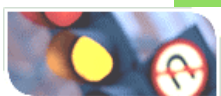




OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE  
DE EUSKADI

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

AURKIBIDEAOrrialdea

|  |          |
|--|----------|
| <b>2. GARRAIO-ESKAINNTZA ETA -ESKARIA 2006AN .....</b>                 | <b>2</b> |
| 2.1. GARRAIO-ESKAINNTZA .....  | 2        |
| 2.1.1. Euskadiko Garraio-Sistemaren antolaketa .....                   | 2        |
| 2.1.2. Garraio-eskaintza eta eskaintza bakoitzerako azpiegiturak ..... | 4        |
| a) Errepide-garraioa .....   | 4        |
| b) Trenbide-garraioa .....   | 9        |
| c) Aire-garraioa .....   | 18       |
| d) Itsas garraioa .....  | 20       |
| e) Kablezko garraioa .....   | 23       |
| f) Logistika-zentroak .....  | 23       |
| g) Modu-aldageltokiak .....  | 25       |
| 2.2. GARRAIO-ESKARIA .....   | 26       |
| 2.2.1. Pertsonen mugikortasuna .....                                   | 26       |
| a) Mugikortasun globala .....  | 26       |
| b) Hiri barruko mugikortasuna eta mugikortasun metropolitarra .....    | 34       |
| c) EAEko mugikortasuna herri arteko eta kanpoko esparruan .....        | 42       |
| 2.2.2. Salgai-garraioa .....   | 52       |
| a) Garraioa oro har .....  | 52       |
| b) Errepide-garraioa .....   | 53       |
| c) Trenbide-garraioa .....   | 59       |
| d) Aire-garraioa .....   | 62       |
| e) Itsas garraioa .....  | 65       |

TAULEN AURKIBIDEAOrrialdea

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| 2.1 Taula.  | Euskadiko garraio-sistemak .....  | 2  |
| 2.2 Taula.  | Euskal errepide-sarea, errepide-motaren arabera. 2005 .....   | 5  |
| 2.3 Taula.  | Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: herri barneko garraio publikoaren eskaintzaren ezaugarriak (2006) <sup>(1)</sup> ..... | 8  |
| 2.4 Taula.  | EAEko Ibilgailu-kopurua. 2006 .....   | 8  |
| 2.5 Taula.  | Europako motorizazio-indizea. 2004 .....  | 9  |
| 2.6 Taula.  | FEVEren eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2006 .....  | 11 |
| 2.7 Taula.  | Euskotrenen azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak <sup>1</sup> . 2006 .....                                      | 12 |
| 2.8. Taula  | Bilboko Metroaren azpiegitura eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2006 .....  | 14 |
| 2.9 Taula.  | EuskoTranen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2006 .....  | 15 |
| 2.10 Taula. | Aire-garraioa: Hegazkin-zirkulazioa EAEko aireportuetan .....   | 19 |
| 2.11 Taula. | Itsas garraioa: EAEko ontziteriaren ezaugarriak (1995-2006) .....   | 21 |
| 2.12 Taula. | Itsas garraioa: EAEko ontziteria-motak. 2005-2006 .....   | 21 |
| 2.13 Taula. | EAEko pertsonen mugikortasuna garraio-moduaren arabera (%) .....  | 28 |
| 2.14 Taula. | Pertsonen mugikortasuna EAEn, lurraldearen arabera .....  | 31 |
| 2.15 Taula. | Pertsonen mugikortasuna EAEn: lekualdatze-kopurua EAEko hiriburuetan eta metropoli-eremuan. ....                                    | 35 |
| 2.16 Taula. | Hiriko garraio publikoa: Autobus-zerbitzu erregularretako bidaiariak, EAEko hiriburuetan .....                                      | 40 |
| 2.17 Taula. | Herri arteko lekualdatzeak EAEn, lurralde eta eremuaren arabera <sup>(1)(2)(3)</sup> .....  | 43 |
| 2.18 Taula. | Herri arteko lekualdatzeak autoz <sup>(1)</sup> .....   | 44 |
| 2.19. Taula | Autoaren erabilera herri arteko lekualdatzeetan <sup>(1)</sup> .....  | 45 |
| 2.20 Taula. | Herri arteko garraio publikoa: Bidaiariak herri arteko autobusen zerbitzu erregularretan .....                                      | 46 |
| 2.21 Taula. | Herri arteko garraio publikoa: Bidaiariak trenbideko zerbitzu erregularretan .....  | 47 |
| 2.22 Taula. | Bidaiari-kopurua EAEko aireportuetan: Bidaiari-kopuruaren bilakaera, aireportua bakoitzean(2002-2006) .....                         | 49 |
| 2.23 Taula. | Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan (2003-2006) .....  | 51 |
| 2.24 Taula. | Pertsonen garraioa kable bidez (2004-2006) .....  | 51 |
| 2.25 Taula. | Bidaiari-kopurua Bizkaiko Zubi Esekian (2002-2006) .....  | 52 |
| 2.26 Taula. | Salgai-garraioaren sailkapena, garraio-motaren arabera. 2006 .....  | 52 |
| 2.27 Taula. | Errepideko salgai-garraioa EAEn. 1993-2006 arteko bilakaera .....   | 54 |
| 2.28 Taula. | Errepideko salgai-garraioa EAEn: eskualde barneko esparrua, lurraldearen arabera. 2006 .....  | 55 |
| 2.29 Taula. | Errepideko salgai-garraioa EAEn eta EBren artean (2006). ....   | 57 |
| 2.30 Taula. | Errepideko salgai-igarotze-garraioa: .....  | 59 |
| 2.31 Taula. | RENFEK garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta helmuga dutela. 2006. ....  | 60 |
| 2.32 Taula. | FEVEk garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta helmuga dutela. 2002-2006 arteko bilakaera .....                               | 60 |
| 2.33 Taula. | FEVEren salgai-garraioa: Sorburu edo helmugako Autonomia Erkidegoen arabera 2006. ....  | 61 |
| 2.34 Taula. | EUSKOTRENEK garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta/edo helmuga dutela. ....   | 62 |
| 2.35 Taula. | Salgai-garraioa, aireportuaren bakoitzean. 1980–2006 .....  | 63 |



---

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| 2.36 Taula. | Salgaien sorburu/helmugak, aireportuaren arabera. 2006 .....                      | 64 |
| 2.37 Taula. | Salgai-garraioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan: 1980-2006 arteko bilakaera ..... | 66 |
| 2.38 Taula. | Bilboko eta Pasaiaiko portuetako trafikoa .....                                   | 67 |
| 2.39 Taula. | Bilboko eta Pasaiaiko portuetako trafikoa .....                                   | 68 |

**GRAFIKOEN AURKIBIDEA****Orrialdea**

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2.1 Grafikoa  | EAEko pertsonen mugikortasuna, esparruaren arabera: Laburpen-mapa (1).....  | 27 |
| 2.2 Grafikoa  | EAEko pertsonen mugikortasunaren sailkapena, lekualdatze-motaren arabera (%).....                                   | 29 |
| 2.3 Grafikoa  | EAEko pertsonen mugikortasunaren sailkapena, motibazioaren arabera (%).....   | 29 |
| 2.4 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-moduaren eta motibazioaren arabera (%).....                       | 30 |
| 2.5 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-moduaren eta jarduera xedearen arabera (%).....                   | 31 |
| 2.6 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasuna autoan eta garraio kolektiboan, lurraldearen arabera.....                                   | 33 |
| 2.7 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasuna: Etapa bat baino gehiagoko lekualdatzeak, lurralde historikoaren arabera.....               | 34 |
| 2.8 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasuna EAEn: Mugikortasuna eta biztanleria EAEko hiriburuetakoko metropoli-eremuetan.....          | 35 |
| 2.9 Grafikoa  | Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan eta haien metropoli-eremuetan.....                                       | 36 |
| 2.10 Grafikoa | Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan, garraio-motaren eta hiriburuaren arabera.....                           | 38 |
| 2.11 Grafikoa | Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: Garraio kolektiboaren erabileraren bilakaera*.....                     | 39 |
| 2.12 Grafikoa | Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: Hiriburuetakoko sarbide nagusietako EZI.....                           | 39 |
| 2.13 Grafikoa | Hiriko garraio publikoa: Autobus-zerbitzu erregularretako bidaiarien bilakaera, EAEko hiriburuetan (1990-2006)..... | 41 |
| 2.14 Grafikoa | Hiriko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (2002-2006).....                                | 41 |
| 2.15 Grafikoa | Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: Bilboko metroko bidaiari-kopuruaren bilakaera (1995-2006).....       | 42 |
| 2.16 Grafikoa | Herri arteko lekualdatzeak EAEn: Laburpen-mapa.....   | 43 |
| 2.17 Grafikoa | Herri arteko lekualdatzeak autoz, EAEn: Laburpen-mapa.....  | 45 |
| 2.18 Grafikoa | Herri arteko garraio publikoa: Trenbideko zerbitzu erregularretako bidaiari-kopuruaren bilakaera (1980-2006).....   | 48 |
| 2.19 Grafikoa | Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: Aireko zerbitzuetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (1980-2006).....           | 49 |
| 2.20 Grafikoa | Bidaiari-kopurua Bilboko portuan (2002-2006).....   | 50 |
| 2.21 Grafikoa | Salgaien garraio-motaren sailkapena.....  | 53 |
| 2.22 Grafikoa | Eguneko salgai-garraioa EAEn.....   | 55 |
| 2.23 Grafikoa | EAE eta gainontzeko autonomia erkidegoen arteko eskualde arteko salgai-garraioa. 2006.....                          | 56 |
| 2.24 Grafikoa | Transpiriniar garraioa: egoeraren araberako bilakaera.....  | 58 |
| 2.25 Grafikoa | FEVEk garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu dutela. 1990-2006.....   | 61 |
| 2.26 Grafikoa | Salgaien aire-garraioa EAEn 1980-2006 arteko bilakaera.....   | 63 |
| 2.27 Grafikoa | Salgaien nazioarteko trafikoa, eremu geografikoen arabera. 2005.....  | 65 |
| 2.28 Grafikoa | Salgaien itsas garraioa Bilboko eta Pasaiako portuetan: Bilakaera. 1980-2006 arteko bilakaera.....                  | 66 |

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2.29 Grafikoa | Salgaien garraioa Bilbo eta Pasaiaiko portuetan: Salgai-motak. 2006.....  | 68 |
| 2.30 Grafikoa | Salgaien itsas garraioa Bermeoko portuan: 1990-2006 arteko bilakaera..... | 69 |
| 2.31 Grafikoa | Salgai-garraioa Bermeoko portuan: Salgai-motak. 2006.....                 | 70 |

## **2. GARRAIO-ESKAINZA ETA -ESKARIA 2006AN**

## 2. GARRAIO-ESKAINZA ETA -ESKARIA 2006AN

### 2.1. GARRAIO-ESKAINZA

#### 2.1.1. Euskadiko Garraio-Sistemaren antolaketa

Herrialde garatu gehienetan bezala, Euskadiko garraio-sistema ohiko azpisistemez osatuta dago: Bide-sarea, trenbide-sistema, portu-sistema, airezko sistema, kable-sistema eta garraio intermodal edo hainbat garraio-mota bateratuko sistema, arrazoi geografikoak direla-eta ibai-garraiorik ez baitago. Ondorengo taulan, era eskematikoan eta antolatuan ikus daitezke sistema guztiak.

#### 2.1 Taula. Euskadiko garraio-sistemak

| SISTEMA                              | AZPIEGITURA  | ORGANO TITULARRA                                   | ERAKUNDE/OPERADOREA  |
|--------------------------------------|--|--|--|
| <b>Bide-Sarea</b>                    | Errepideen sare orokorra<br>Herri Barruko Bide-Sarea<br>A-68 Autopista | Foru Aldundiak<br>Udaletxeak<br>Estatua            | Garraio-Zerbitzu Publikoko emakidaduna.<br>Erabiltzaile partikularra |
| <b>Trenbide-sistema</b>              | Europaz gaindiko trenbide-sarea<br>Penintsulako sarea                  | Estatua  | Renfe  |
|                                      | Metro-sarea  | Euskal A.E.<br>Estatua                             | ETS eta EuskoTren<br>FEVE  |
|                                      | Metroa/Tranbia<br>Zubi esekia  | Euskal A.E.<br>Bilboko Agintaritza                 | Portuaren<br>Metro Bilbao, EuskoTren Pribatua                        |
| <b>Portu-sistema</b>                 | Garrantzia Orokorreko portuak  | Estatua  | Portuaren Agintaritza  |
|                                      | Autonomia-mailako portuak  | Euskal A.E.  | Euskal A.E.  |
| <b>Airezko sistema</b>               | Garrantzia Orokorreko aireportuak                                      | Estatua  | AENA   |
| <b>Kable-sistema</b>                 | Igogailuak eta funikularrak  | Euskal A.E.  | Pribatuak<br>Publikoak   |
| <b>Garraio intermodaleko sistema</b> | Garraio eta Logistika Zentroak   | Partzuergoa/ Erakunde publiko, pribatu eta mistoak | Logistikako operadoreak  |

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012 eta erakundeak berak egindako txostena.

Garraio-sistema horri xehetasun handiagoz begiratzen badiogu, zera ondoriozta daiteke:



**Euskadiko Garraio Sistemaren antolaketaren deskribapena**

ρ Errepide-sareari dagokionez, Euskadiko errepide-sareak 4.218 km zituen 2005ean. Errepide gehienak lerro bakarrekoak dira (zehazki, %87,3).

Foru Aldundiak dira azpiegitura horien gehiengoaren titularrak. Salbuespen bakarrak A-68 autopista eta Artxandako tunelak dira; Estatuak da lehenengoaren titularrak, eta bigarrenaren emakida Bizkaiko Foru Aldundiak du. Bestalde, BIDEGIK eta INTERBIAK, hurrenez hurren, Gipuzkoako eta Bizkaiko Foru Aldundien sozietate anonimoek, A-8 autopista kudeatu eta ustiatzen dute probintzia bakoitzean.

ρ Trenbide-sistemari dagokionez, EAEn, erakunde hauek eskaintzen dute pertsona- eta salgai-garraioa: 1) Renfek Estatuarekin lotzen ditu EAeko hiriburuak eta aldiriak; 2) FEVEK Bizkaian bakarrik ematen ditu zerbitzuak; 3) EuskoTrenak, Gipuzkoan eta Bizkaian, herri arteko zerbitzuak eskaintzen ditu, eta 4) Metro Bilbaok eta Bilboko Tranbia-EuskoTrenak pertsonak garraiatzen dituzte Bilbo hiriko eta metropoliko esparruan.

Renfeko eta FEVEko azpiegituren titulartasuna Estatuarena da (Adifena Renferen kasuan), eta Euskal Trenbide Sarea/ Red Ferroviaria Vasca (ETS)-k (duela gutxi sortua) euskal trenbide-azpiegiturak eraiki, modernizatu eta kudeatuko ditu.

Etorkizunean, trenbide-sarean, tranbia-programaren barnean dauden jarduerak sartuko dira; besteak beste, Gasteizen, tranbia-sarea eraikiko da, eta "Prestazio Handiko Trenbide Sare Berria" ere eraikiko da, "Euskal Y" delakoa; aurreikusten da hori 2013rako amaituta egongo dela.

Azkenik, "El Transbordador de Bizkaia S.L."k Bizkaiko zubi esekiaren jarduera kudeatzen du; itsasadarreko ibaiertz batetik bestera, ibilgailuak eta bidaiariak garraiatzen ditu ontzi transbordadorean, eta goiko aldean kokatuta dagoen oinezkoen igarobidea ere kudeatzen du. Azpiegitura horrek 160 metroko luzera du, eta 61 metroko altuera. Gaur egun, munduan oraindik martxan dagoen horrelako zubi bakarra da. 2006an, UNESCOk gizadiaren ondare izendatu du.

ρ Euskal portu-sisteman, interes orokorreko bi portu daude (Bilboko eta Pasaiakoa), eta autonomia-mailako 15 portu daude. Bilboko eta Pasaiako portuetako merkataritza-jarduera da aipagarria, baita Bermeoko portukoa ere. Horrez gain, gainontzeko portuetan, itsas, kirol- eta arrantza-esparruetako jarduerak egiten dira.

- ρ *Airezko sistemari* dagokionez, EAEn, hiru aireportu daude, bakoitza hiriburu batetik gertu kokatuta. Guztietan, pertsonak nahiz salgaiak garraiatzen dira.
- ρ EAeko *Kable-sistema*, hiru funikularrez (Artxandako funikularra, Larreinetako funikularra eta Igeldoko funikularra) eta lau igogailuz (Aragoitiko igogailua, La Salveko igogailua, Solokoetxeako igogailua eta Begoñako igogailua) osatuta dago. Denak Bizkaian daude kokatuta, Igeldoko funikularra izan ezik, hura Donostian kokatuta baitago.
- ρ Azkenik, EAEn, lau *logistika-zentro* daude; geografikoki era estrategikoan kokatuta daudenez, eta inguruan garraio-azpiegitura egokia dutenez, salgaien garraioari eta logistika jardueri eraginkortasuna ematen diete. Logistika-zentroak hauek dira: Aparcabisa Bizkaian, Zaisa Gipuzkoan; eta, azkenik, CTV eta Arasur Araban (azken hori duela gutxi sortu da).

### 2.1.2. Garraio-eskaintza eta eskaintza bakoitzerako azpiegiturak

Atal honetan, aurreko atala xehetasun handiagoz aztertuko dugu. Erakunde bakoitzaren garraio-eskaintza eta haren azpiegiturak ere aztertuko ditugu, baita 2006. urtean egindako berrikuntzak edo eguneratzeak ere.

#### a) *Errepide-garraioa*

2005ean, EAeko errepide-sareak 4.218 km zituen. Bide-azpiegitura horri esker, aurreko urtearekin konparatuz, bide-azpiegituraren luzera 32 km gutxitu zen. Emaiza horrek argi uzten du 1990eko hamarkada hasieran kilometro-kopurua gutxitzen hasi zenetik, joera hori mantendu egin dela (1999an, euskal errepide-sareak 4.446 km zituen).

*Errepide-sareko* hamar kilometrotik bederatzi (zehazki %87,3), lerro bakarreko errepideak dira; %7,7 autopista libreak, autobideak eta lerro bikoitzeko errepideak; eta gainontzeko %5a, bidesaridun autopistak. Beraz, 2006an ere, **lerro bakarreko errepideak gutxitu egin dira, eta autopistak, autobideak eta lerro bikoitzeko errepideak ugaritu** egin dira, azken hamar urteetan 109 kilometro handitu baita.

**2.2 Taula. Euskal errepide-sarea, errepide-motaren arabera. 2005**

|  | 1995         | 2005         |
|--|--------------|--------------|
| <b>LUZERA (km)</b>   |              |              |
| Bidesaridun autopistak                                     | 187          | 211          |
| Autopista libreak, autobideak, lerro bikoitzeko errepideak | 240          | 325          |
| Lerro bakarreko errepideak                                 | 3.931        | 3.682        |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>4.358</b> | <b>4.218</b> |
| <b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>) <sup>(1)</sup></b>       |              |              |
| Bidesaridun autopistak                                     | 25,8         | 29,2         |
| Autopista libreak, autobideak, lerro bikoitzeko errepideak | 33,2         | 44,9         |
| Lerro bakarreko errepideak                                 | 543,3        | 508,9        |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>602,3</b> | <b>583,0</b> |

<sup>(1)</sup> EAEko azalera eta errepide-sarearen luzera kontuan hartuta kalkulatu da.

Iturria: Eustat. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS) Erakundeak berak egindako txostena.

[\*Adierazlea eranskinean dago azalduta xehetasun handiagoz\*](#)

EAEko errepide-azpiegiturak berregituratzeko planean, **errepideko garraioaren estaldura eta kalitatea hobetzeko** xedepaan, 2006an, edukiera handiko errepideak eraiki, handitu eta hobetzeko lanak egiten jarraitu da. Lan horien artean, honako hauek dira aipagarriak:

**Errepide-azpiegiturak- 2006ko berrikuntzak**

- p A-8 (Bilbo-Behobia) **errepidea berritu eta hiru lerro egiteko lanak**; Gipuzkoan, hiru zati daude oraindik handitzeke: alde batetik, Orio-Aritzeta zatia. Lanak, dagoeneko, hasita daude, eta, han, Oriorako erdi lotura bat eraikitzen ari dira, ordainleku eta guzti, Orio-Donostia arteko lekualdatzeak egiteko. Bestalde, Orio-Zarautz zatirako lanen proiektua 2007an osatuko da.  
  
Gipuzkoako bigarren fasea 2009an hasiko da, eta honako zati hauek handituko dira: Zarautz-Zumaia (2012rako amaituko dela aurreikusi da), Zumaia-Itziar (lanak 2012-2014 artean egingo dira), Itziar-Elgoibar (lanak 2014-2016 artean egingo dira) eta Elgoibar-Maltzaga (lanak 2017-2019 artean egingo dira).
- Halaber, 2006an zehar, **A-8 errepidean** hobekuntza-lan ugari egin dira **Bizkaiko Lurralde Historikoan**. Alde batetik, hirugarren lerroa eraikitzen ari dira. Prozesu hori faseka egiten ari da eta uste da 2007rako amaituko dela. Ildo horretan, Basauri eta Boroa arteko hirugarren lerroa ireki da, eta Bilbo eta Donostia arteko lotura nabarmen hobetu da.  
  
Bestalde, duela gutxi, A-8ren eta Galdakaoren arteko lotura berria ireki da.

ρ Gasteiz-Eibar (AP-1) autopista eraikitzeke lanei dagokienez, Gipuzkoako ibilbideko bost zatietatik hiru, dagoeneko, irekita daude; hau da, Eibar-Arrasate tartea. Arabako zatiak, berriz, oraindik eraikitzen ari dira. Zehatzago esanda: Eibar eta Bergara iparraldea (7,2 km), Bergara iparraldea-Bergara hegoaldea (4,2 km) eta Bergara hegoaldea-Arrasate (3,5 km) irekita daude dagoeneko; hau da, 14,9 km daude irekita. Beste bi zatiak, Arrasate-Eskoriatza (6,3 km) eta Eskoriatza-Arlaban (10,4 km), oraindik eraikitzen ari dira.

Guztira, AP-1 autopistak 46.2 kilometroko luzera izango du: 31,7 km Gipuzkoan eta 14,5 km Araban.

2006an, Arlabaneko tunela (3,4 km) zulatzen amaitu dute. Horrez gain, Eskoriatza iparraldea-Arrasate iparraldea zatiko lanei ekin zaie. Lan horiek 24 hilabetez egingo dira, eta proiektuaren barne dago Apotzagako tunela (330 metro) eta Izurietakoa (260 metro) eraikitzea, baita Basagoiti (250 metro) eta Arbizelaiko (560 metro) biaduktuak eraikitzea ere.

Arabako ibilbidean, gaur egun, bi zatitan ari dira lanak egiten: alde batetik, Etxabarri-Ibiña eta Luku lotuko dituen zatian (6,3 km), eta hura 2008rako egongo da amaituta; eta, bestalde, Luku-Arlaban arteko zatia (8 km).

Aurreikusi da Gipuzkoako zatia eta Arabakoa 2008an irekiko direla.

ρ 2005ean, Beasain-Durango autobideko Ormaiztegi-Zumarraga zatia inauguratu ondoren, Gipuzkoako ibilbidean, Beasain eta Zumarraga arteko zatia irekita dago dagoeneko. 2006 bukaeran, Bergara-Urretxu/Legazpi arteko zatia eraikitzeke proiektua enkantera atera da; horri esker, autobideko Gipuzkoako tartea amaitu, eta Beasainen N-1 errepidearekin eta Bergaran Gasteiz-Eibar (AP-1) autopistarekin lotzea lortuko da.

ρ **Donostiako bigarren ingurabideak** Oiartzun, Errenteria, Astigarraga, Hernani eta Donostia elkartuko ditu Urumea ibaiaren ibilbide beretik, eta, Lasarte-Oria eta Usurbilen (Aritzeta), A-8arekin lotuko da.

Obra hiru fasetan egingo da: Errenteria-Astigarraga, Astigarraga-Lasarte-Oria eta Aritzeta-Lasarte-Oria. Lehen faseko lanak 2006an hasi dira, eta beste bi faseetakoak 2007an hasiko dira. Uste da azpiegitura osoa 2009rako irekiko dela. Momentu horretan, azpiegitura berriari esker, A-8 autopistan, Donostiako saihebidetako zirkulazioa nabarmen gutxituko da.

Proiektu horren barnean, Aritzeta eta Urumeako loturaren arteko (Donostiako bigarren ingurabidearen barne) errepide zatia (7,8 km) eraikitzeke lanak enkantera atera dira 2006an. Ingurabide horren aurrekontua 124 milioi euro izango da, eta, ziur asko, 2009rako amaituta egongo da.

- ρ **Arabako errepide-sareari** dagokionez, 2006an, Errepideen Plan Integrala (PICA) eguneratu du Arabako Foru Aldundiak. Izan ere, inbertsio-programa handi bati esker, datozen hamar urteetan, Arabako errepide-sarearen %65 hobetu, berritu edo egokitu nahi du.
- ρ **Metropoliko Hegoaldeko Saihesbidea**, Bilbon, A-8 errepideko zirkulazioa desbideratzeko hautabide gisa aurkeztu da. Lanak 2007an hasiko dira eta 2010erako amaituko direla aurreikusi da.
- Azpiegitura hiru fasetan banatu da: Bilbo—Portugaleta (2011an amaituko da eta zati batzuk dagoeneko esleitu dira), Arrigorriaga-Galdakao eta Trapagaran-Muskiz.
- ρ Horrez gain, **Urumeako Autobideko** lanei jarraipena eman zaie Donostiako Martutene auzoa eta Hernani artean. Errepide horrek N-1 errepideko zirkulazioa nabarmen gutxituko du eta Donostiako ospitaleen eremuarekin lotuko da (A-8 errepideak Illunbe parean duen loturaren bidez) bi kilometroko errepide berri baten bidez. Horri esker, hiriburuaren eta Gipuzkoa barnealdeko herrien arteko loturak hobetu egingo dira.
- ρ Bestalde, 2007ko abuztuan, **Pasaiako Saihesbidea** inauguratu da, aurreikusitakoa baino hiru urte geroago. Azpiegitura horri esker, Pasai Antxok ez du hain zirkulazio handia jasan behar, eta N-1 errepideak herri horretan duen zatia bulebar bihurtuko dute; bi lerro eta bidegorri bat besterik ez ditu izango.
- ρ 2006an, **Astrabuduako Saihesbidea** ireki da; hala, Erandioko auzoko zirkulazioa gutxitu da eta La Avanzada eta ibaiko errepidea lotzeko beste aukera bat sortu da.
- ρ **Kadaguako korridoreari** dagokionez, 2006an, Bilbo eta Sodupe lotuko dituen azken bi zatietako lanekin jarraitu da. 2007 hasieran, Kastrexanako (Bilbo) eta Arbuioko zatia eta Alonsotegiko saihesbide izeneko zatia ireki dira, eta aurreikusi da 2007ko irailerako Arbuio eta Sodupe arteko errepidea irekiko dela. Momentu horretan, hamazazpi urte luzez iraun duten lanak bukatuko dira.

Bide-azpiegitura horietan ibiltzen da erakundeek eskainitako garraio publikoa, baita garraio pribatuari dagozkion modalitateak ere.

EAEko *errepide-garraioaren eskaintza* aztertuko dugu orain. Lehenbizi, errepideko garraio publikoaren eskaintza aztertuko dugu. Garraio-eskaintza hori hiriburuetako eta herri handietako herri barneko esparruko autobus-konpainiek, hiriburuak lotzen dituzten metropolitarr esparruko autobus-konpainiek eta hiriarteko autobus-konpainiek osatzen dute. Eskura dugun informazioa EAEko hiru hiriburuetako autobus-konpainiei buruzkoa da; hau da, Gasteizko Tuvisa (Transportes Urbanos de Vitoria S.A.), Bilboko Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia (CTSS). Jarraian agertzen den taulan, informazio horren xehetasunak ikus daitezke.

Hor, ikusten da **Bilbobusek**, , **gainontzeko konpainiek baino eskaintza zabalagoa** duela, linea-kopuruari, ibilbideen luzerari eta autobusen kopuruari dagokionez. Bigarren, Donostiako Tranbia Konpainia dago (CTSS).

### 2.3 Taula. Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: herri barneko garraio publikoaren eskaintzaren ezaugarriak (2006)<sup>(1)</sup>

| Kontzeptua      | Bilbo | Donostia | Gasteiz | GUZTIRA |
|-----------------|-------|----------|---------|---------|
| Sare-lineak     | 34    | 26       | 14      | --      |
| Luzera (km)     | 412,5 | 216,4    | 86      | --      |
| Autobus-kopurua | 144   | 104      | 60      | --      |

<sup>(1)</sup> Gautxori edo gaueko zerbitzuak ez dira kontuan hartu.

<sup>(2)</sup> 2005eko datuak dira. Beraz, ez da kopuru osoa kalkulatu.

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. Erakundeak berak egindako txostena.

Orain, **garraio pribatua** aztertuko dugu. Ibilgailu-kopuruari dagokionez, 2006an, 1.205.350 ibilgailu erregistratu dira EAEn. Horrek esan nahi du **euskal errepide-sareko ibilgailu pribatuen trafikoa %3 hazi dela urte betean**.

### 2.4 Taula. EAEko Ibilgailu-kopurua. 2006

|                       | Araba             |       | Bizkaia           |       | Gipuzkoa          |       | EAE               |       |
|-----------------------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|
|                       | Ibilgailu-kopurua | %     | Ibilgailu-kopurua | %     | Ibilgailu-kopurua | %     | Ibilgailu-kopurua | %     |
| Autoak                | 136.615           | 74,7  | 476.765           | 77,8  | 291.589           | 71,2  | 904.969           | 75,2  |
| Motozikletak          | 8.267             | 4,5   | 30.381            | 5,0   | 33.957            | 8,3   | 72.605            | 6,0   |
| Kamioiak              | 30.541            | 16,7  | 85.084            | 13,9  | 66.478            | 16,3  | 182.103           | 15,1  |
| Autobusak             | 497               | 0,3   | 1.577             | 0,3   | 785               | 0,2   | 2.859             | 0,2   |
| Traktore industrialak | 1.410             | 0,8   | 3.903             | 0,6   | 3.498             | 0,9   | 8.811             | 0,7   |
| Bestelako ibilgailuak | 5.473             | 3,0   | 15.862            | 2,6   | 12.668            | 3,1   | 34.003            | 2,8   |
| GUZTIRA               | 182.803           | 100,0 | 613.572           | 100,0 | 408.975           | 100,0 | 1.205.350         | 100,0 |

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia, Eustat. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS) Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazlea eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

Ondoko taulan Europako testuinguruko motorizazio-indizea aztertuko dugu. Zerrendako buru Luxenburgoko da, herrialde horretan 1.000 biztanleko 650 auto baitaude. Zerrendako azken postuan, berriz, Eslovakia ageri da (1.000 biztanleko 222 auto). EAE erdiko postuetan dago (1.000 biztanleko 417 auto), eta Espainiako estatuak baino askoz ere indize apalagoa du (1.000 biztanleko 461 auto).

**2.5 Taula. Europako motorizazio-indizea. 2004**

Autoak/1.000 biztanleko

| Herrialdea/ Urtea   | 2004 |
|---------------------|------|
| Luxenburgo          | 650  |
| Suedia              | 552  |
| Alemania            | 546  |
| Malta               | 529  |
| Frantzia            | 507  |
| Austria             | 505  |
| Eslovenia           | 469  |
| Belgika             | 469  |
| Espainia            | 461  |
| • Balearrak         | 639  |
| • EAE               | 417  |
| • Errioxa           | 393  |
| Txipre              | 459  |
| Finlandia           | 450  |
| Herbehereak         | 430  |
| Irlanda             | 393  |
| Lituania            | 382  |
| Txekiar Errepublika | 374  |
| Grezia              | 369  |
| Danimarka           | 355  |
| Estonia             | 349  |
| Polonia             | 314  |
| Letonia             | 295  |
| Hungaria            | 280  |
| Eslovakia           | 222  |

Iturria: Eustat.

Adierazlea eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz

**b) Trenbide-garraioa**

Gaur egun, bost erakunde ari dira EAEko trenbide garraioan zerbitzuak ematen: Renfe, FEVE, EuskoTren, Metro Bilbao eta EuskoTran. Renfe eta EuskoTrenen kasuan, trenbide azpiegituraren kudeaketa ADIFen (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) eta ETS-RFVen (Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca) esku dago, hurrenez hurren. Atal honetan, euskal trenbide-azpiegituraren kudeatzaileen ezaugarri garrantzitsuenak eta erakundeen zerbitzu-eskaintza aztertuko ditugu.

*Renfe-ADIF*

Euskadin, Renfek honako zerbitzu hauek ematen ditu: Bilboko aldirietako zerbitzuak (hainbat linea: C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz eta C-3 Bilbo Abando Orduña), Donostiako aldirietako zerbitzuak (Irun-Brinkola linea), eta distantzia luzeko zerbitzuak, hau da, Irun-Donostia-Madril, Gasteiz-Madril eta Bilbo-Madril.

Ondorengo taulan, 2006. urtean ADIFek euskal *azpiegituren esparruan* egindako jardura nagusiak ageri dira.

#### ADIFen trenbide azpiegitura eta Renferen eskaintza- 2006ko Berrikuntzak

- ρ Bizkaiko trenbide-sarean ministerioak kendu nahi dituen 37 *trenbide-pasagune*etatik 6 ADIFen esku daude. Bi Urtuellan daude; beste bi, Trapagaranen; bat, Sestaon, eta bestea, Urduñan.
- ρ 2006an, *Renferen geltoki berria* egiteko lanekin jarraitu da *Miribillan*. Lan horien iraupena beste 15 hilabetez luzatu da, gauetan zulaketa-lanak egin ezin direlako.
- ρ Bestalde, 2006 hasieran, Renfek adierazi zuen Bilboko aldirietako 42 geltokietan *kronometro-sistemak* jarriko zituela (erloju sinkronizatuak). Geltoki horiek C-1 (Bilbo-Santurtzi), C-2 (Bilbo-Muskiz) eta C-3 (Bilbo-Orduña) lineatan daude kokatuta.

#### FEVE

FEVEk (Ferrocarriles de Vía Estrecha) garraio-zerbitzuak eskaintzen ditu Bizkaian: Bilbo, Santander eta Leon lotzen ditu Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon lineen bitartez. Bestalde, aldirietako linea bat ere badu, Bilbo eta Balmaseda lotzen dituena. Lutxanatik, Bilboko portura ere iristen da.

Erakunde horren *eskaintza*ren datuak aztertuz gero, 2006an, 3.649 tren-zerbitzu eman ditu eskualde-lineatan (aurreko urtean baino %1 gutxiago), beraz, 535.724 tren/km (aurreko urtean baino %0,3 gutxiago) eta 41.666.366 eserleku/km (aurreko urtean baino %5,2 gehiago). Horrenbestez, FEVEk, aurreko urteetako joerari eutsiz, eskualde-lineetako tren-eskaintza gutxitu egin du, baina eserleku-eskaintza, berriz, handitu egin du, aurreko urteetan egin duen bezala.

Aldirietako linean, *zerbitzu erregularrak ugariagoak* dira, trenak maizago pasatzen baitira. Zehazki, 2006an, 16.962 tren mugitu dira (%0,1 gutxiago); hau da, 556.033 tren/km (aurreko urtean baino %1,5 gehiago) eta 92.829.747 eserleku/km (aurreko urtean baino %3,1 gehiago).



**2.6 Taula. FEVEren eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2006**

|                                       | 2006       |
|---------------------------------------|------------|
| <b>ESKUALDE-LINEAK</b>                |            |
| Linea-kopurua                         | 2          |
| Eskaintako tren-kopurua <sup>1</sup>  | 3.649      |
| Eskaintako trenak/km <sup>1</sup>     | 535.724    |
| Eskaintako eserlekuak/km <sup>1</sup> | 41.666.366 |
| <b>ALDIRIETAKO LINEA</b>              |            |
| Linea-kopurua                         | 1          |
| Eskaintako tren-kopurua               | 16.962     |
| Eskaintako trenak/km                  | 556.033    |
| Eskaintako eserlekuak/km              | 92.829.747 |

<sup>1</sup> Trenaren jatorriari eta helmugari dagozkie, Autonomia Erkidegoak aintzat hartu gabe.

Iturria: Feve. Erakundeak berak egindako txostena.

Ondorengo taulan, 2006. urtean FEVEk euskal *azpiegituren* esparruan egindako jardura nagusiak ageri dira.

**FEVEren azpiegitura eta Eskaintza- 2006ko Berrikuntzak**

- ρ FEVEk adierazi du 2006an Bizkaiko trenbide-sareko segurtasuna hobetuko duela. Hala, Sustapen Ministerioak Bizkaiko trenbide-sarean kendu nahi dituen 37 *trenbide-pasagune*etatik 31 FEVEren esku daude. Gehienak Santander-Basurto trenbide-zatian daude: bat Karrantzan, beste bi Zallan, 19 Gueñesen, bat Alonsotegin eta hiru Bilbon. Bestalde, Basurto-Aritz tartean, bi trenbide-pasagune kenduko dira, beste bat Bilbon eta beste bat Basaurin. Basurto-Bilbo Concordia zatian beste bat, Balmaseda M-Balmaseda V tartean beste bat eta, Araguren-Balmaseda tartean, Zallan, beste bat.
- ρ 2006an, urtearen erdialdean, Iralan kanpoaldetik doan *salgaietarako linea lurperatzeko* hitzarmena sinatu da. Bi urteko epean, lanekin hasteko asmoa dago, Godorniz eta Basurto arteko trenaren zatia lurperatu ostean; hau da, 2008 bukaeran.
- ρ 2006an, FEVE *CrediTrans sarean sartu da*.
- ρ Halaber, *FEVEren Concorদিako geltoki berritua inauguratu da*. Horrez gain, Jose Maria Olabarri kaleko lanak amaitu dira, eta, beraz, FEVEko terminala eta Bilboko Abandoko geltokiaren arteko lotura hobetu dira.

*EuskoTren-ETS*

EuskoTrenen trenbide-*azpiegiturak*, 2006an, 181,1 kilometro zituen EAEn (sare horren barnean daude Larreinetako funikularra eta lurrun-trena). Sarean zehar, 150,2 kilometro bide bakarreko trenbideaz osatuta daude, eta 30,9 kilometro bi bideko trenbideaz. Elektrifikazioari dagokionez, 176,6 kilometro elektrifikatuta daude, eta 4,5 kilometro elektrifikatu gabe.

EuskoTrenen azpiegitura hiru lineatan dago banatuta:

- 1) Bilbo (Deusto)-Lezama: 15,8 kilometroko luzera du eta, Bilboko Zazpi Kaleetako geltokian, Bilboko Metroarekin du lotura.
- 2) Bilbo-Bermeo: 49,4 kilometroko luzera du eta, Bilboko Bolueta geltokian, Bilboko metroarekin lotura izateaz gain, Galdakaoko Usansolo ospitalera doan EuskoTreneko mikrobus-zerbitzuarekin ere lotura du.
- 3) Bilbo-Donostia: 107,9 kilometroko luzera du eta, Bilboko Bolueta geltokian, Bilboko metroarekin du lotura. Horrez gain, Galdakaoko Usansolo ospitalera doan EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin ere lotura du, baita Zumaiatik irteten diren EuskoTrenen autobusekin eta Amarako geltokian Hendaiara doan linearekin (topo delakoa) ere.

Trenbide-zerbitzuen *eskaintzari* dagokionez, 2006an, EuskoTrenek 196.696 tren jarri ditu martxan (aurreko urtean baino %-1,1gehiago). Guztira, 47.978.425 eserleku eskaini ditu (%-1,3) eta 4.611.132 kilometro (1,2%). Hala, eserlekuak/km areagotu egin dira: 1.203.198.737 dira (%1,5).

## 2.7 Taula. Euskotrenen azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak<sup>1</sup>. 2006

|   | 2006          |
|---|---------------|
| Linea-kopurua                                   | 3             |
| Linea arrunten luzera (km)                      | 181,1         |
| Bide bakarreko linea arrunten luzera (km)       | 150,2         |
| Bide bikoitzeko linea arrunten luzera (km)      | 30,9          |
| Elektrifikatutako linea arrunten luzera (km)    | 176,6         |
| Elektrifikatu gabeko linea arrunten luzera (km) | 4,5           |
| Eskainitako tren-kopurua                        | 196.696       |
| Eskainitako eserleku-kopurua                    | 47.978.425    |
| Eskainitako km kopurua                          | 4.611.132     |
| Eskainitako eserlekuak/km                       | 1.203.198.737 |

<sup>1</sup> Bilboko tranbia, EuskoTran ez da kontuan hartu.

Iturria: EuskoTren. Erakundeak berak egindako txostena.

Ondoko taulan, ETSk eta EuskoTrenek azpiegituraren eta trenbide-zerbitzuen eskaintzaren inguruan egindako jarduerak garrantzitsuenak azaltzen dira. Hala, 2006an,

### EuskoTrenen azpiegitura eta Eskaintza- 2006ko Berrikuntzak

- p EuskoTrenek salgaiak garraiatzeko enpresa-lizentzia lortu du. Horri esker, ADIFek Espainiako estatuan dituen trenbide-azpiegiturak eta EBko beste herrialdeetakoak erabili ahal izango ditu.

- ρ 2006an, **jarduerak berrantolatzeke prozesua** amaitu da EuskoTrenen, maiatzaren 21ean Eusko Legebiltzarrak 6/2004 Legea, **Euskal Trenbide Sarea (ETS)** sortu zuena, onartu ondoren.
- Legeak xedatutakoaren arabera, 2006an, EuskoTreneko 186 langile ETSra pasatu dira. Horren ondorioz, EuskoTrenek, bidaiariak eta salgaiak garraiatuko ditu soilik; eta ETSK EAeko trenbide-azpiegitura kudeatuko du.
- ρ **EuskoTren XII Plan Estrategikoan** zehaztutako helburuei jarraituz, eta salgaien garraioari dagokionez, balioanitzeko 42 bagoi erosi dira 2006an. Horretarako, 4 milioi euro inbertitu behar izan dira, eta, hala, Salgaien Negozio-Unitateko garraio-ahalmena handitu eta hobetu egin da.
- Halaber, 12 tren-makina berri erosi dira, 36 milioi euroren truke.
- ρ EuskoTrenek azpiegituran egindako lan garrantzitsuena Durango eta Traña arteko trenbide-zatia **lurperatzea** izan da (7,7 milioi euro).
- ρ Halaber, 2006an, Zornotza eta Durango arteko trenbidea **bitan banatzeko** lanekin jarraitu da (3,5 milioi euro).
- ρ Tuneletan eta beste eremu batzuetan ere, lanak egin dira, **hainbat arrisku geologiko gutxitzeko** (1,5 milioi euro).
- ρ Geltoki batzuetako instalazioak eta hango irisgarritasuna ere hobetu egin dira (milioi bat euro).
- ρ UT-3500ak eta UT-200ak modernizatzeko lanekin jarraitu da.
- ρ Bidesari-sistemak garatzen jarraitu du eta modelo berrietan aplikatu da, eta, geltokietan nahiz tranbia-linean ere, erabat aplikatu da.
- ρ SAPen oinarritutako kudeaketa-eredu berria aplikatzeko prozesuarekin jarraitu da.
- ρ Oro har, 2006an, EuskoTreneko trenbide-lineatan, 31.252.407 euro **inbertitu** dira guztira. Hala ere, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak egindako 17.199.551 inbertsioa ere jaso du, EuskoTrenekin lotutako proiektuak aurrera eramateko, besteak beste, Gasteizko tranbia egitea, trenbide-pasaguneak kentzea eta abar.

### Bilboko Metroa

2006an, Metro de Bilbaoko **azpiegiturak** 37,28 kilometroko luzera du (Aritzeko lantegiak martxan jarri direnetik) eta bi lineatan ematen ditu garraio-zerbitzuak (Plentzia-Etxebarri, Bilbo eta eskuineko ibaiertzeko herriak lotzen dituena; eta Sestao-Etxebarri, Bilbo eta ibaiaren ezker aldeko herriak lotzen dituena). Guztira, 34 geltoki ditu (18 lur azpian eta 16 kanpoan), eta 9 azpigeltoki. Trenbideak metro bateko zabalera du.

2006an, Bilboko Metroak 3.968.534 kilometro eskaini ditu, 15.874.136 tren/km eta 2.333.497.992 eserleku/km. Horrek esan nahi du aurreko urtearekin alderatuz %0,3ko gutxitu dela eskaintza, batez ere tren gutxiago ibili direlako.

## 2.8. Taula Bilboko Metroaren azpiegitura eta eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2006

|                               | 2006          |
|-------------------------------|---------------|
| Linea-kopurua                 | 2             |
| Geltoki-kopurua               | 34            |
| Sarearen luzera (km)          | 37,28         |
| Eskainitako kilometro-kopurua | 3.968.534     |
| Eskainitako tren kopurua/km   | 15.874.136    |
| Eskainitako eserlekuak/km     | 2.333.497.992 |

Iturria: Bilboko Metroa. Erakundeak berak egindako txostena.

Jarraian, Bilboko Metroak 2006an egindako jarduera garrantzitsuenak azaltzen dira azpiegiturari eta trenbide-garraioaren eskaintzari dagokienez. Hain zuzen ere,

### Bilboko Metroaren azpiegiturak. 2006ko Berrikuntzak

- ρ 2006ko ekainean, Basaurin, **Arizko lantegi berriko garajeak** jarri ziren martxan.
- ρ Uztailaren 3an, Etxebarriko geltokia eta Basauriko herrigunea lotzen zituen zuzeneko zerbitzua inauguratu zen. Zerbitzu hori 2010 arte egongo da martxan, Ariz eta Basauriko geltokiak inauguratzen diren arte.
- ρ 2007ko urtarrilean Bilboko metroko bi geltoki berri ireki dira, Abatxolokoa eta Portugaletekoa, biak 2. linean.
- ρ Horrez gain, metroko azpiegitura eta instalazioak **hobetzeko lanak** ere egin dira. 2006an, honako hauek egin dira:
  - 1. Lineako pasabide eta eskailera mekanikoetan, suteak itzaltzeko sistema automatiko eta ekologikoa jartzea. Datozen hiru urteetan, suteak itzaltzeko sistema osoa aldatu nahi da.
  - Larrabasterrako geltokia estaltzeko lanak.
  - Urduliz eta Plentzia arteko trenbide zatian ezpondak **egonkortu eta finkatzeko lanak**.
  - Geltokietako ikuskapen-langileen kabinetako soinu-sistema hobetu da. Mintzaideen ahotsak anplifikatzen ditu, horiek ozen hitz egin behar ez izateko. Halaber, entzumen-arazoak dituzten pertsonentzat ere, zerbitzua hobetu da, ikuskariaren ahotsa zuzenean audifonoetara helarazteko indukzio-sistema baten bitartez.

- 2005ean hasitako joerari jarraituz, geltokietako sarreretan, **terrazozko lurzoruak kendu eta granito garreztatuzko lurzoruak** ezarri dira, irristagaitzak baitira. 2006an, honako geltoki hauetan egin dira horrelako lanak: Basarrate, Santutxu, Zazpi Kale, Abando, Moyua, Indautxu, San Mames, Deusto, Sarriko, San Inazio, Bidezabal, Berango eta Larrabasterra.
- Horrez gain, uholderen kontrako ataka oinarritzeko plaka metalikoan ere, **tratamendu irristagaitza** eman da, euria egiten duenean jendea irrista ez dadin.
- Halaber, 2006an ere, **eskailera mekanikoetan, alboetako hutsuneak estali** dira, han paperik eta zikinkeriarik ez pilatzeko.

### Euskotran

2006an, Bilboko tranbiaren **azpiegiturak** 5 kilometro inguruko luzera zuen, A Linean, Atxuri eta Basurto artean. Linea horretan, 12 geltoki daude, baina, linea luzatzeko lanak amaitzen direnean, guztira, 15 geltoki izango ditu. Guztira, 8 tranbia daude martxan. Ibilgailu bakoitzak 25 metroko luzera du, eta 192 pertsona sartzen dira barruan.

2006an, EuskoTranek 66.464 tranbia, 8.308.000 eserleku eta 315.283 kilometro **eskaini** ditu guztira. Hala, bidaiariei 39.410.375 eserleku/ km eskaini zaizkie, aurreko urtean baino %0,8 gutxiago, bidaia gutxiago egin baitira.

### 2.9 Taula. EuskoTranen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2006

|                               | 2006              |
|-------------------------------|-------------------|
| Linea-kopurua                 | 1                 |
| Geltoki-kopurua               | 12                |
| Edukiera (pertsonak)          | 192 (50 eserleku) |
| Eskainitako tren-kopurua      | 66.464            |
| Eskainitako eserleku-kopurua  | 8.308.000         |
| Eskainitako kilometro-kopurua | 315.283           |
| Eskainitako eserlekuak/km     | 39.410.375        |

Iturria: EuskoTren. Erakundeak berak egindako txostena.

Azpiegiturari eta trenbide-garraioaren eskaintzari dagokionez, 2006an EuskoTranek artean, honako jarduera hauek dira aipagarrienak:

**EuskoTranen azpiegiturak- 2006ko Berrikuntzak**

ρ Tranbiaren ibilbidea Basurtotik **Errekalde plazaraino luzatzeko proiektuari** dagokionez, 2006 bukaeran tranbiaren laugarren urteurrena dela-eta egindako inkesta baten arabera, Bilboko tranbiaren erabiltzaileen %40k adierazi du askotan hartuko duela tranbia aipatutako helmuga berrira joateko.

Adar berri horretan, hiru geltoki berri egingo dira: bat Autonomia kalean, bestea Gaztela plazan eta azkena Errekalde plazan.

ρ Halaber, 2006an, aipagarria da beste herrialdeetako ordezkariak asko joan direla Bilbora, tranbia ikustera.

*Tranbia-programa*

Tranbia-programaren bitartez, tranbia EAEko beste herri batzuetara zabaldu nahi da. Gaur egun, hiru proiektu daude hastear: lehenik eta behin, Gasteizko tranbia (lanak 2006 amaieran hasi dira), eta, gero, Leioa eta Debagoieneko tranbiak; horiek, oraindik, proiektua besterik ez dira. Hala,

ρ 2006ko irailean, *Gasteizko tranbia* egiteko lanak hasi ziren, eta espero da 2008rako amaituko direla. Oraingoan, hiru adarretatik, bi egiten ari dira, hain zuzen ere erdigunekoa eta Lakuakoa. Azken adarra, Abetxukokoa, aurrerago eraikiko da.

Erdiguneko adarrak 2.685 metro eta 6 geltoki izango ditu, Lakuako adarrak bezala. Azken horrek 2.282 metroko luzera izango du.

Guztira, tranbia 17 kaletatik igaroko da, 8 kilometroko luzera eta 19 geltoki izango ditu. Guztira, zortzi tranbia egongo dira; bakoitzak 30 metro izango ditu eta 196 pertsonentzako edukiera izango du. Herri-lanaren kostua 66 milioi euro izango da guztira. Eusko Jaurlaritzak gastuaren bi herenak ordainduko ditu; eta Foru Aldundiak nahiz Gasteizko Udalak gainontzekoa ordainduko dute. Bestalde, EuskoTranek Landaberdeko garaje nahiz lantegiak finantzatzeko ditu, baita unitate mugikorrek ere.

2006ko maiatzean, Euskal Trenbide Sarearen (ETS) bulegoa inauguratu da Gasteizen. Han, Gasteizko tranbiaren Erdiguneko eta Lakuako adarren ezaugarri nagusiak ikusgai daude.

ρ *Leioako tranbiari* dagokionez, lehen fasean, EHUK Leioan duen campuseko metro-geltokiarekin lotuko da; eta, bigarren fasean, Leioa eta Urbinaga lotuko ditu. Horri esker, unibertsitateko irisgarritasuna nabarmen hobetuko da.

Lehen faseak, 3.862 metroko luzera eta bederatzi geltoki izango ditu. Horri esker, ibilbide hori egiteko, 12 minutu gutxiago beharko dira, gaur egun, autobusez 31 minutu behar direla kontuan hartuta. Tarte horretan, geltoki bakoitzak 30 metroko luzera izango du, eta ibilbide osoa bide bikoitzekoa izango da. Ibilbidean, bost tranbia arituko dira hara-hona. Tren bakoitzak 30 metroko luzera izango du eta 196 pertsonentzako edukiera (48 eserleku eta 148 zutikakoak). Lanek 28 hilabete inguru iraungo dute eta 23 milioi euroko inbertsioa egin beharko da.

Bigarren faseak 1.807 metroko ibilbidea eta bi geltoki izango ditu. Ibaiaren ezkerrekoa eta eskuinaldea lotuko ditu; metroko bi lineen arteko lotura erraztuko du, baita Urbinagan Renfeko linearekin izango duen lotura ere.

- p Bestalde, *Debagoieneko tranbiak* Bergara, Arrasate eta Aretxabaleta 30 minutuan lotuko ditu. Tranbia hiru fasetan eraikiko da. Lehenengo fasean, hiru udalerririk lotuko dira 17.542 metroko ibilbidean. Tarte horrek 19 geltoki izango ditu (Bergaran, Arrasaten eta Aretxabaletan). Bigarren fasean, Aretxabaleta eta Eskoriatza arteko tarteak eraikiko dira; eta, hirugarren fasean, San Prudentzioko bidegurutzak eta Oñati lotuko dira.

Proiektu horri dagokionez, 2006an, Bergara eta Aretxabaleta arteko tarteak eraikitzekeo proiektua enkargatu eta enkantera atera da. Halaber, 2006ko abenduan alegazio-epea ireki da, proiektua behin betiko onartzeko.

### *Euskal Trenbide Sare Berria*

Atal honetan, 2006an abiadura handiko trenbide-sare berriaren edo Euskal Yren eraikitze-lanetan egin diren aurrerapenak aztertuko ditugu, baita sare horren ezaugarri nagusiak ere. Hala,

- p 2006an, **lehen esleipenak** egiteaz gain, trenbide azpiegitura hori eraikitzekeo **lehen lanak** egiten hasi dira. Zehazki, trenbide azpiegitura kudeatzeko sozietateak, Adifek, Gasteiz-Bilbo tarteko lehen lanak esleitu ditu. Arabako adarreko bi azpitarteko lanak esleitu dira, hain zuzen ere Legutio eta Eskoriatza artekoak (Arratzu-Ubarrundia eta Legutioko arteko azpitartea, Legutio, Aramaio, Leintz-Gatzaga eta Eskoriatza lotzen dituenak). Lehen azpitarteko lanak 2006ko azaroan hasi dira. Halaber, 2007 hasieran, Adifek Arrasate-Elorrio eta Abadiño-Durango arteko tarteen lanak esleitu ditu. Kontuan hartu behar da Sustapen Ministerioak, Adifen bitartez, Gasteiz-Arrasate-Bergara eta Arrasate-Bergara-Bilbo tartekak eraikiko dituela, guztira

62,5 kilometro. Horren ondorioz, 2007 hasierarako, sareko 20,3 kilometroei dagozkien lanak esleitu dira (5,2 kilometro eraikitzen ari dira dagoeneko, eta beste 15,1 kilometro esleituta daude).

Eusko Jaurlaritzak Bergara eta Irun arteko tartea eraiki behar du. Erakunde horrek, 2006an, Euskal Trenbide Sareak (ETS) erakundearen bidez, 2007-2012 Plan Estrategikoa diseinatu du, euskal trenbide-sarea garatu eta modernizatzeko. Proiektu horrek 2.707 milioi euroko aurrekontua du guztira. Diru-kopuru horretatik, 1.642 milioi euro beharko dira abiadura handiko euskal trenbide-sare berria egiteko.

Horren gain, 2006 bukaeran, Euskal Yri buruzko *webgunea aurkeztu* da. Han, azpiegitura horren lanen garapena eta ezaugarriak azaltzen dira modu ofizialean. Webgunean ibilbidearen zati bat era birtualean ikusteko aukera dago, baita infografiak ikusi, udalerrria bakoitzaren jarraipena egin, azterketa eta txosten teknikoak ikusi eta lanen garapena ikusteko aukera ere.

Azpiegitura hori bidaiariak nahiz salgaiak garraiatzeko izango da, eta 172 kilometroko luzera izango. Horietatik, 104 kilometro 80 tuneletatik igaroko dira; 17 kilometro, biaduktuetatik, eta gainontzeko 51 kilometro, kanpoaldetik. Sareko zabalera nazioarteko neurrikoa izango da, historikoki gai horren inguruan egon den bateraezintasuna konpontzeko. Gehienezko abiadura hauek izango dira: 200-220 km/orduko bidaiariak garraiatzeko, eta 100-120 km/orduko salgaiak garraiatzeko.

Kalkuluen arabera, hiru hiriburuen artean, 25.000 bidaiari garraiatu ahal izango dira egunean, eta, gaur egun, horietako askok ibilgailu pribatuak erabiltzen dituzte (%49k ibilgailu pribatua erabiltzen du eta %51k garraio publikoa). Erabiltzaile-bolumen horrekin, aurreikuspenen arabera, A-8an, 1.690 auto gutxiago ibiliko da; A-68an, 2.475 auto gutxiago eta, N-1ean, 1.210 auto, eta 1.175 kamioi gutxiago.

### c) Aire-garraioa

Euskadiko aire-garraioaren *eskaintza* Bilbo, Donostia eta Gasteiz inguruko interes orokorreko aireportuetan dago oinarrituta.

2006an, 70.535 unitateko hegazkin-zirkulazioa egon da, 2005ean baino %4,1 gehiago. EAEko aireportu guztietan hegazkin-zirkulazioa handitu egin den arren, Bilboko aireportuan, aldea ez



da horren nabaria izan. Hala eta guztiz ere, Bizkaiko aireportuak du EAEn hegazkin-zirkulazio handiena (%74).

## 2.10 Taula. Aire-garraioa: Hegazkin-zirkulazioa EAeko aireportuetan

| Urteak | Gasteiz          |                            | Hondarribia      |                            | Bilbo            |                            | GUZTIRA          |                            |
|--------|------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|
|        | Hegazkin-kopurua | Δ urteko tarte horretan(%) | Hegazkin-kopurua | Δ urteko tarte horretan(%) | Hegazkin-kopurua | Δ urteko tarte horretan(%) | Hegazkin-kopurua | Δ urteko tarte horretan(%) |
| 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                        |

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS) Erakundeak berak egindako txostena.

Ondoko taulan, 2006an EAeko hiru aireportu nagusietako azpiegituren eta aire-eskaintzaren inguruan egindako jarduerak azaltzen dira. Ildo horretan,

### Gasteizko Aireportua- 2006ko egoera eta berrikuntzak

ρ Gasteizko aireportuak 3.500 x 45 metroko lurreratzeko pista du, eta aireontziak aparkatzeko 170.000 m<sup>2</sup>-ko plataforma, aldi berean tamaina handiko 13 hegazkin aparkatzeko modukoa.

ρ Urte hasieran **DHL logistika-operadoreak Gasteizko aireportuan instalazio berriak eraikitze lanei** ekin zien, eta, urrian, aipatutako instalazioak inauguratu ziren. Guztira, 12.000 m<sup>2</sup> azalera dute. Gutxi gorabehera azalera horren erdia (zehazki, 5.000 m<sup>2</sup>), bulegoak eta habearte bat egiteko dira. 3.600 m<sup>2</sup> paketeak klasifikatu eta banatzeko eremua dira, eta beste 1.400 m<sup>2</sup>, bulegoetarako. Zama lanak egiteko lurreko 12 kai izango ditu eta orduan 5.000 igorpen egiteko ahalmena duen zinta automatiko bat egongo da.

Habearte horrek loturak azkartuko ditu, airezko eta errepide-garraioan ibilbide berriak egiteko aukera emango du, eta, aldi berean, segurtasuna indartuko da, azken belaunaldiko teknologia eta ekipamenduak jarri baitira.

ρ Bestalde, 2007ko martxoan, VIASen (**Vitoria Integrated Air Services**) **zamaletu-terminal berria** martxan jarri da Gasteizko aireportuan. 4.600 m<sup>2</sup>-ko azalera du eta 1.410 m<sup>2</sup>-ko biltegia.

ρ Aldi berean, aireportu berean, bi arrapalako **handling** operadoreak martxan jarri dira.

**Bilboko Aireportua- 2006ko egoera eta berrikuntzak**

ρ Bilboko aireportuak 32.000 m<sup>2</sup>-ko terminala du, urteko hiru milioi bidaiari kudeatzeko ahalmena du; puntako orduetan, hiru mila orduko. Aireportuak hainbat pista ditu: Bat 2000 x 45 metrokoa da eta pistara iristeko bi kale ditu. Bestea 2.600 x 45 metrokoa da; 300 metrora irteera azkarreko bi kale ditu eta pistarekiko paraleloan, errodaje-kale bat. Pistek orduko 18 mugimenduko hegaldi-gaitasuna dute.

ρ Aireontziak aparkatzeko bi plataforma daude: hegoaldeko plataforma (hamaika merkataritza-aireontzi eta merkataritza-abiazioko eta pribatuko beste hiru aireontzi sartzen dira) eta iparraldeko plataforma (aurrekoa arintzeko erabiltzen da, eta hamar aireontzi sartzen dira han).

ρ Aipatzekoa da 2006an **kostu baxuko konpainien kuota galdu** duela, Ryanairrek Gasteizko eta Santanderreko aireportuetan hegaldi berriak jarri baititu, Bilboairrek Bilboko terminalean horrelako hegaldiei diru-laguntzarik ez ematea erabaki baitzuen.

**Hondarribiko Aireportua- 2006ko egoera eta berrikuntzak**

ρ Hondarribiko aireportuak 1.745 x 45 metroko pista bakarra du. Hiru irteera-kale ditu, eta orduko hamabi mugimenduko edukiera du. Aireontziak aparkatzeko, 26.500 m<sup>2</sup>-ko plataforma bat du, lau postuduna. Orduko sei aireontziko edukiera du. Terminala, puntako orduan, irteeretan, 292 bidaiari hartzeko gai da eta iritsieretan, 311 bidaiari hartzeko.

ρ 2007 hasieran, **Ortzibia sozietatea eratu da**. Sozietate horretan, honako hauek hartzen dute parte: Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Donostiako, Irungo eta Hondarribiko Udalek eta Gipuzkoako Merkataritza Ganberak. Hondarribiko aireportuan hegaldi- eta konpainia-kopurua handitzea da sozietatearen xedea.

ρ Bestalde, **Hondarribiko aireportua handitzeko proiektua** da Gipuzkoako aireportuaren inguruko gai garrantzitsua, eta, 2006an, ez da aurrerakuntza handirik egin gai horren inguruan.

**d) Itsas garraioa**

Anavas (Asociación de Navieros Vascos) erakundeko bazkideen ezaugarriak hartuko ditugu kontuan, EAEko ontzien **eskaintzaren** ezaugarriak aztertzeko. Azken urtean, merkataritza-ontziteria pixka bat handitu da. Zehazki, 2006an, lau ontzi gehiago zeuden, baina jabetza- eta kudeaketa-enpresen kopurua bera da (11 dira). Guztira, 542.901 tona gordin mugi ditzakete (2005ean baino %3,5 gehiago) eta 938.900 PHT (2005ean baino %2,4 gehiago).

**2.11 Taula. Itsas garraioa: EAEko ontziteriaren ezaugarriak (1995-2006)**

| Portua | Enpresa-kopurua | Ontzi-kopurua | GT <sup>1</sup> | TPM <sup>2</sup> |
|--------|-----------------|---------------|-----------------|------------------|
| 1995   | 13              | 62            | 344.397         | 577.850          |
| 1996   | 12              | 64            | 282.368         | 454.381          |
| 1997   | 11              | 66            | 176.048         | 287.430          |
| 1998   | 12              | 63            | 345.387         | 560.407          |
| 1999   | 11              | 57            | 334.551         | 553.207          |
| 2000   | 11              | 56            | 328.937         | 543.033          |
| 2001   | 10              | 52            | 322.295         | 519.898          |
| 2002   | 12              | 53            | 321.193         | 532.790          |
| 2003   | 12              | 55            | 332.021         | 546.588          |
| 2004   | 11              | 50            | 455.803         | 796.813          |
| 2005   | 11              | 67            | 524.523         | 917.116          |
| 2006   | 11              | 71            | 542.901         | 938.900          |

<sup>1</sup> Tona gordinak.<sup>2</sup> Pisu Hilaren Tona-Kopurua.

Iturria: Anavas. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS) Erakundeak berak egindako txostena.

Ontziteria-motari begiratuta, 2006an, G.L.P motako ontzi-kopurua handitu da<sup>1</sup> (%14,1 dira, eta 2005ean, %8,9). Hala ere, atoiotziak dira ontzi ugarienak (2006an, %43,7). Jarraian, ontzi kimikoak eta tanke-ontziak dira ugarienak.

**2.12 Taula. Itsas garraioa: EAEko ontziteria-motak. 2005-2006**

| Ontzi-mota               | Ontzi-kopurua |           |
|--------------------------|---------------|-----------|
|                          | 2005          | 2006      |
| Atoiotzia                | 30            | 30        |
| Kimikoa                  | 7             | 7         |
| Tanke-ontzia             | 6             | 6         |
| LPG                      | 6             | 10        |
| Balioanitzekoa           | 5             | 5         |
| Hozkailuak               | 5             | 5         |
| Bestelakoak <sup>1</sup> | 8             | 8         |
| <b>GUZTIRA</b>           | <b>67</b>     | <b>71</b> |

<sup>1</sup> Honako ontzi-mota hauek hartzen ditu kontuan: Zementu-ontziak, Gángil-a, Hornikuntza, Txalupa, Tanga eta Bulk Carrier-a.

Iturria: Anavas. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS) Erakundeak berak egindako txostena.

Ondoko taulan, EAEko portuetako azpiegituretan 2006an egindako berrikuntzak aipatzen dira. Hala,

<sup>1</sup> Petrolioaren gas likidotuak.

**Bilboko portua- 2006ko egoera eta berrikuntzak**

- ρ 2006an, 33 milioi euroko inbertsioa egin da hainbat lanetarako, hala nola Muga-ikuskatze Postu berria egiteko. Bestalde, AZ-1 kai berrira iristeko errepideak eta trenbideak eraikitzen jarraitu da, zolatu eta zenbait zerbitzu jarri dira.
- ρ Halaber, haziak ehotzeko, olio fintzeko eta labe garaiko zepa pikortatua ehotzeko instalazioak inauguratu dira. Horretarako, 100 milioi euroko inbertsioa behar izan da.
- ρ 2006 arte, 507 milioi euro inbertitu dira Bilboko portua **handitzeko**. Horri esker, itsasoari azalera kentzea lortu da, baita kai guztietara iristeko errepide eta trenbide-sarbide berriak egitea eta portuari azpiegitura berriak ematea ere.
- ρ Bestalde, 2006ko lehen hiruhilabeteetan, CESA korporazio eolikoak **Espainiako itsas inguruneko lehen parke eolikoa** inauguratu du Bilboko portuan. 1.580 m<sup>2</sup>-ko hedadura du, eta bost aerosorgailuz osatuta dago. Urtean, 23.500 MWh elektrizitate garbi eta berriztagarria sortuko du, 12.500 etxe elektrizitatez hornitzeko moduan.
- ρ Duela gutxi, Biltegiatze eta Banaketaguneko (BBGko) 100.000 m<sup>2</sup>-ko -bigarren faseko **hirigintza-lanetan** hasi dira, Santurtziko 2. kai-muturreko hegoaldeko kaia zaharbertzeko lanak, baita Santurtziko Portuko Agintaritza Zentrala eraikitzeko lanak ere.
- ρ Azkenik, Ereduak Erabiltzeko Plana onartu da, eta sei udalerritan kokatutako 341.500 m<sup>2</sup> desinfektatzea lortu da.

**Pasaiaiko portua- 2006ko egoera eta berrikuntzak**

- ρ **UECC norvegiar ontzi-konpainiak ibilgailu-biltegi berria** martxan jarri izana da jarduera garrantzitsua. Horri esker, Pasaiaiko portuko salgai-zirkulazioa nabarmen handitu da.
- ρ Kanpoko portua egiteko proiektuari dagokionez, 2006an ez da berrikuntza garrantzitsurik egon.

**Bermeoko portua- 2006ko egoera eta berrikuntzak**

- ρ 2006an, Bermeoko **portua berriztatzeako proiektuko lehen fasea** inauguratu da. Fase horretan, inguruko zelaiguneak zolatu eta urbanizatzeari gain, kaiak zabaltzeko eta olatu-hormako sARBIDEAK eta itsasotik portura sartzeko igarobidea ere hobetuko dira.

Azken urte hauetan, euskal erakundeak itsas garraioan parte hartzen ari dira **Itsasoko Autobideen** eta **Short Sea Shipping** edo itsas kabotajearen bitartez. Hemendik gutxira, Bilbo-Brujas arteko itsasoko linea irekiko da. Linea horri esker, urtero, 100.000 kamioi gutxiago igaroko dira Biriaturtik, hori baita haren xedeetako bat.

### e) Kablezko garraioa

EAEEn, kablezko garraioa Bizkaia eta Gipuzkoa artean banatuta dauden **funikular** eta **igogailu publikoek eskaintzen** dute. Pertsonak bakarrik garraiatzeko erabiltzen dira.

Hain zuzen ere, hiru funikular daude EAEEn: Artxandakoa, Larreinetakoa eta Igeldokoa. EAEren esku, berriz, lau igogailu daude: Arangoitikoa, La Salvekoa, Solokoetxekoa eta Begoñakoa. Denak, Igeldoko funikularra izan ezik, Bizkaian daude kokatuta.

### f) Logistika-zentroak

Logistika zentroak funtsezkoak dira salgaiak garraiatzeko. Gaur egun, lau logistika-zentro daude EAEEn. Zentro horietan, EAEko salgaien garraioa kudeatzeaz gain, salgai horiek banatu ere egiten dira.

Atal honetan, zentro horietako datu eta ezaugarri garrantzitsuenak aipatzen dira, baita 2006an izandako berrikuntza garrantzitsuenak ere.

#### *Gasteizko Garraio-Zentroa (CTV)*

Logistika zentro horrek 715.584 m<sup>2</sup>-ko hedadura du eta Jundizko industria-poligonoan dago kokatuta, Gasteiztik gertu. Salgaien garraioarekin zerikusia duten eremu guztietan egiten da lan: Salgaiak biltegitratzea, banatzea, muga- eta stock-kudeaketak egitea, zamak zatikatu eta finkatzea eta garraio-motaz aldatzea.

Badago zerbitzugune bat (mugak, bulegoak, kamioientzako aparkalekua eta laguntza-puntuak), baita garraio-enpresentzako pabiloiak eta espazio handiagoak behar dituzten enpresentzako lekua ere; halaber, edukiontzi eta bide-edukiontzietarako biltegiak ere badaude.

Horrez gain, autopistekin, trenbidearekin, portuekin eta aireportuekin oso lotura ona du, eta, hala, intermodaltasuna errazten da. Gaur egun, Gasteizko Garraio-zentroan, 60 enpresek lan egiten dute, eta, aparkalekuan, 180 kamioi sartzen dira.

2006ko irailean, CTV trenbide-sare nagusiarekin (Adif) lotzeko lanak inauguratu ziren, lehen trabesa ezarrita. Lanak 2007ko apirilean amaitu ziren; trenbide banatzaileak inauguratu dira, eta, horri esker, **salgaiak errepidetik trenbidera aldatzeko** aukera egongo da.

### Zaisa

Zaisa (Irungo Garraioarena), Europako errepide-zirkulazioaren puntu estrategiko batean dago kokatuta, A-8 eta A-68 autopisten ondoan, Madril-Paris ardatzean, Hondarribiako eta Biarritzeko aireportuetatik gertu eta Pasaiako portutik gertu.

Zaisa III faseari, hau da, Irungo Garraioarena garatzeko hirugarren faseari ekin eta gero, parkeari beste 20 hektarea gehitu zaizkio. Beraz, 401.000 m<sup>2</sup>-ko hedadura du; han, 145 enpresek egiten dute lan, eta, aparkaleku publikoan, 275 ibilgailurentzako tokia dago.

### Bikakobo-Aparcabisa

Bikakobo-Aparcabisa Bilbotik zortzi kilometrora dago kokatuta. Kokapen ezin hobea du eta, gainontzeko azpiegiturekin, lotura bikainak ditu, Espainiako estatua eta Europa lotzen dituen autopistaren ondoan baitago, Bilboko aireportutik eta portutik hamar kilometro baino gutxiagora.

Gaur egun, parkeak 200.000 m<sup>2</sup>-ko hedadura du; 704 ibilgailu industrialentzako aparkalekua du, eta, han, 37 enpresa ari dira lanean.

2006ko uztailan, **EAEn salgai arriskutsuak garraiatzeko ibilgailuen lehen aparkalekua** inauguratu zen Zierbenan, Bilboko portutik gertu. 230 ibilgailurentzako lekua dauka, eta, guztira, 41.477 m<sup>2</sup>-ko hedadura du.

Halaber, 2006an, Zorrotzako aparkalekua itxi da.

### Arasur

2006 hasieran, Euskadiko plataforma logistiko handiena izango den instalazioko lehen lau pabiloiak **inauguratu** ziren. Aurreikusi da lanak 2015erako amaituko direla, eta, momentu horretan, plataformak 2 milioi m<sup>2</sup>-ko hedadura izango du.

Urtean zehar, hainbat enpresa kokatu dira parkean. Horrez gain, parkean, gasolindegia bat eraiki eta ustiatzeko hitzarmena sinatu da Bionetekin. Hitzarmen horrek argi uzten du EAEn biodieselaren aldeko apustua egin nahi dela, erregai-enpresa horrek erabilitako edo birziklatutako landare-olio gordina erabiltzen baitu bioerregaiak ekoizteko. Halaber, parkean, hotel bat ere izango da, eta, datozen 15 urteotan, Husa taldeak kudeatu eta ustiatuko du. Azkenik, duela gutxi, parkean, kamioientzako aparkalekua egiteko lanak atera dira enkantera.

Arasurreko lanak amaitzen direnean, jarduera eta zerbitzuak batu eta bilduko dituen gune bihurtuko da. Laguntza-eremua ere izango du, eta Bilboko eta Pasaiako portuetako bigarren eta hirugarren mailako portu-zerbitzuei ere arreta emango die. Halaber, errepide eta trenbide arteko garraio arteko aldageltokigunea ere izango da, Miranda de Ebroekin lotuta (Burgos). Horrez gain, eskualdeko eta Espainiako salgaien banaketan, biltegi-, sailkapen- eta erregulazio-gunea izango da.

Izan ere, Arasur, Arabako Rivabellosa herrian kokatuta dago, Burgos probintziako mugatik gertu. Hori dela-eta, irisgarritasun ezin hobea duenez, Logistika Jardueretako gune gisa abantaila lehiakor eta estrategikoak ditu: han, hiru errepide garrantzitsu elkartzen dira (N-1, A-68 eta A-1), Madril eta Bartzelonatik datozen trenbide-lineak, Miranda de Ebron elkartzen direnak, handik igarotzen dira, eta Bilboko, Pasaiako eta Santanderko portuetaraino iristen dira. Horrez gain, Gasteizko aireportua ere gertu dago, plataformatik 25 kilometrora.

#### **g) Modu-aldageltokiak**

2006an, *Irungo Geltoki Intermodala* edo aldageltokia egiteko proiektuan aurrerapenak egin dira. Sustapen Ministerioak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak onartu dute geltoki hori oso garrantzitsua litzatekeela gaur egun A-8 errepideak mugatik igarotzen duen zirkulazioa gutxitzeko. Izan ere, aldageltoki batekin, salgaiak errepidetik trenbidera aldatuko lirateke. Geltoki intermodalak 45.000 m<sup>2</sup>-ko hedadura izango luke, eta AHT, Renfeko aldiri-zerbitzuak eta EuskoTrenen zerbitzuak bateratuko lituzke.

Proiektuak aurrera egingo balu, hiriko garraio publikoaren mugikortasuna bultzatzeaz gain, Espainiako garraio-plataforma garrantzitsuenetako bat litzateke.

Donostiako *autobus-geltoki berriaren kokapenari* dagokionez, 2006an, oraindik ez da zehaztu non kokatuko den. Donostiako alkateak autobus-geltokia Atotxan kokatzea proposatu du, han beste garraio-sistemak ere badaudelako. Hala ere, udaletxeko oposizio-taldeak eta Foru Aldundia ez daude ados proposamenarekin, eta geltokia Loiolako ibaiertzean egitea proposatzen dute.

Azkenik, Eusko Jaurlaritzak hitzarmena sinatu du Gasteizko Udalarekin, oraindik eraikitzeke dagoen *Arriagako geltoki intermodalak* izango dituen premiei buruzko ikerketa bat egin eta aurreproiektua martxan jartzeko. Geltokia Arriaga parke ondoan kokatutako da, Latinoamerika plaza ondoan. Trenaren, tranbiaren eta hiriarteko autobusen zerbitzuak bilduko ditu.

## 2.2. GARRAIO-ESKARIA

Atal honetan, EAEko mugikortasun-eskaria aztertuko dugu, bai bidaiarien garraioaren esparruan baita salgaien garraioaren esparruan ere.

### 2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

Pertsonen mugikortasunari buruzko ezaugarri nagusiak aztertuta, gaur egun EAEn dauden mugikortasun-eskariari buruzko ondorio interesgarriak atera dira, baita eskari horren ezaugarri eta joera nagusiak ere.

Atal honetan, euskal herritarren mugikortasuna aztertuko dugu. Horretarako, mugikortasuna nolabait kontabilizatu dugu, eta mugimenduak sailkatu dira, besteak beste, esparru edo eremuaren arabera (probintzia barnekoak, probintzia artekoak eta kanpokoak), lekualdatze-motaren arabera (etapa bakarra edo etapa bat baino gehiago), garraio-motaren arabera eta lekualdatzea egiteko arrazoiaren arabera.

“Euskal Autonomia Erkidegoko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana 2007”<sup>2</sup> da azterketa hori egiteko oinarri nagusia; hori “Euskal Autonomia Erkidegoko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana” txostenaren jarraipena da, eta, hala, EAEko mugikortasunaren garapenaren azterketa egin daiteke.

#### a) **Mugikortasun globala**

##### (i) **Ezaugarri nagusiak: EAE**

“Euskal Autonomia Erkidegoko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana” txostenaren arabera, EAEko biztanleek bost minutu baino gehiagoko **6.087.600 lekualdatze** egiten dituzte egunean. Datu horrek esan nahi du lanegun bakoitzean EAEko biztanle bakoitzak 2,98 joan-etorri egiten dituela batez beste.

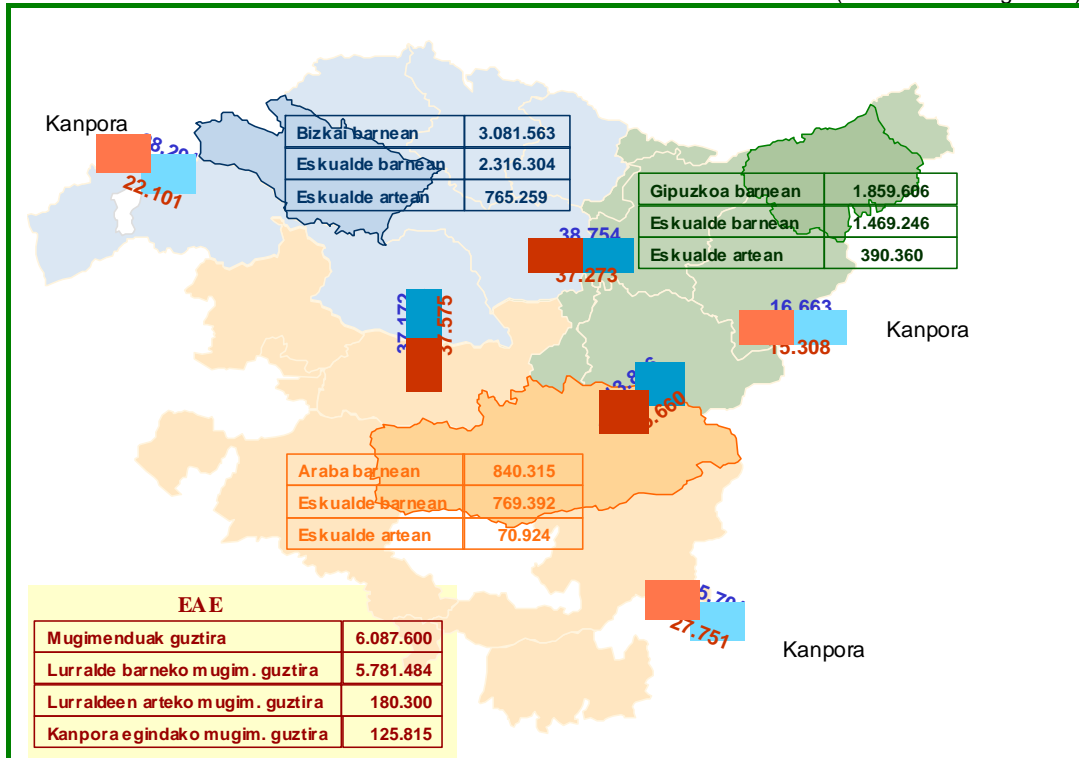
Mugikortasunaren esparruari dagokionez, **eguneko lekualdatzeen %97,9k EAE du jatorri eta helmuga**. Hain zuzen ere, ondoko grafikoan ageri den bezala, lekualdatzeen %95 probintzia barruan egiten dira (5.781.484 lekualdatze probintzia barnean egiten dira), %3 probintzia artean (180.300 lekualdatze) eta gainontzeko %2 EAetik kanpo dauden lurraldeetara (125.815 lekualdatze EAEn eta beste lurraldeen artean egiten dira).

<sup>2</sup> Iturri horretan, EAEko herritarrek egunean egindako 5 minutu baino gehiagoko lekualdatze-kopurua erabili da neurri-unitate gisa.



## 2.1 Grafikoa EAEko pertsonen mugikortasuna, esparruaren arabera: Laburpen-mapa (1).

(lekualdatzeak eguneko)



(1) EAEko biztanleak.

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

2003an, EAEn, 5.464.161 lekualdatze egin ziren egunean, hau da, batez beste, 2,75 lekualdatze pertsona eta eguneko. Lekualdatzeen %97,1 probintzia barnekoak ziren; %2,1, probintzia artekoak, eta %0,8, EAetik kanpokoak.

Beraz, bi txostenetako datuak konparatuz, **2003tik 2007ra, EAEko biztanleen lekualdatzeak %11,4 areagotu dira, eta per capita mugikortasun-tasa ere areagotu egin da. Lurralde arteko lekualdatzeak eta EAetik kanpoko lurraldeetara egindako lekualdatzeak areagotu egin diren arren, EAEko biztanleek egindako 10 lekualdatzetik 9 probintzia barnekoak dira.**

**Lekualdatzeak egiteko moduari** dagokionez, lekualdatze gehienak oinez egiten dira (%41,4). Hala ere, aipagarria da EAEko biztanleek autoa geroz eta gehiagotan erabiltzen dutela lekualdatzeak egiteko (%38,6). Bestalde, garraio kolektiboan, lekualdatzeen %14,6 egiten dira, eta gainontzeko garraiobideetan, berriz, lekualdatzeen %5,4.

Motorizazio-indizeari begiratuz gero, argi geratzen da autoa gero eta gehiagotan erabiltzen dela. Izan ere, 2006an, mila biztanleko 424,1 auto zeuden (Trafiko Zuzendaritza Orokorraren datuen arabera, 2005ean baino %1,4 gehiago).

Beraz, ondoriozta daiteke **autoa gehiagotan erabiltzen den arren garraio kolektiboaren erabilera pixka bat handitu dela, eta oinez egiten diren lekualdatzeek garrantzia galdu dutela.**

Logikoki, lekualdatze bakoitzaren distantziaren arabera, erabilitako garraio-moten proportzioa aldatu egiten da. Hiritik kanpora egiten diren lekualdatzeetan, ibilgailu motorizatuak erabiltzen dira gehien (herri barneko lekualdatzeetan, %65 modu ez motorizatueta egiten da; eskualde barnean egiten diren lekualdatzeetan ehuneko hori %11,4 da, eta kanpora egiten diren lekualdatzeetan %1,1).

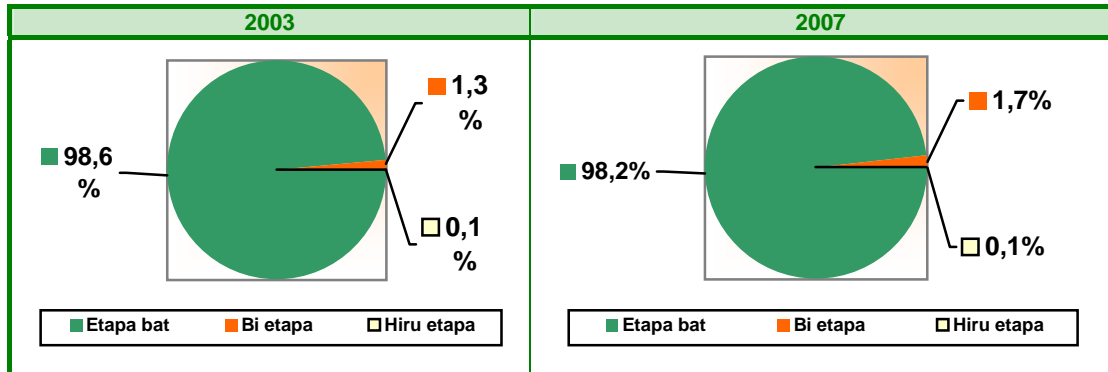
### 2.13 Taula. EAEko pertsonen mugikortasuna garraio-moduaren arabera (%).

| Modua                  | 2003         | 2007         |
|------------------------|--------------|--------------|
| Autoa                  | 35,0         | 38,6         |
| Garraio kolektiboa     | 13,0         | 14,6         |
| Oinez                  | 46,0         | 41,4         |
| Besteak <sup>(1)</sup> | 6,0          | 5,4          |
| <b>GUZTIRA</b>         | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

(1) Txalupa motorduna, banaketa-furgonetak, igogailu publikoak eta antzekoak barne.  
Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

**Intermodaltasunari** dagokionez, EAEn lekualdatzeen %98,2 etapa bakar batean egiten da, eta, bi etapa edo gehiagotan, berriz, %1,8 bakarrik egiten da. Datu horiek argi uzten dute **euskal herritarrek oraindik ez dutela horrela bidaiatzeko ohitura handirik, baina, hala ere, eskaintza hobetu denez, azken lau urteetan, hazkundera sumatu da.** Besteak beste, aparkaleku gomendatuak eraiki izanak eta, garraio-zerbitzu ezberdinen arteko lotuneak egin eta txartel-mota bakarrak ezarri izanak hazkunde lagundu dute hobekuntza horretan.

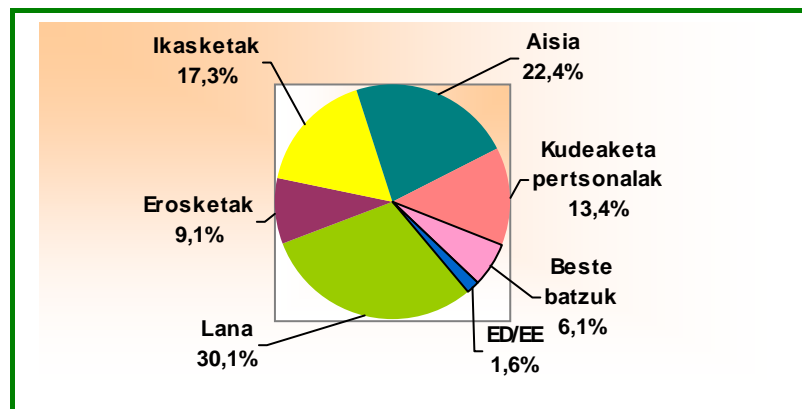
## 2.2. Grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren sailkapena, lekualdatze-motaren arabera (%).



Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

**Lekualdatzeen arrazoiei** dagokienez, aurreko urteetan bezala, arrazoi nagusia **nahitaezko mugikortasuna da. Horren barnean, ikasketak edo lana dira lekualdatzeak egiteko arrazoi nagusia**, egunero EAEn egiten diren lekualdatzeen ia erdia arrazoi horiengatik egiten baitira (zehazki %47,9)<sup>3</sup>. 2003an jasotako datuekin konparatuz, badirudi *commuters* edo nahitaezko mugikortasunaren barruan, **mugikortasun-joera berri bat sortzen ari dela, aisiarekin zerikusia duen mugikortasunak gero eta garrantzi handiagoa baitu** (garrantzia erlatiboa ia bikoiztu egin da).

## 2.3 Grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren sailkapena, motibazioaren arabera (%).



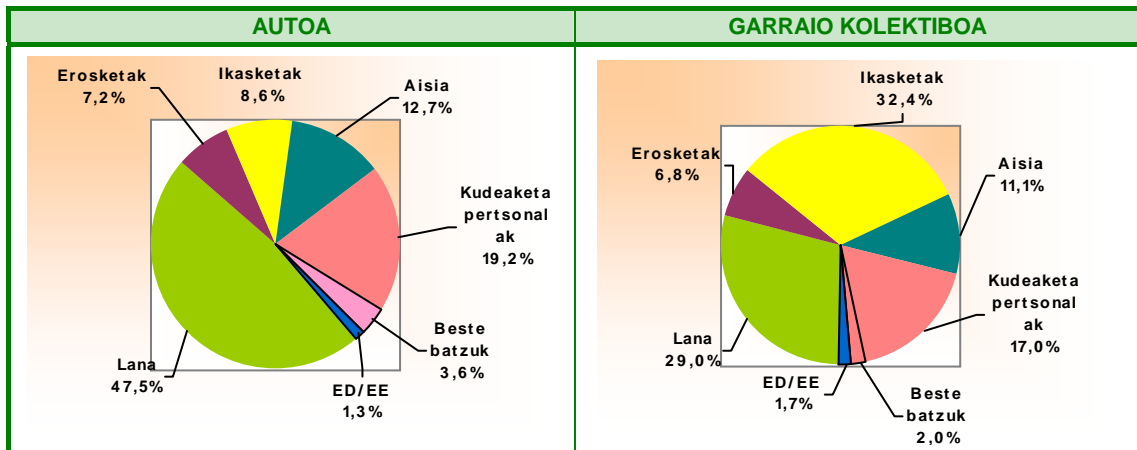
Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

<sup>3</sup> Lehen begiratuan, proportzio hori nahiko deigarria da 2003ko datuarekin konparatuz (%61). Hala ere, kontuan hartu behar da "kudeaketa pertsonalak" atalak (2007an erantzunen %13,4 hartzen duena) ziur asko 2003an mugikortasun behartuaren barnean emandako erantzunen zati handi bat xurgatu duela.

Azterketa autoaren edo garraio kolektiboaren erabileraren arabera eginda, ondorioztatzen da autoz egiten diren lekualdatzeen erdia lan-arrazoien ondorioz egiten direla. Kasuen %19,2n autoa gestio pertsonalak egiteko erabiltzen da, %12,7n aisialdirako, %7,2n erosketan egiteko eta %8,6n ikastera joateko.

Garraio kolektiboari dagokionez, erabiltzaileen %34,2k eskolara joateko erabiltzen du; %29k, lanera joateko; %17k, gestio pertsonalak egiteko; %11,1ek, aisialdiko ekintza batera joateko, eta %6,8k, erosketak egitera joateko.

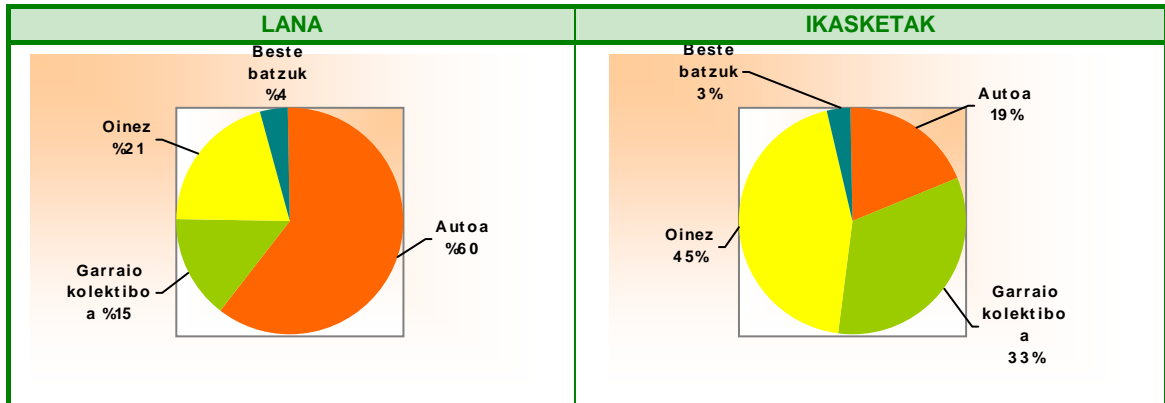
#### 2.4 Grafikoa Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-moduaren eta motibazioaren arabera (%).



Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

Alderantzizko ikuspegiaren arabera, hau da, xedeko jardueraren arabera, nahitaezko mugikortasunari dagokionez, ondoriozta daiteke lan-arrazoia direla-eta egindako hamar lekualdatzetik sei autoan egiten direla; %21 oinez joaten da, eta %15 garraio kolektiboan. Emaitzak nabarmen aldatzen dira, lekualdatzea ikastera joateko egiten bada. Kasu horretan, oinez egiten diren lekualdatzeek garrantzi handia dute (%45), baita garraio kolektiboan egindakoek ere (%33). Autoa, berriz, askoz ere gutxiago erabiltzen da (%19).

***Beraz, autoaren erabilerak askoz ere garrantzia handiago du lekualdatzea lanera joateko egiten denean; eta lekualdatzea ikasketara arrazoiak direla-eta egiten denean, garraio kolektiboak askoz ere garrantzia handiagoa du.***

**2.5 Grafikoa** Pertsonen mugikortasunaren banaketa EAEn, garraio-moduaren eta jarduera xedearen arabera (%).

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

*(ii) Ezaugarri nagusiak: Banaketa lurraldearen arabera*

EAEko herritarren **mugikortasunak ezaugarri antzekoak ditu hiru lurralde historikoetan**. Hala ere, probintzia bakoitzak berezitasunak ditu, orografia ezberdina baitute eta biztanleria era ezberdinean banatuta dagoenez mugikortasun-premia ezberdinak eta garraio kolektibo eskaintza ezberdina baitituzte. Ondorioz, azterketa sakonagoa egin behar da.

Lurralde historiko bakoitzak, biztanleriari dagokionez, mugikortasun globalean parte-hartze antzekoa du. Hala, EAEko lekualdatzeen %58 Bizkaiko biztanleek egiten dituzte; %31, Gipuzkoakoek, eta gainontzeko %15,1a, Arabako biztanleek. Biztanleriaren arabera, EAEko biztanleen %53,6, %32,3 eta %9,6, hurrenez hurren.

**2.14 Taula.** Pertsonen mugikortasuna EAEn, lurraldearen arabera

|             | Lekualdatzeak    |              | Biztanleria      |              | Lekualdatzeak biztanleko |
|-------------|------------------|--------------|------------------|--------------|--------------------------|
|             | Kopurua          | %            | Kopurua          | %            |                          |
| <b>2003</b> |                  |              |                  |              |                          |
| Araba       | 750.736          | 13,7         | 272.380          | 13,7         | 2,76                     |
| Bizkaia     | 2.758.254        | 50,5         | 1.071.457        | 54,0         | 2,57                     |
| Gipuzkoa    | 1.955.169        | 35,8         | 638.646          | 32,2         | 3,06                     |
| <b>EAE</b>  | <b>5.464.159</b> | <b>100,0</b> | <b>1.982.483</b> | <b>100,0</b> | <b>2,75</b>              |
| <b>2007</b> |                  |              |                  |              |                          |
| Araba       | 921.635          | 15,1         | 301.848          | 14,1         | 3,20                     |
| Bizkaia     | 3.224.633        | 53,0         | 1.147.480        | 53,6         | 2,94                     |
| Gipuzkoa    | 1.941.332        | 31,9         | 691.578          | 32,3         | 2,95                     |
| <b>EAE</b>  | <b>6.087.600</b> | <b>100,0</b> | <b>2.140.906</b> | <b>100,0</b> | <b>2,98</b>              |

Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena eta Eustat. Erakundeak berak egindako txostena.

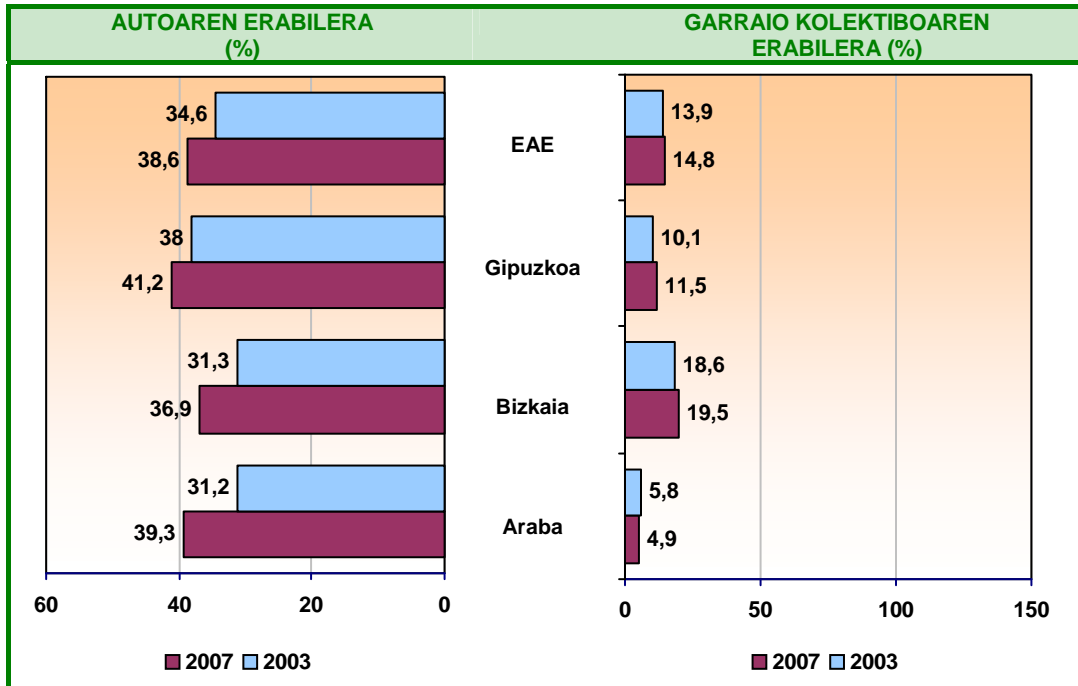
Ondoko taularen arabera, **Arabako eta Bizkaiko biztanleak areagotu** dute **azken lau urteetan mugikortasun globala** (%22,7 eta %16,9, hurrenez hurren). Gipuzkoako biztanleek, berriz, lekualdatzeak gutxitu dituzte (%-0,7). Horri esker, igoera orokorra pixka bat moteldu da.

Bilakaera hori ikusita, biztanleko lekualdatze-kopurua handitu egin da Araban eta Bizkaian (3,20 eta 2,94, hurrenez hurren), eta, Gipuzkoan, berriz, gutxitu egin da (2,95). **Aipagarria da Arabako biztanleek gero eta mugikortasun handiagoa dutela, eta eguneko ia hiru lekualdatze egiten dituztela.**

Lekualdatzeen esparruan, lehen aipatu den bezala, lurralde arteko lekualdatzeak (lekualdatzearen sorburu eta helmuga probintzia berean dutenak) dira ugarienak. Bizkaian eta Gipuzkoan dira ugarienak (%96,9 eta %96,4, hurrenez hurren). Probintzia arteko lekualdatzeei dagokienez, **Bizkaia eta Araba arteko mugikortasun-harremanak dira aipagarriak**, Bizkaiaren eta Gipuzkoaren artekoak ia berdintzen baititu eta Araba eta Gipuzkoa artekoen hirukoitza baitira.

Azterketa probintzia bakoitzeko barne-mugikortasunaren arabera eginez gero, probintzien araberako **garraio-motaren sailkapenak** agerian jartzen du, lekualdatzeak areagotu izanak autoaren erabilera areagotu duela hiru lurraldeetan. Autoaren erabilera nabarmen areagotu da Araban (azken lau urteetan, ia zortzi puntu hazi da garrantzia erlatiboan). Hala ere, **Gipuzkoak jarraitzen du autoaren erabilera-tasa altuena** izaten lekualdatze horietan (%41,2 2007an). Izan ere, hiriburutik kanpo herri arteko lekualdatze asko egiten dira, eta kontuan hartu behar da herri arteko lekualdatzeetan, garraio kolektiboz autoz baino askoz ere denbora gehiago behar dela ibilbide bera egiteko.

## 2.6 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna autoan eta garraio kolektiboan, lurraldearen arabera.



Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

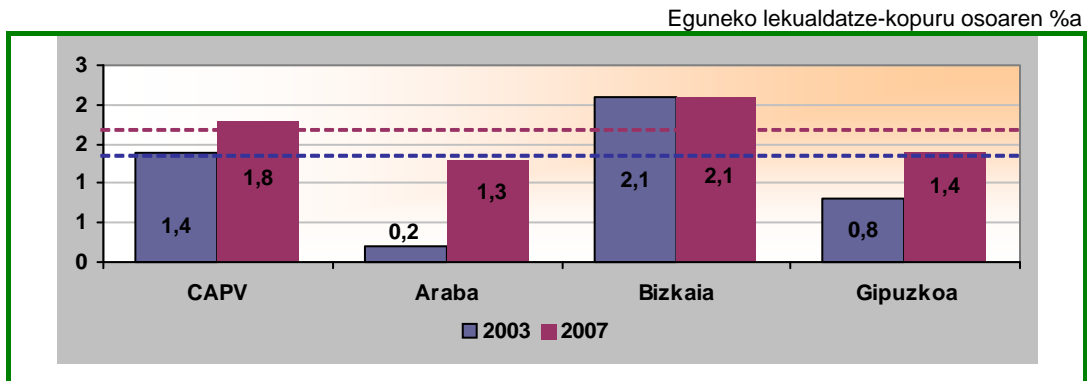
Garraio pribatuaren erabilera areagotzeaz gain, **Bizkaian eta Gipuzkoan, azken lau urteetan, garraio kolektiboaren erabilera-tasa handitu egin da probintzia barneko lekualdatzeetan.** Horri esker, Bizkaiak lehen postuan jarraitzen du EAEko garraio-kolektiboaren erabileran (2007an, hamar bizkaitarretik bik lekualdatzeak garraio kolektiboan egin dituzte). Araba, berriz, probintzia barneko lekualdatzeetarako garraio kolektiboa gutxien erabiltzen duen lurraldea da. Horrez gain, azken lau urteetan, garraio kolektiboaren erabilera-tasa gutxitu egin da.

Probintzia barneko lekualdatzeekin jarraituz gero, **mugikortasunaren sailkapena, xedeen arabera,** antzekoa da hiru probintzietan. Hiru lurralde historikoetan, probintzia barneko lekualdatzeak kontuan hartuta, lana da lekualdatzeen xede nagusia, eta, ondoren, aisia eta ikasketak. Berezitasunen bat aipatzekotan, esan daiteke Gipuzkoan, Bizkaiarekin eta Arabarekin konparatuz, aisia eta erosketak egiteko mugikortasun gutxiago dagoela.

**Intermodaltasunari** dagokionez, biztanle gutxiak banatzen dute lekualdatzea etapa batean baino gehiagotan, baina, lurralde-desagregazioaren ondorioz, hainbat ñabardura aipa daitezke. Hala, intermodaltasunak Bizkaian du garrantzirik handiena (%2,1), lurralde horretan baitago **garraibide ezberdinen arteko elkarlotura gehien,** bereziki Bilboko metropoli-arean. Araban

eta Gipuzkoan, intermodaltasunak ez du hain garrantzi handirik, azken urteetan Bizkaiko geldotasunarekin alderatuta adierazle horrek garrantzi handiagoa eskuratu baitu.

## 2.7 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna: Etapa bat baino gehiagoko lekualdatzeak, lurralde historikoaren arabera.



Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

### b) Hiri barruko mugikortasuna eta mugikortasun metropolitarra

Atal honetan hiri barneko eta metropoli-esparruko mugikortasuna aztertuko dugu. Beraz, azterketa EAEko hiru hiriburuetara eta haien eragin-eremura mugatuko dugu.

#### (i) Mugikortasuna hiriburuaren eskualdetan

Lehen aipatu dugun bezala, EAEn izandako lekualdatze gehienak probintzia barnekoak dira (hain zuzen ere, %95), eta, lekualdatze horien barnean, EAEko hiriburuetan eta haien metropoli-eremuan egindako lekualdatzeak; hau da, Arabako lautadan, Donostialdean eta Bilbo handian egindakoak dira garrantzitsuenak.

Zehazki, **hiriburuaren eskualdetan egiten dira probintzia barneko lekualdatzeen %66,5, eta hiriburuetan, horien erdia**. Azken urteotan, proportzio horiek ez dira aldatu.



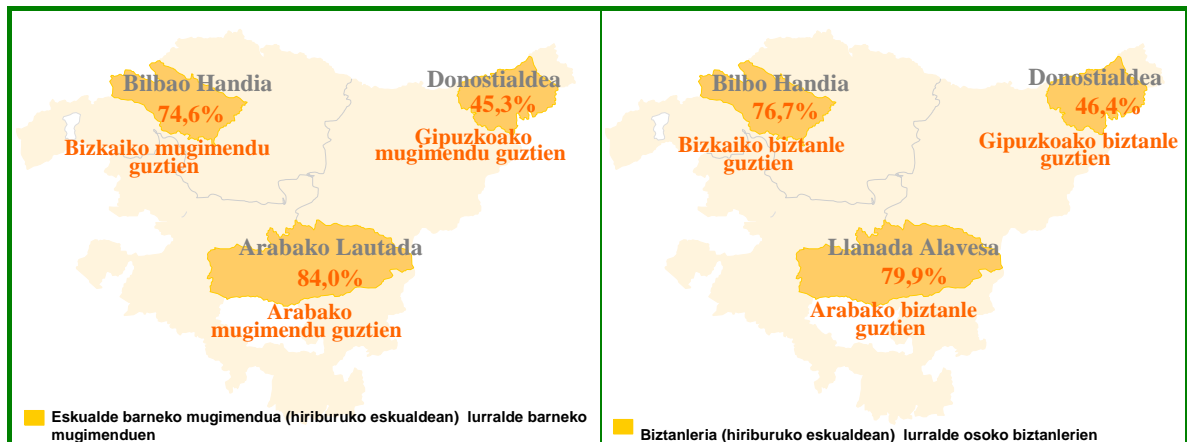
## 2.15 Taula. Pertsonen mugikortasuna EAEn: lekualdatze-kopurua EAEko hiriburuetan eta metropoli-eremuan.

| Kontzeptua  | Lekualdatzeak eguneko | %            |
|---|-----------------------|--------------|
| Eskualde barnekoak (hiriburuaren eskualdea)                 | 3.845.348             | 66,5         |
| ▪ Hiriburu barnekoak  | 1.875.108             | 32,4         |
| ▪ Hiriburu- gainontzeko herriak                             | 650.347               | 11,3         |
| ▪ Gainontzeko herriak- Gainontzeko herriak                  | 1.319.893             | 22,8         |
| Hiriburuaren eskualdea- Probintziako gainontzeko eskualdeak | 489.163               | 8,5          |
| Beste eskualdeak – Beste eskualdeak (probintzia bera)       | 1.446.975             | 25,0         |
| <b>GUZTIRA probintzia barnekoa</b>                          | <b>5.781.486</b>      | <b>100,0</b> |

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

Logikoki, probintzia bakoitzeko metropoli-areako mugikortasunaren indizea eremu horretan bizi den biztanle-kopuruaren arabera da. Beraz, Arabako lautada da probintzia barneko mugikortasun handiena duen eskualdea (%84); jarraian, Bilbo handia (%74,6), eta, azkenik, Donostialdea (%45,3).

## 2.8 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn: Mugikortasuna eta biztanleria EAEko hiriburu eta metropoli-eremuetan.



2005-XII-31ko biztanleria.

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta Eustat. Erakundeak berak egindako txostena.

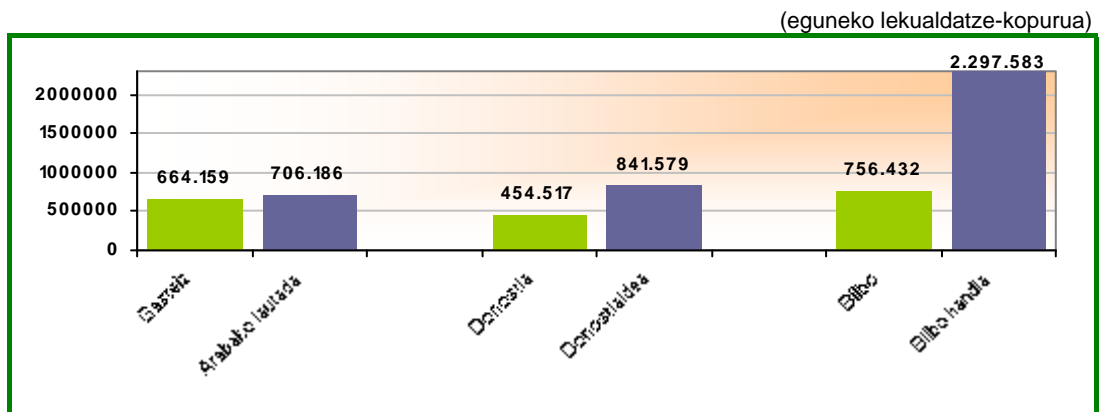
(ii) *Mugikortasuna euskal hiriburuetan eta haien eragin-eremuan*

**EAEn egunero egiten diren lekualdatzeen ia herenak euskal hiriburuak dituzte sorburu eta helmuga gisa.** Bilbo dago zerrendako lehen postuan (756.432 barne-lekualdatze); jarraian, Gasteiz (664.159) eta, azkenik, alde handi samarrarekin, Donostia (454.517).

**Bilbo, pertsonen barne-zirkulazio handiena duen hiriburu izateaz gain, handik kanpora mugikortasun handiena duen hiria ere bada.** Bizkaiko hiriburura, Bilbo handiko

lekualdatzeen %32,9 bakarrik egiten da. Donostiara, berriz, Donostialdean egiten diren lekualdatzeen %54, eta Gasteizera, berriz, Arabako Lautadako lekualdatzeen %94.

## 2.9 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan eta haien metropoli-eremuetan

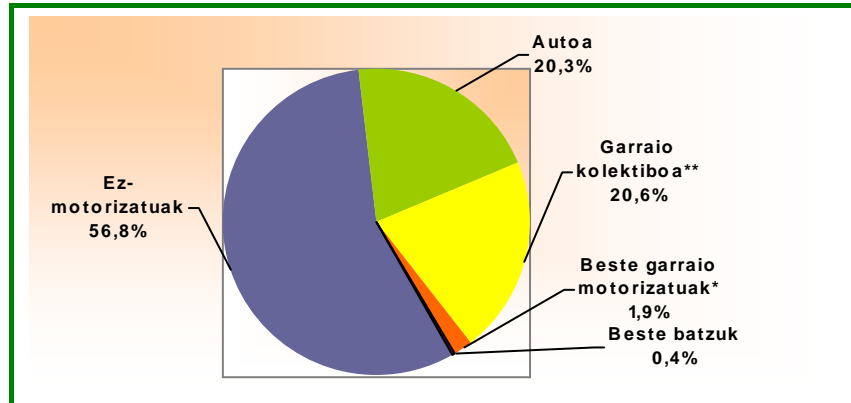


Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

**Motaren araberako** azterketa eginez gero, **ikusten da EAEko hiriburuetan barne-lekualdatze gehienak ez-motorizatuak direla, baizik eta oinez egiten direla**. Lekualdatze motorizatuetan, **autoak eta garraio kolektiboak garrantzia oso antzekoa** dute: 20,3 eta %20,6 dira, hurrenez hurren.

Beraz, poliki-poliki, **autoa eta baliabide ez-motorizatuak alde batera utzi eta garraio kolektiboa gehiago erabiltzen da**. Izan ere, azken lau urteotan, garraio kolektiboaren erabilera %3,8 hazi da euskal hiriburuetan.

## 2.11 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAeko hiriburuetan, garraio-motaren arabera



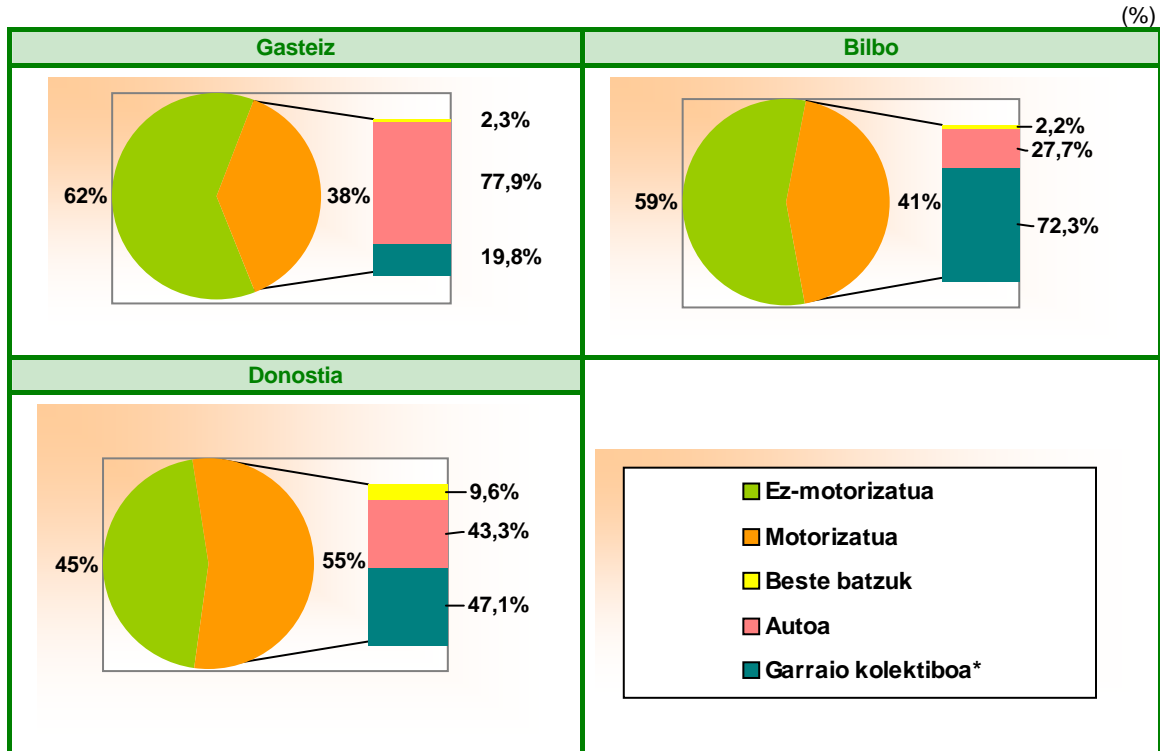
\*Bestelako garraio motorizatuak: motorrak, taxiak...

\*\* Autobus-zerbitzu bereziak kontuan hartzen du, mugikortasun osoaren %2 osatzen baitu.

Iturria: EAeko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

Informazioa hiriburuaren arabera aztertuz gero, ondorioztatuko dugu hiriburuetan **Gasteizen erabiltzen dela barne-lekualdatzeetan garraio ez-motorizatu gehien**. Horrez gain, **Bilbo da garraio kolektibo gehien erabiltzen duen hiriburua** (garraio motorizatuetan egindako lekualdatzeen %72,3 da), eta **Donostia da autoa gehien partekatzen duen hiriburua, baita garraio kolektiboa eta bestelako garraio motorizatuak gehien erabiltzen dituen hiriburua ere** (motorra). Halaber, **Gasteizen, autoa da garraio motorizatu erabiliena** (lekualdatze motorizatuen %77,9).

## 2.10 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEko hiriburuetan, garraio-motaren eta hiriburuaren arabera

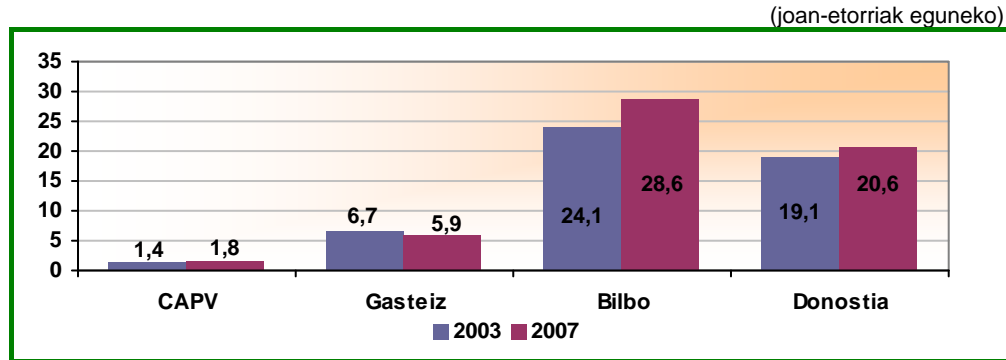


\* Garraio kolektiboaren barnean daude autobus-zerbitzu bereziak. Gasteizen, garraio motorizatuen %4,3 da; Donostian, %9,1; eta Bilbon, %1,5.

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

Ehuneko horiek agerian uzten dute dagoeneko erabilera-tasa altua izan arren, **garraio kolektiboaren erabilera-ndizeak igotzen jarraitzen duela bai Bilbon baita Donostian ere**; baina lehen kasuan izan da aldaketa handiena. **Gasteizen, azken lau urteotan, garraio kolektiboaren erabilera-ndizea txikitu egin da, eta lehenago ere oso apala zen.**

## 2.11 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: Garraio kolektiboaren erabileraren bilakaera\*

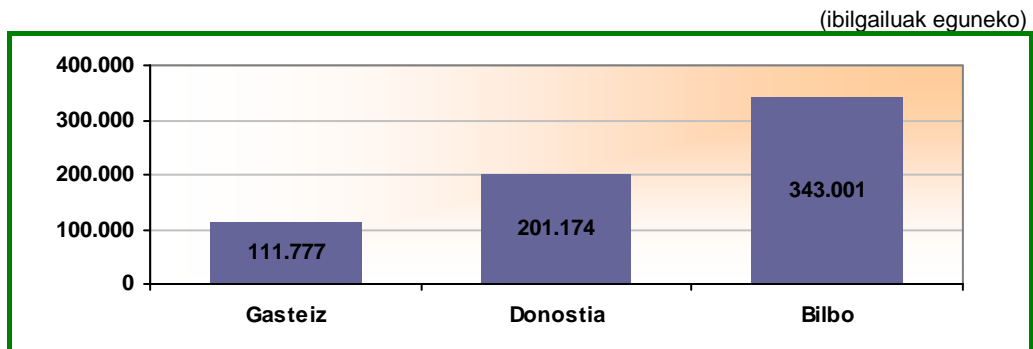


\* Autobus-zerbitzu berezia ez da kontuan hartzen.

Iturria: EAEko 2003ko Mugikortasunari buruzko Azterlana eta EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

**EAEko hiriburuetak sarbideek** autonomia-erkidegoko ibilgailuen zirkulazioaren zati handia hartzen dute. EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlanaren arabera, **sarbide horietan, EAEko biztanleek egindako lekualdatzeen %39,7** egiten da. Horrez gain, **sarbide horietan, autoa da garraibiderik erabiliena.**

## 2.12 Grafikoa Pertsonen mugikortasuna euskal hiriburuetan: Hiriburuetak sarbide nagusietako EZI<sup>4</sup>



▪ Gasteiz (2006). Honako sarbide hauek hartu dira kontuan: Arkaute/ Gamarra Nagusia/ Zadorrako zubia/ Krispiñana/ Gometxa.

▪ Bilbo (2006). Honako sarbide hauek hartu dira kontuan: Deusto-Elorrieta / Deusto-Enekuri/ Artxandako tunelak/ Begoña-Santo Domingo / Ibarsusi-Etxebarri / Bolueta-Zubialdea / Miraflores-Hegoaldeko errepidea / Zabalburu- Hegoaldeko errepidea / Jesusen Bihotza- Hegoaldeko errepidea /Basurto-Kastrexana / Basurto- Zorrotza.

▪ Donostia (2006). Honako sarbide hauek hartuko dira kontuan: Herrera / Loiola/ Zapatari- Tolosa etorbidea / Ospitaletako igoera / Karlos I/ Amara.

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2006ko Edukiera Plana. Bizkaiko Foru Aldundiaren 2006ko Edukiera Plana. Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2006ko Edukiera Plana. Erakundeak berak egindako txostena.

Foru Aldundiek azken Edukiera Planetan argitaratutako datuen arabera, **Bilbo da sarbideetan zirkulazio handiena jasaten duen hiriburua** (eguneko batez besteko intentsitatea- eguneko 343.001 ibilgailu igarotzen dira). Jarraian, Donostia (eguneko 201.174 ibilgailu) eta Gasteiz (eguneko 111.77 ibilgailu).

Azken urteko bilakaeraren arabera, **Bilbora sartu eta handik irteteko errepideetan, zirkulazioa gutxitu** egin da (%-0,2), azken hiru urteetan bezala. Hala ere, 2000. urteko datuekin alderatuz, zirkulazio-bolumena %5,8 handiagoa da. **Gasteizeko sarbideetan ere, zirkulazioa gutxitu egin da (%-0,7), eta, Donostian, berriz, zirkulazioa %5,8 areagotu da azken urtean.**

### (iii) Mugikortasuna garraio kolektiboan

Hiriko eta metropoli-eremuko esparruetako mugikortasuna errepide- eta trenbide-garraiara mugatzen da soilik.

**Hiri-esparruko errepideetan** jarduten duten eragileei dagokionez, euskal hiriburu- eta hiriburu-eremuko autobus-konpainiei buruzko informazioa emango dugu: Donostian, Donostiako Tranbia konpainia dago; Bilbon, Bilbobus, eta Gasteizen, Transportes Urbanos de Vitoria-TUVISA. 2006an, hiru konpainiek 64.798 mila bidaiari garraiatu dituzte: Bilbobusek 27.264 mila bidaiari garraiatu ditu (%42,1); Donostiako Tranbia Konpainiak, 26.670 mila bidaiari (%41,2), eta, azkenik, Tuvisak, 10.864 mila bidaiari (%16,8).

### 2.16 Taula. Hiriko garraio publikoa: Autobus-zerbitzu erregularretako bidaiariak, EAEko hiriburu-eremuetan

(mila bidaiari eta %)

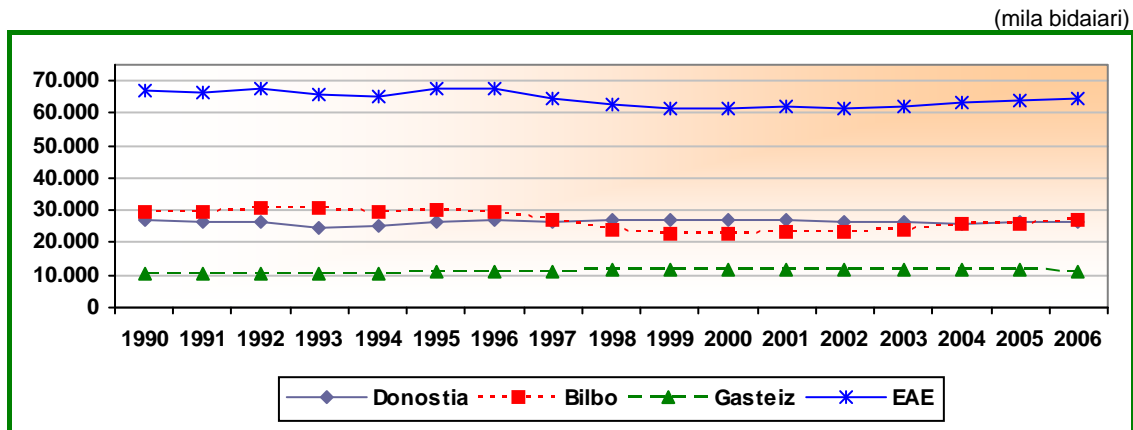
| Urteak | Gasteiz       |              | Donostia      |              | Bilbo         |              | GUZTIRA       |              |
|--------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|        | mila bidaiari | Δ urteko (%) | mila bidaiari | Δ urteko (%) | mila bidaiari | Δ urteko (%) | mila bidaiari | Δ urteko (%) |
| 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   | 10.864        | -5,6         | 26.670        | 1,7          | 27.264        | 4,5          | 64.798        | 1,5          |

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Beraz, **Bilbobusek eta Donostiako Tranbia konpainiak erabiltzaile-bolumena handitu dute, eta Tuvisak, berriz, erabiltzaile gutxiago izan ditu.** 2006an, Tuvisako autobus-gidariak greban egon ziren, eta horrek zerikusi handia izan du bilakaera horrekin.

<sup>4</sup> EZI: Eguneko Zirkulazio Intentsitatea.

### 2.13 Grafikoa Hiriko garraio publikoa: Autobus-zerbitzu erregularretako bidaiarien bilakaera, EAEko hiriburuetan (1990-2006)

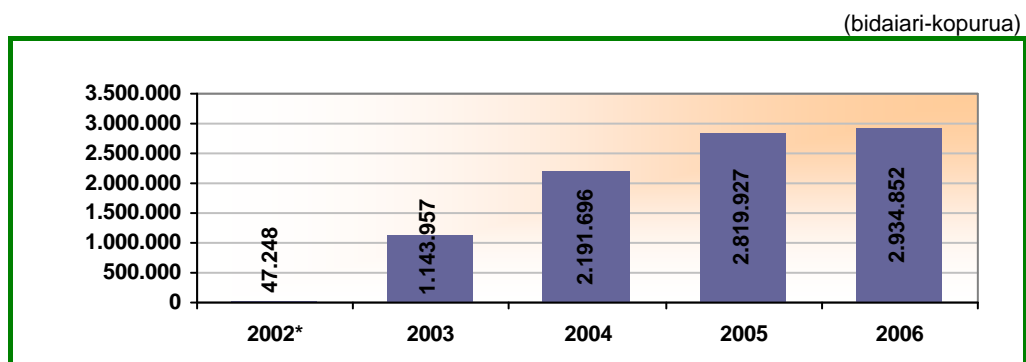


Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Bidaiari-kopuruaren bilakaerari begiratzen badiogu, 1990 eta 2006 artean ikusiko dugu emaitza txarra Bilbobusek duela, %7,6 erabiltzaile gutxiago baititu, batez ere Bilboko metroa eta EuskoTran inauguratu zirenetik. Bestalde, **Tuvisak eta Donostiako Tranbia konpainiak, 1990eko datuekin konparatuta, emaitza hobek** dituzte: hain zuzen ere %5,5 eta %1,2 gehiago, hurrenez hurren.

**Hiri esparruko trenbideen garraio-eskaria** aztertuz gero, aipatu behar da Bilboko tranbiak (EuskoTran) 2.934.852 erabiltzaile izan dituela 2006an. Emaitza horrek agerian uzten du **garraibide horrek garrantzia handiagoa lortu duela eta Bilboko hirian era azkar nahiz iraunkorrean mugitzeko aukera gisa ikusten dela.**

### 2.14 Grafikoa Hiriko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (2002-2006)



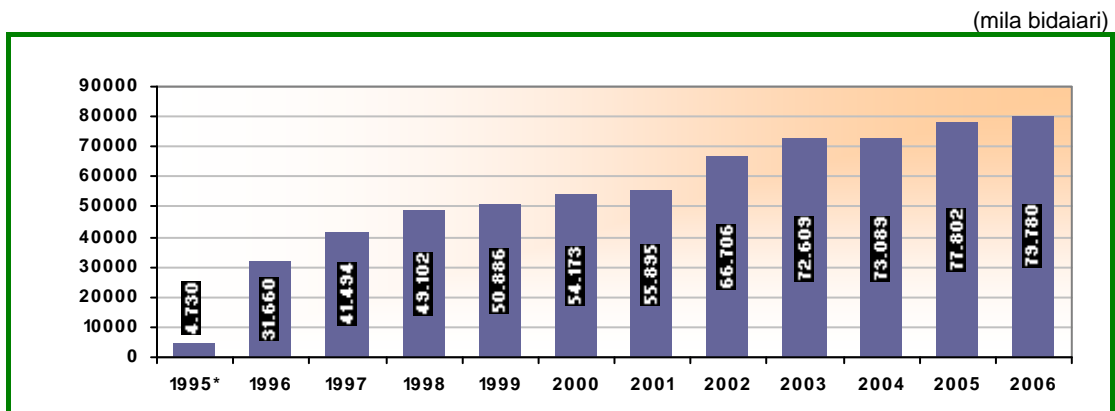
\* 2002ko abenduaren 12an martxan jarri zenetik, urte bukaera arte.

Iturria: EuskoTran. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Urtebete geroago, San Mames eta Abandoibarra geltokiek izan dituzte bidaiari gehien, Lehenengo geltoki intermodala delako, eta bigarrena Zubiarte merkataritza-gunetik eta Deustoko Unibertsitatetik gertu dagoelako.

**Metropoli-eremuko trenbide garraioari** dagokionez, Bilboko metroak du arrakastarik handiena bai Bilbon baita haren eragin-eremuan ere. 2006an, 79.780 mila bidaiari izan zituen. Beraz, Bilboko metroak EAEko hiru hiriburuetako autobus konpainien emaitzak hobetzen ditu. Bidaiari-kopurua %2,5 handitu da azken urtean, aurrekoan baino gutxiago, %6,5 handitu baitzen.

### 2.15 Grafikoa **Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: Bilboko metroko bidaiari-kopuruaren bilakaera (1995-2006)**



\* 1995ko azaroaren 11an martxan jarri zenetik, urte bukaera arte.

Iturria: Bilboko Metroa. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Geltoki hauetan jaso dira bidaiari-kopuru handienak: Abando (%8,2), Zazpi Kaleak (%8,1), Moyua (%7,6) eta Indautxu (%7,4). Lau geltoki horien artean, bidaiari guztien %31,3 biltzen da. Bestalde, 2006ko martxoan erregistratu dira bidaiari gehien, Bilboko metroan 7.482.706 erabiltzaile izan baitira (hau da, urte osoko %16,7).

#### c) **EAEko mugikortasuna herri arteko eta kanpoko esparruan**

Herri arteko lekualdatzeak<sup>5</sup> ere EAEko biztanleen mugikortasunaren atal garrantzitsua dira, egunero horrelako 890.669 lekualdatze egiten baitira gure autonomia erkidegoan. Hau da, **EAEn bizi diren pertsonen %14,6k herri arteko lekualdatzeak egiten dituzte.**

<sup>5</sup> Herri arteko lekualdatzea bi eskualderen artean egindakoa da, nahiz eta bi lurraldetan izan (eskualde arteko lekualdatzea).



Gehienetan, herri arteko lekualdatzeak lurralde berean egiten dira (zehazki, lekualdatzeen %65,6). Bi probintzien arteko herri arteko lekualdatzeak %20,4 dira, eta %14 EAetik kanpora egiten diren herri arteko lekualdatzeak.

### 2.17 Taula. Herri arteko lekualdatzeak EAEn, lurralde eta eremuaren arabera<sup>(1)(2)(3)</sup>

(lekualdatzeak eguneko)

| Sorburu/Helmuga | Araba   | Bizkaia | Gipuzkoa | EAetik kanpo | GUZTIRA |
|-----------------|---------|---------|----------|--------------|---------|
| Araba           | 54.335  | 37.172  | 13.866   | 15.701       | 121.074 |
| Bizkaia         | 37.575  | 308.792 | 38.751   | 22.101       | 407.219 |
| Gipuzkoa        | 15.660  | 37.273  | 221.430  | 16.663       | 291.026 |
| EAetik kanpo    | 27.751  | 28.291  | 15.308   | --           | 71.350  |
| GUZTIRA         | 135.321 | 411.528 | 289.355  | 54.465       | 890.669 |

<sup>(1)</sup> Garraio-mota guztiak hartu dira kontuan

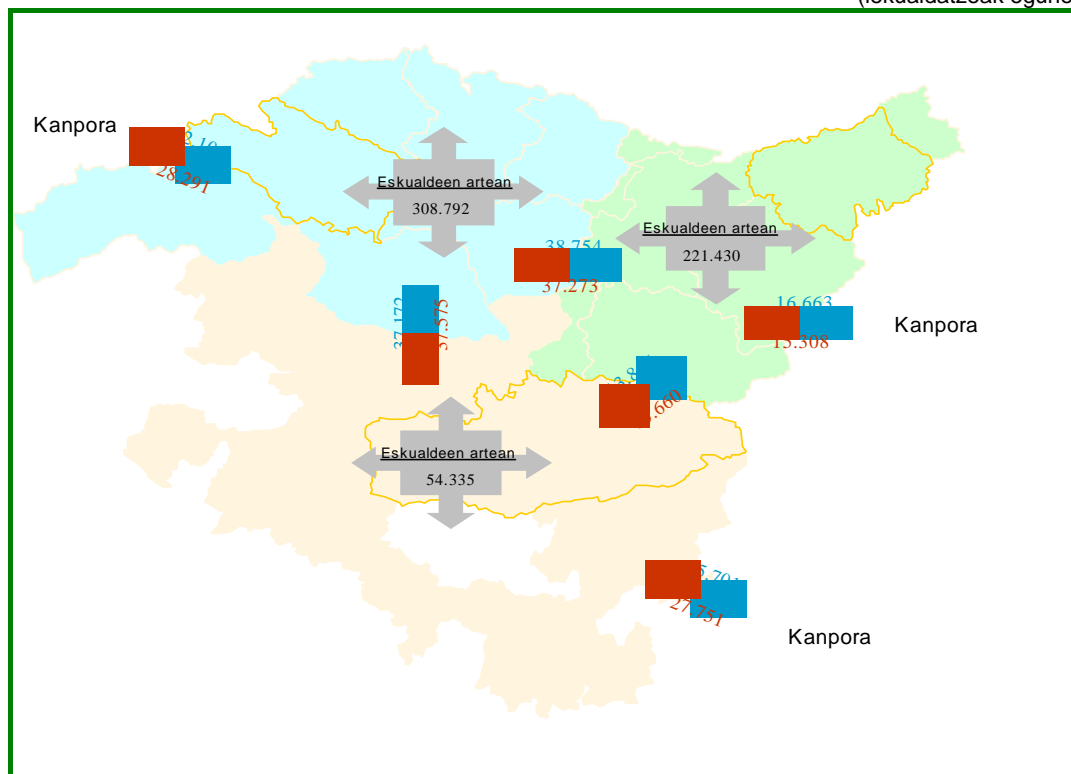
<sup>(2)</sup> Ez dira kontuan hartu eskualde baten barnean egindako herri arteko lekualdatzeak.

<sup>(3)</sup> EAeko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlanean, ez da sorburua eta helmuga EAetik kanpo duten lekualdatzeak kontuan hartu.

Iturria: EAeko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

### 2.16 Grafikoa Herri arteko lekualdatzeak EAEn: Laburpen-mapa

(lekualdatzeak eguneko)



Iturria: EAeko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

**Eskualdeko hiriburuak** dira herri arteko lekualdatzeetako **sorburu eta helmuga** ohikoenak. Lekualdatze guztiak aztertu ondoren, ondorioztatzen da:

- Mugikortasun-loturak bereziki azpimarragarriak dira Arabako lautadaren eta Bilbo handiko eskualdearen artean. Lekualdatze horietan, autoak eta garraio kolektiboak ia garrantzia bera du.
- Arabako lautadaren eta Donostialdearen arteko lekualdatze-kopurua askoz ere apalagoa da, eta, horrez gain, lekualdatze gehienak autoz egiten dira.
- Donostialdearen eta Bilbo handiaren arteko lekualdatzeetan gehiago erabiltzen da garraio kolektiboa autoa baino (hurrenez hurren, %65 eta %35).
- Hiriburuen eskualdeen arteko lekualdatzeetan erabiltzen den garraio kolektiboaren kopurua zuzenean eskaintzarekin dago lotuta.

#### (i) Bidaiarien mugikortasuna errepidean

Herri arteko esparruan, errepideko ibilgailuen zirkulazioari dagokionez, gaur egun, **autoa da gehien erabiltzen** den garraibidea, lekualdatzeen %78n erabiltzen baita.

Zehazki, herri arteko mugikortasunean, EAEn, eguneko 694.894 lekualdatze egiten dira **autoz**.

#### 2.18 Taula. Herri arteko lekualdatzeak autoz<sup>(1)</sup>

| Sorburu/Helmuga | Araba          | Bizkaia        | Gipuzkoa       | EAetik kanpo  | GUZTIRA        |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
| Araba           | 47.993         | 23.844         | 12.103         | 14.754        | 98.694         |
| Bizkaia         | 25.964         | 236.245        | 29.677         | 19.314        | 311.200        |
| Gipuzkoa        | 13.337         | 28.869         | 164.104        | 14.503        | 220.813        |
| EAetik kanpo    | 25.833         | 25.294         | 13.030         | --            | 64.157         |
| <b>GUZTIRA</b>  | <b>113.127</b> | <b>314.252</b> | <b>218.914</b> | <b>48.571</b> | <b>694.864</b> |

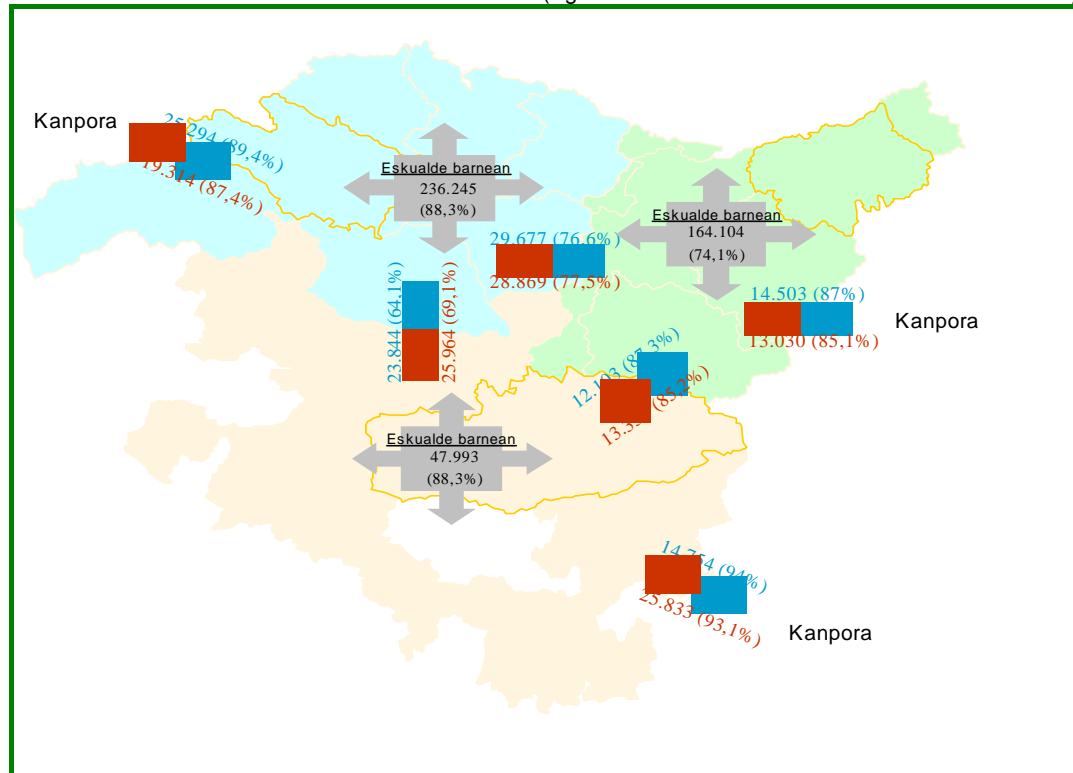
<sup>(1)</sup> Ez dira kontuan hartu eskualde bereko herri arteko lekualdatzeak.

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

Herri arteko lekualdatzeetan, autoa gehiago erabiltzen da. Araban, herri arteko lekualdatzeen %88,3 autoz egiten dira; Bizkaian, %76,5, eta Gipuzkoan, %74,1. Hala ere, **lekualdatzea EAetik kanpora egiten denean**, joera hori askoz ere handiagoa da (kasu horretan, 10 lekualdatzetik 9 autoz egiten dira).

## 2.17 Grafikoa Herri arteko lekualdatzeak autoz, EAEn: Laburpen-mapa

(Eguneko lekualdatzeak eta autoaren erabileraren %)



Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

## 2.19. Taula Autoaren erabilera herri arteko lekualdatzeetan<sup>(1)</sup>

(autoaren %/garraio-mota guztiak)

| Sorburua/Helmuga | Araba       | Bizkaia     | Gipuzkoa    | EAetik kanpo | GUZTIRA     |
|------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| Araba            | 88,3        | 64,1        | 87,3        | 94,0         | 81,5        |
| Bizkaia          | 69,1        | 76,5        | 76,6        | 87,4         | 76,4        |
| Gipuzkoa         | 85,2        | 77,5        | 74,1        | 87,0         | 75,9        |
| EAetik kanpo     | 93,1        | 89,4        | 85,1        | --           | 89,9        |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>83,6</b> | <b>76,4</b> | <b>75,7</b> | <b>89,2</b>  | <b>78,0</b> |

<sup>(1)</sup>Ez dira kontuan hartu eskualde baten barnean egindako herri arteko lekualdatzeak.

Iturria: EAEko 2007ko Mugikortasunari buruzko Azterlana. Erakundeak berak egindako txostena.

EAEn eta kanpoko lurraldeen arteko lekualdatzeei dagokienez, bi lekualdatze-mota daude: Euskadiren eta gainontzeko autonomia erkidegoen artekoak eta nazioarteko bidaiak. Logikoki, lekualdatze gehienak **EAEko mugakide diren erkidegoetara** egiten dira, hau da, Burgosera, Kantabriara, Frantziara, Errioxara eta Nafarroara. Beraz, aipagarria da:

- Burgos probintzia eta Araba artean lekualdatze asko egiten dira, bereziki Gasteizera eta Arabako ibarren eskualdera. Horrez gain, Bizkaira ere lekualdatze ugari egiten dira, bereziki Enkarterrira. Burgostik egiten diren lekualdatzeen %87,9 autoz egiten dira.
- Kantabriaren eta EAEn arteko lekualdatzeetan, Bilbo Handia da nagusi. Kasu horretan ere, autoa da nagusi (%87,2).
- Errioxaren kasuan, Logroño da lekualdatzeen sorburu nagusia, eta helmuga ohikoenak, berriz, Arabako Errioxa eta kantabriar Araba dira. Ia lekualdatze guztiak autoz egiten dira.
- Nafarroaren eta EAEn arteko lekualdatzeei dagokienez, Gipuzkoako herri asko dira lekualdatze horien sorburu edo helmuga, eta autoz egiten dira lekualdatzeen %80,5.
- EAEn eta Frantziaren arteko lekualdatzei dagokienez, Hendaia eta Biarritz dira sorburu nagusiak, eta helmuga nagusiak, berriz, Bidasoa Behereko herriak. Garraio kolektiboan egiten dira lekualdatzeen %91.

EAE barneko herri arteko lekualdatzeetarako, konpainia hauen esku dago **garraio kolektiboa**: Bizkaibus (Bizkaian), Autobuses Interurbanos de Álava-AIA (Arabako) eta duela gutxi Lurraldebusen bildutako konpainiak (Gipuzkoan).

Arabako herri arteko autobusak, heinean-heinean gehiagotan erabiltzen ari dira. Bizkaian, berriz, Bizkaibusen zerbitzuak gutxiagotan erabiltzen dira. Egoera hori ulertzeko, kontuan hartu behar da probintzia bakoitzean biztanleria ez dagoela berdina banatuta. Arabaren kasuan, populazioaren gehiengoa hiriburuko eskualdean biltzen da.

## 2.20 Taula. Herri arteko garraio publikoa: Bidaiariak herri arteko autobusen zerbitzu erregularretan

| Urteak | Gipuzkoa gainontzeko herriak |              | Bizkaiko gainontzeko herriak <sup>1</sup> |              | Arabako gainontzeko herriak |              |
|--------|------------------------------|--------------|---|--------------|-----------------------------|--------------|
|        | mila bidaiari                | Δ urteko (%) | mila bidaiari                             | Δ urteko (%) | mila bidaiari               | Δ urteko (%) |
| 2000   | 18.461,2                     | --           | 36.062,0                                  | --           | d.e                         | --           |
| 2001   | 17.748,7                     | -3,9         | 38.535,9                                  | 6,9          | d.e                         | --           |
| 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   | d.e                          | --           | 32.810,0                                  | -3,9         | 347,2                       | 9,4          |

Ez dago daturik Arabako herri arteko garraioari buruz.

<sup>1</sup> Bizkaibuseko lineatan garraiatutako bidaiariak hartu dira kontuan (TCSA, Encartaciones, CAV, Pesa, EuskoTren, ADNOR eta Autobuses de Lujua). EuskoTren 2002/12/1ean sartu zen Bizkaibus sarean; ADNOR 2005/12/1 eta Autobuses de Lujua 2006/11/1ean.

Iturria: Bizkaiko Garraio-Partzuergo eta Gipuzkoako Foru Aldundia. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Bizkaian, Bizkaibus sarearen barneko herri arteko autobusek 32.810 mila bidaiari garraiatu zituzten 2006an, eta azken bi urteetako jaitsierarekin jarraitu zuten.

Arabian, AIAk 347.200 pertsona garraiatu ditu, hau da, aurreko urtean baino %9,4 gehiago, eta, 2005ean, berriz, gutxitu egin ziren. 2005ean, Langraiz eta Gasteiz arteko autobus linea inauguratu zen, eta, 2006an, 23.937 bidaiari garraiatu ditu. Horri esker, emaitza onak lortu dira.

2006an z dago Gipuzkoako herri arteko autobusei buruzko informaziorik. Hala ere, aipagarria da 2006an Lurraldebus sareko herri arteko autobusetan txartel bakarra jarri dela martxan. Gipuzkoak aplikatu den ordainketa-mota hori txartel kargagarri bat da; gutxienez, bost eurorekin eta, gehienez, 300 eurorekin karga daiteke. Autobusera igo eta handik jaistean baliodundu behar da; hala, eremuen arabera tarifakazioa aplikatu eta hilabetean egiten diren bidaien arabera deskontuak egiten dira.

### (ii) Bidaiarien mugikortasuna trenbide-garraioan

EAEan, hiru erakundek ematen dituzte trenbide-garraioaren zerbitzuak: EuskoTrenek Bizkaia eta Gipuzkoan, FEVEk Bizkaian eta RENFEk hiru lurraldetan.

Hiru konpainien artean, 41.025 bidaiari garraiatu dituzte, aurreko urteko ia kopuru bera (%0,2 bakarrik igo da).

### 2.21 Taula. Herri arteko garraio publikoa: Bidaiariak trenbideko zerbitzu erregularretan

(mila bidaiari eta %)

| Urteak | RENFE <sup>(1)</sup> |              | EUSKOTREN     |              | FEVE <sup>(2)</sup> |              | GUZTIRA       |              |
|--------|----------------------|--------------|---------------|--------------|---------------------|--------------|---------------|--------------|
|        | mila bidaiari        | Δ urteko (%) | mila bidaiari | Δ urteko (%) | mila bidaiari       | Δ urteko (%) | mila bidaiari | Δ urteko (%) |
| 2000   | 27.196               | 6,8          | 18.138        | -10,4        | 1.866               | 1,4          | 47.200        | 14,6         |
| 2002   | 26.238               | -7,7         | 17.961        | -0,5         | 1.900               | 0,9          | 46.099        | -2,3         |
| 2003   | 24.936               | -5,0         | 18.156        | 1,1          | 1.841               | -3,1         | 44.933        | -2,5         |
| 2004   | 21.998               | -11,8        | 16.704        | -8,0         | 1.895               | 2,9          | 40.597        | -9,6         |
| 2005   | 21.236               | -3,5         | 17.757        | 6,3          | 1.945               | 2,6          | 40.938        | 0,8          |
| 2006   | 21.082               | -0,7         | 18.111        | 2,0          | 1.832               | -5,8         | 41.025        | 0,2          |

<sup>(1)</sup> Bilboko aldirietako trenak.

<sup>(2)</sup> Bilbo-Balmaseda aldirietako lineari buruzko datuak.

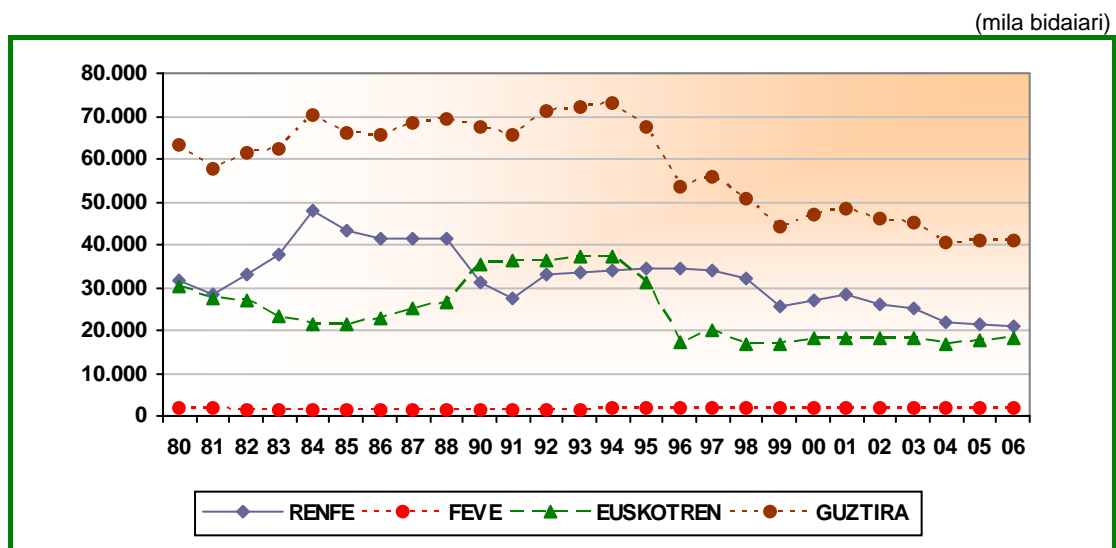
Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

Renfek eta FEVEk bidaiari gutxiago garraiatu dituzte (%-0,7 eta %-5,8, hurrenez hurren), eta EuskoTrenek, berriz, %2 gehiago. Enkarterrian, Bizkaibus garraio-zerbitzuak ematen hasi da, Kadaguako korridorearen zati berriak ireki dira, eta Basurton trenbidea lurperatzeko lanak egiten ari dira; horren ondorioz, FEVEk garraiatutako bidaiari-kopurua gutxitu egin da.

Beraz, **EuskoTrenek gero eta garrantzi handiagoa du herri arteko lekualdatzeetan** (herri artean trenez egiten diren lekualdatzeen %44,1). Testuinguru horretan, FEVEk lekualdatzeen %4,5 du, eta Renfek gainontzeko %51,4.

Ondoko grafikoak argi uzten du, herri artean trenez egiten diren lekualdatzeetako bidaiari-kopurua **egonkortu** egin dela, azken hamarkadan 40-50 milioi erabiltzaile izan baititu.

## 2.18 Grafikoa Herri arteko garraio publikoa: Trenbideko zerbitzu erregularretako bidaiari-kopuruaren bilakaera (1980-2006)



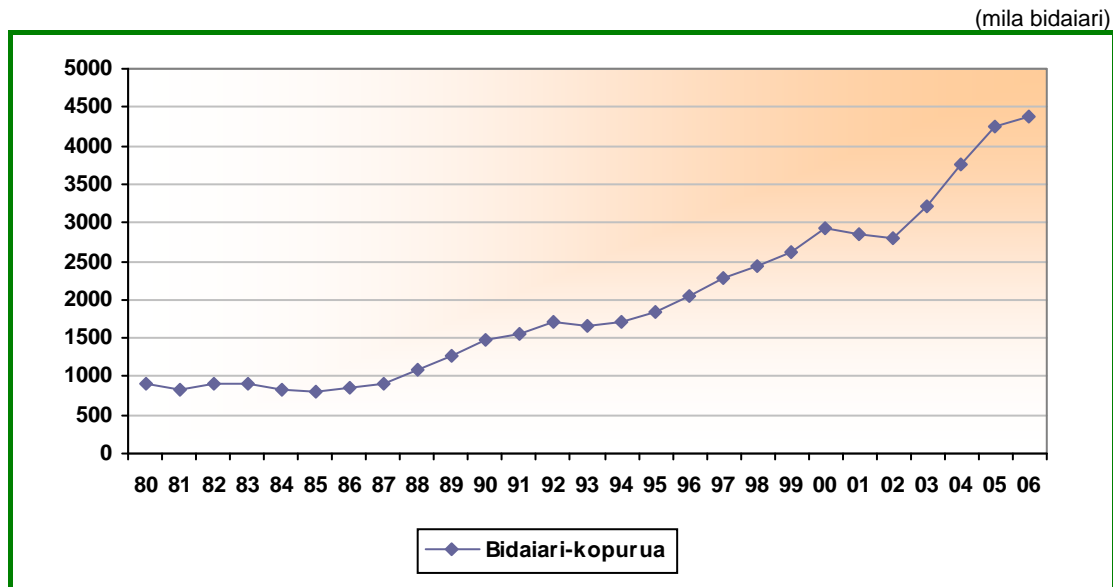
Renferen kasuan, 1998 arteko bidaiari-kopuruaren barnean, hiru probintzietako aldirietako zerbitzuetako erabiltzaileak daude. 1999tik aurrera, Bilboko aldirietako erabiltzaileak bakarrik hartzen dira kontuan. Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

### (ii) Bidaiarien mugikortasuna aire-garraioan

2006an, aire-garraioko bidaiari-kopuruak **marka berria** egin du EAEn. Autonomia erkidegoko hiru aireportuetan (Bilbo, Hondarribia eta Gasteiz), 4.391 mila bidaiari garraiatu dira guztira, aurreko urtean baino %4 gehiago.

Espainiako estatuan, emaitza are hobea lortu da, bidaiari-kopurua gehiago handitu baita (%6,8).

## 2.19 Grafikoa Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: Aireko zerbitzuetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (1980-2006)



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

## 2.22 Taula. Bidaiari-kopurua EAeko aireportuetan: Bidaiari-kopuruaren bilakaera, aireportua bakoitzean(2002-2006)

| Urteak | BILBO         |            | HONDARRIBIA   |            | GASTEIZ       |            | GUZTIRA       |            |
|--------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|        | Mila bidaiari | Δ urteko % | Mila bidaiari | Δ urteko % | Mila bidaiari | Δ urteko % | Mila bidaiari | Δ urteko % |
| 2000   | 2.524         | 13,8       | 278           | 14,4       | 110           | -25,2      | 2.912         | 11,7       |
| 2002   | 2.446         | -1,5       | 266           | -2,2       | 98            | -5,5       | 2.810         | -1,8       |
| 2003   | 2.939         | 20,2       | 278           | 4,5        | 100           | 2,0        | 3.317         | 18,0       |
| 2004   | 3.386         | 15,2       | 289           | 4,0        | 92            | -8,0       | 3.767         | 13,6       |
| 2005   | 3.832         | 13,2       | 300           | 3,8        | 90            | -2,2       | 4.222         | 12,1       |
| 2006   | 3.859         | 0,7        | 360           | 20,1       | 172           | 90,5       | 4.391         | 4,0        |

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

**Hiru aireportuetan emaitza onak** izan diren arren, Gasteizko aireportuak izandako hobekuntza aipatu behar da, Ryanairren hegaldiek -egunero Forondako aireportua eta Londresko Stansted aireportua zuzenean lotzen dituztenek- bidaiari-kopurua %90,5 handitu baitute. Bestalde, Hondarribian ere, %20,1 handitu da bidaiari-kopurua, eta Bilbon, berriz, %0,7 bakarrik.

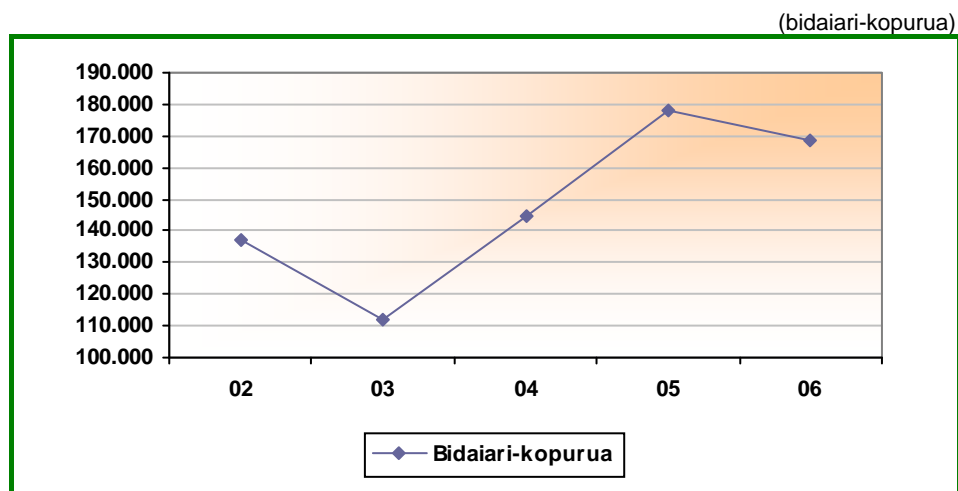
Bilbon bidaiari-kopurua ia berdin mantendu den arren, aireportu horrek jasotzen ditu EAEn bidaiari gehien (2006an bidaiarien %87,9 jaso zuen). Jarraian, Hondarribiko aireportua dago (bidaiarien %8,2) eta, azkenik, Gasteizkoa (bidaiarien %3,9). Azken aireportu horretan, salgai-garraioa egiten da batez ere.

#### (iv) Bidaiarien mugikortasuna itsas garraioan

EAEn, bidaiarien itsas garraioa Bilboko portuan bakarrik egiten da, Pasaiaiko portuan salgaiak soilik garraiatzen baitira.

Bilboko Portuko Agintaritzak dio 168.743 bidaiari izan direla 2006an. Bidaiari-kopurua bi urtez etengabe handitu ondoren, %5,1 gutxitu da azken urtean.

### 2.20 Grafikoa Bidaiari-kopurua Bilboko portuan (2002-2006)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

Bidaiari-kopuruaren barnean, 55.841 pertsona ontziratuta dira Bilbon, eta 112.902 pertsona lehorreratuta dira. Horrek esan nahi du lehorreratzeak gutxitu direla (%-10,9). Horren ondorioz gutxitu da 2006ko bidaiari-kopurua Bilboko portuan.



**2.23 Taula. Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan (2003-2006)**

(Pertsona-kopurua)

| Portua                    | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | Δ urteko %<br>06/05 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Ontziratutako pertsonak   | 47.833         | 43.642         | 51.067         | 55.841         | 9,3                 |
| Lehorreratutako pertsonak | 64.011         | 101.035        | 126.728        | 112.902        | -10,9               |
| <b>GUZTIRA</b>            | <b>111.844</b> | <b>144.677</b> | <b>177.795</b> | <b>168.743</b> | <b>-5,1</b>         |

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

*(iv) Bidaiarien mugikortasuna kablezko garraioan*

EAEko funikular eta igogailu publikoen erabiltzaileei dagokienez, 2006an, erabiltzaile-kopurua gutxitu egin da berriz ere (%-4,2), batez ere Arangoitiko igogailua (%-35,3) eta Begoñako igogailua (%-0,5) nahiz Larreinetako funikularra (%-2,9) gutxiagotan erabili direlako. Oro har, 3.035.000 pertsonak erabili dituzte sistema horiek.

**2.24 Taula. Pertsonen garraioa kable bidez (2004-2006)**

(Mila pertsona)

| Portua                      | 2004         | 2005         | 2006         | Δ urteko %<br>06/05 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Artxandako funikularra      | 432          | 453          | 483          | 6,6                 |
| Larreinetako funikularra    | 204          | 204          | 198          | -2,9                |
| Igeldoko funikularra        | 278          | 305          | 347          | 13,8                |
| <b>FUNIKULARRAK GUZTIRA</b> | <b>914</b>   | <b>962</b>   | <b>1.028</b> | <b>6,9</b>          |
| Arangoitiko igogailua       | 441          | 484          | 313          | -35,3               |
| La Salveko igogailua        | 213          | 206          | 212          | 2,9                 |
| Solokoetxeko igogailua      | 995          | 919          | 888          | 3,4                 |
| Begoñako igogailua          | 630          | 597          | 594          | -0,5                |
| <b>IGOGAILUAK GUZTIRA</b>   | <b>2.279</b> | <b>2.206</b> | <b>2.007</b> | <b>-9,0</b>         |
| <b>GUZTIRA</b>              | <b>3.193</b> | <b>3.168</b> | <b>3.035</b> | <b>-4,2</b>         |

Iturria: Bizkaiko Garraioen Partzuergoa, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila eta EuskoTren. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

*(v) Bidaiarien mugikortasuna beste garraibideetan – Bizkaiko Zubi Esekia*

Bizkaiko zubi esekiak bidaiari gutxiago izan ditu 2006an, bost milioi bidaiari baino gutxiago. Hain zuzen ere, azken urtean, %5,2 gutxitu da, alde batetik, Bilboko metroko ibaiaren ezker aldeko geltoki berriak ireki direlako, eta bestetik, Bizkaibuseko lineak berrantolatu direlako.

**2.25 Taula. Bidaiari-kopurua Bizkaiko Zubi Esekian (2002-2006)**

(Mila pertsona)

| Portua  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | Δ urteko %<br>06/05 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| GUZTIRA | 5.830 | 5.751 | 5.670 | 5.243 | 4.972 | -5,2                |

Iturria: Bizkaiko Garraioen Partzuergoa. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

**2.2.2. Salgai-garraioa**

Atal honetan, EAEko salgai-garraioari buruzko datu nagusiak aztertuko ditugu. Horretarako, garraio-motaren arabera azterketa egingo dugu. "EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea" da azterketa honen oinarria, beste argitalpen batzuekin batera, esaterako, Sustapen Ministerioaren "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías" (Salgai-garraioari buruzko etengabeko inkesta), eta garraio-eragile bakoitzak emandako informazioa.

**a) Garraioa oro har**

EAEko salgai-garraioa 729,5 tonakoa da, batez beste, egunean. Horrek esan nahi du 2003 eta 2006 artean, urtean, %7,6 handitu dela. Trukeen %45,3 EAE kanpoko lurraldeekin egiten dira, bai Estatuarekin bai beste herrialdeekin. Merkataritza-garraioaren %37,9 EAEko barne-trafikoa da, eta EAEtik pasatzen den salgaiaren %16,8 igarotze-trafikoa da.

**2.26 Taula. Salgai-garraioaren sailkapena, garraio-motaren arabera. 2006**

(%)

| Trafiko-mota      | Errepidekoa | Trenbidekoa | Airekoa    | Itsasokoa   | GUZTIRA      |
|-------------------|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| Barne-garraioa    | 37,7        | 0,2         | 0,0        | 0,0         | 37,9         |
| Sorburua/Helmuga  | 27,4        | 1,7         | 0,0        | 16,2        | 45,3         |
| Igarotze-trafikoa | 16,2        | 0,6         | 0,0        | 0,0         | 16,8         |
| <b>GUZTIRA</b>    | <b>81,3</b> | <b>2,5</b>  | <b>0,0</b> | <b>16,2</b> | <b>100,0</b> |

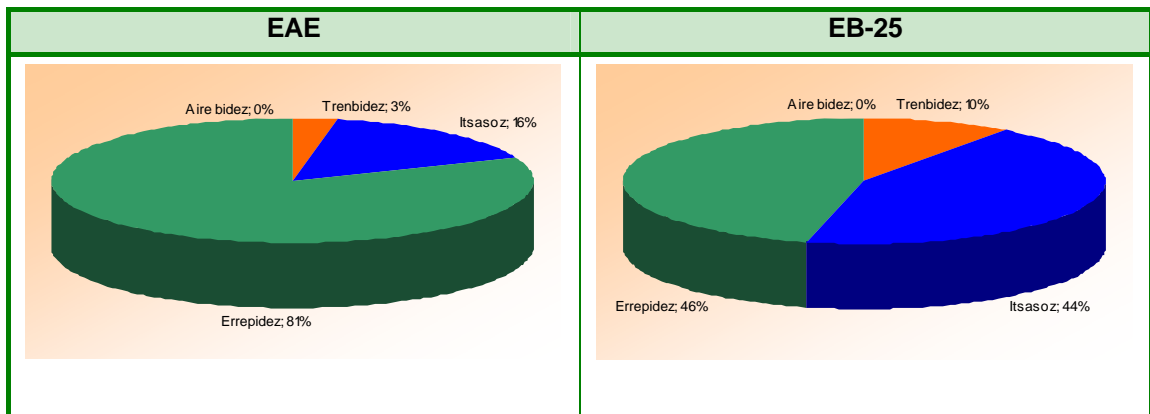
Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Erakundeak berak egindako txostena.

Aipagarria da **EB-25eko salgaien garraio-motak eta EAEkoak ezberdin banatzen direla**. Ildo horretan, aipagarria da EB-25ean errepideko garraioa askoz gutxiagotan erabiltzen dela (%46), EAEn garraiatutako salgaiaren 5 tonatik 4 errepidetik garraiatzen baitira<sup>6</sup>. Bestalde, garraio-modu iraunkorrenak, hau da, itsas garraioa eta trenbide-garraioa, askoz ere

<sup>6</sup> Kontuan hartu behar da, errepideko salgai-garraioari buruzko datuak gutxiesten direla, datu horien barnean 3,5 tonako zama-edukiera baino gehiagoko ibilgailuak bakarrik baitaude.

hedatuagoak daude Europan (%44 eta %10, hurrenez hurren) EAEn baino (%16 eta %3, hurrenez hurren).

## 2.21 Grafikoa Salgaien garraio-motaren sailkapena



\*EAEko datuak 2006koak dira, eta EB-25ekoak 2005ekoak.

\*\* Itsas garraioan, kontuan hartzen da barnealdeko bide nabigagarrietako trafikoa.

Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila *Energy & Transport in figures 2006*. Europako Batzordea. Erakundeak berak egindako txostena.

### b) Errepide-garraioa

Sustapen Ministerioak egindako Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera<sup>7</sup> (Salgai-garraioari buruzko etengabeko inkesta) txostenak argi uzten du **EAEn gero eta salgai-bolumen handiagoa garraiatzen dela errepidez**, 1993-2006 bitartean urtean %6,9 handitu baita batez beste.

Errepide bidezko salgai-garraioa bi esparru hartu dira kontuan. Bi esparru horien bilakaerari begiratuz gero, ondoriozta daiteke eskualde barneko garraioa handitu dela gehien, 1993-2006 artean urteko batez beste %8,2 areagotu baita, eta eskualde arteko garraioa, berriz, urteko batez beste %5,7 handitu baita epe berean.

<sup>7</sup> Metodologia ikuspuntutik, inkesta hau Garraio eta Plangintzako Zuzendaritzak errepide bidez garraioak egiteko baimendutako ibilgailuentzat prestatuta dago; hau da, 3,5 tona baino gehiagoko karga edukiera dutenak eta gehienez 6 tonako baimendutako pisua dutenak.

## 2.27 Taula. Errepideko salgai-garraioa EAEn. 1993-2006 arteko bilakaera

| Urteak | Eskualde barnekoa <sup>1</sup> |            | Eskualde artekoa <sup>2</sup> |            | EAE            |            |
|--------|--------------------------------|------------|-------------------------------|------------|----------------|------------|
|        | Mila tona                      | Δ urteko % | Mila tona                     | Δ urteko % | Mila tona      | Δ urteko % |
| 1993   | 21.103                         | -          | 24.103                        | -          | 45.206         | -          |
| 1994   | 28.158                         | 33,4       | 27.516                        | 14,2       | 55.674         | 23,2       |
| 1995   | 27.809                         | -1,1       | 27.915                        | 1,5        | 55.724         | 0,0        |
| 1996   | 24.475                         | -12,0      | 27.371                        | -1,9       | 51.846         | -7,0       |
| 1997   | 30.713                         | 25,5       | 29.429                        | 7,5        | 60.142         | 16,0       |
| 1998   | 31.627                         | 3,0        | 32.582                        | 10,7       | 64.209         | 6,8        |
| 1999   | 35.536                         | 12,4       | 34.985                        | 7,4        | 70.521         | 9,8        |
| 2000   | 41.963                         | 18,1       | 37.664                        | 7,7        | 79.627         | 12,9       |
| 2001   | 42.593                         | 1,5        | 38.845                        | 3,1        | 81.438         | 2,3        |
| 2002   | 49.176                         | 15,5       | 42.625                        | 9,7        | 91.801         | 12,7       |
| 2003   | 46.612                         | -5,2       | 42.572                        | -0,1       | 89.184         | -2,9       |
| 2004   | 49.576                         | 6,4        | 48.401                        | 13,7       | 97.977         | 9,9        |
| 2005   | 59.659                         | 20,3       | 47.449                        | -2,0       | 107.108        | 9,3        |
| 2006   | 58.634                         | -1,7       | 49.609                        | 4,6        | 108.243        | 1,1        |
|        | Milioi tona/km                 |            | Milioi tona/km                |            | Milioi tona/km |            |
| 2006   | 2.014                          |            | 15.495                        |            | 17.509         |            |

1 EAE sorburu eta helmuga gisa (herri arteko garraioa kontuan hartzen du, baina ez herri barnekoa).

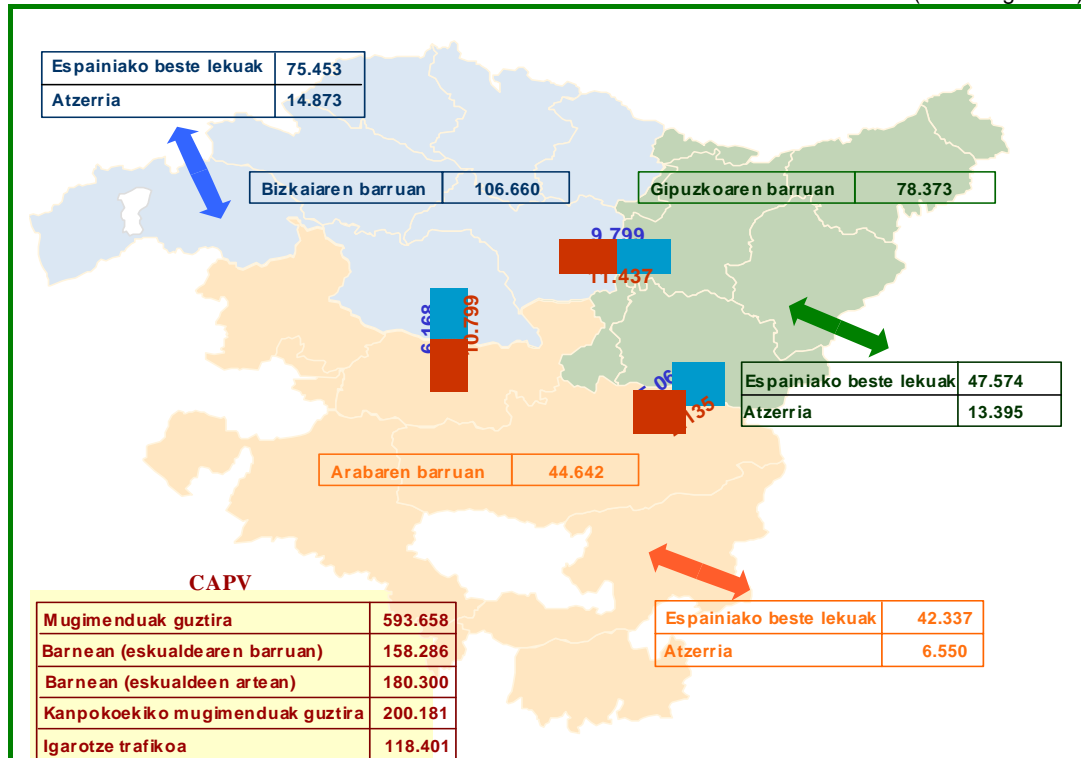
2 EAEn eta beste autonomia-erkidegoen artekoa.

Iturria: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. (Salgai-garraioari buruzko etengabeko inkesta). Sustapen Ministerioa. GIS- Garraioaren Informazio Sistema (OTEUS). Erakundeak berak egindako txostena.

“EAEko garraioen azken eskariaren irudia. 2006ko eguneratzea” txostenaren arabera, ibilgailu astunek egunean 593.658 tona garraiatzen dituzte EAEko errepideetatik, eta, beraz, 2003-2006 artean urtean batez beste 7,9% areagotu dela. Zirkulazio edo trafiko horren %46,3 eskualde barneko garraioa da; hau da, EAE da sorburu eta helmuga. Garraioen %33,7 EAE dute sorburu edo helburu, baina autonomia erkidegotik kanpo doaz edo handik datoz. Garraioen %19,9 EAetik igarotzen den igarotze-trafikoak besterik ez da.

## 2.22 Grafikoa Eguneko salgai-garraioa EAEn

(Tonak eguneko)



Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila Erakundeak berak egindako txostena.

Datu horien arabera, egunean, 275.075 tona salgai garraiatzen dira eskualde barruan. Azterketa probintzien arabera eginez gero, barne-garraioaren %46,3k Bizkaian du sorburua, %33,5ek, Gipuzkoan, eta %20,2k, Araban. Horrez gain, salgaien %38,8 Bizkaia barruan garraiatzen dira, %28,5 Gipuzkoan eta %16,2 Araban. Halaber, azpimarratu behar da lurralde edo eskualde arteko garraioa batez ere Bizkaia eta Gipuzkoa artean egiten dela (barne-garraioaren %7,8); Araba eta Bizkaia arteko garraioa %6,1da, eta Araba eta Gipuzkoa artekoa, %2,6.

## 2.28 Taula. Errepideko salgai-garraioa EAEn: eskualde barneko esparrua, lurraldearen arabera. 2006.

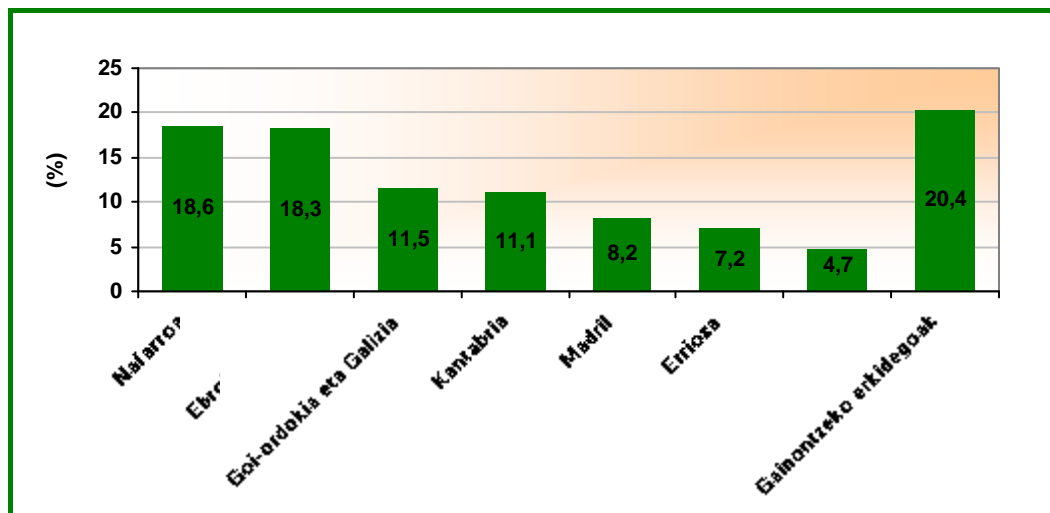
| Sorburua/Helmuga | Araba       | Bizkaia     | Gipuzkoa    | GUZTIRA      |
|------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Araba            | 16,2        | 2,2         | 1,8         | 20,2         |
| Bizkaia          | 3,9         | 38,8        | 3,6         | 46,3         |
| Gipuzkoa         | 0,8         | 4,2         | 28,5        | 33,5         |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>20,9</b> | <b>45,2</b> | <b>33,9</b> | <b>100,0</b> |

Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Erakundeak berak egindako txostena.

Datu horiek aurreko eguneratzearekin alderatuz gero <sup>8</sup>, aipagarria da **EAE barneko salgai-garraioa nabarmen handitu** dela, errepideko garraioarekin erlatiboki alderatuz %15,4 areagotu baita. Izan ere, probintzia arteko salgai-garraioa areagotu egin da: 2003an, EAEko barne-garraioaren %59 zen, eta 2006an, berriz, barne-garraioaren %83,5. Hori dela eta, EAEko barne-garraioa hazi egin da.

Bestalde, EAE eta gainontzeko autonomia erkidegoen arteko salgai-garraioa 165.364 tonakoa da egunean. Nafarroak EAEko eskualde arteko garraioaren %18,6 jasotzen du. Jarraian, Ebroko ibarrak (%18,3) eta, azkenik, urrunago, Galiziak eta Espainiako goi-ordokiak (%11,5). Aipatu behar da, mugako probintziek (Nafarroak, Kantabriak eta Errioxak) EAEren eta Espainiako estatuaren arteko salgai-garraioaren herena baino gehiago jasotzen dutela.

### 2.23 Grafikoa EAE eta gainontzeko autonomia erkidegoen arteko eskualde arteko salgai-garraioa. 2006.



Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Erakundeak berak egindako txostena.

2003. urtearekin alderatuz, EAEko salgaien barne-garraioa areagotu dela esan dugu; **Espainiako estatuarekiko kanpo-garraioa, berriz, gutxitu** egin da zifra absolutuetan, %14,8. Horrek esan nahi du EAEko salgai-garraioan duen pisu erlatiboaren %5,3 galdu duela. Autonomia erkidegoen arabera, aipagarria da **Madrilekiko** (%-42,5) eta **Kantabriarekiko** (%-40,9) elkartrukeak nola gutxitu diren.

Azkenik, EAE eta atzerriko herrialdeen arteko errepideko salgai-garraioa 34.817 tonakoa izan da egunean; **nazioarteko garraioaren %70ek Frantzia du sorburu eta helmuga**. Lurralde

<sup>8</sup> EAEko garraio-eskariaren azken irudia, 2002 eta 2003ko eguneratzea.

historikoen arabera, aipagarria da Gipuzkoa eta Frantzia arteko salgai-garraioa, nazioarteko trafikoaren ia herena baita.

Datu horiek aurreko "EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2002 eta 2003ko eguneratzea" txostenarekin alderatuz gero, ***nazioarteko salgai-garraioaren bolumena heren bat gutxitu da, baina Frantziarekiko trukeek bere horretan jarraitzen dute.*** Izan ere, Gipuzkoa lurralde historikoaren eta europar herrialdeen arteko nazioarteko garraioa gutxitu egin da, Frantziarekikoa izan ezik.

### 2.29 Taula. Errepideko salgai-garraioa EAEren eta EBren artean (2006).

(%)

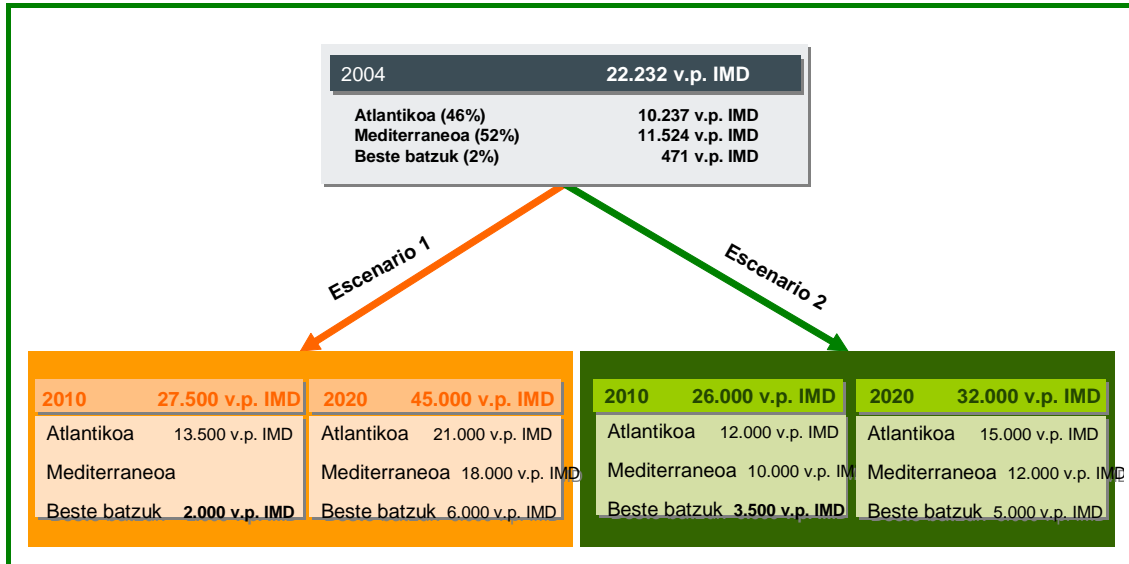
| EAE-EB<br>(bi norazkoetan) | Araba       | Bizkaia     | Gipuzkoa    | GUZTIRA      |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Frantzia                   | 11,8        | 25,9        | 32,4        | 70,1         |
| Gainontzeko EB             | 7,1         | 12,6        | 10,3        | 29,9         |
| <b>GUZTIRA</b>             | <b>18,8</b> | <b>38,5</b> | <b>42,7</b> | <b>100,0</b> |

Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Erakundeak berak egindako txostena.

Europako herrialdeekiko garraio-trukeei dagokienez, aipatu behar da iberiar penintsularen eta Europako kontinentearen arteko muga Europako Batasunean gehien igarotzen den mugetako bat dela salgai-garraioaren esparruan. Hain zuzen ere, Irun-Biriatou, La Jonquera-Le Perthus, Somporteko tunela, Puigcerdà eta beste igarobide batzuk zeharkatuz Iberiar penintsularen eta Europako kontinentearen arteko merkataritza-trukeak egiten dira (gainontzekoak itsas eta trenbide-garraioaren bidez egiten dira).

Pirinioetako zirkulazioaren frantziar-espainiar behatokia (Observatorio hispano-francés de tráfico de los pirineos), hain zuzen ere, horretarako sortu zen, muga horretako bidaiari- nahiz salgai-garraioa aztertzeko. Behatokiak egindako txostenetan aipatzen da Pirinio arteko pasaguneetan zirkulazio handiagoa dagoela, bai igarobide atlantikoan bai mediterraniarrean. Hain zuzen ere, behatokiak duela gutxi emandako datuen arabera, 2004an, egunean, 22.232 ibilgailu igaro ziren Pirinioetatik: %48 igarobide atlantikotik eta %52 igarobide mediterraniarretik. Txostenaren arabera, egunean, 10.189 ibilgailu astun pasatzen dira EAEko igarobideetatik.

## 2.24 Grafikoa Transpiriniar garraioa: egoeraren araberako bilakaera



Oharra: 2004an erregistratutako eguneko zirkulazio-intentsitatea mugako alde espainiarrean egindako zenbaketaren ondorioa da.

Iturria: Espainiar-Frantses Behatokia. Erakundeak berak egindako txostena.

Iturri horrek berak adierazi duenaren arabera, etorkizunean, mugen arteko zirkulazioaren inguruan hartutako politikak baldintzatuko du trafiko hori. Esparru horretan, bi egoera argi egon daitezke:

- **1. Egoera:** Politika zehatzik ez hartzea. Beraz, zirkulazioak areagotzen jarraituko luke, eta kalkulatzen da 2020rako egunean 45.000 ibilgailu astunek igaroko luketela muga: 20.000 EAetik, 18.000 Kataluniatik eta gainontzekoak beste igarobideetatik (Somporteko tunela, Vielha, Puigcerda eta gainontzekoak).
- **2. Egoera:** Errepideko garraioaz gain, muga igarotzeko beste garraio-moduak sustatzeko politika hartzea, esaterako, "Short Sea Shipping" a eta trenbide-sarea; hala, garraio-motak eta azpiegiturak dibertsifikatuko lirateke. Jarduera horiekin, 2020an, egunean, 32.000 ibilgailu astunek igaroko lukete muga: 15.000 ibilgailuk EAetik, 12.000 ibilgailuk Kataluniatik eta gainontzekoak beste igarobideetatik.

Azkenik, transpiriniar zirkulazioaz gain, igarotze-trafikoaren kopurua kontuan hartu behar da, hau da, EAEko errepideak igarotzen dituzten salgaien garraioa, nahiz eta salgai horien sorburua eta helmuga EAE ez izan. "EAEko garraioen eskariaren irudia. 2006ko eguneratzea"



txostenaren arabera, 2006an, igarotze-trafikoa 118.401 tonakoa izan zen. Horrek esan nahi du 2003an baino 43 tona gehiago garraiatu zirela, hau da, 2003an baino %46,6 gehiago. **Igarotze-trafikoa bi arrazoiren ondorioz areagotu da: alde batetik, lurraldeen arteko merkataritza-harremanak handitu egin dira; eta, bestetik, errepidea bihurtu da salgai-garraiorako sistema nagusia.** Ildo horretan, aipatu behar da Frantziak eta Portugalek hartzen dituztela igarotze-trafikoaren ia bi herenak; hain zuzen ere, %39,3 eta %22, hurrenez hurren.

### 2.30 Taula. Errepideko salgaien igarotze-garraioa:

| Harremana  |                                   | %    |
|--|-----------------------------------|------|
| Portugal   | Europa                            | 22,0 |
| Frantzia   | Erdialdea                         | 16,1 |
| Europako herrialdeak gainontzeko                     | Espainiako lurraldeak gainontzeko | 13,1 |
| Europako herrialdeak gainontzeko                     | Erdialdea                         | 12,2 |
| Frantzia   | Espainiako lurraldeak gainontzeko | 11,0 |
| Kantauri itsasoko ertza <<                           | Ebroko Ibarra                     | 5,1  |
| Frantzia   | Nafarroa                          | 4,8  |
| Frantzia   | Ebroko Ibarra                     | 4,5  |
| Frantzia   | Kantauri itsasoko ertza <<        | 2,9  |
| Europako herrialdeak gainontzeko                     | Nafarroa                          | 2,8  |
| Kantauri itsasoko ertza                              | Nafarroa                          | 2,5  |
| Europako herrialdeak gainontzeko                     | Kantauri itsasoko ertza <<        | 2,0  |
| Espainiako gainontzeko igarotze-trafikoko harremanak |                                   | 1,0  |

Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea. Erakundeak berak egindako txostena.

### c) Trenbide-garraioa

Atal honetan, EAEko trenbidearen bidezko salgai-garraioa aztertuko dugu. Horretarako, EAEn jarduten duten hiru konpainiek emandako datuak aztertuko ditugu: RENFEK, FEVEk eta EuskoTrenek emandakoak. 2006an, hiru konpainien artean, 6.534,8 mila tona garraiatu dituzte EAEn.

“EAEko garraioen eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea” txostenaren arabera, **EAEn trenbidez garraiatzen diren bost tonatik lau RENFEK<sup>9</sup> garraiatzen ditu.** 2006an, 5.305 tona garraiatzera iritsi zen, eta, beraz, 2003 eta 2006 artean garraio-bolumena %0,96 handitu zen.

<sup>9</sup> Ez dago konpainia horri buruzko daturik, "EAEko garraio-eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea" txostenean agertzen direnez gain.

**2.31 Taula. RENFEK garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta helmuga dutela. 2006.**

| Urtea           | 2006             |               |
|-----------------|------------------|---------------|
|                 | Tonak            | Tona eguneko  |
| Jundiz          | 357.178          | 979           |
| Agurain         | 5.257            | 14            |
| Amurrio         | 4.912            | 13            |
| <b>Araba</b>    | <b>367.347</b>   | <b>1.006</b>  |
| Irun            | 1.639.839        | 4.493         |
| Hendaia         | 644.901          | 1.767         |
| Lezo-Errenteria | 381.658          | 1.046         |
| Pasaia          | 232.965          | 638           |
| Zumarraga       | 22.375           | 61            |
| Beasain         | 6.676            | 18            |
| <b>Gipuzkoa</b> | <b>2.928.414</b> | <b>8.023</b>  |
| Santurtzi       | 1.597.909        | 4.378         |
| Sestao          | 316.284          | 867           |
| Lutxana         | 45.901           | 126           |
| Zorrotza        | 14.357           | 39            |
| Bidebieta       | 34.785           | 95            |
| <b>Bizkaia</b>  | <b>2.009.236</b> | <b>5.505</b>  |
| <b>GUZTIRA</b>  | <b>5.304.997</b> | <b>14.534</b> |

Iturria: EAEko garraioen Eskariaren azken irudia. 2006ko eguneratzea.

Lurralde historikoen arabera, Gipuzkoan, EAEko RENFEren trafikoaren %55,2 biltzen da. Bizkaian, %37,9, eta Araban, %6,9. Halaber, aipatu behar da Irunen eta Santurtzin konpainiek EAEn egiten duten salgai-trafikoaren %60 biltzen dela.

Garraiatutako salgai-motari dagokionez, aipatu behar da 2006an RENFEk siderurgia-produktuen %18,5 gehiago garraiatu zuela, eta 1.300.000 tona baino gehiago garraiatu zituen. Igoera hori RENFEk Aceria Compacta de Bizkaiarekin (ACB) duen kontratuaren ondorioa da. Izan ere, hitzarmenaren ondorioz, RENFEK, egunean, hiru tren bobina bidaltzen ditu, hau da, urtean, 8.701 bagoi.

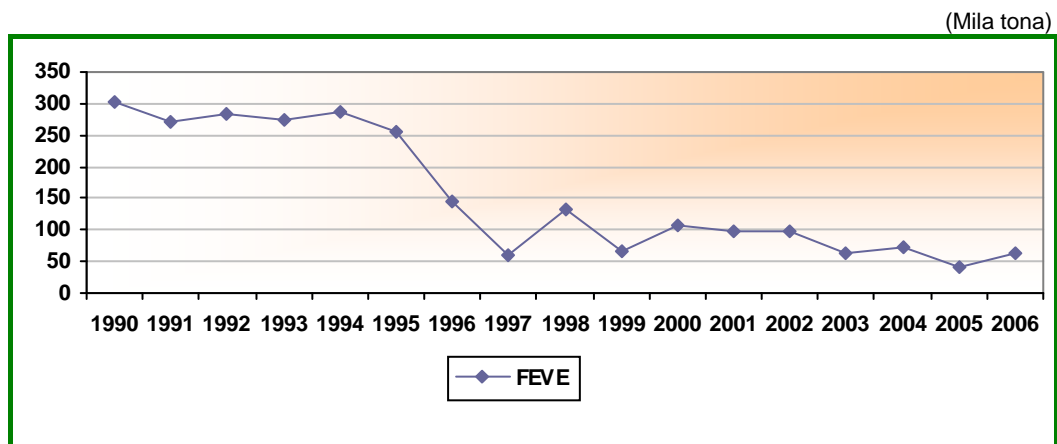
**2.32 Taula. FEVEK garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta helmuga dutela. 2002-2006 arteko bilakaera**

| Urtea | Mila tona | Tona 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  |

\* Igarotze-trafikoko salgaiak ez dira kontuan hartu  
Iturria: FEVE. Erakundeak berak egindako txostena.

FEVEk Bizkaian duen jarduerari buruz, aipatu behar dugu 2006an guztira 1.063,4 mila tona salgai garraiatu dituela EAetik edo EAera. Horrek esan nahi du, aurreko urtearekin konparatuta, garraio-bolumena %0,9 handitu dela. Aurreko urteetan bezala, trafiko horren %94 beste probintzietatik EAera iritsitako salgaiak dira (999,9 mila tona), eta, alderantzizko norabidean, berriz, 63,6 mila tona garraiatu dira. Urtez urteko bilakaerari dagokionez, datu horien arabera, kanpora bidalitako salgaien garraioa %51,8 handitu da, eta kanpotik iritsitako salgaien garraioa, berriz, %1,2 gutxitu da.

### 2.25 Grafikoa FEVEk garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu dutela. 1990-2006.



Iturria: FEVE. Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

FEVEk garraiatutako salgaien sorburuaren eta helmugaren arabera, aipagarria da Bizkaiaren eta Asturiasen arteko salgai-garraioa, Bizkaira iristen den salgai-zamaren %53,1 baita, eta Bizkaitik bidaltzen den salgai-zama ia osoa baita (%99,2). Jarraian, Burgostik iristen den trafikoa dago, trafiko osoaren %29,5 baita. Azkenik, Galizia eta Kantabriatik iristen den salgai-zamak %9,4 eta %5,3 dira, hurrenez hurren.

### 2.33 Taula. FEVEren salgai-garraioa: Sorburu edo helmugako Autonomia Erkidegoen arabera 2006.

(%)

| Sorburua/Helmuga | Sorburua Bizkaia | Helmuga Bizkaia | Guztira      |
|------------------|------------------|-----------------|--------------|
| Galizia          | 0,8              | 9,9             | 9,4          |
| Burgos           | 0,0              | 31,4            | 29,5         |
| Asturias         | 99,2             | 53,1            | 55,8         |
| Kantabria        | 0,0              | 5,6             | 5,3          |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>100,0</b>     | <b>100,0</b>    | <b>100,0</b> |

Iturria: FEVE. Erakundeak berak egindako txostena.

EuskoTrenen salgai-garraioari dagokionez, FEVErekin batera eskaintzen duen garraio-zerbitzua, Ariz (Basauri) eta Lasarte Oria artekoa, nabarmen areagotu da 2006an (%12,4).

Igoera hori Arcelorren ekoizpenaren erregulatzea hobetu delako gertatu da batez ere. Horrez gain, FEVEren eta Arcelorren arteko kudeaketa-jarduerak bobinen kudeaketa logistikorako irizpideak hobetu dituzte garraio-prozesu osoan (bobinak jaso, garraiatu, stock-ean utzi eta entregatzea).

**2.34 Taula. EUSKOTRENEK garraiatutako salgai-bolumena, EAE sorburu eta/edo helmuga dutela.**

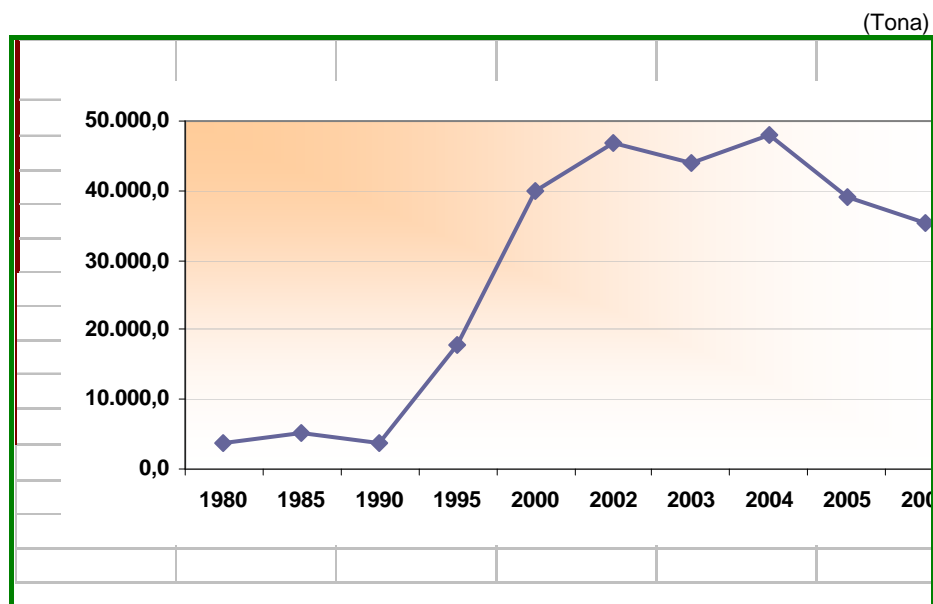
| Urtea | Mila tona | Tona eguneko | %     |
|-------|-----------|--------------|-------|
| 2002  | 157,0     | 430,1        | --    |
| 2003  | 154,2     | 422,5        | -1,8  |
| 2004  | 164,9     | 451,8        | 6,9   |
| 2005  | 148,0     | 405,5        | -10,2 |
| 2006  | 166,4     | 455,9        | 12,4  |

Iturria: EuskoTren. Erakundeak berak egindako txostena.

**d) Aire-garraioa**

EAEn, salgaien aire-garraioa **Gasteizko aireportuan biltzen da batez ere, EAEn garraiatzen den zamaren %90 hartzen baitu**. Salgai galkorren enpresa batzuek Gasteizko aireportua aukeratu zuten helmugatzat, eta paketeria-enpresek hainbat helmugatarako sorburu gisa. Horri esker, EAEko salgaien aire-garraioa nabarmen handitzen hasi zen. 1990eko hamarkada hasieraz geroztik, salgaien airezko garraioa %96,6 areagotu da; hau da, batez beste, urtean %15,1. Hala, **azken hiru bosturtekotan, Gasteizko, aireportuko zirkulazioa ia 60z biderkatu** da, eta, epe berean, Bilboko aireportuko salgai-bolumena, berriz, %21,8 bakarrik handitu da, eta, Hondarribiko aireportuan, %22,9 gutxitu da salgai-bolumena.

## 2.26 Grafikoa Salgaien aire-garraioa EAEn 1980-2006 arteko bilakaera



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

**2006an** gertatutakoa aztertuz gero, aipagarria da **hiru aireportuetan garraiatutako salgai-kopurua gutxitu egin dela**, baina bakoitzean oso neurri ezberdinean. Alde batetik, Gasteizko aireportuan, salgai-zirkulazioa %9,2 gutxitu da. Bilboko aireportuan, berriz, %13,6 gutxitu da, eta, Hondarribiko aireportuan, azken urtean maximo historikoa lortu eta ia-ia errekorra egin ondoren, salgai-mugimendua %32 gutxitu da.

## 2.35 Taula. Salgai-garraioa, aireportuaren bakoitzean. 1980–2006

| Urteak | Bilbo   |                             | Hondarribia |                             | Gasteiz  |                             | Guztira  |                             |
|--------|---------|-----------------------------|-------------|-----------------------------|----------|-----------------------------|----------|-----------------------------|
|        | Tona    | Δ urteko tarte horretan (%) | Tona        | Δ urteko tarte horretan (%) | Tona     | Δ urteko tarte horretan (%) | Tona     | Δ urteko tarte horretan (%) |
| 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         | -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                        |

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

Hala, 2006an, Gasteizko aireportuan, 31.575,7 mila tona salgai mugitu dira, baina, 2004an maximo historikoa eskuratu ondoren, joera negatiboari eutsi dio. Hala ere, Gasteizko aireportua Estatuko laugarren aireportua da salgai-garraioari dagokionez. Salgai galkorren merkatuaren egoera txarra da jaisieraren arrazoi nagusia. Hala ere, salgai-trafikoak gutxitu den arren, 2006an, eragile logistiko garrantzitsuenek inbertsio handiak egin dituzte, eta Gasteizko terminala zama-jarduerako gune garrantzitsu bihurtzeko asmoa agertu dute. Alde batetik, bi *handling* eragile martxan jarri dira, eta, bestetik, DHL operadore logistikoa Iberiarekin elkartu da, eta, ondorioz, Gasteizko aireportuaren lehiakortasuna baldintzak nabarmen hobetu dira. Horrez gain, DHLk 5.000 m<sup>2</sup>-ko habearte logistikoa ireki du. 3.520 m<sup>2</sup> garraiorako eta banaketarako dira, eta beste 1.450 m<sup>2</sup>-ak administraziorako eta bulegoetarako. Azkenik, 2007an, VIASen zama-terminal berria martxan jarri da. Instalazio horrek 4.600 metro karratu izango ditu, 1.410 m<sup>2</sup>-ko biltegia, eta 575 m<sup>2</sup> bulegoetarako.

Bilboko aireportuaren kasuan, 2006an, 3.417,7 mila tona salgai garraiatu ziren. Hondarribiko aireportuan, berriz, 282,2 mila tonako mugimendua egon da. Beraz, bi aireportuetan, EAEko aire bidezko salgai-garraioaren %9,7 eta %0,8 egin da, hurrenez hurren.

Salgaien sorburuari eta helmugari dagokionez, trafikoaren %76 nazioartekoa da, eta %24, estatu barrukoa. Logikoki, EAE barruan ez dago salgaien aire-garraiorik.

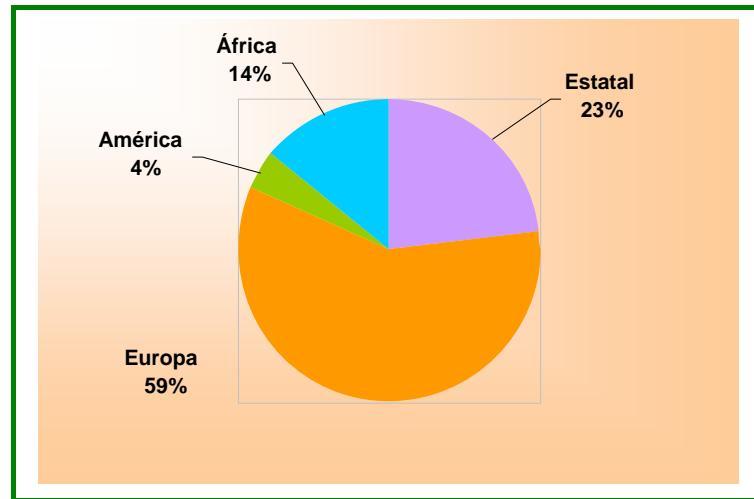
### 2.36 Taula. Salgaien sorburu/helmugak, aireportuaren arabera. 2006

(%)

| Sorburua/Helmuga | Bilbo      | Hondarribia | Gasteiz     | Guztira      |
|------------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| Estatukoa        | 6,1        | 0,8         | 17,1        | 24,0         |
| Nazioartekoa     | 3,6        | 0,0         | 72,4        | 76,0         |
| <b>GUZTIRA</b>   | <b>9,7</b> | <b>0,8</b>  | <b>89,5</b> | <b>100,0</b> |

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa-AENA. Erakundeak berak egindako txostena.

Nazioarteko helmugei dagokienez, 2005ean, Europako herrialdeek salgaien %59 jaso zuten, Afrikakoek, salgaien %14, eta Amerikakoek, salgaien %4. Aipagarria da Gasteizko aireportuak bakarrik dituela merkataritza-loturak Europatik kanpo.

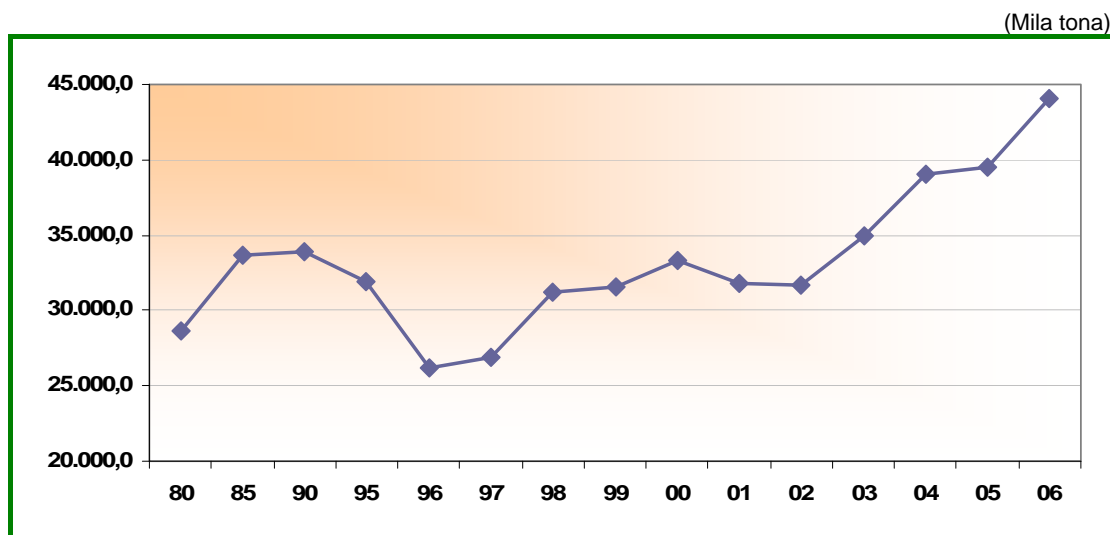
**2.27 Grafikoa Salgaien nazioarteko trafikoa, eremu geografikoen arabera. 2005**

Iturria: Abiazio Zibileko Zuzendaritza Orokorra. Erakundeak berak egindako txostena.

**e) Itsas garraioa**

EAEn, bi portu jotzen dira interes orokortzat: Bilbokoa eta Pasaiakoa. Bi portu horietan, 1980ko hamarkadatik aurrera, salgai-trafikoa %50 baino gehiago areagotu da, eta, 2006an, 44.095,4 mila tona garraiatu ziren guztira. Bilboko portuak jarduera handitu izana da gehikuntza horren arrazoi nagusia (%59,2). Epe berean, Pasaiako portuko jarduera %26,3 handitu da.

## 2.28 Grafikoa Salgaien itsas garraioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan: Bilakaera. 1980-2006 arteko bilakaera



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Erakundeak berak egindako txostena.  
*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

2006ko itsas garraioa aztertuz, ikusiko dugu **Bilboko portuak berriz ere maximo historikoa** lortu duela, 2005eko datuekin alderatuta %13,2 areagotu delako, guztira 38.590,8 mila tona garraiatu baitziren han; aurreko urtean baino 4,5 milioi tona gehiago. Hala, Bilboko portua Espainiako Estatuko portuen zerrendako laugarren postuan dago. Lehen postuan, Algecirasko portua dago (71.719,0 mila tona); bigarren postuan, Bartzelonakoa (47.648,1 mila tona) eta hirugarren postuan, Valentziakoa (47.486,5 mila tona).

## 2.37 Taula. Salgai-garraioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan: 1980-2006 arteko bilakaera

| Urteak | Bilbo     |                           | Pasaia    |                             | Guztira   |                             |
|--------|-----------|---------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
|        | Mila tona | Δ urteko tarte horretan % | Mila tona | Δ urteko tarte horretan% << | Mila tona | Δ urteko tarte horretan% << |
| 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                        |

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Erakundeak berak egindako txostena.  
*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*



Bilakaera positibo horren oinarria zera da: kargak eta deskargak areagotu direla (%13 eta %9, hurrenez hurren). Bestalde, bertako trafikoa da hazi da gehien (%70,8), eta horniketa, berriz, %3,2 handitu da. Hori dela-eta, 2006an, Bilboko portuko trafikoaren %71,5 deskargak izan dira; horrekin argi uzten da portuaren joera inportatzailea. Kargak, berriz, trafikoaren %24,9 izan dira, bertako trafikoa, %3,2 eta hornidura-trafikoa, trafikoaren %0,4.

### 2.38 Taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako trafikoa

(Mila tona)

| Kontzeptua       | Bilbo    |          |          | Pasaia  |         |         |
|------------------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|
|                  | 2004     | 2005     | 2006     | 2004    | 2005    | 2006    |
| Deskargak        | 23.916,3 | 24.421,5 | 27.596,2 | 4.434,8 | 4.182,2 | 4.324,6 |
| Kargak           | 8.590,1  | 8.815,6  | 9.612,1  | 1.244,1 | 1.178,3 | 1.127,0 |
| Bertako garraioa | 690,3    | 726,4    | 1.241,1  | --      |         | --      |
| Hornidura        | 139,6    | 137,0    | 141,5    | 46,5    | 41,0    | 45,7    |
| Arrantza         | --       | --       | --       | 11,1    | 8,5     | 7,3     |
| Guztira          | 33.336,3 | 34.100,5 | 38.590,9 | 5.736,5 | 5.410,0 | 5.504,6 |

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

Pasaiaiko portuari dagokionez, 2006an garraiatutako salgai-bolumena 5.504,6 mila tona izan da. Aurreko urtearekin konparatuz, bolumen hori %1,7 handitu da, eta, horri esker, azken bi urtetako joera negatiboa amaitu egin da. Espainiako estatuko portuen zerrendan, oso atzean dago, hemeretzigarren postuan. Gaur egun dagoen trafiko-maila ezin da handitu. Gipuzkoako portu horretako agintarien ustez, etorkizunerako konponbidea Pasaiaiko portua kanpotik handitzea da, portuko azalera lau aldiz handituko baita, eta hartutako ura 92 hektareatik 151 hektareara pasatuko baita. Hala, portuko jarduera hazteko aukera egongo litzateke, eta trafiko-mota berriei ongiatorria emango litzateke, gaur egun leku eta baldintza fisikoen ondorioz ezin baitute portuan jardun. Azpiegitura berria Gipuzkoarentzako erronka gisa aurkeztu da, eta Pasaia *Short Sea Shipping* ibilbideen barnean sartu ahal izateko funtsezkoa da. Ildo horretan, 2006ko abenduan, **Jaizkibia sozietatea** sortu zen. Han, Espainiako Gobernuak, Eusko Jaurlaritzak, Foru Aldundiak eta Oarsoaldeko udalek hartuko dute parte. Sozietate horren helburua zera da: 8 edo 10 urtean Pasaiaiko badia eraberritzea da, baita kanpoko portua egitea ere.

Trafiko-mota ezberdinei begiratuz gero, 2006an, bakoitzak bilakaera ezberdina izan du. Deskargak eta hornidura %3,2 eta %11,5 areagotu dira, hurrenez hurren. Kargak, berriz, %7,6 gutxitu dira, eta arrantza %14,1. 2006an, Pasaiaiko portu inportatzaile izaten jarraitu du, trafikoaren %78,6 deskargatutako salgaiak baitira, eta beste portuetara bidaltzen diren kargak, %20,5 soilik.

Salgaien trafikoaren banaketa aztertzen badugu, ikusiko dugu Bilboko portuan ontziratutako gabeko likidoek pisurik handiena dutela, eta horien artean energia-produktuak: petrolio

gordina, gasolioa, fuel-olioa, ikatza, gasolina, beste petrolio-produktuak, energia-gasak eta gas naturala. Horiek guztien trafiko erdia baino gehiago dira (%55,9). Horrez gain, etorkizunean, garrantzitsuagoak izango dira, biodieselerako eta bioetanolerako instalazioak jartzea aurreikusi baita. Bestalde, 2006an, gas naturalaren zama handitu da gehien (%31,4). Jarraian, ontziratutako gabeko solidoak daude (%13,1), gero petrolio-produktuak (%11,1) eta azkenik, salgaiak, oro har (%8,3).

**2.39 Taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako trafikoa**

(Mila tona)

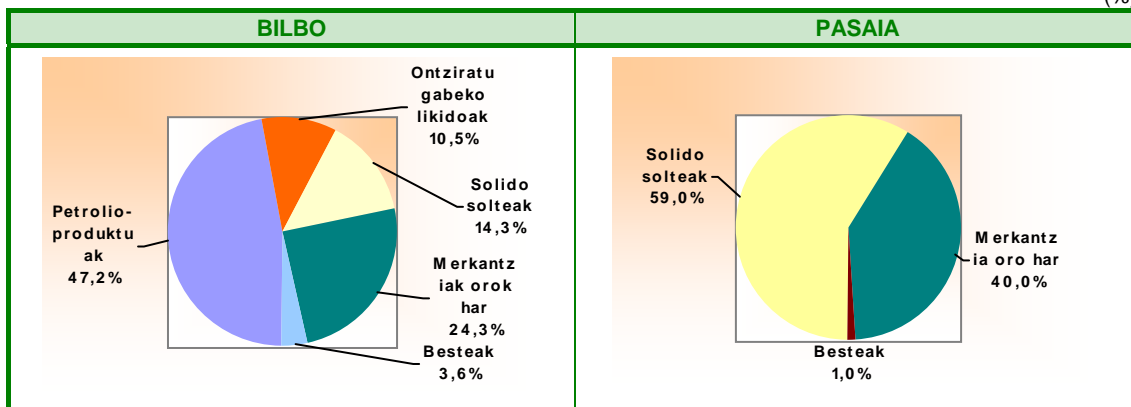
| Kontzeptua                    | Bilbo           |                 |                 | Pasaia         |                |                |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
|                               | 2004            | 2005            | 2006            | 2004           | 2005           | 2006           |
| Petrolio-produktuak           | 15.967,8        | 16.413,1        | 18.229,5        | 100,1          | --             | --             |
| Gas naturala                  | 1.922,8         | 2.551,5         | 3.352,5         | --             | --             | --             |
| Ontziratutako gabeko likidoak | 708,3           | 719,9           | 707,7           | --             | --             | --             |
| Ontziratutako gabeko solidoak | 5.013,1         | 4.882,7         | 5.524,2         | 3.493,8        | 3.281,1        | 3.248,3        |
| Salgaiak oro har              | 8.894,4         | 8.669,9         | 9.394,3         | 2.085,0        | 2.079,4        | 2.203,3        |
| Gainontzekoak                 | 829,9           | 863,4           | 1.382,5         | 57,6           | 49,5           | 53,0           |
| <b>Guztira</b>                | <b>33.336,3</b> | <b>34.100,5</b> | <b>38.590,7</b> | <b>5.736,5</b> | <b>5.410,0</b> | <b>5.504,6</b> |

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Erakundeak berak egindako txostena.

Bilboko portuko trafikoaren sorburu/helmugak aztertzen baditugu, honako hauek dira sorburuko herrialde nagusiak: Errusia (%26,1), Iran (%8,8), Nigeria (%6,8), Erresuma Batua (%5,5) eta Alemania (%4). Espainiako estatua (%26,6), AEB (16,8) eta Erresuma Batua dira, berriz, helmuga-herrialde nagusiak.

**2.29 Grafikoa Salgaien garraioa Bilbo eta Pasaiaiko portuetan: Salgai-motak. 2006.**

(%)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Erakundeak berak egindako txostena.

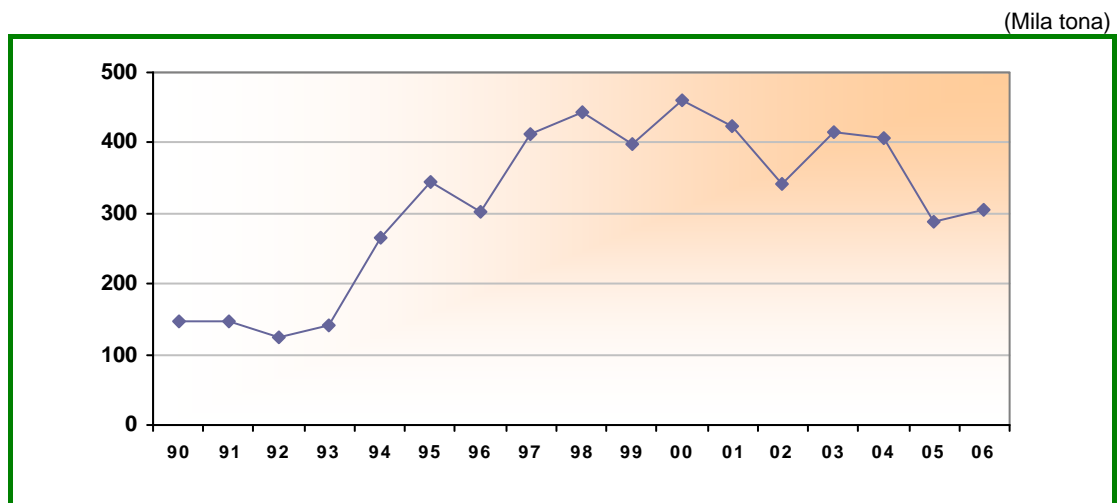
Pasaiaiko portuaren kasuan, 2006an, solido solteak trafiko osoaren %59 izan dira, eta salgai arruntak, trafikoaren %40. Siderurgia-produktuek portuko salgai garrantzitsuenak izaten jarraitzen dute. 2005eko datuekin konparatuz, %5 areagotu da, eta, beraz, trafiko osoaren

%62,5 dira. Horien artean, aurreko urteetan bezala, txatarra aipagarria da, manipulaturako salgaien %36 baita. Ongarrien trafikoa (%10) asko areagotu da, portu-trafikoa %3,7 baita. Horrez gain, eraikuntza-materialen bolumena (trafikoa %3,6) %35 hazi dira, eta papera eta pastak, manipulaturako salgaiak, haien bolumena %9,6 denez, manipulaturako salgaien %2,5 dira. Bestalde, zerealen eta irinen bolumena %23,5 gutxitu da, eta jardueraren %2,9 dira. Horrez gain, metalurgia-produktuak (trafikoa %1,9) %20 gutxitu dira, sektorearen egoera txarra dela-eta.

Merkatuari dagokionez, aurreko urteetan bezala, Errusia da sorburu garrantzitsua (%18,7). Jarraian, Erresuma Batua dago (%16,6); gero, Espainia (%16,5) eta, azkenik, Herbehereak (%6,6). Helmuga arruntenak Erresuma Batua (%36,8), Belgika (%14,1) eta Turkia (%9) izaten dira.

Bestalde, 2006an, Bermeoko portuan, 304,9 mila tonako salgai-trafikoa izan zen, 2005ean baino %6 gehiago; hala, urte hartan izandako jaitsiera pixka bat erreperatu zen.

### 2.30 Grafikoa Salgaien itsas garraioa Bermeoko portuan: 1990-2006 arteko bilakaera

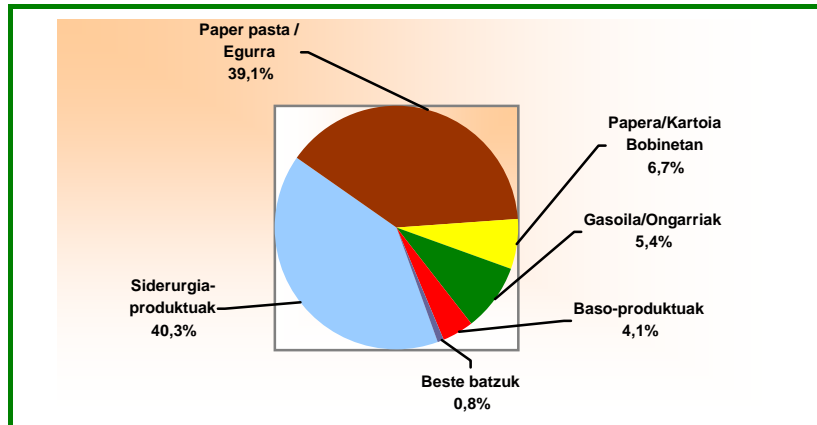


Iturria: Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. Erakundeak berak egindako txostena.

*Adierazle hori eranskinean azaltzen da xehetasun handiagoz*

Garraiatutako produktu-motari begiratuta, siderurgia-produktuak dira portuko salgai nagusiak (%40,2), baina, 2005. urtearekin alderatuta, garraio hori %14,9 gutxitu da. Honako hauek osatutako taldea hazi da gehien: paper-pasta, egur zerratua eta oholak, hobiak eta profil hutsak eta 4,75 milimetro baino lodiera txikiagoko bobinak, eta gehien manipulaturako bigarren salgai-taldea da. Jarraian, gasolioa eta ongariak (%9), bobinetako papera eta kraft kartoia (%6,7) eta baso-produktuak (%4,1) daude.

## 2.31 Grafikoa Salgai-garraioa Bermeoko portuan: Salgai-motak. 2006



Iturria: Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. Erakundeak berak egindako txostena.