuzkoako portuak garbitzeko kontratua mantendu da; izan ere, aurrez 18 hilabetez luzatua izan zen, eta horrenbestez 2008ko ekitaldi osoan indarrean egon da.
- Portuen zaintza-zerbitzuari dagokionez, 2008ko ekitaldian Donostiako portua zaintzeko kontratua mantendu zen; kontratua aurreko urteko ekitaldian egin zen aurrekoaren baldintza bereberekin, eta, 24 hilabeterako zenez, 2008ko ekitaldi osoan indarrean egon da.
- Bizkaiko portuen zaintza-zerbitzuari dagokionez, kontratazio-espeditante berri bat izapidetu da, eta apirilean gauzatu zen, 22 hilabeterako. Aurreko ekitaldian eskaintako zerbitzuei erreparaturaz, ekitaldi honetan zerbitzuak areagotu dira; horrenbestez, Bermeok zaintzaile bat gehiago izango du urteko egun guztietan, udaldia 3 hilabetera luzatuko da, eta aldi horretan zaintza-zerbitzua eskainiko da Lekeitioko portuan, eta, azkenik, indartu egingo da Ondarroakoan jada eskaintzen zena.

**4. helburua – Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea****Ardatz Atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa**

- Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa bultzatzeko lanari jarraipena eman zaio, "Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa" (AEPL) Ekonomia Intereseko Europar Elkartearen bidez. Elkarre horrek antolatu du Atlantic Logistic Forum 2008, Garraioaren eta Logistikaren Foro Profesionala; azaroaren 17 eta 18an egin zen, Bilbao Exhibition Centre gunean.
- Itsasaldeko Eskualde Periferikoen Biltzarren baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu dugu, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Garraio Zuzendaritzak Arku Atlantikoko Garraio Taldea zuzentzen, bultzatzen eta koordinatzen du; aipatu taldea urtarrilean bildu da Santiagon, apirilean Bordelen eta irailean Coimbran; ekitaldiaren amaierako bilera, berriz, Bilbon egin du.
- Horrez gain, 2008an Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauetan lan egin du:
 - Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldearen posizio-dokumentua egitea, "Hiri-mugikortasunaren liburu berdea"-ren inguruan.
 - Trenbide-garraioaren bilakaera Arku Atlantikoko eskualdeetan (kalitatea, Gasteiz-Paris tren-autobidearen proiektua).
 - Europako Barne Garraio Sarearen (RTE-T) 3. lehentasuneko proiektuaren urteko txostena aurkeztea.
 - RTE-Ten berrazterketan parte-hartzea.
 - RTE-Ten berrazterketari buruzko hasierako posizio-dokumentua egitea.
 - RTE-Ten berrazterketari buruzko Liburu Berdearen aurrean posizio bateratu bat eratzte aldera Itsasaldeko Eskualde Periferikoen Biltzarrean sortutako lantaldeko kide da Garraio Zuzendaritza.
 - Itsas garraioaren eta itsas autobideen inguruko ekimenen jarraipena egitea (Bilbo-Zeebrugge itsas autobidearen aurkezpena, Frantzia-Portugal lehiaketa).
 - Itsas Politika Integratu baterako Ekintza Plana garatzea.
 - Garraio publikoaren esperientziak aurkeztea (Gales, Gaztela eta Leon).
 - Hirietan ibilgailu astunen zirkulazioa murrizteko esperientziak aurkeztea (Bordele).
 - Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldearen ekintza-plana 2009rako, eta Esparru Atlantikoaren 2007-2013 Operazio Programarako lankidetzeta-proiektuak aurkeztea.

Garraioaren kudeaketa integrala

- Logistika eta Garraio Klusterrak lanean jarraitu du hainbat esparrutako erakunde eta entitateak batzen dituen antolakunde gisa, sektorearen onerako lan-proiektuak taxutuz. Klusterrak bere gain hartu du Euskadin Garraio Sistema Adimendunak bultzatu, sustatu eta garatzeko eginkizuna. Klusterraren 2009-2012 aldirako Plan Estrategikoa egin da.



5. helburua – Garraio iraunkorraren bidetik

- EAEn bidegorriak egiteko diru-laguntzak izapidetu dira, garraio-modu iraunkorrenen erabilera eta intermodalitatea sustatzeko.
- Garraio publikoaren erabilera sustatu da, abian jarriz “Autorik gabeko eguna” eta “Hiritar topaketa mugikortasunarekin” moduko ekimenak.
- Jarraipena eman zaio salgai eta bidaiarien garraio-sektorerako kalitate-sistemak eta ingurumena babestekoak ezartzeko laguntza-programari.



5. GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK EAE-N



5. GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK EAE-N

5.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003	2007	2008	Aurreratze-maila	
				03-08	07-08
Garraioaren produktibitatea (BEG/enplegua)	55,3 milako euro langileko	63,6 milako euro langileko	65,1 milako euro langileko	%17,7	%2,4

2008an, garraioaren produktibitatea 65,1 milako eurokoa izan da langileko. Aldi berean, ekonomiak, oro har, 66 milako euroko produktibitatea izan du langileko.

Bilakaerari erreparatu, garraioaren produktibitatea %17,7 hazi da 2003. urtearekiko, eta %2,4 aurreko ekitaldiarekiko. Ekonomia orokorrean, aurrerapenak %19,3 eta %2,2koak izan dira, hurrenez hurren.

2. adierazlea	2003	2007	2008	Aurreratze-maila	
				03-08	07-08
Garraioaren eta ekonomia orokorraren hazkunde konparatua EAEn (BEG)	Garraioa: 2.148.203 milako euro Ekonomia: 44.646.354 milako euro	Garraioa: 2.850.229 milako euro Ekonomia: 59.349.634 milako euro	Garraioa: 2.968.005 milako euro Ekonomia: 62.239.571 milako euro	Garraioa: %38,2 Ekonomia: %39,4	Garraioa: %4,1 Ekonomia: %4,9

Garraio Iraunkorren 2002-2012 Gidaplanean, helburu gisa ezartzen da garraioa ekonomia osoak baino gutxiago haztea, gehiegizko mugikortasunak gehiegizko kostu ekonomiko, sozial eta ingurumenekoak eragingo litzukeelako.

Denbora-tarte zabala (2003-2008 arteko bilakaera) zein murriztagoa (2007-2008 arteko bilakaera) aintzat harturik, garraioaren BEGaren hazkundera (%38,2 eta %4,1, hurrenez hurren) ekonomiarena baino apalagoa izan da (%39,4 eta %4,9), aipatu planean ezarritakoaren ildotik.

3. adierazlea	2000	2007	2008	Aurreratze-maila	
				00-08	07-08
Ahalmen handiko bideen proportzioa	%11,4	%13,5	%14,0	+%2,6 / +93km.	+%0,5 / +15km.

Ahalik eta ahalmen handiko bide gehien edukitzearen, azken urteotan ahalegin handiak egin dira bide-azpiegiturak egokitu eta hobetzeko hiru lurralde historikoetan. Ahalmen handiko bideetan, alegia autobide eta autobietan, inbertitzea erabaki da, helburu hauek lortze aldera: auto-pilaketak arintzea, lurraldeko puntu guztietarako irisgarritasuna hobetzea errepideen estaldura eta kalitatea hobetuz, eta, aldi berean, errepide horien segurtasuna hobetzea.

Horri dagokionez, 2000-2008 aldian, ahalmen handiko bideen proportzioa, bide-sare osoarekiko, %2,6 areagotu da, eta gaur egun EAEko errepideetako kilometro guztien %14 dira jada. Aurreko urtearen aldean, proportzio hori puntu erdia hazi da.



5.2. GIZARTE-ADIERAZLEAK

4. adierazlea	2000	2007	2008	Aurreratze-maila	
				00-08	07-08
Garraio publiko kolektiboaren erabilera	225.610 milako bidaiari	249.745 milako bidaiari	248.901 milako bidaiari	%+10,3	%-0,3

2000-2008 aldian, errepideko eta trenbideko garraio-zerbitzu publiko kolektiboetako bidaiari-kopurua %10,3 hazi da, 248,9 milioi bidaiari erakartzeraino.

Datuak berez positiboak diren arren, igoera hori erabat apaldurik geratzen da EAEko biztanlerian mugikortasunak izan duen hazkundearekin alderatuz gero. Izan ere, "Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003-2007" txosteneko datuen arabera, ibilgailu motordunen zirkulazioa %17,8 areagotu da eta, beraz, garraio publikoaren mugikortasun-eskaria mugikortasun orokorra baino astiroago hazi da; horrek, era berean, garraio pribatuak gehiago erabiltzea eragiten du.

Bestalde, azken ekitaldian %0,3 murriztu da errepideko eta trenbideko garraio-zerbitzu publiko kolektiboetako bidaiari-kopurua.

5. adierazlea	2003	2007	2008	Aurreratze-maila	
				03-06	07-08
Salgaien trenbideko eta itsasoko garraioa	%19,2	%26,7	%27,3	%+2,6	%+0,6

"EAEko Garraio Eskariaren Azken Irudia 2003-2006" txosteneko datuen arabera, 2003-2006 aldian orekatu eta iraunkorragoa izan da garraio-moduen banaketa salgaien garraioari dagokionez. Horrenbestez, trenez edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa %2,6 igo da.

Hala ere, salgaien errepideko garraioak pisu handia du oraindik, zehazki guztizkoaren %78 2006an, EB-27 osoan baino askoz handiagoa. Europar Batasunean trenbideko eta itsasoko salgaien garraioak askoz munta handiagoa du, garraiatutako salgaien %53 hartzeraino.

Behatokiak berak dituen datu berriagoak (2007-2008 aldikoak) aztertutik, trenbide eta itsaso bidezko salgaien garraioa %0,6 hazi da.

6. adierazlea	2001	2007	2008	Aurreratze-maila	
				01-08	07-08
Hildakoak errepideetan*	186	102	84	%-54,8	%-17,6

"EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010" agirian helburu gisa ezarri da 2010erako bide-istripuetan hildako pertsona-kopurua %50 jaitea, 2001eko datuekin alderatuta.

2001 eta 2008 artean, EAEko errepideetan hildakoen kopurua %54,8 murriztu da, eta beraz aise bete da aipatu planean finkatutako helburua. Hala ere, ahaleginak egin behar dira errepideetan hildakoen kopurua ahalik eta txikiena izan dadin.

Azkenaldiko (2007-2008 aldian) bilakaerari erreparatuta, EAEko errepideetan hildakoen kopurua %17,6 murriztu da.

* Ertzaintzak eta udaltzaingoez EAEko erregistratutako biktima izan diren istripuak barne hartu dira (2005 arte, EAEko hiru hiriburu eta datuak soilik, udaltzaingoez jasoak; 2006an, EAEko hiriburuak, Irun, Santurtzi, Sestao eta Basauri; 2007an, hiriburuak, Irun, Beasain eta Basauri; 2008an, hiriburuak, Irun, Santurtzi eta Sestao).



5.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2006	2007	Aurreratze-maila	
				90-07	06-07
CO₂ emisioak garraio-sektorean	2.717 milako tona CO ₂ baliokide	5.686 milako tona CO ₂ baliokide	6.074 milako tona CO ₂ baliokide	%123,6	%6,8

Kyotoko Protokoloan helburu gisa ezarri da 2008-2012 aldirako BEG emisioak %8 murriztea, erreferentzia gisa 1990eko emisioak hartuz.

1990 eta 2007 artean, garraio-sektorearen CO₂ emisioak %123,6 areagotu dira. Goranzko joera horrek bere horretan jarraitzen badu, nekez lor liteke Kyotoko Protokoloan hitzartutako konpromisoa, garraioari dagokionez. Hain zuzen, 2006 eta 2007 artean soilik, garraio-sektorearen CO₂ emisioak %6,8 hazi dira.

8. adierazlea	1998	2007	2008	Aurreratze-maila	
				98-08	07-08
Garraio-sektorearen energia-kontsumoa	1.357 ktpb	2.008 ktpb	1.906 ktpb	%40,5	%-5,1

Euskal Ingurumen Estrategiaren IEP 2007-2010 Ekintza Programari jarraiki, energia-kontsumoa murriztu behar da eta energia-eraginkortasuna eta -aurreztea areagotu.

Garraioaren energia-kontsumoa %40,5 hazi da azken hamarkadan, eta bilakaera hori energia aurrezteko helburuaren aurka doa erabat. Dena den, 2007 eta 2008 artean %5,1 jaitsi da garraioaren energia-kontsumoa.

9. adierazlea	2006	2007	2008	Aurreratze-maila	
				06-08	07-08
Bioerregaien kontsumoa	5.600 tona petrolio-baliokide	25.000 tona petrolio-baliokide	44.000 tona petrolio-baliokide	%685,7	%76

"Euskadiko Energia Estrategia 2010" txostenak helburu gisa ezarri du, bioerregaien kontsumoari dagokionez, 2010ean 177.000 tona petrolio-baliokidera iristea automobil-industrian.

Garraio-sektorearen bioerregaien kontsumoa %685,7 hazi da 2006 eta 2008 artean (azken urte horretan, kontsumoa 44.000 tona petrolio-baliokide da). Erritmo horri eustea nahikoa litzateke, itxura batean, aipatu helburua lortzeko. Hala ere, dimentsio horren bilakaerari buruzko datu berriei erreparatuz gero, kontuak ez dira horrelakoak. 2007 eta 2008 arteko hazkundea %76koa baino ez da, eta erritmo hori 2010 arte mantenduz gero, bioerregaien kontsumoa 136.000 tona petrolio-baliokide izango litzateke, ezarritako helburuaren azpitik.



6. ESTADISTIKA-ERANSKINA



6. ESTATISTIKA-ERANSKINA

6.1. ESPARRU OROKORRA

6.1.1. Establezimendu-kopurua

6.1. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.2. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.3. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.4. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.5. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.6. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.7. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.8. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.9. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera EAEn (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxi-kiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
%						
1995	60,8	1,7	0,4	1,0	36,1	100,0
1996	89,7	0,6	0,1	0,2	9,4	100,0
1997	89,5	0,5	0,1	0,2	9,7	100,0
1998	89,0	0,4	0,1	0,2	10,3	100,0
1999	88,7	0,4	0,1	0,2	10,6	100,0
2000	87,6	0,4	0,1	0,2	11,7	100,0
2001	86,5	0,5	0,1	0,2	12,7	100,0
2002	85,7	0,5	0,1	0,3	13,4	100,0
2003	85,3	0,5	0,1	0,2	13,9	100,0
2004	85,1	0,5	0,1	0,2	14,1	100,0
2005	85,1	0,5	0,1	0,3	14,0	100,0
2006	84,9	0,5	0,1	0,3	14,2	100,0
2007	84,7	0,5	0,1	0,3	14,4	100,0
2008	84,5	0,5	0,1	0,3	14,6	100,0

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.10. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Araban (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	290	0	3	0	187	480
1996	1.411	0	3	0	152	1.566
1997	1.574	0	3	0	177	1.754
1998	1.632	0	6	0	195	1.833
1999	1.684	0	7	0	196	1.887
2000	1.626	0	6	0	202	1.834
2001	1.592	0	6	0	214	1.812
2002	1.529	0	5	0	229	1.763
2003	1.493	0	4	0	218	1.715
2004	1.490	0	4	0	230	1.724
2005	1.526	1	7	0	240	1.774
2006	1.502	1	7	0	236	1.746
2007	1.590	1	7	0	253	1.851
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
%						
1995	60,4	0,0	0,6	0,0	39,0	100,0
1996	90,1	0,0	0,2	0,0	9,7	100,0
1997	89,7	0,0	0,2	0,0	10,1	100,0
1998	89,0	0,0	0,3	0,0	10,7	100,0
1999	89,2	0,0	0,4	0,0	10,4	100,0
2000	88,7	0,0	0,3	0,0	11,0	100,0
2001	87,9	0,0	0,3	0,0	11,8	100,0
2002	86,7	0,0	0,3	0,0	13,0	100,0
2003	87,1	0,0	0,2	0,0	12,7	100,0
2004	86,4	0,0	0,2	0,0	13,4	100,0
2005	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2006	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2007	85,9	0,1	0,4	0,0	13,6	100,0
2008	85,5	0,1	0,4	0,0	14,0	100,0

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.11. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxi-kiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
%						
1995	58,9	1,4	0,0	1,0	38,7	100,0
1996	90,3	0,5	0,0	0,2	9,0	100,0
1997	90,6	0,4	0,0	0,1	8,9	100,0
1998	90,1	0,4	0,0	0,1	9,4	100,0
1999	90,2	0,3	0,0	0,1	9,4	100,0
2000	89,2	0,3	0,0	0,1	10,4	100,0
2001	87,8	0,3	0,0	0,2	11,7	100,0
2002	87,1	0,3	0,0	0,3	12,3	100,0
2003	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2004	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2005	86,0	0,4	0,0	0,2	13,4	100,0
2006	85,8	0,4	0,0	0,2	13,6	100,0
2007	85,5	0,4	0,0	0,2	13,9	100,0
2008	85,4	0,4	0,0	0,2	14,0	100,0

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.12. taula. Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
%						
1995	61,9	2,2	0,5	1,2	34,2	100,0
1996	89,1	0,8	0,1	0,3	9,7	100,0
1997	88,7	0,6	0,1	0,2	10,4	100,0
1998	88,2	0,6	0,1	0,2	10,9	100,0
1999	87,6	0,6	0,1	0,2	11,5	100,0
2000	86,3	0,6	0,1	0,2	12,8	100,0
2001	85,3	0,6	0,1	0,3	13,7	100,0
2002	84,6	0,7	0,1	0,3	14,3	100,0
2003	84,5	0,6	0,1	0,3	14,5	100,0
2004	84,2	0,6	0,1	0,3	14,8	100,0
2005	84,4	0,7	0,1	0,3	14,5	100,0
2006	84,1	0,7	0,1	0,4	14,7	100,0
2007	84,0	0,7	0,1	0,4	14,8	100,0
2008	83,8	0,7	0,1	0,4	15,0	100,0

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.1.2. Enplegua

6.13. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTORE A	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu kop.	% s/ (2)	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	42.744	88,7	5,0	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	942.478

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.14. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/SEKTORE A	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	8,7	2,5	4,1
2006	-1,0	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.15. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu kop.	% s/ (2)	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	6.962	116,6	5,0	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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.16. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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	40,0	3,4	4,3
2006	-19,4	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.17. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu kop.	% s/ (2)	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	14.482	86,2	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.18. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/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	-1,1	2,5
2007	3,6	4,6	4,9
2008	1,2	0,1	1,9

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.19. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu kop.	% s/ (2)	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	23.594	82,1	5,1	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.20. taula. Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	3,7	5,0	4,3
2008	5,2	1,9	3,0

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.21. taula. Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera EAEn (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
LANPOSTU-KOPURUA						
2003	25.407*	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	26.590	2.744	409	470	12.531	42.744
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
%						
2003	65,5	--	0,9	1,2	32,4	100,0
2004	61,2	4,3	0,9	1,2	32,4	100,0
2005	62,2	6,4	1,0	1,1	29,3	100,0
2006	61,7	6,2	0,9	1,0	30,2	100,0
2007	62,1	5,5	0,9	1,0	30,5	100,0
2008	63,2	5,0	0,8	0,9	30,1	100,0

(*): Lehorreko garraioari buruzko datua jaso da (errepidea eta trenbidea).

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.22. taula. Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Araban (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
LANPOSTU-KOPURUA						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	5.074	(*)	55	0	1.782	6.962
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
%						
2004	64,6	0,0	0,8	0,0	34,6	100,0
2005	72,9	(*)	0,8	0,0	25,6	100,0
2006	63,6 eta (*)	(*)	0,9	0,0	35,2	100,0
2007	64,1 eta (*)	(*)	0,9	0,0	34,7	100,0
2008	62,6 eta (*)	(*)	0,9	0,0	36,2	100,0

(*)Eustatek ez du datu hori eskaini, isilpeketasun estatistikoa gordetzearen. Guztizko kopuruan jaso da.

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.23. taula. Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
LANPOSTU-KOPURUA						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 eta (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
%						
2004	67,2	1,9	0,2	0,2	30,5	100,0
2005	66,8	6,1	0,1	0,2	26,8	100,0
2006	67,3	4,0	0,0	0,2	28,5	100,0
2007	67,7 eta (*)	3,6	(*)	0,2	28,3	100,0
2008	68,7	3,4	0,2	0,2	27,5	100,0

(*) Eustatek ez du lurraldeen araberako daturik eskaini, isilpektasuna gordetzearren.

EAEren guztizko kopuruan jaso dira.

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.24. taula. Garraio-sektoreko enplegua garraio-moduaren arabera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
LANPOSTU-KOPURUA						
2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
2006	13.117 eta (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
2007	14.156 eta (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
2008	14.899 eta (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
%						
2004	56,6	6,9	1,3	2,0	33,2	100,0
2005	55,9	8,5	1,5	2,0	32,1	100,0
2006	57,7 eta (*)	9,0	1,4	1,7	30,2	100,0
2007	58,2 eta (*)	(*)	1,3	1,6	30,8	100,0
2008	60,0 eta (*)	(*)	1,2	1,5	30,1	100,0

(*) Eustatek ez du lurraldeen araberako daturik eskaini, isilpektasuna gordetzearren.

EAEren guztizko kopuruan jaso dira.

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

6.25. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta %)

UR-TEA/SEKTOREA	Garraioak			Garraioak eta Komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Euroak milakotan	% s/ (1)	% s/ (2)	Euroak milakotan	% s/ (2)	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 ^(a)	2.968.005	69,1	4,8	4.292.900	6,9	62.239.571

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.26. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak (1)	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 ^(a)	4,1	4,1	6,7

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.27. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Araban (euroak milakotan eta %)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak milakotan	% s/ (2)	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 (a)	382.793	3,7	10.282.547

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



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 ^(a)	2,4	4,4

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.29. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak milakotan	% s/ (2)	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 ^(a)	890.069	4,3	20.487.830

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

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 ^(a)	4,1	4,6

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.31. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta %)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak milakotan	% s/ (2)	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 ^(a)	1.695.143	5,4	31.469.194

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

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	4,6	5,2

(%)

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.33. taula. Garraio-sektoreko BEGaren bilakaera garraio-moduaren arabera EAEn (euroak milakotan eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea+Bestelakoak*		Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
	Errepidea	Bestelakoak*					
EUROAK MILAKOTAN							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008 ^(a)	1.124.870	449.290	132.699	74.470	83.399	1.103.277	2.968.005
%							
2003	52,2		6,7	1,9	2,4	36,8	100,0
2004	52,5		6,4	2,2	2,5	36,4	100,0
2005	39,2	15,2	5,0	2,6	2,6	35,4	100,0
2006	39,0	15,2	4,8	2,7	2,6	35,7	100,0
2007	38,3	15,1	4,6	2,7	2,9	36,4	100,0
2008 ^(a)	37,9	15,1	4,5	2,5	2,8	37,2	100,0

* Barne hartzen du: hiriko eta hirialdeko trenetako garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko eskatu ahalako bestelako garraio-motak eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.34. taula. Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Araban (euroak milakotan eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepideaa+Bestelakoak*		Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
	Errepidea	Bestelakoak*					
EUROAK MILAKOTAN							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008 ^(a)	166.476	85.778	642	7.951	0	121.946	382.793
%							
2003	63,6		1,8	1,7	0,0	32,9	100,0
2004	63,7		1,7	1,8	0,0	32,8	100,0
2005	44,6	22,5	0,2	2,2	0,0	30,4	100,0
2006	44,1	22,3	0,2	2,3	0,0	31,1	100,0
2007	43,2	23,8	0,2	2,1	0,0	30,7	100,0
2008 ^(a)	43,5	22,4	0,2	2,1	0,0	31,8	100,0

* Barne hartzen du: hiriko eta hirialdeko trenezko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko eskatu ahalako bestelako garraio-motak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.35. taula. Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea+Bestelakoak*		Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
	Errepidea	Bestelakoak*					
EUROAK MILAKOTAN							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008 ^(a)	413.159	102.509	52.282	3.756	1.732	316.631	890.069
%							
2003	58,2		7,8	0,4	0,1	33,5	100,0
2004	58,5		7,5	0,4	0,1	33,5	100,0
2005	47,7	11,3	6,4	0,4	0,2	34,0	100,0
2006	47,3	11,2	6,2	0,5	0,2	34,6	100,0
2007	46,9	11,6	6,0	0,5	0,2	34,8	100,0
2008 ^(a)	46,4	11,5	5,9	0,4	0,2	35,6	100,0

* Barne hartzen du: hiriko eta hirialdeko trenezko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko eskatu ahalako bestelako garraio-motak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.36. taula. Garraio-sektoreko BEGa garraio-moduaren arabera Bizkaian (euroak milakotan eta %)

UR-TEA/MODUA	Errepidea+Bestelakoak*		Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
	Errepidea	Bestelakoak*					
EUROAK MILAKOTAN							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008^(a)	545.235	261.003	79.775	62.763	81.667	664.700	1.695.143
%							
2003	46,5		7,2	2,7	4,2	39,4	100,0
2004	46,8		6,8	3,2	4,2	38,8	100,0
2005	33,5	15,6	5,3	3,9	4,4	37,3	100,0
2006	33,4	15,6	5,2	3,9	4,5	37,3	100,0
2007	32,6	14,9	4,9	3,9	5,0	38,6	100,0
2008^(a)	32,2	15,4	4,7	3,7	4,8	39,2	100,0

* Barne hartzen du: hiriko eta hirialdeko trenezko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko eskatu ahalako bestelako garraio-motak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Hiruhileroko kontu ekonomikoak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.2. GARRAIO-ESKAITZA ETA -ESKARIA

6.2.1. Garraio-eskaintza6.37. taula. EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

UR-TEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobideak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	211	317	3.677	4.205
2007	228	345	3.656	4.229
2008	240	348	3.615	4.203
DENSITATEA (m/km²) (1)				
1992	25,7	27,2	559,2	612,1
1993	25,7	31,9	536,3	593,9
1994	25,7	34,1	537,3	597,1
1995	25,8	33,2	543,3	602,3
1996	25,8	34,7	533,3	593,8
1997	25,8	38,1	523,4	587,3
1998	26,0	38,0	532,7	596,7
1999	26,0	40,4	548,2	614,6
2000	27,1	41,3	533,3	601,7
2001	27,1	41,5	527,5	596,1
2002	26,5	41,9	520,8	589,2
2003	27,8	44,0	517,5	589,3
2004	28,5	43,7	515,3	587,5
2005	29,2	44,9	508,9	583,0
2006	29,2	43,8	508,2	581,2
2007	31,5	47,7	505,3	584,5
2008	33,2	48,1	499,7	580,9

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat. Behatokiak egina.

6.38. taula. Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

UR-TEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
DENSITATEA (m/km²)				
1992	19,8	26,0	491,2	537,0
1993	19,8	36,9	434,9	491,6
1994	19,8	36,9	440,9	497,5
1995	20,1	32,9	438,9	491,9
1996	20,1	36,5	427,7	484,3
1997	20,1	36,5	427,7	484,3
1998	20,1	37,2	443,8	501,1
1999	20,1	37,2	463,9	521,2
2000	20,4	36,9	426,7	484,0
2001	20,4	36,9	426,7	484,0
2002	20,4	36,9	426,7	484,0
2003	20,4	36,9	426,7	484,0
2004	20,4	36,9	429,3	486,6
2005	20,4	36,9	429,3	486,6
2006	20,4	36,9	429,0	486,3
2007	20,4	36,9	429,0	486,3
2008	24,7	34,6	423,4	482,7

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

Iturria: Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.39. taula. Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

UR-TEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
DENTSITATEA (m/km²)				
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	660,9
1995	35,3	34,8	604,5	674,6
1996	35,3	34,8	604,5	674,6
1997	35,3	37,9	574,2	647,4
1998	35,3	37,9	574,2	647,4
1999	35,3	41,9	604,5	681,7
2000	37,9	41,9	605,0	684,8
2001	37,9	41,9	606,5	686,3
2002	34,8	42,9	602,9	680,6
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,2
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	696,4
2008	40,9	56,1	602,4	699,4

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat. Behatokiak egina.

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

UR-TEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobitiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	63	115	1.179	1.357
2007	85	126	1.162	1.373
2008	84	132	1.136	1.352
DENTSITATEA (m/km²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,9
1993	25,3	30,2	621,1	676,6
1994	25,3	30,2	621,1	676,6
1995	25,3	32,0	631,9	689,2
1996	25,3	32,0	614,3	671,6
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,3
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	668,9
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,3
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,8	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	37,9	59,5	512,4	609,8

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat. Behatokiak egina.



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		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte arte- koa (%)
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	1,8

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



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

UR-TEA/MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgone-tak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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	1,2	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,3

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



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		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

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

UR-TEA/MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgone-tak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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	0,9	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7

Iturria: Eustat (JEGID). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.45. taula. Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)

(autoak 1.000 biztanleko)

URTEA/LH	Araba	Gipuzkoa	Bizkaia	EAE
1995	360,7	325,2	317,5	325,7
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,3	365,3	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	462,9	435,1	429,7	436,2
2008	466,4	430,3	430,1	435,4

Iturria: Trafiko Zuzendaritza Nagusia, INE eta Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.46. taula. Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)

(aireontzi-kopurua)

UR-TEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	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	13.488	59.652
2002	37.134	6.032	11.949	55.115
2003	40.864	6.257	11.281	58.402
2004	47.020	6.295	10.848	64.163
2005	51.745	7.135	8.894	67.774
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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) *Garraio kolektiboan zerbitzu publikoak*



6.47. taula. Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan).

(bidaiariak milakotan)

URTEA	Bilboko hiri-busa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriartekoa	Gipuzkoako hiriartekoa	Arabako hiriartekoa	Metro Bilbao.	EuskoTran	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²
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	--	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	295	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	333	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	437	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	317	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.264	26.670	10.686	32.810	16.109	347	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	28.002	12.643	30.196	17.185	348	86.334	2.958	25.785	17.940	1.506

(1) Renferen Bilboko aldiriko zerbitzuak barne hartzen ditu (C-1 linea, Abando-Santurtzi; C-2 linea, Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Abando-Urduña), eta baita Donostiako aldiriko zerbitzuak ere (Irun-Brinkola linea).

(2) Bilbo-Balmaseda aldiriko lineari buruzko datuak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



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

(bidaiariak milakotan)

URTEA	Hiribusa	Hiriarteko autobusa	Hiriko tren	Hiriarteko tren	GUZTIRA	Urte arteko aldakuntza	Aldakuntza metatua 2000tik
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313	--	--
2001	61.990	56.285	55.895	56.441	230.611	2,4	2,4
2002	61.190	52.432	66.753	54.149	234.524	1,7	4,1
2003	62.322	54.076	73.753	52.923	243.074	3,6	7,9
2004	63.326	53.940	75.281	48.463	241.010	-0,8	7,0
2005	63.818	49.833	80.622	48.925	243.198	0,9	7,9
2006	64.620	49.266	82.715	48.877	245.478	0,9	8,9
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.649	47.729	89.292	45.231	248.901	-0,3	10,5

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



b) Errepide-garraioa

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

(ibilgailu-kopurua eta %)

HIRIBURUA/URTEA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 08/07
Gasteiz									
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	-4,9
Gamarra Nagusia	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	-1,2
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	-2,0
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	-1,7
Gometxa	20.358	Ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	-2,6
GUZTIRA	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	-2,1
Donostia (1)									
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	-26,2
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	3,1
Zapatari-Tolosa hirib.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	-1,3
Ospitaleko aldapa	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	-4,9
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	-2,6
GUZTIRA	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.707	-6,8
Bilbo									
Deustu-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	-2,2
Deustu-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	-1,8
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	14.732	15.749	16.891	16.427	17.647	-2,7
Begoña-Egirleta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	1,3
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	-2,3
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	2,6
Miraflores-Hegoaldea	34.267	34256	36.745	40.318	40.326	43.641	44.280	46.021	1,5
Zabalburu plaza-Hegoaldea	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	3,1
Jesusen Bihotza-Hegoaldea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	5,2
Basurtu-Kastrexana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	3,9
Basurtu-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	-16,0
GUZTIRA	342.278	345.055	351.957	349.894	343.692	343.001	343.927	343.959	0,3

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.50. taula. Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

UR-TEA/HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)
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	27.264	4,5	26.670	1,7	10.686	-7,2	64.620	1,3
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	12,7	67.109	3,9
2008	26.004	-6,1	28.002	2,3	12.643	5,0	66.649	-0,7

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

* Tuvisaren Gasteizko datuak ez ditugu.

6.51. taula. Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

UR-TEA/ESPARRUA	Bizkaiko hiriartekoa		Gipuzkoako hiriartekoa		Arabako hiriartekoa	
	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	Δ urte artekoa (%)
1999	35.474.000	--	19.003.213	--	Ez eskur.	--
2000	36.359.000	2,5	18.461.211	-2,9	Ez eskur.	--
2001	38.852.000	6,9	17.748.700	-3,9	Ez eskur.	--
2002	35.284.000	-9,2	17.022.302	-4,1	295.200	--
2003	37.232.000	5,5	16.711.965	-1,8	333.300	12,9
2004	36.875.775	-1,0	16.626.639	-0,5	437.200	31,2
2005	34.134.235	-7,4	15.382.307	-7,5	317.400	-27,4
2006	32.809.996	-3,9	16.109.088	4,7	347.200	9,4
2007	30.876.000	-5,9	16.120.200	0,1	349.300	0,6
2008	30.196.000	-2,2	17.185.130	6,6	348.200	-0,3

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

c) *Trenbide-garraioa*

6.52. taula. Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Bilboko metroa	
	Bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)
1995 ⁽¹⁾	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,6

⁽¹⁾: (1): Azaroaren 11n martxan jarri zenetik, urtearen bukaera arte.

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

6.53. taula. Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (bidaiari-kopurua eta %)

HILA/URTE A	2000		2005		2006		2007		2008	
	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari 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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
Abendua	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,9	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7
GUZTIRA	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0

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



6.54. taula. Bilboko metroko bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (bidaiari-kopurua eta %)

GELTO- KIA/URTEA	2000		2005		2006		2007		2008	
	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala	Bidaiari kop.	% bertikala
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8
Boluetza	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
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
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
Zazpi Kaleak	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
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
Moiua	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
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2	6.255.867	7,3
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
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
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
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
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3
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
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
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1	1.024.912	1,2
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4	341.899	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
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1	958.223	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9	711.199	0,8
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4	390.173	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
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
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5	461.699	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5	453.070	0,5
Sopela	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8	659.325	0,8
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4	327.080	0,4
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8	667.496	0,8
Gurutzeta	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0	1.858.581	2,1
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2	153.996	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2
GUZTIRA	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0	86.333.743	100,0

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

6.55. taula. Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)
2002⁽¹⁾	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008⁽²⁾	2.958,0	1,8

⁽¹⁾: 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetiko bidaiariak kontuan hartzen ditu.⁽²⁾: 2008ko abenduaren 23an Gasteizko tranbia martxan jarri zenetiko bidaiariak barneratzen ditu.

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



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

(bidaiariak milakotan)

URTEA/KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521
2008	25.785	17.940	1.506	45.231

(1) Renferen Bilboko aldiriko zerbitzuak barne hartzen ditu (C-1 linea, Abando-Santurtzi; C-2 linea, Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Abando-Urduña), eta baita Donostiako aldiriko zerbitzuak ere (Irun-Brinkola linea).

(2) Bilbo-Balmaseda aldiriko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren, FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



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

(%)

URTEA/KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren	FEVE ²	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,6
1993	0,5	1,7	1,4	1,1
1994	2,5	0,4	7,4	1,6
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
Δ 80/08	-17,9	-40,7	-7,7	-28,5

(1) Renferen Bilboko aldiriko zerbitzuak barne hartzen ditu (C-1 linea, Abando-Santurtzi; C-2 linea, Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Abando-Urduña), eta baita Donostiako aldiriko zerbitzuak ere (Irun-Brinkola linea).

(2) Bilbo-Balmaseda aldiriko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren, FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



d) Aire-garraioa

6.58. taula. Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (bidaiariak milakotan).

(bidaiariak milakotan)

URTEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	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	2.217	243	147	2.607
2000	2.556	284	125	2.965
2001	2.492	281	129	2.902
2002	2.464	271	99	2.834
2003	2.851	284	102	3.237
2004	3.396	296	95	3.787
2005	3.844	309	92	4.245
2006	3.876	368	174	4.418
2007	4.263	460	172	4.895
2008	4.150	396	67	4.613

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

6.59. taula. Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).

(%)

URTEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	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	6,1	11,5	14,8	7,1
2000	13,8	14,4	-25,2	11,7
2001	-2,5	-1,0	3,4	-2,1
2002	-1,1	-3,5	-23,3	-2,3
2003	15,7	4,6	3,3	14,2
2004	19,1	4,1	-7,0	17,0
2005	13,2	4,5	-3,7	12,1
2006	0,8	19,2	89,5	4,1
2007	10,0	25,0	-1,1	10,8
2008	-2,6	-13,9	-61,0	-5,8
Δ 92/08	200,5	296,0	-70,3	170,2

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

e) *Itsas garraioa*

6.60. taula. Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/MOTA	Ontziratuak		Lehorreratuak		GUZTIRA	
	Bidaiari kop.	▲ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	▲ urte artekoa (%)	Bidaiari kop.	▲ urte artekoa (%)
2002	60.209	--	76.732	--	136.941	--
2003	47.833	-20,6	64.011	-16,6	111.844	-18,3
2004	43.642	-8,8	101.035	57,8	144.677	29,4
2005	51.067	17,0	126.728	25,4	177.795	22,9
2006	55.841	9,3	112.902	-10,9	168.743	-5,1
2007	46.746	-16,3	102.908	-8,9	149.654	-11,3
2008	43.337	-7,3	99.109	-3,7	142.446	-4,8

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.2.3. Salgai-garraioaren eskariaa) *Errepide-garraioa*

6.61. taula. Errepideko salgai-bolumenaren garraioa EAEn. 1998-2008 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Eskualde barruko garraioa (1)				Eskualde arteko garraioa (2)		Nazioarteko garraioa		EAE guztira	
	Udal barrukoa	Udal artekoa	Guztira	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urtekoa (%)
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	9,9	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

(1) EAE abiapuntu eta helmuga duena (udal arteko eta udal barruko garraioak barne).

(2) EAEn eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

(*) 2002an gertatutako metodologia-aldaketaren ondorioz, udal barruko garraioa inkestan jasotzen hasi zen.

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



6.62. taula. Garraiatutako salgaien bolumena jatorri eta helmugako autonomia-erkidegoen arabera. 2008 (tonak milakotan).

Jatorria/helmuga	Jatorria EAE	Helmuga EAE.	Guztira
Andaluzia	853	523	1.376
Aragoi	2.186	1.751	3.937
Asturias	1.297	1.452	2.749
Balearrak
Kanariak
Kantabria	2.667	1.898	4.565
Gaztela-Mantxa	627	535	1.162
Gaztela eta Leon	4.738	5.656	10.394
Katalunia	2.076	2.202	4.278
Valentzia	1.063	956	2.019
Extremadura	133	302	435
Galizia	1.342	1.702	3.044
Madril	2.073	1.595	3.668
Murtzia	397	221	618
Nafarroa	4.907	4.442	9.349
Errioxa	1.703	1.119	2.822
Ceuta eta Melilla
Beste AEetara/tik bidali/jasotakoa GUZTIRA	26.063	24.410	50.473

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

(..) Garraioa errepidekoa izaki, uharteekiko eta Ceuta eta Melillarekiko trukeak ez dira esanguratsuak, baina balio horiek ere jaso dira "Beste AEetara/tik bidali/jasotakoa guztira" atalean.

b) Trenbide-garraioa

6.63. taula. EAEn sorburu duten salgaien bolumenaren bilakaera, FEVEk garraiatuak (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/08	--	-86,3

Iturria: FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



c) Aire-garraioa

6.64. taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).

UR- TEA/AIREPORT UA	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)
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	3.879,7	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,4	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	213,3	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,3	23,0
1999	3.573,7	-1,6	178,9	-16,1	39.917,7	-5,6	43.670,3	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,8	-10,8	39.824,6	-8,8
2001	3.655,0	-9,5	154,1	-12,5	36.202,0	1,7	40.011,1	0,5
2002	4.099,2	12,2	127,1	-17,5	42.482,4	17,3	46.708,7	16,7
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
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	-74,0	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
Δ 92/08		-6,9		-75,2		3.668,4		730,9

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

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 milako- tan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milako- tan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milako- tan	Δ urte artekoa (%)
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	39.397,6	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,3	-2,0
Δ 90/08		31,0		24,8		30,3

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza, Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.66. taula. Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ JARD.	Deskargak		Kargak		Tokiko zirkulazioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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	-2,7	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.397,6	-1,5
Δ 90/08	--	54,3	--	41,6	--	-72,9	--	-28,1	--	31,0

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.67. taula. Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (%).

(% horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Tokiko zirkulazioa	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	70,4	25,9	3,2	0,4	100,0

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.68. taula. Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiaiko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ JARD.	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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	3.210,3	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
Δ 90/08	--	11,1	--	78,6	--	-44,6	--	-44,6	--	24,8

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.69. taula. Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiaiko portuan (%).

(% horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	GUZTIRA
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,2	31,7	0,8	0,2	100,0

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.70. taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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	411,5	36,2
1998	442,3	7,5
1999	397,4	-10,2
2000	461,5	16,1
2001	424,1	-8,1
2002	342,9	-19,1
2003	416,5	21,5
2004	406,5	-2,4
2005	287,6	-29,2
2006	304,9	6,0
2007	317,2	4,0
2008	234,3	-26,1
Δ 90/08		60,5

Iturria: Bermeoko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



6.3. GARRAIOAREN ONDORIOAK

6.3.1. Istripu-tasa

6.71. taula. Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera biktimen arabera (2000-2006).

(kopurua eta %)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 00/08
ARABA										
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	-13,6
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	-73,1
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	6,9
ZAURITUAK GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	549	-21,2
HILDAKOAK GUZ-TIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	22	-42,1
BIZKAIA										
Biktimadun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	-25,8
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	-57,8
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	-25,5
ZAURITUAK GUZTIRA	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	-29,9
HILDAKOAK GUZ-TIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	22	-66,7
GIPUZKOA										
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.275	73,2
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	-49,2
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	69,7
ZAURITUAK GUZTIRA	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	35,1
HILDAKOAK GUZ-TIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	32	-46,7
EAE										
Biktimadun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	-2,6
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	-58,4
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	-0,9
ZAURITUAK GUZTIRA	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	-12,7
HILDAKOAK GUZ-TIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	76	-53,7

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.



6.72. taula. Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.

(persona-kopurua)

	Hildakoak					Larri zaurituak					Arin zaurituak				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
ARABA															
Bi gurpileko ibilgailuak	2	2	6	5	1	13	14	15	21	12	62	43	42	35	40
Ibilgailu arinak	19	24	13	15	16	97	90	74	64	46	546	546	465	520	419
Ibilgailu astunak	2	1	0	2	2	6	3	7	8	4	22	27	19	44	17
Oinezkoak	1	2	4	0	3	8	8	5	3	2	7	8	11	3	4
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	4	1	6	3
GUZTIRA	24	29	23	22	22	126	116	103	100	66	637	628	538	608	483
BIZKAIA															
Bi gurpileko ibilgailuak	7	6	6	5	6	61	72	44	61	51	257	301	275	270	222
Ibilgailu arinak	24	14	24	13	11	177	117	110	108	90	2.468	2238	1.806	1.762	1.617
Ibilgailu astunak	2	1	2	0	2	9	7	5	7	11	60	62	64	48	55
Oinezkoak	9	15	1	8	2	30	33	22	18	24	69	96	80	65	76
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	3	1	4	3	1	9	7	10	5	2
GUZTIRA	43	36	33	26	22	280	230	185	197	177	2.863	2.704	2.235	2.150	1.972
GIPUZKOA															
Bi gurpileko ibilgailuak	3	12	4	8	9	48	62	50	44	63	230	232	257	317	233
Ibilgailu arinak	23	17	22	14	14	163	131	125	105	92	1.477	1352	1.211	1.184	1.129
Ibilgailu astunak	1	3	2	2	1	13	10	14	17	8	54	57	73	55	62
Oinezkoak	12	4	8	8	7	31	22	21	26	18	71	43	66	54	56
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	0	0	2	1	1	2	0	4	4	0
GUZTIRA	40	36	36	32	32	255	225	212	193	182	1.834	1.684	1.611	1.614	1.480
EAE															
Bi gurpileko ibilgailuak	12	20	16	18	16	122	148	109	126	126	549	576	574	622	495
Ibilgailu arinak	66	55	59	42	41	437	338	309	277	228	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165
Ibilgailu astunak	5	5	4	4	5	28	20	26	32	23	136	146	156	147	134
Oinezkoak	22	21	13	16	12	69	63	48	47	44	147	147	157	122	136
Bestelako ibilgailuak	2	0	0	0	2	5	2	8	8	4	11	16	15	15	5
GUZTIRA	107	101	92	80	76	661	571	500	490	425	5.334	5.016	4.384	4.372	3.935

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.



6.73. taula. Errepideak: istripua izandako ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimekin					Biktimarik gabe					Ibilgailuak guztira				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
ARABA															
Bi gurpileko ibilgailuak	75	55	62	61	54	19	20	16	11	18	94	75	78	72	72
Ibilgailu arinak	638	608	559	574	476	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017
Ibilgailu astunak	149	152	128	144	112	310	292	433	531	439	459	444	561	675	551
Bestelako ibilgailuak	19	13	19	23	18	295	291	268	305	310	314	304	287	328	328
Guztira	881	828	768	802	660	1.899	1.903	2.076	2.394	2.308	2.780	2.731	2.844	3.196	2.968
BIZKAIA															
Bi gurpileko ibilgailuak	304	372	297	321	262	107	119	107	138	105	411	491	404	459	367
Ibilgailu arinak	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459
Ibilgailu astunak	403	348	329	334	292	898	810	796	769	592	1.301	1.158	1.125	1.103	884
Bestelako ibilgailuak	22	26	30	28	17	142	183	162	182	129	164	209	192	210	146
Guztira	3.946	3.694	3.152	3.046	2.759	6.472	5.758	5.093	4.965	4.097	10.418	9.452	8.245	8.011	6.856
GIPUZKOA															
Bi gurpileko ibilgailuak	276	294	319	363	308	128	154	137	130	134	404	448	456	493	442
Ibilgailu arinak	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967
Ibilgailu astunak	379	369	403	342	334	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810
Bestelako ibilgailuak	13	22	18	11	14	113	103	77	81	87	126	125	95	92	101
Guztira	2.846	2.581	2.553	2.539	2.285	8.375	8.296	7.607	7.659	7.035	11.221	10.877	10.160	10.198	9.320
EAE															
Bi gurpileko ibilgailuak	655	721	678	745	624	254	293	260	279	257	909	1.014	938	1.024	881
Ibilgailu arinak	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443
Ibilgailu astunak	931	869	860	820	738	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245
Bestelako ibilgailuak	54	61	67	62	49	550	577	507	568	526	604	638	574	630	575
Guztira	7.673	7.103	6.473	6.387	5.704	16.746	15.957	14.776	15.018	13.440	24.419	23.060	21.249	21.405	19.144

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

6.3.2. Energia-kontsumoa

6.74. taula. Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren araberak.

Ktpb (petrolio-baliokideen tonak milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PETROLIOA ETA DERIBATUAK									
Trenbide-garraioa	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
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10
GARRAIOA GUZTIRA	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK									
Trenbide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepide-garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24	44
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA GUZTIRA	0	0	0	0	4	5	6	24	44
ELEKTRIZITATEA									
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17
Errepide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA GUZTIRA	17	18	17	17	15	18	18	17	17
GUZTIRA									
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17
Errepide-garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10
GARRAIOA GUZTIRA	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906

Iturria: EEE. Behatokiak egina.



7. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK



7. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK

7.1. BIBLIOGRAFIA

- ▶ Trenbide Azpiegituren Administratzailea - ADIF.
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.
- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.
- ▶ Arasur.
- ▶ Euskal Ontzi-jabeen Elkarteak – Anavas.
- ▶ Bilboko Portu Agintaritza.
- ▶ Pasaiako Portu Agintaritza.
- ▶ Bilboko Udala.
- ▶ Donostiako Udala.
- ▶ Gasteizko Udala.
- ▶ Bikakobo-Aparcabisa.
- ▶ Bilbobus.
- ▶ Bizkaibus.
- ▶ Estatuko Aldizkari Ofiziala.
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.
- ▶ Gasteizko Garraio Zentroa –CTVi.
- ▶ Donostiako Tranbia Konpainia – DBUS.
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa – CTB.
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
- ▶ Kontu Ekonomikoak. Eustat.
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.
- ▶ Arabako Foru Aldundia.



- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Garraio Zuzendaritza.
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza. Sustapen Ministerioa.
- ▶ Trafiko Zuzendaritza Nagusia – DGT.
- ▶ Jarduera Ekonomikoen Direktorioa. Eustat.
- ▶ EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.
- ▶ Economy and Finance Statistics (Eurostat).
- ▶ Ingurumen Inkesta Familiei 2008. Eustat.
- ▶ Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.
- ▶ *Energy and Transport in Figures 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2009. urtea.
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea – EEE. 2008ko Energia Datuak.
- ▶ Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020.
- ▶ *EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.
- ▶ *Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005*. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2009. urtea.
- ▶ Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca – ETS.
- ▶ EuskoTran.
- ▶ EuskoTren.
- ▶ Eustat.
- ▶ Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.
- ▶ Espainiako Trenbideen Enpresa Publikoa – FEVE.
- ▶ EAEko Garraio Eskaeraren Irudia, 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila.
- ▶ *2007ko ingurumen-adierazleak*. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Eusko Jaurlaritza. 2008. urtea.



- ▶ Gipuzkoako errepideetako zirkulazio-neurketen informazioa. Gipuzkoako Foru Aldundia.
- ▶ Bizkaiko Garraio Publikoaren Txostena. Bizkaiko Garraio Partzuergoa.
- ▶ International Road Federation.
- ▶ Arabako hiriarteko autobusak – IDA.
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala – INE.
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Kontseiluaren eta Parlamentuaren Batzordea.
- ▶ Metro Bilbao.
- ▶ Sustapen Ministerioa.
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana.
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana.
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana.
- ▶ Bizikleta Plan Nagusia 2003-2016. Bizkaiko Foru Aldundia.
- ▶ Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
- ▶ *EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2003-2006*. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.
- ▶ *Errepideko Salgaien Garraio Sektorerako Plan Estrategikoa – PETRA*. Errepideko Garraioen Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa. 2001. urtea.
- ▶ Population and Social Conditions Statistics (Eurostat).
- ▶ Renfe.
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE) – GIS.
- ▶ Structural Business Statistics 2007 (Eurostat).
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak – Tuvisa. Mugikortasunari eta joan-etorriari buruzko estatistika-urtekaria.
- ▶ Zaisa.

7.2. INTERNETEKO ITURRIAK

<http://www.adif.es/>



<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>

<http://www.eea.europa.eu/es>

<http://www.trafikoa.net/>

<http://www.anavas.es/memoria.html>

<http://www.bilbaoport.es/>

<http://www.puertopasajes.net/>

<http://www.bilbao.net/>

<http://www.donostia.org/>

<http://www.vitoria-gasteiz.org/>

<http://www.bilbao.net/bilbobus/>

<http://www.bizkaia.net/>

<http://www.boe.es/>

<http://www.euskadi.net/>

<http://www.dbus.es/>

http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_es.htm

http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/opt_0/id_13/ti_Cuentas_Economicas_y_Sector_Publico/subarbol.html

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>

<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>

www.alava.net

www.bizkaia.net

www.gipuzkoa.net

www.trafikoa.net

http://www.ejgv.euskadi.net/r53-2291/es/contenidos/guias_departamento/1709/es_5130/es_18176.html

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/

<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>

http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/temas.html



http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/default.htm

<http://www.eve.es/>

http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/es/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/es_9688/pma_2002_2006.html

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/>

http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf

<http://www.ets-rfv.es/>

<http://www.EuskoTren.es/EuskoTran/index.html>

www.EuskoTren.es

www.eustat.es

<http://www.feve.es/>

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/>

http://www.euskadi.net/r33-2734/es/contenidos/libro/informe_indicadores/es_10186/adjuntos/2007.pdf

<http://www.ine.es/>

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm

<http://www.metrobilbao.net/>

<http://www.fomento.es/>

<http://www.mityc.es/>

www.alava.net

www.bizkaia.net

www.gipuzkoa.net

http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r496152/es/contenidos/informacion/transporte/es_10076/plan_director_transporte.html

<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/>

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/



www.euskadi.net

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction

<http://www.renfe.es/empresa/index.html>

<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=c>

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>

<http://www.vitoria-gasteiz.org>

www.bizkaia.net/herri_lanak/pdf/aforos2008/Aforos_2008.pdf

www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf