

EUSKADIKO GARRAIO JASANGARRIAREN 2030 GIDAPLANA



EUSKO JAURLARITZA

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS



Aurkibidea

0. Sarrera	3
1. Garraioaren gaur egungo egoera Euskadin	4
1.1. Garraioa, garapen ekonomikoaren motorra Euskadin.....	4
1.2. Erakunde esparrua.....	8
1.2.1. <i>Eskumenen banaketa</i>	8
1.2.2. <i>Garraio publikoaren mugikortasunaren ezaugarri nagusiak</i>	10
1.3. Garraio eskaria Euskadin.....	14
1.4. Mugikortasunaren jasangarritasunaren balantzea.....	25
2. Erreferentzia esparrua eta gidalerroak	26
2.1. Garraioaren Liburu Zuria: <i>Europako erreferentzia markoa</i>	27
2.2. Abiapuntua: Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Gidaplana.....	29
2.3. Garraioa, zeharkako elementua: kontuan hartu beharreko politika nagusiak.....	35
2.4. Sektoreko jardunbiderik onenak.....	45
3. Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Plana	46
3.1. Esparru estrategikoa.....	46
3.2. Lan ildoak eta ekintzak.....	48
4. Planaren ebaluazioa eta jarraipena	66
4.1. Proposatutako jarraipen eredia.....	66
4.2. Jarraipen estrategikoa – garraio sektorearen eboluzioa.....	66
5. Gobernantza eredia	69



0. Sarrera

Euskadik, Europako gainerako herrialdeek bezala, garapen jasangarria sustatuko duten politikak ezarri behar ditu, ekonomiari, gizarteari eta ingurumenari dagokienez.

Behar horretaz jabetuta, 2001ean, Europako Batzordeak lehenengo Liburu Zuria prestatu zuen, benetako inflexio-puntua Europako Garraio Politika Bateratuan.

Europako esparru berri horrekin bat, Euskadiko Eusko Jaurlaritzak Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Gidaplana jarri zuen martxan. Plan horretan, garraioa *"ekonomiako sektore estrategikoa eta oinarri-oinarrizkoa"* dela esaten zen, *"gizartea eta lurraldea kohesionatzeko gaitasuna duena, eta, era berean, Euskadi beste lurraldeekin ekonomia, gizarte eta kultura aldetik erlazionatzeko tresna dena"*. Plan horri esker, Euskadik garraio-sistema lehiakorra du gaur egun.

Gizarte eta ekonomia egoera berriaren ezaugarriak kontuan hartuta eta urte hauetan guztietan eskuratutako jakiteez baliatuta, Europako Batzordeak bigarren Liburu Zuria argitaratu zuen, Europan garraio jasangarriko politika berria eta ibilbide-orria zehazten dituen, 2011-2050 aldirako.

Esparru berri hori aurrean izanik, eta legegintzaldi honetako programaren konpromisoak betetzeko asmoz, beharrezkoa iruditu zaigu gogoeta prozesu bati ekitea, Euskadik, garraio jasangarriari dagokionez, erreferentzia izaten jarrai dezan. Horretarako, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplan berria egin behar dugu, aurreko Planari jarraipena emateko eta orain egin beharrezkoa etorkizuneko estrategiarekin egiteko.

Hortaz, dokumentu hau Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplanaren bidez bultzatu nahi den politikaren erreferentzia da.

Dokumentuan, lehendabizi, garraio-sektorearen gaur egungo egoera aztertuko da, gaurko beharrak identifikatzera iristeko. Behar horiek eta erreferentzia esparrua eta sektoreko jardunbide onenak ezagututa, modua izango dugu Plan berriaren definizioa egiteko, bai maila estrategikoan eta bai operatiboan.



1. Garraioaren gaur egungo egoera Euskadin

1.1. Garraioa, garapen ekonomikoaren motorra Euskadin

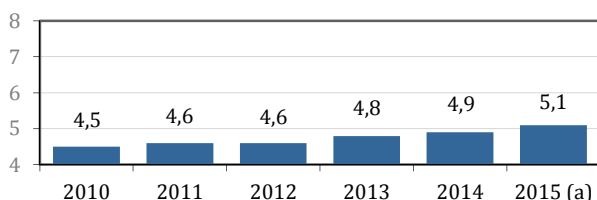
1.1.1. Garraioaren eta logistikaren pisua ekonomian

Garraioa **funtzeko elementua** da Euskadiko **ekonomiaren garapenean**. Alde batetik, gero eta balio erantsi handiagoa sortzen duen jarduera da; eta, beste aldetik, sektore estrategikoa da, gaur egungo eta etorkizuneko ingurumen jasangarritasunari dagokionez.

Balio erantsiari begira, 2015ean euskal ekonomiaren jarduerak, aurreko urtaldiarekin alderatuta, BPGd-aren % 4ko igoera izan bazuen ere (aurreko urtaldian % 1,4 izan zen igoera), garraioaren sektoreak¹ Balio Erantsi Gordinaren (aurrerantzean BEGd) igoera nabarmendu egin du. Hala, 2016an % 5,8 izan da (2014an, beriz, % 2,2). **Igoera handiagoa izan da ekonomia osoarena baino**; hortaz, sektoreak parte hartze handixeagoa izan du euskal ekonomiaren guztizko BEGd-an (% 5,3, 2015ean; % 5,2, 2014an).

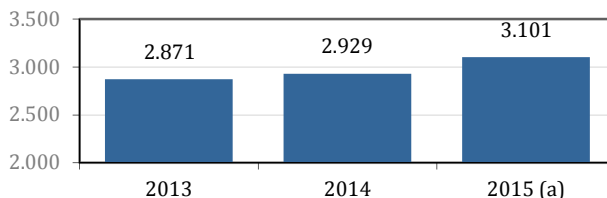
“Garraioak, posta jarduerak eta posta” sektorearen barruan, **garraioaren azpisektoreak** sektore guztiaren % 93,6 hartzen du. 2015ean, garraioaren azpisektoreak **3.101,8 milioi euroko BEGd-a** sortu du, hau da, euskal ekonomia osoaren % 5,1, 2014an baino handiagoa (2014an erregistratua % 4,9 izan zen).

Garraio sektorearen partaidetza EAEko BEGd-an (%): 2010-2015 urteak.



(a) 2015eko BEGd-aren datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat

Garraio sektorearen BEGd-a (milioi eurotan): 2010-2015 urteak.



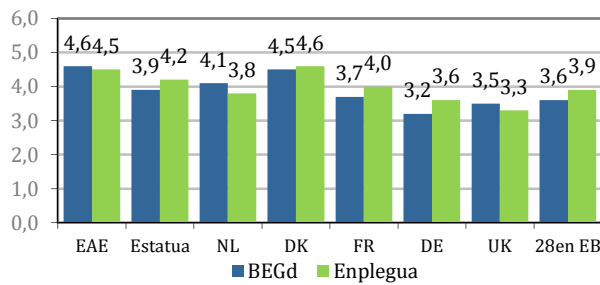
(a) 2015eko BEGd-aren datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat

Konparatuta, ondorengo grafikoak (2012ari dagokio, europar informazio agregatua duen azken urtea hori baita) erakusten du **garraio sektorearen magnitude ekonomikoak EAEn handiagoak direla Estatuan eta Europar Batasun osoan baino**.

Hala, 2012ko guztizko BEGd-aren partaidetzari begira, Estatua Euskadi baino % 0,7 beherago dago; eta 28en EBarekin dagoen aldea % 1ekoa da. Enpleguari dagokionez, desberdintasunak txikixeagoak dira, Estatua eta 28en EB aldendu egiten dira EAetik % 0,3 eta % 0,6, hurrenez hurren.

¹: Garraio, posta jarduera eta posta sektorea, CNAE-2009 eta SEC-10en arabera.

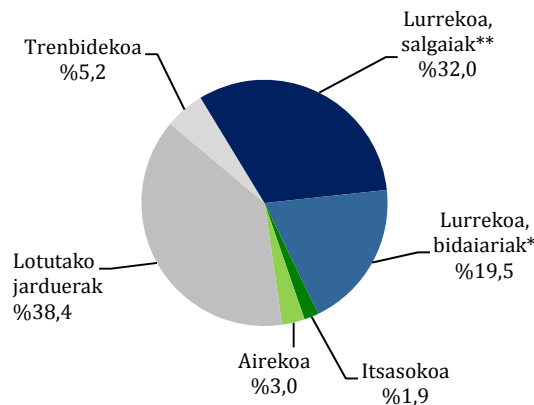
Garraio sektorearen partaidetza BEGd-an eta EAEko enpleguan, eta intereseko beste herrialde batzuekiko konparazioa. 2012 (%)



Iturria: Statistical Pocketbook 2015 eta Eurostat

BEGd-aren 2015eko banaketari dagokionez, garraioari lotutako jarduerak guztizkoaren % 38,4 biltzen dute; salgaien garraioak, % 32,0; bidaiarien lurreko garraioak, % 19,5; trenbideko garraioak, % 5,2; airekoak, % 3,0; eta itsasokoak, gainerako % 1,9a. Garraioarekin lotutako jardueren BEGd-aren proportzioa kalkulatu gainerako azpisektoreen artean, sektorearen BEGd-ari egiten dion ekarpenaren arabera, eta bidaiarien lurreko garraioa, salgaien lurreko garraioa eta trenbideko garraioa gehituta, jarduera horiek guztiak garraioaren BEGd-aren % 92,1 dira; itsasoko eta aireko garraioa, berriz, % 7,9ra baino ez da heltzen.

Garraio sektorearen BEGd-aren banaketa¹ EAEn azpisektoreka. 2015² (%)



1 Kontuen Europako Sistema-10ean (KES-10) ezarritako metodologiaren arabera ateratako datuak. Sistema horrek kontuan hartzen ditu, besteak beste, I+Gko gastuak eta azken kontsumo propiorako produkziokoak. 2010 eta 2013 bitartean, urtean % 1,3ko igoera egon zen, batez beste, garraioaren eta biltegiatzearen azpisektorean.

2. 2015eko BEGd-aren datua aurrerapena baino ez da.

*Bidaiarien lurreko garraioa: hiri barruko eta hirien arteko bidaiarien garraioa, taxi bidezko garraioa eta bidaiarien lurreko beste garraio mota batzuk, beste inon sailkatu gabekoak.

** Salgaien lurreko garraioa: salgaien errepideko garraioa, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

Iturria: Eustat (Kontu ekonomikoak, EJSN-2009 eta KES-10).

Gainera, baliagarria da garraio jarduerarako enpresen eta baimenen (baimendutako ibilgailuen) kopuruaren eboluzioa balioestea. 2016. urtean, **enpresa eta baimendutako ibilgailuen kopurua igo egin da 2015. urtearekin konparatuta.**

Joera horrek salgaien garraioan izan den hazkundetik dator gehienbat, bidaiariena baino handiagoa izanik, hurrengo taulan ikus dezakegun bezala. Era berean, azpimarratu behar da salgaien garraioan gorabehera gehiago dagoela (egoera sozio-ekonomikoarekin duen lotura estuagatik, besteak beste) (adib.: % 17,6 gehiago 2016an, 2015ean baino). Enpresen eta baimenen kopuru globalari dagokionez, ikus daiteke 2016an 2009ko mailetara iritsi dela eta gainditu ere egin duela, 2014an eta 2015ean izan zuen eboluzio negatiboaren ondoren.



Bidaia- eta salgai- enpresen eta baimen- eboluzioa EAEn. 2009-2016.

		2009	2014	2015	2016	Aurrerapen maila	
						Δ 2009- 2016	Δ 2015 - 2016
Bidaia- enpresak	Enpresak	2.351	2.394	2.400	2.362	% 0,47	-% 1,58
	Baimenak	4.535	5.042	5.112	5.295	% 16,76	% 3,58
Salgai- enpresak	Enpresak	7.861	6.668	6.831	8.033	% 2,19	% 17,60
	Baimenak	18.646	14.372	15.201	18.528	-% 0,63	% 21,89
Guztira EAEn	Enpresak	10.212	9.062	9.231	10.655	% 4,34	% 15,43
	Baimenak	23.181	19.414	20.313	23.823	% 2,77	% 17,28

Iturria: Sustapen Ministerioa

Bestalde, azken urteetan garraioaren eboluzioa neurtzeko erabili diren adierazle nagusiak aurkeztuko ditugu orain:

Garraioaren produktibitatea

Garraioaren produktibitate indizeak Euskadiko garraio sektorearen balio erantsi gordinaren (BEGd) eboluzioa islatzen du. Balio erantsi gordina pertsona landun bakoitzeko milaka eurotan kalkulatzen da. Hona hemen azken urteetako eboluzioa:

2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2011 ¹ (EJSN-2009 eta KES-10)	2012 ¹ (EJSN-2009 eta KES-10)	2013 (a) ¹ (EJSN-2009 eta KES-10)	Aurrerapen maila	
				Δ 2003-2013	Δ 2012-2013
55,3	72,3	71.1	74,7	% 35,1	% 1,0

1: KES-10ean ezarritako metodologiaren arabera ateratako datuak. Metodologia horrek, besteak beste, I+Gko eta azken kontsumo propiorako produkzioko gastuak hartzen ditu kontuan. 2010 eta 2013 bitartean, urtean % 1,3ko igoera gertatu zen, batez beste, garraioaren eta biltegi- enpresen azpisektorean, eta EAeko ekonomia globalean, % 4,5koa, legez kontrako jardueren estimazioa ere hartu baitzen kontuan.

(a): 2013ko datua aurrerapena baino ez da.

Iturria: OTEUS

2013an, garraioaren produktibitatea 74,7 mila eurokoa izan zen pertsona landun bakoitzeko; Ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 67,8 mila eurokoa.

Eboluzioari adituz gero, **garraioaren produktibitatea % 35,1 igo da 2003tik, eta % 1,0 aurreko urtalditik.** Ekonomia osoari begiratuta, igoera % 26,9koa eta %- 1,7koa izan da, hurrenez hurren.

Garraioaren eta EAeko ekonomia osoaren hazkunde konparatua

Garraio sektorearen eta EAeko ekonomia osoaren hazkundearen arteko aldeari erreparatuta, denbora tarte zabal bati begira (2003-2015), garraioaren BEGd-aren hazkundera ekonomia osoaren hazkundera gainetik dago: % 44,4ko hazkundera dagokio garraioari eta % 40,2koa ekonomiari, oro har.

Epe hurbilagoari begiratuta (2014tik 2015era arteko eboluzioa), garraioaren BEGd-a ere gehiago hazi da ekonomia osoarena baino: % 5,9 hazi da garraioa; ekonomia oro har, ordea, % 3,1.

2003 (EJSN-1993 1. berrik.) Mila eurokotan	2013 ¹ (EJSN-2009 eta KES-10) Mila eurokotan	2014 ¹ (EJSN-2009 eta KES-10) Mila eurokotan	2015 (a) ¹ (EJSN-2009 eta KES-10) Mila eurokotan	Aurrerapen maila	
				Δ 2003-2015	Δ 2014-2015
Garraioa: 2.148.203 Ekonomia: 44.646.354	Garraioa: 2.871.363 Ekonomia: 59.903.935	Garraioa: 2.929.703 Ekonomia: 60.692.811	Garraioa: 3.101.822 Ekonomia: 62.602.876	Garraioa: % 44,4 Ekonomia: % 40,2	Garraioa: % 5,9 Ekonomia: % 3,1

1. KES-10ean ezarritako metodologiaren arabera ateratako datuak. Metodologia horrek, besteak beste, I+Gko eta azken kontsumo propiorako produkzioko gastuak hartzen ditu kontuan. 2010 eta 2013 bitartean, urtean % 1,3ko igoera egon zen, batez beste, garraioaren eta biltegi- enpresen azpisektorean; eta EAeko ekonomia globalean % 4,5koa, legez kontrako jardueren estimazioa kontuan hartu baitzen.

(a): 2015. urteari dagozkion datuak aurrerapenak baino ez dira.

Iturria: OTEUS.

1.1.2. Nazioarteko dimentsioa eta kanpo merkataritza

Garraioa funtsezko elementua da euskal ekonomiaren lehiakortasunean, Euskadiko **kanpo merkataritzaren garapena eta lehiakortasuna errazten duen** sektorea baita.

Ondoren ageri diren tauletan ikus daitekeenez, EAEk **13 milioi tona baino gehiago esportatu zituen 2015ean**, 21,8 milioi euroren balioa. Horrek esan nahi du **2010eko datuekin konparatuta % 38 igo zela bolumenean eta 2014koekin konparatuta % 3. Balioari begira, % 26 igo zen 2010eko datuekin erkatuta, eta -% 2 murriztu zen 2014koekin konparatuta.**

Esportazioen, inportazioen eta kanpo merkataritzaren balioa EAEn (mila eurokotan).

		2010	2013	2014	2015
Esport.	28en EB	11.111.734	12.655.690	14.212.114	13.987.111
	ELGE, EBtik kanpo	2.465.635	3.590.691	3.568.878	3.629.327
	Beste batzuk	4.298.140	4.385.510	4.731.634	4.251.313
	Guztira	17.875.509	20.631.891	22.512.626	21.867.751
Inport.	28en EB	7.568.629	7.549.847	9.472.079	10.208.030
	ELGE, EBtik kanpo	1.669.771	2.694.040	2.163.233	1.732.563
	Beste batzuk	6.192.106	5.717.717	5.500.253	4.895.028
	Guztira	15.430.506	15.961.604	17.135.565	16.835.621
Kanpo merkataritza	28en EB	3.543.105	5.105.843	4.740.035	3.779.081
	ELGE, EBtik kanpo	795.864	896.651	1.405.645	1.896.764
	Beste batzuk	-1.893.966	-1.332.207	-768.619	-643.715
	Guztira	2.445.003	4.670.287	5.377.061	5.032.130

Iturria: Eustat

Esportazioen, inportazioen eta kanpo merkataritzaren balioa EAEn (tonatan).

		2010	2013	2014	2015
Esport.	28en EB	7.043.222	7.375.490	8.170.969	8.398.021
	ELGE, EBtik kanpo	1.689.267	1.720.137	1.476.546	1.827.926
	Beste batzuk	3.100.950	2.403.757	2.760.487	2.810.151
	Guztira	11.833.439	11.499.384	12.408.002	13.036.098
Inport.	28en EB	8.307.512	7.080.578	6.195.950	6.165.438
	ELGE, EBtik kanpo	2.204.883	1.853.217	3.121.388	3.572.594
	Beste batzuk	12.276.970	11.431.683	8.280.244	9.428.108
	Guztira	22.789.365	20.365.478	17.597.582	19.166.140
Kanpo merkataritza	28en EB	-1.264.290	294.912	1.975.019	2.232.583
	ELGE, EBtik kanpo	-515.616	-133.080	-1.644.842	-1.744.668
	Beste batzuk	-9.176.020	-9.027.926	-5.519.757	-6.617.957
	Guztira	-10.955.926	-8.866.094	-5.189.580	-6.130.042

Iturria: Eustat

Horrek adierazten du salgaien trafiko handiagoa dagoela Euskadi barruan eta EAetik kanpo eta **garraio azpiegitura eta enpresen beharra** dagoela, kanpoko salgaien fluxu hori mantendu edo areagotu dadin, lehiakortasun eta jasagarritasun irizpideak kontuan harturik.



1.2. Erakunde esparrua

1.2.1. Eskumenen banaketa

EAEko garraio sistemen eskumenen egoera esparru zabala eta konplexua da, plangintzari, kudeaketari, mantentze lanei eta finantzaketari dagokienez. Hortaz, erronka garbia da mugikortasun sistema osotasun bezala formulatzea, sare gisara, herritarraren zerbitzura. Horrek, jakina, koordinazioa eta lankidetzara eskatzen die zerikusia duten erakundeei.

Eskumenen ikuspuntutik, Euskadin erakunde hauek daude:

- **Eusko Jaurlaritza:** EAEko Autonomia Estatutuaren 10. artikuluko 32. paragrafoak dioenez, Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumen eskusiboak dira trenbideak, lurreko garraioa, itsasokoa, ibai eta kable bidezkoa, portu, heliportu, aireportu eta Euskal Autonomia Erkidegoko Meteorologia Zerbitzua, Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan ezarritakoari kalterik egin gabe; eta garraio arloko kontratazio eta karga terminalak.

Era berean, Autonomia Estatutuaren 12.9 artikulua ezartzen du Euskal Autonomia Erkidegoari dagokiola Euskal Autonomia Erkidegoan jatorria eta helmuga duten salgaien eta bidaiarien garraioaren antolamenduari buruzko Estatuko legeria betearaztea, nahiz eta Konstituzioaren 149. artikuluko 1. atalaren 21. zenbakiak aipatzen dituen estatuaren titulatasuneko azpiegituretan egin garraioa, Estatuak beretzat gordetzen duen zuzeneko betearazpenari kalterik egin gabe.

- **Foru Aldundiak:** 27/1983 Legeak, azaroaren 25ekoak, Autonomia-elkarte osorako erakundeen eta bertako Kondaira-lurraldeetako Foruzko ihardutze-erakundeen arteko harremani buruzkoak, 7. artikuluan ezartzen du zein diren foru erakundeen eskumen eskusiboak errepide eta bideen plangintza, proiektu, eraikuntza, zaintze, aldatze, finantzaketa, erabilera eta ustiatze gaien inguruan, Autonomia Erkidegoko Erakunde Komunek ezarritako Errepideen Plan Orokorrearekin bat, Autonomia Estatutuaren 10.34 artikuluan ezarritakoari murrizketarik egin gabe.

Gainera, 10. artikuluan ezartzen du Autonomia Erkidegoko erakunde komunei dagozkiela errepideko garraio mekanikoen legegintza, arau bidezko garapen, goi ikuskaritza, plangintza eta koordinazio eskumenak; eta lurralde historikoek "bere mugartean, eta indarrean dauden Estatuko Itunen arabera, Arabak orain dituen ahalmenak eurak eta nolako berdinez erabiliko dituzte".

- **Udalak:** Udalen trafikoko, ibilgailuen aparkatze eta mugikortasun arloko eskumenak dituzte, Estatuko eta Autonomia Erkidegoetako legeriek ezarritako moduan, baita hiri barruko garraio kolektiboaren arlokoak ere, apirilaren 2ko Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen 7/1985 Legearen 25.2.g artikulua ezartzen duenaren arabera. Horrekin batera, 26.1.d artikulua ezartzen du bidaiarien garraio kolektiboaren gutxienezko derrigorrezko zerbitzua dela 50.000 biztanletik gorako udalerrietzat.

Azkenik, Euskadiko Tokiko Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearekin bat, udalen eskumenen barruan dago bidaiarien hiri barruko garraio publikoa –garraio bidea edozein dela– antolatzea, planifikatzea, programatzea, kudeatzea eta sustatzea, betiere garraioa udalerrian barruan egiten bada osorik (17.1.18 artikulua.), lege horretan eta aplikatu beharreko legerian zehaztutakoaren esparruan.

- **Estatua.** 149.1.20 eta 21 artikuluen arabera, Estatuak eskumen eskusiboak du interes orokorreko portuetan eta interes orokorreko aireportuetan (kudeaketa zuzena beretzat gorde duenean), aire espazioaren kontrolean, trantsituan eta garraioan, meteorologia zerbitzuan eta aireontzien matrikulazioan, baita Autonomia Erkidego baten lurraldetik baino gehiagotatik pasatzen diren trenbide eta lurreko garraioetan ere.
- **Garraio Agintaritzak:** 5/2003 Legeak sortu zuen Euskadiko Garraio Agintaritzak, zerbitzuak eta tarifak koordinatzeko, garraio publikoaren eskaintza areagotzeko eta, bereziki, Euskadiko gainerako administrazioekin kontsulta eta koordinazio prozesuak zuzentzeko.

Lege horrek berak ezartzen du Lurraldeko Garraio Agintaritzak eratzeko aukera. Alde horretatik, prozesua hau izan da:



- Bizkaian Bizkaiko Garraio Partzuergoa dago. Bertan daude Eusko Jaurlaritza, Bizkaiko Foru Aldundia, Bilboko Udala eta Bilboko Metroak zeharkatzen dituen gainerako udalerrak. 1976an sortu zen, Bilboko metroa eraikitzeko arduradun gisa. 1995ean, Bizkaiko tarifak koordinatzeko ardura esleitu zitzaion. Horrekin batera, Partzuergoa sortu zuen legeak Lurralde historikoko garraio publikoa kudeatzearen inguruko eskumenak izateko aukera jasotzen du.

Bizkaiko Mugikortasuneko Agintaritza ere badago. Partaide dira Eusko Jaurlaritza, Bizkaiko Foru Aldundia, Bilboko Udala eta Bizkaiko Garraio Partzuergoa. Lankidetzeta organoa da, Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio arloko politika publikoak bateratzeko administrazioen arteko lankidetzaz arduratzen den egitura integratua, garraio gaietan eskumenak dituzten erakunde guztien aginte publikoak era koordinatuan gauzatzea sustatu eta errazten duena.

- Gipuzkoan, Garraioaren Lurralde Agintaritza arduratzen da Lurralde Historikoko garraio arloko eragileen arteko lankidetzeta sustatzeaz eta garraio sarea planifikatzeaz. Gaur egun, % 45eko partaidetza du Eusko Jaurlaritzak; % 45, Foru Aldundiak; eta % 10, Donostia, Irun, Errenteria, Arrasate, Eibar, Hernani, Zarautz eta Lasarte-Oriako udalek. Estatutuetan aurreikusita dago Agintaritza osatzen duten erakundeek Agintaritzari eskumenak esleitzeko aukera, zerbitzu eta azpiegituren plangintzan eta garraio zerbitzuen kudeaketan, besteak beste.
- Araban aurreratuta daude Arabako Garraio Agintaritza sortzeko lanak. Foru Aldundiak, Gasteizko Udalak eta Eusko Jaurlaritzak osatuko dute eta beste erakunde batzuk ere sartu ahal izango dira.

Sistema	Azpiegitura	Organo titularra	Erakundea / Operadorea
Errepide sistema	Errepide Sare Nagusia	Foru Aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoen emakidadunak / Banakako erabiltzaileak
	Hirietako sarea	Udalak	
	Ordainpeko autobidea (*)	Estatua Foru Aldundiak	
Trenbide sistema	Sare transeuroparra Penintsulako sarea	Estatua	Adif eta Renfe
	Trenbide estuko sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa Estatua	ETS eta Euskotren Adif eta Renfe metrikoa
	Metroa / Tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS, Metro Bilbao eta Euskotren
	Zubi Esekia	Bilboko Portu Agintaritza	Pribatua
Portu sistema	Interes orokorreko portuak	Estatua	Portu Agintaritza
	Autonomia Erkidegoko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aire sistema	Interes orokorreko aireportuak	Estatua	AENA
Kable sistema	Igogailuak eta funikularrak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatuak Publikoak
		Foru Aldundiak	
		Udalak	
Garraio sistema intermodala	Garraio eta logistika zentroak	Partzuergoak / Erakunde publikoak, pribatuak, mistoak	Logistikako operadoreak

* Estatuaren agintaritzapekoak dira AP-68 eta AP-1en hegoaldeko tramua Armiñóneraino. Foru Aldundien agintaritzapekoak dira AP-8, AP-1 (Lukutik Eibarrera) eta Artxandako tunelak.

1.2.2. Garraio publikoaren mugikortasunaren ezaugarri nagusiak

Hurrengo lerroetan, Euskadiko garraio publikoaren ezaugarri nagusiak laburbildu ditugu:

Tren eskaintza garrantzitsua

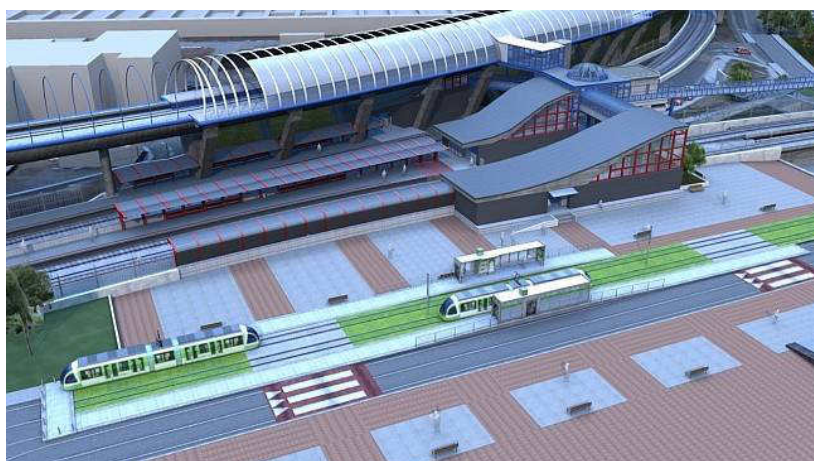
Tren eskaintza zabala da Euskadiko garraio publikoaren ezaugarri nagusietako bat; **heritarren % 87rengana iristen da.**

Nabarmendu beharrekoa da, ordea, aldirietako tren eskaintza oso **erradiala** dela. Horretaz gainera, hainbat trenbide zati (%30 inguru) bide bakarrekoak dira, bide batzuk bidaiariek zein salgaiak erabiltzen dituzte, eta salgaien garraioaren abiadura motela da. Arrazoi horiengatik guztiengatik, garraio publikoa ez da lehiakorra autoaren aldean, batez ere zeharkako ibilbideetan eta 30 minutu baino gehiago behar dituztenetan.



Eskaintza intentsiboa, konektatua eta intermodala

Trenbideen eskaintzaz gainera, Euskadik garraio mota ugari eta osagarriak ditu, eta garraio sare intentsibo, konektatu eta intermodala osatzen du lurraldean.



Irigarritasun ia unibertsala

Orokorrean, 5.000 herritar baino gehiagoko udalerrietan, irigarritasuna ia erabatekoa da. Garraio publikoan egindako joan-etorrien denbora garraio pribatuan egindakoa baino %50 handiagoa izan badaiteke ere, garraio publikoko joan-etorria ez da 30 minutu baino gehiagokoa izaten, beraz, onargarria dela esan liteke.



Garraio publikoaren lehiakortasuna, bereziki hirietako aldirietan

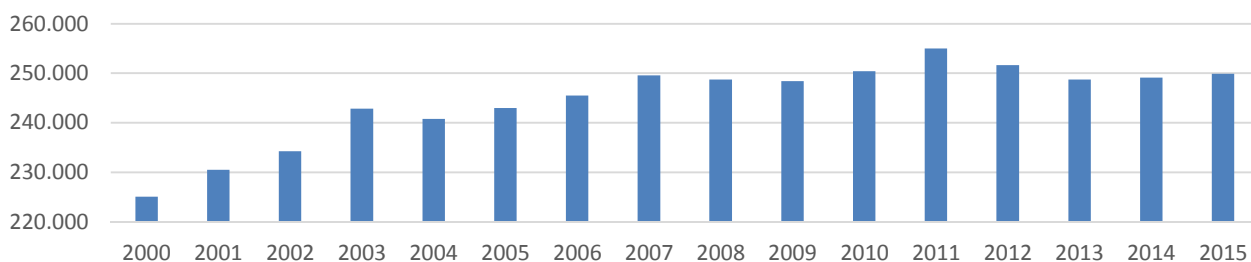
Joan-etorri luzeagoetan, lurralde historikoetako hiriburuetara iristeko, esate baterako, **denborari dagokionez**, garraio publikoak pribatuak baino **%50 gehiago** behar du. Kasu horietan, gainera, kontuan hartzekoak dira balio absolutuak. Arrazoi horregatik, garraio pribatua gehiago erabiltzen da publikoa baino. Salbuespenak ere badira, esate baterako, Bilbo eta Bizkaiko udalerrien arteko joan-etorrirako, 11 minutuko aldea besterik ez da ikusi garraio publikoaren eta pribatuaren artean. Gasteizek, beste muturrean, ordu beteko aldea du.



Gero eta eskari handiagoa

Garraio publikoaren eskaria hazten ari bada ere, hazkunde hori mugikortasunaren hazkunde orokorra baino txikiagoa da. Salbuespen gisa, aipa dezagun hiriburuetan garraio publikoaren eskaria handitu egin dela, bai eskaintza zabaldu delako (nagusiki, Bilboko Metroaren linea berriei esker) eta bai ibilgailu pribatuen erabilerari mugak jarri zaizkiolako (kaleak oinezkoentzat jarri, TAO, etab.).

Errepideko eta trenbideko garraio kolektiboko zerbitzu publiko guztietako bidaiarien eboluzioa. 2000–2015 urteak (mila pertsonakotan).



Iturria: OTEUS

Tarifen integrazioa eta interoperabilitatea

Intermodalitatea sustatuko duen garraio sistema integratu bat izateak duen garrantziak jabeturik, aurrerakuntza esanguratsuak gertatu dira, tarifen integrazioari dagokionez, azken urteotan; baita BAT, Barik eta Mugi txartel eta sistemen interoperabilitatean ere. Hala, EAEn (2014-2016 bitartean) ia 550.000 balidatze erregistratu dira.





1.2.3. *Sektoreko agenteen mapa*

Eskumenen banaketa zabal horretaz gainera, Euskadiko garraio sektorean agente askok hartzen dute parte. Haien iritzia kontuan hartu beharko da Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplana egiterakoan: enpresak, herritarrak, erakunde publikoak, hezkuntza-sistema...

GARRAIO SEKTOREKO AGENTEEN MAPA

Garraio enpresak

- Errepidekoak
- Trenbidekoak
- Airekoak
- Itsasoa

Mugikortasun enpresak + Logistika enpresak

Azpiegitura eta instalazio enpresak

Erakunde publikoak:

- Eusko Jaurlaritza
- Foru Aldundiak (Bizkaia, Gipuzkoa, Araba)
- Udalak
- OTEUS
- Euskadiko Garraio Agintaritza
- Garraioaren Lurralde Agintaritza
- Bizkaiko Garraioen Partzuergoa
- Bizkaiko Mugikortasuneko Agintaritza

Eskolak, teknologia zentroak eta ikerketa zentroak

Elkarteak eta klusterrak

Eragile ekonomikoak (Merkataritza ganberak, etab.)

Enpresak eta herritarrak

Osasun eta aseguru sistema (Osakidetza, osasun asegururak eta istripuetakoak)

Ingurumen arloko elkarrekin eta erakundeak

Hezkuntza sistema

Araudia eta erregulazio esparrua

1.3. Garraio eskaria Euskadin

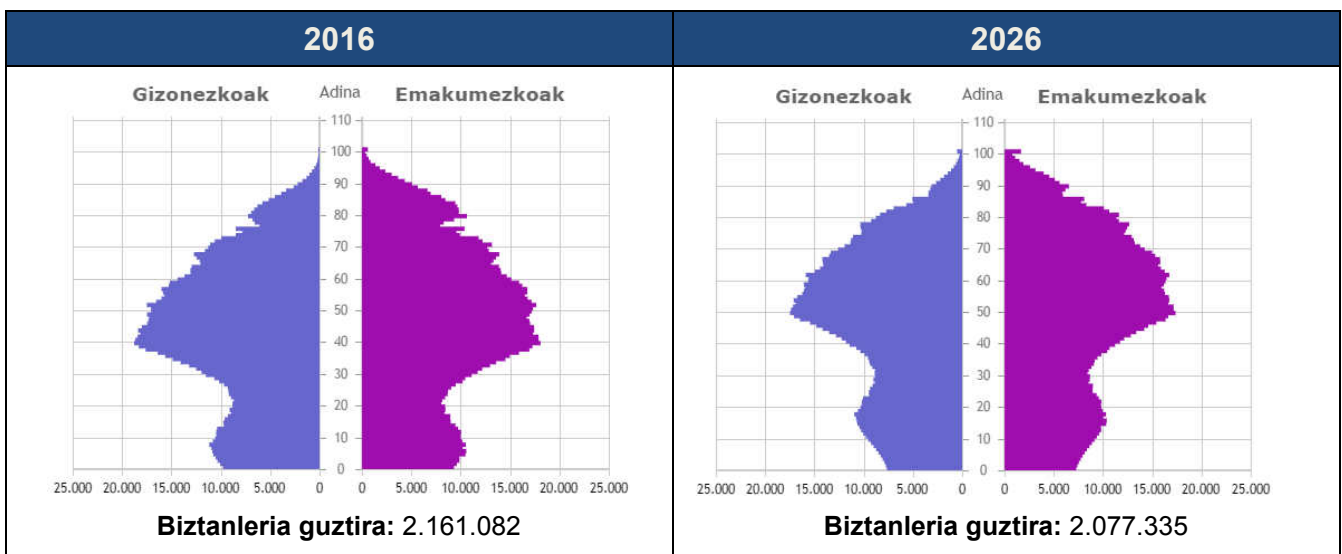
1.3.1. Garraio eskarian eragina duten faktore nagusiak

Aldaketak populazioaren egituran

Eustaten aurreikuspenen arabera, **Euskadiko biztanleria % 3,9 jaitsiko da 2016 eta 2026 urteen artean**. Jaitsiera hori gaur egungo joeraren jarraipena izango da, eta Bizkaian eta Gipuzkoan nabaritu da bereziki. Horrenbestez, 2026rako, honela banatuko da lurraldeko biztanleria: biztanleriaren % 15,1 Araban biziko da (2001ean baino 1,5 puntu portzental gehiago); % 52,3, Bizkaian (1,5 puntu gutxiago); eta % 32,6, Gipuzkoan.

Gainera, azpimarratzekoa da **biztanleria zahartu** egingo dela eta horrek, segur aski, garraio publikoaren eskaria handituko duela.

EAEko biztanleriaren piramidearen eboluzioa. 2016-2026 (pertsonak).



Iturria: Eustat

Hazkunde demografikoaren bi faktorek dakartzate aurreikuspen horiek: naturalak (jaiotzak ken heriotzak) eta migrazioak (immigrazioak ken emigrazioak).

Horregatik, mugikortasun politikek irisgarritasuna eta gizarte, ekonomia eta ingurumen jasangarritasuna hobetzea lehenetsi beharko dute, eta ez mugikortasun behar berriei erantzutea.

Gainera, biztanleriaren dentsitatea handia da Euskadin:

% 35

Biztanleriaren % 35 hiru hiriburuetan bizi da.

% 38

15.000 biztanle baino gehiago dituzten 26 udalerriek biztanleriaren % 38 hartzen dute.

% 11

5.000 biztanle baino gutxiagoko 181 udalerrietan herritarren % 11 baino ez da bizi.

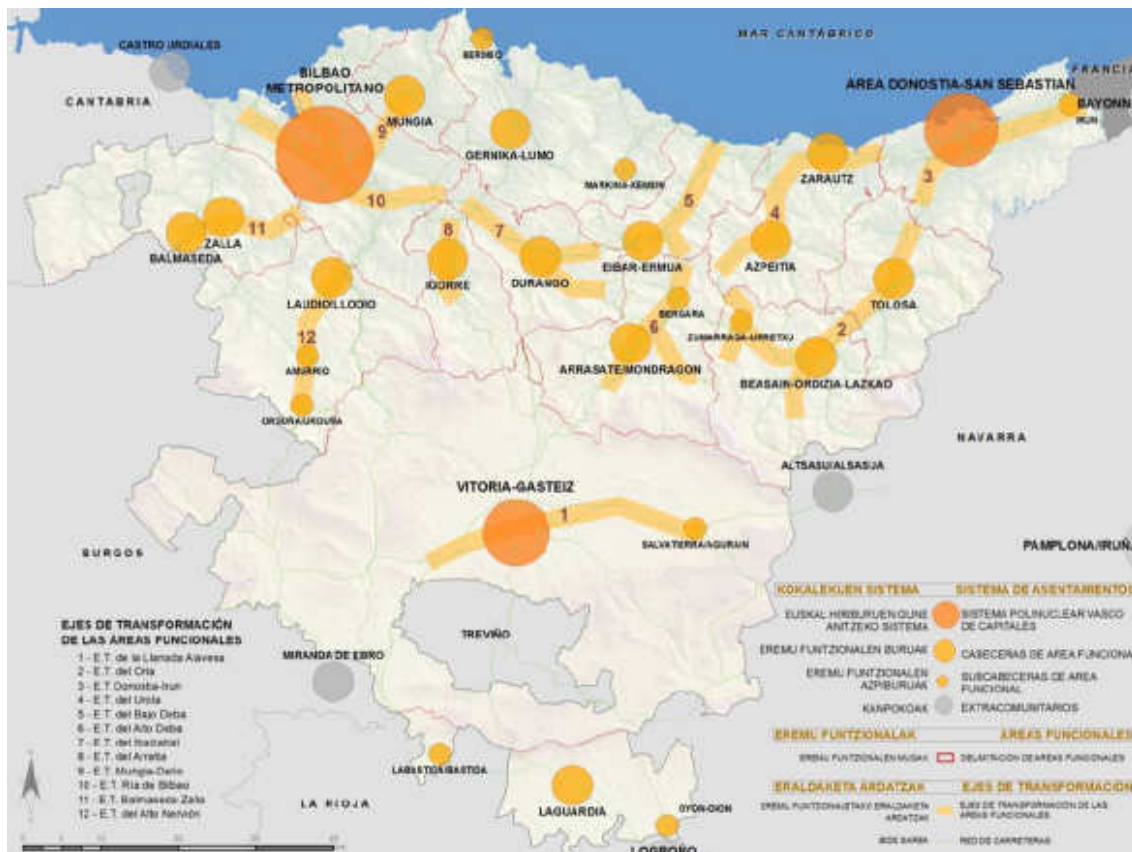
Bilbo Metropolitarra da EAEko hiri sistemarik nagusiena: Bizkaiko biztanleriaren % 75 biltzen da bertan, Autonomia Erkidegoko % 40. Horrela bada, Bizkaia hiri girokoa da nabarmen, eta Bilboren inguruan eta itsasadarraren ezkeraldeko herri handietan pilatzen da.

Gipuzkoan, hiri kokaguneen sistema orekatuagoa da. Donostiako metropoli eremuak Gipuzkoako biztanleriaren % 45 biltzen du eta EAEko % 15; biztanleriaren % 30 10.000 biztanletik gorako hiri eta gune ertainetan bizi da, barnealdeko ibarretan eta kostaldean.

Aurreko bietan ez bezala, Araba batez ere landa eremukoa da. Kontuan izan behar da 10.000 biztanletik gorako udalerriak Laudio eta hiriburua direla eta bertan bizi da arabarren % 75. Berezitasun hori antolaketa politiko eta administratiboan ere islatzen da, bereziki, Kontzejuak bezalako antolamoldeak daudelako.

Hortaz, baieztatu daiteke, Lurralde Antolaketarako Jarraibideetan islatzen den bezala, euskal hiri sistema hiriburuen sistema plurinuklearra dela; badira Bilbo Metropolitarrako, Araba zentralerako eta Donostiako arlo funtzionalen eskualde buruen sareak; baita moldaketarako hainbat ardatz ere.

Euskal hiri sistemaren mapa. 2016ko azaroa.



Iturria: EAEko Lurralde Antolaketarako Jarraibideen berrikusketa

Biztanleriaren banaketa horrek ezinbesteko egiten du mugikortasun- estrategiak aldatzea, udalerririk eta hirien dentsitate demografikoaren arabera:

- *Hiri eta udalerririk handiak:*

Biztanleriaren dentsitate handia dutenez, mugikortasun dentsitate handia dute eta, horrenbestez, hiri handi hauetan, garrantzitsua da arreta mugikortasun jasangarriko politketan jartzea.

- *Biztanleria gutxiko udalerririk:*

Irisingarritasunaren eta ekonomia eta ingurumen jasangarritasunaren arteko oreka lortzeko, garraio irtenbideek interoperabilitateari eta eskarira egokitutako aukerei lotutakoak izan beharko dute.

Jarduera ekonomikoa eta mugikortasuna kontzentratuago

Krisi ekonomikoak eragin txikiagoa izan du Euskadin. Horregatik, langabezi tasa Espainian baino txikiagoa da eta,aldi berean, mugikortasun eskaria gutxiago jaitsi da.

58%

Jarduera ekonomikoaren kokapena oso faktore esanguratsua da, joan-etorri asko eragiten baititu. Hain zuzen ere, joan-etorri horietako gehienak **ibilgailu pribatuetan** egiten dira: lanak eragindako joan-etorrien % 58k garraio bide pribatua erabiltzen dute (% 38ko batez bestekoaren gainetik, nabarmen).

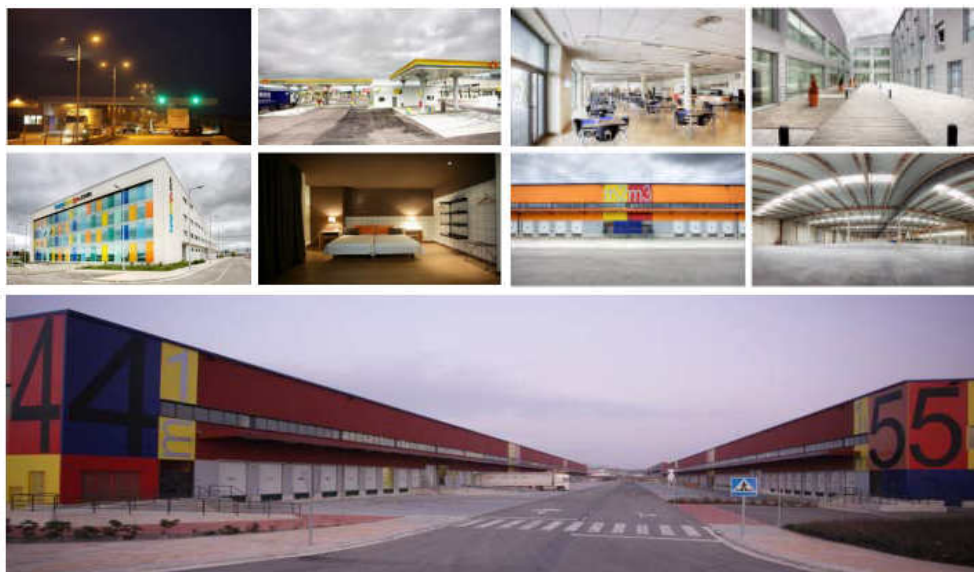
39%

Azpitarratzekoa da enpleguen % 39 **100 langile baino gehiagoko enpresetan** kontzentratzen direla. Horregatik, oso garrantzitsua da **enpresetan joan-etorrietarako planak** egitea.

Enpresen kokalekua ikusita, esan daiteke Euskadin hiri inguruetan industria kontzentrazio handia dagoela, eta horietara iristeko **ibilgailu pribatuak erabiltzen direla gehienbat**. Beraz, garraio bideen banaketa jasangarriagoa bilatzea izango da erronketako bat.

Bestalde, beste zentro batzuek ere –**ospitaleek, teknologikoez, unibertsitateek, ikastetxeek eta aisiakoek**, adibidez–, joan-etorri asko eragiten dituzte; horregatik, oso garrantzitsuak dira, garraioari dagokionez.

Azkenik, azpitarratzekoa da Euskadiren kokapen estrategikoa kontuan hartuta, Euskadiko **plataforma logistikoa** handietara joan-etorri ugari egiten direla, batzuk bertako langileenak eta besteak plataforma logistikoa horien jardunari lotutakoak. Beraz, alderdi hori ere kontuan hartu beharko da Plana definitzeko orduan.



Euskadiko mugikortasunaren analisia

Garraioaren 2002-2012 Gidaplana indarrean izan den aldian mugikortasuna nolakoa izan zen aztertuz gero, bi joera ikusten ditugu:

- **Ekonomiaren hazkunde** garaia (2003-2007):

Garai horretan, ekonomiaren hazkundera handia izan zen (**BPGd-a % 35** inguru hazi zen), biztanleria ere handitu zen (**+% 2**). Aldagai horiei lotuta, **mugikortasuna** asko handitu zen (**+%11,4**).

- **Ekonomiaren atzeraldia** (2008tik hona):

Aldi horretan, ekonomia uzkurto egin zen (BPGd-aren **-% 1,4**), 2012ko azkenera arte bereziki. Harrezkero, susperraldi arina du.

2007tik 2012ra, **biztanleria** gehitu egin zen (**+% 2,3**), eta gutxitu 2012tik 2014ra (**-% 0,3**).



2007 eta 2011 bitartean, **mugikortasuna** igo egin zen (**+% 1,9**), baina igoera hori aurreko aldikoa baino nabarmen eskasagoa izan zen.

- Ekonomiaren eboluzioa **aurreko planaren indarraldiaren ondoren**

2011 eta 2015 bitartean, **BPGd-a +% 1,7** igo zen. Orekatu egin ziren, horrela, 2012ko (-% 1,9) eta 2013ko (-% 1,3) murrizketak, 2014ko (+% 2,0) eta 2015eko (+% 1,3). hazkunde tasekin. **Mugikortasunak**, 2011-2016 aldirako, berriz, igoera esanguratsua izan zuen (**+% 8,1**)

BPGd-aren eboluzioa prezio korranteetan: 2011-2015 (a) (mila eurokoak eta aldakuntza tasa)

2011	2012	2013	2014	2015 (a)	Aurrerapen maila	
					Δ 2011-2015	Δ 2014-2015
68.041.740	66.775.970	65.906.376	67.223.820	69.216.483	% 1,7	% 3,0

(a): BPGd-aren datuaren aurrerapena 2015erako

Iturria: Eustat

Hortaz, ondoriozta dezakegu aurreko Planaren indarraldian biztanleko batez besteko mugikortasuna handitu egin zela, neurri handi batean, ekonomiaren hazkundearen eraginez.

1.3.2. Eskaria

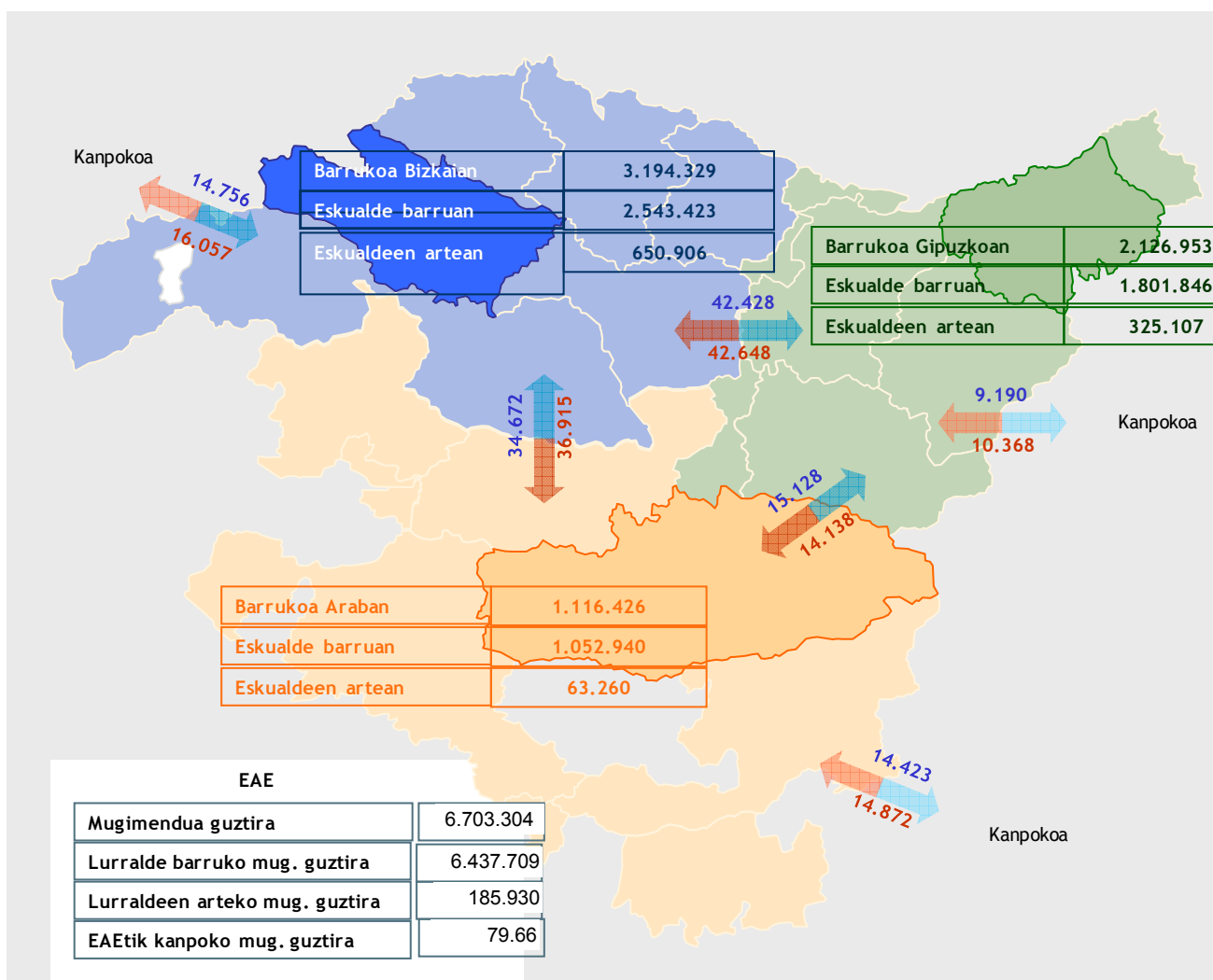
Pertsonen garraioa

EAE n, pertsonen mugitzeko eskariari dagokionez, mugikortasun globala etengabe hazi da 2000. urtetik hona, baina erritmo desberdinetan, aldiaren arabera, eta neurri desberdinean, garraiobidearen arabera.

Eusko Jaurlaritzak aldian-aldian egiten duen mugikortasuneko inkestaren emaitzak oinarri harturik (azken edizioa 2016koa da), igoera nabaritu da mugikortasunean. Zehazki, 2016an, 6.705.864 joan-etorri erregistratu dira egunean EAEko biztanleen artean (6 urtetik gorakoetan). Horrek esan nahi du % 8,1eko igoera egon dela 2011koekin konparatuta. Kopuru horrek adierazten digu **3,33 joan-etorri egiten direla, batez beste, biztanleko lanegun batean** (6 urtetik gorako pertsonen artean), hau da, % 9,2ko igoera izan da 2011koarekin konparatuta. Orduko hartan 3,05 joan-etorri egiten ziren eguneko eta biztanleko.

Mapan ageri denez, EAEko pertsonen 2016ko mugikortasuna aztertuta, azpimarratu behar da **eguneroko joan-etorrien % 98,8ren jatorria eta helmuga Euskadin dagoela**. Areago, joan-etorrien % 96 lurraldeen barruan egiten da, hau da, lurralde beraren barruan 6.437.709 joan-etorri egiten dira, 2011n baino % 9,4 gehiago (5.886.298 joan-etorri lurralde beraren barruan). Joan-etorrien % 2,8 lurraldeen artekoak dira. 2011ko datuekin konparatuta, 185.930 joan-etorritara murriztu da (-% 7,1) jatorria eta helmuga lurralde desberdinetan duten joan-etorrien kopurua. Gainerako % 1,2a EAEtik kanpokoak izaten dira, hots, 82.225 joan-etorri hasi edo amaitzen dira EAEtik kanpo.

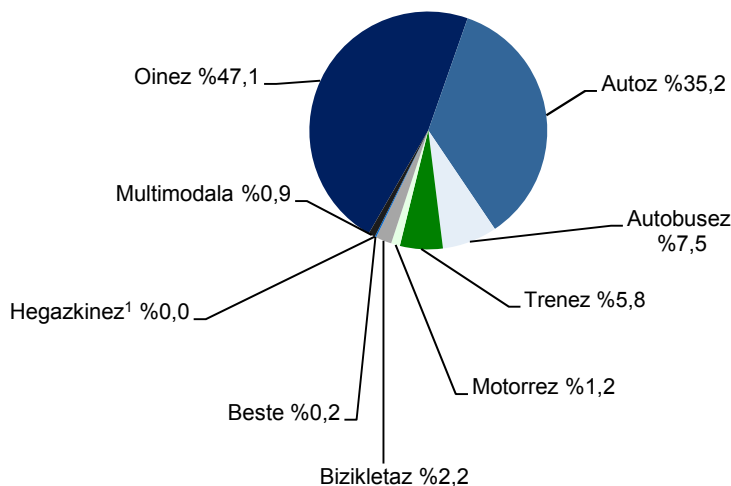
EAEko pertsonen mugikortasuna esparruaren arabera: Laburpen mapa¹



¹ EAEko biztanleei buruzko datuak.
Iturria: EAEko mugikortasunaren azterketa 2016

Biztanleriaren joan-etorrien arrazoiei dagokienez, lanegunetan, **mugikortasunaren % 43,8 behartutako joan-etorriak** (lanagatik edo ikasketengatik) **izan dira 2016an**. 2007. eta 2011. urteekin konparatuta, eboluzioa desberdina izan da: lanagatik joan-etorrien pisua murriztu egin da 2011rekiko; baina berdintsu mantendu da 2007rekiko (% 30,3, 2016an; % 37,3, 2011n; eta % 30,1, 2007an). Bestalde, arrazoi akademikoengatik egiten diren joan-etorrien pisua igo egin da 2011ko datuekin konparatuta; baina gutxitu, 2007koei begiratzen badiegu (% 13,5, 2016an; % 12,3, 2011n; eta % 17,3, 2007an).

EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa garraiobidearen arabera. 2016 (%)



¹: EAEko hegazkin erabilerari egiten dio erreferentzia.

Iturria: EAEko mugikortasunaren azterketa 2016

Garraio moduen banaketa aztertuta, **motorrik gabeko joan-etorrietan** (oinezkoena eta bizikletazkoena) **igoera** egon dela ikusten da. Mugimenduen ia erdiak dira oinezkoen joan-etorriak, eta joan-etorriarako modu hori da nagusia alde handiz (2016an, % 47,1; 2011n, % 44,8; eta 2007an, % 41,4). Bestalde, bizikleta zabalzen ari da eta 2016an % 2,2 igo da haren pisua (2011n, % 1,9; eta 2007an, % 0,9).

Ibilgailu pribatuaren erabilera (autoa + motorra) pixka bat jaitsi da. Garraio moduen banaketan, % 36,4ko pisua du 2016an; 2011n, % 36,7koa zen; eta 2006an, % 39,8koa. Hala ere, **autoa bigarren tokian mantentzen da garrantzian, 2016ko joan-etorrien % 35,2ra** heltzen baita. **Bizikletak**, berriz, **zabaltzen jarraitzen du** eta % 2,2 igo da (% 1,9 igo zen 2011n; eta % 0,9 aurretik).

Bestalde, **garraio publiko kolektiboaren eskariari** begiratuta (autobusa, trena, hegazkina eta itsasontzia), 2016an joan-etorrien % 13,3ra heltzen da gutzira. 2011n, % 16,1ekoa izan zen eta % 17,5ekoa 2007an.

Gutzitze hori garraio publiko guztiaren portzentajeari dagokio, erabilera mantendu edo, kasu batzuetan, igo egin baita. Ehunekoaren gutxitzea gertatu da beste garraio modu batzuetako joan-etorrien kopurua igo egin delako.

Azkenik, aipatu behar da, urterik urtera, **etengabeko igoera izan duela garraio publikoaren erabilerak 2000tik 2015era** (urte horretakoak dira Euskadiko garraio publikoari buruz dauden datu globalak).

Izan ere, 2000-2015 bitartean, EAEko errepideko eta trenbideko garraio kolektiboko zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua % 11,5 igo zen. Igoera, azken urteotan, makaldu egin da eta oso arina eta desberdina izan da. Erregistratu den azken urtean, esaterako, garraio kolektiboaren erabileran egon den igoera % 0,2koa izan da, 2014tik 2015era.

Garraio publiko kolektiboaren erabileraren bilakaera¹. 2000-2015 (mila bidaiarikotan).

2000	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen maila ²	
					Δ 2000 - 2015	Δ 2014 - 2015
225.966	253.393	244.031	251.398	251.918	+% 11,5	+% 0,2

¹ Adierazle horretan funikularren eskaria kontatzen da, baina ez igogailuena, ez baitago eskura 2000. urteko datu osorik.

² 2000. eta 2015. urteen arteko "aurrerapen maila" Bilbo eta Gasteizen arteko A-3700 kontzesioko autobus lineak kontuan hartu barik kalkulatu da, 2011. urtea baino arinagoko daturik ez baitago oraingoz linea horietan.

Iturria: OTEUS

Garraio publikoaren eboluzioa balioestean, azpimarratzen da **arloan bakoitzean dagoen eskaintzak duen emaitzaren ikuspegi osoa** eduki behar dela. Hori gogoan harturik, garraio mota bakoitzaren alderdi azpimagarrienak azalduko dira jarraian:

Lehenik, errepideko garraio publikoa aztertuko dugu:

- **Hirian, bidaiarien igoera dago hiru euskal hiriburuetan.** Zenbakitan, Tuvisak ematen du aurrerapausorik handiena, 2015ean % 5,2ko igoerarekin; eta jarduera mailarik gorenera heltzen da, 13,8 milioi pertsona garraiatuta; DBus-ek, bere aldetik, 28,5 milioi zerbitzu eskaini zituen 2016an, hau da, % 1,1eko igoera izan du aurreko urtearekin konparatuta; Bilbobusek 25,9 milioi pertsona garraiatu ditu 2016an, aurreko urtean baino % 0,7 gutxiagoko jarduera izan du.
- **Herrien arteko garraioan, Lurraldebusen azken urteotako gorako joerari eusten dio** eta 30 milioi bidaiari garraiatu ditu, 2015ean baino % 3,4 gehiago. **Bizkaibusek** eta Bilbotik Gasteizerako A-3700 autobus lineak, ordea, 26,1 milioi erabiltzailerik eman die zerbitzua, eta **% 4,16ko jaitsiera** izan dute; eta **Arabako herrien arteko autobusek (AIA)** 392,2 mila bezero artatu dituzte. Horrek adierazten du **jarduera % 12,3 uzkurdu dela aurreko urtearekin konparatuta.**

Trenbideko garraioan hau ikusten da:

- 2015ean, **Bilboko Metroaren zerbitzua berdin mantentzen da** aurreko hiru urteekin konparatuta. Eskaria, hortaz, 87,5 milioi bezerotan mantentzen da, %0,2 gehiago 2014 urtekoarekin konparatuta.



- **EuskoTren tranbia sistemak % 3,0ko igoera izan du orotara 2015ean, aurreko urtealdiarekiko.** Jardueraren areagotzea ahuldu egiten da Bilboko tranbiako bidaiarien kopuruak izan duen uzkurtearekin (-% 3,1). Urtea 2.887,5 mila joan-etorriekin itxi da

Kontrakoa da Gasteizko tranbiaren egoera, hobetu egin baitu % 5,5ean bidaiarien kopurua, 2014. urtekoarekin konparatuta. Guztira, 7.699,8 mila erabiltzailerik heldu da eta jardueraren gorengo historikoa iritsi du 2009tik, urte horretan hasi baitzen zerbitzua ematen.



- **Herrien artekoan**, bi operadoreek –Renfe eta Euskotren– emandako datuen arabera, hau da egoera:
 - **Renferen** zabalera konbentzionaleko sarean eta trenbide estukoan **bidaiarien galerak izan dira**, eta urtealdiaren amaieran 16,1 eta 1,1 milioi pertsona zenbatu dira (-% 0,5 eta -% 3,7 hurrenez hurren).
 - Euskotrenek, bere aldetik, 15,6 milioi erabiltzaile izan ditu. Ondorioz, trafikoa murriztu egin da % 0,1, 2014ko urtealdiarekin konparatuta.

Garraio publiko kolektiboko zerbitzuen guztizko eskariaren eboluzioa ondorengo taulan ikus daiteke.

Errepideko garraio kolektiboko zerbitzu publiko guztietako bidaiarien eboluzioa (milakoetan). 2010-2015

Urtea	Hiri barruko BUSa	Hiri arteko BUSa	GUZTIRA	Δ urtekoa
2010	65.531	47.139	112.670	-
2011	67.677	49.746	117.423	% 4,2
2012	66.942	50.426	117.368	% 0,0
2013	66.235	50.864	117.099	-% 0,2
2014	67.236	51.085	118.321	% 1,0
2015	68.130	50.601	118.731	% 0,3

Iturria: Sit - Garraioaren Informazio Sistema

Trenbideko garraio kolektiboko zerbitzu publiko guztietako bidaiarien eboluzioa (milakoetan). 2010-2015

Urtea	Hiri barruko TRENA	Herrien arteko TRENA	GUZTIRA	Δ urtekoa
2010	98.383	39.392	137.775	-
2011	100.041	37.540	137.581	-% 0,1
2012	97.975	36.277	134.252	-% 2,4
2013	97.532	34.110	131.642	-% 1,9
2014	97.674	33.147	130.821	-% 0,6
2015	98.121	33.018	131.139	% 0,2

Iturria: Sit - Garraioaren Informazio Sistema

Pertsonen aireko garraioari gagozkiola, EAE osorik hartuta, 2016an eutsi egin zaio igoerari joan-etorrien kopuruan, jatorriaren eta/edo helmugaren eta Euskadiko aireportueen artean. Euskal aire trafikoen bultzatzaile nagusia Bilboko terminala da (+% 7,3), 4,6 milioi pertsonak erabili dute aireportu hori eta.

Donostiako aireportuak, bere aldetik, guztizko **bolumenean igoera** izan du eta 264.422 pertsonara heldu da. Azkenik, **Gasteizko** aireportuak 36.716 pertsona eraman eta ekarri ditu; 2015ean, ordea, 11.200 izan ziren. Horrek adierazten du **aire trafikoa % 228,3** igo dela.

Euskal aireportuetan garraiatutako bidaiarien eboluzioa. 2014-2016

	2014	2015	2016	Aurrerapen-maila	
				Δ 2014 - 2016	Δ 2015 - 2016
Bilbao	4.015.350	4.277.725	4.588.265	% 6,5	% 7,30
Donostia	245.422	255.077	264.422	% 3,9	% 3,70
Gasteiz	7.073	11.182	36.716	% 58,1	% 228,30
Guztira	4.267.845	4.543.984	4.889.403	% 6,5	% 7,60

Iturria: AENA



Bilboko Portuan kontzentratzen den pertsonen itsas garraioari erreparatzen badiogu, 2015ean **165,5 mila pertsonako mugimendua izan du eta % 2,7ko igoera** bidaiarien kopuruan, 2014koarekin konparatuta. Igoera **linea erregularreko bidaiarien bolumenean izan den igoeraren isla** da, 94.981 bidaiari garraiatu baititu urtean zehar. Datu horiek erakusten dute % 17,2ko hedapena izan dela trafikoan: % 16,6ko igoera egon da ontziratzetan eta % 17,8koa lehorreratzeetan.

Azkenik, **beste garraibide batzuen** eskaria kontuan hartuta, azpimarratzekoa da **kable bidezko sistemak** 2.048 mila pertsona garraiatu dituela funikularretan (-% 9,3 2014ko datuekin erkatuta) eta 362 mila Ereagako igogailuan (2015ean datuak dituen bakarra), **aurreko urtean baino % 4,9 gehiago**; Bizkaiko Zubi Esekiaren zerbitzuaz 3.664 mila erabiltzaile baliatu da (aurreko urtean baino -% 3,7), eta Portugalete eta Areetaren artean eta Erandio eta Barakaldoren arteko boteetako bidaiari kopurua 487,8 mila pertsonara jaitسي da (2014an baino -% 13,7).

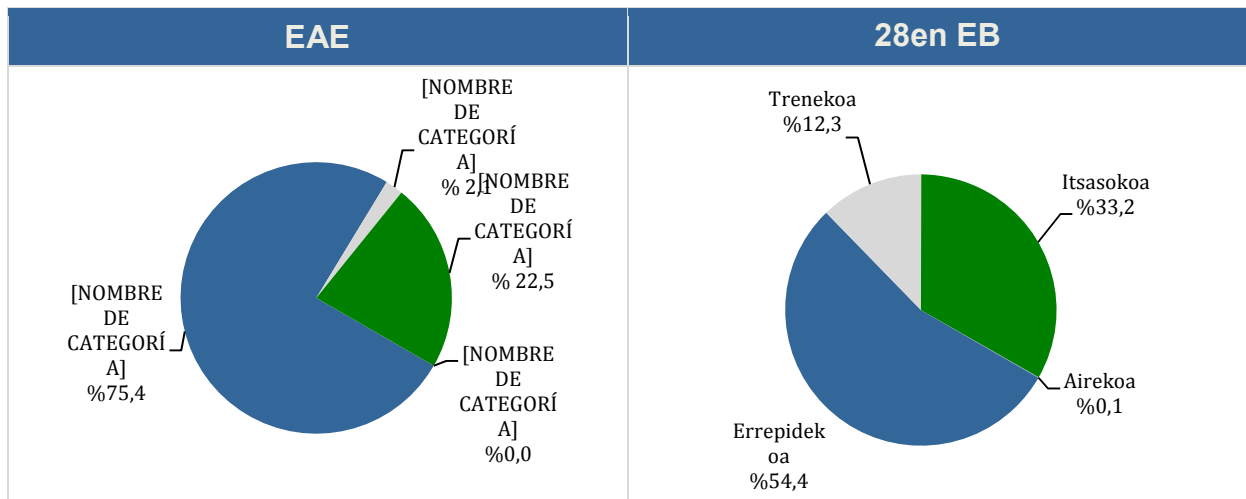
Salgaien garraioa

Euskadik, **arku atlantikoko kate-maila** eta herrialde batez ere industrialia izanik, jarduera handia du salgaien garraioan.

Lehenengo, salgaien garraio moduen banaketari dagokionez, **EAEren eta 28en EBren** arteko desberdintasunak azpimarratu behar dira: **EAEen askoz pisu handiagoa du lurreko salgaien garraioak**, % 75,4ra heltzen baita EAEen (28en EBn % 54,4ko batez bestekoa du).

Horrekin batera, ondoren ageri den grafikoan ikus daitezke EAEren eta 28en EBren arteko desberdintasunak eta ezaugarriak garraio moduen banaketan:

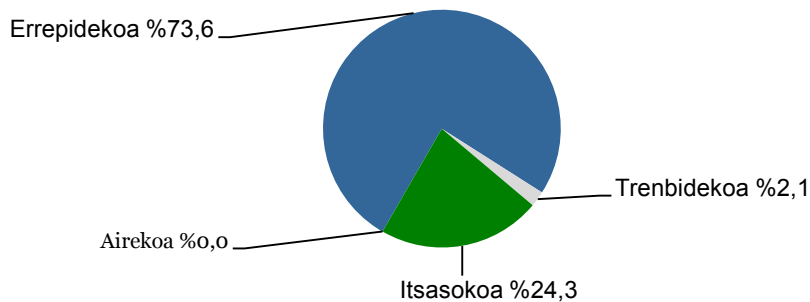
Salgaien garraio moduen banaketa (%). 2014



Iturria: OTEUS.

EAEko **salgaien garraioaren jardueraren bolumenari** dagokionez, 2016an trafikoa **152.215,4 mila tonakoa** izan da, aurreko urterako egindako estimazioa baino % 1,7 txikiagoa.

Barneko salgaien garraioa (EAE barruan) garraio moduak bereizirik (tn-km). 2016. urtea



Iturria: OTEUS.



Jarraian, garraio modu bakoitzaren analisisa egiten da:

- Salgaien errepideko garraioa da EAEn gehien erabiltzen den garraio modua eta % 73,6ra heltzen da. Igoera txiki bat izan du 2015eko datuekin konparatuta, % 0,7koa. Horrenbestez, guztizko bolumena 91,7 milioi tonara iristen da.

Salgaien garraioen eboluzioa desberdina izan da esparru batetik bestera. Eskualde barruko garraioak eta nazioartekoak -% 3,7ko eta +% 17,4ko aldaketak izan dituzte, hurrenez hurren (42,7 eta 6,5 milioi tonatara iritsi dira, hurrenez hurren). Eskualdeen arteko garraioak +% 8,15 egin du gora, 2014an eta 2015ean uzkuertze handia jasan ondoren, 32,6 milioi tonatara jaitsi baitzen.

Salgaien errepideko garraioa joan-etorri motaren arabera (mila tonakotan). 2010-2016

	2010	2014	2015	2016	Aurrerapen maila	
					Δ 2010 - 2016	Δ 2015 - 2016
Udalaren barrukoa	13.934	9.033	8.528	7.229	-% 92,75	-% 15,23
Udalaren barrukoa / Eskualde barrukoa	43.368	41.170	32.581	35.235	-% 23,08	% 8,15
Eskualdeen artekoa	48.033	39.321	44.396	42.751	-% 12,36	-% 3,71
Barnekoa guztira	105.334	89.524	85.505	85.215	-% 23,61	-% 0,34
Nazioartekoa guztira	4.908	5.352	5.519	6.477	% 24,22	% 17,36
GUZTIRA	110.243	94.875	91.024	91.691	-% 20,23	% 0,73

Iturria: Eustat.

- Trenez garraiatutako salgaiei erreparatuta, trafikoa guztira 3.137,9 mila tonara iritsi da 2015ean, hau da, % 2,7 murriztu da 2014an mugitu zen bolumenarekin erkatuta. Operadore bakoitzaren kopuruei begiratuta, Renfek 2.384,2 mila tona garraiatu ditu 2015ean trenbide sare konbentzionalaren bidez (2014an baino % 5,7 gutxiago), eta EAEko trenbideko operadore nagusia da, trafiko guztiaren % 76 hartzen baitu.

Renferen trenbide estuko sarean, ordea, % 7,3ko igoera egon da 2015ean (745,4 mila tona garraiatuta).

Azkenik, Euskotrenek salgaien garraioaren jardueraren zati bat berreskuratu du, azken urteetan goitik beherako murrizketak izan ondoren. 2015ean 8,3 mila tona garraiatu zituen.

- Salgaien aireko trafikoa EAEn 2016an 55,1 mila tonakoa izan da; hortaz, garraio modu horrek oso pisu txikia du Euskadin. Hala ere, aipatu behar da, salgaien garraioan, % 11,9 igo dela 2015etik.

Igoera hori, neurri handi batean, Euskadiko salgaien aireportu nagusiak, Gasteizkoak, jardueren garapenean izan duen igoeragatik izan da. 52,1 mila tona garraiatu dira bertatik, % 12,4 gehiago.

Bestalde, Bilboko aireportuko jarduerak ere igoera txiki bat izan du, aurreko urtearekin konparatuta (+% 3,6), eta 2,97 mila tonatara heldu da.

Azkenik, Donostiako aireportuak % 37,6ko igoera lortu du 2015eko datuekin konparatuta: 4,6 tonako salgaien garraioa erregistratu du, nahiz eta kopuru hori 2014an izan zituen 30,7 tonakotik urrun egon.

- Azkenik, nabarmendu behar da bi euskal portu nagusien merkataritza jarduera 2015ean 36,9 milioi tonakoa izan dela (+% 6,1), eta 2007tik izan duen bigarren kopururik handiena izan dela.

Bilboko portuan, 32,9 milioi tonako karga tramitatu da, aurreko urtealdian izan zen trafikoa baino % 6,0 gehiago, EAE osoko itsas trafikoaren % 89 bertan egin zelarik.

Pasaiaiko portuak % 6,7ko igoera izan du salgaien bolumenean eta guztira 3,8 milioi tonako trafikora iritsi da (garraiatutako salgaien % 10,3 egin da bertan); Bermeoko portuan (EAEko guztizkoaren % 0,7 hartzen du) % 15,6 uzkuertu da garraiatutako bolumena.



Salgaien banaketa garraiatzeko moduren arabera. 2013-2015. urteak

Trafiko-mota	2013		2014		2015	
	Mila Tn	%	Mila Tn	%	Mila Tn	%
Errepidekoa	103.854,70	74,0	116.779,7	75,4	112.099,5	73,6
▪ Barrukoa	40.922,00	29,1	50.203	32,4	41.109	27,0
▪ Jatorria Helmuga /	43.454,00	30,9	44.673	28,9	49.915	32,8
▪ Pasokoa ¹	19.478,70	14,0	21.902,7	14,1	21.074,5	13,8
Trenbidekoa	3.193,00	2,3	3.223,4	2,1	3.137,9	2,1
Airekoa	40	0,0	47,5	0,0	45,0	0,0
Itsasokoa	33.326,50	23,7	34.824,4	22,5	36.933,0	24,3
GUZTIRA	140.414,20	100	154.875,0	100,0	152.215,4	100,0

1 Estimatua, "EAEko garraio eskaeraren irudia. 2011. urtea" ikerketako datuetan oinarrituta.
Iturria: OTEUS





1.4. Mugikortasunaren jasangarritasunaren balantzea

Jarraian, Euskadiko mugikortasun sistemaren jasangarritasuna aztertuko dugu, lau ikuspuntu kontuan hartuta: ekonomia, energia, ingurumena eta segurtasuna.

Kutsadura

Euskadin, hiru garai bereizi behar ditugu:

- 1990-2007: isurketak % 100 baino gehiago handitu ziren, alegia, Espainian baino askoz ere gehiago, eta Europan baino gehixeago.
- 2007-2012: isurketak murriztu egin ziren (BEGen emisioen % 13 gutxiago), mugikortasun jasangarriko politikak ezarri zirelako eta **krisi ekonomikoa iritsi zelako**.
- 2012-2014: igo egin ziren isurketak (BEGen % 4,8 gehiago), jarduera ekonomikoaren errekupeazio arinarekin batera.

Ezbeharren kopurua

Ezbeharren kopuruak lotura estua du ibilgailu pribatuetan mugitzearekin. Helburu horretara bideratutako ahalegin eta baliabideei esker, 2000 eta 2015 urteen artean **% 71,5 jaitsi dira** trafiko istripuek eragindako heriotzak, Europako % 50eko helburuaren gainetik, nabarmen.

2016. urteari dagokionez, istripu kopurua igo egin zen, % 10,8 2015. urtearekin konparatuta, eta berriro kokatu zen 2013an izan zuen antzerako mailan, 8.085 istripurekin. Hala ere, azpimarratu behar da istripuen % 69,3k ez zuela biktimarik eragin.

Kostu ekonomikoa

2004an, garraioaren kanpo kostuak 2.000 milioi eurokoak izan zirela balioetsi zen. Horietatik, **% 40 istripuek** eragindako kostuak ziren; **% 27, airearen kutsadurak** eragindakoak; eta **% 14, auto-pilaketek** eragindakoak.

2008an, auto-pilaketen eta kutsaduraren kostuak **300 milioi euro gutxiago** izan ziren, **istripu gutxiago** gertatu zirelako eta teknologia berriek ere lagundu zutelako. Baina, gainerako parametroetan balioek gora egin zuten.

Energiaren kontsumoa

EEE-Energiaren Euskal Erakundeak argitaratutako datuen arabera, 2015ean, garraio sektoreak **Euskadiko energia kontsumoaren % 38,2** egiten zuen. Gehiena errepedeko garraioak kontsumitzen zuen (% 95,3). Energia motari begiratuta, gasolioak eta gasolinak ziren gehienak (% 92,0) eta ondoren kerosenoak (% 3,6).

Horrez gain, garraioaren energia kontsumoa % 21,1 igo da 2002-2015 urteen bitartean, aipatutako helburu estrategikoaren kontrara. 2015ean, garraioaren energia kontsumoa % 3,4 igo da aurreko urtetik, jarduera ekonomikoaren ildoari jarraiturik (EAEko BPGd-aren igoera % 4; 2014an, ordea, % 1,4).

Energia kontsumoa, garraio bideen arabera (Ktep). 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Petrolio eta deribatuenak						
Trenbidekoa	0	0	0	0	0	0
Errepidekoa	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766
Airekoa	76	81	74	68	67	69
Itsasokoa	8	7	6	5	3	6
Guztira	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782	1.841
Energia berriztagarriak						
Trenbidekoa	0	0	0	0	0	0
Errepidekoa	102	101	104	68	65	69
Airekoa	0	0	0	0	0	0
Itsasokoa	0	0	0	0	0	0
Guztira	102	101	104	68	65	69
Elektrizitatea						
Trenbidekoa	16	16	15	14	15	15
Errepidekoa	0	0	0	0	0	0
Airekoa	0	0	0	0	0	0
Itsasokoa	0	0	0	0	0	0
Guztira	16	16	15	14	15	15
GUZTIRA						
Trenbidekoa	16	16	15	14	15	15
Errepidekoa	1.663	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835
Airekoa	76	81	74	68	67	69
Itsasokoa	8	7	6	5	3	6
Garraio guztietan	1.763	1.739	1.823	1.847	1.862	1.925

Iturria: EEE (Energiaren Euskal Erakundea)

2. Erreferentzia esparrua eta gidalerroak

Kontuan izanik, batetik, garraio sektorearen izaera globala eta, bestetik, bere kokapen geografikoagatik, Euskadi gune estrategikoa eta Europarako sarbidea dela, plan honetan proposatutakoa **bat etorriko da Europako Batzordeak 2011n argitaratu zuen Garraioaren Liburu Zurian definitutako gidalerroekin, Europa 2020-Hazkunde zentzudun, iraunkor eta integratzailea lortzeko estrategiarekin**, eta Nazio Batuen Batzar Nagusiak 2015eko irailaren 25ean onartu zuen **Garapen jasangarrirako 2030eko Agendarekin**.

Halaxe egin genuen Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Gidaplanean, plan horretan aintzat hartzen baitziren Europako Batzordeak 2001ean idatzitako Liburu Zurian jasotako estrategia eta ekintza plana.

Garraio Jasangarriaren esparruan aurrera eramane beharrek ekintzek jarraitutasuna eta epe ertain eta luzeko ikuspegia eskatzen dutenez, esan daiteke 2011ko Liburu Zuria 2001ekoaren jarraipena dela. Horrenbestez, Plan honek ere **jarraipena eman** behar dio **Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Gidaplanari**.

Bestalde, nabarmentzekoa da garraio sektoreak zeharkakotasuna duela ezaugarri. Horregatik, sektore hori aintzat hartu behar da beste jarduera sektore batzuetako politikak eta gidalerroak erabakitzen direnean, esate baterako, Osasuna edo Enplegua, baita beste arlo batzuetako politiketan ere, horien artean, nabarmen, Ingurumen Politikan.

Horregatik, Plan hau prestatzerakoan garraio jardueraren eragina duten plan eta politikekin lerrokatuta lan egin behar da.

Gainera, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplanak garraio jasangarriari lotutako **jardunbiderik onenak** hartu behar ditu **kontuan**, Europako helburuak eta gidalerroak betetzen laguntzeko ez ezik, gizarte eta ekonomia garapenari laguntzeko eta herritarren mugikortasun beharrei erantzuteko ere bai.

Dokumentuaren atal honetan, alderdi horiek guztiak landuko ditugu, labor-labor, denak hartu baitira kontuan Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplana idazterakoan.



2.1. Garraioaren Liburu Zuria: Europako erreferentzia markoa

Europako Batzordeak, Europar Batasuneko herrialdeetan garraio politiken koherentzia bermatzeko, gutxieneko oinarri komun batzuk ezarri nahi izan zituen eta, helburu horrekin, Liburu Zuria idatzi zuen, 2011n. Liburu Zuriak garraio lehiakor eta jasangarrirako politikak definitzen ditu.

Liburu Zurian jasotako proposamenek helburu hauek lortu nahi dituzte:

- Gero eta garraio gehiago, mugikortasunari laguntzeko.
- Oinarrizko sare efizientea joan-etorrietarako, eta hiriarteko garraio multimodala.
- Bidaiarien distantzia luzeko joan-etorrietarako lehia baldintza bidezkoak eta salgaien garraio multimodala.
- Kutsatzen ez duten hiri eta auzo garraioak.
- Berotegi gasen isurketa % 60 murriztea.



Helburu horiek lortzeko, Liburu Zuriak bost estrategia proposatzen ditu, eta, horietako bakoitzean, hainbat ekimen:

1. Mugikortasun sistema efizientea eta integratua

- **Europako Garraio Eremu Bateratua osatzea**, herritarren mugimenduak eta salgaien garraioa erraztuko duena, kostuak murriztuko dituena, eta Europako garraioaren jasangarritasuna areagotuko duena.
- **Enplegua eta kalitatezko lan-baldintzak** sustatzea, giza baliabideak oso garrantzitsuak baitira kalitatezko garraio sistema orotan.
- Aire eta itsaso bidezko **garraioaren babesa** sendotzea eta indartzea, nazioarteko solaskide nagusiekin elkarlanean.
- Europako herritarrentzat **garraioaren segurtasuna** bermatzeko beharrezko esparrua garatzea. Heriotzen kopurua oraindik gehiago murrizteko, funtsezkoa izango da hainbat ekimen egitea teknologiaren esparruan, aplikazioaren kontrolean, hezkuntzan eta errepideko erabiltzaile ahulenekiko arretan.
- Garraio zerbitzuen **kalitatea, irisgarritasuna eta fidagarritasuna sustatzeko ekimenak** laguntzea, alderdi horiek gero eta garrantzi handiagoa izango baitute hurrengo urteetan, besteak beste, biztanleriaren zahartzearen eraginez.



2. Etorkizunerako berrikuntza: teknologia eta jokabidea

- **Garraioari lotutako ikerketa eta berrikuntza politika** ezartzea, Europako Batasuneko garraio sistema sistema moderno, efiziente eta erabilerraza izateko beharrezkoak diren funtsezko teknologiak garatzen eta ezartzen laguntzeko.
- **Jokabide jasangarriagoa** sustatzea. Horretarako, modu aktiboan sustatu beharko da mugikortasuna hobeto planifikatzea, bidaiarientzako eta salgaietarako garraibide guztiei buruzko informazioa emanez, erabilera konbinatuko aukerak azalduz, eta ingurumeneko eraginak agerian utziz.
- **Hiri inguruetan auto pilaketak eta gas isurketak murriztea**, horretarako estrategia mistoa definituz, hots, kontuan hartuz lurraldearen antolamendua, tarifen erregimenak, garraio publikoko zerbitzu efizienteak, eta motorrik gabeko garraibideentzako eta kutsatzen ez duten ibilgailuentzako beharrezko azpiegiturak.

3. Azpiegitura modernoa, tarifa sistema zentzuduna eta finantzaketa

- Oinarrizko garraio sarea ziurtatzea, **lurralde kohesioa eta hazkunde ekonomikoa** ekarriko dituen. Sare horrek EBko hiriburuen eta beste hiri garrantzitsu batzuen, portuen, aireportuen eta muga-igarobide garrantzitsuen artean lotura multimodal efizienteak bermatu beharko ditu.
- **Finantzaketa esparru koherente bat** eraikitzea, lehenetasuna emanez Europako politikak betetzen, balio erantsia sortzen, ingurumeneko eragina minimizatzen eta erabiltzaileen segurtasun fisikoa eta babesa hobetzen lagunduko duten proiektuei.
- “Kutsatzen duenak ordaintzen du” politikan (alegia, kanpo-kostuak barneratzean) oinarritutako **prezio politikak** erabiltzea, garraibide **jasangarrien** erabilera lehenesteko, **ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren ikuspegitik**.

4. Nazioarteko dimentsioa

- **Europako Batzordearen** egitekoa sendotzea, garraio sektoreko normalizazio erakundea izan dadin, mugarik gabeko sektore honetan.





2.2. Abiapuntua: Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Gidaplana

2.2.1. Testuinguratzea

Arestian aipatu dugun bezala, **Euskadi ez da hutsetik abiatzen** garraio sare jasangarria garatzeko helburua lortzeko bidean. Izan ere, bide horren zati bat egina du, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2002-2012 Planean.

Horregatik, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplanak **hasitako bide horri jarraipena eman** behar dio.

Aurreko Planaren helburu orokorra zen Euskadiko garraio sistemaren kudeaketa integrala bideratzea, jasangarritasunari begiratuta eta ingurumenari lotutako parametroak jardueran txertatuta.

Xede orokor hori lortzeko, hainbat helburu zehaztu ziren, ardatz estrategiko batzuen inguruan:

Helburuak	Ardatz estrategikoak
1. Ekonomiaren hazkundearen eta garraio eskariaren hazkundearen arteko erlazioa haustea	1.1 Jasangarriaren aldeko kultura bultzatzea, garraioaren plangintza eta antolamendua administrazioen, garraio sektorearen, ekoizpen sektorearen eta, oro har, gizartearen parte hartzearekin era koordinatuan eginez. 1.2 Garraio enpresak harremanen aro berrira egokitzea, trukeen mundializazioa eta intermodalitatea kontuan hartuta. 1.3 Alferrikako mugikortasunaren aurkako irizpideak aplikatzea, intermodalitatea sustatuta, beharrezkoak ez diren joan-etorriak ezabatzeke.
2. Irisgarritasun unibertsala eta jasangarria lortzea	2.1 Mugikortasun eskaria aurretiaz kudeatzea. 2.2 Etxebizitza guneen eta jarduera sozio-ekonomikoen kokalekua hobetzea eta banaketa orekatzea.
3. Garraio moduen arteko bestelako oreka bultzatzea	3.1 Intermodalitatearen garapena bultzatzea, bai pertsonen garraioan, bai salgaienean. 3.2 Elkarrekin lehian ari diren garraio zerbitzuak elkarren osagarri bihurtzea. 3.3 Ingurumenean eraginik txikiena sortzen duten garraio bideak sustatzea: trenbidea eta itsas garraioa.
4. Euskadiren kokaleku estrategikoa indartzea Europan	4.1 Akitania-Euskadi plataforma logistikoa sustatzea, garraioaren kudeaketa, koordinazio eta plangintzarako. 4.2 Garraioaren arlo guztiak landu eta kudeatuko dituzten logistika-zentroak sortzea.
5. Garraio jasangarritasun	5.1 Gizartea garraio jasangarriaren beharraz jabeaztea. 5.2 Garraio publikoa hobetzea eta haren erabilera sustatzea. 5.3 Ibilgailu partikularren erabilera arrazionalagoa bultzatzea. 5.4 Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa egitea. 5.5 Tarifa politika bultzatzea.



2.2.2. 2002–2012 GJGPren garapen maila

2030 GJGP definitu aurretik, beharrezko ikusi zen aurreko planaren garapen mailaren balorazioa egitea. Zalantzarik gabe, ekonomiaren eta garraioaren arteko erlazioak behartu egiten gaitu jardupide desberdinak ezartzera ekonomiaren gorabeheren arabera. Horretarako, etengabeko plangintza prozesua behar da eta egoki monitorizatu behar da ekonomiaren eta garraioaren eboluzioa, urteko zehar adierazleen bidez. **2001-2002an egindako planak**, esaterako, **ez ditu kontuan izan krisi ekonomikoaren ondorioak**, baina argi dago ondorio horiek aurreko planean aurreikusten ziren jardunbideak aldatu beharra ekarri duela.

Era berean, 2002-2012 plana aitzindaria izanik, ez zegoen **garraioaren ebaluazio zuzenagoa egin ahal izateko adierazlerik**; izan ere, OTEUS garraio behatokia plan horren ondorioz sortu zen.



Azterketa orokorra

Oro har, aurreko planean honako hau nabarmendu daiteke:

- Eusko Jaurlaritzaren lehenengo dokumentua da sektorerik gabeko **garraioa modu integralean tratatzen duena**, garraio mota guztiak kontuan hartuta.
- Erreferente modura agertzen da garraibide jasangarrien (garraio publikoa, oinezkoa eta bizikleta) sustapena, eta xedetzat planteatzen du mugikortasunaren zentzuzko hazkundera.
- Plan horretatik abiatuta garatu dira Euskadiko mugikortasunaren egoera aztertzeko baliabideak. Aipatu bezala, **2004ko urtarrilean, Euskadiko Garraioaren Behatokia (OTEUS) sortu zen**. Euskal Autonomia Erkidegoko garraioaren egoerari buruzko urteko txostena ere egin zen (Euskadiko Garraioaren Panoramika).
- Aldi berean, pertsonen eta salgaien mugikortasunaren kudeaketa arduratsua egiteko baliabideak ere definitu ziren, besteak beste, Euskadiko Garraio Agintaritza, eta Garraioaren Lurralde Agintaritzak sortzea planteatu zen.

Plan berriak berriro ekin behar dio baliabide horien garapenari; izan ere, mugikortasunaren arloan eskumenak dituzten administrazio desberdinen ahaleginak batzeko balio dute.

- Salgaien garraioari dagokionez, planak lurraldeen arteko elkarlana planteatu zuen, horrela bertako garapen ekonomikoa eta jasangarria sustatuko zen. Horrela sortu zen **Akitania–Euskadi Euroeskualdea**.
- Plan berriak kontuan izan behar ditu etengabeko ebaluazioa egiteko balio duten adierazleak, oinarritzat hartuta eskura dagoen informazioa (mugikortasunaren behatokia, arloko ikerketak, etab.) eta inplikaturako agenteen parte hartzea.

2002-2012 Planaren helburuen balantzea

Planean ezarritako helburuen lorpenari dagokionez, emaitzetan eragin handia izan du, besteak beste, krisi ekonomikoak; izan ere, inpaktu handia izan du sektorean, bai eskaintzan, bai eskarian.

1. helburua. *Ekonomiaren hazkundearen eta garraio eskariaren hazkundearen arteko erlazioa haustea*

Lehenik eta behin, kontuan izan behar da 2002-2012 Plana egin zenean, hazkunde ekonomikoaren garaia zela eta ez zegoela aurreikusita egoera aldatuko zenik.

Baina, plana indarrean zegoen garaian hasi zen krisi ekonomikoa dela eta, helburu honen garapen maila ebaluatu beharra dakar, **bi ikuspuntu hartuta: Krisi aurreko aldia eta ekonomiaren krisialdia**.

- Krisi aurreko aldia:

Krisiaren aurreko aldian, esan daiteke helburu hau bete egin zela, neurri batean, BPGd-aren hazkundera baino hiru aldiz txikiagoa izan zelako mugikortasunaren hazkundera (+11,4 % mugikortasuna vs 35,0 % BPGd-a), 2003-2007 aldian.

- Ekonomiaren krisialdia:

Azterketa berdina eginez gero 2007-2011 aldiari buruz, ikus daiteke krisiak eragin handia izan duela, ekonomiari eta mugikortasunari dagokionez, BPGd-an %3,2ko igoera egon da eta %1,9koa baino ez mugikortasunaren eskarian. Hala eta guzti ere, 2003-2011 aldi osoa kontuan hartuta, ondorioztatu dezakegu helburu hau bete egin dela neurri handi batean; izan ere, BPGd-aren hazkundera 2,9 aldiz handiagoa izan da mugikortasun eskariarena baino.

Bestalde, eta helburu hori betetzeari dagokionean, nabarmendu beharra dago urrats handiak egin direla ezarritako ildoan, 2002-2012 GJGPan, besteak beste, aipagarriena da, estrategian eta arloan bertan, gobernantza eta jarraipen eredurako bi erakunde garrantzitsu sortu zirela:

- **Euskadiko Garraio Agintaritza** sortu zen 2003an, helburu izanik Garraio Politika Erkidea planifikatzea, antolatzea eta koordinatzea eta Garraio Jasangarrian aurrera egitea.
- **Euskadiko Garraioaren Behatokia (OTEUS)** sortu zen, Europar Batasunaren barruko eta kanpoko Garraioaren eboluzioaren diagnosirako eta simulazio prospektiborako organoa izateko.

Horretaz gain, garraioaren arloari laguntzeko beste programa batzuk garatu dira; hauek dira garrantzitsuenak:

- Laguntzak ematea salgaien eta bidaiarien garraio publikoaren arloko jardura uzten dutenei.
- Laguntzak ematea errepideko garraioaren sektoreko profesionalen eta enpresen elkarteei.
- Laguntzak ematea teknologia berrien sistemak ezartzeko salgaien eta bidaiarien errepideko garraio publikoaren arloan.
- Laguntzak ematea garraio enpresen kontzentrazioarako.
- Garraio konbinatua sustatzea.
- Laguntzak ematea enpresen nazioartekotzerako.
- Laguntza ematea teknologia berrien sistemak ezartzeko salgaien eta bidaiarien errepideko garraio publikoaren arloan.

24.759.422 €
 erabili ziren 2002 – 2012 aldian

% 86
 eskaera onartu dituzte 2002 – 2012 aldian

Era berean, beste ekimen batzuk ere egin dira, hala nola bidaiarien eta salgaien garraio kostuaren behatokia sortzea, altzairuzko bobinak zamatzeko simulagailua eta errepidez garraiatzeko gomendioen eskuliburua sortzea, eta programatutako prestakuntza ekintzak garatzea (garraiolarien gaikuntzako azterketak, salgai arriskutsuen garraiorako segurtasun aholkularientzako azterketak, prestakuntzako jardunaldiak, bekak, etab.).

2. helburua. Irisgarritasun unibertsala eta jasangarria lortzea

Lurraldean etxebizitza guneen eta jardura sozioekonomikoen banaketa hobetzeko, arlo funtzionalen **15 lurralde plan partzial ari dira idazten**. Plan horiek guztiek daukate **mugikortasunari buruzko atal bat**. Eduki horiek garatu eta sistematizatzea da plan berrian kontuan izan beharreko erronketako bat. Baina, aztertutako arloak ez datozenez bat eratu dauden administrazioekin, formulak bideratu beharko dira plangintza honetatik ateratzen diren jardunbide proposamenak martxan jartzeko.

Nabarmenezkoa da Euskadiko udalerrietan beti egin direla mugikortasun planak, eta oraingo erronka da plan horietan jasotako jarduketan ezarpena sustatzea. Horretarako, **garraioan irisgarritasuna sustatzeko plana** garatu da, helburu duena mugikortasun urria duten pertsonen irisgarritasuna hobetzea; eta jardunbide egokiak

zabaltzea, besteak beste, Goek garraiorako ohitura onen kodea eta Mugiko **Onen Eskuliburua** (azken hori Eudelekin lankidetzan).

moveuskadi

mlc·its·euskadi
clúster de movilidad y logística
mugikortasun eta logistika klusterra

Horretaz gain, irisgarritasun unibertsal eta jasangarrian aurrera egiteko, **Moveuskadi informazio ataria sortu da (2012)**, garraio publikoaren baliabide integral modura.

ITSen (Intelligent Transport Systems) garapenean aurrera egiteko, **Euskadiko Mugikortasun eta Logistika Klusterra** eratu zen 2005. urtean, arlo publikoaren eta pribatuaren arteko lankidetzaren eredu oinarritua.

Azkenik, bidaiarien errepideko garraiorako araudi osoa egiteko, Bidaiarien Errepideko Garraioaren 4/2004 Legea onartu zen. Lege horrek:

- Legeak araututako garraioaren esku hartzeko administrazio ahalak mugatzen ditu; hau da, garraioaren zerbitzu publikoa eta garraio jardueren antolamendu administratiboa.
- Arau esparru harmonikoa ezartzen du Estatukoarekin eta Europar Batasunetik etorritakoarekin bat datorrena, berrikuntza hutsalak ekiditeko eta ez nahastu eta kaltetzeko agente publiko eta pribatuaren jarduna.
- Gaiaren funtsari buruzko araudi zehatza ezartzen du, arlo instrumentalak, sekundarioak edo periferikoak araudiaren garapenerako utzita. Hau da, esparru orokorra da, geroago gai zehatzagoei buruzko dekretuek osatzen dutena, besteak beste, apirilaren 3ko 51/2012 Dekretua, Euskadiko errepideko bidaiarien garraio publikoak planteatzen dituen errealitate eta erronka berrietara egokitu nahi duena esparrua.

3. helburua. *Garraio moduen arteko bestelako oreka bultzatzea*

2002-2012 Plana indarrean egon zen aldian, joera bi ikusi ziren, krisi ekonomikoak eragin argia zuelarik:

- *Krisi aurreko aldia:*

2002-2012 Planean ezarritako helburua gorabehera, 2003. eta 2007. urteen artean, ibilgailu pribatuaren erabilera % 4 gehitu zen; Euskadiko garraio mota guztiak kontuan izanik, 2003an % 34,6koa izan zen eta 2007an, % 38,6koa. Ibilgailu pribatuaren erabilera gehitzeak eragin zuzena izan zuen oinezko modalitatean, izan ere %4,4 gutxitu zen.

Hori, seguruenik, biztanleriaren erosteko ahalmenarekin lotuta egongo zen eta enpresen jardueraren gehitzearekin ere bai.

- *Ekonomiaren krisialdia:*

Krisiaren hasieraren ondoko aldian azterketa berdina eginez gero, ikus daiteke ibilgailu pribatuaren erabilera beherakada dagoela, % 38,6 izan zen 2007an eta % 35,7, 2011n, balio hori oso hurbil dago 2003kotik, % 34,6 izan baitzen. Ondorioz, oinezko modalitatea % 3,4 gehitu zen 2007 eta 2011 urteen artean. Horregatik, ondorioztatu dezakegu helburuak oraindik bidea duela egiteko, eta garraio mota desberdinen arteko oreka bilatzea sustatu behar dela.



Euskadik oreka jasangarriago baterantz aurrera egin ahal izateko proiektu eta jardunbideak sustatzeko, plana indarrean egon den aldi hainbat ekimen burutu dira, esaterako, Bilboko Metroaren aparkalekuak (Bolueta, Leioa, Ansio, etab.) eta Aparkabisakoa, salgai arriskutsuak aparkatzeko, baita salgaien garraiorako gunen nagusiak udalekin egindako hitzarmenen bidez.

Helburu hori betetzeko beste ekitaldi garrantzitsu bat jarri zuen martxan Eusko Jaurlaritzak, Bilboko tranbien sarea (2002) eta Gasteizkoa (2008), eta zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortu zuen, **Euskal Trenbide Sarea (6/2004 Legea)**, helburua duena trenbide azpiegiturak eraiki eta administratzea, zuzenbide pribatuaren arabera, salbuespenak izanik, besteak beste, kontratazioa, erantzukizunen araudia, tributu araubidea eta administrazioaren eskumenekoak diren zenbait arlo, horiek zuzenbide publikoari baitagozkio. Euskal Trenbide Sarea (ETS) sortu ondoren, **Euskotren XXI Plan Estrategikoa** ere garatu zen. Euskal operadorearen estrategia jasotzen zuen eta hurrengo bost urteetarako ETS azpiegituraren kudeaketa. **2007-2012 aldirako 1.212,4 milioi euroko inbertsioa izan zuen.**

1.212,4 Milioi €

2007 – 2012 aldirako
(Euskotren XXI Plan Estrategikoa)

Horretaz gain, intermodalitatean aurrera egiteko, batetik, Abiadura Handiko Trenaren barne eskariaren potentzialari buruzko azterketak egin ziren, eta horretan oinarritu ziren trenbide sare berriaren (EuskalY-a) proiektuari ekiteko; bestetik, garrantzi handikoa izan da EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Planaren tramitazio prozesua; izan ere, aukera eman du Euskadiko salgaien eta bidaiariaren garraio intermodalaren aukerak identifikatzeko, lurraldetik kanpora, lurraldean, eskualdeetan eta udaletan.

4. helburua. Euskadiren kokaleku estrategikoa indartzea Europan

Portuen hobekuntzek Euskadiren kokapen estrategikoa indartzen dute salgaien garraioari dagokionez. Pertsonen mugikortasunari eta salgaien garraioari dagokienez, **etorkizuneko Euskal Y-ak** aukera emango du Euskadik Europarekin dituen tren konexioak indartzeko eta distantziak ere aldatuko ditu, murriztu egingo ditu nabarmen.

Euskal metropolialde globalaren eraketak, denboran eta erosotasunean konektibotasuna hobetzea helburu duenak, aukerak ekarriko ditu **Euskadi nazioarteko erreferentzia eta ardatz atlantikoan salgaien eta pertsonen banaketarako Europako ardatza** izan dadin.

Aukera horiek gauzatu eta Europako testuinguruan kokatzeko asmoz, hainbat ekintza burutu dira Europako erakunde eta agenteekin lankidetzan:

- Akitania-Euskadi plataforma logistikoa sustatu, bere kudeaketarako sortutako Ekonomia Intereseko Europako Taldearen bitartez.



- Garraio politika bateratuak sustatu Arku Atlantikoaren Batzordearen bidez eta Europar Batasuneko Periferiako eta Itsasaldeko Erregioen Konferentziaren barruan, eta Arku Atlantikoko Garraioetako Taldea sustatu eta koordinatu.
- ERTICOren (garraio sistema adimentsuak sustatzeko Europako erakundea) proiektuak sustatu.

Horretaz gain, elkarlana egin da sektorearekin, aukeren diagnostikoa egiteko Short Sea Shipping lineak ezartzeko Euskadiko portuetatik, eta Europako finantza iturri potentzialak identifikatzeko. Era berean, EAEko zentro logistikoei laguntzeko ekintzak ere garatu dira, Euskadiko plataforma logistikoen sarea sustatuz.

5. helburua. Garraio jasangarrirantz

Kontuan harturik joan-etorrien % 63 metropolialdeetan egiten direla, alde horietan garraio jasangarriagoa sustatzera bideratu dira neurri gehienak.

Hortaz, **erronka** da **garraio jasangarriagoa sustatzen** duten neurriak lurralde osora hedatzea. Horren adibide bat da ibilgailu pribatuaren erabilera: ibilgailu pribatuan egindako joan-etorrien % 86k hiriburuetatik kanpo dute jatorria edo helmuga.

Plana indarrean egondako garaian burututako ekimen nagusietako bat izan da paperezko txartelen erabilera gutxitzea. Horretarako, kontakturik gabeko txartelak ezarri dira: Barik, Mugi eta Bat. Gainera, ikerketak egin dira Euskadin interoperabilitatea izango duen eredu bat martxan jartzeko eskakizunei eta egokitasunari buruz.



2.3. Garraioa, zeharkako elementua: kontuan hartu beharreko politika nagusiak

Plan hau Eusko Jaurlaritzak XI. Legegintzaldirako hartutako konpromisoetako bat da. Halaxe dago jasota **Euskadi 2012 Gobernu Programan**. Planak programako ekimenak jaso eta bertan ezarritako helburuak lortzen lagunduko du, bereziki, **berotegi efektuko gas isurketak % 20 murriztekoa**.

Aipatu berri dugu garraioak zeharkako izaera duela. Horregatik, plan hau martxan jartzeko orduan Ekonomia, Garapen eta Azpiegitura Sailak, eta, zehazki, Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetzak, esku hartu duen **15 plan estrategikoak eta sailtako 54 plan osagarriak** ere hartu behar dira kontuan.

Horien artean honako hauek dira azpimarratzekoak, beren sinergiengatik, bai maila estrategikoan eta bai ekintza planetan:

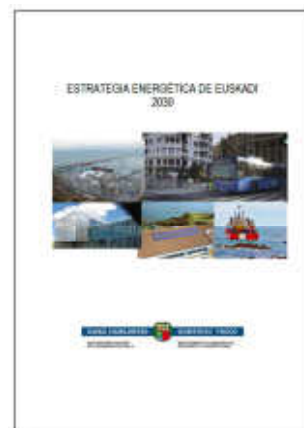
2.3.1. Euskadiko Energia Estrategia 2030

Euskadiko Energia Estrategia 2030ean zehazten dira Eusko Jaurlaritzaren 2016tik 2030era arteko energia politikaren helburuak eta jarduteko ildo estrategikoak.

Epe luzera, estrategia honen helburua da Euskadiko eredu sozioekonomikoak energia kontsumo txikiagoa duen eredu baterantz eboluzionatzea, eta kontsumo hori energia berriztagarrien erabilera bideratzea apur-apurka, helburu nagusia energia elektrikoa izanik.

Horretarako, zortzi lanildo zehaztu ditu:

- Euskal industriaren **lehiakortasun eta jasangarritasun energetikoa** hobetzea.
- **Petrolioarekiko energia mendetasuna gutxitzea** garraio sektorean.
- Eraikin eta etxeetan energia kontsumoa gutxitzea eta **berriztagarrien erabilera** areagotzea.
- Energia aldetik, herri administrazio **eraginkorragoa** sustatzea.
- Hondakinen **energia aprobetxamendua eta eraginkortasuna** bultzatzea lehen sektorean.
- **Energia elektriko berriztagarriaren produkzioa** sustatzea.
- **Energia hornidurako azpiegiturak** eta merkatuak ikuskatzea.
- Energia arloko **garapen teknologikoa** bideratzea.



Argi ikus daitekeenez, bigarren lanildo oso lotuta dago garraioaren sektorearekin; eta horrek garrantzi handia du energia arloko estrategian, faktore hauengatik:

- Euskadin, 2014an, **energiaren % 37,4 garraio sektoreak kontsumitu zuen**; beraz, energiaren kontsumitzaierik handienetarikoa izan zen.
- Garraio sektoreak **petroliotik eratorritako energia kontsumitzen du gehienbat** (gasolioak, gasolinak eta kerosenoak dira 2014an guztiaren % 95,7). Kontsumo hori Euskadiko petrolio kontsumoaren % 80 baino apur bat gehiago da.
- Automobil parkea da gaur egun airearen kalitate arazoaren eragile nagusia, nitrogeno oxido isurketa handiak egoten direlako, parkea gero eta handiagoa delako eta ibilgailuek kilometro asko egiten dituztelako.
- Euskadin pertsona bakoitzak egunean batez beste egindako joan-etorriak gehitu egin dira, 3,5 ziren 2011n eta 3,33, 2016. urtean, OTEUS Euskadiko Garraio Behatokiak urtero aldizka egiten duen inkestaren arabera.

- Gaur egun, **sektorean joera dago eraginkortasunerako eta ibilgailuek isurketa gutxiago egiteko**. Horren eragile naguisak berotegi efektuko gasen isurketak gutxitzeko araudiak (EB) dira. Araudi horiek mugak jarri dituzte datozen urteetarako eta fabrikatzaileak ahalegin handiak egitera behartu dituzte.
- Petroliotik eratorritakoen hornikuntza dela eta ditugun ziurgabetasunak kontuan hartuta – ezegonkortasuna eta prezio altuak izateko arriskua, hornikuntzaren segurtasun falta, eskaintzak eskaria betetzeko gaitasuna izango ote duen eta berotze globalean duen eragina- administrazioak **petrolioaren ordezeko erregaien erabilera sustatzen ari dira**.
- Eusko Jaurlaritzak, 2010ean, **Euskadin ibilgailu elektrikoa sustatzeko estrategia** onartu zuen, garraioaren eraginkortasun energetikoa hobetzeko eta euskal industrietan negozioak egiteko aukera berriak sustatzeko. Harrezkero, garraio sektorean joera dago horrelako ibilgailuen erabilera errazteko azpiegiturak garatzeko.
- Euskadin **gas naturalaren erabilera garatzeko aukera** dago, eta hori da garraio sektorean petrolioaren erabilera gutxitzeko ordezkorik erakargarriena, bereziki Bilboko Portuaren bidezko itsas garraioan; izan ere, gasaren hornikuntzarako azpiegiturak daude eta, gainera, erregai horren erabilera sustatzen ari dira Europan, ordezeko erregaietarako azpiegitura ezartzeari buruzko Zuzentarauaren bidez.
- EVE Energiaren Euskal Erakundeak garraio jasangarrirako egindako programaren ondorioz, Euskadin hainbat laguntza onartu dira ibilgailuak erosteko, bizikletak sustatzeko, garraio flotak kudeatzeko, mugikortasun planetarako, proiektu pilotuetarako eta kargatzeko azpiegiturarako.

Egoera horren aurrean, xede eta helburu batzuk ezarri dira (behean daude zehaztuta):

<i>Adierazleak</i>	2015	2025	2030
Errepideko garraioaren energia kontsumoa murriztea	-	203.000	367.000
Errepideko garraioan aurreztutako energia kopurua (%)	-	% 11	% 19
Errepideko garraioko ordezeko energien kuota (%)	% 4	% 10	% 25
Errepideko garraioan petroliotik eratorriak gutxitzea s/2015 (%)	-	% 10	% 30

Gainera, hiru ekimen definitu dira garraio sektoreak petrolioarekiko duen energia mendetasuna murrizteko:

L.2.1. ekimena. Mugikortasun jasangarria eta garraio modu eraginkorragoen erabilera sustatzea:

- Hiriko mugikortasun jasangarria sustatzea.
- Bizikletaren erabilera sustatzea garraio bide modura.
- Languneetara joateko garraio jasangarria sustatzea.

L.2.2. ekimena Ibilgailu eraginkorrak eta euren erabilera eraginkorra sustatzea:

- Auditoriak eta sistema adimendunak sustatzea garraio flotak kudeatzeko.
- Kontsumo txikiagoko ibilgailuak sustatzea.
- Ibilgailuen gidatze eraginkorra sustatzea.

L.2.3. ekimena. Ordezko erregaien eta teknologien erabilera bultzatzea.

- Ordezko erregai eta teknologietarako trantsizioa bultzatzea flota publiko eta pribatuetan.
- Mugikortasun elektrikoa sustatzea.
- Garraioan gas naturala sar dadin bultzatzea.
- Ordezko beste erregai batzuk bultzatzea.

2.3.2. Klima aldaketaren aurkako 2050erako Euskal Estrategia

Klima aldaketaren aurkako Euskal Estrategia Euskadiko 2020 Ingurumeneko IV. Esparru Programaren helburuetako bat da.

Estrategia horrek ibilbide-orri bat proposatzen du, bai berotegi efektuko gasen (BEGak) isurketak murrizteko eta bai Euskadik klima aldaketara egokitzeko duen ahalmena indartzeko, ekonomia lehiakorra lortzen laguntzen duten berrikuntzaren eta garapenaren bitartez.

Horretarako, Klima-aldaketaren aurkako Euskal Estrategiak 14 jarduera sektore identifikatu ditu. Horietako bat da garraio sektorea, lehentasunezko sektorea BEG isurketak murrizteko eta klima aldaketara egokitzeko beharrari erantzuteko.

Klima-aldaketaren aurkako 2008-2012 Euskal Planari jarraipena emanez, eta Europako helburuetan eta ibilbide-orrietan zehaztutakoan zein 2020 Ingurumeneko Esparru Programan jasotakoan oinarri hartuta, Klima aldaketaren aurkako 2050erako Euskal Estrategiak bost helburu handi zehaztu ditu:

- **Klima aldaketa moteltzeko eta hari egokitzeko** jarduna plangintza publikoan txertatzea, ingurumen politikak lurralde eta hirigintza politiken baitan integratuz.
- Administrazioaren ekintza eredugarri eta koordinatua bultzatzea, **karbono gutxiko gizarte** egokitura eramango gaituen eraldaketa lortzeko.
- Euskal gizartearen eragile guztien erantzunkidetasunaren alde lan egitea, klima aldaketa moteltzeko eta hari egokitzeko ekintzetan. Horretarako, **prestakuntzaren** alde egingo da, hezkuntza sistemaren bitartez; halaber, **komunikazio, informazio eta sentsibilizazio ekintzak** egingo dira.
- **Berrikuntza** eta garapen teknologikoa sustatzea, BEG isurketak sektore guztietan murriztu eta lurraldeak klima aldaketaren aurrean duen ahultasuna moteldu ahal izateko.

Ildo horretan, hamar helburu ezarri dira klima aldaketari dagokionez, aipagarriena bigarrena da garraioaren sektorearekin lotura zuzena duelako.



Klima aldaketaren arloko helburuak
1. H. Karbono gutxiko energia ereduaren alde egitea.
2. H. Isurketarik gabeko garraioranzko bidea egitea
3. H. Lurraldearen efizientzia eta erresilientzia gehitzea
4. H. Ingurune naturalaren erresilientzia gehitzea
5. H. Lehen sektorearen erresilientzia gehitzea eta isurketak gutxitzea
6. H. Hirietan hondakin gutxiago sortzea eta tratamendurik gabeko hondakinetan zero isuria lortzea.
7. H. Arriskuei aurrea hartzea
8. H. Berrikuntza, hobekuntza eta jakintzaren transferentzia sustatzea
9. H. Euskal Administrazio Publikoa arduratsua, eredugarria eta erreferente izatea klima aldaketan





2.3.3. Zientzia, Teknologia eta Berrikuntzako Euskadi 2020 Plana

Zientzia, Teknologia eta Berrikuntzako Euskadi 2020 Planak hurrengo urteetako estrategia zehazten du zientziaren, teknologiaren eta berrikuntzaren esparruan, gizartearen ongizateari eta hazkunde ekonomikoari laguntzeko.

Planak hainbat lehentasun estrategiko identifikatzen ditu. Horietatik bik eragin nabarmena dute garraio sektorean:

- **Fabrikazio aurreratu automobilgintzan, aeronautikan, trenetan eta ontzigintzan:** Ikerketa ekoizpen sistemetan adimena txertatzeko, teknologia berriak aprobetxatzeko, material aurreratuak erabiltzeko edo prozesuak hobetzeko, erabilitako baliabideen efizientziari eta jasangarritasunari dagokienez.
- **Teknologia eta industria arloko ikerketa eta garapena** EnergiBasque Estrategiak azpimarratutako arloetan eta energia iturrietan, esate baterako, petrolioak, ordezko energiak, garraioaren elektrifikazioa, etab.



Lehentasun horiek lortzeko, Planak ikerketa eta berrikuntza politika zehazten du, espezializazio adimenduneari eta Zientzia, Teknologia eta Berrikuntza Sistemaren efizientziaren hobekuntzan oinarrituta, lau lerro estrategiko hauen bidez:

- I. Espezializazio adimenduneko estrategia sustatzea, zientziaz, teknologiaz eta berrikuntzaz baliatuz, Euskadiren gizarte erronkei erantzuna emateko.
- II. Industriaren lidergoa sendotzea, lankidetzak publiko pribatuaz baliatuz.
- III. Zientzia, Teknologia eta Berrikuntza Sistemaren bikaintasun maila igotzea.
- IV. Giza kapitalaren garapena bermatzea zientzian, teknologian eta berrikuntzan.



2.3.4. Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan estrategikoa 2015-2020

Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoak Euskadiko errepideetan istripu kopurua eta haien larritasuna gutxitzea du helburu, trafikoa eta bide segurtasuna kudeatzuz.

Xede horretara iristeko, planak bost helburu orokor definitu ditu, jomuga estrategiko kuantifikagarriei lotuta:

- I. Kolektibo ahulenak babestea.
- II. Errepide nagusietako trafikoaren kudeaketa hobetzea.
- III. Bigarren mailako errepideen segurtasuna hobetzea.
- IV. Jokabide desegokiak zuzentzea.
- V. Hiri inguruneetan mugikortasun segurua eta iraunkorra bultzatzea.



Helburu horiei erantzun nahian, ondoko estrategiak erabaki dira:

- **Bide hezkuntza:** Sentsibilizazioan eta prestakuntzan lan eginda, bide segurtasun handiagoa eta herritarren artean kontzientzia maila areagotzea lortu nahi da.
- **Trafikoa eta bide-segurtasuna ikertzea:** Bide segurtasunaren eta mugikortasunaren egoera hobetzen lagunduko duten ikerketa proiektuak garatzea, joera nagusiak ez ezik, EAEn informazioa bildu eta aztertzeke sisteman sortutako datuak ere kontuan hartuta.
- **Trafikoa kudeatzea:** Hiri arteko trafikoaren egoera zaintzea, unean-uneko neurri egokiak hartuz auto pilaketak saihesteko eta mugikortasuna eta segurtasuna bermatzeko, eta gertatzen diren gorabeherak berehala antzeman eta haiei erantzun bizkorra emateko, horretarako baliabideak koordinatuta.
- **Zaintza eta kontrola:** Trafikoaren, zirkulazioaren eta bide segurtasunaren alorreko jokabide desegokiak zuzentzeko ekimenak, baliabide publikoak egoki kudeatzuz.
- **Kudeaketa eredu aurreratua:** Beste administrazio eta erakunde publiko nahiz pribatu batzuekin koordinazioa bultzatzea, trafiko eta errepide gaitetan.



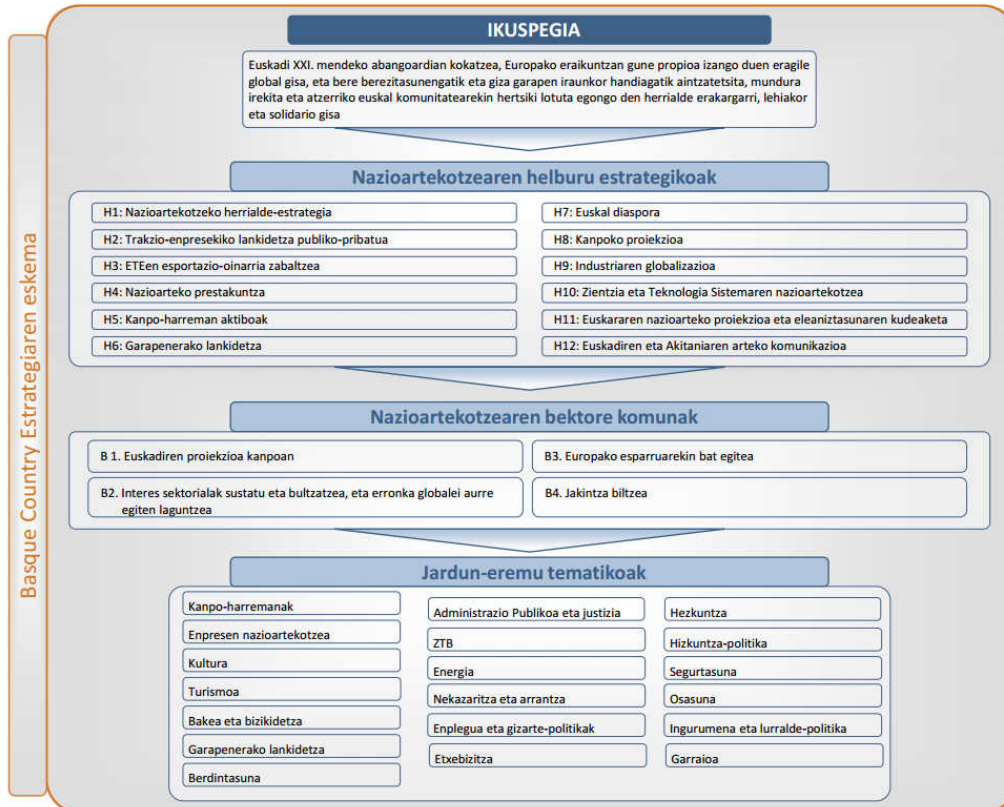
2.3.5. Nazioartekotzeko 2020rako Esparru Estrategia: Basque Country Estrategia

Nazioarteko gaur egungo ingurunearen ezaugarri da gero eta globalizazio handiagoa, herrialdeen arteko mendekotasuna areagotzen duena eta etengabe lankidetzarako eskema berriak bilatzera behartzen duena, gobernantza globala bermatzeko.

Egoera horretan, Basque Country Estrategiak **Euskadiren nazioartekotze** beharrei erantzun nahi die, gizarte globalagoa eta irekiagoa lortzeko.

Basque Country Estrategiak nazioartekotzeari lotutako lau sektore zehazten ditu, Jaurlaritzaren jarduerari lotutako hainbat jarduketa esparruk parte hartzea eskatzen dutenak.

- I. **Atzerrian Euskadiren irudia zabaltzea**, Basque Country markaz baliatuz. Marka hori lurraldearen ezaugarrietan oinarritzen da eta haren bidez inbertsioak, kualifikazio handiko profesionalak edo turistak erakarri nahi dira, baita mundu mailako politikan eta ekonomian eragin ere.
- II. **Atzerrian sektoreen interesak sustatzea eta bultzatzea eta erronka globalei erantzuten laguntzea**, horretarako aukerak aurkituz eta euskal eragileen nazioarteratze prozesuari lagunduko dioten mekanismoak identifikatuz. Funtsezko alderdia da hori Euskadin hazkundera eta enplegua berreskuratzeke.
- III. **Europako esparruarekin lerrotatzea**, Europar Batasunak sustatzen dituen programetan eta proiektuetan euskal eragileek parte hartzea sustatuz, eta, horrela, Euskadi Europako Eremu Batuan txertatzea optimizatuz eta EBko baliabideak gure herrialdera ekarriz.
- IV. **Kanpoan etengabe jakintza eta ikaskuntza eskuratzea**, euskal gizarteak aurrean dituen erronkei erantzuteko jardunbiderik onenak zein diren jakiteko.





Bektore horiek kontuan hartuta, eta garraio sektoreari dagokionez, honela labur dezakegu nazioartekotze estrategia:

- **Sektoreko euskal enpresen ondoan egotea** parte hartzen duten nazioarteko proiektuetan.
- **Euskadin jakintza masa kritikoa** dagoela eta tren proiektu baten balio kate osoa –plangintzatik hasi eta ustiapenera– hartzeko ahalmena duten enpresak daudela aprobetxatzea, Euskadi atzerrian kokatzeko eta sektorearen interesak nazioartean sustatzeko.
- Sektoreko sareetan eta proiektuetan parte hartzeko interesari eustea, **mugaz haraindiko lankidetz**a garrantzitsua den egoeretan.



2.3.6. Euskadiko Osasun Politikak 2013-2020

Euskadiko Osasun Planak 2013-2020 euskal herritarren osasuna hobetu eta mantentzeko helburuan sakondu nahi du hurrengo urteetan.

Horretarako, Planak zehazten duen oinarrietako bat da politika publiko guztietan osasuna eta osasuneko ekitatea sartzea eta, horrela, euskal osasun sistema ekitatezkoa eta kalitatezkoa indartzea.

Ildo horretatik, biztanleriarengan esku hartu nahi da morbiditate eta eragin handieneko gaixotasunekiko mendekotasuna murrizteko, zahartze osasuntsua sustatzeko, eta haur eta gazteek era osasuntsuan bizitzeko dituzten aukerak hobetzeko.

Osasun Planak estilo eta bizimodu osasungarriak lortzeko urratsak zehazten ditu, sektoreen arteko lankidetzaren eta tokiko eta erkidegoko lanaren bidez.

Osasun Planak zehazten dituen helburuen artean, lau arlo hartu behar dira kontuan, garraio sektoreari begira:

- *Osasuna politika guztietan sartzea:*

Osasuna eta osasuneko ekitatea gobernu osoaren eta politika publiko guztien xedetzat hartzea.

- *Egiturazko baldintzatzaileak eta bitartekoak identifikatzea:*

Hirietako mugikortasuna eta garraio publikoa planifikatzeko orduan, aukera osasungarriak erraztea, esate baterako, oinez eta bizikletaz mugitzeak.

- *Zahartze aktiboa sustatzea:*

Hiriak adinekoekin lagunkoi izateko egokitzea, alegia, hiri ingurune integratzailea eta irisgarria bermatzea, adinekoen zahartze aktiboa eta autonomia sustatzeko.

- *Teknologia berriak erabiltzea:*

Teknologia berriak egokitzea, adinekoengan duten erabilgarritasuna eta eraginkortasuna kontuan hartuta, Eusko Jaurlaritzaren Berrikuntza Publikoaren Estrategiarekin bat eginez.



2.3.7. *Ekonomiaren Susperraldiaren eta Enpleguaren aldeko Esparru Programa 2017-2020*

Garraio sektoreak enpleguan duen garrantzia kontuan hartuta, egokia da Plan hau egiterakoan aurrean izatea Ekonomiaren Susperraldiaren eta Enpleguaren aldeko Esparru Programa 2017-2020. Esparru programa horrek izaera biltzailea du eta herri estrategia bat da, Gobernuaren ekonomia eta enplegua sustatzeko konpromisoari erantzuna ematen diona.



Programak jarduteko **bi ardatzetan** oinarritutako ikuspegia du: batetik, hazkundea eta enplegua indartzea Enpleguaren Plan Estrategikoaren bidez, eta, bestetik, ekonomia sustatzea 4 estrategiaren bidez: Inbertsioa, Berrikuntza, Nazioarteratzea eta Industrializazioa.

Estrategia horren lau dimentsioak kontuan izanik, programak proposatzen dituen neurrien artean, hauek eragiten dute Euskadiko garraio sektorean:

- **Inbertsio publikoa eta azpiegituren garapena dinamizatzea,**
 Proiektu guztiak garrantzitsuak dira garapen jasangarriaren dimentsio hirukoitzean (gizartea, ekonomia eta ingurumena), baina aurreikusita dago inbertsio handia egitea, batetik, trenbideetako azpiegituretan, Abiadura Handiko Trena izanik nagusia aurrekontuaren dimentsioagatik eta eragin ekonomikoagatik, eta, bestetik, Euskadik Europan duen kokapen geostrategikoan.
- Nazioartean lehiatzeko eta Euskadin kalitatezko enplegua bermatzeko gai izango den **enpresa sare berritzailea** osatzeko beharrezko **I+G+b babestea.**
- **Euskadi eta bertako enpresak mundu osoan zehar proiektatzea,** nazioartekotze jardunean eta bokazioan lagunduz, bai gure enpresa traktoreei eta bai gure enpresa txiki eta ertainei. Horrela aurrera egiteko Basque Country Estrategiaren ikuspegiari, hau da, Euskadi XXI. mendeko abangoardian kokatzeko eragile global modura.
- Asmoa da Euskadi **lehiakortasun industrialaren aldi berri baten buru izatea** –“manufaktura aurreratua”rena–, gaur egungo jardueraren aldeko apustua eginez teknologia aurreratuko industria berrietan eta, aldi berean, Euskadiko egitura ekonomikoaren funtsezko oinarri izanik.

2.3.8. Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako VI. Plana

Berdintasunerako VI. Planak Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legeak ezarritako lege-agindu bati erantzuten dio, emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna lortzeko –benetakoa eta eraginkorra– Euskal Autonomia Erkidegoko politikagintzaren, ekonomiaren, kulturgintzaren eta gizartearen esparru guztietan.

Berdintasun Planak bi atal handi ditu:

- **13 neurri berdintasunaren aldeko gobernantza hobetzeko**, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legeak berdintasun printzipioa euskal herri aginteen antolakuntzan eta funtzionamenduan txertatzeko ezartzen dituen aginduak biltzen eta hedatzen dituztenak.
- **3 ardatz berdintasunaren alorrean esku hartzeko**, berdintasunaren alorreko herri aginteen jarduera antolatzeko.



I. ARDATZA: BALIOAK ALDATZEA ETA EMAKUMEAK AHALDUNTZEA	1. programa: Balioak aldatzea. 2. programa: Ahalduntze pertsonala laguntzea. 3. programa: Ahalduntze kolektiboa laguntzea. 4. programa: Ahalduntze soziala eta politikoa laguntzea.
II. ARDATZA: GIZARTE ANTOLAKUNTZA ERANTZUKIDEA	5. programa: Erantzukidetasuna eta denboraren erabilera berriak. 6. programa: Kontziliazio erantzukidea.
III. ARDATZA: EMAKUMEEN AURKAKO INDARKERIA DESAGERRARAZTEA	7. programa: Sentsibilizazioa eta prebentzioa. 8. programa: Detekzioa eta arreta.

Garraio sektoreari dagokionez, Berdintasun Planak ondoko estrategia zehazten du:

- Garraioaren eta mugikortasunaren sektorea aztertzea eta, berdintasunean eragin negatiboa ikusten bada, **neurri zuzentzaileak** hartzea.
- Garraio eta ekipamendu publikoaren estaldurarekin pozik dauden emakumeen kopurua **handitzea**, talde eta behar aniztasuna aintzat hartuta.
- Hirigintza plangintza eta etxebizitzaren, espazio publikoen eta garraiobideen diseinua **aldatzea**, kontziliazio erantzukidea errazteko.

Azkenik, nabarmendu beharra dago plan hori eguneratzeko asmoa dagoela indarrean egon dadin 2018-2021 aldirian, horretarako kontuan hartu behar da 2030 GJGPrekin bat etorri behar dela indarrean sartzen denean.



2.4. Sektoreko jardunbiderik onenak

Europako Batzordeko garraio politika betetzeko, Europar Batasuneko herrialde askok berriazko planak prestatu dituzte mugikortasunerako eta garraiorako, Europako helburuak eta politikak aintzat hartuta.

Eusko Jaurlaritzak **alderatzeko eta** haiengandik **ikasteko** erreferentziatzat dituen herrialdeetako garraio jardunbide onenak aztertu ondoren, dokumentu honetan hainbat gogoeta egin ditugu, **kontuan hartu** direnak **GJGP berria prestatzeko orduan**. Erreferentziako herrialdeen artean azpimarratzekoak dira, garraio politikari dagokionez, Frantzia, Erresuma Batua, Eskozia, Norvegia eta Finlandia. Guztiek dute sektore horretarako berriazko plan bat.

Oro har, azpimarratzekoa da bost herrialde horietako garraio politiken helburuetan azpimarratzen direla **jasangarritasuna, efizientzia eta lehiakortasuna**. Aipa dezagun, halaber, herrialde guztiek bilatzen dutela garraio sistema segurua izatea, irisgarria eta ekonomiaren hazkundeari lagunduko diona.

Neurri handi batean, erreferentziako herrialde horiek antzeko estrategiak dituzte, Europako politiken ildotik. Nolanahi ere, zenbait helburu herrialde bakoitzaren egoera eta beharrei lotuta daude, esate baterako: Frantziak eta Finlandiak sistemaren **kudeaketa eta finantzaketa** hobetzea dute helburu, Eskoziak **tarifen integrazioa** eta intermodalitate handiagoa lortu nahi du, etab.

Helburu horiek lortzeko, herrialde horietan egindako garraio planek hainbat ardatz eta ildo estrategiko definitu dituzte. Horietako asko bat datoz herrialde guztietan. Esate baterako, garraio ereduaren **jasangarritasuna, segurtasuna, kudeaketa eta finantzaketa, teknologia eta ahalmena** bost herrialdeetako politiketan azaltzen dira.

Bestalde, **intermodalitatea edo efizientzia eta lehiakortasuna** herrialde batzuetan dira lehentasunezkoak, adibidez, Frantzian, Erresuma Batuan edo Norvegian.

	Frantzia		Britainia Handia		Eskozia		Norvegia		Finlandia	
	Helburuak	Jardunbideak	Helburuak	Jardunbideak	Helburuak	Jardunbideak	Helburuak	Jardunbideak	Helburuak	Jardunbideak
Jasangarritasuna	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Efizientzia eta lehiakortasuna	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
Segurtasuna				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kudeaketa eta finantzaketa	✓	✓		✓				✓	✓	✓
Ahalmena		✓		✓		✓				✓
Ekonomiaren hazkundera				✓	✓		✓		✓	
Intermodalitatea			✓	✓	✓	✓		✓		
Teknologia				✓		✓		✓		✓
Irisgarritasuna			✓		✓	✓	✓	✓		
Tarifen integrazioa					✓	✓		✓		

3. Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Plana

3.1. Esparru estrategikoa

Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gidaplana Garapen Ekonomiko eta Azpiegitura Sailak bultzatu du Eusko Jaurlaritzako gainerako sailekin koordinaturik, Eusko Jaurlaritzak ekonomia, gizarte eta ingurumen jasangarriak lortzeko bidean aurrera egiteko duen arduran oinarrituta.

Ardura hori abiaburu, gidaplanak misio, ikuspegi eta helburu hauek ditu:

3.1.1. Misioa

“Garraio eredu jasangarria, Euskadiko gizartea kohesionatzen eta gizartea eta ekonomia garatzen laguntzeko”.

3.1.2. Ikuspegia

“Garraio jasangarria, gizarte, ekonomia eta ingurumenaren ikuspegitik; kalitate onekoa; gizartea eta ekonomia garatzen laguntzen duena; eta herritarren eta ondasunen mugikortasun beharrei erantzuten diena, Euskadi European integratu dadin sustatzearekin batera”.

3.1.3. Helburuak

1. helburua

Garapen ekonomiko jasangarria, zentzuzkoa eta arduratsua bultzatzea

Garraioa funtsezko sektorea da nola ekonomiarentzat hala gizartearentzat; izan ere, merkataritzako jardueren euskarria da eta gizartearen mugikortasun beharrei erantzuten die.

Horrexegatik, Euskadiko garraio sareak bertako enpresen lehiakortasuna indartzeko balio behar du eta, horretarako, sare berritzailea eta eredugarria izan behar du.

Europako politikaren ildotik, helburu honekin, ekonomiaren hazkundea sustatzeaz gain, garraioaren ondorio kaltegarriak gutxitu nahi dira, garapen ekonomikoak garraio gehiagoren beharra dakarrelako ustea hautsiz.

Horretarako, ondo planifikatu eta antolatutako garraio sare jasangarria garatu behar da, Euskadiko administrazioen, enpresen eta gizarte osoaren partaidetzarekin eta koordinazioarekin.

2. helburua

Irisgarritasun unibertsal eta jasangarria lortzea, lurraldearen plangintza egokiarekin batera

Irisgarritasuna gero eta garrantzitsuagoa izango da datozen urteetan. Joera horrek ezaugarri bat izango du mugikortasunari dagokionez: biztanleria zahartzea, bereziki.

Hori dela eta, garraio sistema irisgarria edukitzea, ondo planifikatutako lurralde batean, funtsezko helburua da.

Pertsonen eta salgaien mugikortasun beharrei erantzun beharko zaie, baina etorkizuneko belaunaldien ahalmena arriskuan jarri gabe.



3. helburua

Garraio moduen arteko bestelako oreka bultzatzea

Oreka jasangarriagoa lortu nahi da garraio moduen erabileran.

Horretarako, intermodalitatea sustatuko da bai pertsonen bai salgaien garraioan, eta ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren ikuspegitik jasangarriagoak diren garraio moduak bultzatuko dira.

Garraio modu jasangarrienak bultzatu beharra azpimarratzen da, itsaso eta tren bidezkoa hain zuzen ere, horrek gai kutsagarrien isurketa murriztuko duelako eta Euskadik ingurumena zaintzeko dituen helburu eta betebeharrak betetzen lagunduko duelako.

Zehazki, Euskadiko trenbide sareak, nahiko dentsitate handia duen arren, XIX. mendean diseinatutako funtzionalitate eta ibilbideen arabera eginda dago. Ondorioz, modernizatu beharra du, tren garraiobide gisa gehiago erabil dadin.

4. helburua

Euskadiren kokaleku estrategikoa indartzea Europan

Euskadi funtsezko kate-maila da Europako korridore atlantikoan, 2.000 km baino gehiago, 80 milioi biztanle eta eurogunearen BPGd-aren % 30en ordezkari den korridorean.

Euskadik kokaleku geografiko estrategikoa du Europan eta balioa eman behar dio, bertatik iragaten diren fluxuak ez ezik, kontinenteko garraiobideen nodo logistiko intermodala ere kudeatu dezan.

Abantaila horri etekina ateratzeko, azpiegitura logistiko ona, lehiakorra eta intermodala eduki behar da, erakunde publiko eta pribatuen partaidetza duena.

5. helburua

Garraioaren erabilera efiziente eta arduratsua sustatzea

Gero eta beharrezkoagoa da garraio sistema efizientea, integratua eta koordinatua edukitzea eta gizartea arduratsua izatea garraioa erabiltzeko orduan.

Horretaz jabeturik, eta Europak ezarritako ildoen barruan, hainbat herrialdek birplanteatu dute garraio publikoa finantzatzeko eredua, eta asko ari dira zerbitzuak eta azpiegiturak kudeatzen epe luzeko efizientzia eta jasangarritasuna irizpidetzat hartuz.

6. helburua

Garraio publikoko sistema integratua garatzea

Garraio sistema integratua eta koordinatua garatu beharra dago, intermodalitatea sustatuz, eskaintza koordinatuz, tarifen integrazioa garatuz eta garraio publikoaren irisgarritasuna erraztuz, ordaintzeko sistema erraz eta modernoak erabiliz.

Tarifen integrazioa funtsezkotzat jotzen da intermodalitatea sustatuko duen garraio sistema integratua eta, ondorioz, jasangarriagoa izan dadin.

Garraio publikoko sistemaren integrazio eta kohesiorako eskumena duten agintarien koordinazioa eta lerrotzea beharko da.



3.2. Lan ildoak eta ekintzak

1. helburua

Garapen ekonomiko jasangarria, zentzuzkoa eta arduratsua bultzatzea

Estrategia

1.1 Garapen sozio-ekonomiko jasangarriaren kultura sustatzea, garraioa planifikatuz eta antolatuz modu koordinatuan administrazio, enpresa eta gizartearen artean.

1.1.1. lan ildoak: Euskadiko Garraio Agintaritzaren bitartez, plangintza, antolamendua eta koordinazioa bultzatu, garraioaren politika bateratua egiteko eta garraio jasangarria lortzeko.

- Euskadiko Garraio Agintaritza administrazio guztien eta funtsezko eragileen partaidetza eta koordinazioa eratuko dituen tresna gisa baliatu Euskadin, baita salgaien garraioa eta bidaiariena sendotu, sektorean gerta daitezkeen aurrerakuntza teknologikoak zainduz.
- OTEUS Euskadiko garraioaren eboluzioaren diagnostikoa eta simulazio prospektiboa egingo duen organoa izan dadin bultzatu, Euskadiko Garraio Agintaritzarentzat estatistikak egin ditzan.

1.1.2. lan ildoak: Errepide, trenbide, itsaso, aire eta kable bidezko garraio zerbitzuak antolatzeko eta koordinatzeko araudia egin.

- Garraio arloko lurraldeko erakunde eta agintaritzen ordezkaritza sendotu, mugikortasunaren benetako plangintza eta kudeaketako organo izan daitezen lurralde historiko bakoitzean, Euskadiko Garraio Agintaritza izango delarik operatiba diruz laguntzeko irizpideak homogeneizatuko dituena.



1.2 Garraioaren lehiakortasuna bultzatzea Euskadin

1.2.1. 1an ildo: Sektoreko enpresen esku jarri komunikazio sare bat, lehiakortasuna sustatzeko eta Euskadiko konektibitatea indartzeko, bere kokapen estrategikotik.

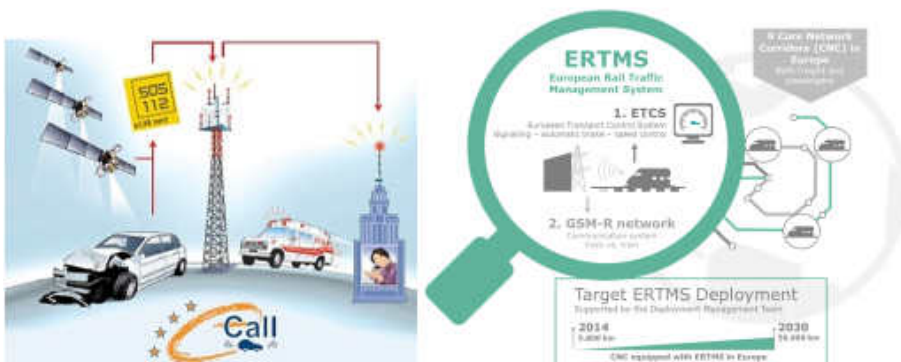
- a) Garraioa eta lehiakortasuneko estrategien arteko lankidetzak bultzatu.
- b) Enpresen beharrezkoak ahal diren inbertsio berriak sustatu, lehiakortasuna eta ingurumen arloko neurri zuzentzaileen errespetua bateratuz eta lurrazaren erabilera egokiena eta lurraldearen antolaketa orokorra kontuan hartuz.
- c) Garraio Adimentsuko Sistemak ezar daitezela sustatu, dauden azpiegituren eta informazioaren eta komunikazioaren teknologien erabilera hobetzeko eta, hartara, garraio sistemen arteko etenik gabeko lotura egon dadin.
- d) Euskadiko irisgarritasun turistikoaren eredua eguneratu.

1.2.2. 1an ildo: Zerbitzua lehia aske eta leialean oinarritu dadin behar diren bermeak ezartzeko programak sortu eta haien barruan prestakuntza, zabalkunde eta ikuskaritzako ekintzak diseinatu.

- a) EAEko Ikuskaritza Koordinatzeko Plana urtean-urtean burutu, ebaluatu eta jarraipena egin.
- b) Garraioa "jardunbide egokiak" sustatu eta ezagutzera eman, sektoreko segurtasuna, kalitatea eta efizientzia hobetzeko.

1.2.3. 1an ildo: Garraioa modernizatzeko programak indartu, globalizazio prozesuari eta sektoreko lehia gero eta handiagoari aurre egin ahal izateko.

- a) Lanbidea uzteko laguntzak eman errepideko garraioaren sektorean adinean aurrera egindako garraiolariak edo erabateko ezintasun iraunkorra, osoa edo baliaezintasun handia dutenei.
- b) Enpresa egitura lehiakorragoak sustatu, garraioaren esparruko kalitateko eta ingurumeneko ziurtagiriak ezarriz eta eskuratuz.
- c) Garraio prestakuntzarako programak sustatu.
- d) Garraioaren sektoreko enpresen berrikuntza sustatu, bai enpresa mailan, bai Europa mailako proiektu eta ekimenekin lankidetzan.



1.3 Garraio sistema aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideen arabera kudeatua sustatzea.

1.3.1. lan ildoak: Kostuak barneratzeko neurriak identifikatu eta ezarri, eskumenak dituzten agintariekin koordinatuta.

- a) Bost urterik behin, OTEUSEk garraioak sortutako zehar edo kanpo gastuak ebaluatu eta emaitzak beste aukera batzuen erabileraren simulazioarekin erkatu.
- b) Euskadiko Garraio Agintaritzak zer neurrik lagundu dezaketen kanpo-kostuak barneratzen identifikatu eta zenbatetsi, eta pixkanaka txertatu..

1.3.2. lan ildoak: Agintari eskudunekin batera, zerga politika egokia sortu, garraioaren jasangarritasuna lortzeko behar diren estrategia publiko eta pribatuak bultzatzeko.

- a) Zerga politika garraio jasangarria eta garraiobide jasangarriak bultzatzeko tresna moduan aztertu.
- b) Garraio zerbitzu publikoa eta ibilgailu pribatuen erabilera kolektiboa lehenetsi, Erkidegoko interesa aitortua duten sare eta azpiegituretako fluxuak eta mugikortasuna arautzeko eta antolatzeko .



2. helburua

Irisgarritasun unibertsal eta jasangarria lortzea, lurraldearen plangintza egokiarekin batera

Estrategia

2.1 Garraio jasangarria bultzatzea, irisgarritasuna bermatuz, eta aldi berean lurraldearen plangintza jasangarria koordinatuz.

2.1.1. lan ildoak: Hiri garapen jasangarria eta, beraz, garraio jasangarria, lurraldea antolatzeko irizpideetara ekarri.

- a) Lurralde plan partzialak eta udalen hiri garapeneko planak jasangarritasuna kontuan hartuta egin daitezzen bultzatu, bizilekuen eta lantokien arteko oreka sustatuz.
- b) Mugikortasun Jasangarriko Lege adostu eta integratzailea onartu.

2.1.2. lan ildoak: Lurzoruaren erabileren plangintza integratua eta mugikortasuna bultzatu, ekonomia, ingurumen eta gizarte jasangarritasuna irizpidetzat hartuta.

- a) Euskadiko Garraio Agintaritzak lurraldearen antolamenduko tresnei buruzko txostenak egiten parte har dezan bultzatu.
- b) Hiri antolamenduko plan orokorrak eta hiri mugikortasunerako planak integratu, baita industria eta teknologia poligonoetako mugikortasun planak ere.

2.1.3. lan ildoak: Gizarteko eta garraioko profesionalen osasun eta gizarte baldintzak hobetzeko ekimenak bultzatu.

- a) Teknologia berriak egokitu, bereziki adineko pertsonentzat duten erabilgarritasuna eta eraginkortasuna kontuan hartuz, Eusko Jaurlaritzaren Berrikuntza Publikoaren Estrategiaren ildotik.
- b) Garraio lagunkoia sustatu, hiri mugikortasunaren eta garraio publikoaren plangintzan txertatuz eta jardunbide horiek zabalduz.
- c) EAEko Bizikletan ibiltzeko gidaplana onartu.



2.2 Mugikortasun eskaria eta garraio jasangarriko alternatibak kudeatzea

2.2.1. lan ildo: Garraio eredu jasangarriagorantz aurrera egin, ekonomia, gizarte eta ingurumenaren ikuspegitik, bizi kalitate hobea lortzeko.

- a) Aurreikusitako ekimenak udaletako mugikortasun planetan sar daitezen bultzatu.
- b) Bide segurtasuna areagotu, Bide Segurtasun eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoaren ildotik, giza talderik ahulenak babestuz, bigarren mailako errepideen segurtasuna hobetuz eta jokabide desegokiak zuzenduz.

2.2.2. lan ildo: Prebentzioko ekintzak proposatu, Euskadiko Garraioaren Behatokiaren diagnostikoei jaramon eginez. Euskadiko Garraio Agintaritzaren eginkizuna izango da ekintzak hautatzea eta programatzea.

- a) Garraio zerbitzu errepikatuak identifikatu, baita ase gabeko beharrianak eta etorkizunekoak ere.

2.2.3. lan ildo: Lurraldeko alde guztiak irisgarritasun maila egokiz hornitu, batez ere txarren daudenak eta ekonomikoki nabarmen hedatzen ari direnak.

- a) Euskadiko Errepideen Plan Orokorraren eta plangintzako gainerako tresnen barruan irisgarritasuna lortzeko jasota dauden jarduerak bultzatu, baita garraio publikoko zerbitzuak ere, bereziki autoena, irisgarritasun hori errazteko.

2.2.4. lan ildo: Garraioaren kostu eta tarifen urteko jarraipena eta alternatibak erabiltzearen emaitzen simulazioa egin

- a) Urtean-urtean tarifa eta kostuen informazioa izateko bidea eduki, garraioaren kostuen simuladorearen bidez.
- b) Era guztietako garraio aukeren erabilerak lekarkeen kostua simulatzeko tresna eskura jarri.

2.2.5. lan ildo: Hirigune nagusien sarrera-irteeretan ibilgailu pribatuen trafikoa murrizteko disuasio neurriak ezar daitezen bultzatu.

- a) Garraio modu jasangarrienen irisgarritasuna hobetzeko neurriak hartu, hirigune nagusietako sarrera-irteeretan trafikoa murrizteko, bereziki zirkulazio mugatuko eta isurketa gutxiko lekuetan.
- b) Hirietan eta mugikortasun handiko eskaria duten inguruetan sartzeko garraio publikoko zerbitzua lehenetsi, ibilgailu pribatua erabili beharrean.

2.2.6. lan ildo: Norbere ibilgailuaren erabilera indibidualizatua murrizteko disuasio neurriak ezarri, besteak beste.

- a) Okupazio handiko ibilgailuak sustatzeko neurriak garatu.
- b) Autoa partekatzeko ekimenak bultzatu, bereziki gutxiago kutsatzen duten ibilgailuak, elektrikoak esaterako, eta erakundeetan auto partekatuen erabilera bultzatu.

2.2.7. lan ildo: Errei eta bide berezi eta/edo eksklusiboen erabilera bultzatu, betiko edo aldi bateko trafikoa kudeatzeko, bereziki hirietako sarrera-irteeretan.

- a) Trafikoa kudeatzeko sistema aurreratua ezarri; esaterako, errei alderantzikagarriak eta/edo BUS-VAO erreiak.
- b) Errei alderantzikagarrien eta/edo BUS-VAO erreien erabilera errazteko sentzibilizazio eta komunikazio kanpainak egin.

2.2.8. lan ildo: Garraio sistema adimentsuak (GSA) sustatu garraioaren jarduera garatzeko eta trafikoak antolatu eta kudeatzeko lurralde, eskualde, metropoli eta hiri mailetan. Azpiegiturak modu zentzuzkoagoan eta efizienteagoan erabili.

- Informazioaren eta komunikazioaren teknologia berriak garraio sektorean ezar daitezen sustatu eta babestu.
- Okupazio handiko ibilgailu pribatuak kontrolatu eta identifikatzeko (TAO guneetan, autobideetan, etab.) behar diren teknologiak gara daitezen bultzatu.
- Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) federazioaren bidez, garraio sistema adimentsuko ekimenak eta proiektuak bultzatu.

2.2.9. lan ildo: EAEko bidaiarien garraio publikoari buruzko informazio sistema bat bultzatu, EAEko abiapuntu eta helmuga guztien arteko ibilbide, operadore eta tarifen informazio eguneratua edukitzeko.

- Garraioaren open data sistema baterako aurrerapausoak eman.
- Euskadiko Garraio Agintaritzaren barruan, garraioaren informazio sistemen jarraipena sortu, Moveuskadi izan dadin horren inguruko informazioa emateko tresna nagusia.



2.3 Irisgarritasun eta mugikortasun jasangarrirako bidean aurrera egin jarduera sorleku nagusietan

2.3.1. lan ildo: Hirietan ibilgailuen zirkulazioa duten zenbait gune oinezko, bizikleta eta egoera ekonomiko oneko garraio zerbitzu publikoentzat izan daitezen lagundu.

- Hirietan oinezkoen, bizikleten eta garraio zerbitzu publikoen erabilera bultzatzeko ikerketak egin daitezen lagundu.
- Hirigune nagusiak oinezkoentzat moldatu, bereziki zirkulazio mugatuko eta isurketa gutxiko lekuetan.
- Hiriguneetan barik, aldirietan aparkalekuak jar daitezen bultzatu.

2.3.2. lan ildo: Landa inguruneen irisgarritasuna bermatu, kalitate oneko garraio sistema efiziente baten bidez, ingurune horien garapena bultzatzeko.

- Landa inguruneetako eskola garraioaren irisgarritasuna hobetu.
- Landa inguruneen irisgarritasuna hobetzeko ekimenak bultzatu.



2.3.3. lan ildoak: Hirietako banaketa zerbitzuei buruzko udal irizpideak moldatu eta bateratu daitezzen bultzatu.

- a) Gomendio multzo bat sortu, operadoreek eta zamatzailuek garraio bide jasagarriak erabil ditzaten ekonomia, gizarte eta ingurumenaren ikuspegitik.
- b) Mugikortasun jasagarriko jardunbide egokiak eguneratu eta praktikara eraman daitezzen sustatu.

2.3.4. lan ildoak: Euskadiko jarduera guneeetan garraio planak gara daitezzen sustatu.

- a) Lantalde bat eratu, egin beharreko planen ildo eta arauak definitzeko.
- b) 500 langiletik gorako enpresei urteko Garraio Jasagarriko Plan bat idazteko eskatu, EAEko enpresa garrantzitsuen mugikortasuna kudeatzeko ikerketetan jasotako ondorioen ildoari jarraituz.
- c) Garraio planak garatu ospitale, unibertsitate, parke teknologiko, merkataritza zentro eta 100.000 m²-tik gorako merkataritza guneeetarako eta 2.000 langiletik gorako enpresa edo industria guneeetarako.
- d) Eskoletarako bide seguruak jar daitezzen sustatu.
- e) Joan-etorrietarako garraio intermodal eta jasagarrietan oinarritutako planak dituzten enpresei laguntzak eman.

2.3.5. lan ildoak: Garraio-nodo eta geltoki nagusien irisgarritasuna hobetzeko planak definitu eta ezarri.

- a) Zer nodo eta geltokitan esku hartu behar den identifikatu.
- b) Irisgarritasun planak definitu eta ezarri.

3. helburua

Garraio moduen arteko bestelako oreka bultzatzea

Estrategia

3.1 Intermodalitatea sustatzea, bai pertsonen garraioan eta bai salgaienean, bidaiarien garraio publiko koordinatu eta integratuen sarea eta azpiegitura logistiko multimodalen sarea garatuz.

3.1.1. lan ildoak: Garraioan “intermodalitate” kontzeptua sartzeko programak bultzatu, enpresa arloan eta gizartean oro har.

- Tren-itsaso eta tren-errepide bidezko salgaien garraio konbinatuari laguntzeko programak egin.
- Bizikletaren erabilera bultzatu azken miliako joan-etorri intermodaletan, bizikleta partekatzeko sistemaren bidez eta bizikleten aparkalekuak eskura jarri, besteak beste.

3.1.2. lan ildoak: Garraio konbinatuen garapenerako neurriak bultzatu.

- Intermodalitatea indartu garraio enpresen artean, short-sea shipping delakoa eta trenbideko garraioa errazteko neurrien bidez.
- Hirietako plan logistikoetara, hurbileko logistika zentroaren kontzeptua ekarri eta sustatu, ibilgailu kopurua gutxitzeko.
- Tren eta portuen arteko loturak indartu eta hobetu.



3.2 Garraio modu jasangarrienen erabilera sustatzea, trenbideko garraioarena bereziki

3.2.1. lan ildoak: Trenbideko garraioa hobetu lehiakortasun eta irisgarritasun aldetik, azpiegiturak modernizatuz eta funtzionalitatea hobetuz.

- Trenbide sistema sustatu, Euskadiko garraio sistemaren ardatz izan dadin, abiadura handiko etorkizuneko geltokiak hiri garraioko eta garraio metropolitarrako sareetan integratuz.
- Tranbien sarea eta trenbide sistema metropolitarra eta hirikoa zabaltu eta hobetu.
- Donostiaren eta Baionaren arteko trenbideko zerbitzu bateratua garatu.
- Euskal hiriburuen arteko zerbitzuak garatu, trenbide sare berriaren barruan.

3.2.2. lan ildo: Eskumenen transferentzian aurrera egiteko beharrezkoak diren ekimen instituzionalak garatu.

- a) Euskal aireportuen kudeaketa koordinatu eta osagarriko eredu berria garatu.
- b) Portu eta Itsas Garraioaren Legea onartu.



3.3 Petrolioaren ordezkari energia alternatiboak erabil daitezkeen bultzatzea, ingurumenean duen eragina eta etorkizuneko energia eskasiak eragindako ahultasuna murrizteko.

3.3.1. lan ildo: Petrolioarekiko mendekotasuna gutxitu garraio sektorean.

- a) Garraioa pixkanaka deskarbonizatu dadin erraztea.
- b) Azpiegiturak zaharberitzeko eta eraikitzeko materialen berrerabilera sustatu.
- c) Hirietan salgaien banaketa optimizatzeko pizgarriak eta erraztasunak eman.
- d) Ibilgailu arin eta astunen flota berritu dadin sustatu, ahal dela bestelako erregaiak (gas naturala, elektrizitatea, etab.) darabiltzaten ibilgailuekin.
- e) Auditoretza programak egin daitezkeen sustatu, floten kudeaketa optimizatzeko.
- f) Errepide-trenak martxan jartzeko ikerketak eta ekimenak bultzatu.
- g) Mugikortasun Elektrikoko Plan Integrala prestatu eta ezarri.
- h) Berotegi efektuko gasen isurketa gutxiagoko garraio moduak hedatzeko azpiegiturako proiektuak lehenetsi.



4. helburua

Euskadiren kokaleku estrategikoa indartzea Europan

Estrategia

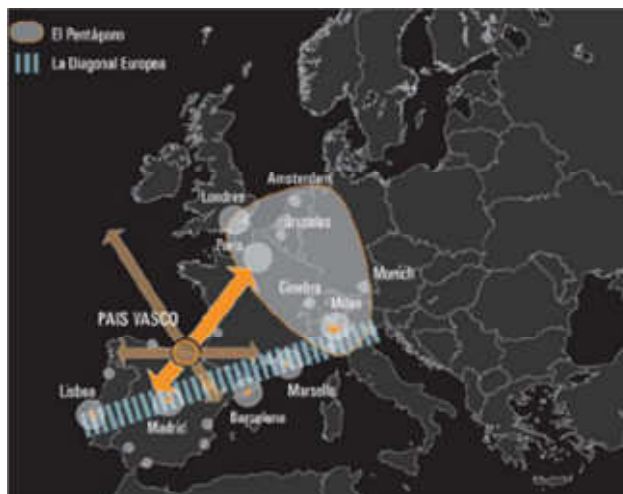
4.1 Euskadik Europan duen kokaleku estrategikoari balioa ematea, bertatik iragaten diren fluxuak ez ezik, kontinenteko garraiobideen nodo logistiko intermodala ere kudeatuz.

3.1.1. 1an ildoak: Garraio intermodala sustatzeko estrategia zehaztu.

- Jundiz, Pasaia-Irun eta Arasur plataforma lehenetsiak indartu.
- Gutxieneko kalitate-estandarrak ezarri azpiegitura intermodaletan eta trenbide sarearen interoperabilitatea eta bateragarritasuna bermatu.
- Adierazle sistema definitu, Euskadiko plangintzan aurreikusitako plataforma logistiko intermodalen ezarpenaren eta funtzionamenduaren jarraipena egiteko.
- Euskal portu eta aireportuetako terminal intermodalekiko lotura sendotu.
- Bilboko, Pasaiaiko eta Bermeoko portuen lehiakortasuna indartu.

4.1.2. 1an ildoak: Azpiegitura intermodalen sarearen kalitatea bermatu.

- Euskadiko plangintzan lehenetsitako plataforma logistiko intermodalak jartzeko zer neurri eta ekintza behar diren zehaztu.
- Azpiegitura logistiko intermodalen aprobetxamendua optimizatu, haien operatibitatea, ahalmena eta errentagarritasuna hobetuko dituen modernizazioaren bidez.





4.1.3. lan ildoak: Euskadik, Europak eta Estatuak proposatutako ekimenak koordinatu eta bateratu.

- a) Trans-European Networks-en barruko ardatz atlantikoko korridorea sendotu eta aurreikusita dauden jarduerak exekutatu.
- b) Euskal trenbide sare berria martxan jarri.
- c) Akitania eta Nafarroarekin batera lan egin, garraioaren planifikazio koordinatua eta bateratua egiten.
- d) Garraio sare trans europarrean lehenetsitako ekintzetarako Europako finantzabideak aprobetxatu.
- e) Bide sarearen eta lurraldea zeharkatzen duten igarobide nagusien arteko loturak hobetu.
- f) Tren bidezko eta trenbide eta portuen arteko trafiko intermodalak sendotzeko, trafiko berriak erakartzeko, terminalen kudeaketa operatiboa hobetzeko eta intermodalitatea sustatzeko proposamenak egin.
- g) Tren-autobideak bultzatu.

4.1.4. lan ildoak: Plataforma Logistiko intermodaletan, lankidetzak publiko-privatuen aurrerapausoak eman.

- a) Plataforma logistiko intermodalen negozio plan operazionalak egin (bideragarritasun azterketak eta salmenta koadernoak).
- b) Plataforma logistiko intermodalak egoki finantzatzeko oinarriak eta ildoak ezarri.
- c) Plataforma logistiko intermodaletarako proposatutako ekintzak haien ingurune ekonomikoarekin koordinatu.

4.2 Basque Country Logistics eredua ezarri, lankidetzak publiko eta pribatuaren bidez, gure enpresak lehiakorrak izan daitezzen gero eta merkatu globalizatuagoan.

4.2.1. lan ildoak: Basque Country Logistics eredua garatu.

- a) Basque Country Logistics eredua Euskadiko plataforma logistiko multimodaleko erreferentzia gisa kokatu, sektore logistikoko eta mugikortasuneko eragileak era integratuz bateratu eta koordinatu ditzan.
- b) Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) Federazioaren jardura bultzatu, euskal administrazioentzat organo lagungarria izan dadin, haien logistika eta mugikortasuneko politikak ezartzeko.

4.2.2. lan ildoak: Euskadin salgaien garraio jasangarria sustatzeko politikak definitzen lagundu.

- a) Europar Batasunak, Estatuak eta Eusko Jaurlaritzak garraio intermodalerako dituzten politikak garatu.
- b) Pizgarriak proposatu operadore eta zamatzaileek teknika intermodalak erabil ditzaten.
- c) Ekintzak proposatzeko orduan, bideragarritasun ekonomikoa eta finantza autosufizientzia hartu irizpidetzat.

4.2.3. lan ildoak: Euskadin plataforma logistiko intermodalen sarea planifikatzen eta garatzen lagundu.

- a) Euskadiko garraioaren plangintza estrategikoan eta garapen logistiko intermodalean lagundu eta, horretarako, lurzorua epe ertain eta luzeko erabilerak planifikatu eta ekimenak aurrera eramateko eta kudeatzeko formulak definitu.
- b) Lurraldeko sektorekako plangintzarako tresnetan plataforma logistiko intermodalerako proposamenak txertatu.
- c) Plataforma logistiko intermodalen sarea kudeatzeko eta garatzeko prozesuan parte hartu.
- d) Garraio intermodaleko azpiegitura logistikoetan oinarritutako eskaintza intermodal koordinatu eta efizientea garatzen lagundu Euskadin.

4.2.4. lan ildoak: Sistema logistikoaren lehiakortasuna sustatu.

- a) Euskadiko azpiegitura logistikoak sustatu.
- b) Sektoreko agente ekonomiko eta sozialek bat egin dezaten sustatu, Euskadin logistika eta garraio negozioa dinamizatzeko.
- c) Garraio sistemaren eta beraren zerbitzuen lehiakortasuna hobetzeko ekimenak bultzatu, portu-elkartekin, Basque Country Logistics & Mobility (BCLM) Federazioarekin eta interesa duten beste enpresa-elkarte batzuekin koordinaturik.



4.3 Aireportuko garraio irisgarriago, integratuago eta lehiakorrago baterantz egitea

4.3.1. lan ildoak: Aireportuen plangintza aztertu eta moldatu, Euskadik etorkizunean izango dituen beharrak kontuan hartuta.

- a) Aireportuen gidaplanak eguneratu ditzala eskatu Sustapen Ministerioari, Plangintza Estrategiko Dinamikoko eredu bat sortzeko sistema orokorraren osagarri, EAEko aireportuen sistema osatzen duten hiru aireportuentzat. Sistema horrek lurraldean dauden konektibitateko beharrei erantzun die, bai bidaiarien eta bai salgaien beharrei, eta terminal bakar baten eran funtzionatu du.
- b) Bilboko aireportuaren ahalmena hobetu.
- c) Euskal aireportuak lurralde guztietako hiriburuen euskal Y-aren geltokiekin lotuko dituzten garraio publiko kolektiboko zerbitzuak bultzatu eta koordinatu, aireportu bakoitzaren intermodalitatea garatuz.
- d) Aireportuak trenbidez lotzea bideragarria den aztertu.

4.3.2. lan ildoak: Euskadiko aireportu sistemaren kudeaketa/funtzionamendu eredu moldatu interkonexio eta intermodalitate ideien inguruan.

- a) Forondako aireportua indartu, 24 orduko operatibitatea berreskuratuz; eta iparraldeko kargako aireportu gisa duen kokapena sendotu, potentzialitatea zabaltzeko eta sortzen ari diren pakete merkatuari erantzuteko.
- b) Euskal Y-a martxan jartzeak Euskadiko aireportuetan zer eragin izango duen aztertu eta Y-ak ekarriko dituen aukerak aprobetxatu.

4.3.3. lan ildoak: Euskadiko aireportu sistemaren lehiakortasuna sustatu eta, ondorioz, aberastasuna sortuko duten merkataritza ekimenak garatu.

- a) EAEko aireportuetarako tarifa sistema zehaztu, merkatua eta lehiakortasuna irizpide hartuta.
- b) EAEko turismoa sustatzeko erakundeekin koordinaturik, pakete turistikoak prestatu, Euskadiren ahalmen turistikoa handitzeko bertoko aireportu sarea erabiliz.
- c) Aireportuen kudeaketako erakundeek Euskadi eta Akitania elkarrekin sustatu.
- d) Bidaiarientzako beste aire-bide eta konexio zuzen batzuen bideragarritasuna aztertu eta martxan jarri.
- e) Salgaien garraiorako aireko zenbait konexioren bideragarritasuna aztertu eta martxan jarri, munduan produktu jakinen esportazio-inportazioetan diharduten beste eremu geografiko batzuekin.
- f) Gasteizko aireportuan "mugako ikuskaritzako postua" jarri berriro.



4.3.4. Ian ildo: Aireportu eredu berria behar duen finantza ahalmenaz hornitu.

- a) Azpiegiturak moldatzeko zer inbertsio eta finantzabide behar den identifikatu.
- b) Tarifa sistemari eusteko zer diru laguntza beharko den aztertu.
- c) Sektore ekonomikoen arteko finantzaketa eredu ezartzea komeni den aztertu.
- d) Finantzabiderik egokienak identifikatu eta hautatzeko azterlana egin.



5. helburua

Garraio sistemen erabilera eraginkor eta arduratsua sustatzea

Estrategia

5.1 Gizartea, erakundeak eta enpresak kontzientziatzea, garraio jasangarriaren beharraz jabetu daitezen ekonomia, gizarte eta ingurumenaren ikuspegitik.

5.1.1. lan ildoak: Garraio jasangarriaren ekimen arrakastatsuek izan dituzten erakunde edo herrialdeekin harremanetan jarri eta esperientziak trukatu.

- Garraio jasangarriari buruzko jardunbide onen gaineko komunikazio kanpainak egin.
- Europako Batzordearekiko harremanak sustatu, garraio jasangarriaren gaineko networkinga bultzatzeko, plataforma eta foroen bidez.
- Beste herrialde batzuetako agenteekiko lankidetzak sustatu garraio jasangarriaren arloko proiektuen bidez.

5.1.2. lan ildoak: Mugikortasun jasangarri eta seguruari buruzko sentsibilizazio kanpainak bultzatu, pertsonen jokabidean ohitura egokiak eta salgaien garraioan prebentzioa lortze aldera.

- Ekintzak sustatu eta ebaluatu, hala nola informazio eta prestakuntza kanpainak garraio jasangarriaren esparruan.
- Jasangarritasunerako Euskal Hezkuntza Estrategia garatu eta bultzatu.
- Mugikortasun jasangarri eta segurua eskolako curriculumean sartu Eskolako 21 Agendaren eta arlo horretako irakasleen prestakuntzaren bidez, besteak beste.
- Garraio publikoaren aldeko kanpainak egin.
- Trafiko istripuak gutxitzeko estrategiarekin jarraitu.



5.2 Garraio jasangarriko sistema bat sustatzea eta, horretarako, efizientzia ahalegintzea garraio-zerbitzuak, azpiegiturak eta konexioak eraiki, bermatu eta mantentzeko orduan.

5.2.1. lan ildoak: Egungo azpiegiturak mantentzeko lanak lehenetsi azpiegitura berrietan inbertitzearen gaitetik, eta ekintza handiak garraioaren erabilera jasangarria bermatzen duten lekuetara mugatu.

- Euskadiko garraio azpiegiturak mantentzeko premiak identifikatzeko azterketa egin, sistemaren kalitatea eta eraginkortasuna bermatzeko.
- Egitura berrien proiektu guztiek kostu/onura azterketa izango duela bermatu, inbertsioa eta proiektua justifikatzeko.
- Errepide sarea herritarrek datozen urteetan izango dituzten beharrietara egokitu.



5.3 Garraio publikoa finantzatzeko sistema berria diseinatzea, haren jasangarritasuna bermatzeko eta efizientzia maximizatzeke

5.3.1. lan ildoak: Garraio publikoaren "erabiltzaile fidela" sustatu eta lagundu.

- Garraio publikoaren erabilera fidela sustatu, tarifa politika eraginkor eta jasangarrien bidez.
- Zonaka tarifen sistema batua ezar dadin bultzatu, garraio publikoaren erabiltzaileak fidelizatzeke.

5.3.2. lan ildoak: Euskadiko garraioa finantzatzeko ereduak ezarri eta arautu.

- Garraioa finantzatzeko ereduak eta bideragarritasun planak definitu, administrazio eskudunekin koordinaturik, epe luzeko jasangarritasuna gogoan; hau da, ereduarekin lotutako kostu guztiak kontuan hartuta: ekonomikoak, sozialak eta ingurumenekoak.
- Europako finantzabideak erabili Euskadiko garraio sistema hobetzeko.
- Erakunde publiko eta pribatuen arteko lankidetzak erraztuko duen finantzabide koherentea ezarri.

6. helburua

Garraio publiko integratuko sistema garatzea

Estrategia

6.1 Garraio publikoaren erabilera sustatzea

6.1.1. lan ildoak: Eskaintzaren plangintza koordinatua eginez.

- Garraio publikoaren eskaintzan bikoiztasunak ekidin.
- Garraio guztien plangintza integratua egin, zer zerbitzu eskainiko diren proposatuz lurralde, herri edo esparru bakoitzari, lurraldeko txosten eta azterketetatik abiatuta.
- Tarifen integrazioaren arloan, tren/autobus aldaketen eragina aztertu.

6.1.2. lan ildoak: Erreferentzia esparru objektiboa eduki kostuen, kobertura ratioen eta tarifen sistemen egiturari dagokionez.

- Euskadiko Garraio Agintaritzatik ratio homogeneoak ezarri, zerbitzu publiko bakoitzaren oinarrizko estalduraren arabera.
- Garraioen operadore publikoen eskaintzan lehia eta bikoiztasunak ekidin.
- Tarifa sistema homogeneoa ezarri.



6.2 Ekonomikoki jasagarria den garraio publiko integratuaren eredia garatu

6.2.1. lan ildoak: Garraio publikoaren eskaintza arrazionalizatu.

- Sisteman egon daitezkeen erredundantziak kendu.
- Hiriko eta hiriarteko lineak birmoldatu, sistemaren eraginkortasuna hobetzeko.
- Irisgarritasuna eta zirkulazioa erraztu, aldirietako aparkalekuen eta terminal intermodalen bidez.



6.3 Tarifak eta zonifikazioa bateratzea

6.3.1. 1an ildo: Guztientzako tarifa ereduak ezarri, sinpleagoa eta erakargarriagoa garraio publikoaren erabilerarako.

- Ordaintzeko bide berdina jarri sisteman integratutako garraiobide guztientzat.
- Zonifikazio bakarra ezarri garraiobide guztientzat.
- Tituluak koordinatu lurralde historikoen artean.
- Politika sozial berdinak ezarri garraiobide guztietan, adinekoentzat, mugikortasun urria dutenentzat, gazteentzat, umeentzat eta familia ugariarentzat, progresibitate fiskalaren irizpideak kontuan izanik.

6.3.2. 1an ildo: Bilete bakarra garraio modu publiko desberdinetarako.

- Kudeaketa eta kontrol sistema bakarra ezarri, Euskadiko Garraio Agintaritzaren eta lurralde agintaritzen artean.
- Ordaintzeko modu aurreratuak erabili: telefono mugikorra, Living LAB sistemak...



4. Planaren ebaluazioa eta jarraipena

4.1. Proposatutako jarraipen eredua

Plan honen izaera kontuan izanik, beharrezkoa da hasieratik definitzea zenbait adierazle eta helburu plana zein neurritan doan betetzen eta garraio sektorean nolako eragina duen jakiteko.

Hori dela eta, beharrezkoa deritzogu adierazle sistema sinplea baina eraginkorra definitzeari, aukera emango duena planak, indarrean dagoen bitartean, garraio sektorean duen eragina neurtzeko, eta jakiteko planifikatutako neurriak zein gradutan ezartzen diren.

1 **2030 GJGP indarrean dagoen aldiaren garraio sektoreak izandako eboluzioaren azterketa**

Aurretik aipatu bezala, garraioa zeharkako elementua da Euskadiko sektoreetan, faktore asko dira bere eboluzioan eragin dezaketenak: ekonomiaren eboluzioa, teknologien garapena, gizarteko beharren aldaketa, etab.

Horregatik, komenigarria deritzogu, Plana indarrean dagoen bitartean sektoreak duen eboluzioa neurtu dezaketen esparru orokorreko adierazleen azterketa egiteari, nahiz eta ondoren interpretatu egin beharko diren jakiteko zeintzuk diren eboluzioa eragin duten kausa edo gaiak.

Beraz, batetik, sektorearen eboluzioa ezagutzeko eta, bestetik, plan honen helburu estrategikoak lortzen aurrera egiten ahalegintzeko, adierazleak ez ezik, lortu beharreko helburuak ere definituko dira.

2 **Planaren planifikatutako neurrien ezarpen maila**

Proiektuaren arlorik operatiboenean, eta plangintzaren jarraipena egin ahal izateko, adierazle batzuk definitu behar dira ezarpen maila neurtzeko, hau da, zein den planifikatutako neurrien eta burututako neurrien kopuruaren arteko erlazioa.

4.2. Jarraipen estrategikoa – garraio sektorearen eboluzioa

Jarraian daude adierazita, Euskadi 2030 Garraio Jasangarriaren Gidaplana indarrean dagoen bitartean garraio sektorearen eboluzioa neurtzeko erabiliko diren adierazle garrantzitsuenak, hala ere sektorearen eboluzioaren jarraipen zehatzagoa eta etengabekoa egiten du OTEUSek.

Adierazlea:	Garraio sektorearen produktibitatea
Helburuak:	Euskadiko garraio sektoreko Balio Erantsi Gordinaren (BEGd) eboluzioa islatzea.
Eraitza objektiboa:	Garraio sektoreko produktibitatea gehitzea aurreko urteekiko.
Kalkulua:	Pertsona okupatu bakoitzeko Balio Erantsi Gordina kalkulatu da (mila eurokotan).
Iturria:	Eustat Euskal Estatistika Erakundea

Adierazlea:	Garraio sektorearen parte hartzea Euskadiko BEGd-an
Helburua:	Garraio sektoreak Euskadiko BEGd-an duen parte hartzea islatzea.
Eraitza objektiboa:	Ekonomiaren hazkundeak garraio eskariaren jaitsiera ez ekartzea.
Kalkulua:	Garraio sektoreko BEDd-a eta EAEko ekonomia osoaren BEDd-a konparatuko dira (mila eurokotan).
Iturria:	Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009)



Adierazlea:	Salgaien garraioa garraibidearen eta bidaia motaren arabera
Helburua:	Salgaiak garraiatzeko moduen eskariaren eta bidaia moten eboluzioa islatzea.
Emaitza objektiboa:	Salgaien errepideko garraioaren pisua % 10 gutxitzea modu guztiak kontuan izanik.
Kalkulua:	Salgaiak garraiatzeko modu guztien banaketa portzentuala kalkulatu da eta aurreko urteetakoarekin konparatu.
Iturria:	Txostenak: "EAEko Garraio Eskeraren Irudia"

Adierazlea:	Pertsonen mugikortasuna garraibidearen eta bidaia motaren arabera
Helburua:	Bidaiariak garraiatzeko moduen eskariaren eboluzioa islatzea.
Emaitza objektiboa:	Bidaiarien errepideko garraioaren pisua % 10 gutxitzea modu guztiak kontuan izanik.
Kalkulua:	Bidaiariak garraiatzeko modu guztien banaketa portzentuala kalkulatu da eta aurreko urteetakoarekin konparatu.
Iturria:	Txostenak: "EAEko Garraio Eskeraren Irudia"

Adierazlea:	Kanpo merkataritza garraibidearen arabera
Helburua:	Inportatu eta esportatutako salgaien garraioaren eboluzioa eta garraio moduen banaketa aztertzea.
Emaitza objektiboa:	% 10 murriztea salgaien errepideko garraioa, eta garraio modu jasangarriagoak areagotzea, besteak beste trenbidekoa eta itsasokoa.
Kalkulua:	Salgaien garraio moduen banaketa
Iturria:	Eustat. Euskal Estatistika Erakundea

Adierazlea:	Garraioaren energia kontsumoa azpisektorearen eta energia motaren arabera
Helburua:	Euskadiko garraio sektorearen petrolioarekiko mendekotasuna gutxitzea.
Emaitza objektiboa:	Petrolioaren azken kontsumoa % 9 gutxitzea 2020rako, 2010. urtearekiko. Gainera, 2020rako Euskadiko Estrategia Energetikoarekin bat etorritik, hauek dira 2020rako energia helburuak, garraio sektorerako: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ibilgailu elektrikoaren 37.100 unitateko masa kritikoa edukitzea. ▪ Garraio sektorean, ordezko energiak guztiaren % 15 izan beharko dira. Energia eraginkortasuna areagotzea eta energia primarioan 174 tpb aurrezteak.
Kalkulua:	Garraio sektorean izandako energia iturri desberdinen kontsumoaren banaketa portzentuala kalkulatu da.
Iturria:	Energiaren Euskal Erakundea (EVE)

Adierazlea:	EAEko garraio sektoreko berotegi efektuko gasen isurketak
Helburua:	Garraioaren sektoreak Berotegi Efektuko Gasen isurketan izandako eboluzioa eta ekarpena aztertzea.
Emaitza objektiboa:	2030erako garraio sektoreko CO2 isurketak % 7 gutxitzea, Europar Batasuneko Liburu Zuriak ezarritako helburuekin bat etorritik.
Kalkulua:	1990. urtea hartuko da oinarri.
Iturria:	Energiaren Euskal Erakundea (EVE)



Adierazlea:	Garraioaren kanpoko kostuak
Helburua:	Garraioaren kanpo kostuen eboluzioa islatzea, neurriak hartzeko Europako “erabili eta kutsatzen duenak ordaintzen du” politika berriarekin bat etorritz.
Eraitza objektiboa:	Kanpo kostuak barnerratzeko neurriak hartu apur-apurka, garraio sektoreko kanpo kostuak gutxitzeko.
Kalkulua:	Garraio modu guztietarako, kanpo kostu guztiak kalkulatu dira mila eurokotan, bai salgaien garraiorako, bai bidaiarien garraiorako.
Iturria:	Garraioaren Kanpo Kostuei buruzko ikerketak (Eusko Jaurlaritza)
Adierazlea:	Batez besteko garraio gastua pertsonako, batez besteko garraio gastua etxeko eta guztizko garraio gastua
Helburua:	Pertsonako eta etxeko batez besteko azterketa egitea garraio tipologiaren arabera.
Eraitza objektiboa:	Pertsonako batez besteko garraio gastua gutxitzea garraio zerbitzuak gehiago erabilia.
Kalkulua:	Pertsonako eta etxeko batez besteko garraio gastua eta gastu osoa kalkulatu dira.
Iturria:	Eustat. Familia gastuari buruzko inkesta.
Adierazlea:	Motorizazio indizea
Helburua:	Biztanleko auto eta ibilgailu kopurua aztertzea, garraio modu jasangarriagoi laguntzeko neurriak esploratzeko.
Eraitza objektiboa:	Motorizazio indizea gutxitzea.
Kalkulua:	Mila biztanleko turismo kopurua eta mila biztanleko ibilgailu kopurua kalkulatu dira
Iturria:	Ibilgailuen parkea. Eustat (DGT). Urteko populazioa: INE.

5. Gobernantza eredua

Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 gidaplanaren gobernantza ereduak aurreikusitako ekintzak eraginkortasunez eta era koordinatuan lortzea bermatzeko behar diren antolamendu eta kudeaketa elementuak definitzen ditu, horrela planaren helburuetako bakoitzean planteatutako estrategiak betetzeko.

Ekintza horiek aurrera eraman daitezen errazteko, plan honek ekintzak burutzeko egutegia eta plana gauzatzeko arduradunak zehazten ditu.

Nolanahi ere, eta garraioaren zeharkako izaera dela eta, zenbait ekintzak sektoreko hainbat erakunderen arteko koordinazioa eta/edo adostasuna eskatzen dute: Eusko Jaurlaritzako eta Foru Aldundietako sailen, Udalen eta sektoreko eragileen artekoa, besteak beste.

Horregatik guztiagatik, Garraio Jasangarriaren Gidaplanaren gobernantza errazteko, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 gidaplanean ageri diren ekintzak egoki betetzeko, koordinazio eta kudeaketako organo arduradunak zehaztuko ditugu, horretara, garraio gaitan politika komun bat ezartzeko eta Euskadin garraio jasangarriko eredurantz aurrerapausoak emateko:

- Garraio Plangintzaren Zuzendaritzaren bidez, garraio eta azpiegitura gaitan eskumena duen saila da Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 gidaplana kudeatu eta ezartzearen ardura duen organoa. Sail hori izango da planeko ekintzak ezartzeko eta helburuak betetzeko eragileak eta beharrezko baliabideak kudeatzeaz arduratuko dena, baita planaren ezarpen maila ebaluatzeaz eta kontrolatzeaz arduratuko dena ere.

Garraio Jasangarriaren 2030 gidaplana kudeatu eta ezartzearen arduraduna Garraioaren Plangintzaren Zuzendaritza bada ere, ekintzak garatzea ekintza bakoitzaren arduradunari dagokio.

- Euskadiko Garraio Agintaritza Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorraren kontsulta eta koordinazioko goi organoa da garraioaren eta azpiegituren antolamenduari dagokionez. Lantaldeak antolatuko ditu, planaren alderdi desberdinak koordinatzeko, abenduaren 15eko 5/2003 Legean esleitutako eginkizunetan jarraitzeaz gain.

Hortaz, Euskadiko Garraio Agintaritzak eragileen arteko adostasuna sustatu beharko du, lan egiteko era eta erabakiak hartzeko eredu operatiboagora jotzeko.

- Garraio arloko lurraldeko agintariak izango dira lurralde historiko bakoitzean, autonomia erkidego, foru eta udal administrazioen arteko lankidetzeta eta koordinazioa bideratzeaz arduratuko direnak, plana martxan jartzeko eta aurreikusita dauden jarduerak betetzeko, eta Euskadiko Garraio Agintaritzak emandako irizpideak jarraituko dituzte, esleitura dituen eginkizunak beteko dituzte eta, behar izanez gero, Euskadiko Garraio Agintaritzaren Legea aldatuko dute.
- Euskadiko Garraio Behatokiak (OTEUS) jarraituko du bere egitekoak betetzen: garraio sistemaren jokabidearen inguruko ezaupidea mantentzen, analizatzen, interpretatzen eta proiektatzen, sektorean parte hartzen duten eragileek hartu beharreko erabakiak behar adina bermez har daitezen.

Gainera, OTEUSEk egingo duen azterketaren fruitu, gomendagarri deritzogu Euskadiko garraio sistemaren eboluzioari buruzko iragarpenak edukitzeari eta horien arabera prebentzio neurriak proposatzeari.

Azkenik, OTEUSEk egingo du 4. kapituluan deskribatu den planaren ebaluazio eta jarraipen teknikoa ere.

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

EUSKADIKO GARRAIO JASANGARRIAREN 2030 GIDAPLANA



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO