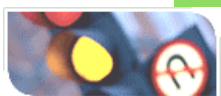




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE  
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN  
BEHATOKIA



***Panorámica del Transporte en Euskadi***

***Euskadiko Garraioaren Panoramika***

**2006**

ELSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA  
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES  
Y OBRAS PÚBLICAS



AURKIBIDEA

Orrialdea

0. AZALPEN LABURRA..... 2

## **0. AZALPEN LABURRA**

## 0. AZALPEN LABURRA

*Jarduera ekonomikoaren ikuspuntutik*, garraioaren sektoreko enplegua eta establezimendukopurua handitu egin dira 2006an, baina hazkundera 2005ekoa baino txikiagoa izan da eta, bi adierazle horietan, euskal ekonomia osoak izandako garapena baino apalagoa. 2006an ere, sektorearen ezaugarri hauek izan dira nagusi: sektoreak ekarpen handia egin dio euskal ekonomiari, (euskal ekonomiako ehun establezimendutik zortzi, eta ehun langile nahiz eurotik ia bost garraioari esker sortu dira) eta sektore-establezimenduen enpresa-tamainak txikia izaten jarraitzen du (hamarretik zortzik bi langile edo gehiagori ematen die lana). Horrez gain, 2006an ere, garraio-moten arteko banaketa desorekatua izan da (errepideko garraioak izugarrizko garrantzia izan du, baina garraio-mota iraunkoragoek -esaterako trenbide-garraioak edo itsas garraioak- gero eta garrantzi handiagoa hartu dute). Halaber, erregaien prezioek ez dute horrenbesteko presiorik egin sektoreko eragileetan, urtean zehar petrolioaren prezioa geldotuz joan baita.

Garraio-azpiegituren ikuspuntutik, 2006an, EAEn dagoeneko abian jarritako hobekuntza-, handitze- eta eraikuntza-proiektuei jarraipena eman zaie. Besteak beste, honako hauek izan dira proiekturik garrantzitsuenak:

- *Bide-azpiegiturari* dagokionez, A-8 autopistak (Bilbo-Behobia) hiru lerro izango ditu: Basauri eta Boroa artean, hirugarren lerroa inauguratu da; eta, Galdakaon, A-8 errepidera lotura berri bat ireki da. Halaber, Gasteiz-Eibar (AP-1) errepideko eraikuntza-lanak egiten jarraitu dira, Arlabango tunela amaitu da eta beste tarte batzuetako lanak enkantera atera dira; esaterako, Bergara-Urretxu/Legazpi tarte, N-1 eta AP-1 errepideen arteko lotura izango dena. Horrez gain, Donostiako bigarren ingurabideko tarteak eraikitzeo lehiaketa ere ireki da. Azkenik, Astrabuduako saihesbidea ere ireki egin da.
- *Trenbide-azpiegiturari* dagokionez, Miribillan, Renfeko geltoki berria eraikitzeo lanak egiten ari dira; Bizkaiako FEVE sarean, trenbide-pasaguneak kentzeko proiektua onartu da, baita FEVE Creditrans sarean sartzeko proiektua ere. FEVEren sareko La Concordia tren-geltokia inauguratu da; eta, Euskal Trenbide Sarea (ETS) sortu ondoren, EuskoTren konpainiaren jarduerak berrantolatu egin dira. Zornotza eta Durango arteko EuskoTreneko bidea bitan banatzeko proiektua ere aurrera doa, baita Durango eta Traña arteko trenbide-zatia lurperatzeko proiektua ere. Horrez gain, Bilboko Metroko Arizko geltokia ere ireki da eta Etxebarri eta Basauri arteko zuzeneko autobus-zerbitzua ere martxan jarri da. Halaber, tranbia-programaren barnean, aipagarria da Gasteizen tranbia jartzeko lanei ekin zaiela. Horrez gain, Debagoieneko tranbian, Bergara eta Aretxabaleta arteko zatia eraikitzeo proiektua enkantera atera

eta kontratatzeko prozesuari ere hasiera eman zaio. Bestalde, 2006an, Trenbide Sare Berrian, lehen esleipenak egin dira, eta lehen lanei ekin zaie.

- *Aireko azpiegiturari* dagokionez, Gasteizko aireportuan DHL enpresak inauguratutako instalazio berriak izan dira gertaera garrantzitsuena.
- *Itsasoko azpiegiturari* dagokionez, Bilboko portuan, haziak ehotzeko, olio finitzeko eta hondakinak ehotzeko instalazioak inauguratu dira. Horrez gain, Bilboko portua handitzeko lanak aurrera doaz; Pasaiako portuan, UECC ontzi-konpainia norvegiarrak ibilgailuentzako biltegi berria jarri du martxan, eta Bermeoko portuaren berrikuntza orokorreko proiektuaren lehen fasea inauguratu da.
- *Zentro logistikoei* dagokienez, urte hasieran Arasur zentroa inauguratu izana da jarduera aipagarriena.

Bestalde, *garraio-eskaintzaren* adierazleek honako hau diote 2006an erabiltzaileek eskura izan duten zerbitzuari buruz:

- *Errepideko garraioari* dagokionez, garraio publikoaren arloan, Bilbobusek eta Donostiako Tranbia konpainiak zerbitzu-eskaintza handitu dute, beren jardueraren eremuan zerbitzu hobeak eskaintzeko eta erabiltzaileei garraio publikoak erabiltzen errazteko. Garraio pribatuaren ikuspuntutik, esan behar da 2005arekin alderatuz EAEko ibilgailu-kopuruaren hazkuntza-eritmoa pixka batez azkartu dela.
- *Trenbide-garraioari* dagokionez, operadore guztiek tren-eskaintza gutxitu dute. Bestalde, aipatu behar da EuskoTrenek eta FEVEk kilometro- eta eserleku-eskaintza handitu dutela, eta Metro de Bilbaok<sup>1</sup> eta EuskoTranek<sup>2</sup>, berriz, gutxitu egin dutela.
- *Aireko garraioari* dagokionez, aireportu guztietan, hazi egin da hegazkin-trafikoak.
- *Itsasoko garraioari* dagokionez, Anavasen elkartutako ontzien kopurua eta horien tonajea handitu egin da, eta, beraz, orain arteko joerari eutsi zaio.

*EAEko mugikortasun-eskaria* aztertuz, aipatu behar da autonomia-erkidegoaren barnean lekualdatze kopurua handitu egin dela, baina joan-etorriak egiteko moduan oraindik desoreka handia dago. Lekualdatze motordun gehienak autoan egiten dira (batez ere Gipuzkoan). Hala ere, garraio publikoaren erabileran, hobekuntza txikia nabaritu da, batez ere Gipuzkoan eta Bizkaian. Gure autonomia-erkidegoan, garraio-moten arteko konbinazioa edo intermodalitatea ez da askotan erabiltzen, baina, eskaintza hobetu denez, emaitzak ere pixka bat hobetu dira. Mugikortasunaren azterketa garraio-motaren arabera egingo dugu, eta, lehenbizi, *errepideko garraioa* aztertuko dugu. Hiri-garraioari dagokionez, bai Donostiako Tranbia Konpainiak bai Bilbobusek bidaiari gehiago izan dituzte 2006an. Tuvisak, berriz, bigarren urtez, bidaiari gutxiago izan ditu. Hiriarteko joan-etorrien esparruan, autoa askoz ere maizago erabiltzen da,

<sup>1</sup> eta <sup>2</sup> bi kasuetan, ratio hori gutxitu egin da, tren gutxiago dabilenez eserleku gutxiago eskaini baitituzte.

bereziki bidaia EAetik kanpoko leku batera egiten bada. *Trenbide- garraioari* dagokionez, Bilboko hiri-garraioan, EuskoTranek eta Bilboko metroak erabiltzaile gehiago izan dituzte, eta aurreko urteetako joerari eutsi diote. Hiriarteko garraioan, Eusko Trenek bakarrik izan ditu erabiltzaile gehiago, Renfek eta FEVEK bidaiari-kopuru txikixeagoa izan baitute. *Aireko garraioari* dagokionez, 2006an, marka berria lortu da aireko trafikoko bidaiari-kopuruan. Izan ere, EAeko aireportuetan, bereziki Gasteizko aireportuan, askoz ere bidaiari gehiago ibili dira 2006an.

*Merkantzia-garraioari* dagokionez, aipatu behar da EAEn garraio-moten artean dagoen desoreka ere nagusi dela. Izan ere, garraiatutako 5 tonatik 4 errepide-garraioaren bidez joan da, eta, beraz, errepidez garraiatutako kargaren bolumenak hazten jarraitu du. Baina errepideko garraioa handitzeko arrazoi nagusia honako hau izan da: EAEn merkantzien barne-mugimendua nabarmen handitu dela, batez ere probintzien arteko mugimenduak ere handitu egin direlako. Izan ere, Estatuko beste eremuekiko merkantzia-mugimenduek pisua galdu dute, baita nazioarteko mugimenduek ere. Bestalde, itsasoko garraioak maximo historikoa lortu du 2006an, batez ere Bilboko portuak izandako jarduera handiari esker. Pasaiaiko portuak, berriz, gaur egun duen ahalmenaren maximoan lanean jarraitzen du. Azkenik, merkantzien trenbide-garraioa pixka bat hazi da, eta aire garraioa, berriz, gutxitu egin da, aurreko urteetan bezala.

Garraioaren jarduerak sortzen dituen *kanpo-eraginei* dagokienez, uste da EAEn guztira urtean 2.000 milioi euroko kostu ekonomikoa sortzen dela; hau da, 1.000 euro biztanleko, eta lurraldeko BPGaren %3,6. Errepideko garraioak, hain zuzen ere, sortzen du galera ekonomikoa horren %97,5. Elementu positibo gisa, aipatu behar da azken urte hauetan EAEn eta Espainiako estatuan errepide-istripuen kontrako kanpainak emaitza hobeak lortu dituztela 2006an, eta emaitza horiei esker itxaropena piztu dela. Ildo horretan, 2003an, EAeko Bide Segurtasunerako Plan Estrategikoa 2003-2006 osatu zen. Plan horren xede nagusia zera zen: EBren irizpideen arabera, 2006rako EAEn errepide-istripuen ondorioz hildako pertsonen kopurua %20 gutxitzea, erreferentzia urte gisa 2001. urtea hartuta. Xede hori soberan lortu da, epe horretan, errepide-istripuetako heriotza-tasa %40 gutxitu baita. Bestalde, errepideetako auto-pilaketei eta garraioak ingurumenean sortzen dituen eraginei dagokienez, ondorio kaltegarriak gutxitzeko neurriak aplikatu diren arren, ez da hobekuntza handirik nabaritu.

Azkenik, 2006ko ekitaldian zehar, Garraio eta Herri Lan Saila Garraio Iraunkorraren Plan Gidarian zehaztutako *helburuetara* gerturatu da, hor aurreikusitako jarduerak abian jarriz edo alde zuzenetik abian jarritakoekin jarraituz. Hala, 2006an, normalkuntza-, plangintza-, antolaketa-, koordinazio- eta azpiegitura-jarduerak gain, aipatu behar da Euskadiko Garraio Agintaritzak bere jarduera finkatu duela, haren antolaketa-egitura eta urteko jarduketaprograma 2006ko abenduaren 18ko osoko batzarrean onartu baitziren. Halaber, Gipuzkoako Garraio Agintaritzak sortzeko gestioak egin dira. Bestalde, Euskadiko Garraioaren Behatokiak

(EUSGABE) Garraioaren Informazio Sistemarekin (GIS) garatu du bere programazioa; hau da, Kalitatearen Kudeaketa-Plana, Webgunea, Garraioari buruzko Panoramikari buruzko txostena eta etorkizuneko txostenak.