



OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE EUSKADI  
EUSKADIKO GARRAIOAREN BEHATOKIA

# Euskadiko Garraioaren Panoramika

# 2011

2011



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL



# Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011



Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2013

Lan honen bibliografi a-erregistroa Eusko Jaurlaritzako Liburutegi Nagusiaren katalogoan aurki daiteke:  
<http://www.bibliotekak.euskadi.net/WebOpac>

Argitaraldia: 1.a, 2013 martxo

Ale-kopurua: 100 ale

© Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa  
Ingurumen eta Lurralde Politika Saila

Internet: [www.euskadi.net](http://www.euskadi.net)

Argitaratzailea: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco  
Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz

Egilea: 

Gainbegiratze  
eta zuzentze lanak: Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE

Inprimaketa: Eusko Jaurlaritzaren Inprenta eta Erreprografia Zerbitzua

Lege-gordailua: VI-0334/12

# Aurkezpena

Salgaien eta bidaiarien garraio sektorea funtsezkoa da Euskadiko ekonomian. Herrialde txiki hau, pertsonak eta kargak derrigorrean zeharkatu beharrekoa, arku atlantikoko leku pribilegiatu batean dago: Kantauri aldean, Bilboko eta Pasaiaiko portuak ditu, aire-zirkulazioa ere bermatuta dauka, aireportu egokiak baititu, prestatuta dago Europako abiadura handiko trena hartzeko, eta AP-1 eta AP-68 errepide-sare handiak ditu, E-5 errepidearen inguruan eta hark Ebroko korridorearekin dituen loturen inguruan.

Hainbat garraio-modalitatek gure erkidegoan eragiten duten jarduera handi hori guztia dela eta, etengabe aztertu eta eztabaidatu behar da, ongi garatu dadin. Txosten honek EAEko garraio-egoeraren ikuspegi orokor bat ematen du, bai eta azken urteetan izan duen bilakaeraren berri ere.

EAEko ekonomiaren baitan, garraio-sektorean biltzen dira establezimenduen % 6,4, enpleguaren % 4,4 eta EAEko balio erantsi gordinaren % 4,6. 2011. urtean, ekonomiak susperraldi txiki bat izan zuen; hala ere, EAEko ekonomia osoaren hazkundera (% 2,3) baino txikiagoa izan zuen garraio-sektoreak (BEGd-aren % 1,3ko hazkundera). Dena den, hobekuntza horrek ez zuen islarik izan enpleguan, ez eta establezimendu-kopuruan ere, atzera egin baitzuten: % 6 eta % 5,3, hurrenez hurren.

Salgaien garraioari dagokionez, jardueraren jaitsiera ia orokorra izan zen 2011n: % 7,6 jaitsi zen errepide bidezko garraioa, % 5,5 trenbide-garraioa eta % 8,5 portuko jarduera. Alabaina, salgaien aireko zirkulazioa % 22,4 hazi zen. Eta salgaien 2006 eta 2010 arteko bilakaerari erreparatu badiogu, % 17,1 gutxitu zen salgaien zirkulazioa tarte horretan (EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea).

Bestalde, aurreko urteetako ildoari jarraiki, Euskadiko administrazioek garraioa azpiegiturak nahiz zerbitzuak hobetu dituzte. Trenbide-sare berriaren lanetan egindako aurrerapena azpimarratu behar dugu. Bide-sareari dagokionez, EAEko bide-sistemaren estaldura eta segurtasuna etengabe hobetuz joan dira; bereziki, errai bakarreko bideak gutxitu eta bikoak jarri dira haien orde. Eta ezin ahaztu bidegorri-sarean izan den hobekuntza; EAEko hiru hiriburuetan % 7,5 zabaldu dira bidegorri-sareak.

EAEko mugikortasun-eskariari dagokionez, hazkunde-joera hauteman da eguneko joan-etorrien kopuruan. Mugikortasun-tasa % 2,3 hazi zen 2011. urtean 2007koarekin alderatuz (Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana. 2011). Era berean, garraio bide publiko kolektiboaren erabilera urtetik urterako % 1,4 hazkundera izan zuen. Eta, horrenbestez, aurreko urteetako ildoari jarraitu zitzaion; zehazki, 2000. eta 2011. urteen artean, % 12,8 hazi zen autobus publikoaren eta trenbide-garraioaren erabilteko kopurua. Aireko garraioari dagokionez, Bilboko aireportuan soilik izan ziren datu positiboak 2011n. Bidaiarien itsas garraioa % 7,8 jaitsi zen, 2010ekoarekin alderatuz. Bestalde, garraioaren kanpo-eragin kaltegarriari erreparatu, azpimarratu behar da ezbehar-kopuruak jaisten jarraitu zuela.

Azkenik, eskerrak eman behar dizkiegu txosten hau egiteko informazioa eman duten administrazio eta erakunde guztiei. Hain zuzen, erakunde horientzat da dokumentu hau, Euskadiko garraioan eta mugikortasunean zer bilakaera izan den jakitea xede duena; izan ere, tresna baliagarria izango da, denok batera eta koordinatuta, mugikortasunaren eta garraioaren eredu iraunkorragoa lortzeko bidean gure ahaleginak bideratu eta lan egiteko.

<b>0. EGINDAKOAREN LABURPENA .....</b>	<b>14</b>
<b>1. TESTUINGURU OROKORRA .....</b>	<b>23</b>
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE .....	24
1.1.1. Garraio-sektorea eta posta-jarduerak .....	24
1.1.2. Garraio-sektorea EAEn .....	27
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak.....	27
b) Prezioen bilakaera .....	33
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2011N: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK.....	35
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak .....	35
a) Zuzentarauak.....	35
b) Erregelamenduak .....	35
1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak .....	38
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak .....	39
<b>2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2011N .....</b>	<b>41</b>
2.1. GARRAIO-ESKAINTZA .....	42
2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak .....	43
a) Errepide-garraioa .....	43
b) Trenbide-garraioa .....	49
c) Aireko garraioa.....	61
d) Itsasoko garraioa.....	62
e) Kable bidezko garraioa .....	65
f) Bizikleta .....	65
g) Logistika-zentroak.....	67
h) Geltoki intermodalak .....	71
2.2. GARRAIO-ESKARIA.....	72
2.2.1. Pertsonen mugikortasuna .....	72
a) EAEko magnitude nagusiak.....	73
b) Errepide bidezko garraioa.....	81
c) Trenbidezko garraioa .....	86
d) Aireko garraioa.....	91
e) Itsasoko garraioa.....	94
f) Kable bidezko garraioa .....	96
g) Beste batzuk .....	97
2.2.2. Salgaien garraioa.....	98
a) Garraioa, oro har .....	98
b) Errepide bidezko garraioa.....	100
c) Trenbidezko garraioa .....	105
d) Aireko garraioa.....	110
e) Itsasoko garraioa.....	113
<b>3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK.....</b>	<b>121</b>
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK.....	122
3.1.1. Istripuak .....	123
3.1.2. Bideko pilaketak .....	127
3.1.3. Ingurumena .....	131
a) Zarata .....	131
b) Klima-aldaketa.....	132
c) Energia-kontsumoa .....	138
d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk.....	142

3.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK .....	144
<b>4.</b>	<b>GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2011KO JARDUERAK .....</b>	<b>148</b>
4.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK .....	149
4.2.	EAE-KO GARRAIO-POLITIKEN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK .....	151
4.3.	GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA .....	154
4.4.	2011KO JARDUERAK .....	155
<b>5.</b>	<b>EAEKO GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK .....</b>	<b>163</b>
5.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK .....	164
5.2.	ADIERAZLE SOZIALAK .....	165
5.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK .....	166
<b>6.</b>	<b>ESTATISTIKAKO ERANSKINA .....</b>	<b>167</b>
6.1.	ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA .....	168
6.1.1.	Establezimendu-kopurua .....	168
6.1.2.	Enplegua .....	180
6.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak) .....	192
6.2.	GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA .....	199
6.2.1.	Garraio-eskaintza .....	199
6.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria .....	208
	a) Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak .....	208
	b) Errepideko garraioa .....	210
	c) Trenbideko garraioa .....	212
	d) Airekoa 218	
	e) Itsasokoa 219	
6.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria .....	220
	a) Errepideko garraioa .....	220
	b) Trenbideko garraioa .....	221
	c) Airekoa 222	
	d) Itsasokoa 223	
6.3.	GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA .....	227
6.3.1.	Istripuak .....	227
6.3.2.	Energia-kontsumoa .....	230
6.3.3.	Ingurumena .....	231
	<b>ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>232</b>
	ITURRIAK .....	233
	BIBLIOGRAFIA .....	237

## TAULA AURKIBIDEA

0. Egindakoaren laburpena	1.1. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, 2010-2011 aldian. ....	29
1. Testuinguru orokorra	1.2. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2011n, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera. ....	31
	1.3. taula	Lan-kostua langileko eta hileko. Estatuak .....	32
	1.4. taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2008 eta 2011 artean .....	33
	1.5. taula	EAEko KPI 2011n, taldeak. ....	33
	1.6. taula	EAEko industria-prezioen indizea 2011n, jarduera-adarren arabera. ....	34
	2.1. taula	EAEko garraio-sistema .....	42
	2.2. taula	EAEko errepide-sarea 2011n, errepide-motaren arabera. ....	44
	2.3. taula	Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2009-2011 aldian. ....	45
	2.4. taula	Hiriko garraio publikoaren eskaintzaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2011n .....	47
	2.5. taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2011n .....	48
2. Eskaintza eta eskaria	2.6. taula	Motorizazio-indizea Europan, 2009an eta 2010ean <sup>1</sup> . ....	49
	2.7. taula	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2011n .....	50
	2.8. taula	ADIFen eskaintzari buruzko 2011ko oinarrizko datuak .....	51
	2.9. taula	FEVEren eskaintzari buruzko 2009-2011 aldiko oinarrizko datuak.....	52
	2.10. taula	Egun EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2009 -2011 aldiko oinarrizko datuak. ....	54
	2.11. taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, 2009-2011 aldian. ....	56
	2.12. taula	EuskoTranen eskaintzari buruzko 2011ko oinarrizko datuak .....	58
	2.13. taula	Aireko garraioa: Aireontzien zirkulazioa <sup>1</sup> EAEko aireportuetan 1995-2011 aldian. ....	62
	2.14. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2011 artean.....	63
	2.15. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008-2011 aldian .....	63
3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak	2.16. taula	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.....	65
	2.17. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2011ko abenduan) .....	66
	2.18. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2011n .....	66
	2.19. taula	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2011n.....	67
	2.20. taula	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera .....	68
	2.21. taula	Arasurren jardueraren bilakaera.....	69
	2.22. taula	Aparkabisaren jardueraren bilakaera .....	70
	2.23. taula	ZAISaren jardueraren bilakaera.....	71
	2.24. taula	Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan 2000-2011 aldian. ....	76
	2.25. taula	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian. ....	77
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak	2.26. taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian. ....	78
	2.27. taula	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan).....	80
	2.28. taula	barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburuetan) .....	80
	2.29. taula	Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2011 artean .....	84
	2.30. taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2011 artean .....	86
	2.31. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2011 artean .....	89
	2.32. taula	Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2011 artean. ....	93
	2.33. taula	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2004 eta 2011 artean.....	95
	2.34. taula	Pertsonen kable bidezko garraioa 2005 eta 2011 artean. ....	97
	2.35. taula	Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2011 artean.....	98
6. Estatistikako eranskina	2.36. taula	Bidaiarien txalupen zirkulazioa 2003 eta 2011 artean .....	98



## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena	2.37. taula	EAEEn egun arrunt batean garraiatutako salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2006an eta 2010ean .....	99
	2.38. taula	EAEEn egun arrunt batean garraiatutako salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2006an eta 2010ean. ....	99
1. Testuinguru orokorra	2.39. taula	EAEko salgaien errepideko garraioak izandako bilakaera 2007 eta 2011 artean. ....	101
	2.40. taula	Salgaien errepide bidezko garraioa: eskualde barneko eremua eta lurraldekako banaketa, 2010ean. ....	102
	2.41. taula	Salgaien garraioa EAEren eta EBren artean, 2010ean .....	104
	2.42. taula	RENFEk EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2009 eta 2011 artean. ...	105
	2.43. taula	RENFEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2011n. ....	107
	2.44. taula	FEVEk EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2011 artean. ....	108
	2.45. taula	FEVEEn bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2011n. ....	109
2. Eskaintza eta eskaria	2.46. taula	EuskoTrenek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2011 artean. ....	110
	2.47. taula	Salgaien garraioa aireportuko <sup>1</sup> , 1980 eta 2011 artean. ....	111
	2.48. taula	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan, 1980 eta 2011 artean. ....	114
	2.49. taula	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa 2007 eta 2011 artean, zirkulazio-motaren arabera. ....	115
	2.50. taula	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa 2008 eta 2011 artean, produktu-motaren arabera .....	116
	2.51. taula	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2011n .....	118
3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak	3.1. taula	Ertzaintzak 2011n erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera. ....	126
	3.2. taula	2011n funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera .....	128
	3.3. taula	Eguneko pilaketen bilakaera .....	128
	3.4. taula	Batez besteko abiaduraren bilakaera interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). ....	129
	3.5. taula	Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). ....	130
	3.6. taula	Matrikulazioak <sup>1</sup> , igorritako CO <sub>2</sub> -aren arabera. ....	136
	3.7. taula	Matrikulazioak <sup>1</sup> , erregai-motaren arabera .....	137
	3.8. taula	Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2011-12-31n. ....	138
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak	3.9. taula	EAEko sistema orokorren lurzorua <sup>1</sup> (azalera, hektareatan). ....	143
	6.1. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak) .....	168
	6.2. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEEn (urte arteko aldakuntza-tasa). ....	169
	6.3. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak) .....	170
	6.4. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa). ....	171
5. Funtsezko adierazleak	6.5. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak). ....	172
	6.6. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa). ....	173
	6.7. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	174
	6.8. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa). ....	175
	6.9. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, EAEEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	176
6. Estatistikako eranskina	6.10. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	177
	6.11. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak) .....	178

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011



0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.12. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	179
6.13. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	180
6.14. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	181
6.15. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	182
6.16. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	183
6.17. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	184
6.18. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	185
6.19. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	186
6.20. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	187
6.21. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	188
6.22. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	189
6.23. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	190
6.24. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	191
6.25. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak).....	192
6.26. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	192
6.27. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (euroak milakotan eta ehunekoak).....	193
6.28. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	193
6.29. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak).....	193
6.30. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	194
6.31. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak).....	194
6.32. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	194
6.33. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak).....	195
6.34. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoak).....	196
6.35. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak).....	197
6.36. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak).....	198
6.37. taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ).....	199
6.38. taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ).....	200
6.39. taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ).....	201
6.40. taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> ).....	202
6.41. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	203
6.42. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	204
6.43. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	205
6.44. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	206
6.45. taula	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko).....	207
6.46. taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua).....	207

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena	6.47. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan).....	208
	6.48. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	209
1. Testuinguru orokorra	6.49. taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAeko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak).....	210
	6.50. taula	Hiriko garraio publikoa: EAeko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera.....	211
	6.51. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan.....	212
	6.52. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	212
	6.53. taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	213
	6.54. taula	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak).....	214
2. Eskaintza eta eskaria	6.55. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	215
	6.56. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan).....	216
	6.57. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	217
	6.58. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan).....	218
	6.59. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	219
	6.60. taula	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	219
	6.61. taula	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	220
	6.62. taula	Garraiatutako salgaien kantitatea 2011n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan).....	221
	6.63. taula	FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	221
	6.64. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	222
3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak	6.65. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiako portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	223
	6.66. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	224
	6.67. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	225
	6.68. taula	Pasaiako portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	225
	6.69. taula	Pasaiako portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	226
	6.70. taula	Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	226
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak	6.71. taula	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2011 urteen artean, biktima-kopuruaren arabera.....	227
	6.72. taula	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	228
	6.73. taula	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.....	229
	6.74. taula	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera.....	230
	6.75. taula	Lurzoruaren okupazioa. EAeko sistema orokorren lurzoria <sup>1</sup> (azalera, hektareatan).....	231
5. Funtsezko adierazleak			
6. Estatistikako eranskina			

## INDICE DE GRÁFICOS

0. Egindakoaren laburpena	grafikoa 1.1.	Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteei, garraioaren eta komunikazioen sektorea dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2011 urteei, garraioaren eta posta-jardueren sektorea (EJSN-2009) .....	26
1. Testuinguru orokorra	grafikoa 1.2.	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren banaketa 2011n <sup>1</sup> (%) .....	26
	grafikoa 1.3.	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2011n (%). .....	27
	grafikoa 1.4.	Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2009an (%). .....	28
	grafikoa 1.5.	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa, 2011n <sup>1</sup> , azpisektoreen arabera (%). .....	30
2. Eskaintza eta eskaria	grafikoa 2.1.	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula <sup>1</sup> . 2011. ....	73
	grafikoa 2.2.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, garraio-motaren arabera, ehunekotan. ....	74
	grafikoa 2.3.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011, arrazoiaren arabera, ehunekotan. ....	75
	grafikoa 2.4.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera, ehunekotan .....	76
	grafikoa 2.5.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2011n, lurraldearen eta garraio-motaren arabera. ....	79
	grafikoa 2.6.	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011 artean. <sup>1</sup> .....	81
3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak	grafikoa 2.7.	EAEn autoz egindako joan-etorriak: laburpen-mapa. 2011. ....	82
	grafikoa 2.8.	Kanpotik hiriburuera autoz egindako sarrerak. 2007-2011. ....	83
	grafikoa 2.9.	Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuera autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2011 artean. ....	85
	grafikoa 2.10.	Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2011 artean. ....	87
	grafikoa 2.11.	Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2011 artean. ....	88
	grafikoa 2.12.	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2011 artean. ....	90
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak	grafikoa 2.13.	Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2011 artean. ....	91
	grafikoa 2.14.	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2011n, aireportuaren arabera. ....	94
	grafikoa 2.15.	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2002 eta 2011 artean. ....	95
	grafikoa 2.16.	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2010ean, ehunekotan. ....	100
	grafikoa 2.17.	Salgaien zirkulazioa EAEn eguneko, 2010ean. ....	102
	grafikoa 2.18.	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2011n. ....	103
5. Funtsezko adierazleak	grafikoa 2.19.	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2011n, ehunekotan. ....	104
	grafikoa 2.20.	RENFEk EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak, 2011n .....	106
	grafikoa 2.21.	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2011n, ehunekotan. ....	107
	grafikoa 2.22.	FEVEk EAEn abiapuntua <sup>1</sup> duen garraiatutako salgaien kopurua 1990 eta 2011 artean. ....	109
	grafikoa 2.23.	Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2011 artean. ....	111
6. Estatistikako eranskina	grafikoa 2.24.	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2011n, aireportuaren arabera .....	112
	grafikoa 2.25.	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2011n, ehunekotan. ....	113
	grafikoa 2.26.	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2011 artean .....	114

grafikoa 2.27.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 2011n: salgai-motak, ehunekotan.....	117
grafikoa 2.28.	Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan 1990 eta 2011 artean.....	119
grafikoa 2.29.	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2011n: salgai-motak, ehunekotan.....	120
grafikoa 3.1.	Garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena, ehunekotan.....	122
grafikoa 3.2.	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan) .....	123
grafikoa 3.3.	Ertzaintzak eta Udaltzaingoak <sup>1</sup> 2000 eta 2011 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktima-dun istripuak eta biktimak .....	124
grafikoa 3.4.	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2010ean.....	125
grafikoa 3.5.	Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2011 arteko bilakaera.....	127
grafikoa 3.6.	Berotegi-efektuko gasen zuzeneko igorpenak EAEn, sektorearen arabera. 2010 (%) .....	134
grafikoa 3.7.	Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2010 artean (%) .....	134
grafikoa 3.8.	Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2010 artean .....	135
grafikoa 3.9.	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2001-2011 arteko bilakaera.....	139
grafikoa 3.10.	EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2011 (%).....	139
grafikoa 3.11.	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean .....	140
grafikoa 3.12.	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2001-2011.....	141
grafikoa 3.13.	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2001 eta 2011 artean.....	141



0

**Egindakoaren  
laburpena**

## 0. EGINDAKOAREN LABURPENA

2011n izan den ekonomia-egoera zailaren ondorioz, EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektorearekin lotutako establezimenduen eta enpleguaren kopuruak behera egin du urte artekoan (-% 6 eta -% 5,3, hurrenez hurren), nahiz eta, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, jaitsiera arinagoa izan da establezimendu-kopuruan (% 9,1eko eta % 5,1eko jaitsierak izan ziren 2010ean, hurrenez hurren). Eta, horrenbestez, sektore horrek indarra galdu du EAEko ekonomia osoan, bai establezimenduei dagokienez bai enpleguari dagokionez. Dena den, Euskadiko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko balio erantsi gordina % 1,3 hazi da, Euskadiko ekonomia osoan izandako hazkundera (% 2,3) baino gutxiago. Bestalde, aurreko urteetan bezala, errepideko garraioak nagusitasunari eutsi dio beste garraio-modu iraunkorrago batzuen aldean, trenbideko garraioaren edo itsas garraioaren aldean, adibidez.

EAEko garraio-azpiegiturak hobetzeko egin diren inbertsioei erreparaturaz, 2011n jarduera hauek azpimarratu behar dira:

■ *Trenbide-sareko* azpiegiturei dagokienez:

- Europar Batasunak Euskadi Atlantikoko trenbide-korridorean sartzea erabaki zuen. Erabaki horrek EBko sareetan duen pisua areagotu du, eta horrez gain, bultzada handia izan da, EAEko azpiegituren proiektu nagusitzat garatzeko. Horri buruz, esan behar da proiektu horrekin lotutako lanek aurrera jarraitzen dutela. Esaterako, Gasteiz eta Bilbo arteko ibilbidean, jada, hamaika tartetan ari dira lanak egiten, eta bi amaituta daude dagoeneko (Arratzua-Ubarrundia-Legutio II eta Abadiño-Durango tartekak). Ibilbide horretako jardura nabarmenena Albertainako tunelaren zulaketa izan da, Gasteiz-Bilbo adarreko luzeena (4,8 km), Legutio eta Eskoriatza artean. Era berean, Mañaria ibaiko biaduktuko lanak amaitu dituzte, Abadiño eta Durango artean, bai eta Ganzelaiko tunela zulatzeko lanak ere, Amorebieta-Etxanoko tartean.

Bestalde, Gipuzkoako zatian, hamahiru tartetan ari dira lanean, 43,1 km-ko zatian (guztira, 76 km hartzen ditu). Horrez gain, jada esleitu dituzte Ezkio, Hernani-Astigarraga eta Zizurkil-Andoain tartetako lanak, eta Hernialde-Zizurkil tarteko lizitazioa urtea amaitu baino lehen egingo dute. Beraz, Irungo eta Donostiako geltokietarako sarrerak salbu, gainerako lanak esleitura edo lizitazio-prozesuan daude.

- Bestalde, ADIF enpresa-entitateak 2011n amaitu ditu lurrak mugitzeko eta lursailak berdintzeko lanak; lan horiek, hain zuzen, Basaurin eraikiko duten salgaien geltokiaren lehenengo fasea dira. Horren haritik, exekuzio-fasean sartuko dira, halaber, geltokiari eta oinezkoiei zerbitzua emango dieten bideak.

- FEVEk, bestalde, Concordia geltokiaren eraikinak birgaitzeko eta berritzeko lanak amaitu ditu; eta, hain zuzen ere, geltokiko aginte-postuan, azken belaunaldiko ekipamenduak jarri dituzte zirkulazioa ikuskatzeko eta kontrolatzeko. Horrez gain, bideak zaintzearekin eta horien mantentze-lanak egitearekin lotutako beste ekintza batzuk garatu ditu operadoreak, bai eta segurtasuna hobetzeko jarduerak ere.
- Euskal Trenbide Sareari dagokionez, 2011. urtean egin dituen jarduerak hainbat ardatz garatzen lagundu dute.
- EuskoTrenek kudeatzen duen sareari dagokionez, Bizkaian aurrerapen handiak izan dira, bai Artxandako Tunelaren proiektuan (urte amaieran, tunelaren % 90 zulatuta zegoen) bai Durangoko proiektuan (Euba-lurreta tartean egindako aurrerapenak, Durangoko geltoki berrian egindakoak, eta Lebarion eraikitako lantegiak eta auto-tokiak). Era berean, ondo doaz Etxebarriko zubi berria eraikitzeko lanak.

Gipuzkoan, garrantzia hartu dute Ermua-Eibar-Elgoibar tartean burututako jarduerak: Ardantzako geltoki berria inauguratu da Eibarren; Txarakuako oinezkoentzako pasagunea kentzeko lanak egin dira; geltoki berriaren lanak Azitainen; eta Karakateko gurutzaketako lanak amaitu dira. Horrez gain, Oikian, Zumaia eta Zarautz artean, bazterbide berria eraikitzeko lanak amaitu dituzte. Bestalde, Lasarte-Donostia-Hendaia linean, Irungo Colon geltokia birmoldatzeko lanak amaitu dira.

Azkenik, Donostialdeko metroari dagokionez, aurrera doaz Lasarte-Errekalde, Errekalde-Añorga, Loiola-Herrera eta Fanderia-Oiartzun tartean trenbidean bi bide egiteko lanak. Horretarako, tunela zulatze lanak egin zituzten (Lasarte-Errekalde eta Loiola-Herrera tartean), bai eta biaduktu bat jarri ere (Errekalde-Añorga tartean). Horrez gain, Oiartzungo eta Fanderiako geltoki berriak inauguratu dira, eta Arasoko lantegi eta auto-toki berriak eraikitzeko lanak ere aurrera doaz.

- Bilboko metroari dagokionez, 1. linean, Maidaganeko lurperatze-lanak azpimarratu behar dira: urte-amaieran, Bidezabalgo geltokiaren eta Ormazako sarreraren arteko bidea lurperatzeko lanak egin zituzten. 2. linearen baitan, linearen bi muturretako lanak azpimarratu behar dira. Mutur batean, Arizko eta Basauriko geltokiak ireki dira, otsailean eta azaroan, hurrenez hurren; beste muturrean, berriz, Santurtzi-Kabiezes tarteko aitzinamendu-hondeaketa amaitu da, bai eta Kabiezesko lurpeko geltokia hartuko duen zuloaren estaltze-lanak ere. 3. linean, bestalde, trazatuaren 5,3 kilometro inguruan egin dira hondeaketa-lanak; hau da, aurreikusitakoaren % 80 egin da.
- Azkenik, Tranbia-programaren baitan, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarra luzatzeko obra zibilaren zatirik handiena urte amaierarako bukatuta zegoen. Gainera, ordurako onartuta zeuden energia emateko proiektua, komunikazioen proiektua, eta bideko eta tranbiako seinaleen proiektua. Bestalde, Bizkaian, tranbia Basurtu eta La Casilla artean luzatzeko lanetan, Euskal Trenbide Sareak urtean zehar amaitu zituen



eragindako zerbitzuak desbideratzearekin lotutako lanak, trenbidea jartzekoak eta nasak eta markesinak jartzekoak. Horrenbestez, gauzatzeke daude luzapen horretako energia ematea, seinaleztatzea eta komunikazioa.

- *Bide-azpiegiturei* dagokienez, beste behin ere, foru-aldundien bide-politiken xedea izan da errepideetako zirkulazioa arinagoa izatea eta EAEko errepide-sarearen estaldura eta segurtasuna hobetzea. Politika horiei esker, galtzada bakarreko errepideen kopurua murrizteko joera izan da, eta zirkulazio-ahalmen handiko bide gehiago egitekoa. Horri dagokionez, hauek izan dira 2011n egindako jarduera nagusiak:

- Bizkaian, “Supersur” deritzon hegoaldeko saihezbidea inauguratu da. Horrez gain, saihezbidearen lotura osagarriak eraiki dira; lotura horiei esker, hobetu egin dira Ezkerraldearen eta Meatzaldearen arteko lotura, bai eta inguru horretako udalerriek Supersurrekin eta A-8 autobidearekin duten lotura ere. Bestalde, aurrera doaz Bilboko sarbide berrien lanak, San Mames ingurutik egingo direnak. Era berean, Ardatz Erradialen Planaren baitan sartutako errepide erradial berrietan aurrerapenak egin dira; adibidez, honako hauetan: Amorebieta-Etxano-Muxika, Mungia-Bermeo, Bermeoko saihezbidea, Ermuko saihezbidea, Gerediaga-Elorrio eta Urberuaga-Berriatua.
- Gipuzkoan, Andoaingo saihezbide berriaren lanak amaituta (2 kilometrotik gora), Donostiarako korridore alternatibo berriaren lanak burutu dira: Bazkardoko loturaren bidez Urumeako autobia eta N-1 errepidea lotzen dituen. Era berean, Donostialdeko bigarren ingurabidearen proiektuaren baitan, Martutene-Ospitaleak bide berria ireki da. Azkenik, Molinaoko biribilgunea eraikitzeke lanak amaituta, Pasaiaiko saihezbidearen jarduera-eremuko bide berrien eskema osatu da.
- Araban, Arabako Errepideen Plan Integrala garatzen jarraitu da, 2015era bitartean 900 kilometro errepide baino gehiago hobetzeko xedea duena. 2011n, hobekuntza-jarduerak eremu hauetan egin dira, batez ere: Kuartango haranean; A-124 errepidean, Briñas eta Bastida artean nahiz Bastida eta San Vicente de la Sonsierra artean; Eltziegion, Villabuenaranzko bidean (A-3214); eta Guardiako zeharbidean.

- *Aireko azpiegiturei* dagokienez:

- Arabako aireportuan, terminaleko aparkalekua berritu da, eta lurreratze-pista berriro asfaltatzeko lanak egin dira.
- Bilboko aireportuan, etorreren eremu berria ireki da, bi urtez lanak egiten egon ondoren. Lehen aire zabaleko eremua zen, eta orain, 3.200 m<sup>2</sup>-ko eremu itxia egin dute, aire girotuko sistema eta guzti.
- Horrez gain, azkenean, AENAK lehiaketara atera ditu Donostiako aireportuko pista oso-osorik birgaitzeko lanak.

■ *Itsas garraioko azpiegiturei dagokienez:*

- Bilboko Portuko Agintaritzak jarduera hauetarako egin ditu inbertsioak, batez ere: kanpoko badian kaiak eraikitzeko, handitzeko helburuarekin; instalazioen mantentze-lanak egiteko; eta portuan zirkulazio handiagoa izateko aukera emango duten azpiegitura berriak sortzeko. Horri dagokionez, zazpigarren kaia egiteko jarduerak (Zierbenako dikeko AZ-2 kaia), Luzeroko dikearen muturrean lehendik zeuden blokeak ordeztzeko lanak eta Portugaleteko Burdin Kaia birgaitzeko lanak 2011. urtean amaitu dira. Horrez gain, aurrera doaz gurgil bidez kargatzeko 7. arrapala egiteko lanak A3 kaian. Bestalde, Espainiako Printzesa kaiko eta Asturiasko Printzea kaiko instalazio elektrikoan antolamendu berriari esker, Portuko instalazio horien erabiltzaileek argindarra merkatu librean kontrata dezakete.
- 2011n, bost pabiloi berri eraiki eta zabaldu dira Pasaiaiko portuan, La Herrera, Buenavista eta Capuchinos-Molinao kaietan. Pabiloi horiek Portuaren biltegiatze-ahalmena handitzeaz gain, portuko jarduerak eragindako zaratatik eta hautsetik babesten dute. Era berean, pantalan modernoak eraiki dira Ospitalillo-Trintxerpeko, Donibaneko eta Torreatzeko kaietan; 400 amarradura jartzeko aukera ematen dute pantalan horiek. Urte amaieran, Pasai San Pedroko arrantza-lonja berria egiteko lanak hasi dira; hori dela eta, lonja Pasaiaiko eraikinera lekualdatu da, behin-behinean.

- Azkenik, EAEko administrazioek bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarea bultzatzen jarraitu dute EAE osoan. Ildo horretan, Euskadiko hiru hiriburuetakoko bidegorri-sareak 179,6 kilometro izan ditu orotara, 2011. urtean; kopuru hori % 7,5 hazi da urte batetik bestera (167,1 km zituen 2010ean). Era berean, hiru lurraldeetan aurrera egin da, poliki-poliki, bizikletaz ibiltzeko azpiegitura-sarearen garapenean.

Bestalde, garraio publiko kolektiboaren **eskaintzari** dagokionez, hau azpimarratu behar da:

- Errepideko garraio publikoan, hiri barnekoan, Bilbobus, Dbus eta Tuvisa konpainiek 2010eko ezaugarri berdineko zerbitzuak eman dituzte. Dena den, Bilbobusen ibilbidea handitu egin da, linea hauek luzatu baitira: 72-Larraskitu-Castaños/Gazteleku eta G3-Larraskitu-Plaza Biribila. Bestalde, Dbus konpainiak zerbitzua hobetu du linea hauetan: 21-Mutualidades-Anoeta, 26-Amara-Erriberak-Martutene, 38-Trintxerpe-Altza-Molinao, eta 41-Martutene-Egia-Gros. Hain zuzen ere, geltoki berriak jarri dira, eta irisgarritasuna hobetzeko neurriak hartu dira. Hiriarteko zerbitzuari dagokionez, Bizkaibusek eskaintza handitu du linea-kopuruan (% 5,8), autobus-kopuruan (% 4,5) eta ibilbidearen luzeran (% 2,5). Orobat, Lurraldebus konpainiako autobus-kopurua % 2,4 handitu da 2011n. Arabako hiriarteko autobusei dagokienez, 2010ean arabarrentzat jarritako hiriarteko 18 zerbitzuei eutsi zaie.

- Trenbideko garraioan, hiri-zerbitzuak hobetu dira, funtsean. Gasteizko tranbiak tren gehiago prestatu ditu, eta beraz, arabarrek toki gehiago izan dituzte (% 0,4 gehiago, bi kasuetan); horrez gain, ibilbidea luzatu egin da (2010ean baino % 1,2 gehiago). Bestalde, Bilboko tranbia-zerbitzuaren eskaintza murriztu egin da apur bat; zirkulazioan dagoen tren-kopurua eta eskaintako toki-kopurua % 1 gutxitu dira 2010eko datuekin alderatuz. Nolanahi ere, Bilboko hiri barneko trenbide-zerbitzua indartu egin da, metroaren geltoki berriak ireki baitira Basaurin (Arizkoa eta Basauriko geltoki nagusia); horrenbestez, Metro Bilbaok bi kilometro eta erdi luzatu du ibilbidea. Ildo horretan, 2011n, Metro Bilbaok ibilbide luzeagoa egin du (2010ean baino % 2 gehiago), eta handitu egin dira bertakoei eskaintako kotxe-kilometroak eta kilometro bakoitzeko tokiak (% 8,7 eta % 9 handitu dira, hurrenez hurren).

- Aireko zirkulazioari dagokionez, EAEko aireportuetan egindako operazioen bolumen guztia % 1,1 handitu da 2010ekoarekin alderatuz. Hazkunde handiena Gasteizko aireportuan izan da (% 5,7), baina Bilboko eta Donostiako aireportuetan ere handiagoa izan da aireontzien zirkulazioa (% 0,2 eta % 3,6, hurrenez hurren).

- Azkenik, itsasoko garraioari dagokionez, Anavas - Euskal Untzizabeen Elkarteko merkataritza-ontzidiak aurreko urtean baino 3 ontzi gutxiago izan ditu. Dena den, egun dituen 66 ontzien bolumena eta zama-edukiera askoz ere handiagoa da 2010ean zituen ontziena baino (% 12,2 eta % 8,4 handiagoak, hurrenez hurren).

EAEko mugikortasun-eskaera aztertuz, eutsi egin zaio egunean egiten diren joan-etorrien hazkunde-joerari. Zehazki, pertsonako mugikortasun-tasa % 2,3 hazi da 2007-2011 aldian: 2011n, 3,05 joan-etorri egin dira, eta 2007an, 2,98 egin ziren pertsonako. Alabaina, 2003-2007 aldian baino indar gutxiagorekin egiten ari da gora, aldi hartan % 8,4 egin baitzuen gora pertsonako mugikortasun-tasak: 2,75 joan-etorri, batez beste, 2003an, eta 2,98, 2007an.

Garraio publiko kolektiboan, gehitu egin da autobus eta trenetako zerbitzu publikoetan joan-etorriak egin dituzten pertsonen kopurua, 2010eko datuen aldean (+% 1,4). Bilakaera epe luzeagora aztertuz, ikus daiteke 2000 eta 2011 artean garraio kolektiboaren erabiltzaile-kopurua % 12,8 hazi dela. Bestalde, garraio-motaren arabera banaketa zehatzago aztertuta, honako alde hauek ikus daitezke azken urteko bilakaeran:

- Errepide-garraioan:
  - Hiri barneko garraioari dagokionez, Tuvisak, Dbus eta Bilbobus konpainiek eskaera handiagoa izan dute, baina ez maila berean (+% 7,1, +% 4,5 eta +% 0,7, hurrenez hurren). Horren haritik, azpimarratu behar da Tuvisak 2011n izandako datua Arabako hiriburuan tranbia martxan jarri aurretik zituen jarduera-mailetara gerturatzen dela.

- Hiriarteko garraioari dagokionez, Lurraldebus eta Bizkaibus konpainietako bezeroak % 4,6 eta % 2,5 gehiago izan dira, hurrenez hurren. Arabako Hiriarteko Autobusak konpainiaren eskaera, berriz, % 3,1 gutxitu da.
- Horri lotuta, esan behar da garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoaren barruan aztertu behar direla datu horiek; hau da, kontuan hartuta garraio-modu guztien eskaintza (autobusa, metroa eta tranbia) eta hiriko, hirialdeko eta metropoliko eremu guztietako eskaintza. Ikuspegi hori are eta nabarmenagoa da azken urteetan eskaintza handitu den eremuetan; adibidez, Bilboaldeko metropoli-inguruan eta Gasteizen.

■ Trenbide-garraioari dagokionez:

- Bilboko metroak, hazten jarraitu du 2011n ere, eta beste errekor historiko bat egin du, bidaiari-kopuruan: 89,6 milioi pertsona garraiatu ditu 2011n. Hazkunde hori 2. linean bi geltoki berri martxan jartzearen ondorio izan da: Arizkoa (otsailaren 23an) eta Basaurikoa (azaroaren 11n). Bi geltoki horietan ia bi milioi joan-etorri egin dira urte amaierara bitartean.
- Eusko Tran zerbitzuari dagokionez, eskaera % 6,1 hazi da. Hazkunde hori, neurri handi batean, Gasteizko Tranbiak izandako dinamismoaren ondorio da: aurreko urtearekin alderatuz, % 6,4ko hazkundea izan du garraiatutako pertsona-kopuruan, eta guztira 7,4 milioi joan-etorri egin ditu. Bilboko Tranbiak 3 milioi pertsona inguru garraiatu ditu 2011. urtean, aurreko urtean baino % 5,2 gehiago.
- Hiri arteko garraioari dagokionez, RENFEk, EuskoTrenek eta FEVEk beherakada izan dute erabiltzaile-kopuruan: -% 5,6, -% 3,7 eta -% 2,3, hurrenez hurren.

■ Aireko garraioan, Bilboko aireportuko jardueran soilik izan dira datu positiboak 2011n: eskaria % 4,1 handitu da aurreko urtekoarekin alderatuz. Bestalde, Donostiako eta Gasteizko aireportuetan, % 13,3 eta % 33 jaitsi da jarduera, hurrenez hurren. Esan beharra dago EAEn airez egiten diren joan-etorri guztien % 93,6 Bilbon egiten dela.

■ Azkenik, bidaiarien itsas garraioak –Bilboko portuan biltzen da guztia– % 7,8ko jaitsiera izan du 2010ean lortutako datuarekin alderatuta, eta, jaitsiera hori, batez ere, 2010eko irailean P&O Ferries konpainiak zerbitzua etetearen ondorioz gertatu da. 2011ko martxoaren 29tik, Brittany Ferries konpainia beste ferry-zerbitzu bat ematen hasi da Bilbo eta Portsmouth artean; bidaiari gutxiagorentzako du lekua ontzi horrek, baina salgaien zirkulaziorako 100 kamioi garraia ditzake, bidaia bakoitzean. Bestalde, itsas bidaietan garraiatutako pertsona-kopuari dagokionez, errekorra egin du, % 72,4 egin baitu gora, 2010eko datuekin alderatuta. Hala, lehenengo aldiz gaitu dira linea erregularreko zirkulazio-kopuruak.

**Salgaien garraioari** dagokionez, “*EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea*” txosteneko azken informazioaren arabera, lan-egun bateko batez besteko salgaien zirkulazioa 629,3 mila tonakoa izan zen EAEn 2010. urtean; beraz, % 17,1 jaitsi da “*EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2006. urtea*” txostenean argitaratutako datuekin alderatuz. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-sektoreari. Eragin horren erakusgarri da eskaria pixkanaka-pixkanaka ahultzen joan izana nazioarteko ekonomia-krisia hasi zenetik. Garraio-moduak aztertuz gero, honako hau ikus daiteke:

- Errepidez garraiatu diren salgaien kopurua % 7,6 murriztu da 2011n EAEn, eta urtearen amaieran 101,8 milioi tona izan dira guztira. Beherakada hori salgaien garraioan aztertutako hiru alorretan gertatu da, hau da, eskualde barnekoan (-% 9,4), eskualde artekoan (-% 6,1) eta nazioartekoan (-% 2,3).
- Trenbidez 4.038,4 mila tona salgai garraiatu dira guztira, aurreko ekitaldian izandako zirkulazioa baino % 5,5 gutxiago. Operadoreka, 2011n EAEn trenbidez garraiatu diren salgaiak honela banatuta daude: % 73,1 RENFEk garraiatu du (% 6,6ko jaitsiera izan du); FEVEk mugimendu guztien % 23,5 du (% 2,9 gutxitu du jarduera); eta EuskoTrenek garraiatutako zama guztiaren % 3,4 biltzen du (% 0,5eko jaitsiera).
- 2011n, salgaien aireko mugimenduak hazkundera izan du oro har: 2010ekoarekin alderatuz, % 22,4 handiagoa izan da. Hazkunde orokorra izan arren, zatirik handiena Gasteizko aireportuaren jardunari esker gertatu da, EAEko salgaien zirkulazioaren % 92,9 biltzen baitu. Zehazki, % 24,1 hazi da jarduera Arabako terminalean. Bestalde, Bilboko aireportuan (salgaien zirkulazio guztiaren % 7 hartzen du), % 3,4ko hazkundera izan da, eta Donostiakoan, % 70,4koa (dena den, kontuan izan behar da Donostiako aireportuak oso pisu txikia duela salgaien % 0,1 soilik mugitzen baitu).
- Azkenik, EAEko portuko jarduera ahuldu egin da, industria-jardueraren beherakadaren ondorioz; guztira, % 8,5eko jaitsiera izan du. Azpiegiturei dagokienez, Bilboko portuan % 7,7 jaitsi da zirkulazioa; Pasaiaiko portuan, berriz, % 16,6ko atzerakada izan da. Bermeoko portuan jaitsiera txikiagoa izan da, eta, zehazki, % 2 jaitsi da jarduera.

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

Istripuen aurkako borrokan, aurreko ekitaldian baino lau pertsona gutxiago hil dira EAEko errepideetan zirkulazio-istripuen ondorioz (60 hildako 2011n eta 64 hildako 2010ean), “2010-2014 aldirako EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren” helburuen ildoan, errepidean hildako pertsonen kopurua gutxitzea xede baitu.

Bideetako pilaketei dagokienez, motorizazio-indizean 2011n izandako gorakada txikiari jarraiki, pilaketek sortutako kostuek gora egin dute hiru osagaietan (hirikoa, hiri artekoa eta gorabeherak).

Garraio-sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, hauek azpimarratu behar dira: zaratagatiko kostuek gora egin dute (% 6,4), errepidearekin lotutako arrazoen ondorioz; 2010ean, sektoreko CO<sub>2</sub> igorpenak gutxitu egin ziren (-% 3,5); eta 2011n, sektoreko energia-kontsumoa txikiagoa izan da (-% 1,4). Azkeneko biak oso lotuta daude jarduera ekonomiko ahularekin.

Azkenik, Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE) EAeko garraioari buruzko oinarrizko informazioa egiteko funtzioak bete ditu: GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta “*Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko urteko txosten*” hau egin du. Era berean, 2011. urtean, mugikortasunari buruzko beste inkesta bat egin da (azkena 2006 eta 2007 artean egin zen), bai eta Garraio-Eskariaren Irudiaren txostena ere (txosten hori bost urtean behin egiten da).

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



**1**

# **Testuinguru Orokorra**

## 1. TESTUINGURU OROKORRA

### 1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Atal hau lantzen hasi aurretik, beharrezkoa da Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalan (EJSN) egindako aldaketari buruzko zenbait zehaztasun ematea, eta horrek azterketa honetan zer ondorio izan dituen aipatzea.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean (*Euskadiko Garraioaren Panoramika 2010*), EJSN-2009 hartu zen establezimenduei eta enpleguari buruzko informazioaren oinarritzat, eta balio erantsi gordinari (BEGd) buruzko informazioa, aldiz, aurreko sailkapenaren arabera adierazi zen: EJSN-1993 1. berrikuspena.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren argitalpen honetan (*Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011*), EJSN-2009 izan da balio erantsi gordinari buruzko informazioaren oinarri. Bi sailkapenen artean, hauek dira garraio-jarduerarako alde nabarmenenak: egungo sailkapenean ez dira sartu bidaia-agentzien jarduerak, bidaia-antolatzaileenak eta turismoa laguntzeko bestelako jarduerak (633. taldea EJSN-1993 1. berrikuspena), ez eta telekomunikazio-jarduerak ere (642. taldea EJSN-1993 1. berrikuspena). Gainera, kontuan izan behar da sailkapen bat egokitu eta berria egiteko prozesua ez dela prozesu zuzena eta adiera bakarrekoa, jarduera-adar jakin batek baliokide bat baino gehiago izan baititzake sailkapen berrian. Beraz, horrelako egokitze-prozesuetan, aldaketa txikiak sortzen dira, beti, datu-segidetan.

Bestalde, balio erantsi gordinari dagokionez, kontuan izan behar da azken ekitaldiko informazioa behin-behinekoa izaten dela beti, Kontu Ekonomikoetan baitu jatorria. Beraz, garraioaren panoramikaren txostenaren aurreko argitalpenean (*Euskadiko Garraioaren Panoramika 2010*) aurkeztutako behin-behineko datuak –2010eko ekitaldiari buruzkoak eta aurreko sailkapenaren arabera (EJSN-1993 1. berrikuspena) kalkulaturakoak– erabili behar, EJSN-2009 sailkapenaren arabera kalkulaturako behin betiko datuak sartu dira. 2011ri buruzko datuak, ordea, behin-behinekoak dira. Hala bada, EJSN-2009 sailkapenaren arabera aurkeztu dira 2010 eta 2011 ekitaldietako balio erantsi gordinari buruzko datuak (behin betiko datuak eta behin-behinekoak, hurrenez hurren).

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

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



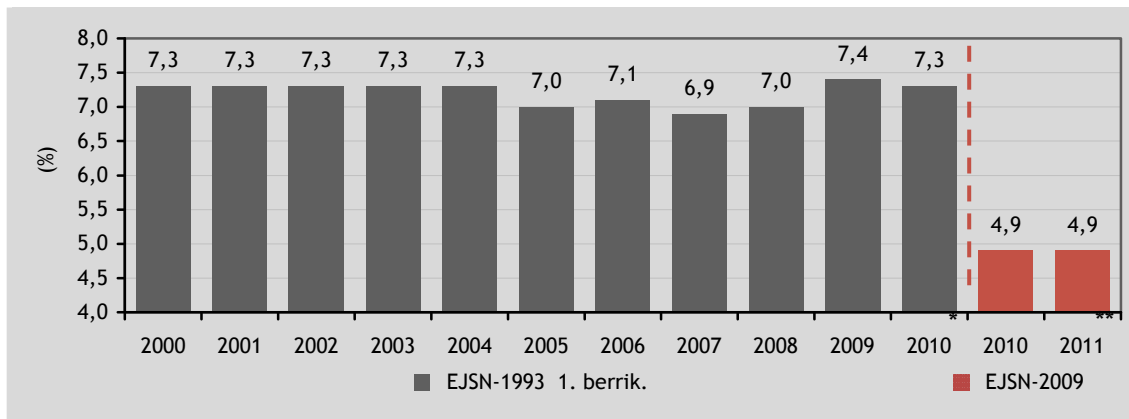
Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalako (EJSN-2009) 49. ataletik 53.ra bitartekoek osatzen dute garraioaren eta posta-jardueren sektorea (H atala: Garraioa eta biltegiatzea). Kapitulu honen hasiera makrosektore horri buruzkoa da, hain zuzen.

Hainbat iturritatik jasotako informazioaren arabera, magnitude nagusiek kopuru hauek izan dituzte 2011. urtean:

- **12.425 establezimendu egon dira jardunean** EAEn garraioaren eta posta-jardueren sektorean. Kopuru hori:
  - aurreko urtekoa baino % 6 txikiagoa da (13.223 establezimendu zeuden 2010ean); EAeko ekonomia oro har kontuan hartuta % 2,9 jaitsi da establezimenduen kopurua (185.454 establezimendu 2011n, eta 191.057 establezimendu 2010ean).
  - EAeko establezimendu guztien % 6,7 da (aurreko ekitaldian, % 6,9).
- **43.851 pertsona aritu dira lanean** sektorean. Kopuru hori:
  - aurreko urtekoa baino % 5,3 txikiagoa da (46.299 pertsona egon ziren lanean 2010ean); EAeko ekonomian oro har izan den beherakada (-% 1,8) baino askoz ere handiagoa izan da (890.093 pertsona aritu dira lanean 2011n, eta 906.044 pertsona, 2010ean).
  - EAEn lanean aritu direnen % 4,9 da (% 5,1, aurreko ekitaldian).
- **2.942,2 milioi euroko balio erantsi gordina (BEGd)** sortu du sektoreak. Zenbateko hori:
  - aurreko urtekoa baino % 1,3 handiagoa da. EAeko ekonomia oro har hartuta, berriz, balio erantsi gordina % 2,3 igo da.
  - ekonomiaren balio erantsi gordinaren % 4,9 izan da, aurreko urteko ekitaldian lortutakoaren pisu berbera du, beraz (% 4,9, 2010ean).

Denbora-ikuspegi zabala aintzat hartuta (2000-2011 aldia), EJSN sailkapenaren aldaketa dela eta ezin da egin sektore honek EAeko ekonomiaren balio erantsi gordinen izan duen pisuaren azterketa homogenea; izan ere, sektorearen hedadura aldatu egiten da aplikatutako EJSN sailkapenaren arabera (garraioaren eta komunikazioen sektorea EJSN-1993 1. berrikuspena sailkapenean, eta garraioaren eta posta-jardueren sektorea, EJSN-2009 sailkapenean). Nolanahi ere, azterketa bi denbora-alditan banatuta egin daiteke: 2000-2010 aldia (EJSN-1993 1. berrikuspena sailkapenaren arabera) eta 2010-2011 aldia (EJSN-2009 sailkapenaren arabera). Horrela banatuta, ikusten dugu sektoreak ekonomiaren balio erantsi gordinari egindako ekarpena ez dela ia batere aldatu.

grafikoa 1.1. Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteei, garraioaren eta komunikazioen sektorea dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2011 urteei, garraioaren eta posta-jardueren sektorea (EJSN-2009)



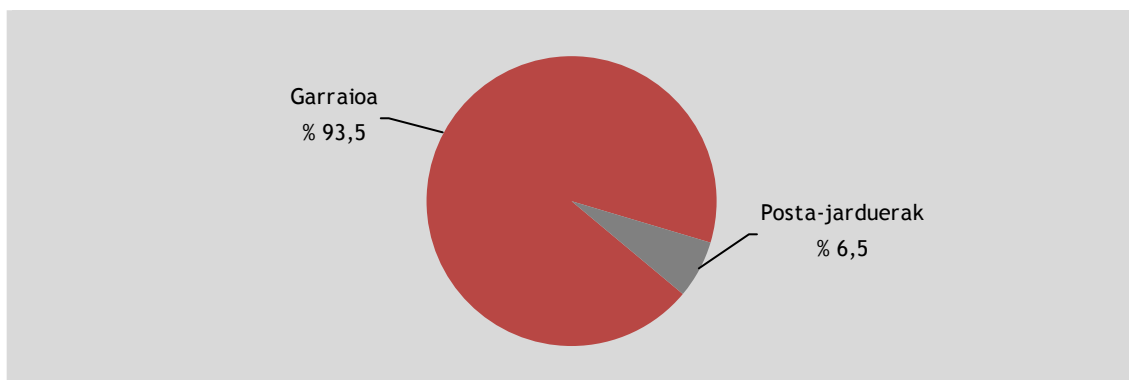
\* 2010ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-1993 1. berrikuspena) aurrerapena da.

\*\* 2011ri dagokion BEGd-aren datua (EJSN-2009) aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

2011. urteari dagokionez, garraio-jarduerak garraioaren eta posta-jardueren sektoreak sortutako BEGd osoaren % 93,5 eragin du. Zehazki, garraio-jarduerak 2.749,6 milioi euro sortu ditu, eta posta-jarduerak, berriz, 192,5 milioi euro.

grafikoa 1.2. EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren banaketa 2011n<sup>1</sup> (%)

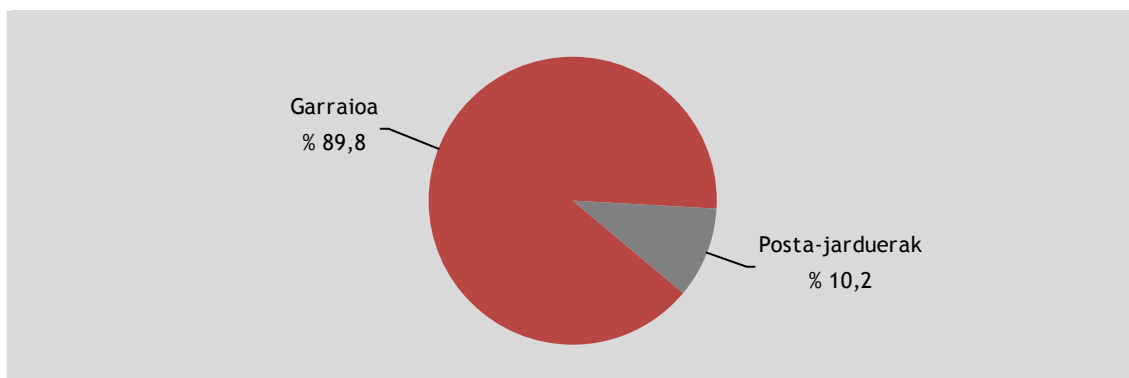


<sup>1</sup> BEGd-ari buruzko 2011ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009).

Enpleguari dagokionez, garraioak sektoreko guztizko enpleguaren % 89,8 biltzen du, eta posta-jarduerak, gainerako % 10,2a.

grafikoa 1.3. EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2011n (%).



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

## 1.1.2. Garraio-sektorea EAEn

Garraioaren eta posta-jardueren makrosektorea labor-labor aztertu ondoren, garraioaren sektorea aztertuko dugu, EJSN-2009 sailkapeneko 49. ataletik 52. atalera bitartekoak osatzen duten sektorea, alegia.

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

Garraio-sektorearen azterketari ekinda, hona hemen alderdi azpimarragarrienak:

- 2011n, **11.777 establezimendu** ditu sektoreak.
- Guztira, **39.389 pertsonak** jardun dute lanean.
- **2.749,6 milioi euroko balio erantsi gordina** sortu du sektoreak.

Establezimenduei dagokionez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoko establezimenduen % 6,4 hartzen du; 2010ean izan zuen pisuaren antzekoa, alegia (% 6,5).

Enpleguari dagokionez, garraio-sektoreak EAEko establezimenduekin lotutako enplegu guztiaren % 4,4 hartzen du, 2010ean (% 4,6) baino apur bat gutxiago.

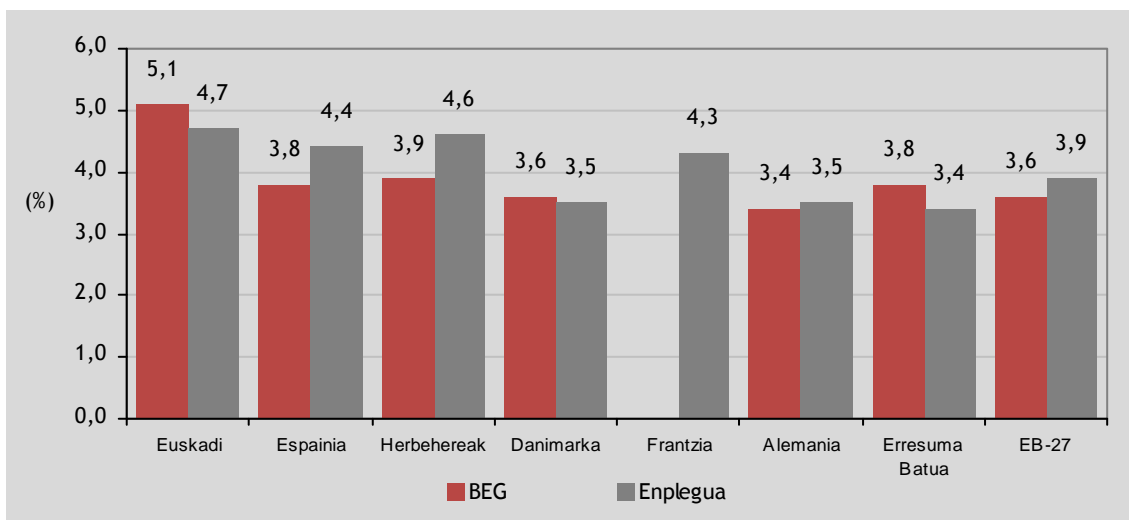
Balio erantsi gordinari dagokionez, garraio-sektoreak EAEko ekonomia osoaren balio erantsiaren % 4,6 sortzen du, 2010ean sortu zuen bera.

Garraio-sektoreko biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera aztertuz, gizonak guztizkoaren % 83,1 izan dira 2011n, eta emakumeak, gainerako % 16,9a<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Iturria: Eustat, BJA (Biztanleria Jardueraren Arabera sailkatzeko inkesta). Zehaztasun gehiagorako, ikus GISen "II.3 Lan Merkatua" taldeko adierazleak EUSGABEren web-orrian: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>

Hurrengo grafikoak (2009ko datuak ditu, urte horretakoak baitira Europako azken datu agregatuak) agerian uzten du garraio-sektorearen magnitude ekonomiko horiek handiagoak direla EAEn, Espainian eta Europar Batasunean baino. Guztizko balio erantsi gordinean duen pisuari dagokionez, 2009an, Espainian EAEn baino 1,3 puntu txikiagoa zen, eta EB-27n, 1,5 txikiagoa. Enpleguari dagokionez, aldea txikiagoa da, Espainiak eta EB-27k hiru eta zortzi hamarreneko aldea baitute EAerekin, hurrenez hurren.

**grafikoa 1.4.** Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2009an (%).



Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila, Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda eta Kontu Ekonomikoak, EAEko datuei buruzkoak; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012, eta Economy and Finance Statistics (Eurostat) Estatuko eta gainerako herrialdeetarako. Behatokiak egina.

## i) Azpisektoreak

Establezimenduak eta establezimenduei loturiko enplegua azpisektoreka aztertzen badugu, ondoriozta daiteke 2011n salgaien errepide bidezko garraiokoak direla establezimendu guztien % 67,8 (7.909 establezimendu), eta enpleguaren % 46,5 (18.318 pertsona). Tarte handia dago hortik bigarrenera, alegia, bidaiariaren lurreko garraiok; garraio-mota horretakoak dira establezimenduen % 21,7 (2.560), eta enpleguaren % 20,8 (8.192 pertsona). Ondoren, garraioarekin lotutako jarduerak daude; establezimenduen % 10,2 dira (1.198), eta enpleguaren % 28,4 (11.200 pertsona). Hortaz, hiru azpisektore horiek garraioaren arloko EAEko establezimendu guztien % 99,1 osatzen dute, eta establezimendu horiei loturiko guztizko enpleguaren % 95,7. Gainerako azpisektoreen pisua oso txikia izan da.

1.1. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua, 2010-2011 aldian.

	Establezimenduak				Enplegua			
	2010		2011		2010		2011	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Bidaiarien lurreko garraioa*	2.587	20,7	2.560	21,7	8.145	19,6	8.192	20,8
Salgaien garraioa errepidez	8.468	67,8	7.909	67,2	19.772	47,6	18.318	46,5
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	57	0,5	62	0,5	1.097	2,6	1.106	2,8
Salgaien garraioa trenez	5	0,0	6	0,1	75	0,2	72	0,2
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	15	0,1	16	0,1	50	0,1	52	0,1
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	14	0,1	12	0,1	381	0,9	293	0,7
Bidaiarien aireko garraioa	11	0,1	8	0,1	281	0,7	101	0,3
Salgaien aireko garraioa	5	0,0	6	0,1	178	0,4	55	0,1
Garraioarekin lotutako jarduerak	1.329	10,6	1.198	10,2	11.536	27,8	11.200	28,4
<b>GUZTIRA</b>	<b>12.491</b>	<b>100,0</b>	<b>11.777</b>	<b>100,0</b>	<b>41.515</b>	<b>100,0</b>	<b>39.389</b>	<b>100,0</b>

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

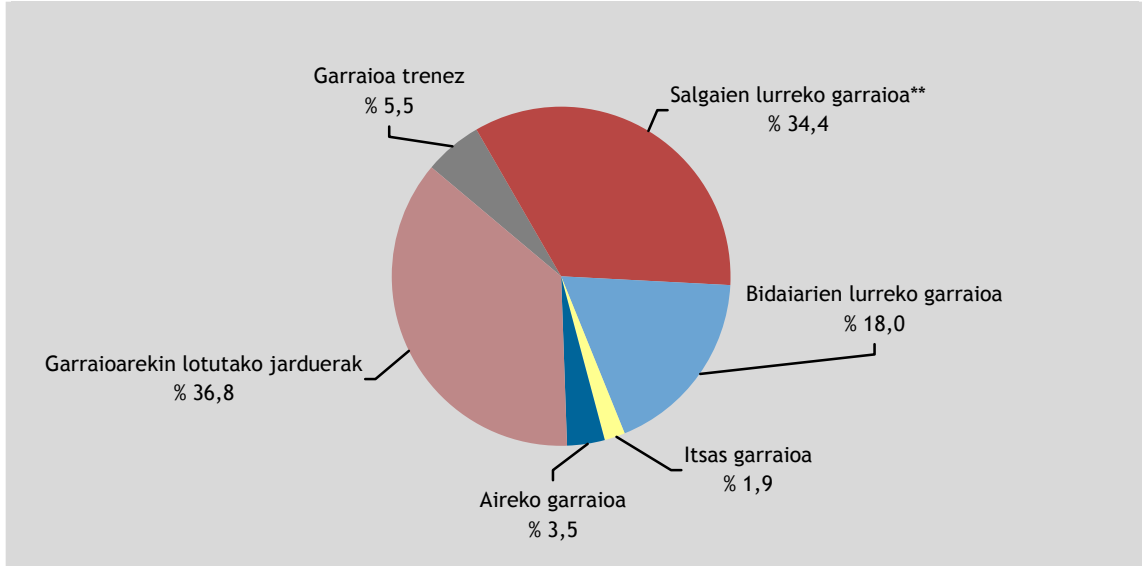
Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

BEGd-aren banaketari dagokionez, garraioarekin lotutako jarduerak guztizko balio erantsi gordinaren % 36,8 dira; salgaien lurreko garraioa<sup>2</sup>, % 34,4; bidaiarien lurreko garraioa<sup>3</sup>, % 18; trenbideko garraioa, % 5,5; aireko garraioa, % 3,5; eta itsas garraioa, gainerako % 1,9a. Garraioarekin lotutako jardueren balio erantsi gordinari egiten dioten ekarpenaren arabera, eta bidaiarien lurreko garraioa, salgaien lurreko garraioa eta trenbideko garraioa gehitzen baditugu, jarduera horien batura garraioaren balio erantsi gordinaren % 91,6 da; itsas garraioaren eta aireko garraioaren batura, berriz, gainerako % 8,4a da.

<sup>2</sup> Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

<sup>3</sup> Bidaiarien garraioa errepidez: bidaiaren hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

grafikoa 1.5. EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa, 2011n<sup>1</sup>, azpisektoreen arabera (%).



<sup>1</sup> BEGd-ari buruzko 2011ko datua aurrerapena da.

\* Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiaren hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bidaiarien lurreko bestelako garraio-mota bat, beste talde batean sailkatu gabea.

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

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009).

ii) Lurralde historikoen arabera

1.2. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2011n, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
<b>Establezimenduak</b>								
Bidaiarien lurreko garraioa*	300	11,7	1.466	57,3	794	31,0	2.560	100,0
Salgaien garraioa errepidez	1.017	12,9	4.075	51,5	2.817	35,6	7.909	100,0
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Salgaien garraioa trenez	-	-	4	66,7	2	33,3	6	100,0
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	-	-	7	43,8	9	56,3	16	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	-	-	12	100,0	-	-	12	100,0
Bidaiarien aireko garraioa	1	12,5	6	75,0	1	12,5	8	100,0
Salgaien aireko garraioa	2	33,3	2	33,3	2	33,3	6	100,0
Garraioarekin lotutako jarduerak	166	13,9	625	52,2	407	34,0	1.198	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>1.488</b>	<b>12,6</b>	<b>6.238</b>	<b>53,0</b>	<b>4.051</b>	<b>34,4</b>	<b>11.777</b>	<b>100,0</b>
<b>Enplegua</b>								
Bidaiarien lurreko garraioa*	1.150	14,0	4.781	58,4	2.261	27,6	8.192	100,0
Salgaien garraioa errepidez	2.586	14,1	8.782	47,9	6.950	37,9	18.318	100,0
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	(**)	(**)	747	67,5	351	31,7	1.106	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	0,0	29	40,3	(**)	(**)	72	100,0
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	22	42,3	26	50,0	52	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	293	100,0	0	0,0	293	100,0
Bidaiarien aireko garraioa	(**)	(**)	71	70,3	(**)	(**)	101	100,0
Salgaien aireko garraioa	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	55	100,0
Garraioarekin lotutako jarduerak	1.825	16,3	6.237	55,7	3.138	28,0	11.200	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>5.561</b>	<b>14,1</b>	<b>20.962</b>	<b>53,2</b>	<b>12.726</b>	<b>32,3</b>	<b>39.389</b>	<b>100,0</b>

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

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

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.

Establezimendu-kopuruaren eta establezimenduei loturiko enplegu-kopuruaren banaketa oso desberdina da lurralde historiko batetik bestera. Hain zuzen, Bizkaiak biltzen du EAEko sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehazki, 6.238 establezimendu daude bertan, eta 22.962 langiletik gora. Hurrengoa Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren herena baitu, gutxi gorabehera (4.051 establezimendu eta 12.726 langiletik gora). Azkenik, Arabak du ordezkaritzarik txikiena sektorean; % 13 ingurukoa da, bai establezimenduei dagokienez (1.488 establezimendu), bai enpleguari dagokionez (5.561 langile baino gehiago).

iii) Lan-kostua

Garraio-panoramikaren txosten honetan, honako azpiepigrafe hau sartu dugu, berrikuntza modura, ekonomia osoan (lehen sektorean salbu) langile bakoitzak hileko duen lan-kostuaren azterketa konparatiboari buruzkoa, bai eta garraio-sektorea osatzen duten azpisektoretan

ere; horri esker, jarduera horien eta ekonomia osoaren artean lan-kostuan zer desberdintasun dauden aztertu da.

Metodologiari dagokionez, azterketaren oinarria Estatistikako Institutu Nazionalaren (INE) lan-kostuaren hiruhileko inkesta (ETCL) izan da; urteko batez besteko datuak aurkeztu dira, eurotan, INEk emandako hiruhilekoko informazioa oinarri hartuta. Alderaketa estatu-eremuan egin da, kasu horretan soilik lor baitaiteke EJSN-2009 sailkapeneko atalei buruzko informazioa (hots, garraioaren azpisektoreei buruzko informazioa lortzeko modu bakarra da).

Horri dagokionez, lehenik eta behin azpimarratu behar da, garraioaren azpisektore guztietan (lurreko garraioan eta hodi bidezkoan salbu) langileko eta hileko lan-kostua nabarmen handiagoa dela ekonomia bere osotasunean (lehen sektorea kenduta) hartuta baino (2.557 euro). Zehazki, 2011n, aireko garraioak izan du langileko eta hileko lan-kostu handiena (4.315 euro); atzetik izan ditu itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa (3.356 euro), eta biltegitratzea eta garraioarekin lotutako jarduerak (3.060 euro). Bestalde, lurreko garraioan eta hodi bidezkoan, langileko eta hileko lan-kostua apur bat txikiagoa da (2.526 euro) ekonomia bere osotasunean (lehen sektorea kenduta) hartuta baino (2.557 euro).

1.3. taula Lan-kostua langileko eta hileko. Estatua

	Lan-kostua guztira		Urte arteko aldakuntza (%)
	2010	2011	
Ekonomia guztira (lehen sektorea kenduta)	2.527	2.557	1,2
Lurreko garraioa eta hodi bidezko garraioa	2.439	2.526	3,5
Itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	3.293	3.356	1,9
Aireko garraioa	4.242	4.315	1,7
Biltegitratzea, eta garraioarekin lotutako jarduerak	3.096	3.060	-1,2

Iturria: Lan-kostuaren hiruhileko inkesta (ECL), Estatistikako Institutu Nazionala (INE).

Bilakaerari dagokionez, 2011n, langileko eta hileko lan-kostuak gora egin du, bai ekonomia osoa (lehen sektorea salbu) aintzat hartuta (% 1,2), bai garraio-jarduera osatzen duten azpisektoreak aintzat hartuta; salbuespen bakarra izan da: biltegitratzea eta garraioarekin lotutako jarduerak azpisektorea, lan-kostuak behera egin baitu (-% 1,2). Lurreko garraioak eta hodi bidezkoak izan du urte arteko hazkunde handiena (% 3,5), eta atzetik izan ditu itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa (% 1,9) eta aireko garraioa (% 1,7).



## b) Prezioen bilakaera

### 1.4. taula Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2008 eta 2011 artean

	2008	2009	2010	2011	Δ 11/10
Automobiletarako gasolioa	52,69	31,90	43,53	57,96	% 33,15
Gasolina	42,13	31,31	41,56	53,15	% 27,89
<b>Brent upela</b>	<b>41,00</b>	<b>27,62</b>	<b>37,75</b>	<b>50,28</b>	<b>% 33,19</b>

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Energia eta Turismo Ministerioa.

2011n, Brent upelaren batez besteko prezioa 113,31 dolarrekoa izan da, aurreko urtekoa baino % 42,5 garestiagoa (79,5 dolar, 2010ean). Ibilbidea goranzkoa izan da, batez ere lehenengo lauhilekoan, eta apirilean, urteko maximora iritsi da (123,63 dolar upeleko). Dena den, dolarraren aldean euroaren balioa igo egin da lehenengo lauhilekoan, eta horrek berdindu egin du, neurri batean, garestitze hori; halere, irailetik aurrera, euroaren balioa etengabe jaitsiz joan da, ekitaldiaren amaierara arte. Horrenbestez, automobiletarako gasolioaren kotizazioa (eurotan) % 33,19 igo da urte batetik bestera, gasolinarena baino nabarmen gehiago (% 27,89).

Hazkunde ekonomiko ahuleko testuinguruan (Euskadiko barne-produktu gordina % 0,6 hazi da 2011n), gure erkidegoari dagokion KPIk moteldu egin du igotzeko joera: 2011ko ekitaldiaren amaieran (abendutik abendurako aldakuntza), EAEko prezioen igoera % 2,4koa izan da, eta % 2,8 izan zen 2010ean. Ondasun-taldeei dagokienez, elikagaiak eta edari alkoholgabeak, etxebizitza, aisia eta kultura, eta etxeko tresneria salbu, gainerako taldeek tasa txikiagoak izan dituzte aurreko ekitaldian baino; zehazki, etxebizitzek eta garraioak izan dute inflazio handiena (% 7 eta % 4,7, hurrenez hurren).

### 1.5. taula EAEko KPI 2011n, taldeka.

	2008	2009	2010	2011
	Abendutik abendurako aldakuntza			
Janari eta edari alkoholgabeak	2,6	-1,3	0,4	2,5
Edari alkoholduak eta tabakoa	4,1	12,1	14,6	3,9
Jantziak eta oinetakoak	0,6	-0,5	0,6	0,3
Etxebizitza	6,8	0,6	5,1	7,0
Etxeko tresneria	3,1	1,0	1,3	1,3
Medikuntza	0,2	-0,7	-0,4	-2,2
<b>Garraioak</b>	<b>-5,3</b>	<b>3,8</b>	<b>8,9</b>	<b>4,7</b>
Komunikazioak	-0,3	-0,3	-0,7	-1,6
Aisia eta kultura	0,9	-0,7	0,3	0,6
Irakaskuntza	5,1	2,2	2,3	1,3
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	4,6	1,8	2,1	1,1
Beste batzuk	3,8	1,8	2,6	2,4
<b>Orokorra</b>	<b>1,9</b>	<b>1,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Era berean, industria-prezioen indizeak ere ahuldutako jarduera ekonomikoa islatzen du; izan ere, 2011ren amaieran, hazkunde txikiagoa izan dute aurreko ekitaldian baino (% 4,9ko igoera 2011n, eta % 6,3koa, 2010ean). Sektorez sektore aztertuz, manufaktura-industriako prezioen hazkunde-erritmoa moteldu egin da (% 3,4 hazi da 2011n, eta % 6,5, 2010ean). Erauzteko industriak hazkunde positiboa izan du (% 0,6 2011n, eta -% 4,3, 2010ean); eta energia elektrikoaren, gasaren eta lurrunaren prezioek ere hazkunde nabarmen handiagoa izan dute (% 22 2011n, eta % 5,1, 2010ean).

1.6. taula EAEko industria-prezioen indizea 2011n, jarduera-adarren arabera.

	Abendutik abendurako aldakuntza			
	2008	2009	2010	2011
<b>Indize orokorra</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,8</b>	<b>6,3</b>	<b>4,9</b>
<b>Erauzteko industriak</b>	<b>14,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-4,3</b>	<b>0,6</b>
Erauzteko industriak	14,4	0,7	-4,3	0,6
<b>Manufaktura-industria</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,6</b>	<b>6,5</b>	<b>3,4</b>
Elikagaien, edarien eta tabakoaren industriak	4,1	-1,7	5,4	2,2
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	6,3	-3,7	2,2	0,5
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	0,9	-3,0	2,9	2,2
Kokegintza eta petrolioaren fintzeko industriak	-29,1	23,4	22,8	15,8
Kimika-industria	5,6	-3,6	3,7	6,8
Farmazia-produktuak	1,7	0,9	-0,3	0,9
Kautxua eta plastikoa	2,3	0,6	1,7	1,8
Metalgintza eta metalezko produktuak	1,2	-8,4	9,1	1,3
Informatika-produktuak eta produktu elektronikoak	0,2	0,6	-1,4	4,1
Material eta ekipamendu elektrikoak	2,8	-1,8	4,5	0,2
Makineria eta ekipamendua	3,4	-0,2	0,1	2,3
Garraio-materiala	2,5	1,8	0,7	2,5
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	3,7	1,7	0,0	1,3
<b>Energia elektrikoa, gasa eta lurruna</b>	<b>19,0</b>	<b>-14,1</b>	<b>5,1</b>	<b>22,0</b>
Energia elektrikoa, gasa eta lurruna	19,0	-14,1	5,1	22,0

Iturria: Eustat (EJSN-2009).

## 1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2011N: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

### 1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

#### a) *Zuzentarauak*

##### Errepide bidezko garraioa

- 2011/37/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2011ko martxoaren 30ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/53/EE Zuzentarauaren II. eranskina, balio-bizitzaren amaieran dauden ibilgailuei buruzkoa, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 85, 2011-03-31koa, 3.-7. or.).
- 2011/76/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko irailaren 27koa, 1999/62/EE Zuzentaraua, azpiegitura jakin batzuk erabiltzeagatik salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunei zergak aplikatzeari buruzkoa, aldatzen duena (AO L 269, 2011-10-14koa, 1.-16. or.).
- 2011/82/EB Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko urriaren 25ekoa, bide-segurtasunaren alorrean zirkulazioko arau-hausteei buruzko informazioaren mugaz haraindiko elkartrukeak errazten dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 288, 2011-11-05ekoa, 1.-15. or.).
- 2011/94/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 28koa, gidabaimenari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 314, 2011-11-29koa, 31.-34. or.).

##### Trenbideko garraioa

- 2011/18/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2011ko martxoaren 1ekoa, trenbide-sistemaren Erkidegoaren barruko elkarrengarritasunari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/57/EE Zuzentarauaren II., V. eta VI. eranskinak aldatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 57, 2011-03-02koa, 21.-28. or.).

##### Itsas eta ibai-garraioa

- 2011/15/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2011ko otsailaren 23koa, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzko 2002/59/EE Zuzentaraua aldatzekoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 49, 2011-02-24, 33.-36. or.).
- 2011/75/EB Zuzentaraua, Batzordearena, 2011ko irailaren 2koa, itsasoko ekipamenduari buruzko Kontseiluaren 96/98/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 239, 2011-09-15ekoa, 1.-51. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

#### b) *Erregelamenduak*

##### Errepide bidezko garraioa

- 19/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urtarrilaren 11koa, fabrikatzailearen arazko plakari eta motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoiari txasis-zenbakiari dagokienez mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko bereizien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, aplikatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 8, 2011-01-12koa, 1.-13. or.).
- 109/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urtarrilaren 27koa, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko bereizien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 Erregelamendua aplikatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 34, 2011-02-09koa, 2.-28. or.).
- 183/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko otsailaren 22koa, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko den Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauaren IV. eta VI. eranskinak aldatzen dituena (esparru-zuzentaraua) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 53, 2011-02-26koa, 4.-32. or.).
- 181/2011 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko otsailaren 16koa, autokarrean eta autobusean bidaiatzen duten bidaiarien eskubideei buruzkoa, eta 2006/2004 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 55, 2011-02-28koa, 1.-12. or.).

■ 228/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko martxoaren 7koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1222/2009 (EE) Erregelamendua, C1 motako gurpilek lurzoru bustian itsasteko dituzten baldintzak probatzeko metodoei buruzkoa, aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 62, 2011-03-09koa, 1.-16. or.).

■ 407/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko apirilaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, aldatzen duena, Nazio Batuen Europarako Batzorde Ekonomikoaren zenbait araudi sartzeari lotuta (EBren Aldizkari Ofiziala, L 108, 2011-04-28koa, 13.-20. or.).

■ 458/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko maiatzaren 12koa, neumatikoak jartzeari dagokionez motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoiaren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 661/2009 (EE) Erregelamendua, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, aplikatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 124, 2011-05-13koa, 11.-20. or.).

■ 459/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko maiatzaren 12koa, oinezkoak eta bide publikoetako beste erabiltzaile ahul batzuk babesteari dagokionez ibilgailuak homologatzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 78/2009 (EE) Erregelamendua I. eranskina garatzeko arauak ezartzen dituen 631/2009 Erregelamendua eranskina aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 124, 2011-05-13koa, 21.-22. or.).

■ 510/2011 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko maiatzaren 11koa, ibilgailu arinen CO<sub>2</sub> isurpenak gutxitzeari lotuta Europar Batasunak duen ikuspegi integratzailearekin bat, merkataritza-ibilgailu arin berrien emisioei dagokionez nola jokatu zehazteko arauak ezartzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 145, 2011-05-31koa, 1.-18. or.).

■ 566/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko ekainaren 8koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 715/2007 (EE) Erregelamendua eta 692/2008 Erregelamendua aldatzen dituena, ibilgailuak konpontzeari eta horien mantentze-lanak egiteari buruzko informazioa eskuratzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 158, 2011-06-16koa, 1.-24. or.).

■ 582/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko maiatzaren 25ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 595/2009 (EE) Erregelamendua, ibilgailu astunen isurpenei buruzkoa (Euro VI) eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauaren I. eta II. eranskinak aldatzekoa, aplikatzen eta aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 167, 2011-06-25ekoa, 1.-168. or.).

■ 678/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko uztailaren 14koa, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko den Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauaren II. eranskina ordezkatzeko duena eta IV., IX. eta XI. eranskinak aldatzen dituena (esparru-zuzentaraua) (EBren Aldizkari Ofiziala, L 185, 2011-07-15ekoa, 30.-56. or.).

■ 725/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko uztailaren 25ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 443/2009 (EE) Erregelamenduari jarraiki ibilgailuek isurtzen duten CO<sub>2</sub> gutxitzeko teknologia berritzaileak onartzeko eta egiaztatzeko prozedura bat ezartzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 194, 2011-07-26koa, 19.-24. or.).

■ 1214/2011 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko azaroaren 16koa, Euro Zonako estatu kideen artean funtsak (eurotan) mugaz haraindi errepidez garraiatzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 316, 2011-11-29koa, 1.-20. or.).

## Trenbideko garraioa

■ 201/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko martxoaren 1ekoa, trenbideko ibilgailu-mota baimenduarekiko adostasuna adierazteko ereduari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 57, 2011-03-02koa, 8.-9. or.).

■ 445/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko maiatzaren 10ekoa, salgaiak garraiatzeko bagoien mantentze-lanak egiteaz arduratzen diren erakundeak egiaztatzeko sistema bati buruzkoa, eta 653/2007 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 122, 2011-05-11koa, 22.-46. or.).

■ 454/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko maiatzaren 5ekoa, Europaz haraindiko trenbide-sistemako “bidaiarien zerbitzuetarako aplikazio telematikoak” azpisistemaren elkarreragingarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 123, 2011-05-12koa, 11.-67. or.).

## Itsas garraioa

■ 1255/2011 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko azaroaren 30ekoa, itsas politika integratua sendotzeko laguntza-programa bat ezartzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 321, 2011-12-5ekoa, 1.-10. or.).

- 1286/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko abenduaren 9koa, itsasoko ezbeharrak eta gertakariak ikertzeko metodologia bateratu bat ezartzen duena, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/18/EE Zuzentarauaren 4. ataleko 5. artikuluari jarraiki (EBren Aldizkari Ofiziala, L 328, 2011-12-10ekoa, 36.-40. or.).

## Aireko garraioa

- 115/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko otsailaren 2koa, 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera 2003/87/EE Zuzentarauaren I. eranskinean zerrendatutako abiazio-jardueraren bat egin duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzko 748/2009 (EE) Erregelamendua, operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehaztekoa, aldatzen duena, (EBren Aldizkari Ofiziala, L 39, 2011.02.12koa, 1.-120. or.).
- 176/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko otsailaren 24koa, aire-espazioko bloke funtzional bat jartzeko eta aldatzeko eman behar den aurretiko informazioari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 51, 2011-02-25ekoa, 2.-7. or.).
- 334/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko apirilaren 7koa, aireko segurtasuneko oinarrizko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 94, 2011-04-08koa, 12.-13. or.).
- 390/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko apirilaren 19koa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 104, 2011-04-20koa, 10.-34. or.).
- 394/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko apirilaren 20koa, 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera 2003/87/EE Zuzentarauaren I. eranskinean zerrendatutako abiazio-jardueraren bat egin duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzko 748/2009 (EE) Erregelamendua, operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehaztekoa, aldatzen duena, EBren isurpen-eskubideen merkataritza-arabidea EFTA/EEEko herrialdeetara zabaltzeari dagokionez (EBren Aldizkari Ofiziala, L 107, 2011-04-27koa, 1.-125. or.).
- 677/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko uztailaren 7koa, aireko zirkulazioko joan-etorriak (ATM) kudeatzeko sarearen funtzioak aplikatzeko xedapenak ezartzen dituena eta 691/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 185, 2011-07-15ekoa, 1.-29. or.).
- 720/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko uztailaren 22koa, EBko aireportuetan likidoen, aerosolen eta gelen kontrola modu mailakatuan sartzen joateari dagokionez abiazio zibilaren segurtasunari buruzko oinarrizko arau komunak osatzen dituen 272/2009 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 193, 2011-07-23koa, 19.-21. or.).
- 805/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko abuztuaren 10ekoa, aireko zirkulazioaren kontrolatzaileen baimenetarako eta zenbait ziurtagiritarako arau zehatzak ezartzen dituena, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduari jarraiki (EBren Aldizkari Ofiziala, L 206, 2011-08-11koa, 21.-38. or.).
- 859/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko abuztuaren 25ekoa, aireko kargari eta postari dagokionez aireko segurtasuneko oinarrizko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 220, 2011-08-26koa, 9.-15. or.).
- 1034/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urriaren 17koa, aireko zirkulazioaren kudeaketan segurtasuna eta aireko nabigaziorako zerbitzuak ikuskatzeari buruzkoa, eta 691/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 271, 2011-10-18koa, 15.-22. or.).
- 1035/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urriaren 17koa, aireko nabigazio-zerbitzuak emateko baldintza komunak ezartzen dituena eta 482/2008 (EE) Erregelamendua eta 691/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 271, 2011-10-18koa, 23.-41. or.).
- 1087/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urriaren 27koa, lehergailuak detektatzeko ekipoei dagokienez aireko segurtasuneko oinarrizko arau komunak aplikatzeko neurri zehaztuak ezartzen dituen 185/2010 (EE) Erregelamendua aldatzeko (EBren Aldizkari Ofiziala, L 281, 2011-10-28koa, 12.-13. or.).
- 1141/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 10ekoa, EBko aireportuetan segurtasun-eskanerrak erabiltzeari dagokionez abiazio zibilaren segurtasunari buruzko oinarrizko arau komunak osatzen dituen 272/2009 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 293, 2011-11-11koa, 22.-23. or.).
- 1147/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 11koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena, eta EBko aireportuetan segurtasun-eskanerrak erabiltzeari dagokionez abiazio zibilaren segurtasunari buruzko oinarrizko arau komunak garatzen dituena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 294, 2011-11-12koa, 7.-11. or.).

- 1149/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko urriaren 21ekoa, aireontzien aeronabigagarritasuneko eta aeronautika-produktuetako, osagaietako eta ekipamenduko mantentze-lanei eta lan horietan aritzen diren langileen eta erakundeen onarpenari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 298 2011-11-16koa, 1.-124).
- 1197/2011 (EE) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 21ekoa, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda ezartzen duen 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 303, 2011-11-22koa, 14.-39. or.).
- 1206/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 22koa, Europako zeru bakarra zaintzeko aireontziak identifikatzeko baldintzak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 305, 2011-11-23koa, 23.-34. or.).
- 1207/2011 (EB) Exekuzio Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 22koa, Europako zeru bakarra zaintzeko errendimendu- eta elkarreragingarritasun-baldintzak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 305, 2011-11-23koa, 35.-52. or.).
- 1216/2011 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko azaroaren 24koa, aireko nabigazio-zerbitzueterako eta sareko funtzioetarako errendimendua balioztatzeko sistema onartzen duen 691/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Aldizkari Ofiziala, L 310 2011-11-25ekoa, 3.-5. or.).
- 1178/2011 Erregelamendua (EB), Batzordearena, 2011ko azaroaren 3koa, abiazio zibileko hegaldietako langileekin lotutako baldintza teknikoak eta administrazio-prozedurak ezartzen dituen, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduari jarraiki (EBren Aldizkari Ofiziala, L 311, 2011-11-25ekoa, 1.-193. or.).
- 1332/2011 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2011ko abenduaren 16koa, aire-espazioa erabiltzeko baldintza komunak eta talkarik ez egiteko ontziko sistemetarako prozedura eragileak ezartzen dituen (EBren Aldizkari Ofiziala, L 336, 2011-12-20koa, 20.-22. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.

## 1.2.2. Espainiako estatuko legediaren berrikuntzak

### Errepide bidezko garraioa

- 1276/2011 Errege Dekretua, irailaren 16koa, arauak desgaitasuna duten pertsonen eskubideei buruzko Nazioarteko Konbentziora egokitzekoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 224. zk., 2011ko irailaren 17koa).
- 1387/2011 Errege Dekretua, urriaren 14koa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua, irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuak onartua, aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 261. zk., 2011ko urriaren 29koa).
- 1635/2011 Errege Dekretua, azaroaren 14koa, errepideko garraioaren alorreko langileen lanaldiari dagokionez, lanaldi bereziei buruzko irailaren 21eko 1561/1995 Errege Dekretua aldatzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 303. zk., 2011ko abenduaren 17koa)
- Sustapen Ministerioaren 2069/2011 Agindua, uztailaren 21ekoa, bidaiarien errepide-garraioa erabilera orokorreko hiriarteko ohiko zerbitzu publiko iraunkorren tarifak berraztertzen dituen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 176. zk., 2011ko uztailaren 23koa).
- Sustapen Ministerioaren 2833/2011 Agindua, irailaren 30ekoa, Sustapen Ministerioaren abenduaren 20ko 3398/2002 Aginduak, errepide-garraioa bidaiarien garraio publikoekin lotutako kontrol-arauak ezartzen dituenak, onartutako erreklamazio-liburuaren eredia aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 253. zk., 2011ko urriaren 20koa).
- Sustapen Ministerioaren 3203/2011 Agindua, azaroaren 18koa, lurreko garraioaren antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduko V. tituluaren IV. kapituluaren bigarren atala ibilgailuak gidariarekin errentatzearen inguruan garatzen duen urtarrilaren 9ko Sustapen Ministerioaren 36/2008 Agindua aldatzen duena; erregelamendu hori irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuak onartu zuen (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 283. zk., 2011ko azaroaren 24koa).
- Sustapen Ministerioaren 3527/2011 Agindua, azaroaren 21ekoa, otsailaren 9ko Sustapen Ministerioaren 287/2009 Agindua –Espainian bizi ez diren eta Espainian garraioaren arloan arau-hausteak egiten dituzten pertsonen kauzio-prestazioak emateari dagokionez Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legea garatzekoa– aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 312. zk., 2011ko abenduaren 28koa).
- Sustapen Ministerioaren 3528/2011 Agindua, abenduaren 15ekoa, salgaiak errepidez garraiatzeko baimenak birgaitzeko beste behin-behineko araubide bat ezartzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 312. zk., 2011ko abenduaren 28koa).

## Aireko garraioa

- 11/2011 Legegintzako Errege Dekretua, abuztuaren 26koa, Aireportuko arautze ekonomikorako batzordea sortzen duena, batzordearen osaera eta funtzioak arautzen dituena, eta AENAKo langileen araubide juridikoa aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 208. zk., 2011ko abuztuaren 30ekoa).
- 28/2011 Errege Dekretua, urtarrilaren 14koa, abenduaren 3ko 1611/2010 Errege Dekretua, AENA enpresa-erakunde publikoari dagozkion aireko zirkulazioa kontrolatzeko ahalmenak aldi baterako Defentsa Ministerioari ematekoa, indargabetzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 13. zk., 2011ko urtarrilaren 15ekoa).
- 101/2011 Errege Dekretua, urtarrilaren 28koa, berotegi-efektuko gas-igorpenak egiaztatzeko eta ziurtatzeko sistemak kudeatzeko oinarritzko arauak ezartzen dituena; horrez gain, aire-operadoreen tonakilometroak eta, berotegi-efektuko gasak isurtzeko eskubideak salerosteko araubidea xedatzen duen 1/2005 Legearen aplikazio-eremuan, instalazio finkoak behin-behinean doan esleitzeko eskaeren datuak egiaztatzeko sistemak kudeatzeko oinarritzko arauak ere ezartzen ditu (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 25. zk., 2011ko urtarrilaren 29koa).
- 1150/2011 Errege Dekretua, uztailearen 29koa, aireportu zibilak kalifikatzeari buruzko azaroaren 27ko 2858/1981 Errege Dekretua, azaroaren 27koa, aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 209. zk., 2011ko abuztuaren 31koa).
- 1238/2011 Errege Dekretua, irailaren 8koa, aireportu-plataformako zuzendaritza-zerbitzua eta hori ezartzeko baldintzak arautzen dituena, aireontziek aireportuko plataformetan egiten dituzten joan-etorrien segurtasuna bermatzeko (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 236. zk., 2011ko irailaren 30ekoa).
- 1678/2011 Errege Dekretua, azaroaren 18koa, Espainiak hirugarren estatuekin egindako akordioen ondoriozko aire-trafikoko eskubideei buruzko informazioa eta eskubide horiek erabiltzeko erregimena arautzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 301. zk., 2011ko abenduaren 15ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 214/2011 Agindua, urtarrilaren 27koa, aire-nabigaziorako laguntza-sarea erabiltzeagatik aplikatzen diren tarifak onartzeko eta tarifa horien ordainketan berandutzeagatik interes-mota aldatzeko ekainaren 26ko 1675/1972 Errege Dekretuaren I. eranskinarekin 5. atala aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 36. zk., 2011ko otsailaren 11koa).
- Sustapen Ministerioaren 1525/2011 Agindua, ekainaren 7koa, aireportuaren kudeaketari dagokionez AENA Aeropuertos SAre funtzioak eta betebeharrak gauzatzen hastea erabakitzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 136. zk., 2011ko ekainaren 8koa).
- 2086/2011 Errege Dekretua, uztailearen 8koa, erabilera publikoko aerodromoak diseinatze eta lanean aritzeko arau teknikoak onartzen dituen eta Estatuaren eskumenekoak diren aireportuen egiaztapena arautzen duen maiatzaren 14ko 862/2009 Errege Dekretuan, eranskinean, dauden arau teknikoak eguneratzeko (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 178. zk., 2011ko uztailearen 26koa).
- Sustapen Ministerioaren 2258/2011 Agindua, uztailearen 21ekoa, Sustapen Ministerioari eskumenak ematekoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 192. zk., 2011ko abuztuaren 11koa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

### 1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

#### Errepide bidezko garraioa

- 10/2011 Dekretua, urtarrilaren 25ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, San Prudentzio-Oñati eta San Prudentzio-Epele arteko bizikleta eta oinezkoen bide zatia (4. Ibilbidea: Debako harana) egiteko proiektua” burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2011ko otsailaren 4koa).
- 19/2011 Dekretua, otsailaren 15ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak –ondoko ondasunak eta eskubideak– nahitaez desjabetzeko lehenbailehen okupatu beharrezkoak direla deklaratzeko dena: “Lasarte-Oria, Urnieta eta Andoain arteko bizikleta eta oinezkoen bide zatiaren lehen tartea (3. Ibilbidea: Donostia-San Sebastian-Beasain) egiteko proiektua”k eragiten dienak (EHAA, 2011ko otsailaren 23koa).
- 20/2011 Dekretua, otsailaren 15ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, “Añorga Txiki eta Rekalde arteko bizikleta eta oinezkoen bide zatia (2. Ibilbidea: Donostia-Mutriku) egiteko trazatu proiektua” burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2011ko otsailaren 23koa).

- 32/2011 Dekretua, martxoaren 1koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak “San Prudentzio-Oñati eta San Prudentzio-Epele arteko bizikleta eta oinezkoen bide zatien 1. fasea (4. Ibilbidea: Debako harana) egiteko proiektua” burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2011ko martxoaren 15ekoa).

- 75/2011 Dekretua, apirilaren 12koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari “Aparkabisa Bizkaiko Garraio Gunea ABCentro de Transportes de Bizkaia, S.A.” sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko baimena ematen diona. (EHAA, 2011ko apirilaren 27koa).

- 87/2011 Dekretua, maiatzaren 3koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: “Beizaman zehar, Azpeititik (Nuarbe)-Albiztur-erako (Santutxo), GI-3720 errepideko 6,540 eta 11,750 KPen artean bihurguneak zabaldu eta hobetzeko eta plataforma egokitzeko proiektua” burutzeko beharrezko ondasun eta eskubideak, Albiztur, Beizama eta Bidegoiango udalerrietan (EHAA, 2011ko maiatzaren 11koa).

- 97/2011 Dekretua, maiatzaren 17koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: “Bernedoko zeharbidea berrantolatu eta A-126 errepideko eskuinaldean autobus geltokia gaitzeko proiektua” burutzeko beharrezkoak (EHAA, 2011ko maiatzaren 26koa).

- 126/2011 Dekretua, ekainaren 14koa, zeinaren bidez urgentziako deklaratzeko baita Erandioko Udalak, nahitaez desjabetzeko, honako eskubide eta ondasunak okupatzea: Lutxanan, BI-735 eta BI-711 errepideen bidegurutzean bide-segurtasuna hobetzeko proiektua burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak. (EHAA, 2011ko ekainaren 27koa).

## Trenbideko garraioa

- 83/2011 Dekretua, apirilaren 19koa, Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko zenbait kide kendu eta beste batzuk izendatzeko dena (EHAA, 2011ko maiatzaren 5ekoa).

## Itsas garraioa

- 70/2011 Dekretua, apirilaren 12koa, Pasaiaiko Portuko Agintaritzako lehendakaria kargutik kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2011ko apirilaren 13koa).

- 137/2011 Dekretua, ekainaren 28koa, Transferentzien Bitariko Batzordeak 2011ko ekainaren 22an hartutako akordioa onartzen duena. Akordio horren arabera, itsas garraioaren arloan Estatuko Administrazio Orokorrek betetzen zituen zeregin eta zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatzen zaizkio. (EAHH, 2011ko ekainaren 30ekoa).

## Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 180/2011 Dekretua, uztailaren 26koa, Bizkaiko Garraio Partzuergoko Kontseilu Nagusiko eta Batzorde Betearazleko lehendakaria izendatzeko dena (EHAA, 2011ko abuztuaren 8koa)

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.





# 2

## Garraioaren eskaintza eta eskaria 2011n

## 2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2011n

### 2.1. GARRAIO-ESKAINTZA

Euskal Autonomia Erkidegoak garraio-sistema bete-betekoa du: bide-azpiegituren, trenbide-azpiegituren, aire-azpiegituren, portu-azpiegituren, kable bidezko sistemaren eta logistika integralaren sare zabala daude garraio-sistema horren egituraren oinarrian. Hain zuzen, honela dago antolatuta garraio-egitura hori:

2.1. taula EAEko garraio-sistema

Sistema	Azpiegitura	Organo titularra	Erakundea/Operadorea
Bide-sistema	Errepide-sare nagusia	Foru-aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoaren emakidadun edo mailegatzailerak Erabiltzaile partikularra
	Hiri barneko sarea	Udalak	
	A-68 autobidea	Espainiako estatua	
Trenbide-sistema	Europa barneko sarea Iberiar penintsulako sarea	Espainiako estatua	ADIF eta Renfe
	Metro-sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta EuskoTren
		Espainiako estatua	FEVE
	Metroa/tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta Metro Bilbao eta EuskoTran
Portu-sistema	Bizkaia zubia	Bilboko Portuko Agintaritza	Pribatua
	Interes orokorreko portuak	Espainiako estatua	Portuko agintaritza
	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aireko sistema	Interes orokorreko aireportuak	Espainiako estatua	AENA
Kable bidezko sistema	Igogailuak eta funikularrak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatuak Publikoak
Garraio-sistema intermodala	Garraio- eta logistika-zentroak	Partzuergo/erakunde publikoak, pribatuak eta bitarikoak	Logistika-operadoreak

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012.

Azterketan sakonduz, hau azpimarratu behar da:

## EAEko garraio-sistemaren deskribapena

- Bide-sistemari dagokionez, 2011n, 4.212 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Haietatik 620 kilometro zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira (autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak), eta EAE osoko bide-eskaintzaren % 14,7 da hori.
- Bide-azpiegitura horien ia titular bakarra lurralde bakoitzeko foru-aldundia da, baina bi salbuespen daude: A-68 autobidea (Espainiako estatua da haren titularra) eta Artxandako tunelak (Bizkaiko Foru Aldundiaren sozietate emakidaduna). Bestalde, A-8 autobidea ustiatzeko, autobide horren kudeaketa BIDEGLren esku utzi du Gipuzkoako Foru Aldundiak, eta INTERBIAKen esku Bizkaiko Foru Aldundiak. AP-8 bidearen Arabako zatiari dagokionez, ARABAT sozietate publikoak du kudeaketaren ardura.
- Trenbide-sistema, ADIF, FEVE eta ETS dira azpiegituren administratzaileak. Azpiegitura horietan, operadore hauek ematen dute pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua EAEn: *RENFEk* (ADIFen bideetako operadorea da, eta hiriarteko zerbitzuan probintzietako hainbat udalerrri EAEko hiriburuekin lotzen ditu, eta Espainiako estatuko gainerako lekuekin ere egiten du lotura); *FEVEk* (bere egituran jarduten du, eta EAE barruko hiriarteko zerbitzuan Bizkaian soilik ematen du zerbitzua, baina Kantauri itsasertzeko gainerako tokiekin ere lotura egiten du); eta ETSren azpiegiturei dagozkien eragile operadoreek. Alegia: *Euskotren* –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu Gipuzkoako eta Bizkaiko hainbat udalerritan–, *Metro Bilbao* –Bizkaiko hiriburuan bidaiariak garraiatzen ditu, hiri barnean nahiz metropoli-inguruan–, eta *Euskotran* –Bilboko tranbiak eta Gasteizko tranbiak garraio-zerbitzua ematen dute Bizkaiko eta Arabako hiriburuen barnean, hurrenez hurren–.
- Bestalde, Transbordador de Vizcaya SL sozietateak kudeatzen du Bizkaia Zubiko jarduera.
- Azkenik, “EAEko prestazio handiko trenbide-sare berria”ren eraikuntzak, Euskal Y izenez ezagunagoa denak, osatuko du etorkizun hurbilean EAEko trenbide-azpiegituren gaur egungo mapa.
- Portu-sistemari dagokionez, Bilboko eta Pasaiako portuak dira merkataritza-portu nagusiak; bi portu horiek interes orokorrekoak dira, eta Espainiako estatua da haien titularra. EAEko gainerako portuek (15 guztira) Euskadiko portu-sistema osatzen dute; estatuko administrazioak EAEko administrazioari transferitu zizkion maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, eta geroztik, Eusko Jaurlaritzaren eskumena dira.
- EAEko aire-sistema, bestalde, Bilboko aireportuko, Donostiako aireportuko eta Gasteizko aireportuko azpiegiturek osatzen dute. Hiru aireportu horien titularra Espainiako estatua da, eta AENAK kudeatzen ditu.
- EAEko kable bidezko sistema, berriz, lau funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak, Igeldokoak eta Mamarigakoak; eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Bizkaian daude guztiak, Igeldoko (Donostia) funikularra izan ezik.
- Amaitzeko, Euskadiko garraio-sistemaren egitura hainbat logistika-operadorek osatzen dute, salgaien garraioaren eraginkortasuna bultzatzeko sortutakoek: Aparkabisa, Bizkaian; Zaisa, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban.

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

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

#### a) *Errepide-garraioa*

Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarian argitaratutako azken datuen arabera, 2011n, 4.212 kilometro ditu EAEko errepide-sareak. Horri dagokionez, EAEko administrazioek apustu

sendoa egin dute Euskadiko lurralde osoa egituratzeko; hala erakusten dute hiru lurraldeetan egin diren jarduerak. Bizkaian, errepide erradialetan aurrerapenak egin dira, metropoli hegoaldeko saihebidia ireki da, eta Bilborako sarbide berrietako lanak aurreratu dira, San Mamesetik. Gipuzkoan, Andoaingo saihebidearen inaugurazioa aipatu behar da, aukera ematen baitu AP-1, Urumeako autobia eta Donostialdeako bigarren ingurabidea lotzeko (horrela, Donostialdeako bide-komunikazioen berrantolaketa osatu da). Eta Araban, bide-sistema hobetzeko jarduerak egin dira, Arabako Errepideen Plan Integralaren baitan aurreikusita zeudenak. Lan horiek eginda, zirkulazio-ahalmen handiko bideak (hau da, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak) EAEko errepide guztien % 14,7 dira, eta agerian uzten du gero eta gehiago garatzen ari direla horrelako bide-motak.

2.2. taula EAEko errepide-sarea 2011n, errepide-motaren arabera.

	2000	2009	2010	2011
<b>LUZERA (km)</b>				
Ordainpeko autobideak	196	256	254	270
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	299	351	344	351
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.602	3.600	3.591
<b>Guztira</b>	<b>4.353</b>	<b>4.209</b>	<b>4.198</b>	<b>4.212</b>
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
Ordainpeko autobideak	27,1	35,4	35,1	37,3
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	41,4	48,5	47,6	48,4
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	498,2	497,9	496,8
<b>Guztira</b>	<b>602,1</b>	<b>582,2</b>	<b>580,6</b>	<b>582,6</b>

<sup>1</sup> Errepide-sarearen luzeran eta EAEren azaleran oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

Hain zuzen, kopuru horrek Espainiako estatukoak baino askoz ere handiagoa izaten jarraitzen du, autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak estatuko bide-sistemaren % 9,8 baitira. Nolanahi ere, horrelako bideen garrantzia apur bat txikiagoa da Euskadin EB-27n baino: eremu horretan, autobideak eta errepide nagusiak edo nazionalak errepide guztien % 19 dira (2010eko datua da, eskura dugun azken datua).

Bestalde, Euskadiko bide-sistemaren dentsitatea (582,6 m/km<sup>2</sup>) askoz ere handiagoa da Espainiako estatukoa eta EB-27koa baino (317,9 m/km<sup>2</sup> eta 416,3 m/km<sup>2</sup>, hurrenez hurren).

2.3. taula Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2009-2011 aldian.

Errepide-mota	2009		2010		2011	
	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitatea (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>
<b>EAE</b>						
Ordainpeko autobideak	256	35,4	254	35,1	270	37,3
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	351	48,5	344	47,6	351	48,4
Galtzada bakarreko errepideak	3.602	498,2	3.600	497,9	3.591	496,8
<b>Guztira</b>	<b>4.209</b>	<b>582,2</b>	<b>4.198</b>	<b>580,6</b>	<b>4.212</b>	<b>582,6</b>
<b>ESTATUA</b>						
Ordainpeko autobideak	3.016	6,0	2.991	5,9	3.045	6,0
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	12.604	24,9	12.974	25,6	13.160	26,0
Galtzada bakarreko errepideak	149.843	296,1	149.822	296,1	149.703	295,9
<b>Guztira</b>	<b>165.463</b>	<b>327,0</b>	<b>165.787</b>	<b>327,7</b>	<b>165.907</b>	<b>327,9</b>
<b>EB-27</b>						
Autobideak	66.683	15,4	68.225	15,8	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	275.176	63,6	274.120	63,4	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.474.187	340,9	1.457.965	337,1	--	--
<b>Guztira</b>	<b>1.816.046</b>	<b>419,9</b>	<b>1.800.310</b>	<b>416,3</b>	--	--

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

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012, International Road Federation.

Ildo horretatik, azken urteotan, EAEko bide-politiken xedea izan da zirkulazioa arinagoa izatea eta, oro har, EAEko errepide-sarearen estaldura eta segurtasuna hobetzea; horrenbestez, galtzada bakarreko errepideen kopurua murrizteko joera izan da, eta zirkulazio-ahalmen handiko autobia eta autobide gehiago egin dira. Ildo horretan, foru-aldundiek azpiegiturei dagokienez 2011n egin dituzten jarduera nagusiak laburbilduko dira hurrengo lerroetan.

**Bide-azpiegiturak - 2011ko berrikuntza nagusiak**

- **Bizkaian**, jarduera nagusia “Supersur” deritzon metropoli hegoaldeko saihsbidearen inaugurazioa izan da. Ibilbide hori A-8 autobidearen alternatiba da, 17,8 kilometrokoa, hiru errai ditu noranzko bakoitzerako, eta kilometro horien erdiak tunel barrutik igarotzen dira. Saihsbide horri esker, gai arriskutsuen garraioa urrunduko da, eta hiri-eremuetako zirkulazioa gutxituko, A-8 autobidetik 20.000 ibilgailu gutxiago pasatuko baitira. Horrez gain, saihsbidearen lotura osagarriak eraiki dira, Ezkerraldean eta Meatzaldean, zehazki. Horrenbestez, hobetu egin da inguru horretako udalerriek Supersurrekin eta A-8 autobidearekin duten lotura, bai eta Ezkerraldearen eta Meatzaldearen artekoa ere. Horri dagokionez, beste lau lotura berri egiteko lanak burutu dira: Ortuella-Portugalete-Trapaga (A-8, BI-3747, BI-3748, BI-3749), Galindo (Ballonti ardatza), Kastrexana (BI-636/Kadaguako korridorea) eta Larraskitu-Buia (A-8, AP-68, BI-613/Miraflores).
- Horrez gain, aurrera doaz Bilboko A-8aren sarbide berrien lanak, San Mames ingurutik egingo direnak. 2012. urtearen amaierarako bukatzea aurreikusten da, eta helburua Sabino Arana kaleko biaduktuak eta Basurto auzoaren egungo banaketa kentzea da.
- Bestalde, Ardatz erradialen planaren baitan, errepide erradial berrietan egin den aurrerapena azpimarratu behar da; hala nola, honako hauetan: Amorebiteta-Etxano – Muxika, Mungia–Bermeo, Bermeoko saihsbidea, Ermuko saihsbidea, Gerediaga-Elorrio, Urberuaga–Berriatua, eta Bora–Igorre (azken hori esleitzeko dago).

- **Gipuzkoan**, Andoaingo saihebidetako berriko lanak amaitzean, Donostiarako korridore alternatiboa osatuta geldituko da; bi kilometrotik gorako luzera du, eta Urumearen autobia eta N-1 errepidea lotzen ditu, Bazkardoko loturaren bidez. Hernaniko saihebidetako bitan banatzean amaituko dira ardatza eraikitzekeko lanak. Hain zuzen, ardatz horren xedea egunero 30.000 ibilgailu baino gehiago hartzea da, gainezka dagoen N-1 errepideko bide-zati bat, Bazkardokoa, arintzeko.
- Donostialdeko bigarren ingurabidearen proiektuaren baitan, Martutene-Ospitaleak bide berria ireki da; jarduera horren bidez, 20.000 ibilgailu gutxiago ibiliko dira Amarako kaleetan.
- Molinaoko biribilgune berria eraikita, Pasai Antxora sartzeko adarra zirkulaziorako ireki da, GI-636-1 errepidean. Molinaoko loturari esker, Pasai Antxoko sarbidea hobetuko da Pasaiako saihebidetako berritik, eta aldi berean, 30.000tik gora ibilgailu gutxiago ibiliko dira egunero GI-636 errepidean (N-1 errepide zaharra). Lan horiei esker, Pasaiako saihebidetako jarduera-eremuaren baitako bide berrien eskema osatu da.
- **Arabako Errepideen Plan Integrala** garatzen jarraitu da. 600 milioi euroko inbertsioa egingo da 2015era arte, eta horren bidez, 900 kilometro errepide baino gehiago hobetuko dira. Horrekin lotuta, hauek izan dira egin diren jarduerak nagusiak:
  - Kuartango haraneko trazadura hobetu da; horren baitan, Tetxa tunela 230 metro luzatu da, Bilbo-Castejón lineako trenbide-tuneletik oso gertu.
  - Sarbideak hobetzeko eta trazadurak zabaltzeko lanak egin dira A-124 errepidean, Briñas eta Bastida artean, eta Bastida eta San Vicente de la Sonsierra artean.
  - Eltziegoko errepide-zatia egokitu da, Villabuenarako noranzkoan (A-3214).
  - Guardiako zeharbideko bide-segurtasuna hobetu da, hirigunetik pasatzen den eremuan.

Garraio publikoaren eskaintzari erreparatuz, Euskadiko hiru hiriburuetan zerbitzua ematen duten operadoreen eskaintza aztertuko dugu; alegia, Tuvisarena (Transportes Urbanos de Vitoria SA), Bilbobusena eta Donostiako Tranbia Konpainiarena.

Bilbo da herritarrei zerbitzua emateko autobus gehien dituen hirigunea. Han, Bilbobusek 152 autobuseko eskaintza du, 43 linea (gauekoak barne), eta, guztira, 577,9 kilometroko ibilbidea Bizkaiko hiriburuaren hiri-eremuaren baitan. Azken ekitaldian handitu egin da guztira egiten duen ibilbidea, errefortzu-zerbitzuak eman direlako Miribillako pabiloian (Bizkaia Arena) jokatzeko diren saskibalo-partidetarako, eta ondorengo lineak luzatu direlako: 72-Larraskitu-Castaños/Gazteleku eta G3-Larraskitu-Plaza Biribila.

Gipuzkoako hiriburuan, Dbusek 120 autobus izaten jarraitzen du, haien batez besteko adina 5,83 urtekoa izanik, 36 linea eskaintzen ditu, eta guztira 247 kilometroko ibilbidea egiten dute. Dbusek eskaintutako zerbitzuen barruan, Bus Rapid Transit zerbitzua (BRT) ere badago, eta zirkulazio-ahalmen eta maiztasun handiko linea hauen bitartez ematen da: L5 Bentaberri, L28 Amara-Ospitaleak eta L13 Altza. Auzo horiek dira hiriko hiru ardatz nagusiak, eta 18 metroko ibilgailu artikulatuekin komunikatzen dute erdigunea. Linea horien maiztasuna 6-8 minutukoa da. Dbusek 2011. urtean egindako jardueren artean, linea hauetan egin diren hobekuntzak aipatu behar dira: 21-Mutualidades-Anoeta, 26-Amara-Erriberak-Martutene, 38-Trintxerpe-Altza-Molinao eta 41-Martutene-Egia-Gros. Linea hauetan ibilbidea aldatu da, geltoki berriak jartzeko, zerbitzuaren kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileen irisgarritasuna handitzeko.

Azkenik, Arabako hiriburuko garraio publikoaren eskaintzari erreparatuko diogu: Tuvisak 86 autobus ditu, 201,6 kilometro egiten dituzte hirian barrena, eta 15 lineako sarea du. Horrenbestez, operadoreak sendotu egin du herritarren zerbitzura jarritako eskaintza,

2009. urtearen amaieran lineak berregituratu ondoren, tranbiaren bi lineak zerbitzuan sartu izanagatik (Erdialdeko eta Lakuako adarrak 2008ko abenduaren 23an zabaldu ziren, eta Abetxukoko linea 2009ko uztailearen 10ean).

## 2.4. taula Hiriko garraio publikoaren eskaintzaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2011n

Errepide-mota	2009	2010	2011	Δ % 09/11
<b>BILBO</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	43	43	43	0,0
Luzera (km) <sup>1</sup>	503,2	553,7	577,9	14,8
Autobus-kopurua	153	152	152	-0,7
<b>DONOSTIA</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	36	36	36	0,0
Luzera (km) <sup>1</sup>	237,1	247,0	247,0	4,2
Autobus-kopurua	121	121	120	-0,8
<b>GASTEIZ</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	15 <sup>2</sup>	15	15	0,0
Luzera (km) <sup>1</sup>	191,4	201,6	201,6	5,3
Autobus-kopurua	90	86	86	-4,4
<b>GUZTIRA</b>				
Sareko lineak	94	94	94	0,0
Luzera (km)	931,7	1.002,3	1.026,5	10,2
Autobus-kopurua	364	359	358	-1,6

<sup>1</sup> Sartuta daude eguneko eta gaueko zerbitzu erregularrak, eta 2011n, baita zerbitzu-errefortzuak, bai ekitaldietarako, bai lineak luzatu direlako ere.

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

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Garraio pribatuaren ikuspegitik eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren datuetan oinarrituz, ibilgailuen erregistroen datuak ez dira askorik aldatu, Euskadin, 2011n. Zehazki, 1.309.534 ibilgailu daude zirkulazioan 2011n, 2010ean baino % 0,8 gehiago. Ibilgailu-motari erreparatuz, gehiengoa izaten jarraitzen dute autoek eta kamioi eta furgonetek: maneiatzen diren ibilgailuen % 87,8 dira (% 73 eta % 14,8, hurrenez hurren). Baina ibilgailu-mota horien urtetik urterako aldaketak txikiagoak dira 2011n aurreko ekitaldian baino: autoen kopuruak % 0,6 egin du gora (% 0,7 2010ean), eta kamioi eta furgonetek, berriz, % 1 behera (+% 0,5, 2010ean).

2.5. taula EAEko ibilgailuen kopurua 2011n

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%
Autoak	148.697	73,1	501.251	75,7	305.650	68,9	955.598	73,0
Motozikletak	12.682	6,2	45.103	6,8	48.571	10,9	106.356	8,1
Kamioiak eta furgonetak	32.352	15,9	91.392	13,8	70.115	15,8	193.859	14,8
Autobusak	539	0,3	1.738	0,3	874	0,2	3.151	0,2
Traktore industrialak	1.325	0,7	3.837	0,6	3.141	0,7	8.303	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.733	3,8	19.228	2,9	15.306	3,4	42.267	3,2
<b>Guztira</b>	<b>203.328</b>	<b>100,0</b>	<b>662.549</b>	<b>100,0</b>	<b>443.657</b>	<b>100,0</b>	<b>1.309.534</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia.

Azterketa Europara zabalduz, beheko taulan ikus daiteke zer-nolakoa den, EB-27ko estatu kideetan, motorizazio-indizea –autoen ratioa, 1.000 biztanleko–. Eurostatek emandako azken datuen arabera (2010ekoak dira), aurten ere Luxenburgo da zerrrendaburu, 659 auto baititu mila biztanleko. Bestalde, kopuru erlatibotan automobil gutxien dituztenak Europa ekialdekoak dira: Errumania, Letonia eta Hungaria (202, 286 eta 299 auto mila biztanleko, hurrenez hurren). Dena den, ratioak handitzen ari dira Europa ekialdeko herrialde askotan, Bulgarian, Eslovakian eta Polonian, adibidez. Herrialde horietan, asko egin du gora motorizazio-indizeak, 2010ean: % 4,8 bi lehenengoen, eta % 4,4 hirugarrenak.

EAEri dagokionez, EB-27ko hamasei estatu kideren atzetik dago: 2010. urtean, 436 autoko ratioa du mila biztanleko, aurreko ekitaldian baino % 0,5 gehiago. Lurraldeka erreparatuz, arabarrak dira automobil gehien dituztenak kopuru erlatibotan (467), bizkaitarrek 432 dituzte, eta 429, gipuzkoarrek. Estatuko ratiotik behera daude guztiak ere (480, 2010. urtean).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina



2.6. taula Motorizazio-indizea Europan, 2009an eta 2010ean<sup>1</sup>.

Herraldea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2009	2010
Luxenburgo	660	659
Italia	605	606
Zipre	573	575
Malta	570	573
Finlandia	519	535
Austria	521	528
Lituania	509	521
Eslovenia	517	518
Alemania	510	517
Frantzia	500	502
Belgika	479	482
Espainia	478	480
Erresuma Batua	470	470
Grezia	454	461
Suedia	460	460
Herbehereak	460	452
Polonia	432	451
EAE	434	436
▪ Araba	466	467
▪ Bizkaia	430	432
▪ Gipuzkoa	428	429
Txekiar Errepublika	422	427
Irlanda	432	424
Portugal	419	421
Estonia	407	412
Danimarka	383	389
Bulgaria	331	347
Eslovakia	293	307
Hungaria	301	299
Letonia	402	286
Errumania	198	202

<sup>1</sup> Energy and Transport in Figures 2012 txostenetik ateratako Europako herrialdeen azken datuak 2010ekoak dira.

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012, Trafiko Zuzendaritza Nagusia eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Euskal Autonomia Erkidegorako dauden azken datuak kontuan hartuta, ikusten da 2011n zertxobait gora egin zuela motorizazio-indizeak erkidego osoan: 437 auto ditu mila biztanleko; hots, urtetik urterako % 0,3ko hazkundea. Eta, hain zuzen, Bizkaian (434) eta Gipuzkoan (431) egin du gora indizeak (% 0,4 eta % 0,5, hurrenez hurren, 2011n), Araban jaitsi egin baita ratioa azken ekitaldian: 466 auto eta % 0,3ko jaitsiera.

*b) Trenbide-garraioa*

Europar Batasunak duela gutxi onartu du Euskadi trenbide-garraioko Atlantikoko korridorean eta Kantauri-Mediterraneo korridorean sartzea, eta Euskadin azpiegituretan egiten ari den proiektu handienari, “Euskal Y” deritzonari, bultzada handia ematea dakar horrek. Azpiegitura horrek Espainiako gainerako lurraldeetatik gertuago egotea ekarriko digu, batetik, eta nazioarteko sarearekin lotzeko aukera emango digu, bestetik. Gaur egun, Gasteiz-Bilbao trenbide-zatiaren erdia baino gehiago eraikuntza-lanetan dago (ADIFen eskumena da), eta

beste hainbeste Gipuzkoako trenbide-zatian (Eusko Jaurlaritzak du horren ardura), eta aurreikuspenen arabera, laster samar amaituko dira (hasierako aurreikuspenek 2016. urtearen bukaera hartzen dute amaitze datatzat).

Bestalde, Euskadiko egungo trenbide-azpiegiturak sare handia du, eta hauek administratzen dute:

- ▶ **ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa:** trenbide horretatik, RENFE operadoreak estatuko hiriburu nagusiekin lotzen du EAE.
- ▶ **FEVE:** hori bera da operadorea eta Kantauri itsasertzeko eremu osoan ematen ditu zerbitzuak.
- ▶ **ETS (Euskal Trenbide Sarea):** EuskoTren operadoreak ematen ditu hiriarteko zerbitzuak, Metro Bilbaok metropoli horretan jarduten du, eta EuskoTranek Bizkaiko eta Arabako hiriburu-eremu hiri-eremuan ematen ditu zerbitzuak.

Beraz, oraingo egiturari gaur egun egiten ari diren azpiegitura gehitzen badiogu, Euskadik trenbide-sistema osatua izango duela esan dezakegu. Horren haritik, Estatuarekin eta Europar Batasunarekin alderatzen badugu, ikusten da EAEko trenbide-dentsitatea askoz handiagoa dela Estaturako eta EB-27koa baino: EAEko, dentsitatea 89,3 m/km<sup>2</sup>-koa da, Espainiakoa halako hiru ia (31,5 m/km<sup>2</sup>), EB-27koa halako bi ia (49,1 m/km<sup>2</sup>, –2010eko datua da, eskura dagoen azkena–). Bada beste alderdi garrantzitsu bat ere: Euskadiko trenbide gehienak elektrifikatuta daude (% 92,6), Espainiakoa eta Europakoak baino gehiago (% 60,3 eta % 52,3, hurrenez hurren).

2.7. taula Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2011n

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizkoa ren %	Bide bakarra	Guztira	Guztizkoa ren %	Bide bakarra
<b>Luzera (km)</b>							
EAE	646	48	7,4	48	598	92,6	248
Espainiako estatua	15.932	6.317	39,7	6.239	9.615	60,3	4.084
EB-27 <sup>1</sup>	212.345	101.391	47,7	--	110.954	52,3	--
<b>Dentsitatea (m/km<sup>2</sup>)</b>							
EAE	89,3	6,6	--	6,6	82,6	--	34,3
Espainiako estatua	31,5	12,5	--	12,3	19,0	--	8,1
EB-27 <sup>1</sup>	49,1	23,4	--	--	25,7	--	--

<sup>1</sup> EB-27ri dagozkion azken datuak 2010ekoak dira.

Iturria: ADIF (Trenbide Azpiegituren Administrazioa), FEVE, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea. Sustapen Ministerioa. Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, EU Transport in Figures-Statistical Pocketbook 2012, Eurostat.

Ondoren adieraziko ditugu autonomia-erkidegoan trenbide-azpiegiturak administratzen dituzten erakundeen ezaugarri zehatzak (ADIF, FEVE eta ETS-RFV) eta trenbide-sare horiek erabiliz zerbitzuak ematen dituzten operadoreenak.

## i) ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa

ADIFek 311,4 kilometro trenbide ditu Euskadin, guztiak ere elektrifikatuak, eta trenbideen % 75 bi bideko trenbideak dira. RENFE operadoreak ustiatzen ditu azpiegitura horiek, eta zerbitzu-linea hauek ditu:

- ▶ Bilboko aldiriak (C-1 linea, Bilbo Abando-Santurtzi; C-2 linea, Bilbo Abando-Muskiz; eta C-3 linea, Bilbo Abando-Urduña artekoa).
- ▶ Donostiako aldiriak (Irun-Brinkola linea).
- ▶ Distantzia luzeko zerbitzua: Irun-Donostia-Madril ibilbidea, Gasteiz-Madril ibilbidea eta Bilbo-Madril ibilbidea egiten ditu, eta Bilbo-Bartzelona eta Irun-Donostia-Bartzelona ere bai.

2.8. taula ADIFen eskaintzari buruzko 2011ko oinarritzko datuak

Lineen luzera km-tan	2010	2011
<b>Bi bide elektrifikatu</b>		
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	181,5	181,5
Bilbo-Urduña	40,3	40,3
Bilbo-Barakaldo-Santurtzi	13,6	13,6
<b>Bi bide elektrifikatu, guztira</b>	<b>235,4</b>	<b>235,4</b>
<b>Bide elektrifikatu bakarra</b>		
Urduña - Miranda Ebro	62,9	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1	13,1
<b>Bide elektrifikatu bakarra, guztira</b>	<b>76,0</b>	<b>76,0</b>

Iturria: ADIF.

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

### ADIFen trenbide-azpiegitura - 2011ko berrikuntza nagusiak

- Basaurin etorkizunean izango den salgaien geltokirako lehenengo faseko lanak amaitu ditu; lurrak mugitzeko eta lursailak berdintzeko lanak, alegia. Horrez gain, bi bide egin ditu. Bideetako bat han eraikiko den geltokiari zerbitzua emateko erabiliko da, eta bestea, jarduerak eragindako oinezkoen bideak ordeztuko. Horren haritik, azpimarratu behar da ezponde eusteko egin diren lanak ingeniariaritzaren biologikoko teknikak erabiliz gauzatu direla. Oraindik ez da ezarri noiz hasiko diren bigarren faseko lanak, baina fase horretan egingo dena zera da: salgaien terminal berria eraikiko da, Pozokoetxen (Basaurin hori ere) egun erabiltzen ari dena ordeztuko.
- Horrez gain, ADIFek Donostia-Irun zatian Blokeo Automatiko Banalizatua (BAB) eta Trafiko Kontrol Zentralizatua (CTC) sistemak jartzeko lanak esleitu ditu. Lan horiek egiteko aurrekontua 9,12 milioi eurokoa da, eta bi helburu ditu: batetik, BAB sistemak aukera emango du trenek bi noranzkoetan zirkulatzeko Donostia-Irun trenbide-zatiko edozein trenbidetan (eta horrek salgaien eta pertsonen garraioa arinago izateko aukera emango du); eta, bestetik, CTC sistemak aukera emango du zirkulazioa Miranda de Ebroko (Burgos) aginte-postutik gidatzeko eta seinaleak geltoki guztietara bidaltzeko. Linearen ahalmena eta trenen joan-etorrien erregularutasuna handitu nahi dira jarduera horrekin, eta instalazioen segurtasuna hobetzen lagundu.

## ii) FEVE

FEVEk (Ferrocarriles de Vía Estrecha) RENFEk ematen dituen zerbitzuak osatzen ditu, Kantauri itsasertzeko eremuei ematen baitie zerbitzua: bidaiarien eta salgaien mugikortasunari laguntzen dio Galizian, Asturiasen, Kantabrian, EAEn eta Gaztela eta Leonen.

EAEko lurraldeari dagokionez, Bizkaiko lurraldean jarduten du FEVEk: Bilbo-Balmaseda probintzia barneko aldirietako linea kudeatzen du, bai eta Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon eskualde arteko lineak ere. Horrez gain, Lutxanatik Bilboko portura doan adar bat ere kudeatzen du. FEVEk, guztira, 75,71 kilometro trenbide ditu EAEn.

Datuei erreparatuz, Bilbo-Balmaseda aldirietako zerbitzuak 16.994 tren hartzen ditu (operadoreak eskaintzen dituen trenen % 80 baino gehiago), eta eskeinitako trenen gainerako % 18a eskualde arteko lineetan ibiltzen dira (3.653 tren). Aurreko ekitaldiko kopuruen antzekoak dira, baina pixka bat handitu da tren-kilometro kopurua (% 3,1 Bilbao eta Balmaseda arteko linean eta % 0,4 eskualdeetako linean), eta pixka bat jaitsi, bi lineetan, eskeinitako toki-kilometroen kopurua (% 2).

2.9. taula FEVEren eskaintzari buruzko 2009-2011 aldiko oinarritzko datuak

	2009	2010	2011
<b>ESKUALDEETAKO LINEAK</b>			
Linea-kopurua	2	2	2
Eskaintako trenen kopurua <sup>1</sup>	3.655	3.652	3.653
Eskaintako tren-kilometroen kopurua <sup>1</sup>	536.938	534.721	537.036
Eskaintako toki-kilometroen kopurua <sup>1</sup>	42.372.996	40.291.749	39.477.451
<b>ALDIRIETAKO LINEA</b>			
Linea-kopurua	1	1	1
Eskaintako trenen kopurua	16.997	16.991	16.994
Eskaintako tren-kilometroen kopurua	560.408	562.326	579.874
Eskaintako toki-kilometroen kopurua	79.635.006	79.289.766	77.429.553

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

Iturria: FEVE.

Berritasunei dagokienez, hona hemen FEVEk 2011n egin dituen jarduera nagusien laburpena:

## FEVEren azpiegitura eta eskaintza - 2011ko berrikuntza nagusiak

- FEVEk Arcelor Mittal enpresak Etxebarrin duen lantegirako trenbide berriaren eraikuntza esleitu du (477.136 euro, eta bi hilabeteko exekuzio-aldia). Jarduera horrek aukera emango du lantegiko hirugarren nabeak zamalanetako ahalmena handitu dezan, zuzenean lotuko baitu Arizko terminalarekin (horren operadorea ere FEVE da). Trenbide berriak 340 metroko luzera izango du eta Bilbao-Balmaseda lineako Basurto-Ariz adarreko 7,365 kilometro-puntuan elkartuko da.
- FEVEk, bestalde, Concordia geltokiko eraikin berrien aurkezpena egin du, eraikinak birgaitzeko eta berritzeko lanak amaitu ondoren. Lanen barruan, eraikinen barne-espazioa eraldatu da, Concordia geltokiko (Bilbo) aginte-postua eta bulegoak zeuden gunea, eta horrenbestez, aginte-postuak azken belaunaldiko ekipamenduak ditu zirkulazioa ikuskatzeko eta kontrolatzeko. Horrez gain, erakina irisgarritasun-arauetara egokitu da, eta espazioak eta ibilbideak egokiak dira mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonentzat.
- Bestalde, Mimetizen (Zalla) geraleku berria egiteko eraikuntza-lanen lizitazioa egin da. 200 mila euro inguruko inbertsioa da eta lau hilabeteko exekuzio-epea du. Herri horretan, Bilbo-Balmaseda aldirietako linearen geltoki bat dago, eta handik, herritarrak Arangureneko geltokira joaten dira Ferrol-Bilbo lineako trena hartzeko. Ferrol-Bilbo linea Mimetizko iparraldetik igarotzen denez, FEVEk erabaki du linea horretako geraleku bat izatea, Arangurenearaino joan behar ez izateko eta beste trenik hartu behar ez izateko.
- Orejoko geltokiaren (Kantabria) eta Karrantzakoaren (Bizkaia) arteko segurtasuna sustatzeko, zenbait jardura egiten ari dira. Han jarriko dira, Ferrol-Bilbo lineako Santander-Bilbo trenbidezatik geltoki guztietan, trenbide bakarreko blokeagailu automatikoko ekipamenduak.
- Orobat, FEVEk trenbideen kontserbazio-lanak eta mantentze-lanak egin ditu: trenbideak nibelatu eta lerrokatu, egoera txarrean zeuden egurrezko trabesak aldatu eta plataformaren drainatze-akatek eragindako kalteak konpondu. Eta, hain zuzen, Bizkaiko lurraldean 88,398 kilometro trenbideren kontserbazio-lanak eta mantentze-lanak dira 120 mila eurotik gorako gastua ekarri dutenak.

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

ADIFek eta FEVEk administratzen duten trenbide-sareez gain, Euskadiko trenbide-sistemak badu beste azpiegitura bat: ETS - Euskal Trenbide Sarearen azpiegitura. Azpiegitura horretan, bidaiarien trenbide bidezko garraioa Euskotren, Metro Bilbao eta Euskotran konpainiek eskaintzen dituzten lineen bidez egiten da. Horri dagokionez, hau aipatu behar da:

- Euskotrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.

Euskotrenek zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak trenbide elektrifikatuak dira (176,6 km), horietako asko bide bakarreko trenbideak (138,6 km). Hori horrela izanda ere, azpimarratu behar da azken urteetan ahalegin handia egiten ari dela bi bideko trenbideak jartzeko: 12 kilometrotan bi bide egin dira azken ekitaldian, eta horrenbestez, Euskotrenek zerbitzua ematen duen ibilbidean, 42,5 kilometrotan bi bideko trenbidea dago.

Euskotrenek linea hauen bidez ematen du zerbitzua:

- 1) Bilbo-Donostia linea eta Amorebieta-Bermeo adarra: Euskotrenen Bilbo-Donostia lineak 109 kilometro inguruko ibilbidea du, eta ibilbide horretan zenbait lotune ditu

garraioko beste linea batzuekin: Bolueta eta Atxurin Bizkaiko hiriburuan –Metro Bilbaorekin–; Galdakaon –Usansoloko ospitalera doan EuskoTreneko mikrobusekin–; Zumaian –Urola bailaran zerbitzua ematen duten Euskotreneko autobusekin–; eta Donostiako Amarako geltokian –Hendarako bidea egiten duen Euskotreneko Topoarekin–. Horrez gain, linea horrek Amorebieta-Bermeo adarra du, 29 kilometro baino gehiagoko luzera duen trenbidea.

- 2) Lasarte Oria-Donostia-Hendaia linea: Bilbo-Donostia linearen sare berbera erabiltzen du linea horrek Errekalde eta Amarako geltokien artean (Gipuzkoan biak ere), eta haietatik Bilbo-Donostia lineako trenak hartzeko aukera ere badago.
- 3) Bilbo (Deustu)-Lezama: 17 kilometro inguruko ibilbideko linea da eta Txorierriko herriekin lotzen du Bilbo. Metro Bilbaorekin konexioa du Alde Zaharreko geltokian.

Euskotrenek emandako zerbitzuei dagokienez, 2011ko ekitaldiaren ezaugarri nagusia da operadorearen eskaintzaren adierazle nagusietan beherakada txiki bat izan dela, txikia baina orokorra. Bai trenak, bai herritarrentzako lekuak zertxobait gutxiago dira (-% 0,9 eta -% 0,5, hurrenez hurren) eta egun 190.880 tren eta 46.881 mila leku eskaintzen dira. Horrez gain, Euskotrenek murriztu egin du kilometroen kopurua eta toki-kilometroen kopurua (-% 0,8 eta -% 0,7, hurrenez hurren), eta 4.496.882 kilometro eta 1.198.391 mila toki-kilometro eskaintzen ditu, 2011n.

**2.10. taula Egun EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2009 -2011 aldiko oinarritzko datuak.**

	2009	2010	2011
Linea-kopurua	3	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	181,1	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2	150,2	138,6
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9	30,9	42,5
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6	176,6	176,6
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5	4,5	4,5
Eskaintako trenen kopurua	191.852	192.530	190.880
Eskaintako tokien kopurua	46.896.624	47.094.846	46.881.329
Eskaintako kilometroen kopurua	4.556.762	4.533.927	4.496.882
Eskaintako toki-kilometroen kopurua	1.211.528.660	1.206.877.569	1.198.391.250

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

ETSren inbertsio-ahaleginari dagokionez, 2011ko jarduera nagusiak hurrengo taulan adierazita daude.

## Euskotrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak. 2011ko berrikuntza nagusiak

- Bizkaiko eremuan, ETSk ardatz hauetan egin ditu aurrerapenak:
  - Artxandako tunela: 2011. urtearen amaierarako, tunelaren % 90 zulatuta zegoen. Guztira, 1.875 metro izango ditu, bi bidekoak. Eraikuntza-lan hori Loiuo aireporturako sarbide berriaren lehenengo fasea da. Lan horiek amaitzen direnean, bidaiariek 9 minutu baino gutxiago beharko dituzte Bilboko Alde Zaharretik aireportura iristeko. Ekitaldia amaitu zenean, proiektuaren bigarren eta hirugarren faseak –hots, La Ola-Sondika zatia eta Sondikatik Loiurako terminalerako zatia– azterketa informatiboa idazteko fasean zeuden.
  - Etxebarriko zubia: Bilbo-Donostia lineako Etxebarriko zubi berria, Nerbioi ibaiaren gainetik doa (4.901 kilometro-puntua) Etxebarri eta Basauri herrien artean, eta asko egin zuen aurrera 2011. urtean. Azpiegitura horren lanak egun dagoenarekin paraleloan egin dira, oztoporik ez egiteko trenbide-zati horretako tren-zirkulazioari. Azaroan, zubi berritik bideratu zen zirkulazioa, eta egitura zaharra botatzeko lanari eta egitura berria behin betiko kokalekuan zimendatzeko lanei ekin zitzaion.
  - Durango proiektua: proiektuak ongi egin du aurrera 2011n. Izan ere, zenbait ardatz garatu dira: aurrerapen handiak egin dira Euba-lurreta zatian; Durangoko geltokiko lanak ere ondo doaz eta Lebarioko tailerrak eta auto-toki berriak egiten ari dira. Lan horiek Durango gehiago proiektuaren baitako lanak dira. Proiektu horretan, lan hauek egitea aurreikusi da: Bilbo-Donostia linean bi bide egitea Amorebieta eta Lebario artean, geltoki berriak egitea Euban, Durangon eta Trañan; tren-ibilbidea lurpetik egitea Durangon; 27 trenbide-pasagune kentzea; eta Lebarioko lantegiak eta kotxe-tokiak egitea.
- Bestalde, Eusko Jaurlaritzak 30 milioi euro erabiliko ditu Ermuko geltoki berria egiteko, herri horretarako tren-sarbideak hobetzeko eta Bilborako noranzkoko trenbidean bi bide egiteko (kilometro bateko luzerako tartean). Geltokitik hurbil, maniobretarako trenbide hila egingo da.
- Horrez gain ETSk azterketa informatiboa esleitu zuen irailean, aztertzeke ea aukerarik badagoen Bilbo-Donostia linearen amaiera Abandoko geltoki intermodalera eramateko. Gaur egun linearen amaiera Atxurin dago.
- Gipuzkoako lurraldean, hauek izan dira jarduera nagusiak:
  - Bilbo-Donostia linearen Ermua-Eibar-Elgoibar ardatzean jarduera hauek egin ziren: Ardantzako geltoki berriaren (Eibar) inaugurazioa (180 metroan bi bide ere egin dira lan horren barruan); Eibarko geltokia eraberritzeko lanak, geltokia irisgarritasun-arauetara egokitzeko lanak eta trenbide-pasagunea kentzea; Txarakoako trenbide-pasagunea kentzea; Azitainen geltoki berria egiteko, bi trenbide-pasagune kentzeko eta 775 metroan bi bide egiteko lanak; eta Karakateko gurutzaketako obrak egiten amaitzea, salgaien eta bidaiarien trenak gurutzatu eta batak bestea aurreratzeke aukera izateko.
  - Bilbo-Donostia lineako jarduerekin jarraituz, azpimarratu behar da amaitu direla Oikian, Zumaia eta Zarautz artean, bazterbide berria eraikitzeke lanak. Lan hauek egin dira jarduera horren barruan: bi bide egin dira 0,5 kilometroko tarte batean, eta geralekua kendu da, egun ez baitzen trenik geratzen.
  - Orobat, ETSk Zarautzen trenbidea lurperatzeko azterketa informatiboa idazteke lanei ekin zien. Hau aztertu nahi da: 4.650 metro trenbide lurperatu, herritik igarotzen den ibilbide-zatian bi bide egin, eta lurpeko geltoki berria eta San Pelaioko geraleku berria egitea.
  - Lasarte-Donostia-Hendaia linea hobetzeko lanei dagokienez, ETSk Irungo Colon geltokia eraberritzeko lanak amaitu zituen: Igogailu bat jarri da Colon ibilbidetik sartu ahal izateko, eta geltokia seguruago egiteko instalazioak jarri dira. Orobat, Hendaian geltokiaren irisgarritasuna eta segurtasuna hobetzeko lanak egin dira.
- Azkenik, 2011. urtean, Metro Donostialdeako proiektuari dagokionez, aurrerapenak proiektuko zatien azterketan eta lanen exekuzioan egin dira. Zati hauetan egin da aurrera lanen exekuzioan:
  - Lasarte-Errekalde zatian, tunela guztiz zulatu zen ekainean. 1,7 kilometroan bi bide egitea dago aurreikusita.
  - Errekalde-Añorga zatian, urtarrilean, GI-21 (lehengo N-1) zeharkatzen duen

## Euskotrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak. 2011ko berrikuntza nagusiak

biaduktua jarri zen. Bide-zati horretako lanak amaitzeko, bi bide jarriko dira 2,1 kilometroan.

- Loiola-Herrera zatian, ekainean zulatu zen tunela. 2 kilometroan bi bide izango ditu tunelak, baina, horrez gain, Loiolako ur zikinen ponpatze-estazioa bota zen urtearen azkenean, eta errazagoa izango da trenbide-ibilbidean bi bide egitea. Horrez gain, obra osatzeko, geltoki berriak egingo dira Intxaurren eta Herreran.
- Fanderia-Oiartzun zatian, Oiartzungo eta Fanderiako geltokiak inauguratu ziren martxoan, eta 1,5 kilometroko tartean bi bide egiteko lanekin jarraitu zen.
- Horrez gain, aurrerapen handiak egin ziren Arasoko tailerrak eta auto-toki berriak eraikitzeko lanetan (Irunen), egitura altxa baitzen eta trenbidea muntatzeko lanak ere egin ziren.

- Bestalde, Metro Donostialdea proiektua aurrera egiten ari da beste zenbait alderditan: Lugaritz-Erdigunea-Kontxa, Morlans-Anoeta eta Herrera-Altza zatietako eraikuntza-proiektuak idatzi dira, eta Lasarte-Oria, Pasaia, Errenteria, Irun eta Hondarribia zatietako azterketa informatiboa egin da.

- Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Metroa Etxebarritik Basauriraino iritsita –inguru horretan, Arizko geltokia inauguratu da (2011ko otsailaren 28an), bai eta Basauriko geltoki nagusia ere (2011ko azaroaren 11n)– hirialdeko garraio horrek bi kilometro eta erdi inguru luzatu du ibilbidea, eta aurreikusten da geltoki berri horiek udalerrri horretako ia 43.000 bizilaguni onurak ekarriko dizkiela. Lan guzti horiek eginda daudela, Metro Bilbaok 43,28 kilometro trenbide ditu, gaur egun operatiboak dituen bi lineetan: 1. linea- Plentzia-Basauri eta 2. linea- Santurtzi-Basauri. Eta 40 geltoki daude linea horiek erabili ahal izateko.

### 2.11. taula Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, 2009-2011 aldian.

	2009	2010	2011
Linea-kopurua	2	2	2
Geltoki-kopurua	36/38 <sup>1</sup>	38	40 <sup>2</sup>
Sarearen luzera (km)	38,91/40,64 <sup>1</sup>	40,64	43,28
Eskaintako kilometroen kopurua	4.270.626	4.366.662	4.452.356
Eskaintako kotxe-kilometroen kopurua	17.082.504	17.621.913	19.163.213
Eskaintako toki-kilometroen kopurua	2.434.256.820	2.511.976.560	2.738.203.692

<sup>1</sup> 09/07/04tik geltokiak 38 dira –eta sarearen luzera 40,64 kilometrokoa– Peñotako eta Santurtziko geltokiak ireki baitziren.

<sup>2</sup> 2011ko otsailaren 28an Arizko geltokia ireki zen, eta azaroaren 11n, berriz, Basaurikoa.

Iturria: Metro Bilbao.

Herritarrei ematen zaien zerbitzuari dagokionez, hobetu egin da 2011. urtean, hori jakiteko aztertutako adierazleek adierazten dutenez. Metroak, 2011n, 85.700 kilometro inguru handitu du egindako ibilbidea (2010ean baino % 2 gehiago), eta eskaintako zerbitzua ere handitu egin du: miloi eta erdi tren-km gehiago eta 226,2 milioi toki-km gehiago, % 8,7 eta % 9ko igoera, hurrenez hurren, aurreko ekitaldiarekin alderatuta.



Horrez gain, Metro Bilbaok metroaren egungo egitura sendotzeko jarduerak ditu aurreikusita hurrengo urteetarako: 3. linea- Matiko-Etxebarri Iparraldea (egiten ari da eta 2013. urtearen bukaeran amaitzea aurreikusita dago), 4. linea- Matiko-Errekalde (proiektuan) eta 5. linea- Etxebarri-Ospitalea (proiektuan). Taula honetan jasota daude 2011ko jarduera nagusiak.

### Metro Bilbaok zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak. 2011ko berrikuntza nagusiak

- 1. linean, Ibarbengoako geltokiaren obra zibila osatu ondoren, asko egin zuten aurrera, 2011n, Maidagaineko lurperatze-lanek, eta urtearen azkenaldean trenbidea jartzeko lanak egin ziren Bidezabalgo geltokiaren eta Ormazako sarreraren arteko 717,5 metroko lurpeko zatian.
- 2. lineari dagokionez, linearen bi muturretan egindako lanek emaitza onak izan zituzten. Aipagarriena Arizko eta Basauriko geltokiak (2. linearen amaieran) ireki izana da. Bi geltokiak Basaurin daude eta 2011ko otsailean eta azaroan inauguratu ziren, hurrenez hurren. Arizko geltokiak bi sarrera ditu: Basozelai, Bidasoa eta Gipuzkoa kaleetan. Bi geltokiek igogailuak dituzte, mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonak arazorik izan ez dezaten.
- 2. linearen beste muturrean, urtea amaitzerako eginda zegoen Santurtzi-Kabiezes zatiko aitzinamendu-hondeaketa, 2,4 kilometroko luzerakoa. Horrez gain, amaitu ziren Kabiezesko lurpeko geltokia hartuko duen zuloaren estaltze-lanak.
- Bestalde, 3. lineak, Bilboko iparraldea hartuko du, eta 70.000 herritarri baino gehiagori emango die zerbitzua. Geltokiak izango ditu Etxebarrin, Otxarkoagan, Txurdinagan, Zurbaranbarrin, Alde Zaharrean (1. eta 2. lineekiko lotura izango du), Uribarrin eta Matikon. Matikoko geltokiak, gainera, lotura izango du Artxandan egingo den tunelarekin, eta 3. linea Sondikarekin eta aireportuarekin lotzeko aukera emango du. 2011. urtean zehar, tratatuaren 5,3 kilometro inguruan (aurreikusitakoaren % 80) egin ziren hondeaketa-lanak, tunela egiteko, geltokiak egiteko eta sartzeko kanoiak egiteko. Horrez gain, 3. lineako CBTC sistema (Communications-Based Train Control) garatu zen. Sistema horrek zerbitzua seguruago egiten du, erregulartasun eta eskuragarritasun handiagoa ematen dio, eta linea automatizatzeko lehen urratsa da.
- Azterketa-fasean dauden proiektuei dagokienez, 2011. urtean ETSk 4. linearen azterketa informatiboa egiten jardun du. Linea horretan, geltokiak egingo dira Errekalden, Iralan, Zabalburun, Moyuan (1. eta 2. linearekin lotura izango du), Euskadi Enparantzan eta Deustu-Unibertsitatean, eta guztira 5 kilometroko luzera izango du. 4. linearen amaierak, 3. linearekin lotura izango du Matiko auzoan, eta Artxandako tunelarekin lotzeko aukera ere izango da han.
- Azkenik, ETS Metro Bilbao zabaltzea aztertzen ari da, 5. linea ezarriz, Sarratu-Galdakao tartean. Eraikitze proiektuaren idazketa-lanak 2011ko apirilean esleitu ziren, 4,458 kilometroko luzera izango du eta geltoki hauek ditu aurreikusita: Sarratu (Basauri), Aperribai, Bengoetxe eta Galdakao erdigunea.

### ■ EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Aipatutako azpiegiturez gain, ETSk beste bi azpiegitura ere baditu: Gasteizko Tranbia, Arabako hiriburuan, eta Bilboko Tranbia, Bizkaiko hiriburuan. Tranbia-sistemak programa berriak eta lineen zabaltzeak izango dituela aurreikusita dago.

Bilboko Tranbiari dagokionez, ETSren proiektuaren lehen faseak 4.870 metroko luzera du, Atxuri eta Basurtuko geltokien artean, eta guztira 12 geraleku ditu. Linea horren bigarren fasean, Basurtuko adarra Casilla plazaraino luzatuko da. Han, 2010ean hasitako lanek aurrera jarraitu dute 2011n.

Atxuri-Basurtu tarteko eskaintzari dagokionez, txikiagoa izan zen 2011n, kopuru garrantzitsuenen portaera aztertuz ikus daitekeenez. Behera egin du, 2010. urtearekin alderatuta, bai trenen kopuruak –horietako bakoitzak 125 pertsonarentzako lekua du–, bai herritarrei eskainitako tokien kopuruak ere: -% 1, bietan. Hain zuzen ere, 2011. urtean 636 tren gutxiago ibili ziren, eta 79.500 toki gutxiago eskaini ziren. Orobat, tranbiak 2011. urtean egindako distantzia murriztu egin zen (3.700 kilometro inguru), bai eta eskainitako toki-kilometroak (462.310 toki-km) ere. Bi kopuru horietan % 1,2ko jaitsiera izan da 2011n, aurreko urteko kopuruarekin alderatuta.

Gasteizko Tranbiak berriz, bilakaera ona izan du, eta erakusten du proiektua sendotzen ari dela 2008ko abenduan abian jarri zenetik (Erdigunea-Lakua adarra jarri zen martxan lehendabizi, eta 2009ko uztailaren 10ean Abetxukokoa jarri zuten abian). Guztira, 18 geltoki ditu eta 20 geltoki izatea aurreikusita dago, Abetxukoko adarra zabaltzen denean, 2012ko bigarren erdian. 2011n, 14,7 milioi plaza eskaini zitzaizkien herritarrei 96.703 trenetan –152 plazakoak dira–, eta horrek urtetik urterako % 0,4 gehikuntza dakar, bi alderdi horietan. Horrez gain, 2011. urtean egindako distantzia handiagoa da, (5.191 kilometro gehiago) eta toki-kilometroak ere gehiago dira (789.062 gehiago). Horrenbestez, hau da tranbia-eskaintza: 453.060 km eta 68.865.127 toki-km (urtetik urterako % 1,2ko igoera, bietan).

2.12. taula EuskoTranen eskaintzari buruzko 2011ko oinarrizko datuak

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	12	18
Lekuak, gehienez (pertsonak) <sup>(1)</sup>	192 (50 eserleku)	244 (52 eserleku)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) <sup>(1)</sup>	125 (50 eserleku)	152 (52 eserleku)
Eskainitako trenen kopurua	66.020	96.703
Eskainitako tokien kopurua	8.252.500	14.698.856
Eskainitako kilometroen kopurua	311.484	453.060
Eskainitako toki-kilometroen kopurua	38.935.507	68.865.127

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

ETSren tranbia-programaren garapenaren baitan, Bilboko tranbiaren Basurtu-Casilla tartea zabaltzeko proiektuko obrak egiten ari da, eta Gasteizko tranbiaren Abetxukoko adarreko obra zibilaren bigarren faseko lanak ere bai. Horrez gain, EHU-Leioa-Sestao-Barakaldo tarteko tranbiari loturiko proiektu berriei heldu die. Taula honetan jaso dira azpiegitura horiek zabaltzearekin zerikusia duten jarduera aipagarrienak.

## EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak - 2011ko berrikuntza nagusiak

- Gasteizko Tranbiari erreparatu, azpimarratu behar da 2011. urtean Abetxukoko adarra 750 metro luzatzeko obra zibilaren zati handiena egin zela (2012ko udan abian jartzea aurreikusita zegoen). Urtea amaitzerako, onartuta zeuden energia emateko proiektua, komunikazioen proiektua eta bide- eta tranbia-seinaleen proiektua. Adar horretan bi geraleku berri jarriko dira: lehenengoa Kristo kalearen 2. zenbakiaren parean, eta bigarrena Maiatzaren Lehena plazan.
- Arabako tranbia-sareak hazteko planari jarraitzen dio, eta ekainean Gasteizko Tranbiaren hegoaldeko zabaltzearen azterketa informatiboaren idazketa esleitu zen.
- Bilboko Tranbiari dagokionez, azpimarratu behar da asko egin dutela aurrera tranbia Basurto eta Casilla artean zabaltzeko lanek: urtean zehar amaitu ziren eragindako zerbitzuak desbideratzearekin lotutako lanak, trenbidea jartzekoak eta nasak eta markesinak jartzekoak. Apirilean, funtsak onartu ziren energia emateko proiekturako, komunikazioen proiekturako eta bide- eta tranbia-seinaleen proiekturako. 700 metroko ibilbide berriak bi geraleku izango ditu: bata Basurto ikastetxe publikoaren parean, eta bestea Casilla plazaren ondoan.

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

Europar Batasunak Euskadi Atlantikoko trenbide-korridorean sartzeari erabaki zuen, eta erabaki horrek Euskadiko trenbide-sareak EBko sareetan duen parte hartzea areagotu du, batetik, eta bultzada handia izan da, bestetik, EAEko trenbide-sare berriarentzat, hau da, "Euskal Y" deritzonarentzat. EAEko azpiegituren proiektu nagusietako bat da, eta Gasteizen trenbide-lotune bat jartzeko aukera ematen du estatuko gainerako lurraldeekin komunikatzeko, bai eta Europako gainerako lurraldeekin komunikatzeko ere, Irunen Europa doazen trenbideekin lotuz eta Bilboko porturantz hurbilduz. Horrenbestez, trenbide horren egitura EAEko hiru hiriburuen arteko lotura ere izango da, bai salgaien bai pertsonen joan-etorrietarako.

Azpiegitura Europako bideen zabalera estandarrerara egokitu da, eta aukera emango du Euskal Autonomia Erkidegoa Europa barneko abiadura handiko sarean sartzeko. Espainiako bideen ezaugarriak izateak Europarekin lotzeko sortu izan dituen oztopoak gainditzea ekarriko du, eta, horrenbestez, Europako merkatuekin harreman handiagoa eduki ahal izango da, kostu txikiagoarekin.

Sare berriak 172 kilometroko ibilbidea izango du. Ibilbidearen zati handiena tunelen barruan geratuko da eta, horri esker, ahalik txikiena izango da obra horren inpaktu bisuala. Trenbide berriaren trazaduraren % 60 ezkutuan egongo da, 80 tunelen bidez (104,3 km), % 10 obra horren barruan sartu diren 71 biaduktuen gainean joango da, eta gainerako % 30a aire zabalean. Trenbide-azpiegitura berriak sei geltoki izango ditu: Bilbo (Abando), Gasteiz (Arriagako parkea), Donostia (Atotxa), Astigarraga, Irun eta Ezkio-Itsaso. Bestalde, azpiegitura horretako bideak nazioarteko neurrietara egokitu izanari eta trenak ibili ahal izango diren gehieneko abiadurari esker (250 km orduko inguru, bidaiariak garraiatzeko; 100-120 km orduko, salgaiak eramateko) denbora laburragoa beharko da zenbait hiritara joateko; Madrilera, adibidez (bi ordu inguru EAEko hiriburuetatik), edo Parisera (sei ordu baino gutxiago). Horrek, gainera, pertsonak eta salgaiak mugaren alde batetik bestera igarotzea bultzatuko du.

Azpiegitura berri horren eraginen bitartez, errepide nagusietako zirkulazioa arindu nahi da, bai eta trenbide-lineetakoa ere. Alde horretatik, espero da Euskal Y berriarekin 1.690 auto gutxiago egotea egunero A-8 errepidean, Bilbo eta Donostia artean; 2.475 auto gutxiago A-68 errepidean, Bilbo eta Gasteiz artean, eta 1.210 auto eta 1.175 kamioi gutxiago N-1 eta AP-1 errepideetan, Donostia eta Gasteiz artean (gaur egun, EAEn, hiriburu batetik bestera 43.880 lekualdaketa egiten dira, egunero<sup>4</sup>). Horrez gain, errepideetan urtean 800.000 kamioi gutxiago ibiltzea espero da. Gainera, azpiegitura hori trenbide bidezko garraio-sistemara sartzeari esker ibilbide luzeko 240 tren libre geratuko dira astean, eta horrek % 200 areagotuko du salgaien zerbitzuen ahalmena linea horietan. Neurri horiei esker, salgaiak trenbidez garraiatzea sustatu nahi da.

Gobernu zentrala da abiadura handiko trenbide-azpiegitura eraikitzeaz arduratzen den entea, Sustapen Ministerioaren bidez. Alde horretatik, Euskal Yaren harira, Ministerioak eta EAeko Administrazioak akordio bat sinatu zuten 2006ko apirilaren 24an; akordio horren bidez, Sustapen Ministerioak eskumenaren zati bat Eusko Jaurlaritzari laga zion, eta berarentzat gorde zituen Araba eta Bizkaiko tarteen eraikuntza, Euskal Yak Arrasaten, Elorrioren eta Bergaran izango dituen lotuneen eraikuntza eta Bilboko eta Gasteizko sarrerena. ADIF arduratuko da lan horiek egiteaz, eta 2.536 milioi euroko inbertsioa izango da guztira.

Eusko Jaurlaritza, berriz, Gipuzkoako azpiegituraren zati handienaz arduratuko da. Euskal Trenbide Sarea sozietate publikoa Bergara-Irun-Donostia tartea egiteaz arduratuko da; 1.642 milioi euroko aurrekontua du, eta Estatuari eman beharreko kupotik kenduko da zenbateko hori.

2011. urtean, ADIF Gasteiz-Bilbo adarrari dagokion tartearen % 60 inguruan ari da lanean, eta ETS, berriz, Euskal Yaren Gipuzkoako adarrari dagokion tartearen % 56 inguruan. Taula batean jaso dira gobernu zentralak eta Eusko Jaurlaritzak 2011ko ekitaldian egin dituzten jarduerak aipagarrienak, laburbilduta.

<sup>4</sup> Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketatik jasotako datua.

## EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak - 2011ko berrikuntza nagusiak

- 2011ren amaierarako, *Gasteiz-Bilbo ibilbidean*, hamaika zatitan ari ziren lanak egiten, eta bi amaituta zeuden (Arratzua-Ubarrundia-Legutio II eta Abadiño-Durango zatiak). Horrela bada, eta Elorrio-Atxondo zatia 2011ko urrian esleitu ondoren, Atxondo-Abadiño zatia esleitzea soilik falta da *Gasteiz eta Bilbo* arteko lotura guztia exekuzio-fasean egoteko, bi hauek izan ezik: Arrasate-Bergara-Elorrio lotunea (Gipuzkoako adarrarekin lotzekoa) eta hiriburuetarako sarbideak (azterketa-fasean daude).
- 2011n, gertaera aipagarrienetako bat ADIFek Albertiako tunela zulatzen amaitzea izan zen (uztailean izan zen hori). Legutiano eta Eskoriatza udalerrien artean dago eta *Gasteiz-Bilbo* adarraren tunel luzeena da (4,8 km). Horrez gain, urtearen bigarren seihilekoan, Mañaria ibaiko biaduktuko (572 m) lanak amaitu ziren Abadiño-Durango tartean (abuztuan) eta Ganzelako tunela zulatzen amaitu zuten, Amorebieta/Etxano tartean (irailean).
- *Euskal Yaren Gipuzkoako adarrari* dagokion tartean, 2011. urtean asko egin zuten aurrera eraikuntza-lanek, beste sei tartetan hasi baitziren lanetan: Bergara-Bergara, Antzuola-Ezkio ekialdea, Antzuola-Ezkio mendebaldea, Tolosa-Hernialde, Andoian-Urnieta eta Urnieta-Hernani tartetean. Horrez gain, tunelen beste bi zulaketa egin ziren Tolosako zatian, eta bat, Legorretakoan. Urtearen amaierarako, Gipuzkoako adarrean 13 tartetan hasita zeuden lanak (adarraren 76 kilometroetako 43,1 kilometrotan). Hauek dira: Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio mendebaldea, Antzuola-Ezkio ekialdea, Ezkio-Beasain, Beasain mendebaldea, Beasain ekialdea, Ordizia-Itsasondo, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta eta Urnieta-Hernani. Gainera, urtearen azken hilean, Ezkio, Hernani-Astigarraga eta Zizurkil-Andoain tartek esleitu ziren, eta Hernialde-Zizurkil tarteko lizitazioa zabaldu zen. Horrenbestez, urtea amaitu aurretik, tarte guztiak –Irun eta Donostiako geltokietarako sarrerak izan ezik– esleitura edo lizitazio-prozesuan zeuden.
- Azkenik, azpimarratu behar da urtearen amaiera aldera ADIFek lehiaketa zabaldu zuela Gipuzkoako hiriburuan Euskal Yaren geltoki berria egiteko eraikuntza-proiektuaren idazketa esleitzeko.

### c) Aireko garraioa

2011. urtean, hobekuntza izan da aireko garraioari dagokionez, eta, horrenbestez, buelta eman zaio krisi ekonomikoaren ondorioz izandako jarduera-jaitsierari. Zehazki, EAEko aireportuek –hiru hiriburuen inguruetan daude: Bilbokoa, Loiu; Gasteizkoa, Foronatik hurbil, eta Donostiakoa, Hondarribin– igoerak izan dituzte oro har. Igoerarik handiena Arabako aireportuak izan du: 2010. urtean baino 309 aireontzi gehiago (% 5,7ko igoera). Bilboko eta Donostiako aireportuetan, igoera % 0,2 eta % 3,6koa izan da, hurrenez hurren. Horrela bada, EAEko aireportuetan ibili diren aireontziak, guztira, 2010ean baino % 1,1 gehiago dira (59.950, guztira).

Bilbokoa izan da, oraingoan ere, aireontzien joan-etorri gehien izan duena: EAEko aire-zirkulazioaren % 79 aireportu horren bidez egiten da. Negozioek eta turismoak eragindako hegaldiak dira gehienak. Donostiako aireportuaren bidez egiten dira aireko joan-etorrien % 11,4, hegaldi erregularrak gehienak. Gasteizko aireportuak sortzen du zirkulazioaren gainerako % 9,6a. Ehuneko txikia den arren, adierazgarria da, salgaien garraioan duen garrantzia dela eta: Foronda laugarrena da estatuan salgaien aireko garraioaren zirkulazioari dagokionez.

2.13. taula Aireko garraioa: Aireontzien zirkulazioa<sup>1</sup> EAEko aireportuetan 1995-2011 aldian.

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterako Δ (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterako Δ (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterako Δ (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterako Δ (%)
1995	4.689	--	1.814	--	20.348	--	26.851	--
2000	13.726	24,0	5.569	25,1	40.770	14,9	60.065	17,5
2004	10.848	-5,7	6.299	3,1	47.020	3,6	64.167	1,7
2005	8.894	-18,0	7.153	13,6	51.745	10,0	67.792	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,0	52.200	0,9	70.535	4,0
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-10,0	52.966	-3,5	71.360	-3,4
2009	6.518	-31,4	6.957	-21,8	46.497	-12,2	59.972	-16,0
2010	5.440	-16,5	6.622	-4,8	47.235	1,6	59.297	-1,1
2011	5.749	5,7	6.860	3,6	47.341	0,2	59.950	1,1

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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.

Azkenik, azpimarratu behar da berrikuntza hauek izan direla, EAEn, aireportu-azpiegiturretan:

**Bilboko aireportua - 2011ko berrikuntzak**

- Bizkaiko terminalak otsailean estreinatu zuen etorreren eremua: 3.200 metroko areto itxi eta girotua. 30 milioi euroko inbertsioa izan da, guztira, eta bi urte behar izan dira egiteko. Lehen aire zabalean zegoen ataria ixtea izan da lanen helburua. Etorrereren eremu berriak altzairuko arkupe bidez itxita ditu sabaiak eta hormak.

**Donostiako aireportua - 2011ko berrikuntzak**

- AENAK hobekuntzak egiteko asmoa du Donostiako aireportuko pistan. Bi milioi euroko aurrekontua izango dute lanek, eta azaroan deitu du horretarako lehiaketa. Osorik konponduko da pista, eta horretarako, asfaltozko aglomeratua kendu eta hormigoi hidraulikoa jarriko da abiazio orokorrerako plataforman. Horrez gain, pista osorik seinaleztatuko da, eta ibilgailuentzako eremu berri bat jarriko da, zoladura eta guzti.

**d) Itsasoko garraioa**

Euskadiko itsasontziei dagokionez, 2011. urtean Anavas (Asociación de Navieros Vascos) elkarteko merkataritzako ontzidiak 12 enpresa zituen (2010ean baino bat gutxiago), eta 66 ontzi (aurreko urtean baino 3 ontzi gutxiago). Baina 2011. urteko 66 ontzi horiek aurrekoek baino bolumen handiagoa dute guztira: 2010eko ontzidia baino 72.355 tpm (tona-pisu hil) gehiago ditu (urtetik urterako % 12,2ko hazkundea). Ontzi horien edukierak, guztira, aurrekoenak baino 30.561 tona gordin gehiago ditu; hots, haietan sar daitekeen zama % 8,4 handiagoa da 2011an, bi ekitalditan jarraian edukiera galdu ondoren (-% 34,9, 2009an eta -% 6,4, 2010ean).

2.14. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2011 artean

Urtea	Enpresa-kop.	Ontzi-kop.	TG <sup>1</sup>	TPH <sup>2</sup>
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302

<sup>1</sup>Tona gordin.

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

Iturria: Anavas.

Ontzien ezaugarriari dagokienez, ez dago aldaketa handirik aurreko urtearekin alderatuta: erdia baino gehiago atoiontziak eta barne-zirkulazioko ontziak dira (% 53), baina horrelako bi ontzi gutxiago daude 2011n. Haien atzetik Bulk Carrier motakoak eta edukiontzia garraiatzeko itsasontziak daude (% 18,2), petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (% 15,2), tanke-ontziak (% 10,6), eta hozkailu-ontziak (3%).

Azpinarratu behar da Anavas elkarteak diren enpresetako merkataritzako ontziek –EAEko merkataritzako ontzidi gehien-gehiena elkarre horretako da– 9,7 urte dituztela, batez beste, eta Espainiako gainerakoak (13 urte batez beste) baino berriagoak direla, bai eta mundukoak (18,5 urte) baino berriago ere.

2.15. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2008-2011 aldian

Ontzi-mota	Ontzi-kopurua			
	2008	2009	2010	2011
Atoiontziak eta barne-zirkulazioa	40	37	37	35
Kimikoak	0	0	0	0
Tanke-ontziak	8	6	7	7
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	14	14	11	10
Bulk Carrier motakoak eta edukiontzia garraiatzeko itsasontziak	15	13	12	12
Hozkailuak	3	3	2	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>80</b>	<b>73</b>	<b>69</b>	<b>66</b>

Iturria: Anavas.

Azkenik, eta salgaien eta pertsonen itsasoko garraiorako azpiegitura nagusiei erreparatuz, esan behar da Euskadik interes orokorreko bi portu dituela, Estatuaren eskumenekoak –

Bilboko portua eta Pasaiako portua— eta merkataritzako eta arrantzako portu garrantzitsu bat, Eusko Jaurlaritzaren eskumenekoa —Bermeoko portua—. Dena den, Euskadiko portu-sareak baditu garrantzi txikiagoko beste portu batzuk, Gipuzkoako eta Bizkaiko kostaldean: Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak. Taula hauetan daude, laburbilduta, EAEko portu nagusietan egindako obra eta inbertsio nagusiak.

### Bilboko portua - 2011ko egoera eta berrikuntzak

- Bilboko Portuko Agintaritzak egindako inbertsioak batez ere honako hauetarako izan dira: kanpoko badiak eraikitzeke, handitzeko helburuarekin; mantentze-lanak egiteko; eta portuan zirkulazio handiagoa izateko aukera emango duten azpiegitura berriak sortzeko.
- 2011n egindako lan nagusien artean, hauek azpimarratu behar dira:
  - Bilboko Portuko Agintaritzak ekainean amaitu zituen zazpigarren kaiko obra zibilak, Zierbenako dikeko AZ-2 kaikoak, alegia. 650 metro luzeko kai bat eraiki zen, 21 metroko sakonera erabilgarrikoa. 50,25 metro luze eta 18,6 metro zabal diren 13 kutxak osatzen dute kaia. Kai berriak itsasoari irabazitako azalera 265.000 metro koadrokoa da.
  - Horrez gain, Espainiako printzesa kaiko eta Asturiasko printzea kaiko instalazio elektrikoak berritzeko lanak amaitu ziren, instalazio horien erabiltzaileei argindarra merkatu librean kontratatzeke aukera eskaintzeko. Lanak 2010eko martxoan hasi ziren, eta 2011ko maiatzean amaitu.
  - 2011n amaitutako beste lan batzuk —abuztuan amaitu ziren, hain zuzen— Luzeroko dikearen muturrean lehendik zeuden blokeak ordeztzeko lanak dira. Dikeko muturreko blokeak dikeko enborrekoak (150 tonakoak) baino askoz txikiagoak ziren, eta kalte handiak izaten zituzten ekaitzetan. Horregatik, 65 eta 85 tonako aurreko blokeen lekuan 100 tonakoak jarri dira.
  - Abuztuan amaitu ziren, baita ere, Portugaleteko Burdin Kaia birgaitzeko lanak. Egitura hondatzen hasita zegoen eta hormigoizko pieza handienak deformatzen hasita, eta horregatik ekin zitzaizen birgaitze-lanei.
- Egiten ari diren lanen artean, aipagarria da gurgil bidez kargatzeko 7. arrapala egiteko lanak, A3 kaian. 2012ko erdialdean amaituta egotea aurreikusita dago. Kai horretan jarriko da Brittany Ferries konpainiak ustiatzen duen ferry-linea. Bilbo eta Portsmouth (Ingalaterra) artean salgaien eta pertsonen joan-etorria egiteko aukera ematen du, astean bitan.
- Horrez gain, azpimarratu behar da Bilboko portuak 2,8 milioi euro ordaindu zituela El Prado poligonoko lur batzuk erosteko. Etorkizunean, Pancorbo herrian trenbide- eta portu-terminal bat ezartzeko aukera izateko erosi dira. El Prado poligoaren 500.000 metro koadroetatik, 60.000 metro koadro erosi dira.

### Pasaiako portua - 2011ko egoera eta berrikuntzak

- 2011. urtean zehar, bost pabiloi berri eraiki eta zabaldu ziren La Herrera, Buenavista eta Capuchinos-Molinao kaltetan. Lan horiek, egungo azpiegiturak hobetu ez ezik, portuaren biltegitarte-ahalmena ere handitzen dute. Horrez gain, pabiloi horiek zaratatik eta hautsetik babesten dituzte portuko instalazioetatik gertuen bizi diren bizilagunak, eta horrenbestez, gutxitu egiten ditu haiei sorrarazten zaizkien eragozpenak.
- Orobat, 2011. urtean portuko ur-xafla berrantolatzeke lanak egin ziren: pantalan modernoak jarri ziren, Ospitalilloko-Trintxerpeko, Donibaneko eta Torreatzeko kaltetan. 400 amarradura jartzeko aukera ematen dute, eta aldaketa handia dakarkite portuaren fisonomiari.



- Abenduaren amaieran, Pasai San Pedroko arrantza-lonja berria egiteko lanei ekin zitzaion. 15 milioi inguruko aurrekontua dute lanek, eta 2014. urtean zehar amaitzea aurreikusita dago. Proiektuaren lehenengo fasea Pasaia eraikin zaharra behin-behineko lonja gisa prestatzea izan zen. Hori eginda, aukera izan zen Pescadería 1 eraikina eta Pescadería 2 eraikinaren zati bat botatzeko (abuztua eta abendua bitartean egin ziren lan horiek). Lonja berriaren eraikinaren lehen fasea orube horien gainean eraikiko da.

- Azkenik, Pasaia portuaren kanpoaldeko handitzeari buruzko berriei dagokienez, aipatu behar da azaroan Ingurumen Iraunkortasunaren Txostenaren bertsio berrikusia aurkeztu zela.

## Bermeoko portua - 2011ko egoera eta berrikuntzak

- Maiatzean merkataritza-akordio bat sinatu zen Euskotren konpainiaren eta Bermeo Offshore enpresa kontsignatarioaren artean (Erhardt taldekoa da), zerbitzu erregularra egiteko Arcelor Mittal enpresak Sestaon duen zamalanetako terminalaren eta Bermeoko portuaren artean. Akordioak lau urteko indarraldia du, batez beste hilean 12 joan-etorri egingo dira, eta urtean 100.000 tona material garraiatuko dira, guztira. Salgaiak garraiatzeko konboiak hamasei plataforma izango ditu, eta 600 tonako gutxieneko zama-edukiera.

- Ekainean, Eusko Jaurlaritzak Artzako kaiko hondoa dragatzeko eta Erroxapeko kaian dagoen harrizko koska kentzeko obren lizitazioa egin zuen. 2011. urtearen amaieran egitea aurreikusitako lanak dira eta merkataritzako eta arrantzako ontzien eraginkortasuna handitzea du helburu. Bermeoko portura salgaiak daramatzaten bost metrotik gorako zingoko ontziek aterako diete etekin handien lan horiei, siderurgiako produktuak, eraikuntzako materialak eta berunezko manufaktura garraiatzen dituztenek, bereziki.

### e) Kable bidezko garraioa

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

### 2.16. taula EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak

	Igeldoko f.	Artxandako f.	Larreinetako f.	Mamarigako f.
Bidaiari-kopurua ibilgailuko	65	70	70	45
Ibilbidearen iraupena	3,2 min	3,18 min	10 min	1,6 min
Abiadura linean	1,5 m/s	5 m/s	2 m/s	6 m/s
Desnibela	151 m	226,49 m	342 m	44,43 m
Batez besteko malda	% 45	% 22,9	% 35	% 12,6

Iturria: Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).

### f) Bizikleta

EAEko bide-sistemak bizikletaz ibiltzeko sare bat du, ingurumena kaltetzen ez duen garraibide hori sustatzeko. Horren haritik, foru-aldundiak eta tokiko eragileak lan handia egiten ari dira, hiru lurraldeetan, azpiegitura horiek garatzeko, bat etorri gero eta herritar gehiagok duten kezkarekin: ingurumenaren aldetik iraunkorra izango den gizartea lortu beharra.

Euskadiko hiru hiriburuetatik, Gasteizek du bizikletaz ibiltzeko sare handiena: bizikletaz ibiltzeko prestatutako 103 kilometro daude, hiru hiriburuetak bidegorri-sareen % 57,3, hain zuzen ere. Haren atzetik, Donostia dago: sare osoaren % 27,6 du, 49,6 kilometro bidegorri. Azpiegitura hori % 15,1 handitu da, azken urtean, 2010. urtearekin alderatuta. Azkenik, hiru hiriburuetak guztizko bizikleta-sarearen gainerako % 15a Bilbori dagokio: 27 kilometro bidegorri dituzte bilbotarrek hirigunean.

2011n, EAEko hiru hiriburuetan guztira planifikatutako bidegorri guztien % 63,8 daude eginda (281,6 kilometro daude aurreikusita, guztira).

**2.17. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2011ko abenduan)**

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatuta koak
	km	Δ 11/10	km	Δ 11/10	km	km
Gasteiz	143,5	% 6,3	103,0	% 5,1	3,5	37,0
Bilbo	85,0	% 2,4	27,0	% 3,8	3,0	55,0
Donostia	53,1	% 5,1	49,6	% 15,1	1,5	2,0

Iturria: Gasteizko Udala, Bilboko Udala eta Donostiako Udala.

Bestalde, eta datuak probintzia-eremura zabalduz, EAEk 621,9 kilometroko bizikleta-sarea zuen 2011n. Bide gehienak Bizkaian daude: 236 kilometro bidegorri daude, guztira. 2010. urtean baino % 16,5 gehiago dira (202,5 km zeuden 2010ean). Gipuzkoan, bidegorrien luzera, guztira, 163,7 kilometrokoa da, eta % 3,2 egin du gora 2010. urtearekin alderatuta (158,6 km zeuden 2010ean).

**2.18. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan, 2011n**

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Projektua eginda duten zatiak
	km	Δ 11/10	km	Δ 11/10	km	km
Araba <sup>1</sup>	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	803,0	% 23,8	236,0	% 16,5	17,0	69,0
Gipuzkoa <sup>2</sup>	439,1	% 0,0	163,7	% 3,2	5,1	12,5

<sup>1</sup> Arabako ibilbide berdeen 119,195 kilometroak ere sartuta daude.

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

Iturria: Arabako Foru Aldundia, Bizkaiko Foru Aldundia, Gipuzkoako Foru Aldundia.

Azkenik, Arabako bizikleta-sareak 222,2 kilometro ditu, guztira, gaur egun, eta horietatik 103 Gasteizen txirrindulariek soilik erabiltzeko bideak dira. Probintziako gainerako lurraldean eta Gasteiztik kanpo ibilbide berdeen sare bat dago motorrik gabeko lekualdatzeak egitera bideratuta: oinezkoek, txirrindulariek, zaldizkoek, patinatzaileek eta beste batzuek erabiltzeko bideak. 119,195 kilometro dira guztira natura-ingurune hauetan kokatzen direnak: Opakuako basabidea (3,3 km); Ullibarri Ganboako urtegia inguratzen duen bidea (44 km); Berantevillako basabidea (3,145 km); Vasco-Navarro trenaren ibilbide berdea (61,15 km); eta

Nerbioiko Parke Linealeko ibilbide berdea (7,6 km). Ibilbide hauen helburua garraio iraunkorreko garraiobideak sustatzea eta naturarekin bat ekologia eta aisia uztartzen duten jarduerak sustatzea da, hain zuzen ere.

*g) Logistika-zentroak*

Euskadin lau logistika-zentro daude: Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban; Aparkabisa, Bizkaian; eta Zaisa, Gipuzkoan. Logistika-zentro horiek salgaien garraioaren kudeaketan irtenbide integralak ematen dituzte. Beheko taulan adierazita daude haien ezaugarriak eta magnitude ekonomikoak.

**2.19. taula EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak 2011n**

	Gasteizko Garraio Zentroa	Arasur <sup>1</sup>	Aparkabisa	Zaisa
Azalera eraikia (m <sup>2</sup> )	238.929	100.000	312.560	126.608
Azalera urbanizagarria, guztira (m <sup>2</sup> )	718.141	2.000.000		400.000
Instalatutako enpresa-kopurua	66	8	45	142
Enplegua	1.204	--	675	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	18.230	--	268.764	2.500.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
- Kamioiak	929	30	112	--
- Furgonetak	345	--	338	--
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	4	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m <sup>2</sup> )	23.821	20.000	192.047	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	197	1.217	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	179 <sup>2</sup>	% 25	--	% 48 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Arasurri dagozkion azken datuak 2010ekoak dira.

<sup>2</sup> Aparkaleku-kopuruari dagokio.

<sup>3</sup> Zaisaren bi aparkalekuetan txandaka aparkatzeko tokietako guztizko orduetatik saldutako ordu-kopuruaren ehunekoa adierazten du (txandaka aparkatzeko 90 eta 100 toki artean egoten dira, une bakoitzean dagoen harpidedun-kopuruaren arabera).

Iturria: Aparkabisa, Arasur, Gasteizko Garraio Zentroa eta Zaisa logistika-plataformak.

Hurrengo ataletan, xehetasun handiagoz azalduko da plataforma horietako bakoitza.

*i) Gasteizko Garraio Zentroa*

Gasteizko Garraio Zentroa Jundizeko industrialdean dago, Gasteiztik hurbil, eta eragile dinamizatzailea da: logistika-jarduerak egiteko asmoa duten enpresak sustatzea du helburu. Plataforma horrek 718.141 m<sup>2</sup>-ko azalera du guztira; eta horietatik, 238.929 m<sup>2</sup> nabeek hartzen duten azalera da, eraikitako azalera, alegia. Nabeetan garraioarekin eta logistikarekin zerikusia duten jarduerak egiten dira: biltegiatzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea.

Horren haritik, honela banatuta dago jarduera horiek egiteko azalera: garraio-motaz aldatzeko jardueretarako (tren bidezko garraiotik errepide bidezkoa eta alderantziz) azalera 122.587 m<sup>2</sup>-koa da; banaketa-jardueretarako, 110.336 m<sup>2</sup>-koa, biltegiatze- eta garraio-

jardueretarako, berriz, 109.312 m<sup>2</sup>-koa. Logistika-jarduerarako azalera 190.441 m<sup>2</sup>-koa da, zerbitzuen zonak 28.214 m<sup>2</sup> hartzen ditu, eta ibilgailu industrialentzako aparkalekurako azalera, berriz, 23.821 m<sup>2</sup>-koa da.

2.20. taula Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera

	2009	2010	2011
Instalatutako enpresak	62	62	66
Enplegua	1.128	1.254	1.204
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)		12.024	18.230
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	1.164	1.249	1.274
- Kamioiak	893	938	929
- Furgonetak	271	311	345
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m <sup>2</sup> )	23.821	23.821	23.821
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	182	182
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	163	167	179

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

Garraio-zentro horren 2011ko jarduera-datuek adierazten dute zertxobait hobetu direla salgaien garraioaren adierazlea, ibilgailu industrialen eguneko zirkulazioaren adierazlea eta ibilgailu industrialentzako aparkalekuen batez besteko betetze-mailarena. Esate baterako, Bilboko, Saguntoko eta Seixaleko (Portugal) portuetatik egiten diren 28 trenbide-zirkulazioen ondorioz, 18.230 tona salgai aldatu dira garraio bidez Gasteizko Garraio Zentroko garraio-motaz aldatzeko partzeletan, aurreko urtean baino 6.206 tona gehiago<sup>5</sup>. 2011. urtean, hain zuzen, altzairu-bobinak eta hari-burdinaren bobinak garraiatu dira. 2011n handitu egin da ibilgailu industrialen zirkulazioa (% 2): 1.274 ibilgailu ibiltzen dira egunean Gasteizko Garraio Zentroko garraio-motaz aldatzeko partzeletan (929 kamioi eta 345 furgoneta). Horrez gain, ibilgailu industrialen aparkalekuaren erabilerak ere gora egin du (% 7,2, hain zuzen): 179 plaza betetzen dira, batez beste, hilean (182 plaza daude guztira).

ii) *Arasur*

Arasur plataforma logistikoa multimodala Miranda de Ebrotik hurbil dago, 2.000.000 m<sup>2</sup> lur urbanizagarriz osatutako eremua da eta 100.000 m<sup>2</sup> inguru ditu urbanizatuta. Honako alor hauetan jarduten du, batez ere: portuetako eta aireko jardueri laguntzeko arloan; biltegiatzean, arautzean eta banatzean; garraio-mota batetik besterako aldatzean; flotisten garraioan; nazioarteko zirkulazioan, eta administrazio- eta merkataritza-zentroari dagozkion jardueretan. Plataformak zentroko nabeetara trenez sartzeko zerbitzua du, eta, beraz, salgaiak trenen eta kamioien artean alda daitezke.

<sup>5</sup> 2010eko maiatzean hasi zen trenbide-zirkulazio hori.

2.21. taula Arasurren jardueraren bilakaera

	2008	2009	2010
Instalatutako enpresak	5	10	8
Kamioien zirkulazioa eguneko	15	25	30
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	--	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m <sup>2</sup> )	--	20.000	20.000
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	--	197	197
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	--	% 25	% 25

Iturria: Arasur

Eskura dugun azken informazioari jarraituz, parkean enpresa hauek jarduten dute, besteak beste: DIA, Perfumerías If, DHL, Logento, Guascor Solar eta Compass Transworld Logistics (CTL) –Gamesaren aerosorgailuen nazioarteko logistikaz arduratzen da—. Parkeko instalazioetan, 30 kamioi ibiltzen ziren egunean 2010ean (urte horretakoak dira eskura ditugun azken datuak).

Parke logistikoaren ibilgailu industrialentzako aparkalekuak 20.000 m<sup>2</sup>-ko azalera du, eta 197 leku. Eskura ditugun azken datuek adierazten dutenez, aparkalekuaren batez besteko okupazioa % 25ekoa izan zen 2010ean.

*iii) Aparkabisa*

Aparkabisa zentro logistikoak (APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB - Centro de Transportes de Bizkaia, SA da zentroaren izena 2009ko urtarriletik aurrera) salgaien zentral integratuak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea du helburu. Azpiegitura hori Bilboko portuarekin lotuta dago, eta Bilboko aireportutik eta bide- eta trenbide-sare nagusietatik hurbil, eta egoki gauza daitezke, beraz, logistikako eta garraioko jarduerak.

Gaur egun, Aparkabisak bi eremutan jarduten du: Ugarteko garraio-zentroan (Barakaldo eta Trapagaran artean dago, eta 200.000 m<sup>2</sup>-ko azalera eraikia hartzen du) eta Zierbenan (Bilboko portuaren lurretan dago eta 112.560 m<sup>2</sup>-ko azalera du). Lau aparkaleku daude instalazio horietan: bi Trapagaranen eta beste bi Zierbenan (horietako bat salgai arriskutsuentzat da). Lau aparkalekuen artean 1.217 toki dituzte.

2.22. taula Aparkabisaren jardueraren bilakaera

	2009	2010	2011
Instalatutako enpresak	49	45	45
Enplegua	695	679	675
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	327.028	270.387	268.764
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	460	453	450
- Kamioiak	115	113	112
- Furgonetak	345	340	338
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	5	5	4
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m <sup>2</sup> )	192.047	192.047	192.047
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	1.323	1.323	1.217
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	% 94,4	% 90,93	% 95

Iturria: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S. A.

Aparkabisak emandako datuek erakusten dutenez, zentroaren jarduerak behera egiten jarraitu du 2011. urtean, baina aurreko urtean baino erritmo motelagoan egin du behera. Hain zuzen, 2011. maneiaturako salgaien bolumenak % 0,6 egin du behera: 270.387 tona izan ziren 2010ean eta 268.764 tona izan dira 2011n. Antzeratsu, ibilgailu industrialen eguneko zirkulazioak ere behera egin du 2011n (% 0,7); hots, 3 ibilgailu gutxiago ibili dira egunean, zentroan. Ibilgailu industrialentzako aparkalekuen batez besteko betetze-mailak, ordea, gora egin du 2011n: % 95ekoa da, eta % 4,5 egin du gora 2010. urtearekin alderatuta (% 90,9 2010ean). Testuinguru horretan, zentroan jarduten duten enpresen kopuruak bere horretan jarraitu du (45 enpresa daude guztira), baina 2010ean baino 4 langile gutxiagok jarduten dute.

iv) Zaisa

Zaisa (Irungo Garraio Zentroa) logistika-zentro gipuzkoarra, Europako errepideko zirkulazioaren leku estrategiko batean dago, Frantziaren eta Espainiaren arteko mugan, A-8 eta A-68 autobideen ondoan, Madril eta Paris arteko ardatzean; gainera, Donostiako eta Biarrizko aireportuetatik gertu dago, baita Pasaiako portutik hurbil ere. 400.000 m<sup>2</sup> hartzen ditu zentroak, eta 126.608 m<sup>2</sup> eraikitako azalera da, garraio- eta logistika-jarduerak egiteko. Jakina, non kokatuta dagoen ikusita, nazioarteko garraioa eta logistika dira nagusi. Biltegitatzeko nabeetarako 8.500 m<sup>2</sup>, bulego eta lokal komertzialetarako 7.000 m<sup>2</sup>, harrera-zentroa eta ZAISA IIIko gasolina-zerbitzugunearen orubea ditu plataformak. Instalazio horietan jarduten duten enpresek hainbat jarduera egiten dituzte: garraio nazionala eta nazioarteko garraioa, karga zatitua, karga osoa, salgai arriskutsuen garraioa, logistika eta biltegitatzea, hozkailu-ibilgailuen bidezko banaketa eta aduanetako jarduerak.

2011. urtean % 4,7 murriztu zen han jarduten duten enpresen kopuruak: 149 zeuden 2010. urtean, eta 142, berriz, 2011. urtearen amaieran. Horrez gain, zentroan maneiaturako salgaien kantitateak % 3,8 egin du behera azken urtean: 2.600.000 tona maneiatu ziren 2010. urtean, eta 2.500.000 tona, berriz, 2011n.

2.23. taula ZAISAren jardueraren bilakaera

	2009	2010	2011
Instalatutako enpresak	143	149	142
Enplegua	1.600	1.600	1.600
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	2.450.000	2.600.000	2.500.000
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	2	2	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m <sup>2</sup> )	45.400	45.400	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	375	375	375
Batez besteko betetze-maila kamioi-aparkalekuetan, guztira <sup>1</sup>	% 50,3	% 51,5	% 48,0

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

Bestalde, zentroan aparkatzeko lekua handituz joan da, zenbait zabaltze-fase egin baitira (3 fase). Gaur egun, ibilgailu industrialentzako egokitutako bi aparkaleku ditu. 45.400 m<sup>2</sup>-ko azalera hartzen dute guztira, eta 375 toki daude. Aparkaleku horien batez besteko betetze-maila % 48koa izan da 2011n, aurreko urtean baino % 6,8 gutxiago.

*h) Geltoki intermodalak*

Etorkizunean eraikiko diren geltoki intermodalei dagokienez, proiektu estrategikoetan 2011n izan diren aurrerapenak aztertzen dira atal honetan. Eusko Jaurlaritzak, salgaien trenbide bidezko garraioa garatzeko egin duen apustuarekin bat, lankidetzeta-protokolo bat sinatu du Sustapen Ministerioarekin Jundizko (Araba) eta Lezoko (Gipuzkoa) terminal logistikoa intermodalak garatzeko. Biak Sustapen Ministerioak Salgaien Trenbide Garraioa Sustatzeko Plan Estrategikoko Salgaien Oinarritzako Sarean sartuta daude. Lezo-Gaintzurizketako tren-geltoki intermodalak 15 hektarea izango ditu eta lotura izango du Pasaiako kanpoko portuarekin, Renfe eta Euskotren konpainien trenbide-sarearekin eta abiadura handiko trenarekin. Jundizko trenbide-plataformak, berriz, 48 hektareako azalera izango du eta Gasteizko aireportuari emango dio zerbitzua, Bilboko portuarekin lotura izango du eta bat egingo du Renferen trenbide-sarearekin eta etorkizuneko abiadura handiko trenarekin. Horri dagokionez, 2011ko irailean, Eusko Jaurlaritzak zenbait azterketa egitea eskatu zion ETSri, jakiteko zein den plataforma horien merkatu logistikoa eta nola egokitu daitezkeen lurraldearen eta hirigintzaren aldetik. Azterketak amaitutakoan, Sustapen Ministerioari igorriko zaizkio, plan estrategikoko proiektua modu harmonizatuan gara dadin estatu osoan.

Azkenik, Euskotrenen linea Bilbo erdigunera eramatea aurreikusten duen proiektua azterketa-fasean du Eusko Jaurlaritzak. Gaur egun, 3 kilometro luzeko tunel bat eraikitzea aztertzen ari dira, Atxuriko geltokia Abandoko intermodalarekin lotzeko. Lotura hori egiten bada, Durangaldetik, Urdaibaitik eta Donostiatik datozen erabiltzaileak zuzenean iritsi ahal izango dira Bilboko erdigunera, Boluetan trena utzi eta metroa hartu beharrik gabe edo Atxurien tranbia hartu beharrik gabe. Horrez gain, proiektua gauzatzen bada, garraio bidez aldatzeko aukera handiagoa izango da Abandon egingo den geltoki intermodalean, Renfe, Feve, Metroa eta, etorkizunean, abiadura handiko trena hartu ahal izango baitira.

### 2.2. GARRAIO-ESKARIA

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

Horri lotuta, aipatzekoa da txosten hau argitaratu aurretik, 2011. urtean mugikortasunari buruzko beste inkesta bat egin zela EAEn<sup>6</sup>. Txosten horren emaitzak txosten hau argitaratzen den leku berean argitaratzen dira: Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko webguneko EUSGABE atalean.

Horrez gain, garraio-eskariari buruzko beste txosten bat ere egin da: “EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea”<sup>7</sup>. Txosten horrek 2006ko txostenaren edukia eguneratzen du 2010eko eta 2011ko datuekin, eta panoramikari buruzko txosten honen leku berean argitaratzen da: Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko webguneko EUSGABE atalean.

#### 2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

EAEEn zerbitzua ematen duten operadoreek emandako informazioa alde batera utzita, EAEko pertsonen mugikortasunari buruzko datuak ematen dizkigun argitalpenik berriena hau da: “*Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunaren azterlana 2011*”. Aurreko beste batzuen jarraipena da, “*Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003*”<sup>8</sup> eta “*Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2007*”<sup>9</sup> azterlanena eta etorkizunean bost urtetik behin eguneratuko da. Aurreko bi argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera aztertzeko bidea ematen digute: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanpokoa), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arrazoiak...

Alde horretatik, informazio hori azterketa horietan bilduta dagoenez, emaitza nagusien sintesia emango dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

<sup>6</sup> Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2011 sarean eskuragarri dago, orri honetan: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/em2011/eu\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html)

<sup>7</sup> “EAEko Garraio Eskaeraren Irudia. 2011. urtea” txostena sarean eskuragarri dago, orri honetan: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/id2011/eu\\_def/id2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html)

<sup>8</sup> Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2003: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es\\_4108/es\\_15779.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es_4108/es_15779.html)

<sup>9</sup> Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2007: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/eu\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html)



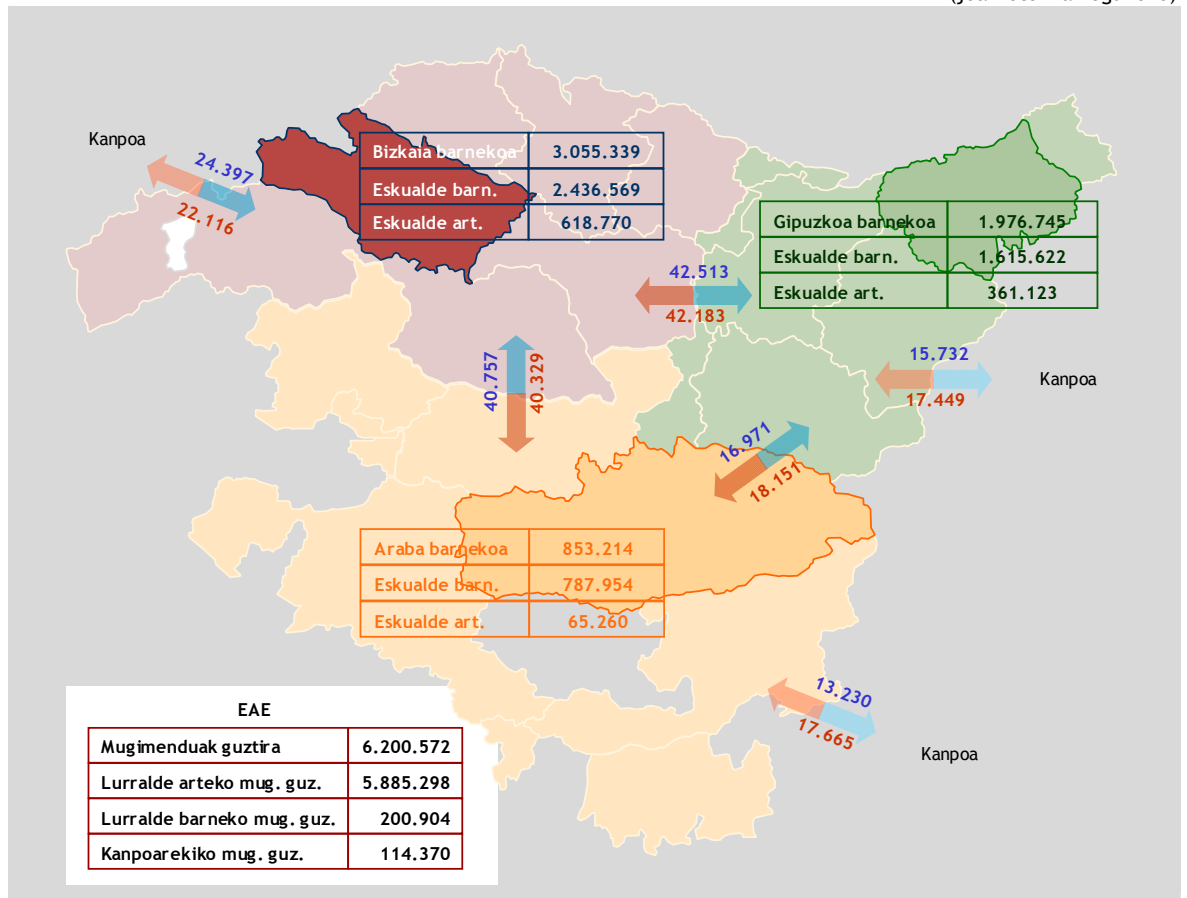
## a) EAEko magnitude nagusiak

### i) EAE

“Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunaren azterlana 2011” lanean jasotako datuek erakusten dutenez, gaur egun, eguneko 6.200.572 joan-etorri izaten dira EAEn. Horrek esan nahi du, 3,05 joan-etorri izaten direla biztanleko, lanegun arrunt batean.

grafikoa 2.1. Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula<sup>1</sup>. 2011.

(joan-etorriak eguneko)



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

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Mugikortasunaren arloari erreparatuz, eguneroko joan-etorrien % 98,2k EAE bera dute abiapuntu eta helmuga. Eta, hain zuzen ere, grafikoan agertzen den bezala, lurralde barnekoa da joan-etorrien % 94,9 (lurralde beraren barnean izan dira 5.885.298 joan-etorri), lurralde artekoa da % 3,2 (lurralde ezberdinetan zeuden 200.904 joan-etorriren abiapuntua eta helmuga), eta kanpokoa, gainerako % 1,9a (114.370 joan-etorri).

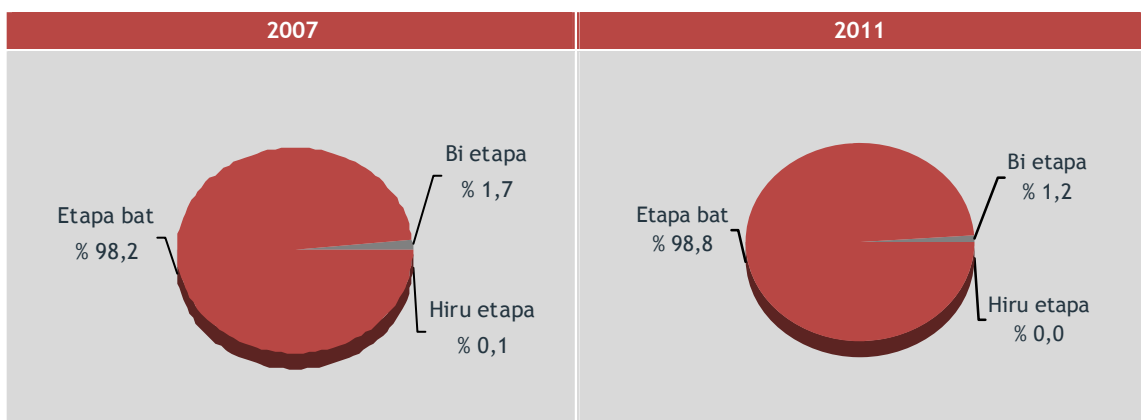
2007. urtean, EAEn eguneroko joan-etorriak 6.087.600 ziren; hau da, 2,98 joan-etorri egunean, batez beste, pertsonako. Lurralde barnekoa zen joan-etorrien % 95, lurralde artekoak % 3, eta kanpokoak % 2.

Beraz, eta aurreko txosteneko datuekin alderatuta, biztanleko mugikortasun-tasak % 2,3 egin du gora 2011. urtean (3,05 joan-etorri 2011n, eta 2,98, berriz, 2007an). Horrenbestez, pertsonako mugikortasun-tasak gora egiten jarraitzen du, nahiz eta 2003-2007 aldian baino indar gutxiagorekin egiten ari den gora, aldi hartan % 8,4 egin baitzuen gora pertsonako mugikortasun-tasak: 2,75 joan-etorri, batez beste, 2003an, eta 2,98, berriz, 2007an.

Joan-etorrien guztizko kopurua % 1,9 handitu da 2007ko kopuruekin alderatuta, eta egindako lekualdatze-motari dagokionez, ez da aldaketarik izan: 10 joan-etorritik 9,5ek lurralde bera dute abiapuntu eta helmuga.

Intermodalitateari dagokionez, aipatzekoa da etapa bakarrekoa dela EAEko joan-etorrien % 98,8. Bi etapakoak dira, berriz, gainerako % 1,2. Etapa bakarrekoak ez diren joan-etorrien kopuruak 2007koak baino txikiagoak dira, eta EAEko biztanleen mugikortasun-ohituretan lekualdatze intermodalek garrantzia handirik ez dutela berresten dute, nahiz eta eskaintza handitzeko ahalegin handia egin duten bai administrazioek eta zerbitzuak ematen dituzten konpainiek. Esaterako, hiriguneetara ez sartzeko aparkalekuak jarri dira, konpainia batzuen eta besteen zerbitzuak lotzeko guneak jarri dira eta ordainketa bakarreko billeteak sortu eta abian jarri dira.

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

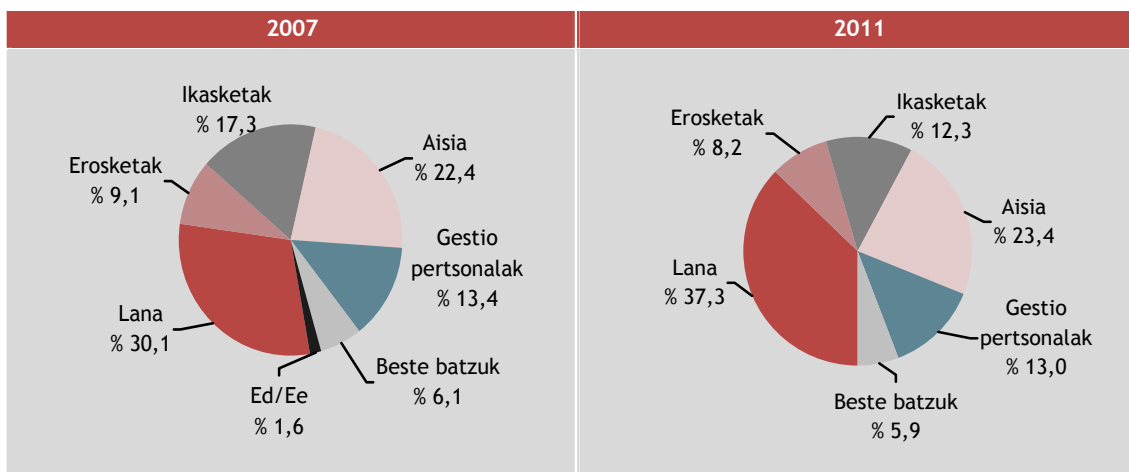


Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007) eta EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011).

Bestalde, joan-etorrien arrazoiei erreparatuz, esan behar da nahitaezko lekualdatzeak direla –hots, lana edo ikasketak direla-eta egindako joan-etorriak– EAEko biztanleek egiten dituzten eguneroko joan-etorrien ia erdia (% 49,6, hain zuzen). Horri dagokionez, eta datuak 2007. urtekoekin alderatuta, ikusten da gora egin dutela lanak eragindako joan-etorriek (% 37,3, 2011n, eta % 30,1, berriz, 2007an) eta behera, ikasketek eragindako joan-etorriek

(% 12,3, 2011n, eta % 17,3, berriz, 2007an). Aisiarekin lotutako joan-etorriak dira, lanarekin lotutakoekin batera, handitu diren bakarrak aztertutako aldian.

**grafikoa 2.3. EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011, arazoaren arabera, ehunekotan.**

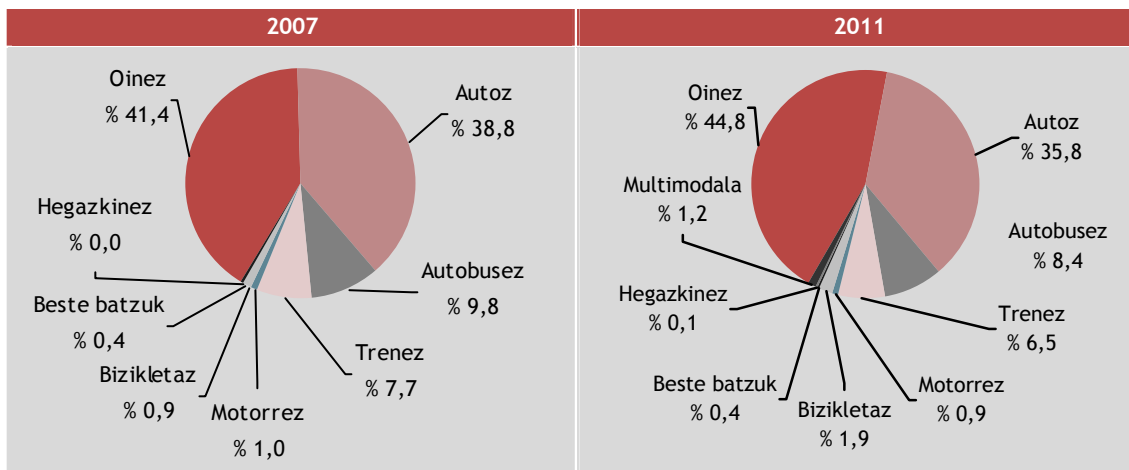


Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007) eta EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011).

Garraio-moten banaketari behatzen badiogu, nabarmentzekoa da ibilgailu pribatuaren (autoa eta motoa) erabilera pixka bat handitu izana, eta oinezko joan-etorriak izaten jarraitzea lekualdatzeko modu nagusia, aurreko urteetan baino alde handiagoarekin, gainera. Hain zuzen ere, 2011. urtean, oinezko joan-etorriak lekualdatzeen % 44,8 dira, eta haren atzetik autoa dator (% 35,8).

Bestalde, garraibide publiko kolektiboek (autobusa, trena eta hegazkina) lekualdatzeen % 16,1 hartzen dute (2007an baino 1,4 puntu gutxiago), eta bizikletak garraio-mota gisa pisua handitu eta lekualdatzeen % 1,9 hartzen du, 2011n.

grafikoa 2.4. EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2011 aldian, garraio-motaren arabera, ehunekotan



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007) eta EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011).

Errepideko eta trenbideko garraio kolektiboko mugikortasunaren bilakaera zehatzago aztertuz eta operadoreek zuzenean emandako datuei erreparaturik, ikusten da 2011n aurreko urtean baino % 1,4 gehiago izan direla garraio kolektiboko zerbitzuak erabili dituzten pertsonak, 254,1 milioi erabiltzaile izan baitira. Horri dagokionez, azpimarratzekoa da hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak izan duen igoera (2 milioi joan-etorri gehiago), bai eta hiri barneko trenean eta hiriarteko autobusetan izandakoa ere (1,7 milioi eta 1,5 milioi bidaiari gehiago, hurrenez hurren). Hiriarteko trenak, ordea, 1,9 milioi erabiltzaile galdu ditu azken urtean.

2.24. taula Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan 2000-2011 aldian.

(Pertsonak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313		
2001	61.990	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.800	49.293	82.715	48.877	245.685	1,0	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.650	47.743	89.292	45.232	248.917	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	42.149	248.623	-0,1	10,3
2010	65.531	47.139	98.383	39.568	250.621	0,8	11,2
2011	67.677	48.670	100.041	37.702	254.090	1,4	12,8

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Esan beharra dago, dena den, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, beharrezkoa dela aztertutako eremu geografikoko eskaintzaren ikuspegi orokorra edukitzea; izan ere,

azpiegitura berriak martxan jartzearen ondorioz, batetik, garraio kolektiboaren eskari berriak asetzen dira, eta, bestetik, joan-etorriak garraibide batetik bestera aldatzen dira, garraio publikoaren eskaintza murriztu gabe.

Azkenik, generoaren ikuspegitik, ikus daiteke garraio-moduak erabiltzean badaudela desberdintasun batzuk emakumeen eta gizonen artean. 2011. urteko azken datuen arabera, gizonen artean nagusitasun handiagoa dute ibilgailu pribatuetako joan-etorriek, mugimendu guztien % 46,4, hain zuzen; emakumeen artean, berriz, % 27,8 dira. 2007-2011 aldia aztertuta, ikusten da emakumeen mugikortasun-ereduak gehiago zaintzen duela iraunkortasuna: ibilgailu motordun pribatuak gutxiago erabiltzen dituzte (4 puntu gutxiago) eta motorrik gabeko moduak, berriz, gehiago (6,1 puntu gehiago, hain zuzen). Dena den, ikusten da gizonen zein emakumeen gutxiago erabiltzen dituztela garraio-zerbitzu kolektiboak, bai trenak, bai autobusa ere.

**2.25. taula**      **Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2011 aldian.**

Garraio-mota	Emakumezkoak		Gizonezkoak		Guztira	
	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2007 (%)	2011 (%)
Motorrik gabea	47,0	53,1	37,3	39,8	42,2	46,7
Trenbidekoa	8,7	7,6	6,7	5,3	7,7	6,5
Autobusa	11,6	9,8	7,8	6,9	9,8	8,4
Ibilgailu pribatua	31,8	27,8	45,7	46,4	38,6	36,7
Beste batzuk	0,9	1,6	2,5	1,6	1,7	1,7

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007) eta EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011).

### ii) Lurraldearen araberako banaketa

Euskadiko biztanleriaren mugikortasunaren ezaugarriak antzekoak dira hiru lurralde historikoetan, baina badira berezitasunak, orografia, biztanleriaren lurraldekako banaketa, mugikortasun-beharrak eta garraio kolektiboaren eskaintzaren aldetik ezberdintasunak baitaude. Hori dela eta, egokia da azterketa xehatuago bat egitea.

EAEko joan-etorrien % 51,7 Bizkaiko lurralde historikoko biztanleek egiten dute; % 33,3, Gipuzkoakoek; eta gainerako % 15a, Arabakoek.

2.26. taula Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2011 aldian.

	Joan-etorriak		5. urtetik gorako biztanleak	Joan-etorriak, 5 urtetik gorako biztanleko
	Kop.	%		
<b>2003</b>				
Araba	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
<b>EAE</b>	<b>5.464.159</b>	<b>100</b>	<b>1.984.958</b>	<b>2,75</b>
<b>2007</b>				
Araba	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	53	1.091.548	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	660.627	2,95
<b>EAE</b>	<b>6.087.600</b>	<b>100</b>	<b>2.043.438</b>	<b>2,98</b>
<b>2011</b>				
Araba	932.387	15,0	295.554	3,15
Bizkaia	3.206.263	51,7	1.080.375	2,97
Gipuzkoa	2.061.921	33,3	657.190	3,14
<b>EAE</b>	<b>6.200.572</b>	<b>100,0</b>	<b>2.033.118</b>	<b>3,05</b>

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2003), EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007), EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011), eta Estatistikako Institutu Nazionala.

Azterketa 2007-2011 aldiko bilakaerara mugatuz, ikusten da Gipuzkoan bizi direnek eragin dutela, batez ere, lau azken urteetan mugikortasuna handitzea, oro har: % 6,2ko hazkundera izan du. Atzetik, arabarrak datoz, % 1,2ko hazkundera izan baitute. Bizkaian, berriz, behera egin du joan-etorrien kopuruak (-% 0,6, hain zuzen ere), eta oro har izandako igoera txikiagoa izatea ekarri du.

Biztanleko joan-etorrien kopurua aztertuz gero, ikusten da biztanleko mugikortasunak gehiago egin duela gora Gipuzkoan beste lurraldeetan baino: 5 urtetik gorako biztanleen eguneko joan-etorrien kopurua 2,95etik 3,14ra igo da 2007-2011 aldian. Bizkaian txikiagoa izan da igoera: 2,94tik 2,97ra igo da biztanleen eguneko joan-etorrien kopurua. Araban, berriz, behera egin du biztanleko eguneko joan-etorrien kopuruak: 3,15 joan-etorri ziren 2011n, eta 3,20 jaso ziren 2007ko azterketan.

Joan-etorrien lurralde-eremuko azterketari erreparatuz, aipatu behar da lurralde barneko lekualdatzeak direla ugariak (abiapuntua eta helmuga lurralde berean dutenak), Gipuzkoan eta Bizkaian, bereziki (% 95,6 eta % 94,6, hurrenez hurren), eta zertxobait gutxiago Araban (% 87,5). Lurralde arteko lekualdatzeei dagokienez, nabarmentzekoak dira Bizkaia eta Araba artean egiten direnak (lekualdatze guztien % 5,7). Gutxiago dira Bizkaia eta Gipuzkoa artekoak (lekualdatze guztien % 3,4) eta Araba eta Gipuzkoa artekoak (lekualdatze guztien % 2,7).

Garraio-mota aintzat hartuta lurralde bakoitzeko mugikortasuna aztertuz gero, eta alderaketa eginez, datu hauek nabarmentzen dira: Gipuzkoan, ibilgailu pribatuaren proportzioa nabarmentzen da (joan-etorrien % 39,2), bai eta errepide bidezko garraio kolektiboa ere

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

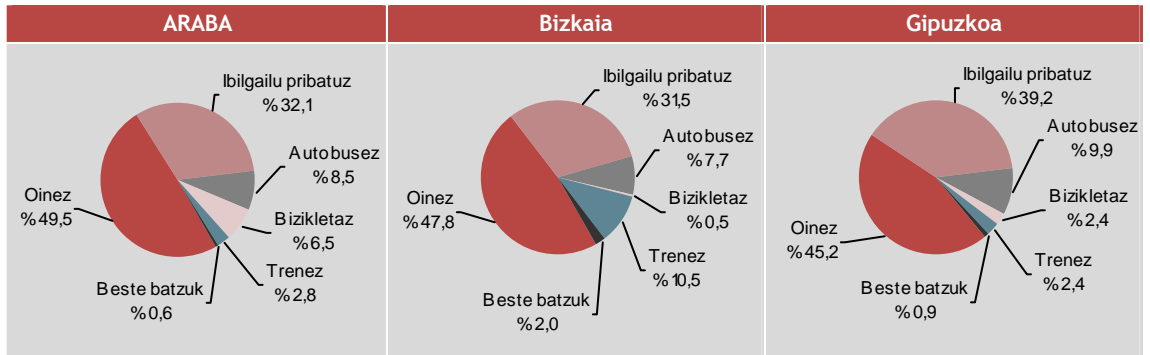
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

(%9,9); Bizkaian, berriz, eta Metro Bilbaoren arrakasta ikusita logikoa denez, nabarmentzekoa da trenbide bidezko mugikortasunaren ehunekoa (joan-etorrien % 10,5); eta, Araban, bizikletaren garrantzia, lurraldean egiten diren joan-etorrien % 6,5 bizikletaz egiten baitira.

grafikoa 2.5. EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2011n, lurraldearen eta garraio-motaren arabera.



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

Bestalde, garraio-motaren araberako banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburuka bereizten badugu, azpimarratu behar da 2006-2011 aldian behera egin dutela hiriburuak abiapuntu eta/edo helmuga izanik ibilgailu pribatuan egindako lekualdatzeak. Garraio-zerbitzu kolektiboan egindako lekualdatzeek ere behera egin dute aldi horretan, Bilbo eta Donostia abiapuntu eta/edo helmuga duen trenbide bidezko garraio publikoak izandako beherakadaren ondorioz, batez ere. Motorrik gabeko moduek (oinez zein bizikletaz egindakoek) orekatzen dute, oro har, jaitsiera hori.

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

	Bilbo				Donostia				Gasteiz			
	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>
Automobila (ibilgailu pribatua)	% 25	% 24	% 28,3	% 27,0	% 33	% 35	% 40,9	% 39,1	% 29	% 31	% 39,2	% 35,5
Garraio kolektiboa	% 23	% 24	% 36,05	% 29,7	% 19	% 18	% 27,0	% 22,1	% 8	% 8	% 9,24	% 12,3
- Errepidea												
-Autobus berez.	--	--	% 1,15	% 1,78	--	--	% 5,1	% 2,5	--	--	% 3,0	% 3,2
-Garraio pub.	--	--	% 11,2	% 8,5	--	--	% 15,1	% 15,2	--	--	% 6,0	% 6,2
- Trenbidea												
-Garraio pub.	--	--	% 23,7	% 19,4	--	--	% 6,8	% 4,4	--	--	% 0,24 (*)	% 2,9
Oinez	% 48	% 49	% 33,8	% 39,1	% 42	% 41	% 26,0	% 31,8	% 56	% 55	% 48,0	% 43,9
Etap bat baino gehiagokoa <sup>4</sup>	--	--	--	% 2,8	--	--	--	% 1,07	--	--	--	% 0,69
Beste batzuk	% 4	% 3	% 1,86	% 1,39	% 6	% 6	% 6,16	% 5,9	% 7	% 6	% 3,7	% 7,6
- Bizikleta	--	--	% 0,26 (*)	% 0,38	--	--	% 1,76	% 2,5	--	--	% 2,6	% 6,8
- Beste batzuk	--	--	% 1,6	% 1,01	--	--	% 4,4	% 3,4	--	--	% 1,1	% 0,86

<sup>1</sup> Iturria: "Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko azterlana"

<sup>2</sup> Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterlanerako egindako inkesta

<sup>3</sup> Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2011ko azterlanerako egindako inkesta

<sup>4</sup> Etaba bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etaba bat baino gehiagoko lekualdatzeetan (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(\*) Laginketa-errore askoko datuak.

Bestalde, eta erkidegoko hiru hiriburuetakako bakoitzaren barne-lekualdatzeek 2006-2011 aldirian izandako bilakaerari erreparatuta, ikusten da Gasteizen autoaren erabilerak asko egin duela behera, tranbia jarri zenetik gero eta gehiago erabiltzen delako, batetik, eta bizikletaz egiten diren joan-etorriak gero eta gehiago direlako, bestetik. Eta, aldirian, ibilgailu pribatuen erabilerak pixka bat egin du gora Bilboko eta Donostiako biztanleen artean, hiri barneko autobusen erabileraren kaltetan. Baina igoera nabarmenenak oinezko joan-etorriek izan dituzte, bai Bilbon, bai Donostian, eta bizikletaz egindakoek ere bai, pisu txikiagoa badute ere.

2.28. taula barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburuetan)

	Bilbo				Donostia				Gasteiz			
	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>	1996 <sup>1</sup>	2002 <sup>1</sup>	2006 <sup>2</sup>	2011 <sup>3</sup>
Automobila (ibilgailu pribatua)	% 13	% 13	% 10,5	% 10,9	% 27	% 28	% 23,8	% 22,1	% 27	% 28	% 29,5	% 24,8
Garraio kolektiboa	% 23	% 24	% 29,1	% 24,5	% 19	% 18	% 25,52	% 20,5	% 8	% 7	% 7,5	% 12,3
- Errepidea												
-Autobus berez.	--	--	% 0,60 (*)	% 1,66	--	--	% 4,9	% 2,1	--	--	% 1,6	% 2,0
-Garraio pub.	--	--	% 12,7	% 9,0	--	--	% 19,3	% 17,3	--	--	% 5,9	% 6,8
- Trenbidea												
-Garraio pub.	--	--	% 15,8	% 13,9	--	--	% 1,32 (*)	% 1,19	--	--		% 3,5
Oinez	% 62	% 61	% 58,9	% 61,8	% 47	% 48	% 42,6	% 48,7	% 60	% 59	% 58,9	% 53,4
Etaba bat baino gehiagokoa <sup>4</sup>	--	--	--	% 1,21	--	--	--	% 0,55	--	--	--	% 0,26
Beste batzuk	% 2	% 2	% 1,41	% 1,57	% 7	% 6	% 8,2	% 8,1	% 5	% 6	% 4,1	% 9,3
- Bizikleta	--	--	% 0,28 (*)	% 0,51	--	--	% 2,7	% 3,9	--	--	% 3,2	% 8,2
- Beste batzuk	--	--	% 1,13	% 1,06	--	--	% 5,5	% 4,3	--	--	% 0,9	% 1,03

<sup>1</sup> Iturria: "Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko azterlana"

<sup>2</sup> Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterlanerako egindako inkesta

<sup>3</sup> Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2011ko azterlanerako egindako inkesta

<sup>4</sup> Etaba bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etaba bat baino gehiagoko lekualdatzeetan (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdatzea lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(\*) Laginketa-errore askoko datuak.



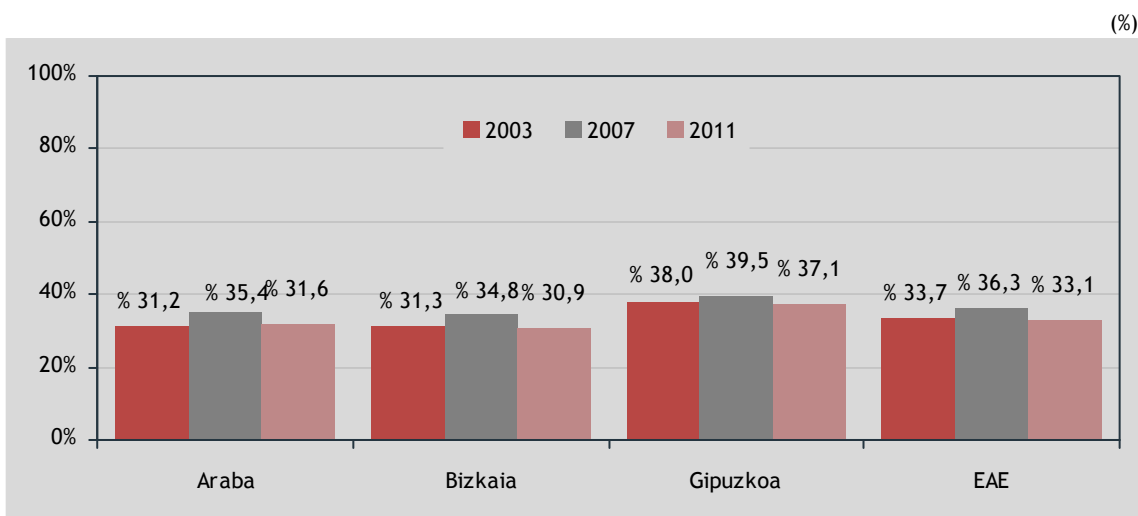
**b) Errepide bidezko garraioa**

**i) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna**

Hamarkada honetan motorizazio-indizeak izan duen gorako joerak argi erakusten du autoa gero eta gehiago erabiltzen dela, mila biztanleko 401,4 auto izatetik 437,4 auto izatera pasatu baikara 2001-2011 aldian. Nolanahi ere, badira EAEko biztanleen motorizazioak gora egiteari utzi diola erakusten duten datuak, azken bost urteetan ez baitu ia aldaketarik izan: lau auto gehiago besterik ez dago mila biztanleko.

Ibilgailu pribatuaren erabileraren bilakaerari erreparatuz, esan behar da 2011. urteko kopuruak 2003. urtekoen antzekoak direla. Horri dagokionez, eta 2007-2011 aldian lurraldearen arabera azterketa eginda, ikusten da Bizkaian eta Araban egin duela gehien behera ibilgailu pribatuaren erabilerak (-3,9 eta -3,8 puntu, hurrenez hurren). Gipuzkoan da handiena ibilgailu pribatuaren erabilera (% 37,1, 2011. urtean), baina bilakaera ona izan du, 2,4 puntu egin baitu behera aztertutako aldian.

**grafikoa 2.6. Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2011 artean.<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Guztirakoa probintzia barneko lekualdatzeen batukaria da  
Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2003), EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007), EAEko Mugikortasunaren azterlana (2011).

**Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari dagokionez, autoa erabili da joan-etorrien % 70 egiteko; hain zuzen ere, eguneko 949.348 joan-etorri egin dira autoz hiri artean<sup>10</sup>.**

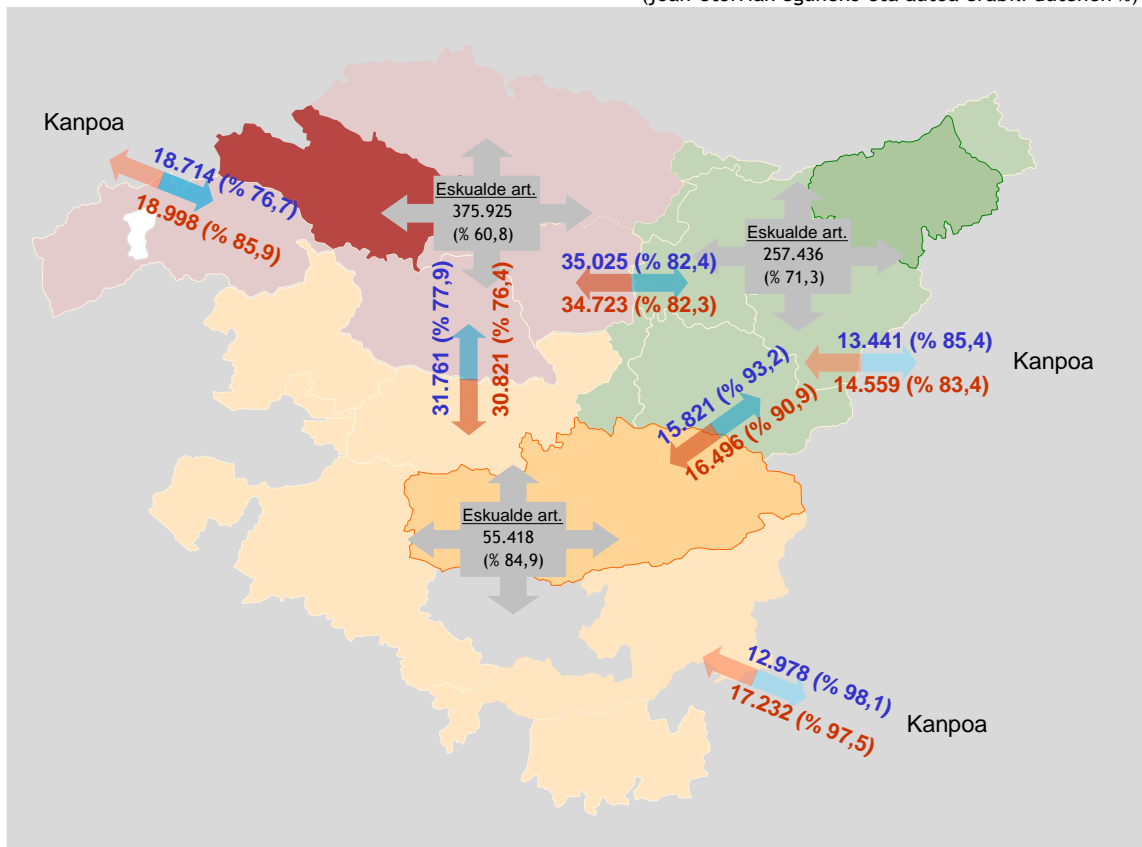
Azterketan gehiago sakonduz, eta probintzia barneko hiri arteko joan-etorriei erreparatuta, ikusten da Araban erabiltzen dela gehien autoa (joan-etorrien % 84,9). Gipuzkoan, gutxiago erabiltzen da (% 71,3), eta Bizkaian askoz ere gutxiago (% 60,8).

<sup>10</sup> Auto-gidaria, autoko bidaiaria eta taxia barne hartzen ditu

Autoaren erabileraren indizeak gora egiten du probintzia arteko lekualdatzeak aztertzen baditugu, eta are gehiago EAetik kanpoko lurraldeekiko lekualdatzeetan. Probintzia arteko zirkulazioari dagokionez, Bizkaia eta Araba arteko loturretan da txikiena autoaren erabilera (joan-etorrien % 77,2 inguru), eta ondoren, Bizkaia eta Gipuzkoa artekoetan (% 82,4). Araba eta Gipuzkoa artekoetan, berriz, joan-etorrien % 92 egiten dira autoz.

grafikoa 2.7. EAEn autoz egindako joan-etorriak: laburpen-mapa. 2011.

(joan-etorriak eguneko eta autoa erabili dutenen %)



\* Hiri artekoak jotzen dira eskualde batetik bestera egindakoak, probintzia barnekoak izan edo kanpokoak izan

\*\* Ez dira sartzen eskualde beraren barnean egiten diren hiri arteko lekualdatzeak

Iturria: EAeko Mugikortasunaren azterlan 2011.

Azkenik, kanpoarekiko lekualdatzeei dagokienez, hauek dira autoaren erabilerari buruzko datuak: Bizkaian, horrelako joan-etorrien % 81,1 egiten dira autoz, Gipuzkoan % 84,4, eta Araban % 97,8.

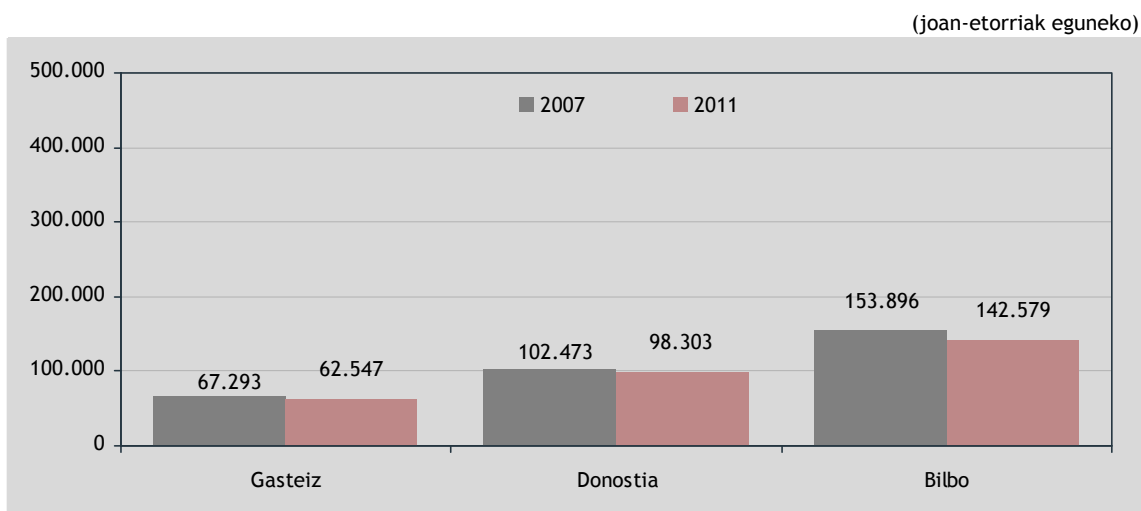
Hirien barruan ibilgailu pribatuarekin lekualdatzeari dagokionez, aipatu behar da, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2011ko azterlanaren arabera,

Gasteizen barneko joan-etorrien % 67,4 autoz egiten dela<sup>11</sup>, Donostian gutxixeago (% 55,8), eta Bilbon erabiltzen dela gutxien banakako ibilgailu motorduna (% 31,8).

Horrez gain, aipatzeko modukoak dira Euskadiko hiriburueta motordun ibilgailuen bidez sartzeari buruzko datuak, EAEko ibilgailu-zirkulazioaren zati handi bat hartzen baitute, EAEko biztanleek guztira egiten dituzten joan-etorrien % 40,6, hain zuzen. Izan ere ibilgailu pribatua da hiriburueta sartzeko gehien erabiltzen den garraio-bidea.

Horri dagokionez, mugikortasunari buruzko azken azterlanetan argitaratutako datuak oinarri hartuta, kanpotik ibilgailu pribatuen bidezko sarrera gehien duen hiriburua Bilbo da (guztira, 142.579 joan-etorri egunean); ondoren, Donostia dago (98.303 joan-etorri egunean), eta, azkenik, Gasteiz (62.547 joan-etorri egunean).

**grafikoa 2.8. Kanpotik hiriburueta autoz egindako sarrerak. 2007-2011.**



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2007). EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana (2011).

### ii) Garraio-bide kolektibo bidezko mugikortasuna

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

<sup>11</sup> Auto-gidaria, autoko bidaiaria, motorra eta taxia barne hartzen ditu.

2.29. taula Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2011 artean

(pertsonak, milakotan, eta %)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,5	61.325	-1,9
2004	11.805	0,9	26.003	-1,1	25.518	2,9	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.865	-5,6	26.670	1,7	27.265	4,5	64.800	1,5
2007	12.043	10,8	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,6
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.356	-18,1	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.571	-3,1
2010	11.091	7,1	29.015	2,0	25.425	-1,3	65.531	1,5
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Horri lotuta, eta azterketa hiri barneko alorrari mugatuta, EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek, hau da, Transportes Urbanos de Vitoria-Tuvisak, Dbusek eta Bilbobusek, guztira 67,7 milioi pertsona garraiatu dituzte 2011n. 2010ean jasotako datuak baino % 3,3 gehiago da hori. Hiru operadoreek izan dute hazkundera, baina ez da berdina hiruretan.

Donostiari dagokionez, DBusek 29,2 milioi pertsona garraiatu ditu, guztira, 2011n, aurreko urtean baino % 0,7 gehiago, eta azken urteetako goranzko joerari eusten dio. Horri buruz, esan behar da hiru hiriburuetan hiri barneko autobusetan egiten diren bidaien % 43,2 egiten dituela DBusek.

Bilbobusek, 26,6 milioi bidaiaria egin ditu, hots, 2010. urtean baino % 4,5 bidaiaria gehiago, eta, beraz, buelta eman dio azken urteetan konpainiaren jarduera-mailan izandako beheranzko joerari. Kopuru absolututan, aurreko urtean baino ia 1,2 milioi pertsona gehiago eraman ditu.

Tuvisa izan da 2011. urtean dinamismorik handiena izan duen konpainia: urtetik urterako hazkundera aurreko urteko berbera da, % 7,1ekoa, eta horrekin, 2009. urteko jardueran izandako jaitsiera handiaren zati bat berreskuratu du azken biurtekoan (urte hartan aldaketa handia izan zen Gasteizko hiri-mugikortasunean, tranbia abian jarri baitzen). Kopuru absolututan, Tuvisak, 2011. urtean 11,9 milioi bidaiaria izan ditu, 2010ean baino ia 800.000 gehiago.

Epe luzeagoa hartzen badugu bilakaera aztertzeko, ikus dezakegu hiru konpainiek garraiatutako pertsonen kopurua laurogeita hamarreko hamarkadaren hasierako mailaren antzekoa dela, hiriburuen artean desberdintasunak badaude ere. Gasteizen eta Donostian, hiri barneko autobusetan egindako joan-etorrien kopuruak gora egin du (% 15,4 eta % 8,2, hurrenez hurren), eta, epe berean, Bilbon, % 9,9 murriztu da. Horri lotuta, berriz ere esan behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko metropoli-inguruko

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

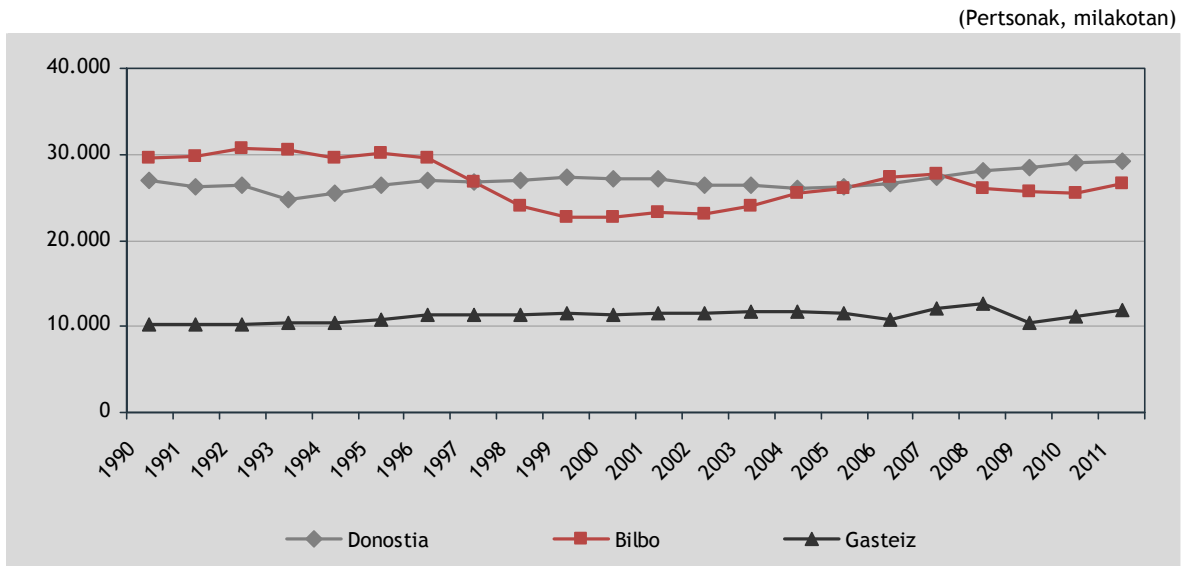
4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza, oro har. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraio-bide berriak jarri dituzte erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia (EuskoTran), eta, beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.

grafikoa 2.9. Hiri barneko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2011 artean.



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

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

Bizkaibusek 28,4 milioi joan-etorri egin ditu, guztira, 2011n. % 2,5eko igoera da aurreko urterarekin alderatuta, eta, horrenbestez, buelta eman dio hamarkada osoan zehar bezeroak galtzeko izandako joerari. Hazkundera bereziki garrantzitsua da Bizkaiko lurralderako, Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintzak gora egin baitu arian-arian.

2.30. taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2011 artean

Urtea	Gipuzkoa, Donostia izan ezik		Bizkaia, Bilbo izan ezik <sup>1</sup>		Araba, Gasteiz izan ezik <sup>2</sup>	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	ez eskur.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	28.397,6	2,5	500,1	-3,1

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

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

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

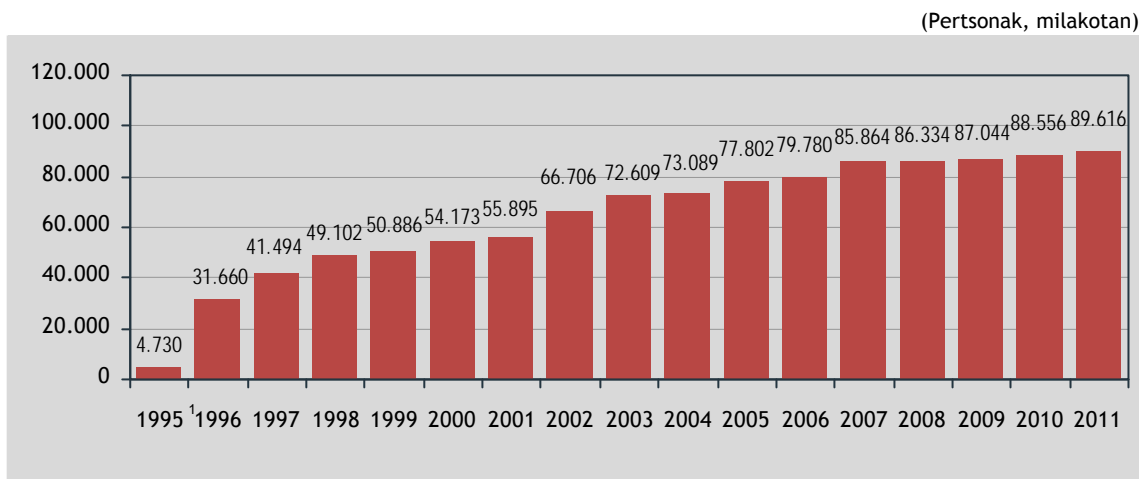
Gipuzkoako hiriarteko autobusen erabilerak gorantz egiten jarraitzen du 2011n: 19,8 milioi bidaiari izan dituzte, 2010ean baino % 4,6 gehiago. Bilakaera on horri esker, Lurraldebusek, 2005-2011 aldian, % 28,5 handitu du bidaiarien kopurua.

Azkenik, Arabako Hiriarteko Autobusek 500,1 mila pertsona garraiatu dituzte 2011. urtean, aurreko urtean baino % 3,1 gutxiago. Horrenbestez, eten egin da azken bi urteetan, 2009an eta 2010ean, izandako hazkunde handia, urtean % 20tik gorakoa. Horri dagokionez, ñabardura bat egin behar da: lurraldearen okupazio-eredua desberdina delako erabiltzen da hain gutxi Araban hiriarteko autobusa –eta, bereziki, beste bi lurraldeekin alderatuta–, populazioa oso kontzentratuta baitago hiriburuan, eta horrek probintzia horretako herrien arteko lekualdatze-eskaera txikiagoa izatea eragiten du.

### c) Trenbidezko garraioa

Bilboko metroak, hazkunde-joerari jarraituz, 2011n ere errekor historikoa izan du, bidaiari-kopuruari dagokionez: 89,6 milioi pertsona garraiatu ditu 2011n, aurreko urtean baino milioi bat gehiago. % 1,2ko hazkundera da, eta neurri handi batean, otsailaren 23an 2. linean Arizko geltokia irekitzeak eragin du, 1,8 milioi lekualdatze gehiago eragin baititu. 2011ko azaroaren 11n Basauriko geltokia ireki zen (2. linean hori ere), eta 173,6 mila pertsonak erabili dute urtea amaitzerako.

grafikoa 2.10. Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2011 artean.



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

Iturria: Metro Bilbao.

Bidaiarien kopurua lineen arabera aztertzen badugu, hau ikusten da: 1. eta 2. lineen adar komunak, hots Etxebarriko eta San Inazioko geltokien arteko ibilbideak, guztizko trafikoaren % 38,5 biltzen du; horren atzetik daude 2. linea, Basauritik Santurtzirakoa (% 32), eta 1. linea, Etxebarritik Plentziarakoa (% 26,3). Ibaiaren ezkerreko eta eskuinaldeko geltokien arteko tren-aldaketak dira bidaiari gainerako % 3,2a.

Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertzen badugu, Bilbo erdiguneko geltokiak daude lehen lekuan ohikoa den bezala. Zehazki, Moyuako, Alde Zaharreko, Indautxuko eta Abandoko geltokietan ibili da jende gehien, hurrenkera horretan. Geltoki horietako bakoitzean urtean sei milioi joan-etorri baino gehiago egin dituzte bidaiariak, eta lau geltokiak Bilboko metroaren zirkulazio osoaren % 28,4 izan dute guztira. Ezkerrean, berriz, Gurutzetako eta Barakaldoko geltokiak dira jende gehien izan dituztenak: 3,7 milioi bidaiari bakoitzak. Eskuinaldean, Areetako geltokiak izan du jende gehien: 3,5 milioi joan-etorri izan ditu, guztira.

Bestalde, eta alde batera utzita ireki berriak diren Arizko eta Basauriko geltokiak, ez baitute eskaeraren urteko bilakaeraren azterketa egiteko aukerarik ematen, Santurtziko geltokiak izan du dinamismo handiena: % 14 egin du gora haren erabilerak. Eta, aldiz, jaitsiera handiena Etxebarriko geltokiak izan du (-% 34,8), Arizko eta Basauriko geltokiak ireki direlako, eta, horrenbestez, Etxebarriko linearen amaiera izateari utzi diolako.

Azkenik, tituluen erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelik erabiliena ekitaldi honetan ere, bidaiari % 52,8 hartzen baitu, eta hurrengo hilabeteko bonua da (% 15,9). Joaneko txartelen kopuruak, berriz, behera egiten jarraitzen du 2011ko ekitaldian ere, eta

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

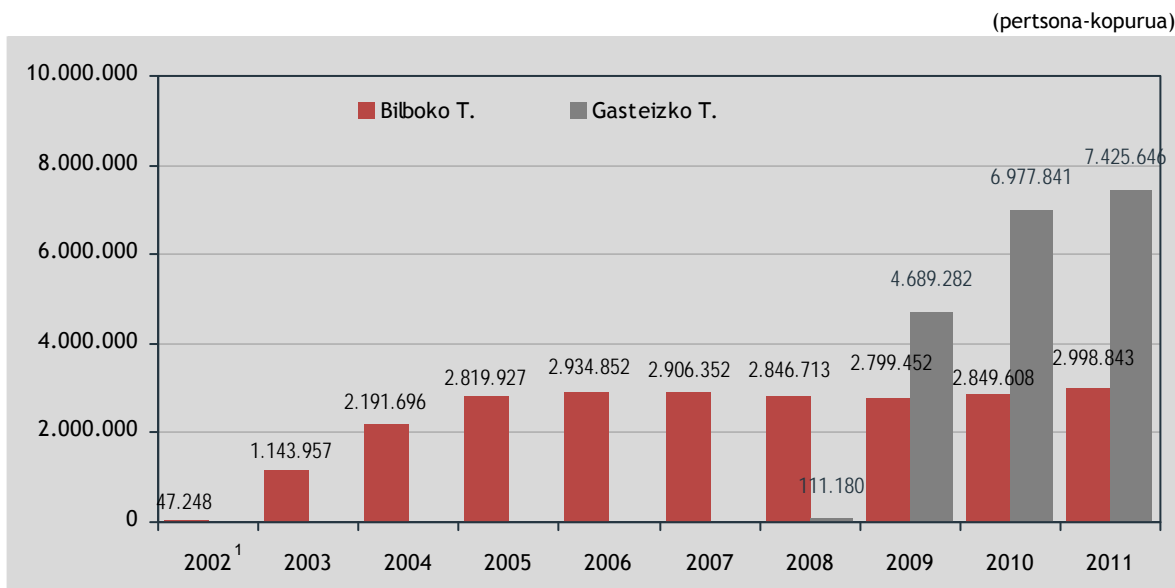
0. Egindakoaren laburpena

bidaien % 2an soilik erabili dira joaneko txartelak. Titulu horien erabileraren banaketak erakusten du erabiltzaileek maiz erabiltzen dutela Metro Bilbao.

1. Testuinguru orokorra

Amaitzeko, azpimarratu behar da urtearen azken hiruhilekoan Barik txartel azkarraren proba pilotuak egin direla Metro Bilbaoren erabiltzaile-multzo batekin. Txartel berria da, berriro kargatzeko aukera ematen du eta hurbiltasunez funtzionatzen du, hots, ez da beharrezkoa garraio-sistema publikoko balioztatze gunean sartzea.

grafikoa 2.11. Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2011 artean.



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

Iturria: EuskoTran.

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

Tranbia-sistemak 2011. urtean izandako jardunari dagokionez, aipatu behar da EuskoTran konpainiaren eskaria, oro har, % 6,1 hazi dela, eta 10,4 milioi erabiltzaile izan dituela guztira.

Hazkunde hori, neurri handi batean, Gasteizko Tranbiak izandako dinamismoaren ondorio da: 2011. urtean aurreko urtean baino 447,8 mila pertsona gehiago garraiatu ditu; hots, urtetik urterako % 6,4ko hazkundera izan du, eta guztira 7,4 milioi bidaiari izan ditu urte osoan.

Bilboko Tranbiak 3 milioi pertsona inguru garraiatu ditu 2011. urtean, aurreko urtean baino % 5,2 gehiago. Kopuru hori errekorra da Bilboko Tranbiaren jardueran, 2002ko abenduan martxan jarri zenetik.

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina



Tranbia horri dagokionez, aipatu behar da 2011ko azken hiruhilekoan Barik Txartelaren lehen proba teknikoak egin zirela, barnekoak, Sabino Aranako geltokiko makinetan.

EAEen bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzuak ematen dituzten gainerako trenbide-operadoreak RENFE, EuskoTren eta FEVE dira. 2011n, hiru konpainia horien guztirako eskaria 37,7 milioi joan-etorrikoa izan da. Aurreko urtean zerbitzua erabili zutenekin alderatuta, % 4,7 gutxiago da, eta, horrenbestez, azken hamarkadan izandako jaitsiera-joerari eusten dio. Hiru operadoreetan izan da jaitsiera.

RENFEren bezeroak aurreko urtean baino % 5,6 gutxiago izan dira 2011. urtean, 1,2 milioi pertsona gutxiago, hain zuzen ere. Horri lotuta, aipatzekoa da RENFEk trenez egiten diren hiriarteko joan-etorri guztizkoen % 53,9 biltzen duela, Bilboko metroaren joan-etorriak alde batera utzita, jakina. Hala ere, RENFEren pisu erlatiboa murriztuz doa urtetik urtera.

Lurraldeen arabera azterketan sakonduta, ikusten da Bilbo hiriguneko lineak –hots, Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 lineak, Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 lineak eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 lineak– % 7,5eko murrizketa izan dutela oro har, aurreko urteko datuen aldean; hau da, 1,1 milioi joan-etorri gutxiago egin dira, guztira 13,2 milioi joan-etorri egin baititu 2011n. Horri buruz, zehaztu behar da erabiltzaileen galera hori, batez ere, C-1 linean gertatu dela, hein handi batean, jende asko, garraio publiko moduan, trenaren ordez Bilboko metroa erabiltzen hasi delako, metroaren eragina Ezkerraldeko udalerrri guztietara iristen denetik.

**2.31. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2011 artean**

(pertsonak, milakotan, eta %)

Urtea	RENFE <sup>1</sup>		EUSKOTREN		FEVE <sup>2</sup>		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	35.288	--	18.138	--	1.866	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.941	-2,1	1.506	-15,0	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	17.150	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	16.691	-2,7	1.345	0,0	39.568	-6,1
2011	20.318	-5,6	16.070	-3,7	1.314	-2,3	37.702	-4,7

<sup>1</sup> Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

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

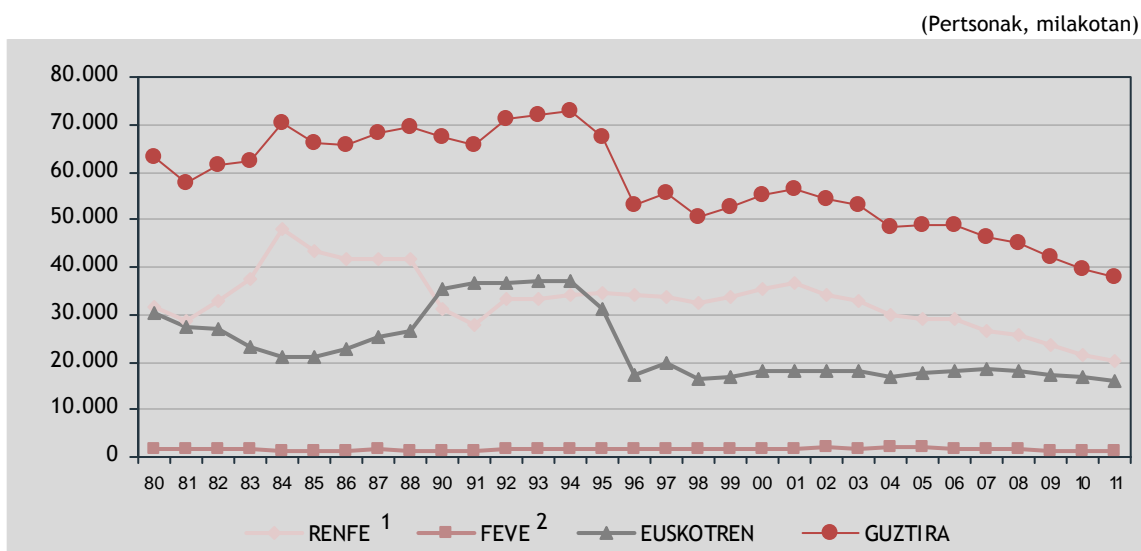
Iturria: RENFE, FEVE eta EuskoTren.

Bestalde, Gipuzkoako Irun-Brinkola C-1 lineak % 2ko beherakada izan du, eta 7,1 milioi pertsona garraiatu ditu, guztira, RENFEk EAEn duen jardueraren % 35,2.

EuskoTren konpainiari dagokionez, 2011. urtean 16,1 milioi pertsonari eman dio zerbitzua. Aurreko urtean baino % 3,7 gutxiago dira, eta 621 mila joan-etorri galtzea dakar. EuskoTreneg egiten du EAeko hiriarteko trenbide-garraioaren % 42,6, Metro Bilbaok egiten dituenak alde batera utzita, jakina.

FEVEren aldirietako lineari dagokionez (Bilbao-Balmaseda linea, hain zuzen), 1.314 mila joan-etorri egin ditu 2011. urtean. % 2,3ko jaitsiera izan du zerbitzu-eskaeran, eta, zehazki, 2010. urtean baino 31 mila bidaiari gutxiago izan ditu. EAeko hiriarteko trenbide-garraioaren % 3,5 egiten du FEVEk (Metro Bilbaok egiten duena kontuan izan gabe).

**grafikoa 2.12. Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2011 artean.**



<sup>1</sup> Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

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

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

Atal hau bukatzeko, komeni da hiriarteko trenbide-garraioaren eskariaren epe luzeko bilakaera aztertzea, Bilboko metroa alde batera utzita. Horri dagokionez, ikusten da operadore horiek EAeko lurraldean egiten dituzten urteko joan-etorrien kopuruak behera egin duela 1980tik: 25,6 milioi gutxiago dira urte hartan baino. Aurrez esan dugun moduan, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, eremu geografiko bakoitzeko eskaintza osoaren ikuspegi orokorra erabili behar da. Bizkaiaren kasuan, adibidez, beherakada horren arrazoia da garraio-modu publiko kolektiboaren eskaintza handiagoa jarri dela erabiltzaileen esku -esaterako,

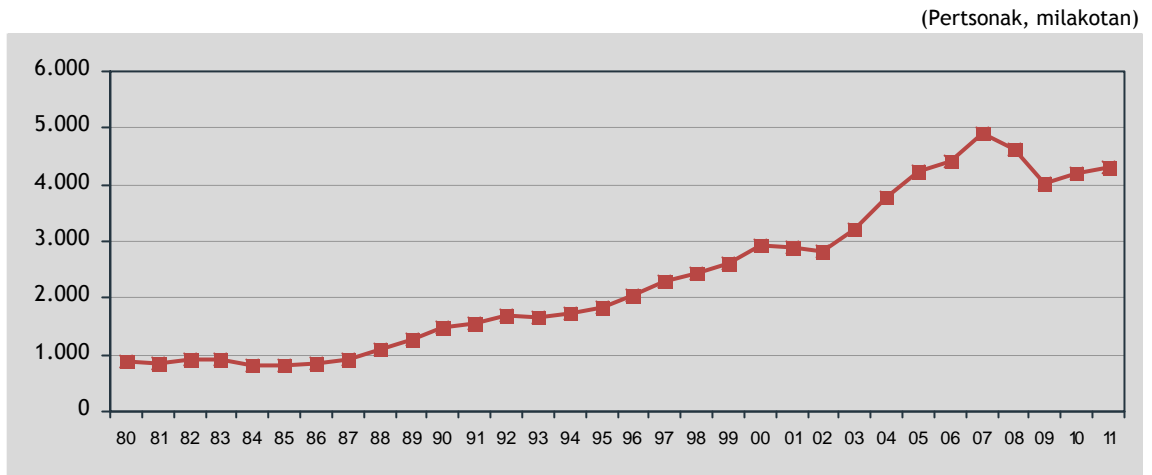
Bilboko metroa- eta horrek RENFEren aldirietako zerbitzua erabiltzen zuten erabiltzaileen zati handi bat hartu duela Bilboko metropoli-inguruan.

### d) Aireko garraioa

Egungo egoera ekonomikoa txarra izanda ere, badirudi 2011. urtean hazkunde-bidea finkatzen ari dela EAEko aireportu-azpiegituretara edo azpiegituretatik egindako joan-etorrien kopuruan. Euskadiko aireportuek 4,3 milioi laguni eman die zerbitzua, eta 2010. urtean izan ziren joan-etorriekin alderatuta, % 2,6ko hazkundera izan da. Datuak positiboak diren arren, urruti daude 2007. urtean izan ziren datuetatik: ia 5 milioi bidaiari izan ziren urte hartan, errekorra pertsonen aireko garraioan.

Estatuko aireportu-sistemak, oro har, % 6,1eko hazkundera izan du 2011. urtean, joan-etorrietan.

**grafikoa 2.13.** Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEko: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2011 artean.



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.

Azterketa azpiegitura bakoitzera mugatuta, ikusten da Bilboko aireportuaren eskaria aurreko urtekoa baino % 4,1 handiagoa dela, eta 4 milioi lekualdatzetik gora egin dituela. Horri dagokionez, azpimarratu behar da EAEko aireko zirkulazioan izan den bilakaera positiboa Loiuako aireportuak eragin duela, neurri handi batean, kontuan izan behar baita EAEko aireportuetan ibilitako bidaiarien % 93,6 biltzen duela.

Bilboko aireportuko zirkulazioaren abiapuntua eta helmuga aztertuta, agerikoa da nazioarteko joan-etorriek eragin dutela azken ekitaldian izan den jarduera-hazkundera. Nazioarteko zirkulazioak urtetik urterako % 22,8ko hazkundera izan du, 1.251,7 mila joan-etorri guztira, eta hori Bilboko aireportua abiapuntu edo helmuga duen trafikoaren % 31 da. 2011. urtean dinamikoak izan diren nazioarteko hegaldien artean, Erroma eta Milan nabarmentzen dira (% 338,7 eta % 416,1 handitu da, hurrenez hurren, haiekiko hegaldien kopurua), eta horrek

ekarri du Italiarekin egiten diren hegaldiak aurreko urtekoak halako lau baino gehiago izatea. Nabarmentzekoak dira, halaber, beste hegaldi batzuetan izandako igoerak: Amsterdamekin egiten direnak (% 40,3), Parisekin egiten direnak (% 36,6) eta Bruselarekin egiten direnak (% 33,2).

Nazioartean, Londres aipatu behar da: Loiuarekin jarduera duten hiri hartako aireportu guztiak kontuan hartuta, nazioarteko zirkulazioaren % 18,5 hartzen du (guztizko zirkulazioaren % 5,7). Bigarren, Frankfurtoko eta Municheko aireportuak (Alemania) daude, eta nazioarteko mugimenduen % 16,9 eta % 14,5 hartzen dute, hurrenez hurren, eta zirkulazio osoaren % 5,2 eta % 4,5, hurrenez hurren.

Estatuko beste aireportu batzuekin egiten diren hegaldietako zirkulazioak, berriz, % 2,5 egin du behera aurreko urtearekin alderatuta. Horri dagokionez, aipatu behar da bidaiarien kopuruak estatuko aireportu nagusi guztiekiko hegaldietan egin duela behera, oro har, baina azpimarragarria da Kanariar Uharteetako aireportu batzuekiko trukean izandako jaitziera (ziklo ekonomikoak asko eragiten du horretan). Esate baterako, Fuerteventurako aireportuarekin izan diren joan-etorriak % 30,5 murriztu dira, eta Tenerifeko bi aireportuekin izan direnak, berriz, % 6,2. Bilakaera positiboena izan duen aireportua Malagakoa da: ibilbide horretan % 4,4ko hazkundera izan da.

Bestalde Madril-Barajas eta Bartzelona-El Prat aireportuekiko trukeak % 3,7 eta % 1 murriztu dira, hurrenez hurren. Jaitzierak jaitziera, bi aireportu horiek Bilboko hegaldien abiapuntu eta helmuga nagusiak dira: guztizko zirkulazioaren % 20 eta % 14,6 biltzen dute, hurrenez hurren (estatu barruko trafikoaren % 29 eta % 21,1).

Bilboko aireportuan jarduten duten operadore nagusiei dagokienez, Vueling konpainia da, 2011. urtean, Bizkaiko aireportua abiapuntu edota helmuga izan duten hegaldietan bidaiari gehien garraiatu dituen: 933,3 mila joan-etorri bildu ditu, guztira, aurreko urtean baino % 8,6 gehiago. Atzetik, Spanair eta Iberia daude: 603 mila joan-etorri eta 539,9 mila joan-etorri, hurrenez hurren. Dena den, bi konpainia horien jarduera murriztu egin da 2011. urtean, % 4,6 eta % 4,5 bidaiari gutxiago eraman dituzte, hurrenez hurren. Loiuako aireportuko zirkulazioaren % 51,3 hartu dute hiru konpainiek, oro har, 2011. urtean.

2.32. taula Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2011 artean.

Urtea	BILBO		DONOSTIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,2	14,5
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.

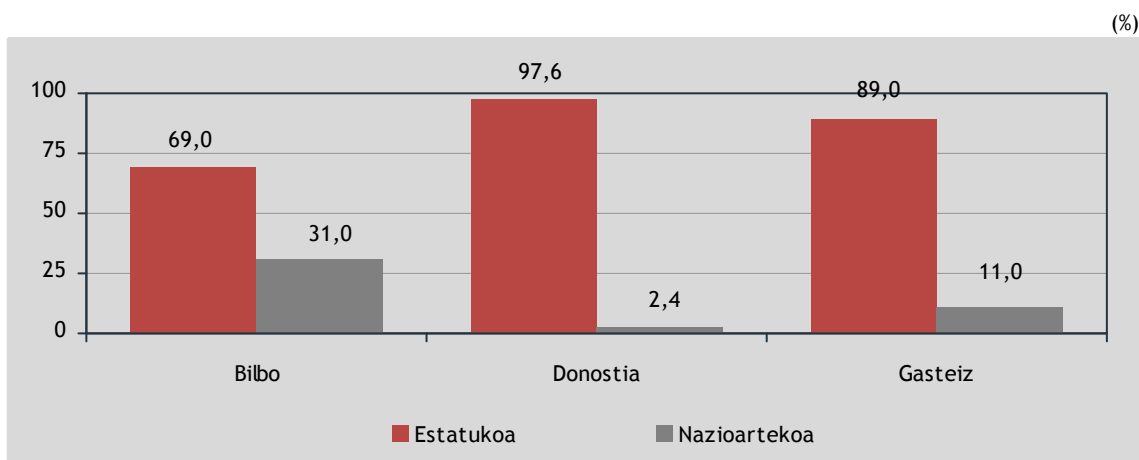
Donostiako aireportuan, 2011n, 248 mila pertsona ibili dira. Hortaz, haren jarduera % 13,3 murriztu da, 2010eko datuekin alderatuta. Ikus daitekeenez, Gipuzkoako terminalari asko eragin dio krisi ekonomikoko aldiak: azken lau urteetan behera egin du etengabe, eta 2007. urtean izandako gehieneko kopurutik oso beherako jarduera-maila izan da, urte hartan 466,5 mila joan-etorri izan baitziren.

2011. urtean izandako jaitsiera Madrileko zein Bartzelonako aireportuekiko zirkulazioan gertatu da, nahiz eta badiren aldeak jaitsiera horretan: Madril-Barajas aireportuarekin izan den mugimendua % 17,4 murriztu da, eta Bartzelonarekin izan diren trukeak, berriz, % 3,9 murriztu dira. Nabarmenezkoa da 2010ean bi aireportu horiek hartu zutela Gipuzkoako aireportuko jardueraren % 93,8: Madril-Barajasek % 74 eta Bartzelonak % 19,8.

Operadoreak aintzat hartuta aztertuz, Iberiak aurreko urtean baino askoz pertsona gutxiago garraiatu ditu 2011n, % 83,4 gutxiago, Madrilekiko jarduera eten egin zelako apiriletik urriaren amaierara bitartean. Haren filiala den Air Nostrum konpainiak % 12,4 bidaiari gehiago garraiatu ditu, Iberiak egiteari utzi zion hegaldia ordeztu eta bi hegaldi ezarri baitzituen Air Nostrumek. Aipatzekoa da, gainera, 2012. urtearen hasieran Helitt eta Vueling konpainiak hegaldiak egiten hastea aurreikusita zegoela, aireportua Bartzelonarekin eta Madrilekin lotzeko, biak ere.

Azkenik, Gasteizko aireportuak azken bi urteetako jaitsiera-joera handiari jarraitu dio, eta 2011. urtean % 33 murriztu da bidaiarien zirkulazioa. Guztira, 28 mila pertsona izan ditu, eta, horrenbestez, 2007-2011 aldian seirenera murriztu da pertsonen joan-etorrien kopurua.

grafikoa 2.14. Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2011n, aireportuaren arabera.



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa- AENA.

Azterketa 2011. urtera mugatuta, azpimarratu behar da martxotik aurrera kendu egin zela Air Nostrumek Madrilera zuen hegaldia, eta, horrenbestez, galdu egin zuela 2011. urtean abian zuen hegaldi erregular bakarra. Horren ondorioz, Barajasekiko zirkulazioa % 58,8 murriztu da 2010. urtearekin alderatuta.

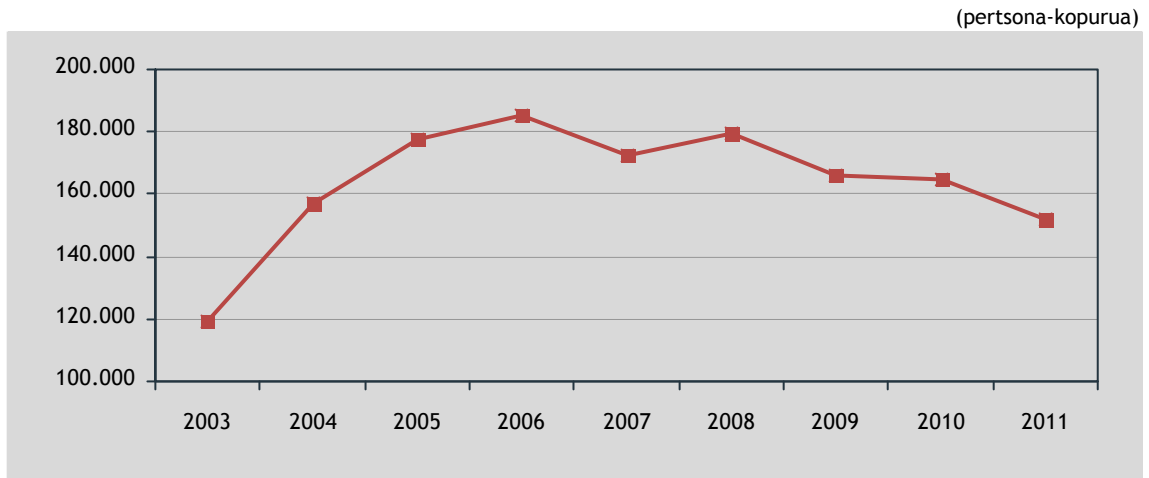
Bestalde, charter hegaldiei dagokienez, aipatzekoak dira otsaila eta maiatza bitartean Almeriako aireportuarekin egin diren operazioak. Horri esker, Andaluziako aireportu hori 2011n Forondarako joan-etorri gehien izan dituen aireportua izan da, zirkulazio osoaren % 28,8 biltzen baitu. Horrez gain, aipatzekoa da 2011n Alicanteko aireportuarekin izan diren operazioen igoera: aurreko urtean baino % 53,5 gehiago dira, eta zirkulazio osoaren % 15,6 biltzen du. Baina aipagarriak dira, halaber, Madriletikoz gain beste leku batzuekiko loturetan izandako jaitsierak: Sevilla (% 88,6 gutxiago), Valentzia (% 82,6 gutxiago) eta Tenerife Hegoa (% 66,9 gutxiago). Horrez gain, Ibizarekin eta Lanzaroterekin lotzen zuten charterrak kendu egin direla ere aipatu behar da.

Aire-konpainiei dagokienez, Air Nostrumek garraiatutako bidaiarien kopurua % 71,3 murriztu da, Air Europak garraiatutakoena % 8 eta Iberworldek garraiatutakoena % 6,4. Jaitsierak izan dituzten arren, Air Europa eta Iberworld konpainiak dira, hurrenkera horretan, aireportuko operadore nagusiak, eta Air Nostrum lehen postutik kendu eta hirugarren bihurtu dute. Bestalde, aipatzekoa da Spanair konpainiak izandako igoera: aurreko urtean garraiatutako pertsona-kopurua halako bi garraiatu zituen 2011n, eta terminalaren gutzizko jardueraren % 5,8 lortu du.

### e) Itsasoko garraioa

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

grafikoa 2.15. Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2002 eta 2011 artean



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzza. (Linea erregularra eta itsas bidaiak)

Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bilboko portuak 152,2 mila pertsonako mugimendua izan du 2011n, aurreko urtean baino % 7,8 gutxiago. Horri dagokionez, aipatu behar da Bilboko portua eta Portsmoutheko portua (Britainia Handia) lotzen zituen linea erregularra, “Pride of Bilbao” itsasontzia erabiliz P&O Ferries konpainiak 1993ko apiriletik eskaintzen zuena, behin betiko eten zela 2010eko irailean. 2011ko martxoaren 29tik, Brittany Ferries konpainia ferry-zerbitzua ematen hasi da astean bitan Bilbao eta Portsmouth artean, Roscoff-eko portuan (Frantzia) eskala eginez Bilbora jaisten den ferryan. Pertsona-kopuruan izandako jaitsieraren arrazoia zerbitzua emateko erabiltzen den itsasontzi-motan dago: “Pride Of Bilbao” ontziak 2.500 pertsona eraman zitzaizkeen eta 580 ibilgailu inguru, sotoan, eta konpainia frantsesaren “Cap Finistere” ontziak, berriz, 900 turista ingururentzako lekua du eta sotoan 500 ibilgailu eta 100 kamioi eraman ditzake, merkataritzako garraioa egiteko.

2.33. taula Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2004 eta 2011 artean

(pertsona-kopurua)

Portua	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	urteko Δ (%) 11/10
Linea erregularra	164.416	168.743	149.654	142.446	137.109	121.630	74.788	-38,5
Ontziratuak	51.048	55.841	46.746	43.337	45.370	41.714	38.204	-8,4
Lehorreratuak	113.368	112.902	102.908	99.109	91.739	79.916	36.584	-54,2
Itsas bidaiak	13.379	16.645	22.972	37.126	28.995	43.394	77.413	78,4
Linearen hasiera	19	155	118	382	59	2.808	6.984	148,7
Linearen amaiera	58	193	62	388	339	4.342	7.953	83,2
Bidean	13.302	16.297	22.792	36.356	28.597	36.244	62.476	72,4
<b>GUZTIRA</b>	<b>177.795</b>	<b>185.388</b>	<b>172.626</b>	<b>179.572</b>	<b>166.104</b>	<b>165.024</b>	<b>152.201</b>	<b>-7,8</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzza.

Itsas bidaien inguruko jarduerari erreparatuz, esan behar da beste errekor bat lortu duela 2011. urtean Bilboko portuak: gurutze-ontzietako bidaiarien kopurua 77.413 pertsonakoa izan da, eta hazkunde izugarri handia da hori aurreko urtearekin alderatuta, % 78,4ko hazkundera, hain zuzen ere. 53 gurutze-ontzi porturatu ziren 2011. urtean, eta 2010ean, berriz, 33. Igoera handi horretan, asko lagundu du Bilbo itsas bidaien tarteko portutzat erabili izanak: aurreko urtean baino 26 mila bidaiari gehiagok erabili dute (% 72,4ko igoera). Horrez gain, aipatzekoa da bidaiak Bilbon hasi edo amaitu duten itsas bidaien bilakaera: aurreko urtean baino % 148,7 eta % 83,2 gehiago dira, hurrenez hurren. Hain zuzen, lau ontzi-konpainiak dute Bilbo oinarri-portu: MSC Cruceros (hamar eskala); Iberocruceros eta Pullmantur (bina eskala); eta Cunard (eskala bat).

Horrelako bidaiarien zirkulazioan izandako igoera ikusita, Bilboko Portuko Agintaritzak erabaki du gurutze-ontzietarako terminal berri bat eraikitzen hasia 2012an, atrakerako hirugarren linea baten bidez.

### *f) Kable bidezko garraioa*

EAEan pertsonak kable bidezko garraio-sistemetan garraiatzeari dagokionez, hau da, funikularretan eta igogailu publikoetan, 2011n % 17,6 igo da erabiltzaile-kopurua, eta ia 3,2 milioi joan-etorri egin dira guztira. Esan beharra dago datu horietan ez direla sartzen La Salveko igogailuaren datuak, ez baitira erabiltzaileak erregistratzen, 2008ko maiatzetik doakoa denetik.



2.34. taula Pertsonen kable bidezko garraioa 2005 eta 2011 artean.

(Pertsona, milakotan)

Garraio-mota	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% Δ 11/10
Artxandako funikularra	453	483	489	512	517	524	565	7,9
Larreinetako funikularra	204	198	182	182	178	175	161	-8,0
Igeldoko funikularra	305	339	310	304	376	373	401	7,4
Mamarigako funikularra <sup>1</sup>						263	740	181,4
<b>FUNIKULARRAK, GUZTIRA</b>	<b>962</b>	<b>1.020</b>	<b>981</b>	<b>998</b>	<b>1.071</b>	<b>1.335</b>	<b>1.867</b>	<b>39,9</b>
Arangoitiko igogailua <sup>2</sup>	484	313	278	--	--	--	--	--
La Salveko igogailua <sup>3</sup>	206	212	194	212	--	--	--	--
Solokoetxeko igogailua	919	888	814	785	731	675	651	-3,6
Begoñako igogailua	597	594	554	492	416	418	403	-3,6
Ereagako igogailua	108	252	251	276	284	269	250	-7,1
<b>IGOGAILUAK, GUZTIRA<sup>4</sup></b>	<b>2.206</b>	<b>2.259</b>	<b>2.091</b>	<b>1.765</b>	<b>1.431</b>	<b>1.362</b>	<b>1.304</b>	<b>-4,3</b>
<b>GUZTIRA<sup>3</sup></b>	<b>3.168</b>	<b>3.279</b>	<b>3.072</b>	<b>2.763</b>	<b>2.502</b>	<b>2.697</b>	<b>3.171</b>	<b>17,6</b>

<sup>1</sup> Mamarigako funikularra 2010eko irailean zabaldu zen, eta, horrenbestez, urte horretako datuak irailetik abendura bitartekoak dira.

<sup>2</sup> Arangoitiko igogailuaren 2008. eta 2011. urteen arteko datuak ez daude eskuragarri. Igogailua geldirik dago 2010etik.

<sup>3</sup> La Salveko igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik, eta pertsona-kopurua zenbatzeari utzi diote.

<sup>4</sup> Ez dira sartu ez Arangoitiko igogailuaren datuak, ez La Salveko igogailuarenak, ez baitaude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila; EuskoTren, eta Artxandako funikularra

Datuei erreparatuta, ikusten da erabiltzaile-kopuruaren igoera Santurtziko Mamarigako funikularren jarduerak eragin duela. 2010ean jarri zen martxan, eta 2011. urtea da, beraz, funtzionatzen daraman lehenengo urte osoa. Artxandako (Bilbo) eta Igeldoko (Donostia) funikularren jarduera ere aipatu behar da, % 7,9ko eta % 7,4ko igoera izan baitute, hurrenez hurren. Eta, aldiz, bidaiarien kopuruan jaitsiera handiena izan duten azpiegiturak Larreinetako funikularra (-% 8) eta Ereagako funikularra (-% 7,1) dira, biak ere Bizkaikoak.

### g) Beste batzuk

Bizkaia zubiak garraiatzen dituen bidaiarien kopuruak behera egin du etengabe azken hamarkadan, Bilboko metroa, arian-arian, Ezkerraldeko udalerrietara zerbitzuak zabaltzen joan izanak eraginda. 2011n Bizkaia zubia 3,7 milioi pertsonak erabili dute Ibaizabalen itsasadarra zeharkatzeko, 2010. urtean baino % 4,1 gutxiagok. Kopuru absolututan, 159 mila erabiltzaile galtzea dakar.

## 2.35. taula Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2011 artean

(Pertsona, milakotan)

Bizkaia zubia	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	urteko Δ (%) 11/10
GUZTIRA	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	-4,1

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Bestalde, Portugaleteren eta Areetaren artean itsasadarra zeharkatzen duten txalupek bezeroak irabazten jarraitu dute, 2009. urtean hasitako joerari eutsiz. Hain zuzen, 2011. urtean, 620 mila lagunek erabili dute zerbitzu hori, hots, aurreko urtean baino % 7 gehiagok. Kopuru absolututan, 40 mila joan-etorri gehiago dira.

## 2.36. taula Bidaiarien txalupen zirkulazioa 2003 eta 2011 artean

(Pertsona, milakotan)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	urteko Δ (%) 11/10
Portugalete-Areeta	635,0	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	7,0
Erandio-Barakaldo							74,8	76,8	86,3	12,4
GUZTIRA	635,0	680,0	609,0	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	7,6

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Antzekoa gertatzen da itsasadarra Erandio eta Barakaldo artean gurutzatzen duten txalupekin: 2009 eta 2011 artean (informazio hori soilik dago eskura) % 15,4 handitu da erabiltzaileen kopurua, % 12,4, azken urteari bakarrik begiratzen badiogu.

### 2.2.2. Salgaien garraioa

Salgaien EAEko garraioari buruzko datu nagusiak aztertuko ditugu epigrafe honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera. Eta horretarako erabiliko ditugun azken datuak, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, hauek izango dira: Sustapen Ministerioaren Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrak eta EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiak biltzen dituztenak. Azken ikerketa horrek oinarritzko informazio-iturri gisa erabili ditu, Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestaz gain, kamioilariei egindako inkestak, mugako zirkulazioa eta haren osaera zehazteko. Horri buruz, aipatu behar da EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiak salgaien garraiorako eskaintzen dituen datuak 2010 ekitaldikoak direla.

#### a) *Garraioa, oro har*

Eskuragarri dagoen azken informazioaren arabera, 629,3 mila tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa EAEn lanegun arrunt batean 2010. urtean, EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketan argitaratutako azken datuetan adierazitakoa baino %17,1 gutxiago. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-

sektoreari, argi erakusten duenez 2007ko abuztutik, Europako ekonomiei eragiten ari zaien nazioarteko ekonomia-krisia hasi zenetik aurrera, eskaria pixkanaka-pixkanaka ahulduz joan izanak.

**2.37. taula** EAEn egun arrunt batean garraiatutako salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2006an eta 2010ean

(Tonak)

Zirkulazio-mota	2006				2010			
	Barnekoa	Kanpokoak	Bidean	Guztira	Barnekoa	Kanpokoak	Bidean	Guztira
Errepidekoa	275.075	200.178	118.401	593.654	197.593	196.892	91.069	485.554
Trenbidekoa	2.077	14.842	5.151	22.070	1.428	10.155	3.158	14.741
Airekoa	-	130	-	130	-	105	-	105
Itsasokoa	-	143.214	-	143.214	-	127.451	1.457	128.908
<b>GUZTIRA</b>	<b>277.152</b>	<b>358.364</b>	<b>123.552</b>	<b>759.068</b>	<b>199.021</b>	<b>334.603</b>	<b>95.684</b>	<b>629.308</b>

Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegia, EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegia

Azterketa konparatiboa eginez, ikusten da garraio-mota guztietan izan dela jarduera-jaitsiera 2006-2010 aldian. Hain zuzen, trenez garraiatutako tona-kopuruak % 33,2 egin du behera, errepide bidezkoak % 18,2, aireko garraioak % 19,2, eta itsasoko garraioak % 10.

Baina igoera izan da EAEn eta kanpoaldearen artean zirkulatzen den salgaietan, eta salgaien garraioaren % 53,2 da 2010ean. Barne-fluxuak (% 31,6, 2010ean) izandako galeraren ondorio da, batez ere, eta neurri txikiagoan bidean ziren salgaiak (% 15,2, 2010ean) izandako galeraren ondorio. Salgaien garraio-motaren arabera 2006ko banaketarekin alderatzen badugu, nabarmentzekoa da itsasoko garraioak izan duen pisuaren hazkundera (% 20,5, 2010ean, eta % 18,9, berriz, 2006an), eta errepide bidezko garraioak izan duen beherakada txikia (% 77,2, 2010ean, eta % 78,2, berriz, 2006an).

**2.38. taula** EAEn egun arrunt batean garraiatutako salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2006an eta 2010ean.

(%)

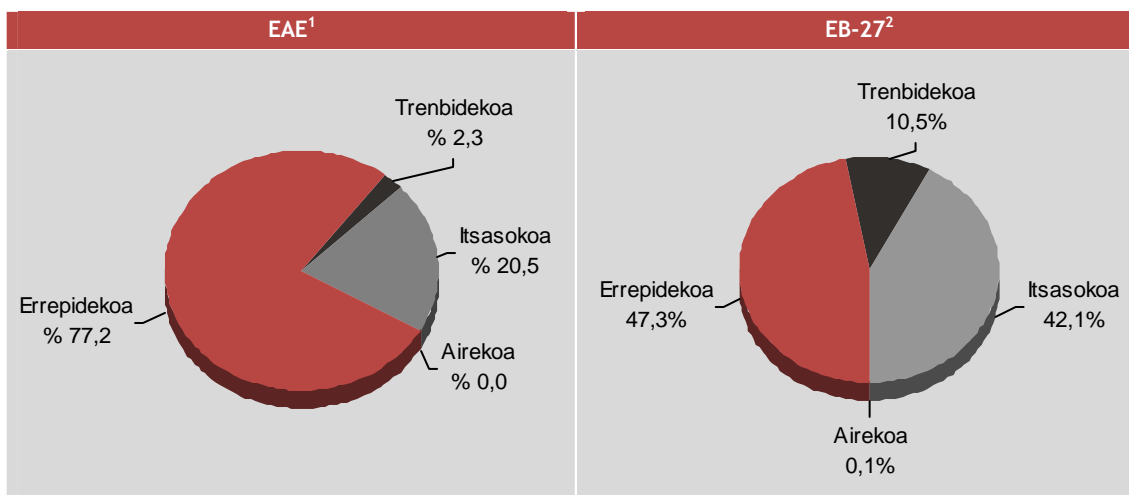
Zirkulazio-mota	2006				2010			
	Barnekoa	Kanpokoak	Bidean	Guztira	Barnekoa	Kanpokoak	Bidean	Guztira
Errepidekoa	36,2	26,4	15,6	78,2	31,4	31,3	14,5	77,2
Trenbidekoa	0,3	2,0	0,7	2,9	0,2	1,6	0,5	2,3
Airekoa	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0
Itsasokoa	-	18,9	-	18,9	-	20,3	0,2	20,5
<b>GUZTIRA</b>	<b>36,5</b>	<b>47,2</b>	<b>16,3</b>	<b>100,0</b>	<b>31,6</b>	<b>53,2</b>	<b>15,2</b>	<b>100,0</b>

Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegia, EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegia

Horren inguruan, azpimarratu behar da salgaien garraioan erabat desberdinak direla garraio-moten banaketak EB-27n eta EAEn. Izan ere, EAEn salgaien errepideko garraioaren pisua askoz handiagoa da, oraindik ere EB-27ko batez bestekoa baino (garraioaren % 77,2, EAEn, eta % 47,3, berriz, EB-27n). Eta, aldiz, EB-27n, neurri handiagoan erabiltzen dituzte garraio-mota iraunkorragoak, hots trenbideko eta itsasoko garraioa: EAEn salgaien % 2,3 eta % 20,5 trenez

eta itsasoz garraiatu ziren, hurrenez hurren, eta Europan, berriz % 10,5 eta % 42,1, hurrenez hurren.

grafikoa 2.16. Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2010ean, ehunekotan.



<sup>1</sup> EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiaren ikerketako datuen arabera kalkulatu da iragaitzako errepideko garraioa.

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

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

Horregatik, Euskadiko administrazio publikoak ahalegin handiak egiten ari dira salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraio bide iraunkorrakoak erabil daitezkeen (itsasoko eta trenbideko garraioa). Epe ertainerako eta luzerako ahalegin horiek erakusten ari dira, bai, aurrerapen zantzuak. Esate baterako, errepide bidezko garraioak garraiatutako salgai guztiekiko duen pisua 3,6 puntu jaitsi da 2003. urtetik<sup>12</sup>; eta itsasoko garraioaren pisuak, berriz, 4,3 puntu egin du gora urte hartatik.

**b) Errepide bidezko garraioa**

EAE n errepide bidezko salgaien garraioak behera egiten jarraitzen du, krisi ekonomikoaren hasieratik eskariak izan zuen jaitsieraren ondorioz. Salgaiak Errepidez Garraiatzeari buruzko Etengabeko Inkestan jasotako datuen arabera, 2011n 101,8 milioi tona garraiatu dira errepidez; alegia, aurreko ekitaldian baino % 7,6 gutxiago.

Beharakada hori salgaien garraioan aztertutako hiru alorretan gertatu da, hau da, eskualde barnekoan, eskualde artekoan eta nazioartekoan; baina maila desberdineko jaitsiera izan dute. Eskualde barneko garraioak, abiapuntua eta helmuga EAE n duenak, izan du

<sup>12</sup> Ikusi Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-eskariaren azken irudia (2003ko eguneratzea) hemen: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/demanda\\_de\\_transporte/es\\_11014/informe\\_demanda\\_transporte.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/es_11014/informe_demanda_transporte.html)

beherakadarik handiena (-% 9,4) eta 51,9 milioi tona mugitu ditu, guztira, 2011an. Eskualdeen arteko garraioak (abiapuntua edo helmuga EAEn duenak) % 6,1eko jaitsiera izan du, eta 45,1 milioi tona mugitu ditu guztira. Nazioarteko garraioa izan da jaitsiera txikiena izan duena, % 2,3 murriztu baita.

**2.39. taula** EAEko salgaien errepideko garraioak izandako bilakaera 2007 eta 2011 artean.

Joan-etorri mota	2007		2008		2009		2010		2011	
	Tonak, mil.	Urteko Δ (%)	Tonak, mil.	Urteko Δ (%)	Tonak, mil.	Urteko Δ (%)	Tonak, mil.	Urteko Δ (%)	Tonak, mil.	Urteko Δ (%)
<b>Eskualde barneko garraioa<sup>1</sup></b>	<b>80.166</b>	<b>-2,9</b>	<b>76.823</b>	<b>-4,2</b>	<b>67.126</b>	<b>-12,6</b>	<b>57.302</b>	<b>-14,6</b>	<b>51.928</b>	<b>-9,4</b>
Udalergi barnekoa	18.321	-23,3	17.641	-3,7	18.356	4,1	13.934	-24,1	11.427	-18,0
Udalergi artekoa	61.845	5,5	59.182	-4,3	48.769	-17,6	43.368	-11,1	40.501	-6,6
<b>Eskualde arteko garraioa<sup>2</sup></b>	<b>55.838</b>	<b>12,6</b>	<b>50.473</b>	<b>-9,6</b>	<b>47.708</b>	<b>-5,5</b>	<b>48.033</b>	<b>0,7</b>	<b>45.103</b>	<b>-6,1</b>
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	28.343	16,9	24.410	-13,9	23.878	-2,2	25.391	6,3	22.039	-13,2
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	27.495	8,4	26.063	-5,2	23.829	-8,6	22.642	-5	23.064	1,9
<b>Nazioarteko garraioa</b>	<b>6.042</b>	<b>26,2</b>	<b>5.828</b>	<b>-3,5</b>	<b>4.253</b>	<b>-27</b>	<b>4.908</b>	<b>15,4</b>	<b>4.796</b>	<b>-2,3</b>
Jasotakoa	3.494	26,9	3.208	-8,2	2.016	-37,2	2.769	37,4	2.494	-9,9
Bidalitakoa	2.548	25,2	2.620	2,8	2.237	-14,6	2.139	-4,4	2.301	7,6
<b>EAE, guztira</b>	<b>142.046</b>	<b>3,7</b>	<b>133.124</b>	<b>-6,3</b>	<b>119.086</b>	<b>-10,5</b>	<b>110.243</b>	<b>-7,4</b>	<b>101.826</b>	<b>-7,6</b>

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

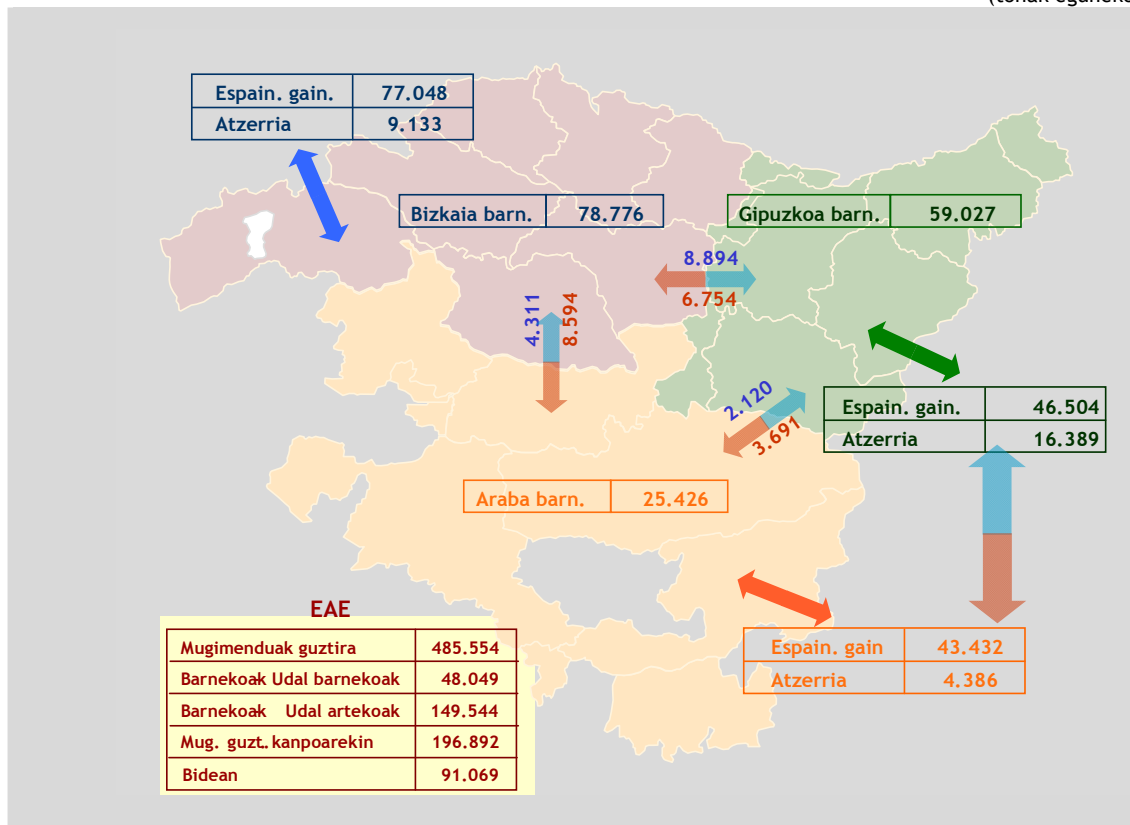
<sup>2</sup> EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegiak adierazten du 2010. urtean 485.554 tona salgai garraiatu zirela egunean ibilgailu astunetan euskal autonomia-erkidegoko errepideetan. Azterketa horretako 2006 bertsioan adierazitako datuekin alderatuz, % 18,2 egin du behera 2006-2010 aldian. Salgaien fluxu hori berdintsu banatuta dago barneko zirkulazioaren (abiapuntua eta helmuga EAE duen zirkulazioa) eta kanpoko zirkulazioaren artean (abiapuntua edo helmuga EAEn), % 40,7koa eta % 40,6koa baita, hurrenez hurren. Bidean ziren salgaiak gainerako % 18,8a dira.

grafikoa 2.17. Salgaien zirkulazioa EAEn eguneko, 2010ean.

(tonak eguneko)



Iturria: EAeko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegia. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

Azterketa horretan adierazitako zifren azterketan sakonduz, ikusten da eskualde barnean egunean 197.593 tona salgai garraiatzen direla. Horietatik, 48.049 tona udalbarnean garraiatzen dira, eta 149.544 tona, udalbarnean artean. Probintziak aztertuta, ikusten da EAeko barne-zirkulazioaren % 48,7k Bizkaia duela abiapuntu, % 35,2k Gipuzkoa eta % 16,1ek Araba. Horrez gain, ikusten da probintzia arteko zirkulazio gehiena Bizkaia eta Gipuzkoa artean izaten dela (barne-zirkulazioaren % 7,9). Horren atzetik, Araba eta Bizkaia arteko trukeak daude (% 6,5), eta Araba eta Gipuzkoa arteko trafikoa % 3koa da.

2.40. taula Salgaien errepide bidezko garraioa: eskualde barneko eremua eta lurraldekako banaketa, 2010ean.

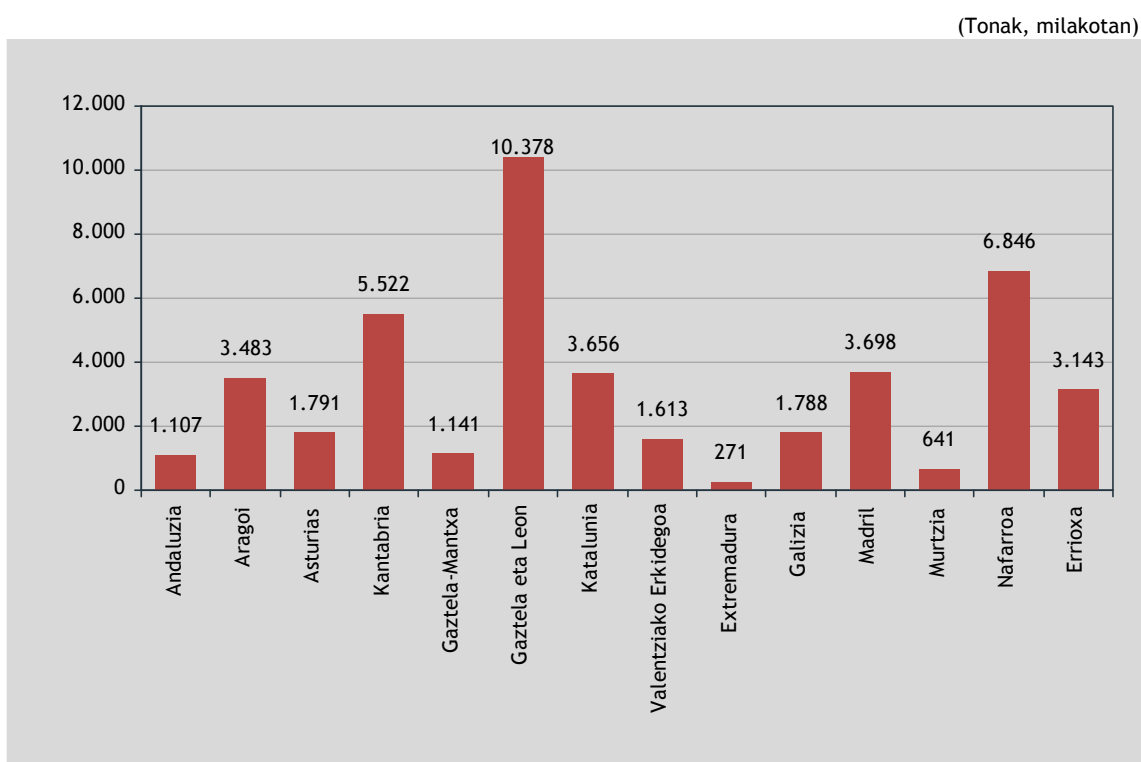
Abiapuntua/Helmuga	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	GUZTIRA	(%)
Araba	12,9	2,2	1,1	16,1	
Bizkaia	4,3	39,9	4,5	48,7	
Gipuzkoa	1,9	3,4	29,9	35,2	
<b>GUZTIRA</b>	<b>19,1</b>	<b>45,5</b>	<b>35,4</b>	<b>100,0</b>	

Iturria: EAeko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegia. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

Probintzia barneko zirkulazioari dagokionez, salgaien % 39,9 Bizkaia barnean garraiatzen da; % 29,9, Gipuzkoa barnean; eta % 12,9, Araban.

Eskualde artean, Gaztela eta Leonekin trukutzen dira salgai gehien; beste autonomia-erkidegoekin egiten diren mugimendu guztien % 23,1 hartzen du, zehazki. 2011n, 10,4 milioi tona inguru trukatu dira guztira autonomia-erkidego horrekin. Atzetik, hauek daude: Nafarroa, 6,8 milioi tonarekin (eskualde arteko trukeen % 15,2); Kantabria, 5,5 milioi tonarekin (% 12,2); eta, ondoren, Madril eta Katalunia, trukearen % 8,2rekin bakoitzak.

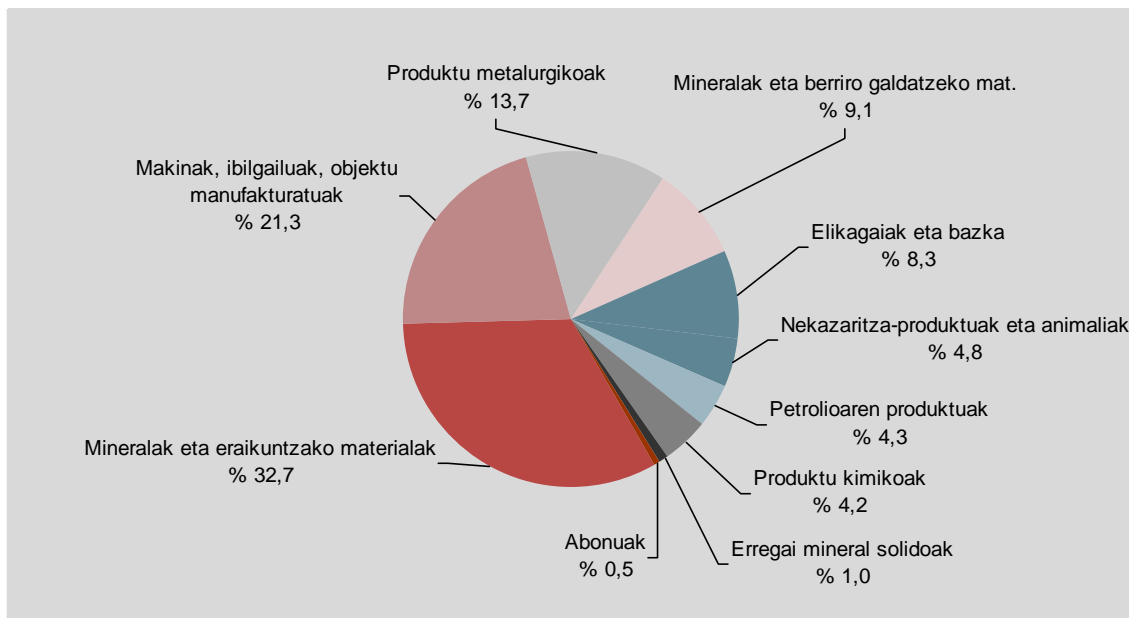
grafikoa 2.18. Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2011n.



Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

Aurreko ekitaldiarekin alderatuz, eta salgaien fluxuaren bilakaerari erreparatuz, azpimarratu behar da salgaien fluxua handitu egin dela lau autonomia-erkidegorekin: Murtziarekin (+% 23), Gaztela eta Leonekin (+% 15,5), Madrilekin (+% 11,2) eta Kantabriarekin (+% 1,6). Horri dagokionez, bereziki azpimarragarria da Gaztela eta Leonekin kopuru absolututan izan den igoera: 1,4 milioi tona gehiago dira 2010. urtean baino, eta salgaien mugimenduen 2009. urteko kopuruak lortu dira, berriz. Jaitsiera handienak, berriz, autonomia-erkidego hauekin gertatu dira: Galiziarekin (-% 37,8) eta Kataluniarekin (-% 22,9).

grafikoa 2.19. Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2011n, ehunekotan



Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

EAEen eskualde artean eta eskualde barnean errepidez garraiatzen diren salgaien tipologiari erreparatuta, esan behar da garraiatutako ondasunen % 32,7 eraikuntzarako materialak eta mineralak direla; haien ondoren, makinak, ibilgailuak eta objektu manufakturatua daude (% 21,3), eta gero, produktu metalurgikoak (% 13,7).

2.41. taula Salgaien garraioa EAEn eta EBren artean, 2010ean

EAE - EB (bi noranzkoetan)	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	GUZTIRA (%)
Frantzia	8,9	18,6	33,4	61,0
EBren gainerakoa	5,7	11,9	21,4	39,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>14,7</b>	<b>30,5</b>	<b>54,8</b>	<b>100,0</b>

Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2011ko ikuspegia. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

Azkenik, salgaien errepide bidezko nazioarteko garraioaren azterketa xehatua eginda, ikusten da Gipuzkoa dela atzerriko herrialdeekin trukerik handiena duen probintzia –non kokatuta dagoen ikusita, logikoa da—: beste herrialde batzuetara bidalitako edo haietatik jasotako tona guztien % 54,8 biltzen du. Aipatzeko modukoa da EAEk Frantziarekin egiten duen salgaien fluxua, nazioarteko trukeen % 61 biltzen baitu. Europako gainerako herrialdeen artean (gainerako % 39a), Alemania, Erresuma Batua eta Italia nabarmentzen dira.

Datu horiek aurreko azterketarekin, EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiarekin, alderatzen badira, ikusten da salgaien nazioarteko zirkulazioa % 14,1 murriztu dela.



Frantziarekin izan diren trukeak murriztu direlako (-% 25,2) gertatu da hori, Europar Batasuneko gainerako herrialdeekin izan diren trukeak % 11,8 handitu baitira.

### c) Trenbidezko garraioa

Atal honetan, EAEko salgaiak trenbidez garraiatzeari buruzko datuak aztertuko ditugu. Horretarako, gure lurraldean zerbitzua ematen duten hiru konpainien (RENFE, FEVE eta EuskoTren) jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu. Horri dagokionez, hiru operadoreek, elkarrekin, 4.038,4 mila tona salgai garraiatu dituzte 2011n, aurreko urtean baino % 5,5 gutxiago.

Operadoreka aztertzen badugu, RENFEk garraiatu ditu 2011n EAetik eta/edo EAera trenbidez garraiatu diren salgaien lau tonatik ia hiru, 3 milioi tona inguru garraiatu baititu guztira. 2010. urtean garraiatutako kopuruarekin alderatuta, % 6,6ko jaitsiera da garraiatutako karga-bolumenean.

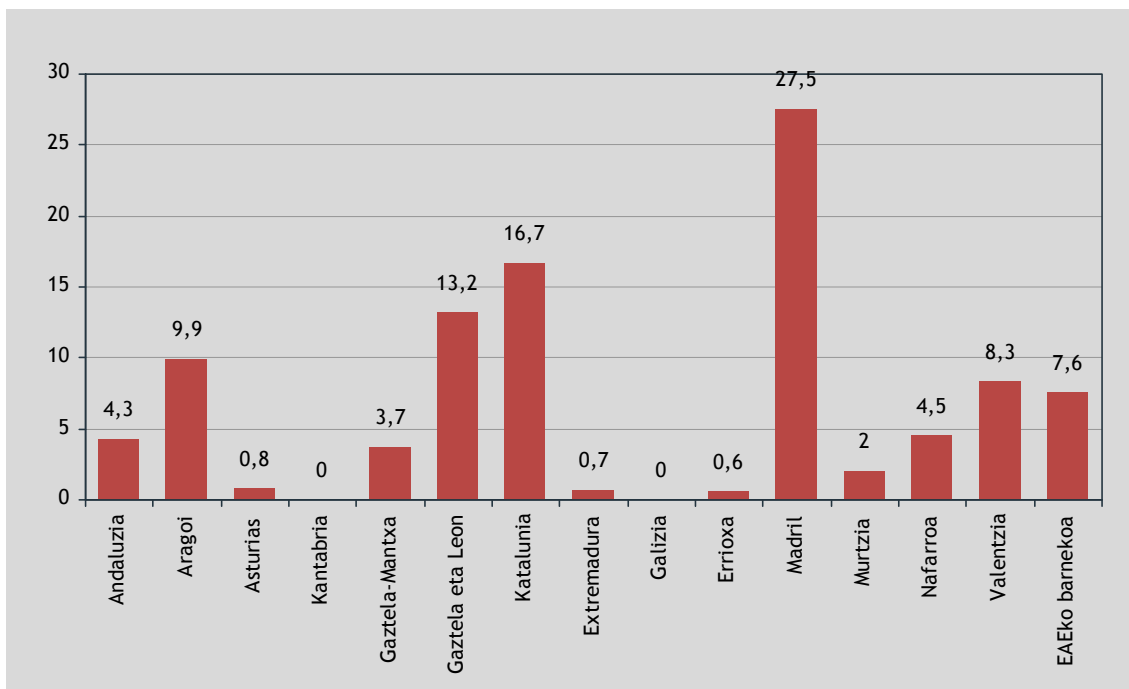
2.42. taula RENFEk EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2009 eta 2011 artean.

	2009		2010		2011		Δ % 10-11
	Tonak	Tonak egun.	Tonak	Tonak egun.	Tonak	Tonak egun.	
Araba	139.420	382,0	210.966	578,0	145.499	398,6	-31,0
Gipuzkoa	1.266.165	3.468,9	1.282.958	3.515,0	1.242.136	3.403,1	-3,2
Bizkaia	1.361.871	3.731,2	1.664.686	4.560,8	1.563.115	4.282,5	-6,1
<b>GUZTIRA</b>	<b>2.767.456</b>	<b>7.582,1</b>	<b>3.158.610</b>	<b>8.653,7</b>	<b>2.950.750</b>	<b>8.084,2</b>	<b>-6,6</b>

Iturria: RENFE.

Lurraldeen araberako banaketari erreparatu, Bizkaiak eta Gipuzkoak RENFEk EAEn guztira garraiatutako salgaien % 95,1 biltzen dute (% 53 eta % 42,1, hurrenen hurren), eta Arabatik garraiatzen da gainerako % 4,9a. Aurreko urteko datuekin alderatuta, hiru lurraldeek bilakaera negatiboa izan dute; baina jaitsierak ez dira, inondik inora, berdinak izan: Gipuzkoan izan da txikiena salgaien zirkulazioaren jaitsiera (-% 3,2); ondoren, Bizkaian (-% 6,1), eta Araban izan da jaitsierarik handiena, % 31 murriztu baita RENFEk garraiatutako salgaien bolumena. Lineei dagokienez, Santurtzi-Bilboko portua lineak izan du jarduerarik handiena, zirkulazio osoaren % 40; eta Hendaia-Irun lineak, gero, % 33,4.

grafikoa 2.20. RENFEk EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak, 2011n



Iturria: RENFE.

Eskualde arteko salgaien fluxuak aztertzen baditugu, ikus dezakegu 2011n ere Madrilgo Erkidegoarekin egin dela truke gehien, eskualde arteko zirkulazio osoaren % 27,5 hartzen baitu. Hala ere, haren pisu erlatiboa murriztu egin da, bost puntu egin baitu behera azken bi urteetan. Garrantzitsuenetan hurrengoak Katalunia (% 16,7), Gaztela eta Leon (% 13,2), Aragoi (% 9,9) eta Valentzia (% 8,3) dira. Horrenbestez, salgaien zirkulazioaren hiru laurdenak bost erkidego horietakoren bat du abiapuntu eta/edo helmuga. Bestalde, eskualde barneko garraioa (abiapuntua eta helmuga EAEn dituen) RENFEk garraiatu dituen tona guztien % 7,6 izan da.

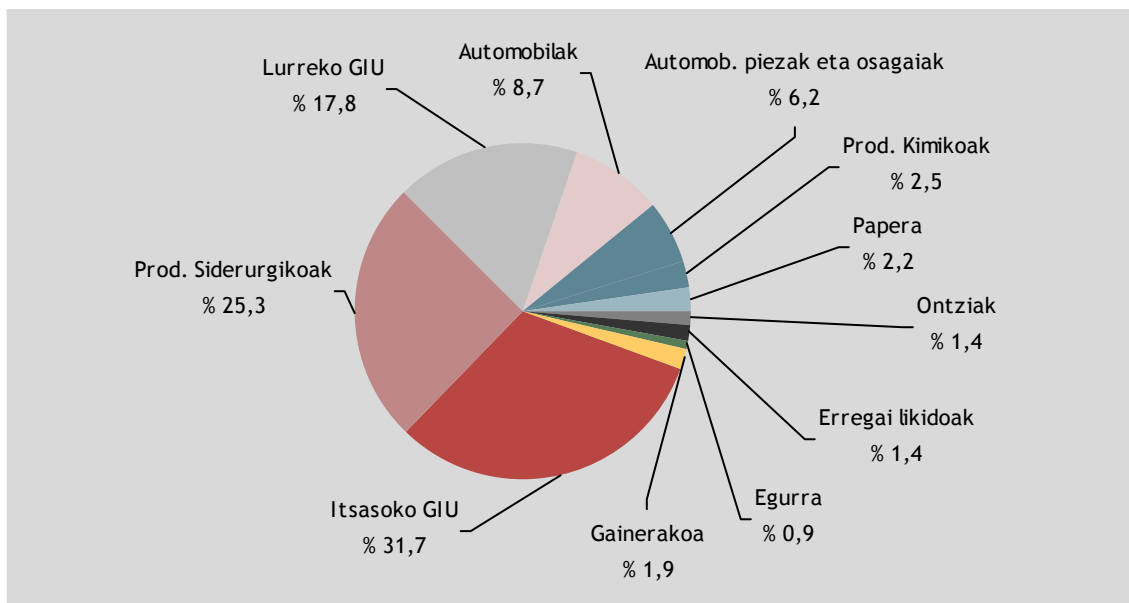
2.43. taula RENFEK garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2011n.

Helmuga/Abiapuntua	Abiapuntua EAE (tonak)	Helmuga EAE (tonak)	Guztira (tonak)
<b>EAE (eskualde barnekoa)</b>			<b>224.107,2</b>
<b>Eskualde artekoa, guztira</b>	<b>1.538.227,6</b>	<b>1.188.414,8</b>	<b>2.726.642,4</b>
Andaluzia	47.095,9	79.745,4	126.841,4
Aragoi	79.368,3	214.002,1	293.370,3
Asturias		24.907,0	24.907,0
Gaztela-Mantxa	108.159,5	120,0	108.279,5
Gaztela eta Leon	328.259,4	61.768,1	390.027,4
Katalunia	263.949,6	229.493,0	493.442,6
Extremadura	20.264,2	1.172,8	21.437,0
Galizia	748,8	79,6	828,4
Errioxa	900,0	17.434,7	18.334,7
Madril	497.939,4	314.258,5	812.197,9
Murtzia	33.113,3	26.455,2	59.568,6
Nafarroa	76.619,2	57.111,2	133.730,3
Valentzia	81.810,1	161.867,2	243.677,3
<b>GUZTIRA</b>			<b>2.950.749,6</b>

Iturria: RENFE.

Azken ekitaldian garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, itsas garraio intermodaleko unitateak (GIU)<sup>13</sup>, kargatuak nahiz hutsak, RENFEK EAEn mugitutako tona guztien % 31,7 dira; haien ondoren datoz produktu siderurgikoak (% 25,3), lur-garraio intermodaleko unitateak (% 17,8) eta, alde handiagoz, ibilgailuak (% 8,7) eta automobilgintzako piezak eta osagaiak (% 6,2).

grafikoa 2.21. Renfek EAETik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2011n, ehunekotan.



Iturria: RENFE.

<sup>13</sup> Garraio intermodaleko unitatea (GIU) nazioarteko garraiorako egokia den edukiontzia, kutxa mugigarria edo erdi-atoia da.

Bestalde, FEVE konpainiaren jarduerak berriro jasan ditu krisi ekonomikoaren eragin kaltegarriak: 2010. urtean jarduera suspertuko zen zantzuak agertu ziren arren, % 2,9 murriztu da 2011. urtean konpainia horrek garraiatutako salgaien bolumena, eta, guztira, Bizkaiko lurralde historikoa abiapuntu edo helmuga zuten 948,7 mila tona garraiatu ditu.

**2.44. taula FEVEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kopuruen bilakaera 2002 eta 2011 artean.**

Urtea	Tonak <sup>1</sup>	Tonak egunean	Urte arteko hazkundera (%)
2002	1.127.902	3.090,1	--
2003	1.041.578	2.853,7	-7,7
2004	1.092.393	2.992,9	4,9
2005	1.054.370	2.888,8	-3,5
2006	1.063.436	2.913,4	0,9
2007	1.088.394	2.981,9	2,3
2008	1.053.544	2.886,7	-3,2
2009	823.747	2.256,8	-21,8
2010	976.722	2.675,9	18,6
2011	948.738	2.599,3	-2,9

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

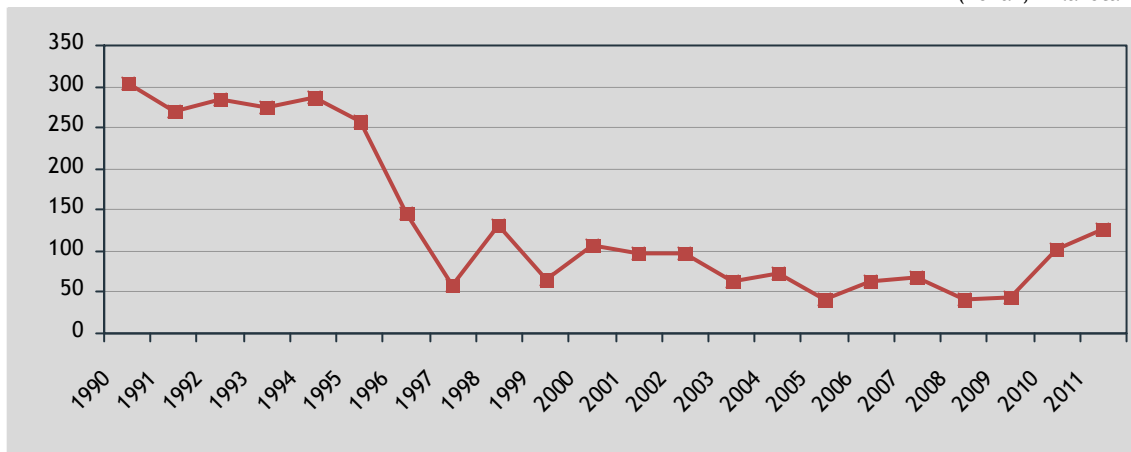
Iturria: FEVE.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen eta Bizkaia helmuga duten salgaiak dira FEVEren jarduera nagusia, 822,5 mila tona mugitzen baitira, konpainiaren EAEko salgaien zirkulazio osoaren % 86,7. Bestalde, Bizkaian helmuga Bizkaitik kanpo duten salgai-tonak mugimenduen % 11,4 izan dira (108,2 mila tona). Probintziaren barneko zirkulazioa, Bizkaiko puntu batetik beste batera mugitu dena, berriz, 17.950 tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien % 1,9.

Aurreko urtearekiko bilakaerari erreparatuz, portaera desberdinak daude. Bizkaiko lurraldean beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen salgaien deskargak % 5,9 egin dute behera, eta, aldiz, Bizkaian beste probintzia batzuetarako egindako kargak % 11 egin dute gora eta probintziaren barneko garraioak, % 246,7. Horri dagokionez, aipatu behar da probintziaren barneko garraioa ia 18z biderkatu dela 2009-2011 biurtekoan.

grafikoa 2.22. FEVEk EAEn abiapuntua<sup>1</sup> duen garraiatutako salgaien kopurua 1990 eta 2011 artean.

(Tonak, milakotan)



<sup>1</sup> Probintziaren barneko zirkulazioa ere sartzen da (abiapuntua eta helmuga Bizkaian duena)

Iturria: FEVE.

FEVEk garraiatutako tonen abiapuntua/helmuga sakonki aztertuz, ikus dezakegu Bizkaiaren eta Asturiasen artean trukatu dela, beste behin ere, salgai gehien, FEVEk garraiatutako salgai guztien % 53 baita (% 42,7 Bizkaia helmuga duten garraioak dira, eta gainerako % 10,3a Bizkaitik printzerrira garraiatutako tonak). Horren atzetik, Burgostik datozen salgaiak daude (guztizkoaren % 29,8), eta Lugok eta Kantabriak % 9,7 eta % 4,6 biltzen dituzte, hurrenez hurren.

2.45. taula FEVEEn bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2011n.

(Tonak)

Abiapuntutikoa edo helmugarakoa	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Bizkaia (probintzia barn.)			17.950
Probintzia barn. guztira	108.246	822.542	930.788
A Coruña	9.898	90	9.988
Lugo	--	91.603	91.603
Asturias	98.348	404.843	503.191
Kantabria	--	43.492	43.492
Burgos	--	282.514	282.514
<b>GUZTIRA</b>			<b>948.738</b>

Iturria: FEVE.

Garraiatutako salgai-motari dagokionez, Bizkaian abiapuntu duen FEVEren garraioa bobinek osatzen dute guztiz, eta deskargak, berriz, askotarikoagoak dira: bobinez gain, aluminioa, harea, egurra eta sosa deskargatzen dira.

**2.46. taula EuskoTrenen EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2011 artean.**

Urtea	Tonak milakotan	Tonak egunean	Δ%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6
2009	121,4	332,6	-33,8
2010	139,6	382,5	15,0
2011	138,9	380,6	-0,5

Iturria: EuskoTren.

Azkenik, eta EuskoTrenen jarduerari dagokionez, 2011n aurreko urteko jarduera-mailari eutsi zaio, oro har: 138,9 mila tona garraiatu ditu, 2010. urtean baino % 0,5 gutxiago. Horrenbestez, badirudi 2009. urtean izandako galera handiaren ondoren 2010ean izandako susperraldia eten egin dela.

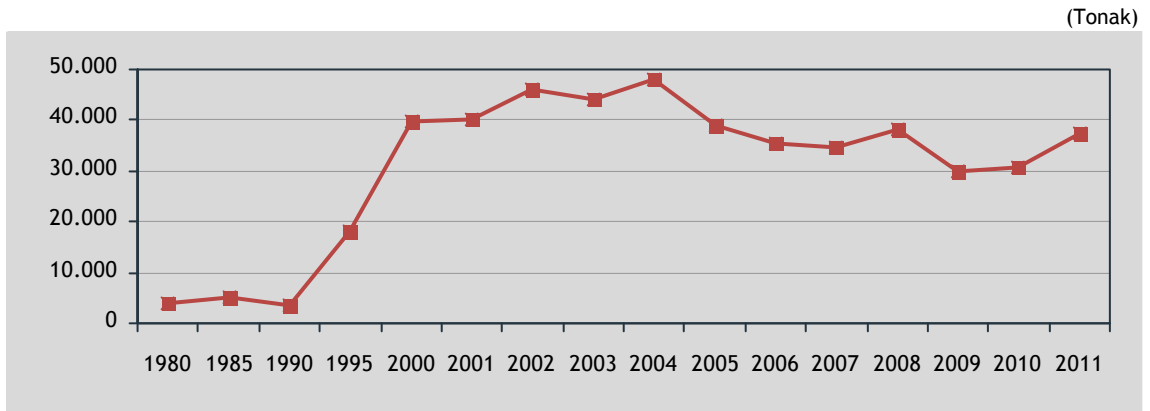
Horri dagokionez, aipatu behar da salgaien garraioaren zati handiena FEVErekin egindako hitzarmenen baitan egiten dela: Arcelormittalek Avilesen dituen instalazioetatik Lesakara (Nafarroa), Arizen (Basauri) transferentzia eginez. Orobat, produktuak garraiatu dira Sestaoko ACB enpresatik Bermeoko portura, handik esportatzeko, bai eta Irundik Lutxanara ere (Barakaldo). Produktu-motei dagokionez, produktu siderurgikoak dira garraiatu diren gehien-gehienak.

Euskotren konpainiak 2011. urtean izan dituen berrikuntzen artean, nagusia Erhardt taldearekin sinatutako akordioa da: Arcelor Mittalen Sestaoko lantegitik Bermeoko portura salgaiak –bereziki, altzairu-bobinak– garraiatzeko akordioa. Hasierako kalkuluaren arabera, 12 bidaia egingo dira hilean eta 100 mila tona garraiatuko dira urtean.

#### *d) Aireko garraioa*

2011. urtean, salgaien aire-zirkulazioak EAEn izandako portaerak aurreko urtean izandako susperraldia finkatu egin dela erakusten du. EAeko aireportuetan, oro har, 2011. urtean % 22,4 hazi zen salgaien zirkulazioa 2010. urtearekin alderatuta, eta 37,4 mila tona maneiatu ziren, guztira. Estatuko aireportu-azpiegiturretan izandako igoera baino askoz handiagoa da, 2010. urtean garraiatutako tonekin alderatuta % 3ko hazkundera izan baita, oro har aireportu haietan.

grafikoa 2.23. Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2011 artean.



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa

Hazkunde horren zati handiena Gasteizko aireportuaren jardunari esker gertatu da EAEko salgaien zirkulazioaren % 92,9 biltzen baitu. 2011. urtean Arabako terminalak 34,7 mila tona maneiatu ditu, aurreko urtean baino % 24,1 gehiago. Jarduera-maila horri esker, 2011. urtean ere laugarren da salgai gehien garraiatzen dituzten Estatuko aireportuen zerrendan; Madril-Barajas aireportuaren (394,2 mila tona), Bartzelonako aireportuaren (96,6 mila tona) eta Zaragozako aireportuaren (48,6 mila tona) atzetik. Horrez gain, azpimarratu behar da salgai gehien maneiatzen duten estatu-sistemako 25 aireportuen artean Gasteizko aireportuak izan duela urtetik urterako hazkunderik handiena.

2.47. taula Salgaien garraioa aireportuko<sup>1</sup>, 1980 eta 2011 artean.

Urtea	Bilbo		Donostia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko hazk. (%)	Tonak	Urteko hazk. (%)	Tonak	Urteko hazk. (%)	Tonak	Urteko hazk. (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
1995	3.879,4	6,7	292,6	-4,4	13.782,1	91,6	17.954,1	37,1
2000	4.038,7	0,8	176,1	-9,7	35.609,7	20,9	39.824,5	17,3
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,4	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4

<sup>1</sup> Ez da kontuan hartzen bidean den salgaia

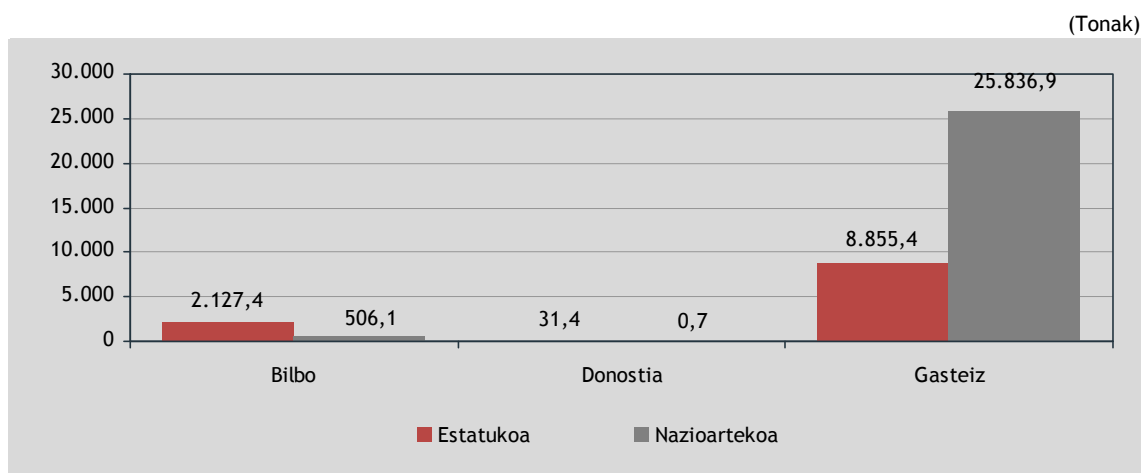
Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa

Aire-garraioaren hazkundearen arrazoi nagusia DHL paketeria-entresaren jardura onak ekarri du: European Air Transport operadorearen bidez, Gasteiz abiapuntu/helmuga zuten 32,5 mila tona maneiatu zituen 2011n, 2010. urtean izandako jardura baino % 28,9 gehiago. Aireportuan maneiatutako salgaien % 93,7 da kopuru hori. Operadore horren atzetik, baina oso urrun, TNT Airways S.A. konpainia dago, eta salgaien % 3,3 maneiatu zituen. Bi konpainiek, elkarrekin, Gasteizko aireportuko salgaien guztirako zirkulazioaren % 97 biltzen dute.

Bilboko eta Donostiako aireportuek hazkundera izan dute 2011. urtean. Ez da hazkunde berdina izan, ordea, eta, gainera, bi azpiegitura horietan izandako kopuruak urrun daude salgaien garraioan izan dituzten gehieneko kopuruetatik. Zehazki, Bilboko aireportuak 2.633,5 tona mugitu ditu 2011n. % 3,4ko igoera da 2010. urtean izan zen zirkulazioarekin alderatuta, eta buelta eman dio azken urteetako beheranzko joerari. Donostiako aireportuari dagokionez, 32 tona garraiatu direla jaso da, eta horrek salgaien garraioa % 70,4 hazi dela esan nahi du.

Argi dago, dena den, EAEn Gasteizko aireportua dela nagusi salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. Lehen ere aipatu den bezala, 2011n, Arabako terminalak hartu du EAEn mugitutako karga osoaren % 92,9; Bilboko aireportuak mugitu du % 7, eta Donostiakoak gainerako % 0,1a baino ez.

grafikoa 2.24. Salgaien abiapuntua eta helmuga 2011n, aireportuaren arabera

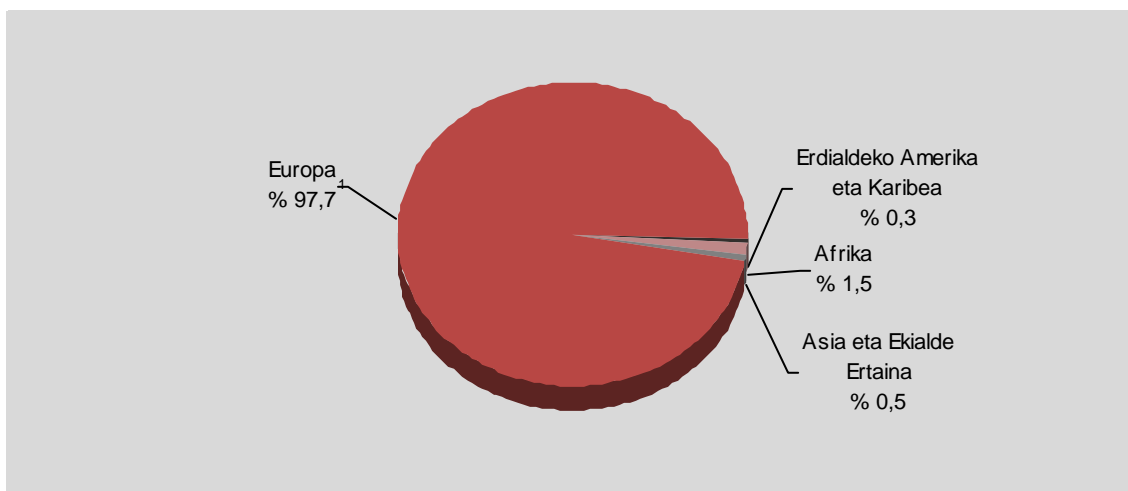


Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa

Salgaien abiapuntua eta helmuga kontuan hartuz gero, ikusten da Gasteizko terminala nazioarteko aireportu dela nabarmen, garraiatutako tonen hiru laurden (% 74,5) atzerriko aireportuetatik baitatoz edo atzerriko aireportuetara baitoaz. Bilboko eta Donostiako aireportuetan, berriz, handiagoa da estatu barneko garraioaren pisua, bertan egiten baita zirkulazioen % 80,1 eta % 98,1, hurrenez hurren. Oro har, salgaien aireko nazioarteko garraioa da EAEn garraiatutako tonen % 70,5.



grafikoa 2.25. Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2011n, ehunekotan



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

Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa

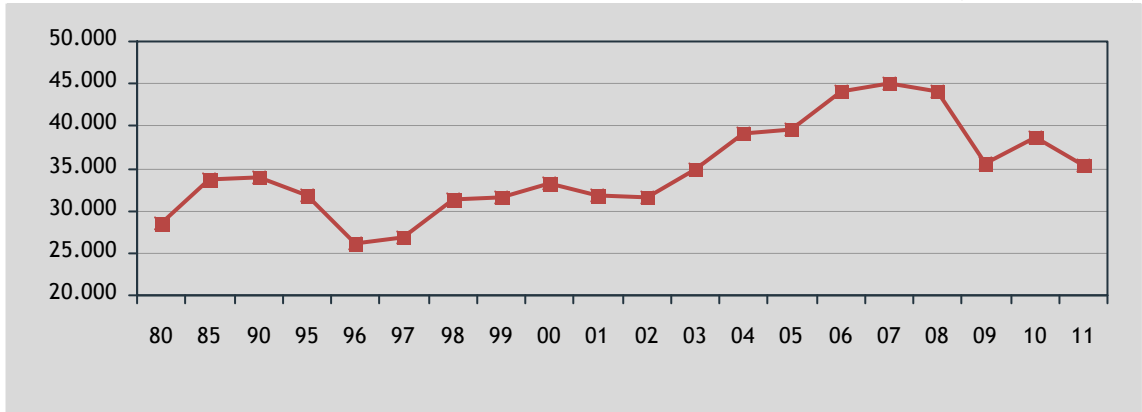
Trukeak nagusiki zer eremu geografikorekin egin diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak direla nagusi, EAEko aireportuetako nazioarterako kargatze-jardueraren % 97,7ren abiapuntu edo helmuga baitira. Afrika % 1,5 da, Asiako eta Ekialde Ertaineko herrialdeak % 0,5 eta Erdialdeko Amerika eta Karibea gainerako % 0,3. Herrialdeen arabera, Alemania da, berriro ere, bazkide komertzial nagusia (guztizkoaren % 31,1 biltzen du), eta, atzetik, hauek daude: Espainia (% 29,4), Portugal (% 15,9), Belgika (% 12,7) eta Erresuma Batua (% 7,3). Hortaz, bost herrialde horiek hartzen dute EAEko salgaien aireko trukeen % 96,3.

### e) Itsasoko garraioa

Itsas garraioan 2008. urtean eta 2009. urtean beherakada izan ondoren 2010ean aurreko bi ekitaldietan galdutako zirkulazioa berreskuratzen hasi zela zirudien arren, portu-jarduerak beherakada izan du 2011. urtean, industria-jarduerak izandako jaitzieraren eraginez. Interes orokorreko jotzen diren bi portuek, Bilbokoak eta Pasaikoak, % 8,6ko murrizketa izan dute batera salgaien mugimenduetan, eta 2011n 35,3 milioi tona mugitu dituzte. 2009. urtean izandako jarduera-mailaren antzekoa da hori.

grafikoa 2.26. Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2011 artean

(Tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzia. Pasaiaiko Portuko Agintaritzia.

Bilboko portuan, 32 milioi tona mugitu ditu guztira 2011n, aurreko ekitaldian baino % 7,7 gutxiago. Jarduerak behera egin duen arren, Bilbokoa, salgaien zirkulazio osoa kontuan hartuta, Espainiako estatuko laugarren portu-azpiegitura da. Aurretik ditu Algeciras (82,8 milioi tona), Valentzia (65,8 milioi tona) eta Bartzelona (43,9 milioi tona). Dena den, Tarragonako portuak Bilboko portuaren antzeko jarduera-maila du, 31,9 milioi tonako zirkulazioa izan baitu. Horrez gain, aipatu behar da estatuko portuen sistemak % 5,5eko igoera izan duela garraiatutako salgaien bolumenean, 2010eko datuekin alderatuz gero.

2.48. taula Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2011 artean.

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,4	5.060,5	3,0	33.696,5	3,3
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-5,5	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,6	4.146,6	1,6	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,4	33.309,2	0,9
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzia. Pasaiaiko Portuko Agintaritzia.

Portu-jardueran izandako beherakadaren arrazoa deskargetik izan duten jaitsiera da: 2011n aurreko urtean baino % 10,3 gutxiago lehorreratu zen. Eta horrekin lotuta, azpimarratu behar da portuko jardueraren bi heren deskargak direla (% 66,6, 2011n).

Kargak –mugimenduen % 32,6 dira– % 5,4eko igoera izan dute azken ekitaldian, eta, beraz, azken bi urteetan izandako beherakada orekatu ahal izan dute, eta 2008ko kopuruak baino zertxobait handiagoak dira.

Tokiko trafikoari dagokionez, 2011. urtean izandako beherakada handia azpimarratu behar da, % 83,3 murriztu baitzen; baina kontuan izan behar da portu-jardueran duen pisua oso txikia dela. Hornidura, bestalde, % 5,9 murriztu da, 2010. urteko datuekin alderatuta.

**2.49. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2007 eta 2011 artean, zirkulazio-motaren arabera.**

(Tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo					Pasaia				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Deskargak	28.545,2	27.758,1	22.606,0	23.764,1	21.299,8	3.842,2	3.210,5	2.163,3	2.352,9	1.927,2
Kargak	9.877,3	10.222,3	8.998,5	9.896,7	10.427,0	1.181,7	1.515,1	1.304,4	1.486,8	1.268,6
Tokiko garraioa	1.439,6	1.265,2	446,1	866,0	144,2	--	--	--	--	--
Hornidura	152,2	152,3	129,4	138,6	130,4	43,8	40,4	36,1	39,7	33,0
Arrantza	--	--	--	--	--	6,7	7,7	15,9	18,7	23,3
<b>Guztira</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>34.665,4</b>	<b>32.001,4</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.519,7</b>	<b>3.898,1</b>	<b>3.252,1</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Produktu-motei erreparatuz, ikusten da 2011. urtean guztiek ez dutela bilakaera berdina izan. Balio erantsi handiena duen salgaiak, hots salgai orokorren atalak, % 4,4ko hazkundera izan du; batez ere, edukiontzitan garraiatutako salgaien portaera ona dela eta, % 6,7ko igoera izan baitu.

Eta, aldiz, solteko salgai solidoen eta solteko salgai likidoen garraioak behera egin du, % 10 inguru, behera. Zehazki, solteko salgai solidoetan 450 mila tona gutxiago mugitu dira (-% 10,1), txatarra-deskargak behera egin baitute ACB Arcelor enpresa aldi baterako itxi izanak eraginda. Solteko salgai likidoen zirkulazioak, berriz, % 9,6 egin du behera. Horri dagokionez, azpimarratu behar da jaitsiera handiena gas naturalaren garraioan izan dela (-% 25,8). Petrolioaren produktuen garraioa, berriz, % 7,3 murriztu da Petronorren findegia ekoizpena jaitsi egin delako.

Petrolioaren produktuek Bilboko portuko salgai nagusiak izaten jarraitzen dute. Petrolio gordinaren garraioak aurreko urteko mailari eutsi dio, gutxi gorabehera (-% 1,1) eta portuko jardueraren % 21,9 da. Horren atzetik, fuel-olioa dago: jardueraren % 13,4 da eta urtetik urterako % 1,6ko hazkundera izan du.

Beherakadarik handiena izan duten jardueren artean hauek daude: gasolioa (-% 42,2), txatarra (-% 38,2), eta, lehen aipatuta bezala, gas naturala (-% 25,8).

2.50. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2008 eta 2011 artean, produktu-motaren arabera

(Tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Solteko salgai likidoak	23.057,3	20.497,4	19.763,3	17.860,9	--	--	--	--
Petrolioaren produktuak	18.459,4	16.543,5	15.650,5	14.508,6	--	--	--	--
Gas naturala	3.710,4	3.168,8	3.315,6	2.459,6	--	--	--	--
Solteko bes. salg. likido batz.	887,5	785,1	797,2	892,7	--	--	--	--
Solteko salgai solidoak	5.266,5	3.828,0	4.451,9	4.000,3	2.351,4	1.649,7	1.656,0	1.246,6
Salgai orokorrak	9.656,7	7.279,1	9.445,6	9.865,6	2.374,2	1.818,1	2.183,7	1.949,2
Edukiontzietan	6.138,9	4.756,7	5.695,6	6.079,5	--	--	--	--
Beste salgai orokor batzuk	3.517,7	2.522,4	3.750,0	3.786,1	--	--	--	--
Gainerakoak	1.417,5	575,5	1.004,6	274,6	48,1	51,9	58,4	56,3
Guztira	39.398,0	32.179,9	34.665,4	32.001,4	4.773,7	3.519,7	3.898,1	3.252,1

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren abiapuntuko/helmugako merkatuak aztertzen baditugu, ikusiko dugu Europa Atlantikoarekin egiten diren trukeak, 2011. urtean murriztu egin diren arren, portuaren jardueraren % 45 biltzen duela, eta horrek itsasoko garraioan Europako iparraldearekin lotzeko gune nagusia bihurtzen du Bilboko portua.

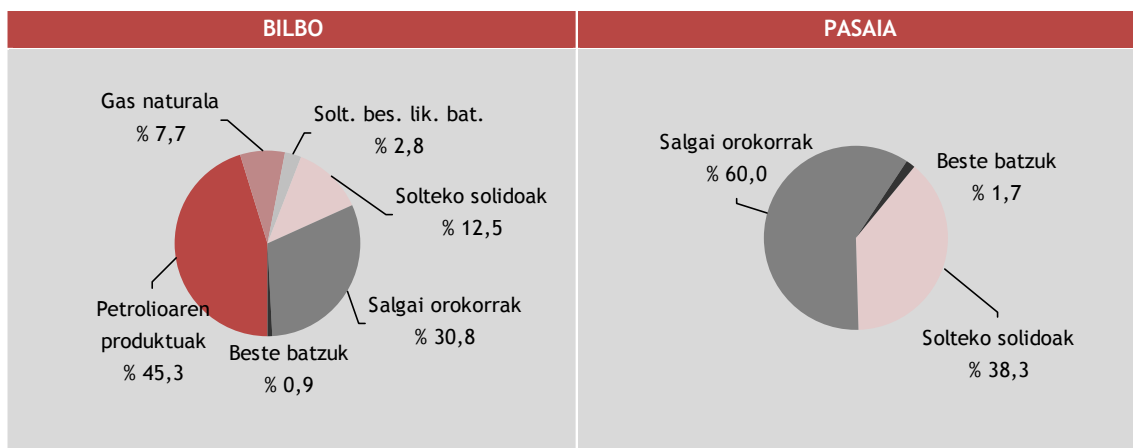
Alde horretatik, Errusia Bilboko portuaren merkatu nagusia da beste behin ere, portuko zirkulazio osoaren % 17,2 hartzen baitu, solteko salgai likidoen trukeari esker, bereziki. Distantzia laburraren arloan, garrantzia kontuan hartuta, atzetik ditu, aurreko urtean bezala, Erresuma Batua (guztizkoaren % 8,3 hartzen du), Espainia (% 6,1), Holanda (% 4,9) eta Belgika (% 4,4).

Horren haritik, eta "Short Sea Shipping" zerbitzuen berri nagusien artean, hauek aipatuko genituzke: MacAndrews konpainiak astean behingo zerbitzu bat jarri du Poloniara, eta itsasontzi handiago bat jarri du Dublinekin eta Liverpoolekin lotzeko zerbitzurako; Finlines konpainiak Brujaseko portua sartu du San Petesburgotik datorren astean behingo ro-ro zerbitzuan; Hanjin Shipping konpainiak astean behingo zerbitzua jarri du abian Bilbo eta Algeciras artean, Andaluziako portu horretako ozeanoaz bestaldeko zerbitzuarekin lotzeko; Transfennica Iberia konpainiak itsasontzi handiagoa jarri du astean bitan Brujaseko portuarekin lotzen duen edukiontzia, ibilgailuak eta plataformak garraiatzeko zerbitzurako; Brittany Ferries konpainiak, martxotik, Bilbo-Portsmouth ferry linean, pertsonen zirkulazioaz gain, kamioiak eta atoiak eta trailerrak ontziratzeke zerbitzua jarri du abian, eta astean bi bidaia egiten ditu noranzko bakoitzean.

Ozeanoz bestaldeko trukeen artean, Asiaren Indiako Ozeanoaren eremua da portuarekin trukeak egiten dituzten merkatu handien artean nagusia (guztizkoaren % 16,2), eta Ipar Amerika dago gero (% 11,1). Herrialdeka, distantzia luzeko merkataritza-fluxu nagusiak Estatu Batuak eta Iran herrialdeekin izan dira. Bi-biek antzeko zirkulazio-bolumena dute, eta portu-jardueraren % 7,8 biltzen du horietako bakoitzak. Horrez gain, azpimarratu behar da

hazkunde handiena, eremu geografikoen arabera, Ipar Amerikako merkatuan gertatu dela, eta, batez ere, Estatu Batuekiko trukea 370 mila tona handitu izanak eragin duela.

**grafikoa 2.27. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 2011n: salgai-motak, ehunekotan.**



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Industria-jarduerak izandako jaitsierak ageriko eragina izan du Pasaiaiko portuan: 2011. urtean % 16,6 murriztu da portu-jarduera, aurreko urtearekin alderatuta, eta 3,3 milioi tona inguruko zirkulazioa izan du, azken hamarkadetan izan diren kopuru kaskarrenak. Jaitsiera horren arrazoi nagusia Pasaiaiko portuko bezero garrantzitsuenetako batek jarduera etetea da: Gallardo taldeko Azpeitiko eta Lasaoko fabrikak gelditu izana.

Pasaiaiko portuko jardueraren beherakada mugimendu-mota guztietan ikus daiteke, oro har. Adibidez, deskargak –portu-jarduera osoaren % 59,3 izan dira 2011n–% 18,1 murriztu dira aurreko urtearekin alderatuta. Guztira 1.927,2 mila tona dira, 2007an, krisiaren aurreko azken jarduera-urtean izan zen kopuruaren erdia. Kargak mugimenduen % 39 dira, % 14,7ko jaitsiera izan dute eta 1.286,6 mila tona ontziratu dira, guztira. Hornidurak eta arrantzak indar askoz txikiagoa dute portuko jardueran, eta bilakaera desberdina izan dute. Hornidura % 16,9 jaitsi da, eta arrantza, berriz, % 24,6 igo. Azken datu horrek erakusten duenez, Pasaiaiko arrantza-lonja arraina merkaturatzeko puntu gakoa da Gipuzkoan.

Zirkulazioaren osaerari dagokionez, portuko jarduera ia osoa salgai arruntek eta solteko salgai solidoek osatzen dute, 2011n zirkulazio osoaren % 98,3 hartu baitute (% 38,3 eta % 59,9, hurrenez hurren). Bi produktu-mota horien zirkulazioa murriztu egin da azken urtean, baina ez maila berean: salgai orokorren garraioak % 10,7 egin du behera, eta solteko salgai solidoenak, berriz, % 24,7.

Azterketan sakonduz, produktu siderurgikoen mugimendua azpimarratu behar da: 1.351,2 mila tona mugitu ditu eta nagusi izaten jarraitzen du portuko jardueran, 2011. urtean maneatutako salgaien bolumenaren % 41,5 biltzen baitu, nahiz eta % 18,2ko jaitsiera izan duen aurreko urtean izandako kopuruarekin alderatuta. Garrantziaren arabera hurrenkeran,

txatarra dago haren atzetik: 377,8 mila tona txatarra mugitu dira, baina % 50,4ko jaitziera izan du azken urtean, inportazioak asko jaitsi baitira eraikuntzaren sektorearen krisiaren eraginez. 2011. urtean, txatarrak portuko jardueraren % 11,6 egin du.

Bilakaera onena izan duten salgaien artean, bi hauek daude: papera eta egur-orea, batetik (% 19,8ko hazkundea izan du eta 191,2 mila tona maneiatu dira), eta automobilak, bestetik (% 7ko hazkundea izan du automobilen zirkulazioak eta 254,9 mila auto garraiatu dira). Kopuru horrek Pasaiaiko portua Kantauri itsasoko lehen postuan jartzen du ibilgailuen garraioari dagokionez. Portu horretatik esportatzen dira Zaragozako lantegitik datozen Opel ibilgailuak, Iruñeko Volkswagenetik datozenak, Gasteizko Mercedes lantegitik datozenak eta Valladolideko Iveco lantokitik datozenak; eta horrez gain, Opel, Volvo, Mercedes, Saab eta Rover marketako ibilgailuak inportatzen dira, Iberiar penintsulako zenbait lekutan banatzeko.

Auto-ekoizleek portuan izan duten jarduera sakonago aztertuta, ikusten da Opel-GM markak 176,2 mila ibilgailu mugitu dituela, portuko automobil-garraioaren % 69,1. Marka horrek 2010. urtean izandako kopuruekin alderatuta, % 1,3ko jaitziera dakar kopuru horrek. Marka horren atzetik, Mercedes dago: 62,8 mila ibilgailu garraiatu ditu, portuko ibilgailu-garraioaren laurdena inguru biltzen du (% 24,6) eta aurreko urtean baino 12.000 ibilgailu gehiago garraiatu ditu Gipuzkoako portu horren bidez. Horri dagokionez, azpimarratu behar da bi marka horien artean Pasaiaiko portua abiapuntu edo helmuga duten automobilen % 93,8 osatzen dutela.

**2.51. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2011n**

(Tonak, milakotan)

Herrialdea	Bilboko portua				Pasaiaiko portua				
	Deskargak	Kargak	Guztira	%	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%
Errusia	5.355,2	86,5	5.441,7	17,2	Erresu. Batua	174,0	499,5	673,5	21,1
Erresuma Batua	1.205,1	1.437,5	2.642,6	8,3	Herbehereak	253,2	52,9	306,0	9,6
Estatu Batuak	1.224,1	1.254,7	2.478,8	7,8	Belgika	162,4	136,5	298,9	9,4
Iran	2.356,8	114,3	2.471,1	7,8	Espainia	195,6	24,5	220,1	6,9
Espainia	390,8	1.550,8	1.941,5	6,1	Alemania	147,3	70,0	217,3	6,8
Herbehereak	786,4	754,9	1.541,3	4,9	Aljeria	16,8	164,9	181,7	5,7
Belgika	746,7	653,5	1.400,1	4,4	Suedia	164,3	3,2	167,5	5,2
Brasil	775,9	397,0	1.172,9	3,7	Finlandia	152,1	4,0	156,0	4,9
Trinidad-Tobago	1.084,6	2,9	1.087,5	3,4	Errusia	137,6	0,0	137,6	4,3
Mexiko	672,6	216,6	889,3	2,8	Turkia	0,3	134,2	134,5	4,2
<b>Guztira</b>	<b>21.299,8</b>	<b>10.427,0</b>	<b>31.726,8</b>		<b>Guztira</b>	<b>1.927,2</b>	<b>1.268,6</b>	<b>3.195,8</b>	

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

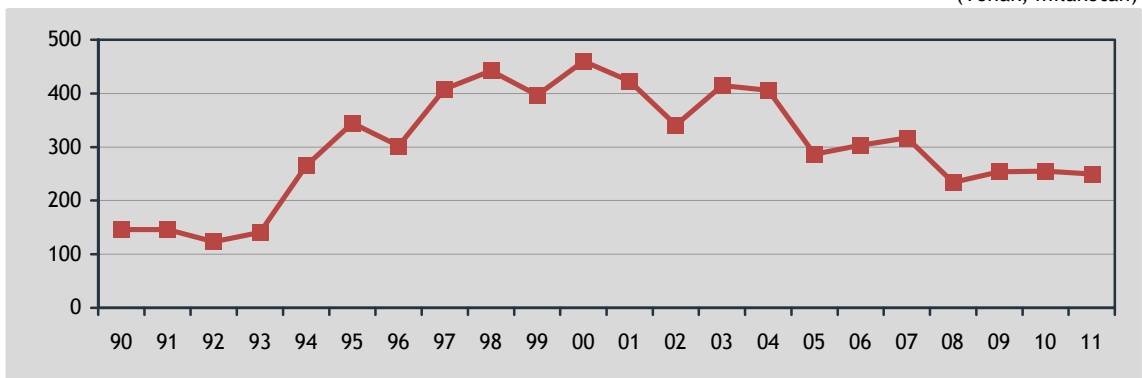
Merkatu nagusiei dagokienez, Erresuma Batua da, berriro ere, Pasaiaiko portuaren merkataritza-bazkide nagusia, Britainiar Uharteetarako ontziratutako salgaiak direla eta, batez ere. Aldebiko zirkulazio horren % 74,2 dira, eta portuan guztira ontziratutako salgaien % 39,4. Produktu siderurgikoak eta automobilak dira Erresuma Baturako ontziratutako salgaien % 68,9. Erresuma Batuaren atzetik, helmuga nagusiak hauek dira: Aljeria (kargen % 13 biltzen du), Belgika (% 10,8) eta Turkia (% 10,6).

Abiapuntuko herrialdeei dagokienez, Holanda da Pasaiaiko portuko salgaien abiapuntuko merkatu nagusia: deskargen % 13,1 biltzen du, eta bobinek, altzairuzko xaflek eta txatarrak osatzen dute, batez ere. Herrialde horren atzetik, estatuko beste portu batzuetatik datorren zirkulazioa dago: deskargen % 10,1 da, eta ikatza da, batez ere. Deskargatutako tonakopuruari erreparaturik, hurrengo abiapuntuko merkatu nagusiak Erresuma Batua (% 9), Suedia (% 8,5) eta Belgika dira (% 8,4).

Azkenik, eta Pasaiaiko Portuaren kanpoaldea handitzeari dagokionez, nabarmendu behar da azaroan Ingurumen Iraunkortasunaren Txostenaren bertsio berrikusia aurkeztu zela.

**grafikoa 2.28. Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan 1990 eta 2011 artean.**

(Tonak, milakotan)

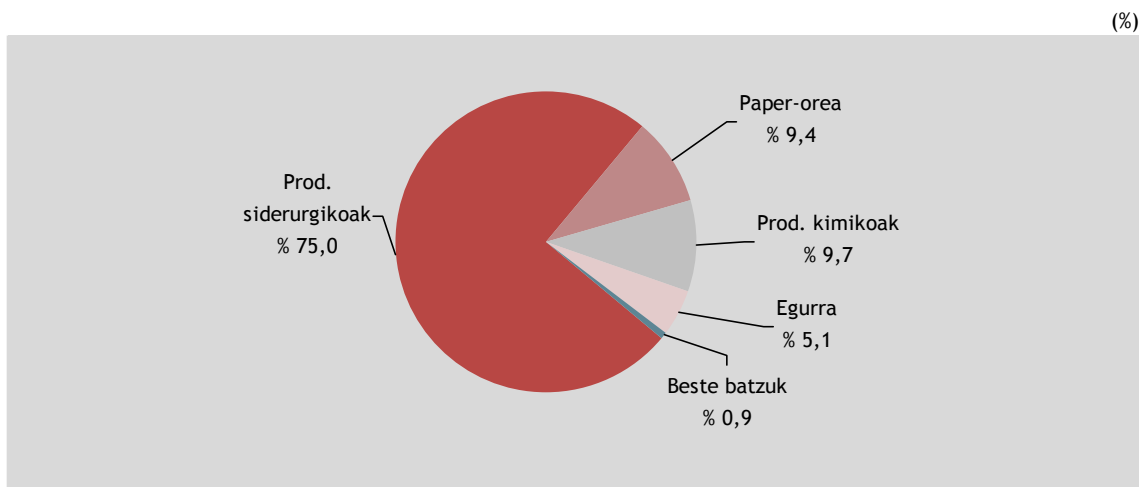


Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritzak.

Bermeoko portua da 2011. urtean jarduera gutxien murriztu duen merkataritza-portua EAEn: 249,7 mila tona salgai garraiatu dira Bermeoko portuan, 2010. urtean baino % 2 gutxiago. Nahiz eta jaitsiera txikia izan, azpimarratu behar da kopuru horrek, 2008. urtean izandakoarekin batera, azken hamabost urteetan portuan izan den jarduerarik txikiena izatea dakarrela.

Mugimendu-motari erreparaturik, bilakaera erabat desberdina izan da: deskargek asko egin dute gora (% 48,8) aurreko urteko mailarekin alderatuta, eta 146,8 mila tona lehorreratu dira, guztira; eta ontziratzeak, berriz, % 35,3 murriztu dira, eta 101 mila tona ontziratuta dira.

grafikoa 2.29. Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2011n: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.

Salgai-motari erreparatuz, produktu siderurgikoak dira –metalezko xaflak eta bobinak– Bermeoko portuan garraiatzen diren salgai-mota nagusia oraingoan ere: guztira maneiatutako tonen % 74,8 biltzen dute, % 84,9 lehorreratzeetan, eta % 61,2, berriz, ontziratzeetan. Horiez gain, produktu kimikoen kargak ere azpimarratu behar dira, eta bereziki azpimarragarriak dira: sulfato sodikoa, sosa kaustikoa eta potasa, portuko mugimenduaren % 9,7 biltzen baitute, eta ontziratutako kargaren % 24,1. Bi horien atzetik, paper-oreak, zerratutako egurrak eta oholek osatutako salgai-multzoa dago: maneiatutako tonen % 8,9 dira, eta lehorreratzeak soilik kontuan hartuta, % 15,1.





# 3

Garraio-jarduerak  
sortutako  
ondorioak eta  
joera nagusiak

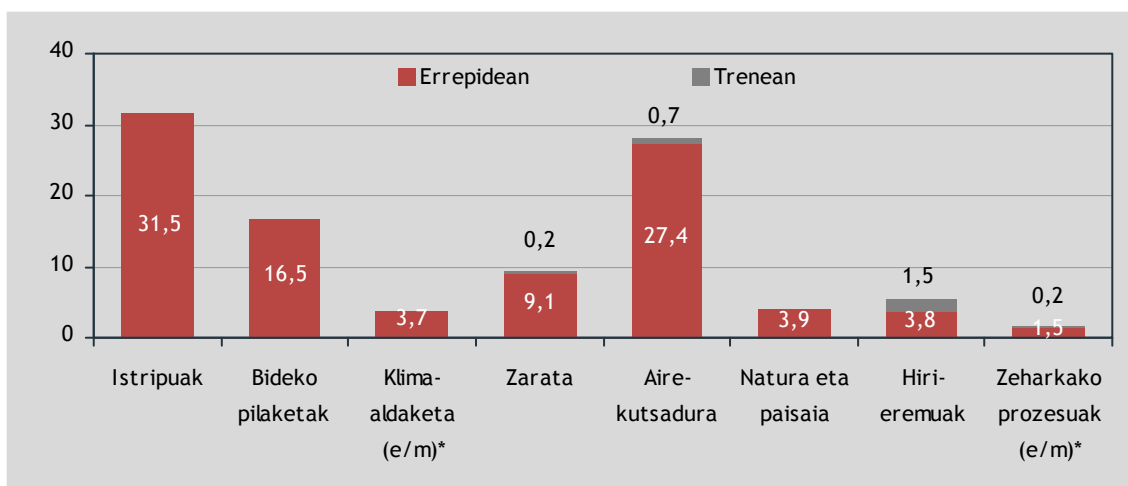
### 3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

#### 3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

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

Horren haritik, beste behin ere gogora ekarri behar da *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*<sup>14</sup> izeneko txostenaren arabera, garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi eurokoa izan zela<sup>15</sup>.

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



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

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

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

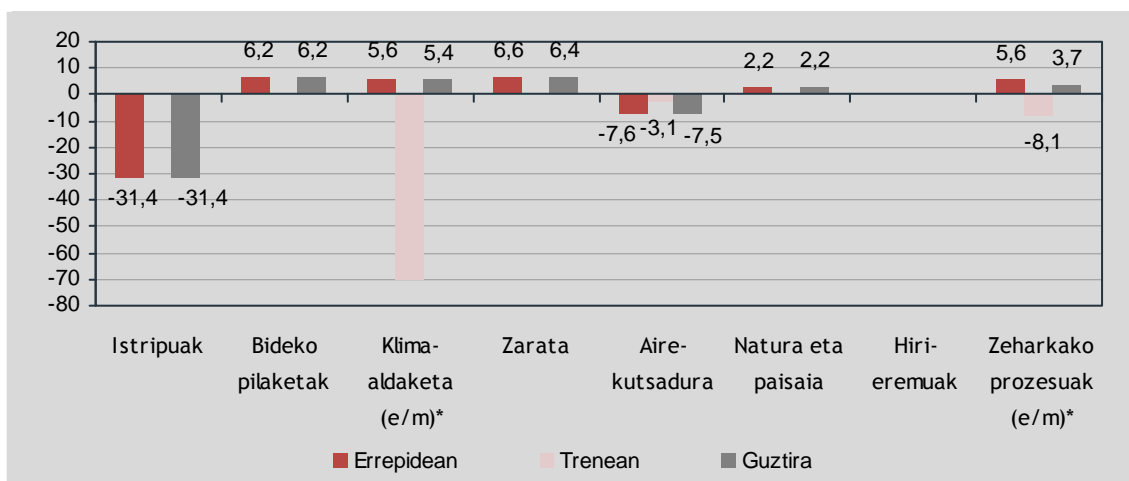
<sup>14</sup> Txosten hori Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak egin zuen 2010ean. Informazio gehiago nahi izanez gero, sartu helbide honetan: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kE6FE59FE5B9DF40EE30E6ADBBDB35D2405A8428D&newContext=contextNew>

<sup>15</sup> Kanpo-eraginaren diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko txostenen denboratestu inguruen arteko konparazio egokia lortzeko.

Eragindako kostu-motei erreparatuz, istripuek guztizko kostuen % 31,5 sortzen dute, eta horren atzetik doaz airearen kutsadura (% 28,1) eta bideko pilaketak (% 16,5).

Bilakaerari dagokionez, 2004an eta 2008an lortutako emaitzak alderatuz gero, ikus daiteke garraioak sortutako kanpo-eraginak 251 milioi euro gutxitu direla (-% 12,9); ezbehar-kopurua da gehien murriztu den aldagaia (245 milioi euro gutxiago). Airearen kutsadurak sortutako kostuek ere behera egin dute (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), eta bi partida horiek izan dira guztizko kostuak (errepidekoa eta trenbidekoa) murriztu dituzten bakarrak.

grafikoa 3.2. Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan)



(\*) (e/m) letrek esan nahi dute kostuak epe motzera kalkulatuak direla, hipotesi errealdistenari baitagozkio, azterlanean adierazi bezala.

Iturria: EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritzak.

### 3.1.1. Istripuak

Garraio-jarduerak sortutako ondorioen artean, istripuak nabarmentzen dira bereziki, kaltegarrienak eta gizartean oihartzun handiena dutenak baitira. 2010ean, adibidez, 31.030 pertsona hil ziren guztira EB-27ko errepideetan, eta tren-istripuetan, berriz, 62 pertsona.

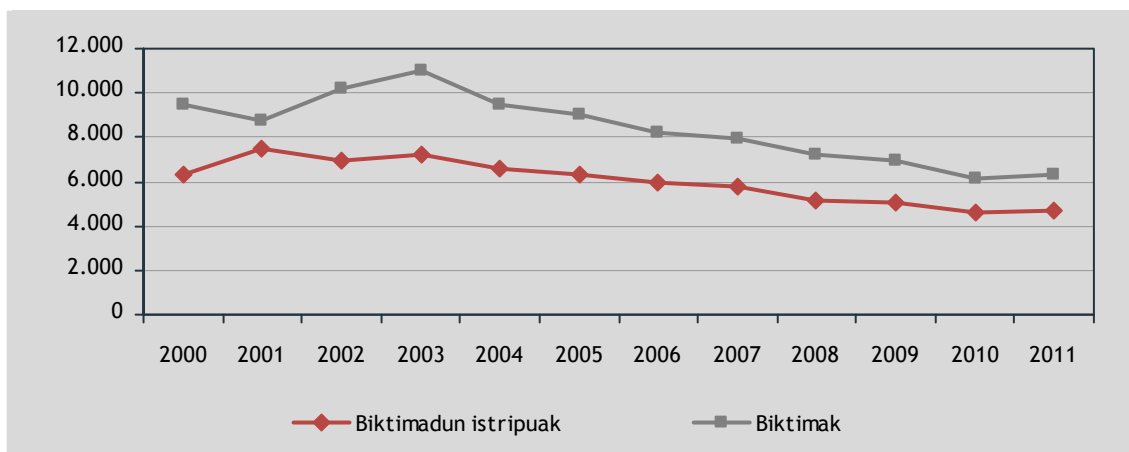
Erraz lortu eta gainditu da aurreko 2007-2010 aldiko EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburua; hots: zirkulazio-istripuetan hiltzen diren pertsonen kopurua erdira gutxitzea 2010. urterako, 2001eko kopuruekin alderatuz. Horrenbestez, helburu hori lortuta, 2010-2014 aldirako EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren xedea da errepidean hildako pertsonen kopurua gutxituz joatea; izan ere, helburu hori betebeharrak da, gure errepideetan eta hirietan zirkulazio-istripuen ondorioz biktimaren bat den bitartean. Biktima bakarra ere gehiegi da, beste herrialde batzuetan “zero ikuspegia” deritzoten ildoari jarraiki.

## Istripuak

- 2011n, 60 pertsona hil dira Euskadiko errepideetako zirkulazio-istripuetan; hau da, aurreko ekitaldian baino lau lagun gutxiago<sup>16</sup>.
- 2008an, istripuek 535,2 milioi euroko kostua izan zuten (garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostu guztien % 31,5); 2004an, berriz, 779,7 milioi euroko kostua izan zuten (urte horretako guztizkoaren % 40).

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak emandako datuen arabera, 2011n, biktimak izan dituzten 4.716 bide-istripu izan dira EAEn, eta guztira 6.311 pertsona izan dira kaltetuak. Kopuru horiek gora egin dute aurreko urtekoekin alderatuta, % 2,4 eta % 2,9, hurrenez hurren. Biktima horietatik, % 92k (5.804 pertsona) zauri arinak izan ditu; % 7,1ek, (447 pertsona) zauri larriak; eta % 0,9 (60 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Beraz, beherantz jarraitzen du larriki zauritutako eta hildako pertsonen kopuruak (-% 13,4 eta -% 6,3, hurrenez hurren). Baina zauritu arinen kopuruari dagokionez, joera eten egin da, % 4,6 egin baitu gora zauritu arinen kopuruak.

grafikoa 3.3. Ertzaintzak eta Udaltzaingoak<sup>1</sup> 2000 eta 2011 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak



<sup>1</sup> 2005era arte, EAEko hiru hiriburu-udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean eta 2011n, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak.

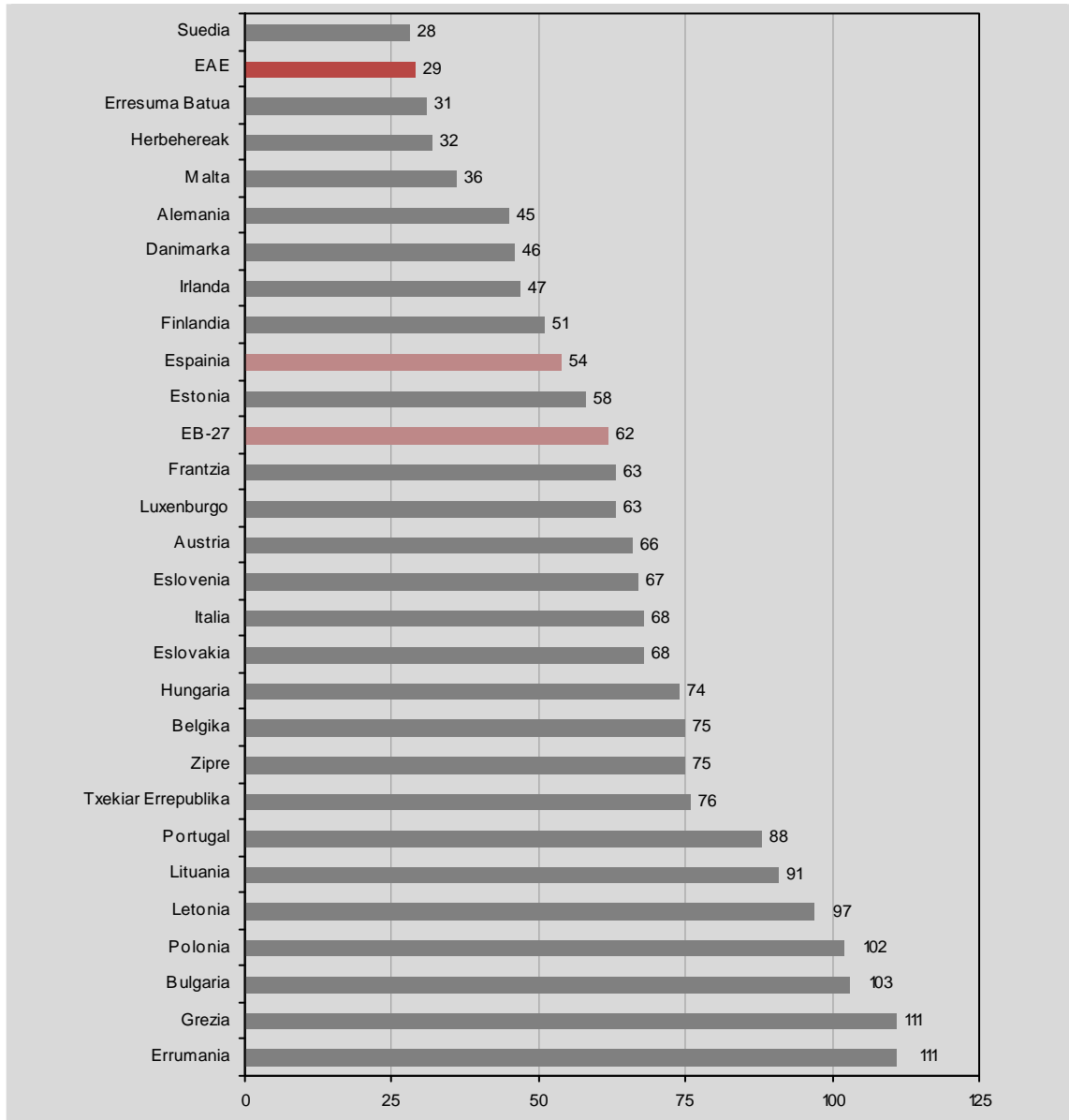
Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.

Gauzak horrela, 2010ean –EBko datuak eskuragarri ditugun azken urtea da– Europako herrialdeen artean, EAE bigarren lekuan zegoen bide-segurtasunaren alorrean; zehazki, miloi

<sup>16</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoek erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu-udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean eta 2011n, EAEko hiriburu-udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak). Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa.

bat biztanleko errepidean izandako heriotzei erreparatzen badiogu, bigarren kopururik txikiena izan zuen herrialdea da (29 heriotza). Suedian soilik izan ziren hildako gutxiago (28), eta EB-27ren eta Espainiakoaren batez bestekoen oso azpitik gelditu zen (62 eta 54 hildako, hurrenez hurren).

grafikoa 3.4. Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-27n, 2010ean



Iturria: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012. Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza; Eustat. INE.

Lurraldeka egindako azterketaren arabera<sup>17</sup>, Araban izan dira biktimadun istripu guztien % 12,5 eta EAEko biktimen % 12,9 2011. urtean. Biktimen lesioei begira, Araban izan dira bide-istripuan hildakoen % 21,2 eta larri zauritutakoen % 16,9.

Bizkaian, bestalde, EAEko istripuen % 47,7 gertatu da, eta guztira egon diren biktimen % 49,5 lurralde horretan bildu da. Hala ere, hildakoen kopurua EAEko guztizkoaren % 40,4 da, eta larri zauritutakoena % 39,3; beraz, gertatu diren istripuen batez besteko larritasuna txikiagoa da, beste lurralde batzuetakoen aldean.

### 3.1. taula Ertzaintzak 2011n erregistratutako biktimadun bide-istripuak, lurralde historikoaren arabera

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Araba	314	12,5	461	12,9	11	21,2	50	16,9	400	12,4
Bizkaia	1.197	47,7	1.771	49,5	21	40,4	116	39,3	1.634	50,6
Gipuzkoa	1.000	39,8	1.345	37,6	20	38,5	129	43,7	1.196	37,0
<b>EAE, guztira</b>	<b>2.511</b>	<b>100,0</b>	<b>3.577</b>	<b>100,0</b>	<b>52</b>	<b>100,0</b>	<b>295</b>	<b>100,0</b>	<b>3.230</b>	<b>100,0</b>

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak

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

Azkenik, Gipuzkoan izan dira 2011n gertatutako istripuen % 39,8 eta biktimen % 37,6. Lesioei erreparatuz gero, hildako guztien % 38,5 eta larri zauritutakoen % 43,7 izan dira lurralde horretan.

Hildakoak eragin dituzten istripu gehienak errepide hauetan gertatu dira: Araban, N-1 eta N-124 errepideak; Bizkaian, N-240, N-634, A-8, BI-3732 eta BI-635 errepideak (hiru lagun hil dira bide-saretik kanpo); eta Gipuzkoan, N-634, GI-627 eta AP-8 errepideak (lau lagun hil dira bide-saretik kanpo).

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

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

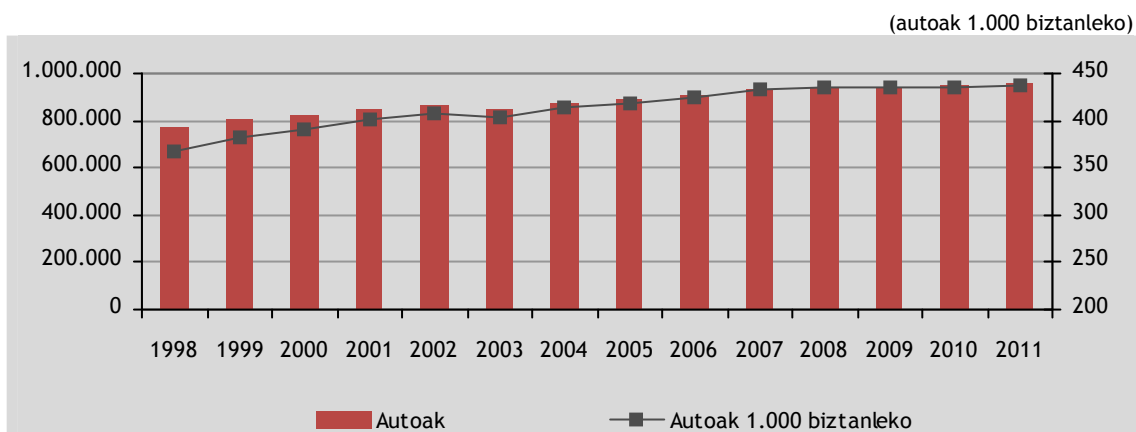
<sup>17</sup> Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak hartu dira kontuan.

## 3.1.2. Bideko pilaketak

Garraioaren panoramikari buruzko aurreko txostenetan jaso bezala, *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa* txostenaren arabera, bideko pilaketek (hiri barnekoak, hirien artekoak eta gorabeherak) 280,8 milioi euroko kostua izan zuten 2008an, 2004an baino handiagoa (264,3 milioi euro izan ziren). Igoera horren arrazoa da aipatutako hiru osagaiek gora egin zutela.

Ibilgailu pribatuaren erabilera geroz eta handiagoa da mugitzeko, eta joera hori, hain zuzen, bideko pilaketen faktoreetako bat da; kontuan izan behar da, motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela azken urteetan, nahiz eta 2003. eta 2009. urteetan joera hori pixka bat eten zen. Zehazki, 2011n, 437 ibilgailu daude 1.000 biztanleko (2010ean, 436 zeuden). Gaingiroki, zenbat eta handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo dira errepideetan eta, beraz, orduan eta handiagoak izango dira pilaketa-arazoak.

grafikoa 3.5. Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2011 arteko bilakaera



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

Beste behin ere, Eustatek 2009an argitaratutako *Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak* adierazitakoa gogora ekarri behar da<sup>18</sup>. Inkesta horretan adierazten denez, 2008an 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etxeen ia % 5ean hiru ibilgailu edo gehiago. Horrek, beraz, erakusten du EAEko familiek asko erabiltzen dutela garraio pribatua mugitzeko, eta noski, horrek eragin negatiboa du bideko pilaketetan.

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

<sup>18</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: [http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_ingurumena-familiak\\_inkesta/temas.html](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_ingurumena-familiak_inkesta/temas.html)

Bizkaiari buruzko informazioari dagokionez, azterketa egiteko, edukiera handiko bide-sarea kontrolatzeko zenbait gunetan eman den zerbitzu-mailaren arabera urtean banatu diren orduak hartu dira kontuan<sup>19</sup>. Zerbitzu-maila A-tik F-ra bitartean sailkatu dugu: A-k ona adierazten du, eta F-k, berriz, pilaketa askokoa. Azterketa honetarako, E mailatik gora errepidean pilaketak daudela ulertuko dugu.

Zerbitzu-maila bakoitzari Bizkaian aztertutako errepideek urtean funtzionamenduan eman dituzten orduak gehituta, eta haien banaketa horizontala aztertuta, ikus daiteke 2011n haietako % 1,38 E mailan sailkatutako zerbitzu-mailan egon dela, eta % 0,21, berriz, F mailan. Beraz, urte osoan martxan egon diren ordu guztien % 1,59n pilaketak egon dira.

3.2. taula 2011n funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera

Gunea	Zerbitzu-maila							Orduak, guztira	
	Errepidea	A	B	C	D	E	F		
21a1	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (BI-S)	A-8	4.073	1.886	2.618	182		1	8.760
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	3.821	1.427	3.003	508		1	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	4.853	1.065	1.737	978	125	3	8.761
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.862	1.363	2.133	1.189	191	22	8.760
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	3.961	2.160	2.053	582	3	1	8.760
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.390	940	1.385	2.398	585	64	8.762
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	4.693	2.179	1.356	490	32	10	8.760
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	5.244	1.813	1.411	287	4	1	8.760
179a1	Sestao G. - Portugalete G. (BI-S)	A-8	3.645	1.102	2.046	1.520	355	92	8.760
179a2	Portugalete G. - Sestao G. (S-BI)	A-8	3.484	1.625	2.831	1.144	36	1	8.761
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	3.849	3.213	1.618	77		3	8.760
Orduak, guztira			44.875	18.413	22.191	9.355	1.331	199	96.364
Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan			46,57	19,11	23,03	9,71	1,38	0,21	100,00
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan			--	--	--	--		1,59	--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Bilakaerari dagokionez, magnitude horren aurrerapena desberdina izan da azken urteetan. Dena den, azpimarratu behar da bideko pilaketak gutxiago izan direla 2011n aurreko urtearekin alderatuz (% 1,59, 2011n, eta % 1,85, 2010ean, hurrenez hurren), eta are gutxiago hamarkadaren hasieran izandakoekin alderatuz (% 3,36, 2003. urtean).

3.3. taula Eguneko pilaketen bilakaera

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	0,57	1,53	1,46	1,73	0,69	1,85	1,59

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

<sup>19</sup> Metodologiari buruz gehiago jakiteko, ikus:

<http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPT06/Temas/Pdf/Aforos2011/AforosBizkaia2011.pdf?idioma=CA>



Gipuzkoari buruzko informazioari dagokionez, bide-sareko zenbait tartetan batez beste erabilitako abiadurak hartzen ditu oinarritzat azterketak. Auto higikorren metodoaren bidez lortu dira abiadura horiek, eta zenbat eta txikiagoa izan batez besteko abiadura, orduan eta pilaketa handiagoak daudela uler daiteke. Metodo horretan, neurtzeko autoak edo auto higikorak daraman abiadura honako hau da: auto higikorak aurreratzen dituen ibilgailuen kopurua auto higikorra bera aurreratzen dutenenaren berdina izateko modukoa<sup>20</sup>.

Gipuzkoako interes nagusiko sarean, ikus daiteke 2011n aurreko urtean baino baxuagoa izan dela batez besteko abiadura (pilaketa gehiago izan diren seinale) AP-1 eta N-121-A errepideetan, eta AP-8 eta N-634 errepideetako zenbait tartetan. Eta, aldiz, batez besteko abiadura handiagoa izan da (pilaketa gutxiago izan den seinale) A-15 eta N-1 errepideetan, eta AP-8 eta N-634 errepideetako zenbait tartetan.

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

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2010	2011
A-15	139,8	156,6	16,8	79	95
	159,9	164,4	5,5	--	96
	164,4	167,2	2,9	--	72
	167,2	169,3	2,1	--	94
AP-1	114,3	133,0	18,8	115	112
	133,0	146,2	13,2	110	110
AP-8	0,0	7,4	7,4	93	107
	7,4	15,5	8,1	94	102
	15,5	25,5	10,0	94	112
	25,5	38,2	12,7	105	102
	38,2	54,6	16,4	102	104
	54,6	69,7	15,1	101	99
	69,7	74,9	5,2	96	72
N-121-A	68,5	75,1	6,6	73	72
N-1	405,3	416,0	10,7	67	72
	416,0	436,8	20,8	95	96
	436,8	447,7	10,9	93	101
	447,7	457,2	9,5	75	--
	464,5	481,5	17,0	58	--
N-634	447,7	454,4	6,8	--	82
	0,0	4,0	4,0	57	60
	4,0	19,1	15,1	51	48
	19,1	29,9	10,8	56	48
	29,9	44,3	14,4	54	51
	44,3	57,8	13,5	61	59
	57,8	66,0	8,2	53	54

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia.

Gipuzkoako oinarritzko sareari dagokionez, aurreko urtean baino txikiagoa izan da batez besteko abiadura GI-632 errepidean, GI-627 errepideko zenbait tartetan, G-631 errepideko tarte gehienetan eta GI-20 errepideko tarte batean (pilaketa gehiago izan den seinale). Eta,

<sup>20</sup> Metodologiari buruz gehiago jakiteko, ikus: [www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf](http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf)

aldiz, batez besteko abiadura handiagoa izan da GI-638, GI-11 eta GI-636 errepideetan, eta GI-20 errepideko zenbait tartetan.

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

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2010	2011
GI-131	0,0	3,8	3,8	45	--
	3,8	12,5	8,7	67	--
GI-627	18,0	27,2	9,2	49	49
	27,2	36,0	8,8	64	71
	36,0	44,5	8,5	62	57
	44,5	56,3	11,8	74	71
GI-631	0,0	3,8	3,8	66	63
	3,8	13,6	9,8	63	58
	13,6	19,1	5,5	45	42
	19,1	34,5	15,5	51	57
GI-632	0,0	5,2	5,2	93	--
	5,2	11,2	6,0	93	--
	11,2	22,1	10,9	48	45
	22,1	24,6	2,5	63	63
	29,8	35,2	5,4	71	71
	0,0	11,2	11,2	--	97
GI-638	0,0	4,7	4,7	41	43
	4,7	7,9	3,2	53	56
GI-11*	0,0	2,3	2,3	74	77
GI-20	0,0	5,5	5,5	101	103
	5,5	7,2	1,7	81	88
	7,2	11,0	3,8	85	85
	11,0	15,7	4,7	99	97
GI-636	0,0	17,2	17,2	61	62
GI-21	0,0	2,3	2,3	--	50
GI-40	0,0	1,9	1,9	--	48
	1,8	3,8	1,9	--	69
GI-41	0,0	3,0	3,0	--	84

\* Garai bateko N-1-A errepidea.

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia.

Nolanahi ere, kontuan izan behar da, 2011n, bai Bizkaian bai Gipuzkoan (estatuko gainerako lekuetan bezala) bideko pilaketetan eragina izan duela, nolabait, gehienezko abiadura 120 km/h abiaduratik 110 km/h abiadurara jaisteko hartu zuten behin-behineko neurriak, 2011ko martxoan, apirilean, maiatzean eta ekainean indarrean egon zenak.

Atal honi amaiera emateko, adierazi behar da, Europako Batzordearen *Garraioa 2050*<sup>21</sup> estrategia globalaren arabera, pilaketek urtero barne-produktu gordinaren % 1 inguruko kostua dakarkiotela Europari, eta horrek kezka handia eragiten du. Gainera, aurreikuspenek diote salgaien garraio-jarduerak % 40 inguru gehiago izango direla 2030ean, 2005eko datuen aldean (eta % 80 gehiago 2050ean). Bidaiarien garraioa ere % 34 gehituko dela aurreikusi da (% 51, 2050ean).

<sup>21</sup> *Garraioa 2050* MEMO: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)

### 3.1.3. Ingurumena

#### a) *Zarata*

Garraio-jarduerak kutsadura akustikoa sortzen du, eta horrek eragin negatiboa du biztanleen osasunean eta bizi-kalitatean. Gero eta gehiago dira zarataren ondorioak jasaten dituzten pertsonak, eta kutsadura akustiko horrek sortzen dituen ondorio kaltegarrien artean, hauek dira azpimarragarrienak: interferentziak loan, ahozko komunikazioan eta eguneroko jardueran, bai eta ondorio psikologiko eta fisiologiko kaltegarriak ere.

*EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa* txostenaren arabera, 2008an 158,6 milioi eurokoak izan ziren zaratagatiko kostuak (autoek, motozikletek, autobusek, furgonetek, kamioiek eta bidaiarien nahiz salgaien trenak sortutako zaratarenak), eta handiagoak dira 2004rako kalkulaturako baino (149 milioi euro). Errepidearekin lotutako osagaia izan zen, zehazki, gorakada horren sortzailea (trenbidearekin lotutako zaratagatiko kostuak ez ziren aldatu).

Zarata sortzen duten eragileen artean kamioiak azpimarratu behar dira, zaratagatiko kostuen % 51,3 eragiten baitute. Kamioien ondoren, autoak (guztizkoaren % 26,1) eta furgonetak (guztizkoaren % 14,4) daude. Garraioak sortutako kutsadura akustikoaren eragin handiena duten guneak hiri-eremuak dira (ibilgailu gehiago pilotzen direlako, nagusiki), bai eta garraio-azpiegitura handien ondoko eremuak ere.

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako *Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestaren*<sup>22</sup> arabera, EAEko etxebizitzien % 11,9k lehorreko garraioarekin lotutako zarata-arazoak zituen 2008an; arazoa zertxobait handiagoa zen Gipuzkoan (etxebizitzien % 13,2k) Bizkaian eta Araban baino (etxebizitzien % 11,9k eta % 9,4k, hurrenez hurren).

<sup>22</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

## Zarata

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

### b) *Klima-aldaketa*

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

Illo horretan, 2011. urtearen amaiera aldera, goi-bilera egin zuten Durbanen (Hego Afrika), eta han, besteak beste, batzar eta bilkura hauek egin zituzten: Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldeen hamazazpigarren konferentzia, Kyotoko Protokoloaren parte diren aldeen zazpigarren konferentzia, eta organo subsidiarioen hogeita hamabosgarren batzarraldia.

Negoiazio gogorrak izan ondoren, Konbentzioko aldeak adostasun batera iritsi ziren. Han hartutako erabakiak klima-aldaketaren aurkako borrokaren esparru multilateral indartu du, goi-bileraren arrakasta eragin duen erabaki-multzo bateko hiru elementu nagusi hauei esker:

- 2015etik aurrera, klima-ekintza erraztuko duen lege-esparrua zehazteko prozesu bat hastea, herrialde guztietan aplikagarri izango dena.
- Klimaren Funtz Berdea martxan jartzea.
- Kiotoko Protokoloari jarraipena ematea, konpromisoen bigarren aldi baten bitartez.

Hiru aurrerapen garrantzitsu horiek osatzeko, 30 erabaki baino gehiago hartu zituzten, eta amaiera eman zioten iaz Cancúngo goi-bileran hasitako aurrerapen-bideari, orduan erabakitako elementu asko ezarri eta garatu baitzituzten.

Europari dagokionez, 2011n, Europako Parlamentuak CO<sub>2</sub>-ren isuriaren muga berriak onartu ditu ekoizpen berriko merkataritzako ibilgailu arinentzat, eta faseko helburuak ezarri dira: 2014rako, kilometroko 175 gramo CO<sub>2</sub> isuri ahal izango dituzte, gehienez ere merkataritzako ibilgailu arinek; poliki-poliki, kopuru hori jaitsez joango dira, eta 2020an, kilometroko 147 gramo CO<sub>2</sub> isuri ahal izango dituzte, gehienez ere (urtean 22.000 ibilgailu industrial arin baino gutxiago egiten dituzten ekoizleek helburu horiek lortzeko salbuesteko eskatu ahal izango dute).

## Berotegi-efektuko gasen igorpenak

- 2010ean, garraio-sektoreko CO<sub>2</sub> isurpenak % 3,5 murriztu ziren urte artekoan; eta, zehazki, EAEko igorpen guztien % 23,7 eragin zituen.
- Garraio-sektoreko igorpenen % 96 inguru errepideko garraioak eragiten ditu. Igorpenen % 60 inguru autoek sortzen dute, eta ia gainerako % 40a salgaien garraioak.
- Kalkuluen arabera, 2008an, EAEko garraioaren igorpenen ondoriozko klima-aldaketak 62,1 milioi euroko kostua sortu zuen epe motzera –Kyotoko Protokoloaren helburua–, eta 165,7 milioi eurokoa epe luzera –Kyotoko Protokoloaren osteko helburuak– (58,9 eta 157,1 milioi euro 2004an, hurrenez hurren). Zenbateko horiek garraio-jarduerak urte horretan sortutako kostu guztien % 3,7 eta % 9,7 dira.

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

- 2020rako Euskadiko Garapen Iraunkorrerako Estrategia. Estrategia horren bederatziti xedeetako bat da “erregai fosilen jatorriko energien energia-mendekotasuna gutxitzea eta berotegi-efektuko gasen igorpenak eta klima-aldaketaren ondorioak arintzea”. Eta helburua da 2020rako berotegi-efektuko gasen igorpenak 2005ekoekin alderatuz % 20 gutxitzea.
- III. Ingurumen Esparru Programa (2011-2014). Programa horren helburu espezifikoak da “EAEEn, berotegi-efektuko gasen igorpenak arintzea eta klima-aldaketaren ondorioak gutxitzea”.
- Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana (2008-2012). Eusko Jaurlaritzak klimaren arloan dituen helburuak finkatu dira plan horretan, eta helburu horiek betetzeko programak eta jarduera-ildoak azaldu dira.
- EAEko Energia Estrategia (3E2020). Energia-plangintzarako erreferentzia nagusia da.

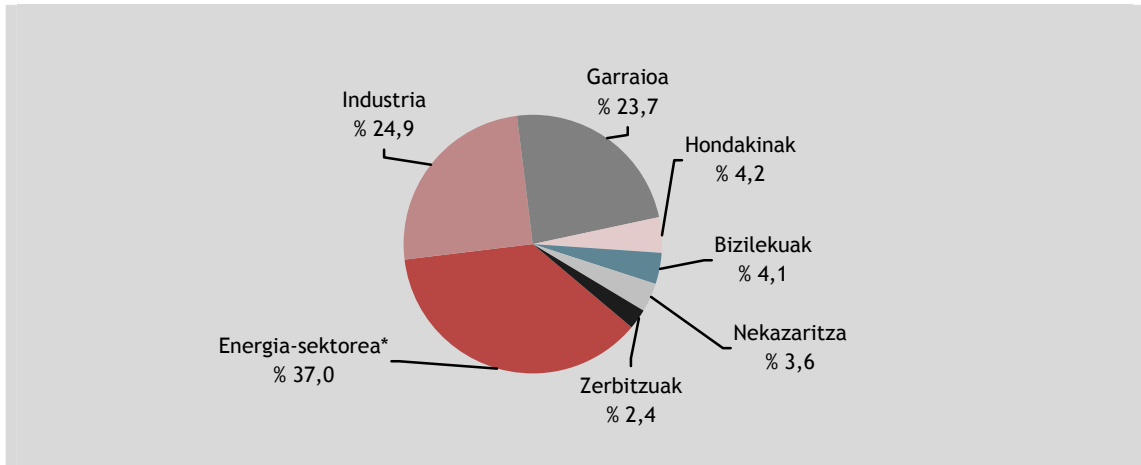
EAEko datuak aintzat hartzen baditugu, eta kontuan izanik txosten hau egin den egunean oraindik ez dagoela 2011ko informaziorik, adierazi behar da 2010ean berotegi-efektuko gasen guztizko igorpenak<sup>23</sup> 21,5 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokide izan direla, aurreko urtean baino % 3,3 gutxiago. Beherakada hori 2010eko jarduera ekonomikoaren ahultasunaren ondorio izan da, nabarmen. Hala ere, igorpenak gehiago murriztu dira barne-produktu gordina baino (-% 3,3 igorpenak, % 0,3 barne-produktu gordina), eta horrek erakusten du bere horretan jarraitu duela ondasunen eta zerbitzuen ekoizpena eta berotegi-efektuko gasen igorpenak banantzeko joerak (2002an hasitakoak). Izan ere, gas gutxiago igortzen da ekoizpen-unitate bakoitzeko.

Testuinguru horretan, beraz, Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizea +% 2 da, oinarritzat hartzen den urtea<sup>24</sup> kontuan hartuta, eta 2008-2012 aldirako Klima Aldaketaren aurkako Euskal Planean ezarritako helburua, berriz, +% 14.

<sup>23</sup> Inportatutako elektrizitateari loturikoak barne.

<sup>24</sup> Kyotoko Protokoloaren arabera, oinarritzko urtetzat hartzen dira 1990. urtea (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O eta CH<sub>4</sub> gasen igorpenak) eta 1995. urtea (SF<sub>6</sub>, HFC eta PFC gasenak).

**grafikoa 3.6. Berotegi-efektuko gasen zuzeneko igorpenak EAEn, sektorearen arabera. 2010 (%)**

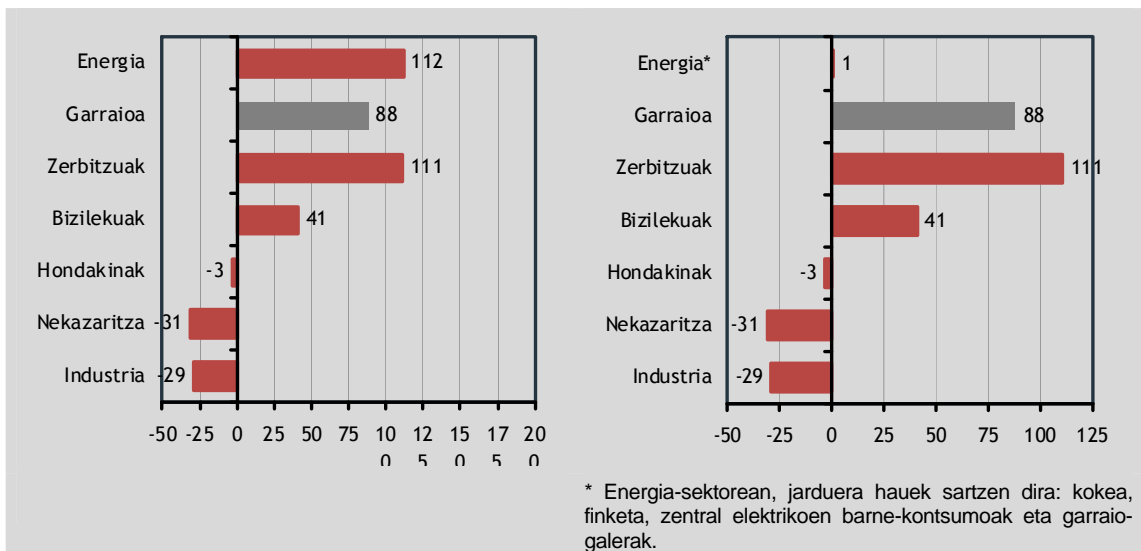


\* Energia-sektorean, jarduera hauek sartzen dira: kokea, finketa, zentral elektrikoaren barne-kontsumoak eta garraio-galerak.

Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2010. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

Igorpen gehien egiten dituzten sektoreak aztertuz, ikusten da energia-sektoreak (kokea, finketa, zentral elektrikoaren barne-kontsumoak eta garraio-galerak barne) jarraitzen duela berotegi-efektuko gasen igorle nagusi izaten (igorpen guztien % 37). Horren atzetik daude industria (igorpen guztien % 24,9) eta garraioa (% 23,7). Zehazki, 2010ean, garraio-sektoreak 5,1 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokide igorri zituen eta urtetik urterako % 3,5eko jaitsiera izan zuen (hiru urtez jarraian gertatu da jaitsiera).

**grafikoa 3.7. Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2010 artean (%)**

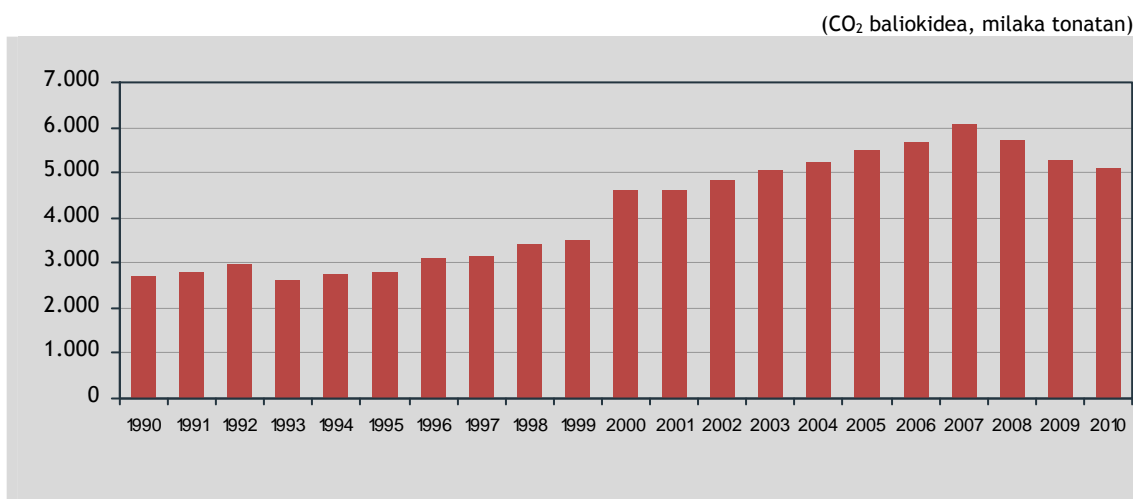


\* Energia-sektorean, jarduera hauek sartzen dira: kokea, finketa, zentral elektrikoaren barne-kontsumoak eta garraio-galerak.

Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2010. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

Oinarritzat hartzen den urtea kontuan hartuta, garraioak eragindako igorpenak % 88 igo dira. Baldin inportatutako elektrizitatetik sorturiko igorpenak energia-sektoretik kanpo uzten baditugu (irizpide horri jarraitu zitzaien EAeko Garraioaren Panoramikari buruzko aurreko txostenetan), garraio-sektorea hirugarren postuan dago igorpenetan izandako igoeraren zerrendan; energia-sektoreak eta zerbitzuek izan dituzte igoerarik handienak (% 112 eta % 111, hurrenez hurren). Aitzitik, inportatutako elektrizitatetik sorturiko igorpenak energia-sektorean sartzen baditugu, garraio-sektoreak izan du igorpenen bigarren igoera handiena (% 88), kasu horretan, energia-sektoreko igorpenen gehikuntza askoz txikiagoa izan baita (% 1) EAek gero eta mendetasun txikiagoa duelako kanpoko energiekiko, besteak beste.

**grafikoa 3.8. Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2010 artean**



Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gas-igorpenen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan, 2010. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

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

Matrikulazioak isuritako CO<sub>2</sub> mailaren arabera aztertuz, berriro ere agerian geratu da geroz eta interes handiagoa dagoela gutxiago kutsatzen duten ibilgailuekiko: guztizko matrikulazioen jaitiera handiko egoera batean (aurreko urtearekin alderatuz, 2011n % 38,3 gutxitu dira matrikulazioak Araban, % 24,4 Bizkaian, % 17,9 Gipuzkoan eta % 17,7 estatu osoan), gehien kutsatzen duten ibilgailuen (kilometro bakoitzeko 200 gramo CO<sub>2</sub> baino gehiago kutsatzen duten ibilgailuak) matrikulazioak gutxitu dira gehien.

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

	CO <sub>2</sub> igorpenak	2008	2009	2010	2011	Urte arteko aldakuntza	
						2010	2011
Araba	<=120	1.544	2.303	2.448	1.385	6,3	-43,4
	>120<160	6.041	5.106	5.424	3.251	6,2	-40,1
	>=160<200	1.844	1.167	960	850	-17,7	-11,5
	>=200	456	262	259	112	-1,1	-56,8
	Gainerakoak	16	12	10	17	-16,7	70,0
	<b>Guztira</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>2,8</b>	<b>-38,3</b>
Bizkaia	<=120	2.853	6.169	5.181	4.212	-16,0	-18,7
	>120<160	11.271	11.773	11.053	8.023	-6,1	-27,4
	>=160<200	5.350	3.658	2.827	2.297	-22,7	-18,7
	>=200	1.386	934	659	386	-29,4	-41,4
	Gainerakoak	40	15	40	25	166,7	-37,5
	<b>Guztira</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>-12,4</b>	<b>-24,4</b>
Gipuzkoa	<=120	1.691	3.207	2.886	2.480	-10,0	-14,1
	>120<160	6.797	6.761	6.090	4.989	-9,9	-18,1
	>=160<200	3.238	2.107	1.601	1.304	-24,0	-18,6
	>=200	760	514	393	263	-23,5	-33,1
	Gainerakoak	41	23	52	16	126,1	-69,2
	<b>Guztira</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>-12,6</b>	<b>-17,9</b>
EAE	<=120	6.088	11.679	10.515	8.077	-10,0	-23,2
	>120<160	24.109	23.640	22.567	16.263	-4,5	-27,9
	>=160<200	10.432	6.932	5.388	4.451	-22,3	-17,4
	>=200	2.602	1.710	1.311	761	-23,3	-42,0
	Gainerakoak	97	50	102	58	104,0	-43,1
	<b>Guztira</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>-9,4</b>	<b>-25,8</b>
Estatua	<=120	226.591	279.974	320.120	297.285	14,3	-7,1
	>120<160	639.080	493.786	516.384	404.848	4,6	-21,6
	>=160<200	229.082	138.246	112.536	86.030	-18,6	-23,6
	>=200	64.355	39.840	31.433	18.944	-21,1	-39,7
	Gainerakoak	2.068	926	1.542	944	66,5	-38,8
	<b>Guztira</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>808.051</b>	<b>3,1</b>	<b>-17,7</b>

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

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

Bestalde, matrikulazioak erregai-motaren arabera aztertzen baditugu, ikus dezakegu gero eta diesel ibilgailu gehiago dagoela (matrikulatu diren ibilgailuen % 70 baino gehiago diesel ibilgailuak dira, bai hiru lurralde historikoetan, bai estatu osoan). Dena den, testuinguru horretan, ibilgailu hibridoak eta elektrikoak pisu erlatibo handiagoa lortzen ari dira, eta horrek CO<sub>2</sub> igorpenak gutxitzen laguntzen du; baina mota horretako oso ibilgailu gutxi dago oraindik. Zehazki, ibilgailu elektrikoak matrikulazioak Araban eta Bizkaian handitu dira, eta ibilgailu hibridoak matrikulazioek beherakada txikiagoa izan dute, bi eremu horietako matrikulazioen gutzitzkoek baino, horrenbestez, horien garrantzi erlatiboa ere areagotuz. Estatuari dagokionez, ibilgailu elektrikoak nahiz hibridoak matrikulazioak gora egin du.



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

	Erregai-mota	2008	2009	2010	2011	Urte arteko aldakuntza	
						2010	2011
Araba	Gasolina	2.587	2.345	2.381	1.468	1,5	-38,3
	Diesela	7.285	6.461	6.637	4.068	2,7	-38,7
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	2	12	--	500,0
	Ibilgailu hibridoak	29	44	81	67	84,1	-17,3
	<b>Guztira</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>9.101</b>	<b>5.615</b>	<b>2,8</b>	<b>-38,3</b>
Bizkaia	Gasolina	6.893	6.557	5.272	4.299	-19,6	-18,5
	Diesela	13.892	15.848	14.248	10.428	-10,1	-26,8
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	3	5	--	66,7
	Ibilgailu hibridoak	115	144	237	211	64,6	-11,0
	<b>Guztira</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>19.760</b>	<b>14.943</b>	<b>-12,4</b>	<b>-24,4</b>
Gipuzkoa	Gasolina	3.870	3.783	2.804	2.407	-25,9	-14,2
	Diesela	8.632	8.766	8.099	6.579	-7,6	-18,8
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	5	1	--	-80,0
	Ibilgailu hibridoak	25	63	114	65	81,0	-43,0
	<b>Guztira</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>11.022</b>	<b>9.052</b>	<b>-12,6</b>	<b>-17,9</b>
EAE	Gasolina	13.350	12.685	10.457	8.174	-17,6	-21,8
	Diesela	29.809	31.075	28.984	21.075	-6,7	-27,3
	Ibilgailu elektrikoak	0	0	10	18	--	80,0
	Ibilgailu hibridoak	169	251	432	343	72,1	-20,6
	<b>Guztira</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>39.883</b>	<b>29.610</b>	<b>-9,4</b>	<b>-25,8</b>
Estatua	Gasolina	352.787	279.352	279.574	229.095	0,1	-18,1
	Diesela	804.500	668.022	693.906	568.247	3,9	-18,1
	Ibilgailu elektrikoak	0	1	69	367	6.800,0	431,9
	Ibilgailu hibridoak	3.889	5.397	8.466	10.342	56,9	22,2
	<b>Guztira</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>982.015</b>	<b>808.051</b>	<b>3,1</b>	<b>-17,7</b>

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

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

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

Hain zuzen, aurrez aipatu bezala, errepideko garraioak eragiten ditu garraio-sektoreko CO<sub>2</sub> isurpen gehien (sektoreko isurpen guztien % 96, gutxi gorabehera). Isurpen horien zati handi bat salgaien errepideko garraioari dagokio, errepideko garraio osoaren % 40, gutxi gorabehera, eta horren haritik, kontuan izan behar da, oro har, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen isurpenak ibilgailu horien antzinasunaren mende daudela, neurri handi batean (printzipioz, zenbat eta ibilgailu zaharragoa, are eta CO<sub>2</sub> gehiago isuriko du). Horrenbestez, beharrezkotzat jo da salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzinasunari buruzko azterketa txiki bat egitea.

Gai horren gaineko informazio orokorra estatuko ibilgailu-kopurua aztertuz lortu da; zehazki, data jakin batean zeuden ibilgailuak aztertu dira, ibilgailu-motaren eta matrikulazio-urtearen arabera, oso zaila baita gure mugen barruan ibiltzen diren salgaien errepideko garraiorako ibilgailu guztien antzinasuna azterzea (izan ere, atzerriko ibilgailuak ere badira, eta

zailtasun handia dago horiei buruzko informazioa lortzeko). Horrenbestez, data jakin bat oinarri hartuta egin da azterketa: data horretan, estatuan, salgaien errepide bidezko garraiorako dauden ibilgailu nagusien matrikulazio-urtea aztertu da (kamioi, furgoneta, atoi eta erdi-atoiena).

3.8. taula Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2011-12-31n.

Matrikulazio-urtea	Balio absolutuak			Ehunekoak		
	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA
1991. urtea baino lehen	775.343	61.932	837.275	15,3	14,9	15,3
1991-1995	514.186	43.047	557.233	10,2	10,4	10,2
1996-2000	1.000.411	77.490	1.077.901	19,8	18,6	19,7
2001-2005	1.435.797	115.689	1.551.486	28,4	27,8	28,3
2006-2010	1.205.087	104.359	1.309.446	23,8	25,1	23,9
2011	129.967	13.051	143.018	2,6	3,1	2,6
<b>GUZTIRA</b>	<b>5.060.791</b>	<b>415.568</b>	<b>5.476.359</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren urtekari estatistikoa.

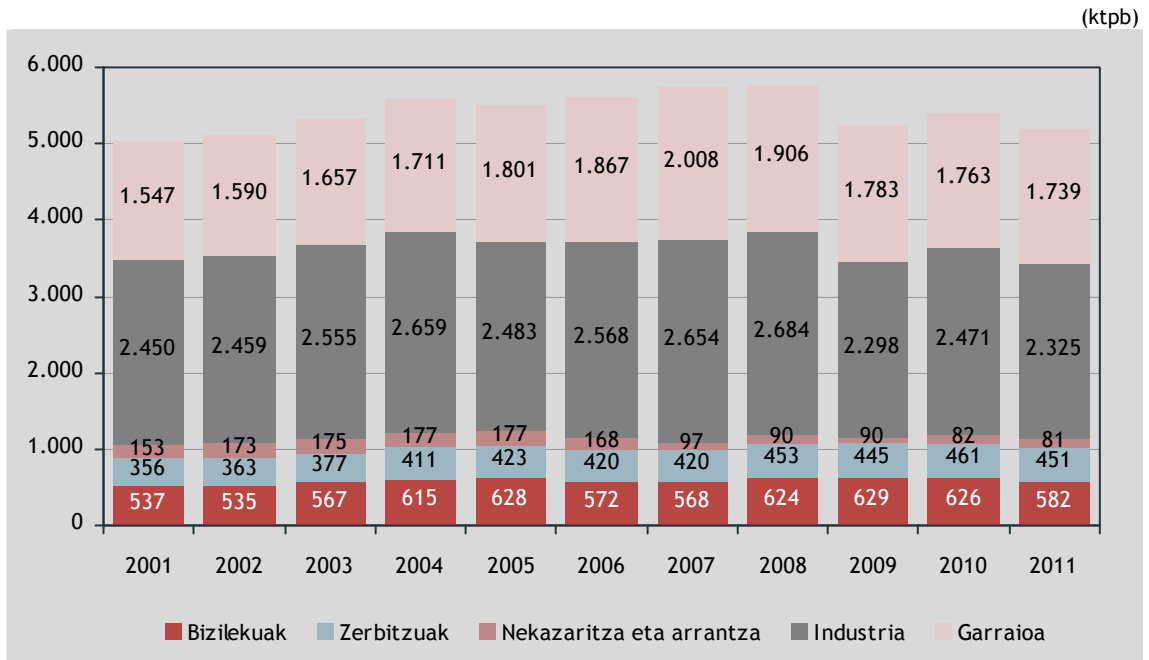
Hala, estatuan, 2011ko ekitaldiaren amaieran, salgaien errepideko garraiorako ibilgailu nagusien ia erdiak 10 urtetik gora ditu (zehazki, ibilgailu guztien % 45,2k), eta noski, ibilgailu horiek askoz ere CO<sub>2</sub> gehiago isurtzen dute berriagoek baino. Horrenbestez, azpisektore honetako igorpen-maila handian eragin negatiboa duen faktoreetako bat estatuan salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzintasuna da.

*c) Energia-kontsumoa*

Azpiepigrafe hau lantzen hasi aurretik, adierazi behar da energia-kontsumoaren kalkuluan eragina izan duela baterako sorkuntzako instalazioetan sortutako beroa eta xede horretarako kontsumitzen den erregai-kantitatea kontabilizatzeko metodologian izan den aldaketak. Zehazki, Eurostaten metodologiari jarraiki, eraldaketa-sarreretakoa erregai-kontsumotzat kontabilizatu da baterako sorkuntzarako instalazioetan elektrizitatea sortzeko erabiltzen den energia kantitatea; beroa sortzeko erabiltzen den erregai kantitatea, berriz, hori baliatzen duen azken sektore kontsumitzailean kontabilizatu da zuzenean. Energia-erlaketatik azken kontsumora egiten den kontsumo-aldaketaz gain, energia deribatuen beroaren kontabilizatzea kendu da eraldaketa-irteera eta azken sektoreetako kontsumo-energia gisa. Hala eta guztiz ere, energia-kontsumoaren urtetik urterako azterketa homoginoa izan da, 2010ari buruzko datuak metodologia berriaren arabera kalkulatu baitira berriro.

Zehaztapen hori egin ondoren, adierazi behar da, 2011n, azken energiako 5.178 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu direla EAEn. Horrek esan nahi du % 2,7ko igoera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mailarekin alderatuta. Denbora-tarte berean, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energiaren guztizko kontsumoa (% 12,4), batez ere errepideko mugikortasun-eskaria igo delako.

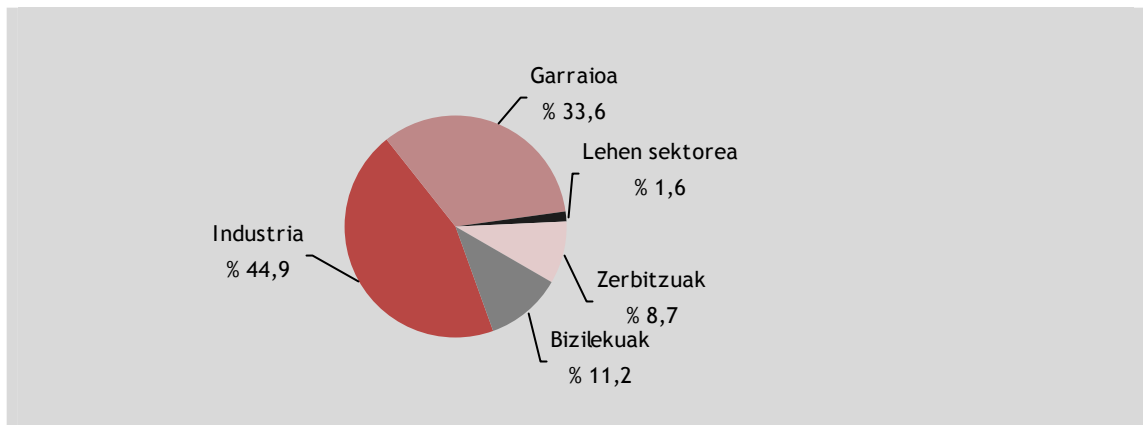
grafikoa 3.9. Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2001-2011 arteko bilakaera.



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011. Energiaren Euskal Erakundea

Zehazki, garraio-sektoreak 1.739 ktpe energia kontsumitu du 2011n, aurreko urtean baino % 1,4 gutxiago. Jaitsiera hori, funtsean, jardura ekonomiko ahularen ondorio izan da (BPG % 0,6 baino ez da igo 2011n). Kontsumo hori EAEko energia-kontsumo osoaren % 33,6 da, eta industria-sektoreak soilik izan du pisu handiagoa (% 44,9).

grafikoa 3.10. EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2011 (%)

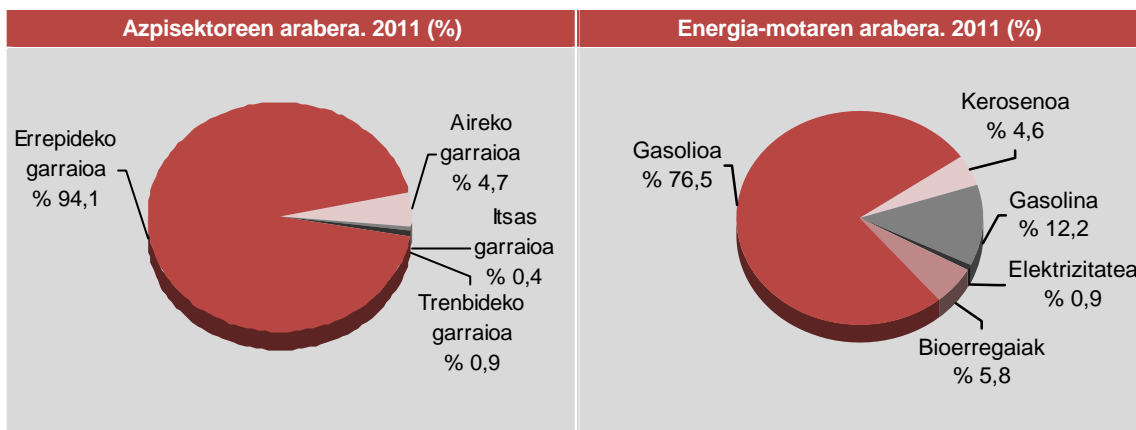


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011. Energiaren Euskal Erakundea

Informazioa zehatzago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide bidezko garraioa (publikoa nahiz pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzaile nagusia, guztizkoaren % 94,1 hartzen baitu (% 91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina haren

pisu erlatiboa askoz ere txikiagoa da, sektoreko energia-kontsumo osoaren % 4,7, zehazki. Trenbideko eta itsasoko garraioak gainerako % 1,3a baino ez dute hartzen.

grafikoa 3.11. Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-jardueretan kontsumitutako energia-motari dagokionez, petrolioz egindako produktuekiko mendekotasun handia nabarmentzen da: gasolioak, gasolinak eta kerosenoak sektoreko energia-kontsumo guztiaren % 93,3 hartzen dute, eta bioerregaiak, gainerako % 5,8a. Sektorearen baitako energia-iturrien desoreka horrek petrolioaren deribatuen errekuntzak eragindako CO<sub>2</sub> erruz igortzea dakar, eta, hori dela eta, garraio-sektorea hirugarren lekuan dago berotegi-efektuko gas gehien igortzen dituzten sektoreen artean.

### Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren % 33,6 hartzen du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa % 12,4 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoa (% 2,7) halako lau baino gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostu osoaren % 44,6 sortzen du; zehazki, 2.545 milioi euroko kostua du.

EAEko lurraldeei erreparatu, Gipuzkoan, % 11,3 hazi da sektorearen energia-kontsumoa 2001. urteaz geroztik, eta 2011n, guztizkoaren % 40 hartu du. Bizkaian, berriz, % 0,6 hazi da 2000-2011 aldian, eta sektoreko kontsumoaren % 37,8 hartu du. Azkenik, Araban, % 39,8 igo da kontsumoa 2001. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren % 22,2 hartu du 2011n.

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

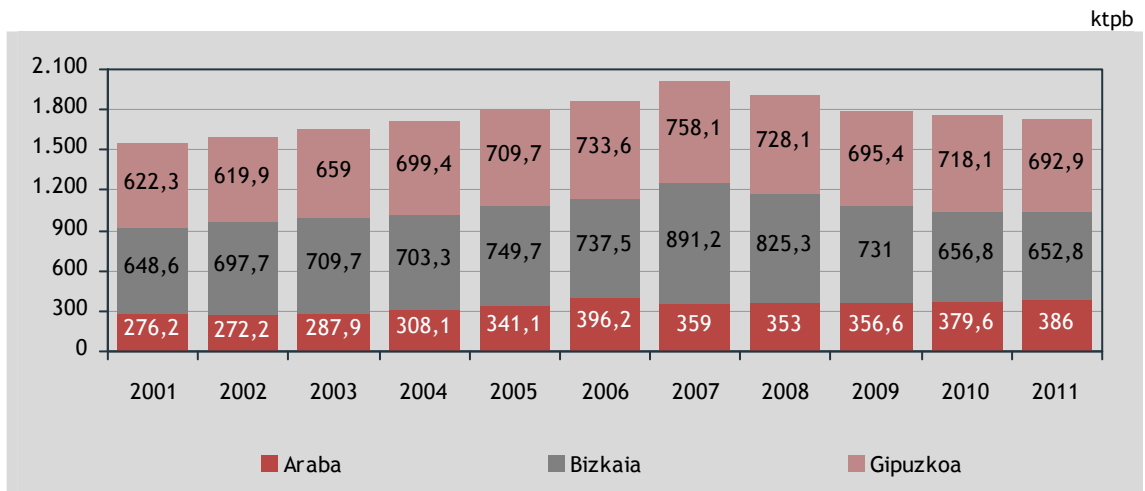
3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

grafikoa 3.12. Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2001-2011.

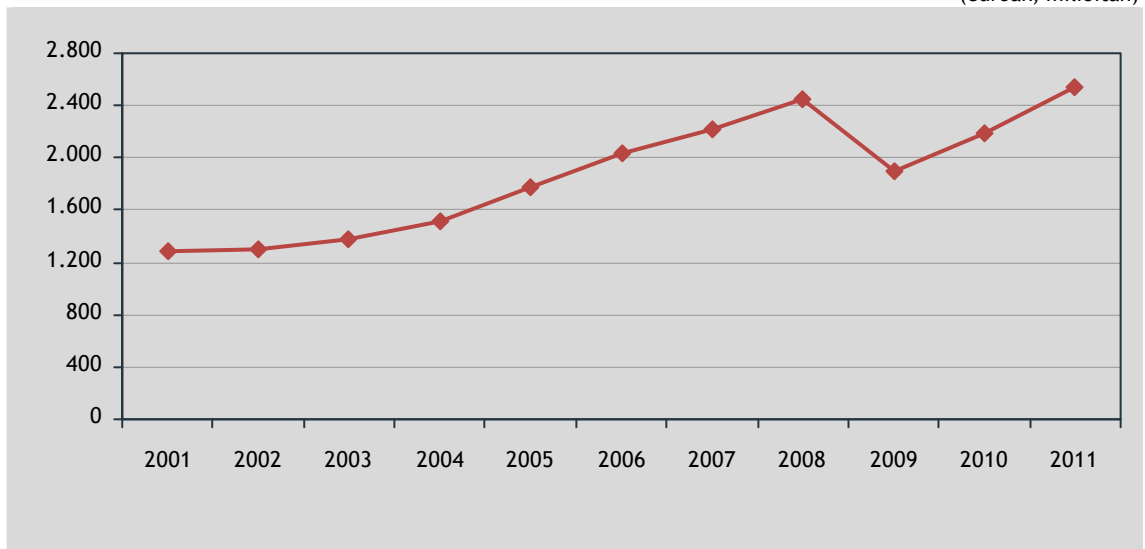


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, adierazi behar da garraioaren 2011ko energia-kostua 2.545 milioi eurokoa izan dela 2011n; beraz, urtetik urterako % 16,1eko hazkundea izan da. Zehazki, garraio-sektoreak EAEko energia-kostu osoaren % 44,6 sortu du.

grafikoa 3.13. Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2001 eta 2011 artean.

(euroak, milioitan)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-sektoreko bioerregaien erabilerari dagokionez, 2011n, 101,1 mila tona petrolio baliokide kontsumitu da. Aurreko datuekin alderatuz, % 0,4ko jaitsiera izan da, eta bilakaera hori ez dator bat *Euskadiko Energia Estrategia 2020* azterketako jardura-ildoan zehaztutako norabidearekin, garraio-sektorean petrolioarekiko mendekotasun energetikoa gutxitzea baitu xede.

Testuinguru horretan, aipatu behar da bioerregaiak erabiltzen dituztela Gasteizko Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz enpresaren autobus guztiek: 86 autobusek biodiesela erabiltzen dute, % 10-% 12 inguruko nahasteaz. Antzeratsu, Bilbobusen autobus guztietan (152) ere bioerregaiak erabiltzen dituzte: 36 autobusetan, % 7ko nahastea duen biodiesela erabiltzen dute; beste 53 autobusetan, % 10ekoa; eta gainerako 63 autobusetan, % 20koa. Bestalde, Dbus enpresan, autobus hibrido bat dute, eta beste 119 autobus % 30eko nahastea duen biodieselari esker ibiltzen dira.

Bestalde, administrazio publikoek garraioaren arloan energia modu eraginkorrean erabiltzeko hartu dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren hiri-mugikortasuneko planak eta modu eraginkorrean gidatzeko profesionalentzako nahiz profesionalak ez direnentzako ikastaroak, EEEK (Energiaren Euskal Erakundea) eta IDAEk (Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundea) sustatuak. Era berean, garrantzitsua da CIC energiGUNE ikerketa-zentroaren sorrera; zentro horrek, besteak beste, bioerregaien garapena du ikergai.

#### d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk

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

#### Airearen kutsadura

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

#### Lurzorua okupazioa

- Garraio-azpiegiturek okupatutako hiri-eremuak finkatuta daudenez, esan daiteke 2004tik 2008ra bitartean ez zela aldakuntza garrantzitsurik egon kostu horretan. Baliteke zirkulazioa arintzeko politikek kostu horiek murriztu izana, gero eta sendagoak baitira, baina murrizketa hori zenbatekoa den kalkulatzeko oso zaila denez, lurzorua okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek 2004tik ez dutela aldaketarik izan jotzen da (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an)<sup>1</sup>.
- EAE osoan, garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturek 8.436 hektareako azalera hartu dute 2011n, eta azalera horren zati handiena (6.986 hektarea) bide-sistemak hartu du. EAEko sistema orokorrek hartzen duten lurzoru osoaren % 35,4 da azalera hori<sup>2</sup>.

Iturria:

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

<sup>2</sup> EAEko sistema orokorren lurzoru, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Udalplan.

3.9. taula EAEko sistema orokorren lurzorua<sup>1</sup> (azalera, hektareatan).

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
<b>2010</b>				
Guztira	24.732	6.253	9.457	9.022
Ekipamenduak	5.438	2.162	1.913	1.364
Eremu libreak	8.815	1.044	2.616	5.156
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>9.355</b>	<b>2.784</b>	<b>4.323</b>	<b>2.248</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.023	2.230	2.959	1.833
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	581	162	203	216
- Aireportuak <sup>2</sup>	916	392	487	38
- Portuak <sup>2</sup>	835	0	674	160
Oinarrizko azpiegiturak	1.123	263	605	255
<b>2011</b>				
Guztira	23.836	6.145	8.760	8.931
Ekipamenduak	5.298	2.165	1.909	1.223
Eremu libreak	8.951	1.043	2.632	5.276
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>8.436</b>	<b>2.678</b>	<b>3.614</b>	<b>2.141</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.986	2.233	2.977	1.775
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	594	162	203	228
- Aireportuak <sup>2</sup>	603	283	282	38
- Portuak <sup>2</sup>	253	0	152	100
Oinarrizko azpiegiturak	1.153	259	604	290

<sup>1</sup> Saikapen hori lurzorua kalifikazioari dagokio. (2007-2011 aldiari dagokiona, Estatistikako eranskinean).

<sup>2</sup> 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jarduera ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

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

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

## Natura eta paisaia

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

## Zeharkako ondorioak

- Kalkuluen arabera, EAEn zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28,1 milioi eurokoak izan ziren epe motzera (Kyotoren helburua), eta 74,8 milioi eurokoak epe luzera (Kyotoren osteko helburuak). Zeharkako ondorioak lirateke garraio-ibilgailuak martxan egon aurreko eta ondorengo prozesuak, hala nola: energia eta erregaiak sortzekoak; ibilgailuak egin, mantendu eta desegiteko prozesuak; eta azpiegiturak eraiki, mantendu eta kentzekoak. 2004an, 27,1 milioi eurokoak eta 72 milioi eurokoak izan ziren kostu horiek, hurrenez hurren<sup>1</sup>.
- 2008an, epe motzeko kostuaren % 87,9 errepide bidezko garraioak sortu zuen, eta gainerako % 12,1a trenbide bidezko garraioak<sup>1</sup>.

Iturria:

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

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

### 3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK

Garraio-jarduerak etorkizunean izango dituen joerak eta erronkak azalduko dizkizuegu berriro, Europako Batzordearen *Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz* argitalpena oinarritzat hartuta<sup>25</sup>.

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

<sup>25</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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



## Biztanleria zahartzea

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

## Migrazioa eta barne-mugikortasuna

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

## Ingurumenaren alorreko erronkak

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

## Gero eta erregai fosil gutxiago

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

## Urbanizazioa

- Azken hamarkadetan, urbanizazioak gora egin du nabarmen, eta aurreikuspenen arabera, joerak gorantz egingo du etorkizunean ere. Urbanizazioa areagotze horrek pertsonen eta jardueren arteko hurbiltasuna bultzatuko du. Azkeneko 50 urteetan, biztanleria baino are gehiago hazi dira hiri-eremuak Europan, eta beraz, hirien hazkundera da hiriko garraioaren erronka nagusia; izan ere, banakako garraio-moduen beharra haztea dakar, eta horrek pilaketa gehiago eta ingurumen-arazo gehiago sortzen ditu.
- Bideko pilaketen ondorioz, atzerapenak egoten dira, eta erregai-kontsumoa handitzen da, eta horrek kostu handiak sortzen ditu. Salgaien eta bidaiarien garraioaren zatirik handiena hiri-eremuetan hasten edo amaitzen denez, hiriko pilaketek hiri arteko bidaiei ere eragiten diete. Gainera, azalera faltak eta gizartearen onarpenik ezak oztopatu egiten dute azpiegitura berriak eraikitzea garraio bide publikoetarako edo ordezkoko garraio bideetarako.

## Europaren garraio-politikari eragiten dioten mundu-mailako joerak

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

Zenbait aldagaik izan duten bilakaerari dagokionez, EAEn mugikortasunaren arloan eta garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuetan zer joera izan den jakin dezakegu.

## Mugikortasuna

- EAEko mugikortasuna handitu egin da, baina hazkunde-erritmoa motelduz joan da: pertsonak egunero egiten dituzten joan-etorriak % 13,5 ugaitu dira 2003-2011 aldian, baina azken urteetan, joera horrek indarra galdu du nabarmen. 2007 eta 2011 artean, % 1,9ko hazkunde txikia izan da, eta hazkunde horretan, mugitzeko modu iraunkorrenak izan dute pisu handiena (oinezkoen joan-etorriak, bizikletaz egindakoak...).
- Autoa lehen baino gehiago erabili da, nahiz eta azken urteetan erabilerak behera egin duen; egunero ibilgailu pribatuan egiten diren joan-etorriak 2003an % 34,6 izatetik 2011n % 35,7 izatera pasatu dira. Dena den, denbora-aldi txikiagoa oinarri hartuta (2003-2007 aldia), ehuneko horrek behera egin du (% 35,7 2011n, eta % 38,6, 2007an).
- Oro har, ibilgailuen kopurua etengabe hazi da orain arte, nahiz eta azken lau ekitaldietan hazkunde hori krisiaren eragina sumatu aurreko hamarkadakoa baino zertxobait baxuagoa izan den.
- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2011ra bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak % 29,4 areagotu dira. 2011n, bide horiek bide-sare osoaren % 14,7 izan dira; 2000. urtean, % 11,4 ziren.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2011 aldian % 45,2 hazi da (azken urtean, % 2,3 hazi da).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

- Metro Bilbaoren zerbitzuan, metropoli-inguruko joan-etorriek gora egin dute etengabe: % 65,4, 2000-2011 aldian, eta % 1,2, 2010-2011 aldian.
- EAetik ateratzen eta EAera datozen bidaiarien aireko zirkulazioak ere gora egin du; zehazki, % 47,2 hazi da, 2000-2011 aldian. Azken ekitaldian, % 2,6 hazi da, nazioarteko zirkulazioaren igoerak eraginda, funtsean.
- Salgaien itsas garraioak pisu handiagoa lortu dute EAeko salgaien garraioaren guztizkoan; zehazki, % 16,2tik % 20,5era igo da garraio-mota horrek guztizkoan duen pisua, 2003tik 2010era bitartean.

### Iraunkortasuna: garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuk

- Denbora-ikuspegi zabala aintzat hartuta (2001-2011 aldia), sektorearen energia-kontsumoak gora egin du; hala ere, azken lau ekitaldietan, kontsumoa gutxitu egin da urtetik urtera, jarduera ekonomiko ahularen ondorioz.
- Erregai fosilen mendekoak ez diren energia-ereduengatik gero eta interes handiagoa dago; horren haritik, azpimarratu behar da gero eta gehiago erabiltzen direla bioerregaiak garraio-sektorean. Halere, 2011n, joera hori eten egin da, % 0,4 jaitsi baita bioerregaien erabilera urte batetik bestera.



# 4

**Garraio  
iraunkorraren  
2002-2012  
Gidaplanaren  
helburuak:  
2011ko jarduerak**

#### 4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2011KO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan ezarritako helburuak eta estrategiak “*Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean*”<sup>26</sup> daude jasota. Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten du, hamar urteko eperako egin zen eta gai horri buruz “*Liburu Zuria: Europako garraioaren politika 2010erako*”<sup>27</sup> txostenean adierazten den eta Europar Batasunean jarraitzen den Politika Komuna erreferentzia bezala hartu zuen.

Atal honetan, lehenik eta behin, Europar Batasunak “*Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*”<sup>28</sup> argitaratu berri duen txostenean ezarritako helburuen laburpena egin da; ondoren, EAEn indarrean dagoen planean, hau da, “*Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean*” jasotako helburu eta estrategia nagusiak laburbildu dira.

Amaitzeko, Eusko Jaurlaritzak, *Garraio iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean* zehaztutako bost helburuak lortzeko bidean, 2011ko ekitaldian gauzatutako jarduerak zehaztu dira.

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

“*Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*” liburua, 2011ko martxoan argitaratua, Europako Batzordeak Europar Batasuneko garraio-sistemaren etorkizunari buruz zer ikuspegi duen azaltzen duen dokumentu estrategiko berria da, eta, orobat, hurrengo hamar urteetarako agenda politikoa zehazten du.

Horri dagokionez, Liburuan hamar helburu zehaztu dira, ekintza politikoak orientatzeko eta Europako garraio-sistema lehiakor eta iraunkor baterako bidea neurtzeko diseinatu direnak.

<sup>26</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_e.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf)

<sup>27</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

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

<sup>28</sup> Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: [Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte](#)

## Erregai eta propulzio-sistema iraunkor berriak garatzea eta erabiltzea

- 2030. urterako, hiriko garraioan <<propulzio-sistema arrunta>> duten autoen erabilera erdira jaitea; 2050erako, hirietan pixkanaka-pixkanaka desagerraraztea; 2030erako, hirigune nagusietako logistika-elementuek CO<sub>2</sub>-ren igorpenik egin ez dezaten lortzea.
- 2050erako, aireko garraioaren sektorean, erregai iraunkor hipokarbonikoen erabilera % 40ko mailara iristea; 2050erako, Europar Batasuneko CO<sub>2</sub> igorpenak, itsas garraioaren sektorean erabiltzen diren galdaren fuel-olioak eragindakoak, % 40 gutxitzea (eta ahal bada, % 50).

## Kate logistiko multimodalen errendimendua optimizatzea, baita energiaren ikuspegitik erabilera eraginkorragoak bultzatuz ere

- Gaurtik 2030era bitartean, errepide bidezko garraioaren % 30a beste modu batzuetara aldatzen saiatzea (adibidez, tren bidezko garraiora edo itsas nabigazio bidezkoa), 2050erako, % 50etik gora, salgaiak garraiatzeko korridore eraginkorrak eta ekologikoak baliatuz. Helburu hori lortzeko, ezinbestekoa izango da azpiegitura egokia garatzea.
- 2050erako, Europako abiadura handiko trenen sarea osatzea. 2030erako, abiadura handiko trenbideen sarearen luzera hirukoiztea, eta estatu kide guztietan trenbide-sare trinkoari eustea. 2050ean, distantzia ertaineko bidaiarien garraioaren zatirik handiena trenez egin beharko litzateke.
- 2030erako, Europako oinarritzko garraio-sarea izatea, Europar Batasuneko eremu guztia hartuko duena, multimodala eta guztiz operatiboa. Garraio-sare horrek goi-mailako kalitatea eta ahalmena izan behar ditu 2050erako, eta dagozkion informazio-zerbitzuak.
- Gaurtik 2050era bitartean, oinarritzko sareko aireportu guztiak oinarritzko trenbide-sarearekin lotzea, ahal dela abiadura handiko trenbide-sarearekin; itsas portu nagusiek salgaiak garraiatzeko trenbide-sistemarekin behar bezalako lotura dutela bermatzea, eta ahal denean, baita barruko bide nabigagarrien sistemarekin ere.

## Garraioaren eta azpiegitura-erabileraren eraginkortasuna handitzea, informazio-sistemak eta merkatuan oinarritutako pizgarriak baliatuz

- 2020rako aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR) ezartzea<sup>29</sup>, eta Abiaziorako Europako Eremu Bateratua eraikitzen amaitzea. Garraioa kudeatzeko sistema baliokideak ezartzea errepide, itsas eta ibai bidezko garraioetarako (ERTMS<sup>30</sup>, ITS<sup>31</sup>, SSN eta LRIT<sup>32</sup> RIS<sup>33</sup>). Europako satelite bidezko nabigazio-sistema orokorra ezartzea (Galileo).
- 2020rako, garraio multimodalen informaziorako, kudeaketarako eta ordainketarako Europako sistema baten esparrua ezartzea.
- Gaurtik 2050era bitartean, errepide bidezko garraioan hildakorik ez ("zero hildako") izateko helburura hurbiltzea. Xede horren ildotik, 2020rako, errepideko biktimak erdira jaisteko helburua finkatu du Europar Batasunak. Garraibide guztietako garraioaren segurtasunari eta babesari dagokienez, Europar Batasuna munduan aitzindari dela bermatzea.
- "Erabiltzaile ordaintzailea" eta "kutsatzen duenak ordaindu egiten du" printzipioak bere osotasunean betetzeko bidean aurrera egitea, eta sektore pribatuak konpromisoa hartzea desorekak kentzeko (diru-laguntza kaltegarriak barne), diru-sarrerak sortzeko eta etorkizunean garraioan inbertsioak egitea bermatzeko.

<sup>29</sup> Europako aireko zirkulazioko joan-etorriak kudeatzeko gidaplanari jarraiki: [http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm)

<sup>30</sup> Trenbideen Zirkulazioa Kudeatzeko Europako Sistemarako ezarpen-planari jarraiki, ikus Batzordearen 561 Erabakia (EE) (2009).

<sup>31</sup> EasyWay 2 gauzatzeko planari jarraiki: ikus Batzordearen 9675 Erabakia (EE) (2010).

<sup>32</sup> 2002/59/EE Zuzentaraua, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 208, 2002-08-05ekoa), 2009/17/EE Zuzentarauak (EBren Aldizkari Ofiziala, L 131, 2009-05-28).

<sup>33</sup> Ikus 2005/44/EE Zuzentaraua.

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

### Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko "Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana" onartu zen. Gidaplan horretan, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta helburu horiek lortzeko estrategia orokorrak ezarri ziren. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema modu integral batean kudeatzea eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraituz lantzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar trenbide-sistemaren aldeko politikei lehentasuna ematea eta trenbide-sistema berritzea, bai eta itsas garraioa berritzea ere.

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

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

Helburu hau orokorra da, Europar Batasunaren *Garraioaren Liburu Zurian* jasota dago, eta Barne-Produktu Gordinaren hazkundearen eta garraioaren hazkundearen arteko lotura desegin nahi du. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGd-rena baino txikiagoa izan behar du.

#### Estrategiak:

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ohartarazi nahi da mugikortasunaren gaineko kontrola galdu dela joan-etorrietarako garraio-eskaria handitu delako eta garraio publikoaren eskaintza ahula delako, harremanak unibertsal bihurtzen ari diren testuinguru batean. Era berean, iraunkortasunak ingurumenari begira duen garrantzia nabarmenduko da.
- 2) Garraioaren enpresa-sektorea egokitzea merkataritza-salerosketen eta harreman sozialen globalizaziora. Erantzun bat emateko orduan, funtsezkoa da segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna bermatzea. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartuko da, hura kontzentratuz, modernizatuz eta prestakuntza eskainiz.
- 3) "Prebentzio-garraio" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatze aldera, beharrezkoa da garraio-mota garbienak hautatzea, joan-etorri zuzenenak egitea, eta behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea. Antolaketa-sistema berriak ezarri behar dira, eta horretarako, premia-koak ez diren joan-etorriak kendu behar dira, eta intermodalitatea eta logistika sustatu.

## 2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

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

### Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzekeo estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio, eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu beharrean. Gaur egun garraioa antolatzekeo dugun modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusi eta eskaini" orde, "aurrea hartu eta kudeatu" egin beharko da.
- 2) Egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak lurraldean hobeto banatzea eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorrageo batean kudeatu ahal izango da.

## 3. helburua. Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea

Oreka handiagoeo lortu behar da garraio-moduen artean; horretarako, tren bidezko garraioa eta itsas garraioa bultzatu behar dira, haien kalitatea hobetuta eta azpiegituretan inbertsioak eginda. Garraio-modu horiek bultzatzeaz gain, errepideko garraioaren kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, hark sortzen dituen ondorio negatiboak arintzearen (auto-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

### Estrategiak:

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



aldiz zerbitzu bera emango, eta beraz, dirua aurreztuko da, eta ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.

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

#### 4. helburua. Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

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

##### Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa indartzea, garraioa kudeatzeko, koordinatzeko eta antolatzeko.
- 2) Garraio-sistema osoki zaintzeko eta kudeatzeko ahalmena izango duten Zentro Logistikoak sortzea.

#### 5. helburua. Garraio iraunkorraren bidetik

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema bat sortzea da helburu honen xede; horrela, ekonomiaren hazkundera, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenarekiko errespetua, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna bermatu nahi dira. Bestela esanda, garraioak alderdi sozialak, ekonomikoak nahiz ingurumen-alderdiak barne hartu behar ditu, eta gizartea, oro har, garraioaren erabilera pertsonalari buruz kontzientziatu behar du, herritar guztiek konpromiso zuzena har dezaten sistema iraunkor baten alde.

##### Estrategiak:

- 1) Gizartea, oro har, eta bereziki erakundeak eta enpresak, garraio iraunkorraren premiari buruz kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetzea eta areagotzea. Bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoa hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordean garraio publikoa erabil dadin sustatzeko.
- 3) Ibilgailu pribatua zentzu handiagoz erabil dadin sustatzea. Ibilgailu pribatu berean eta aldi berean pertsona bat baino gehiago ibil dadin sustatzeko neurriak hartzea, autoa

pertsona bakar batek erabil ez dezan; hartara, joan-etorrien kopurua gutxituko da, eta baliabideen erabilera ere gutxitu egingo da.

- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa egitea. Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-modu batzuen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bidez.
- 5) Tarifa-politika berri bat bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, bai ekonomikoki, bai kalitateari eta eraginkortasunari begira.

### 4.3. GARRAIOAREN IRAUNKORTASUNA BULTZATZEA

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak, EAEn garraioa antolatzeko ardura duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduera guztiak koherenteak izan daitezen, gaur hartutako erabakiek ez dezaten eragotzi etorkizuneko belaunaldiak beren premia eta ardurei aurre egin ahal izatea; betiere, jokaleku dugun Europar Batasunaren esparruan.

Ildo horretan, garraioak, jarduera ekonomiko gisa, iraunkortasunaren kultura batean eta ingurumen-irizpideak aintzat hartuta garatu behar du, hain oinarrizkoa den jarduera bat hemen proposatzen ari garen Garapen Iraunkorraren eredian txerta dadin.

EAEn, Garraio-Sistema Iraunkor batek baldintza hauek bete beharko lituzke:

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

### 4.4. 2011KO JARDUERAK

**Garraioaren plangintzari eta garapenari** dagokionez, plan batzuk egiten hasi dira, Euskadin, hurrengo hamar urteetan, mugikortasunarekin eta logistikarekin lotuta egingo diren jarduerak bideratuko dituztenak. Plan nabarmenenak Mugikortasun Iraunkorraren Plana eta Trenbideko 20+20 Plan Estrategikoa dira.

**Euskadiko Garraio Agintaritzak** bere jarduera arruntarekin jarraitu du; zehazki, azaroaren 14an, batzar bat ospatu zuen. Batzar hartan, bertaratutakoei erakundeen arteko koordinazioa eskatu zitzaientzen, garraio berezien irizpideak bateratzeari dagokionez; horretarako, gai hori lantzeko batzorde bat sortzea eta zirriborro bat prestatzea pentsatu zen. Horrez gain, taldeak definitzearen gaia landu zen, etorkizunean, EAEn, tarifen integrazioa ezarri ahal izateko bidaiarientzako garraio publikoan.

Bestalde, 2011n, bidaiarien garraioaren sektorean garraio-sistema adimendunak (Intelligent Transportation Systems) garatzeko eta erabiltzeko lan egin da; hain zuzen ere, Moveuskadi.com plataforma sortu da, askotariko garraio publikoen ibilbideak planifikatzeko aukera ematen duena.

Garraio-atalen jarduerari dagokienez, hauek azpimarratu behar dira:

- Salgaien Garraioaren Sailean, salgaien errepide bidezko garraiorako ekintza-plana egiten ari dira.
- Bidaiarien Garraioaren Sailean, koordinazio-lanak egin dira taxiaren sektorean, eta horien egoerari buruzko informazioa bildu da.
- Euskadiko Garraio Agintaritzako Goi Ikuskaritzaren Sailean, ikuskatzean izaten diren kasuistikei eta salgaien garraiorako zirkulazio-mugei buruzko gaiak landu dira, eta jarduerak adostu. Horrez gain, EAEn egindako ikuskatzei buruzko datuak biltzen dituen datu-base bat sortzen ari dira. Horri esker, errazagoa izango da datuak beste administrazioetara bidaltzea. Amaitzeko, 2012rako Ikuskapen Plana adostu da.
- Azkenik, Araudiaren Sailari dagokionez, mugikortasun iraunkorraren, kable bidezko garraioaren eta trenbideko garraioaren legeen aurreproiektuak lantzen ari dira, bai eta bidaiarien errepide bidezko garraioari buruzko 4/2004 Legearen erregelamendua garatzen ari dira. Lege horietan guztietan, aintzat hartu dira bidaiarien errepide eta trenbide bidezko garraiorako zerbitzu publikoak arautzen dituen Europako araudi berria, kontratazio-araudia eta Estatuko araudia, Zerbitzuen Zuzentaraua barne-zuzenbidean sartzearen ondoriozkoa.

Euskadiko Garraio Agintaritzaren funtzio txostengilea oinarri hartuta, 2011. urtean, erabilera bereziko garraio erregularretarako baimenak emateari buruz Gipuzkoako Foru Aldundiak igorritako kontsultaren aldeko txostena egin da.

Bestalde, **Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE)** EAeko garraioari buruzko oinarrizko informazioa jaso du: GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko urteko txostena egin du. Era berean, 2011. urtean, beste Mugikortasun Inkesta bat egin da (azkena 2006 eta 2007 artean egin zen), eta Garraio Eskariaren Irudiaren txostena ere egin da (bost urtean behin egiten da).

Bestalde, *“Mugikortasun Iraunkorraren Gidaplana. Mugikortasunaren eta garraioaren arloko estrategia bateratua. Euskadi 2020”* egiten jarraitu zen. 2011. urtean, *“Oinarrizko Ildo Estrategikoak eta Ekonomikoak”* dokumentua egin eta jakinarazi da, bai eta Planaren lehenengo zirriborroa ere. Horretarako, lehenengo bilera-txanda egin da erakundeekin, sektorearekin eta gizartearekin.

Plangintzari dagokionez, ekimen hauek egin dira, besteak beste:

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana hasiera batean onartzeko dokumentua prestatzen jarraitu da. Hasiera onarpenerako dokumentuaren zirriborroa egin da.
- Errepide bidez salgaiak garraiatzeko Ekintza-plana landu da.
- Errepide bidez Bidaiariak Garraiatzeko Plana egiten hasi dira.
- EAEn errepideko garraioaren ikuskapena koordinatzeko plana, aldundiek eta Eusko Jaurlaritzak hitzartua, landu da eta martxan dago.

**Araudiari** dagokionez, hainbat lan egin dira 2011n:

- Mugikortasun Iraunkorraren Legearen, Trenbide-sektorearen Legearen eta Kable bidezko garraioaren Legearen aurreproiektuak izapidetzen jarraitu da.
- Bidaiarien Errepide bidezko Garraioaren Legearen erregelamenduan aurrera egin da.
- EAeko garraio-sektorea bultzatzeko Programaren barruan, zenbait agindu eman dira:
  - Jarduera utz dadin sustatzeko - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.
  - Enpresa-kontzentrazioarako - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.
  - Elkartegintza bultzatzeko - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.
  - Teknologia berriak ezartzeko - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.
  - Kalitatearen eta ingurumenaren kudeaketako sistemak jartzeko - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.
  - Salgaien garraio konbinatua sustatzeko - 2011ko uztailaren 27ko Agindua.

- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak ere eman dira:
  - Bidaiarien hiri barruko eta hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokorrekoak (2011ko martxoaren 9ko Agindua).
  - Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2010eko abenduaren 21eko Agindua).

Ondoren, 2011n egindako jarduera nagusiak erakutsiko ditugu, Garraio Iraunkorraren Gidaplaneko helburu orokorren arabera sailkatuta:

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

### Garraio-sektorea modernizatzeko programa

- Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako ekintzak gauzatzearaz gain, jarduera uzteari, enpresen kontzentrazioari nahiz elkartegintza sustatzeari buruzko programak landu dira.
- Salgaien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, lokalizazio eta kontrolerako sistemak eta segurtasun-elementuak ezarri, eta salgaien garraio konbinatua sustatzeko laguntzak eman dira.
- Salgaien garraioa hobetzeko lan espezifikoak egin dira; adibidez, salgai arriskutsuen garraio-fluxuak kontrolatzen dituzten kamerak instalatzeko proiektuaren 1. fasea amaitu da, eta instalazio-proiektu horren 2. fasearen oinarri espezifikoak prestatu dira.
- Bidaiarien garraioaren alorrean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeari dagokionez, jarduera uzten laguntzeko, elkartegintza sustatzeko, sektorea modernizatzeko eta teknologia berriak ezartzeko programak (GPSak, segurtasun-elementuak, autobusetan haurrak lotuta eramateko sistemak...) landu dira. Halaber, kalitate-sistemak eta ingurumenekoak jartzen lagundu da.
- Eusko Trenbideak SA sozietate publikoari eman zaion diru-laguntzak erakunde horren zerbitzua hobetzeko balio izan du. Eusko Trenbideak sozietateak pertsonak garraiatzen ditu trenez, tranbiaz eta errepidez, bai eta salgaiak ere trenez, eta diru-laguntzari esker, garraio-bide lehiakorra bihurtu da, maiztasun gehiagorekin eta kalitate, segurtasun eta erosotasun handiagoarekin erabiltzaileentzat.

### Prestakuntza sustatzea eta indartzea

- Aurten ere, Logistika Euskal Erakundeari laguntzen jarraitu da, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatzeko eta profesionalizatzeko.
- Unibertsitateko tituludunak prestatzeko bi beka eman dira:
  - TB-1 BEKA: Europaren eta Estatuaren garraio-politika: Joerak, Laguntzako eta Sustapeneko Programak, Joerak eta Orientabideak. Mugaz gaidiko garraio jarduerak eta tresnak: Arku Atlantikoa eta Frantzia eta Euskadi arteko mugaz gaidiko harremanak.
  - TB-2 BEKA: Mugikortasun Iraunkorra: Mugikortasun Konparaturako Ereduak; Joerak; Ingurumen eta Ekonomia aldeko Iraunkortasunerako Estrategiak; eta Garraio Publikoaren Finantzaketa.
- Garraioari buruzko zenbait jardunaldi tekniko, hitzaldi eta konferentzia antolatu dira; besteak beste, gai hauek landu dira: salgai arriskutsuak eta garraio-kontratuari eta Europar Batasuneko araudiei buruzko jardunaldi teknikoak.
- Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako deialdi bat egin da, titulua lortzeko nahiz hura berritzeko, eta beste deialdi bat egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; horietarako eskariak eta titulu-emateak izapidetu dira.

- Itsas sektorean profesionalak eta graduondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez:
  - Masterrean ezarritako ikastaro-programa egin da. 50 irakasle eta txostengile inguru gonbidatu dira horretarako.
  - Itsas Zuzenbideari buruzko beste jardunaldi batzuk antolatu dira Donostian.
  - Merkantzia arriskutsuak bereizteko poster bat egin da, eta “Revista Jurídica del Transporte Marítimo, Terrestre y Multimodal” aldizkariaren 8. eta 9. aleak argitaratu dira.
  - Masterraren prestakuntza-jardueraren barruan, prestakuntza-bidaiak antolatu dira Londresera eta hainbat itsas erakundetara (International Maritime Organization, Lloyd’s), eta Bartzelona–Erroma bidaiak egin da, ibilbide motzeko itsas bidaiaren edo *Short Sea Shipping*aren aplikazio praktikoa ikusteko.
  - Bestalde, Euskal Untzijabeen Elkarteari emandako diru-laguntzaren bidez, itsas sektoreko profesionalak izateko beharrezko diren praktikak egiteko aukera bermatu zaie Nautikako ikasleei. Halaber, Euskal Herriko Unibertsitateari “Saltillo” belaontzia mantentzeko eta erabiltzeko eman zaion diru-laguntzaren bidez, merkataritza-ontzidiko etorkizuneko ofizialek itsas prestakuntza jaso dezaten bermatu da.
  - Itsas sektorea bultzatzea helburu, diru-laguntzak eman zaizkie elkarte hauei: Euskal Herriko Itsas Foroari, Uniport-i, Giport-i eta Euskal Untzijabeen Elkarteari. Era horretan, distantzia laburreko itsas merkataritza edo *Short Sea Shipping*a sustatu da.

## 2. helburua - Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

### Errepide-plana

- 2011. urtean, Errepideen Bigarren Plan Orokorraren jarraipena egin da. Plan horren berrikuspena Eusko Jurlaritzaren 2010 azaroaren 23ko 307/2010 Dekretuaren bidez onartu zen.
- Errepideen planei eta proiektuei buruzko araudiak berrikustea helburu duten azterlanei ekin zaie.
- Errepideetako zorueta RCD agregakinak erabiltzeko jarraibide teknikoak zurrigorria prestatu da. Agiri hori aplikatu ahal izateko, eragile interesdun guztien oniritzia behar da, eta Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak ere onartu behar du, Planaren Batzordeak alde aurreko txostena idatzi eta gero. Urrats horien ondoren, beraz, zoruari buruzko EAeko araudian txertatuko da.
- “Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareetako zoruak dimentsionatzeko arauaren berrikuspena” deritzon espedientea lizitatu da.

### Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)

- Garraio Sistema Adimendunak sustatu dira Europako ERTICO sozietatean parte hartuz.

## 3. helburua - Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea

### Trena indartzea

#### Eusko Tren XXI plana

- Bizkaian, 2011n, Artxandako tunela eraikitze lanak egiten ibili dira, Bizkaiko hiriburua Bilboko aireportuarekin trenbidez lotzeko lehenengo urratsa.
- Bilbo-Donostia linean, “Durango Operazioari” dagozkion jarduerak landu dira: Durangoko geltoki berriaren lanak, Traña-Lebario eta Euba-lurreta tarteetan bi bide egin dira, eta Lebarion lantegi eta kotxe-toki berriak egin dira.
- Gipuzkoan, sare propioan, hainbat jarduera egiten jarraitu da; besteak beste, hauek azpimarratu behar dira:
  - Añorga-Errekalde, Loiola-Herrera, Lasarte-Errekalde eta Txarakoa-Azitain tarteetan bi bide egin dira, eta Irungo Arasoko lantegiak eta kotxe-tokiak eraiki dira. Bestalde, 2011ko martxoaz geroztik, martxan dira Fanderiako eta Oiartzungo geltokiak, tarte horretan bi bide egiteko lanak amaitu ondoren.
  - Bestalde, martxan jarri da Irun-Colón geltoki berria, eta amaitu dira Oikiako (Zumaia) bazterbide berria eraikitze eta Karakateko gurutzaketa egiteko lanak.
  - Horrez gain, Aia-Orio saihesbideko zerbitzua ere martxan jarri da; lanak 2012. urtearen amaiera aldera amaitzea aurreikusi da.
  - Otsailean, martxan jarri da Ardantzako (Eibar) geltoki berria ere.
- Donostialdeko Metroari dagokionez, lau tartekako eraikuntza-proiektuak idazten ari dira; lau zati horietatik hiru Donostiako eta Herrera-Altza tarteko trenbide-igarobideari dagozkio.

### Tranbia-programa

- **Bilboko Tranbiari** dagokionez, Basurto eta La Casilla arteko zatia luzatzeko lanak egiten jarraitu dute.
- **Leioa eta Barakaldo arteko Tranbian**, berriz, lantegiak eta kotxe-tokiak eraikitze lanekin jarraitu da; tranbia horri dagokion lehenengo fasea, beraz.
- Bestalde, Barakaldoko tarteari buruzko informazio-azterlana garatzen ari dira, bai eta Leioa-Urbinaga tarteko eraikuntza-proiektua ere.
- **Gasteizko Tranbiari** dagokionez, handitze-lanak egiten hasi dira, Abetxuko adarraren bigarren fasea, hain zuzen.
- Gasteizko tranbiaren hegoaldeko zatiaren zabaltze-lanari (1. fasea) buruzko informazio-azterlanaren idazketa esleitu da.

### Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta ADIFek lankidetzat hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitze. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen “Euskal Y” sarearen Bergaratik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tarte barne) eraikitze proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, eta adar horretako desjabetze-espeditenteen kudeaketa administratiboan laguntzea.  
Hortaz, Euskal Trenbide Sarea (ETS) erakundeak, maiatzaren 21eko 6/2004 Legeak esleitzen dizkion eginkizunak betez, bere gain hartu ditu eraikuntza-proiektuek, desjabetzeen kudeaketak eta lanen eskumeneko zuzendaritzak eragindako gastuak eta Gipuzkoako adarra eraikitzeak sortutako beste gastu batzuk.
- Horren haritik, 2011n, Euskadiko Trenbide Sare Berriaren plataforma eraikitzen jarraitu da Gipuzkoan; zehazki, tarte hauetan: Ordizia-Itsasondo, Beasain ekialdea, Beasain mendebaldea, Legorreta, Tolosa, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio/Itsaso (mendebaldea), Ezkio/Itsaso-Beasain, Tolosa-Hernalde, Andoain-Urnieta eta Urnieta-Hernani.
- Era berean, Bergara-Bergara eta Antzuola-Ezkio/Itsaso (ekialdea) tarteetako eraikuntza-lanak egiten hasi dira.
- Horrez gain, Ezkio/Itsaso-Ezkio/Itsaso, Zizurkil-Andoain, Hernani-Astigarraga eta Hernalde-Zizurkil tarteei dagozkien lanen lizitazioak egin dira.

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

- ETS erakundeak obrek ukitutako nekazaritza-lurzoruen kudeaketan parte hartu du, bai eta Gipuzkoako adarreko obrek eragindako desjabetzeen kudeaketa administratiboan ere.

- Halaber, zenbait batzorde eta lan-talde antolatu dira, "Euskal Y" bere osotasunean koordinatzeko.

## Trenbide-pasabideak kentzea

- Trenbide-pasabideak kentzeari dagokionez, 2011n, Txarakoan (Eibar) pasabidea kentzeko lanak egiten jarraitu dute, eta horrez gain, EAEko trenbide-sarean beste 8 pasabide ixteko baimena eman da.

## Bilboko Hiri Trenbidea

- Bilboko Hiri Trenbidearen **2. lineari** dagokionez, 2011ko otsailaren 28an, Etxebarri-Ariz tartea ireki da, eta urte bereko azaroaren 11n, Ariz-Basauri tarteko zerbitzua jarri da martxan, bi geltoki berriekin: Arizkoa eta Basaurikoa.

- Era berean, Santurtzi-Kabiezes tarteko lanekin jarraitu da.

- Bilboko Hiri Trenbidearen **1. lineari** dagokionez, Maidagango trenbide-pasabidea lurperatzeko lanek aurrera jarraitzen dute Getxon; Ibarbengoako geltoki berria eraikitzeko lanak, berriz, jada amaitu dira.

- Bilboko Hiri Trenbidearen **3. linea** (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko 2008ko abenduaren 26an Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzahitzarmenari jarraituz, 2011n zehar lanak egin dira Etxebarri-Txurdinaga, Txurdinaga-Alde Zaharra eta Uribarri tartetan eta Matiko eta Etxebarriko San Antonioko geltokietan.

- Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, Euskal Trenbide Sarea erakundearen bidez, **4. lineari** (Moyua-Errekalde) buruzko informazio-azterlana egin dadila agindu du. Hain zuzen, Errekaldera doan linea horren erabilera aztertu nahi da, sarearen gainerako atalekin lotuta; 2011n, azterketa hori egiten jarraitu dute.

- 5. lineari** dagokionez, linea horren barruan Galdakaoko ospitalerainoko tarteko eskariaren gaineko azterlana bukatu da 2011n.

- Bestalde, Sarratu-Galdakao tarteko eraikuntza-proiektua idazten hasi dira.

- Bilboko Hiri Trenbidea (1. eta 2. lineak) finantzatzeko, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Finantza Planean ezarritakoari jarraituz –plan horretan zehaztu baitira tokiko erakunde horrek Metro Bilbao SA sozietateari egiten dizkion ekarpenak–, 35.070.000 euroko diru-laguntza eman zaio Bizkaiko Garraio Partzuergoari; Bizkaiko Foru Aldundiak eman dion diru-kopuru bera, hain zuzen.

- Halaber, Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzahitzarmena betez, beharrezko funtsak transferitu zaizkio (kapitalezko diru-laguntza gisa) aipatutako erakunde publikoari, aipatutako linea finantza dezan.

- Azkenik, maiatzaren 21eko 6/2004 Legearen bidez sortutako Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuko erakunde publikoak Bilboko Hiri Trenbidearen gaineko eraikuntzako eta ekipamenduko proiektuetarako kudeaketak egin ditu, bai eta lanen eta instalazioen zuzendaritza, ikuskaritza eta kontrol teknikoko lanak ere.

## Kable bidezko garraioa

- 2011n zehar, EAEn dauden kable bidezko garraioa lau instalazioak ikuskatu dira, hots, Igeldo (Donostia), Larreineta (Trapagaran), Artxanda (Bilbo) eta Mamarigako (Santurtzi) funikularrak.

## Bizikleta bidezko garraioa

- 2011n zehar, EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana idazten jarraitu da, interesa duten beste eragile eta administrazio batzuekin batera. Plana bi lan-mahaitan gauzatzen da: mahai instituzionalean eta elkarriketa-mahaian. Diagnostikoa idatzita eta adostuta dago, eta beraz, aurrerapen-fasea eztabaidatzen ari dira.

- Donostian, bizikletak mailegatzeko sistema sustatu da (dagoeneko martxan dago), Gipuzkoako gainerako lekuetara zabaltzeko.

## Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana izapidetu da, funtsezko tresna baita sektorerako.



- 2011ko maiatzaren 5ean, Lankidetzeta-Protokolo bat sinatu zen Sustapen Ministerioaren eta Eusko Jaurlaritzaren artean, Plan Estrategikoko salgaien oinarritzko sarean sartutako terminal logistiko intermodalak garatzeko, salgaien tren bidezko garraioa bultzatze aldera. EAERI dagokionez, terminal horien artean Jundizkoa eta Lezokoa daude.

- Halaber, sektore logistikoa indartzen jarraitu da, garraiorako eta logistikarako zentroen bidez (Aparkabisa, Vitoria-Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...).

## Inbertsioak egitea portu-azpiegituretan, eta gaur egungo azpiegitura mantentzea EAERen eskumeneko portuetan

Garraio-jarduerekin lotutako portuetan egin diren jardueri dagokionez:

- 2011n, kaiak eraberritzeko lanak egin dira Ondarroako portuko 1. jarduera-eremuan. Horren barruan, 400 metrotik gorako atrakatzetarako eraiki dute. Lerro hori izango da, hain zuzen, antolamendu-plan berezian ezarritakoari jarraiki, Ondarroako portuko lonja berria eraikiko duten azalera-eremuaren perimetroa.
- Bestalde, Mutrikuko babes-dike berriarekin lotutako jarduerak egiten jarraitu da. Hondartza berria eta itsas igerilekua erabilgarri daude jada, Burumendi eremuan. Horrez gain, undimotriz energiaren instalazioa konpontzeko eta sendotzeko lanak amaitu dira.
- Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan egindako lurreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, 2011n zenbait portu (Bermeokoa, besteak beste) garbitzeko kontratuak luzatu dira. Kontratu horiek, hain zuzen, 2008an eta 2009an formalizatu ziren, eta EAERen portuetara jende gehiago joateak sortzen dituen behar berriak hartu ziren kontuan haiek izapidetzeko.
- Antzekoa gertatu da Gipuzkoako portuak garbitzeko kontratuarekin. Kontratua 2009ko ekitaldian sinatu zuten, 24 hilabeterako, eta horrenbestez, 2011n, kontratuaren lehen luzapena egin da.
- Bizkaiko portuetako zaintza-zerbitzuari dagokionez, 2011. urtean amaitu da Bermeo, Ondarroa eta Lekeitioko portuetarako zerbitzuaren kontratua; hori dela eta, beste kontratazio-espeditente bat ireki da portu horietarako, eta Ondarroakoan, zehazki, zerbitzua handitu egin da.
- Gipuzkoako zaintza-zerbitzuari dagokionez, indarrean dagoen zerbitzuari eutsi zaio 2011n; kontratu hori, zehazki, 2010ean formalizatu zen, 24 hilabeterako.

## 4. helburua - Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

### Ardatz atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa

- Eusko Jaurlaritzak bultzatu ditu Arku Atlantikoko hainbat eskualderen arteko trukeak sustatzeko ekintzak; horri esker lortu da ardatz Atlantikoa Europa barneko lehentasuneko garraio-sareen artean sartzea.
- Eusko Jaurlaritzak egindako eta bultzatutako CFA-EFFIPLAT proiektua Eskualde Garapeneko Europako Funtzaren (FEDER) bidez lagun daitezkeen eremu atlantikoko proiektuen artean sartu ahal izan da; proiektu horien xedea korridore atlantikoa sustatzeko ahaleginak koordinatzea da.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziaren (IEPK) baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu da, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Zehazki, Garraio Zuzendaritzak Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldea gidatu, bultzatu eta koordinatu du.
- Halaber, 2011n, Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauek landu ditu:
  - Itsas garraioaren eta itsas autobideen ekimenen jarraipena egitea.
  - Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak erantzuna ematea Ozeano Atlantikorako estrategia bati buruz irekitako galdeketa-prozesuari.

### Garraio integrala

- Logistika eta Garraio Klusterrak lanean jarraitu du hainbat esparrutako erakunde eta entitateak batzen dituen antolakunde gisa, sektorearen onerako lan-proiektuak eginez. Elkarte horrek EAERen Garraio Sistema Adimendunak bultzatzeko, sustatzeko eta gauzatzeko ardura hartu du bere gain.

### 5. helburua - Garraio iraunkorraren bidetik

- Beste helburu batzuen harira aipatutako hainbat ekintzak helburu hau erdiesteko ere balio dute. Bereziki, bizikleta eta garraio publiko kolektiboa sustatzeko ekintzez ari gara –jada aipatu ditugunak–, bai eta itsas garraioa bultzatzeko ekintzez ere. Horretarako, bada, garraio publikoko zerbitzu berriak eraikiko dira, edo bestela, garraio horietarako azpiegiturak, batez ere, trenbide bidezko garraioaren kasuan.



# 5

EAEko garraio-  
sektorearen  
funtsezko  
adierazleak

## 5. EAEKO GARRAIO-SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK

### 5.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
	(EJSN-1993 1. berrik.)	(EJSN-1993 1. berrik.)	(EJSN-2009)	(EJSN-2009)	11-03	11-10
<b>Garraioaren produktibitatea (BEGd/Enplegua)</b>	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	64,6 mila euro lanean dagoen pertsonako	65,2 mila euro lanean dagoen pertsonako	69,8 mila euro lanean dagoen pertsonako	% 26,1	% 7,0

2011n, garraioaren produktibitatea 69,8 mila eurokoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 67,9 mila eurokoa izan da, lanean dagoen pertsona bakoitzeko.

Bilakaerari begiratzen badiogu, garraioaren produktibitatea % 26,1 hazi da 2003tik, eta % 7 aurreko urtearekin alderatuta. Ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, % 22,6 eta % 4,1 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

2. adierazlea	2003	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
	(EJSN-1993 1. berrik.)	(EJSN-1993 1. berrik.)	(EJSN-2009)	(EJSN-2009)	11-03	11-10
<b>EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEGd)</b>	Garraioa: 2.148.203 mila euro Ekonomia: 44.646.354 mila euro	Garraioa: 2.978.407 mila euro Ekonomia: 58.529.576 mila euro	Garraioa: 2.708.338 mila euro Ekonomia: 59.050.704 mila euro	Garraioa: 2.749.640 mila euro Ekonomia: 60.412.363 mila euro	Garraioa: % 28,0 Ekonomia: % 35,3	Garraioa: % 1,5 Ekonomia: % 2,3

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanak ezartzen duen helburua garraioaren hazkundeak ekonomia osoaren hazkundearen azpitik egon behar dela da; izan ere, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzke.

Denbora-ikuspegi zabala hartzen badugu aintzat (2003-2010 aldia), garraioaren BEGdaren hazkundeak ekonomia osoaren BEGdaren hazkundeak baino txikiagoa izan da: % 28 garraioan, eta % 35,3 ekonomia osoan.

Era berean, denbora-ikuspegi laburragoa hartzen badugu (2010-2011 aldiko bilakaera), garraioaren BEGdak hazkunde txikiagoa izan du ekonomia osoarenak baino (% 1,5 garraioan eta % 2,3 ekonomia osoan)..

3. adierazlea	2000	2008	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila <sup>1</sup>	
						11-00	11-10
<b>Zirkulazio ahalmen handiko bideen proportzioa</b>	% 11,4	% 14,0	% 14,4	% 14,2	% 14,7	% 3,3	% 0,5

Zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa ahalik eta handiena izan dadin, azken urteetan ahalegin handiak egin dira hiru lurralde historikoetan bide-azpiegiturak egokitzeko eta hobetzeko, eta edukiera handiko bideetan inbertitzearen aldeko apustua egin da; hau da, autobide eta autobietan inbertitu da. Helburua da pilaketak gutxitzea eta, era berean, errepideen segurtasun-maila handitzea.

Illo horretan, 2000-2011 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 3,3 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 620 km izatera igaro da), eta 2011n, EAEko errepideetako kilometro guztien % 14,7 bilakatu da.

<sup>1</sup> Aldea ehuneko puntutan.

## 5.2. ADIERAZLE SOZIALAK

4. adierazlea	2000	2008	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
						11-00	11-10
<b>Garraio publiko kolektiboaren erabilera</b>	225.313 mila bidaiari	248.917 mila bidaiari	248.623 mila bidaiari	250.621 mila bidaiari	254.090 mila bidaiari	+% 12,8	+% 1,4

Errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua % 12,8 handitu da EAEn 2000-2011 aldian. Datu horiek garraio publikoaren erabilerak bilakaera positiboa izan duela adierazten dute EAEko biztanleen artean, aztertutako aldian.

Bestalde, 2011n, 254,1 milioi pertsona ibili dira guztira errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan. Horrek esan nahi du, bada, bidaiari kopuruak % 1,4 egin duela gora azken urtean.

5. adierazlea	2003	2006	2010	Aurrerapen-maila <sup>1</sup>	
				06-03	10-06
<b>Salgaien garraioa trenez eta itsasoz</b>	% 19,2	% 21,8	% 22,8	+% 1	+% 3,6

“2003, 2006 eta 2011ko EAEko eskariaren irudia” azaltzen duten ikerketetako datuen arabera, EAEko salgaien garraioari dagokionez, garraio-moten banaketa orekatzen joan da, eta iraunkorragoa egiten. Trenz edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa ehuneko 3,6 puntu handitu da, 2003-2010 aldian.

Hobekuntza nabarmena egon den arren, salgaien errepideko garraioak pisu handia duela ikus daiteke (guztizkoaren % 77,2, 2010ean), EB-27n duena baino askoz handiagoa; izan ere, EB-27n garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien % 52,6 hartzen dute.

<sup>1</sup> Aldea ehuneko puntutan.

6. adierazlea	2001	2008	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
						11-01	11-10
<b>Errepideetan hildako pertsonak<sup>1</sup></b>	186	84	66	64	60	-% 67,7	-% 6,3

Erraz lortu eta gaintu da aurreko 2007-2010 aldiko EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren helburua; hots: zirkulazio-istripuetan hiltzen diren pertsonen kopurua erdira gutxitzea 2010. urterako, 2001eko kopuruekin alderatuz (zehazki, % 65,6 jaitsi zen). Horrenbestez, helburu hori lortuta, 2010-2014 aldirako EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren xedea errepideetan hildako pertsonen kopurua gutxituz joatea da, helburu hori bete behar etikoa baita, gure errepideetan eta hirietan zirkulazio-istripuen ondorioz biktimaren bat den bitartean.

2001etik 2011ra bitartean, EAEko errepideetan hildako pertsonen kopurua % 67,7 jaitsi da.

Bestalde, 2011n, EAEko errepideetan hildako pertsonak 2010ean baino % 6,3 gutxiago izan dira.

<sup>1</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoak erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu-eremuak udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu-eremuak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu-eremuak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu-eremuak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu-eremuak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean eta 2011n, EAEko hiriburu-eremuak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak).

5.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2007	2008	2009	2010	Aurrerapen-maila	
						10-90	10-09
<b>Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean</b>	2.717 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	6.074 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.706 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.281 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.096 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	% 87,6	-% 3,5

Kyotoko Protokoloaren helburua da % 8 murriztea berotegi-efektuko gasen igorpenak 2008-2012 aldirako, 1990. urteko igorpenak oinarritzat hartuta.

1990etik 2010era bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak % 87,6 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Hala ere, 2009tik 2010era, garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenak % 3,5 jaitsi ziren. Dirudenez, jaitsiera hori 2010ean izandako jarduera ekonomiko ahularen ondorio izan zen (BPGd % 0,3 hazi zen ekitaldi horretan).

8. adierazlea	2001	2008	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
						11-01	11-10
<b>Energia-kontsumoa garraio-sektorean</b>	1.547 ktpb	1.906 ktpb	1.783 ktpb	1.763 ktpb	1.739 ktpb	% 12,4	-% 1,4

2011-2014 Ingurumen Esparru Programaren helburu estrategikoen arabera, baliabideen erabilera eraginkorra eta kontsumo arduratsua sustatu behar dira.

Garraioaren energia-kontsumoa % 12,4 handitu da azken hamarkadan. Hazkunde hori ez dator bat helburu estrategiko horrekin; halere, 2010etik 2011ra bitartean, garraioaren energia-kontsumoa % 1,4 jaitsi da, jarduera ekonomiko ahularen ondorioz, funtsean (BPGd % 0,6 hazi da 2011n).

9. adierazlea	2006	2008	2009	2010	2011	Aurrerapen-maila	
						11-06	11-10
<b>Bioerregaien kontsumoa</b>	6,5 mila tona petrolio baliokide	44,0 mila tona petrolio baliokide	60,9 mila tona petrolio baliokide	101,5 mila tona petrolio baliokide	101,1 mila tona petrolio baliokide	% 1.455,4	-% 0,4

Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketaren jarduera-ildoen artean, garraio-sektoreak petrolioarekiko duen energia-mendekotasuna gutxitzea agertzen da.

Garraio-sektorean, bioerregaien kontsumoa % 1.455,4 hazi da 2006tik 2011ra bitartean; halere, azken urtean % 0,4 jaitsi da. Beraz, ez dio jarraitu jarduera-ilduan adierazitako joerari.



# 6

## **Estatistikako eranskina**

## 6. ESTATISTIKA-ERANSKINA

### 6.1. ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA

#### 6.1.1. Establezimendu-kopurua

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

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C) Establ. kop.
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C) Establ. kop.
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	
2009	13.822	95,0	6,8	14.544	7,2	202.093
2010	12.491	94,5	6,5	13.223	6,9	191.057
2011	11.777	94,8	6,4	12.425	6,7	185.454

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0
2008	-0,9	-0,2	2,3
2009	-1,6	-1,2	-1,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,6	-9,1	-5,5
2011	-5,7	-6,0	-2,9

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

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

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
1995	480	91,6	2,7	524	3,0	17.709
1996	1.566	97,6	8,4	1.605	8,6	18.592
1997	1.754	97,8	8,9	1.793	9,1	19.731
1998	1.833	98,1	8,9	1.869	9,1	20.563
1999	1.887	98,1	8,8	1.923	9,0	21.434
2000	1.834	97,7	8,5	1.877	8,7	21.482
2001	1.812	97,9	8,3	1.851	8,5	21.712
2002	1.763	96,8	7,9	1.822	8,2	22.237
2003	1.715	96,5	7,6	1.778	7,9	22.540
2004	1.724	96,2	7,6	1.792	7,9	22.694
2005	1.774	95,4	7,5	1.860	7,8	23.812
2006	1.746	94,9	7,2	1.840	7,6	24.171
2007	1.851	93,8	7,0	1.974	7,5	26.285
2008	1.843	92,9	6,8	1.984	7,4	26.936
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	1.743	95,6	6,5	1.824	6,8	26.791
2010	1.573	94,5	6,2	1.665	6,6	25.277
2011	1.488	94,7	6,0	1.571	6,3	24.884

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7
2008	-0,4	0,5	2,5
2009	-1,0	-0,9	-0,7

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,8	-8,7	-5,7
2011	-5,4	-5,6	-1,6

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.051	95,7	6,4	4.234	6,6	63.768

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3
2008	-2,1	-1,7	1,4
2009	-2,2	-2,0	-2,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-12,0	-11,6	-5,7
2011	-3,7	-3,9	-4,4

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
1995	2.580	88,2	3,6	2.925	4,1	72.135
1996	7.179	95,7	9,4	7.504	9,8	76.452
1997	7.802	96,5	9,7	8.082	10,1	80.324
1998	8.035	96,8	9,6	8.303	9,9	83.706
1999	8.113	96,7	9,5	8.393	9,9	85.133
2000	7.957	96,5	9,2	8.243	9,5	86.510
2001	7.768	96,3	9,1	8.065	9,5	85.154
2002	7.729	95,8	8,9	8.065	9,3	87.097
2003	7.643	95,7	8,7	7.989	9,1	87.578
2004	7.582	95,6	8,5	7.932	8,9	89.589
2005	7.597	95,1	8,2	7.992	8,6	92.820
2006	7.621	94,2	7,9	8.093	8,4	95.871
2007	7.837	93,6	7,7	8.371	8,2	101.900
2008	7.824	92,9	7,5	8.423	8,0	104.838
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak			Garraioa eta posta-jarduerak (1)		Ekonomia, guztira (2)
	Establ. kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Establ. kop.	% (B) / (C)	Establ. kop.
2009	7.299	94,4	7,0	7.735	7,4	104.593
2010	6.711	93,8	6,8	7.153	7,2	99.086
2011	6.238	94,2	6,4	6.620	6,8	96.802

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3
2008	-0,2	0,6	2,9
2009	-1,4	-0,8	-0,3

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,5	-2,3

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.9. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio bidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
1995	2.756	78	17	45	1.637	4.533
1996	11.785	78	10	28	1.243	13.144
1997	12.967	69	11	24	1.419	14.490
1998	13.436	69	13	27	1.552	15.097
1999	13.633	68	14	27	1.633	15.375
2000	13.309	68	15	27	1.781	15.200
2001	12.890	68	16	30	1.900	14.904
2002	12.568	72	15	39	1.972	14.666
2003	12.281	70	15	35	1.995	14.396
2004	12.172	67	14	33	2.018	14.304
2005	12.228	73	20	36	2.014	14.371
2006	12.184	78	18	37	2.035	14.352
2007	12.601	77	19	38	2.135	14.870
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
<b>%</b>						
1995	60,80	1,72	0,38	0,99	36,11	100,00
1996	89,66	0,59	0,08	0,21	9,46	100,00
1997	89,49	0,48	0,08	0,17	9,79	100,00
1998	89,00	0,46	0,09	0,18	10,28	100,00
1999	88,67	0,44	0,09	0,18	10,62	100,00
2000	87,56	0,45	0,10	0,18	11,72	100,00
2001	86,49	0,46	0,11	0,20	12,75	100,00
2002	85,69	0,49	0,10	0,27	13,45	100,00
2003	85,31	0,49	0,10	0,24	13,86	100,00
2004	85,10	0,47	0,10	0,23	14,11	100,00
2005	85,09	0,51	0,14	0,25	14,01	100,00
2006	84,89	0,54	0,13	0,26	14,18	100,00
2007	84,74	0,52	0,13	0,26	14,36	100,00
2008	84,53	0,49	0,14	0,28	14,56	100,00
2009	84,14	0,40	0,14	0,27	15,06	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	2.694	9.669	41	3	16	17	10	6	1.366	13.822
2010	2.587	8.468	57	5	15	14	11	5	1.329	12.491
2011	2.560	7.909	62	6	16	12	8	6	1.198	11.777
<b>%</b>										
2009	19,49	69,95	0,30	0,02	0,12	0,12	0,07	0,04	9,88	100,00
2010	20,71	67,79	0,46	0,04	0,12	0,11	0,09	0,04	10,64	100,00
2011	21,74	67,16	0,53	0,05	0,14	0,10	0,07	0,05	10,17	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraio bideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



# EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.10. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
1995	290	0	3	0	187	480
1996	1.411	0	3	0	152	1.566
1997	1.574	0	3	0	177	1.754
1998	1.632	0	6	0	195	1.833
1999	1.684	0	7	0	196	1.887
2000	1.626	0	6	0	202	1.834
2001	1.592	0	6	0	214	1.812
2002	1.529	0	5	0	229	1.763
2003	1.493	0	4	0	218	1.715
2004	1.490	0	4	0	230	1.724
2005	1.526	1	7	0	240	1.774
2006	1.502	1	7	0	236	1.746
2007	1.590	1	7	0	253	1.851
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
2009	1.553	2	7	0	262	1.824
<b>%</b>						
1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	307	1.274	0	0	0	0	2	2	158	1.743
2010	303	1.096	1	0	0	0	2	2	169	1.573
2011	300	1.017	2	0	0	0	1	2	166	1.488
<b>%</b>										
2009	17,61	73,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,11	9,06	100,00
2010	19,26	69,68	0,06	0,00	0,00	0,00	0,13	0,13	10,74	100,00
2011	20,16	68,35	0,13	0,00	0,00	0,00	0,07	0,13	11,16	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.11. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
1995	868	20	0	15	570	1.473
1996	3.977	21	0	7	394	4.399
1997	4.471	19	1	5	438	4.934
1998	4.714	19	0	7	489	5.229
1999	4.846	18	0	8	503	5.375
2000	4.822	18	1	8	560	5.409
2001	4.674	18	1	10	621	5.324
2002	4.505	18	1	13	637	5.174
2003	4.337	21	2	9	669	5.038
2004	4.299	19	2	11	667	4.998
2005	4.297	22	2	10	669	5.000
2006	4.276	22	1	10	676	4.985
2007	4.427	22	1	10	722	5.182
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
<b>%</b>						
1995	58,93	1,36	0,00	1,02	38,70	100,00
1996	90,41	0,48	0,00	0,16	8,96	100,00
1997	90,62	0,39	0,02	0,10	8,88	100,00
1998	90,15	0,36	0,00	0,13	9,35	100,00
1999	90,16	0,33	0,00	0,15	9,36	100,00
2000	89,15	0,33	0,02	0,15	10,35	100,00
2001	87,79	0,34	0,02	0,19	11,66	100,00
2002	87,07	0,35	0,02	0,25	12,31	100,00
2003	86,09	0,42	0,04	0,18	13,28	100,00
2004	86,01	0,38	0,04	0,22	13,35	100,00
2005	85,94	0,44	0,04	0,20	13,38	100,00
2006	85,78	0,44	0,02	0,20	13,56	100,00
2007	85,43	0,42	0,02	0,19	13,93	100,00
2008	85,26	0,43	0,04	0,20	14,07	100,00
2009	84,83	0,32	0,04	0,20	14,61	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. Lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	828	3.458	14	2	7	2	2	1	466	4.780
2010	793	2.934	20	2	7	0	2	1	448	4.207
2011	794	2.817	19	2	9	0	1	2	407	4.051
<b>%</b>										
2009	17,32	72,34	0,29	0,04	0,15	0,04	0,04	0,02	9,75	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,17	0,00	0,05	0,02	10,65	100,00
2011	19,60	69,54	0,47	0,05	0,22	0,00	0,02	0,05	10,05	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.12. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio bidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>						
1995	1.598	58	14	30	880	2.580
1996	6.397	57	7	21	697	7.179
1997	6.922	50	7	19	804	7.802
1998	7.090	50	7	20	868	8.035
1999	7.103	50	7	19	934	8.113
2000	6.861	50	8	19	1.019	7.957
2001	6.624	50	9	20	1.065	7.768
2002	6.534	54	9	26	1.106	7.729
2003	6.451	49	9	26	1.108	7.643
2004	6.383	48	8	22	1.121	7.582
2005	6.405	50	11	26	1.105	7.597
2006	6.406	55	10	27	1.123	7.621
2007	6.584	54	11	28	1.160	7.837
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
<b>%</b>						
1995	61,94	2,25	0,54	1,16	34,11	100,00
1996	89,11	0,79	0,10	0,29	9,71	100,00
1997	88,72	0,64	0,09	0,24	10,31	100,00
1998	88,24	0,62	0,09	0,25	10,80	100,00
1999	87,55	0,62	0,09	0,23	11,51	100,00
2000	86,23	0,63	0,10	0,24	12,81	100,00
2001	85,27	0,64	0,12	0,26	13,71	100,00
2002	84,54	0,70	0,12	0,34	14,31	100,00
2003	84,40	0,64	0,12	0,34	14,50	100,00
2004	84,19	0,63	0,11	0,29	14,79	100,00
2005	84,31	0,66	0,14	0,34	14,55	100,00
2006	84,06	0,72	0,13	0,35	14,74	100,00
2007	84,01	0,69	0,14	0,36	14,80	100,00
2008	83,82	0,63	0,14	0,41	15,01	100,00
2009	83,46	0,52	0,14	0,38	15,51	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. Lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ESTABLEZIMENDU-KOPURUA</b>										
2009	1.559	4.937	27	1	9	15	6	3	742	7.299
2010	1.491	4.438	36	3	8	14	7	2	712	6.711
2011	1.466	4.075	41	4	7	12	6	2	625	6.238
<b>%</b>										
2009	21,36	67,64	0,37	0,01	0,12	0,21	0,08	0,04	10,17	100,00
2010	22,22	66,13	0,54	0,04	0,12	0,21	0,10	0,03	10,61	100,00
2011	23,50	65,33	0,66	0,06	0,11	0,19	0,10	0,03	10,02	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraio bideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.1.2. Enplegua

6.13. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	40.944	85,0	4,8	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
2009	44.487	91,2	4,7	48.806	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.299	5,1	906.044
2011	39.389	89,8	4,4	43.851	4,9	890.093

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	50,0	2,2
1997	--	4,5	2,3
1998	--	3,3	2,7
1999	--	5,0	6,1
2000	--	0,0	3,2
2001	--	2,9	2,1
2002	--	3,5	3,8
2003	--	2,2	2,2
2004	1,3	1,8	1,7
2005	4,2	2,5	4,1
2006	3,4	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5
2009	1,1	1,2	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,7	-5,1	-4,9
2011	-5,1	-5,3	-1,8

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.15. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	5.162	86,5	3,7	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
2009	6.301 eta (*)	93,9 eta (*)	4,1 eta (*)	6.709 eta (*)	4,4 eta (*)	152.568
2010	5.884 eta (*)	90,5 eta (*)	4,0 eta (*)	6.501 eta (*)	4,4 eta (*)	146.912
2011	5.561 eta (*)	89,8 eta (*)	3,8 eta (*)	6.195	4,3	144.926

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

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	3,8	3,4	4,3
2006	8,7	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,6	-3,1	-3,7
2011	-5,5	-4,7	-1,4

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.17. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.537	86,5	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
2009	14.761 eta (*)	91,5 eta (*)	4,7 eta (*)	16.125 eta (*)	5,1 eta (*)	313.842
2010	13.274 eta (*)	90,5 eta (*)	4,4 eta (*)	14.670 eta (*)	4,9 eta (*)	299.038
2011	12.726 eta (*)	90,7 eta (*)	4,4 eta (*)	14.033	4,8	292.430

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

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina



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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-0,1	2,5
2007	4,0	4,6	4,9
2008	0,8	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-10,1	-9,0	-4,7
2011	-4,1	-4,3	-2,2

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.19. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	24.304	84,6	5,2	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Enplegu kop.	% (B) / (C)	Enplegu kop.
2009	23.424 eta (*)	90,2 eta (*)	4,8 eta (*)	25.971 eta (*)	5,3 eta (*)	486.100
2010	22.090 eta (*)	88,9 eta (*)	4,8 eta (*)	24.861 eta (*)	5,4 eta (*)	460.094
2011	20.962 eta (*)	88,7 eta (*)	4,6 eta (*)	23.623	5,2	452.737

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

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	6,8	5,0	4,3
2008	2,1	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3
2011	-5,1	-5,0	-1,6

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.21. taula Garraio-sektoreko enplegua garraio-bidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>						
2003	25.407 <sup>1</sup>	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	24.790	2.744	409	470	12.531	40.944
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
2003	65,46	--	0,88	1,21	32,45	100,00
2004	61,18	4,31	0,87	1,16	32,48	100,00
2005	60,55	6,70	1,00	1,15	30,61	100,00
2006	61,66	6,19	0,91	0,97	30,26	100,00
2007	62,13	5,50	0,88	0,95	30,55	100,00
2008	63,20	4,98	0,86	0,87	30,10	100,00
2009	63,38	4,65	0,92	0,84	30,21	100,00

<sup>1</sup> Lurreko garraioari buruzko datua da (errepideko garraioa eta trenbidekoa barne).

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. Lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>										
2009	8.062	22.522	1.120	87	51	319	215	201	11.910	44.487
2010	8.145	19.772	1.097	75	50	381	281	178	11.536	41.515
2011	8.192	18.318	1.106	72	52	293	101	55	11.200	39.389
%										
2009	18,12	50,63	2,52	0,20	0,11	0,72	0,48	0,45	26,77	100,00
2010	19,62	47,63	2,64	0,18	0,12	0,92	0,68	0,43	27,79	100,00
2011	20,80	46,51	2,81	0,18	0,13	0,74	0,26	0,14	28,43	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraio-bideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hiriartekoak badira.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.22. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	3.274	(*)	55	0	1.782	5.162
2006	3.568 eta (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 eta (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 eta (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 eta (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
<b>%</b>						
2004	64,64	0,00	0,82	0,00	34,54	100,00
2005	63,43	(*)	1,07	0,00	34,52	100,00
2006	63,61 eta (*)	(*)	0,89	0,00	35,16	100,00
2007	64,06 eta (*)	(*)	0,90	0,00	34,72	100,00
2008	62,57 eta (*)	(*)	0,88	0,00	36,22	100,00
2009	62,14 eta (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

(\*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>										
2009	721	3.244	0	0	0	0	(**)	(**)	1.955 eta (**)	6.301 eta (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	0	0	(**)	(**)	1.864 eta (**)	5.884 eta (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	0	0	(**)	(**)	1.825	5.561 eta (**)
<b>%</b>										
2009	11,44	51,48	0,00	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	31,03 eta (**)	100,00
2010	19,66	47,98	(**)	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	31,68 eta (**)	100,00
2011	20,68	46,50	(**)	0,00	0,00	0,00	(**)	(**)	32,82	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

\*\* Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.23. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 eta (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
<b>%</b>						
2004	67,16	1,87	0,18	0,24	30,55	100,00
2005	66,76	6,05	0,12	0,21	26,85	100,00
2006	67,27	4,01	0,00	0,21	28,51	100,00
2007	67,68 eta (*)	3,58	(*)	0,24	28,33	100,00
2008	68,66	3,42	0,25	0,22	27,46	100,00
2009	68,20	3,27	0,24	0,15	28,13	100,00

(\*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiar. aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Gar. lotutako beste jarduerak batzuk	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>										
2009	2.234	8.331	371	(**) 17 eta (**)	(**)	(**)	(**)	(**)	3.705 eta (**)	14.761 eta (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**) 20 eta (**)	0	(**)	(**)	(**)	3.161 eta (**)	13.274 eta (**)
2011	2.261	6.950	351	(**) 26 eta (**)	0	(**)	(**)	(**)	3.138	12.726 eta (**)
<b>%</b>										
2009	15,13	56,44	2,51	(**) 0,12 eta (**)	(**)	(**)	(**)	(**)	25,10 eta (**)	100,00
2010	16,65	55,76	(**)	(**) 0,15 eta (**)	0,00	(**)	(**)	(**)	23,81 eta (**)	100,00
2011	17,77	54,61	2,76	(**) 0,20 eta (**)	0,00	(**)	(**)	(**)	24,66	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

\*\* Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.24. taula Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIO BIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>						
2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
2006	13.117 eta (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
2007	14.156 eta (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
2008	14.899 eta (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
2009	15.224 eta (*)	(*)	333	365	7.527	25.071
%						
2004	56,61	6,85	1,31	2,02	33,21	100,00
2005	55,88	8,47	1,55	2,02	32,09	100,00
2006	57,66 eta (*)	9,03	1,38	1,68	30,22	100,00
2007	58,25 eta (*)	(*)	1,32	1,60	30,84	100,00
2008	60,04 eta (*)	(*)	1,21	1,46	30,15	100,00
2009	60,72 eta (*)	(*)	1,33	1,46	30,02	100,00

(\*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIO BIDEA	Bidaiarien lurreko garraioa*	Salgaien garraioa errepidez	Bidaiarien hiriarteko garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Bidaiarien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Salgaien itsas gar. eta bide nabigag. eginikoa	Bidaiarien aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Garraioarekin lotutako beste jarduera batzuk	GUZTIRA
<b>ENPLEGU-KOPURUA</b>										
2009	3.658	10.947	749	(**)	11 eta (**)	(**)	181	162	6.249 eta (**)	23.424 eta (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	11 eta (**)	381	241	(**)	6.244 eta (**)	22.090 eta (**)
2011	4.781	8.782	747	29	22 eta (**)	293	71	(**)	6.237	20.962 eta (**)
%										
2009	15,62	46,73	3,20	(**)	0,05 eta (**)	(**)	0,77	0,69	26,68 eta (**)	100,00
2010	21,63	43,22	3,13	(**)	0,05 eta (**)	1,72	1,09	(**)	28,27 eta (**)	100,00
2011	22,81	41,89	3,56	0,14	0,10 eta (**)	1,40	0,34	(**)	29,75	100,00

\* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraiobideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

\*\* Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

6.25. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	Euroak, milakotan
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009	2.978.407	68,7	5,1	4.335.283	7,4	58.529.576
2010 <sup>(a)</sup>	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (B)	% (A) / (C)	Euroak, milakotan	% (B) / (C)	Euroak, milakotan
2010	2.708.338	93,2	4,6	2.905.278	4,9	59.050.704
2011 <sup>(a)</sup>	2.749.640	93,5	4,6	2.942.175	4,9	60.412.363

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
2003	2,2	5,8	6,0
2004	6,5	6,8	7,6
2005	7,6	2,9	6,4
2006	8,1	8,0	7,4
2007	7,0	6,3	8,1
2008	4,2	4,1	4,0
2009	0,3	0,9	-5,1
2010 <sup>(a)</sup>	-1,8	-0,5	0,9

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2010	--	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	1,5	1,3	2,3

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.27. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010 <sup>(a)</sup>	347.472	3,6	9.641.437

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	356.530	3,8	9.401.602
2011 <sup>(a)</sup>	363.067	3,8	9.665.285

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.28. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010 <sup>(a)</sup>	0,6	2,1

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	1,8	2,8

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.29. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010 <sup>(a)</sup>	862.511	4,5	19.172.826

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	763.756	4,0	19.255.687
2011 <sup>(a)</sup>	767.395	3,9	19.716.066

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.30. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010 <sup>(a)</sup>	-5,3	0,5

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	0,5	2,4

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.31. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	% (A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010 <sup>(a)</sup>	1.715.486	5,7	30.221.829

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	1.588.052	5,2	30.393.415
2011 <sup>(a)</sup>	1.619.178	5,2	31.031.012

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.32. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010 <sup>(a)</sup>	-0,4	0,7

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011 <sup>(a)</sup>	2,0	2,1

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.33. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2003	1.122.259		142.989	40.682	52.336	789.937	2.148.203
2004	1.201.681		147.163	49.748	56.245	833.975	2.288.812
2005	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010 <sup>(a)</sup>	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010 <sup>(a)</sup>	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2010	487.850	943.203	150.553	92.931	56.303	977.498	2.708.338
2011 <sup>(a)</sup>	495.714	944.641	150.504	95.257	51.293	1.012.231	2.749.640
%							
2010	18,01	34,83	5,56	3,43	2,08	36,09	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	18,03	34,36	5,47	3,46	1,87	36,81	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.34. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraio-bidearen arabera, Araban (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010 <sup>(a)</sup>	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010 <sup>(a)</sup>	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2010	64.827	144.726	5.429	2.168	0	139.380	356.530
2011 <sup>(a)</sup>	66.625	144.925	5.960	1.951	0	143.606	363.067
%							
2010	18,18	40,59	1,52	0,61	0,00	39,09	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	18,35	39,92	1,64	0,54	0,00	39,55	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.35. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraio-bidearen arabera, Gipuzkoan (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010 <sup>(a)</sup>	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16		7,81	0,36	0,14	33,54	100,00
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010 <sup>(a)</sup>	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2010	120.500	336.769	52.650	6.043	7.673	240.121	763.756
2011 <sup>(a)</sup>	121.525	337.093	52.440	5.197	6.407	244.733	767.395
%							
2010	15,78	44,09	6,89	0,79	1,00	31,44	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	15,84	43,93	6,83	0,68	0,83	31,89	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.36. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen arabera, Bizkaian (euroak milakotan eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk <sup>1</sup>					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010 <sup>(a)</sup>	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52		7,16	2,76	4,20	39,36	100,00
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010 <sup>(a)</sup>	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa <sup>1</sup>		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Bidaiariak	Salgaiak					
<b>EUROAK, MILAKOTAN</b>							
2010	302.523	461.708	92.474	84.720	48.630	597.997	1.588.052
2011 <sup>(a)</sup>	307.564	462.623	92.104	88.109	44.886	623.892	1.619.178
%							
2010	19,05	29,07	5,82	5,33	3,06	37,66	100,00
2011 <sup>(a)</sup>	19,00	28,57	5,69	5,44	2,77	38,53	100,00

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean:

-Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk.

-Salgaien lurreko garraioa: salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketako zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

## 6.2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA

### 6.2.1. Garraio-eskaintza

6.37. taula EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
1992	186	197	4.046	4.429
1993	186	231	3.880	4.297
1994	186	247	3.887	4.320
1995	187	240	3.931	4.358
1996	187	251	3.858	4.296
1997	187	276	3.787	4.250
1998	188	275	3.854	4.317
1999	188	292	3.966	4.446
2000	196	299	3.858	4.353
2001	196	300	3.816	4.312
2002	192	303	3.768	4.263
2003	201	318	3.744	4.263
2004	206	316	3.728	4.250
2005	211	325	3.682	4.218
2006	211	317	3.677	4.205
2007	228	345	3.656	4.229
2008	240	348	3.615	4.203
2009	256	351	3.602	4.209
2010	254	344	3600	4.198
2011	270	350	3.592	4.212
<b>DENSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	33,2	48,1	500,0	581,3
2009	35,4	48,5	498,2	582,2
2010	35,1	47,6	497,9	580,6
2011	37,3	48,4	496,8	582,6

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.38. taula Arabako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
1992	60	79	1.492	1.631
1993	60	112	1.321	1.493
1994	60	112	1.339	1.511
1995	61	100	1.333	1.494
1996	61	111	1.299	1.471
1997	61	111	1.299	1.471
1998	61	113	1.348	1.522
1999	61	113	1.409	1.583
2000	62	112	1.296	1.470
2001	62	112	1.296	1.470
2002	62	112	1.296	1.470
2003	62	112	1.296	1.470
2004	62	112	1.304	1.478
2005	62	112	1.304	1.478
2006	62	112	1.303	1.477
2007	62	112	1.303	1.477
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
<b>DENSITATEA (m/km<sup>2</sup>)</b>				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.39. taula Gipuzkoako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
1992	70	52	1.182	1.304
1993	70	52	1.182	1.304
1994	70	68	1.171	1.309
1995	70	69	1.197	1.336
1996	70	69	1.197	1.336
1997	70	75	1.137	1.282
1998	70	75	1.137	1.282
1999	70	83	1.197	1.350
2000	75	83	1.198	1.356
2001	75	83	1.201	1.359
2002	69	85	1.194	1.348
2003	77	85	1.196	1.358
2004	81	85	1.195	1.361
2005	86	91	1.194	1.371
2006	86	90	1.195	1.371
2007	81	107	1.191	1.379
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)</b>				
1992	35,3	26,3	596,9	658,5
1993	35,3	26,3	596,9	658,5
1994	35,3	34,3	591,3	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.40. taula Bizkaiko errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
<b>LUZERA (km)</b>				
1992	56	66	1.372	1.494
1993	56	67	1.377	1.500
1994	56	67	1.377	1.500
1995	56	71	1.401	1.528
1996	56	71	1.362	1.489
1997	56	90	1.351	1.497
1998	57	87	1.369	1.513
1999	57	96	1.360	1.513
2000	59	104	1.364	1.527
2001	59	105	1.319	1.483
2002	61	106	1.278	1.445
2003	62	121	1.252	1.435
2004	63	119	1.229	1.411
2005	63	122	1.184	1.369
2006	63	115	1.179	1.357
2007	85	126	1.162	1.373
2008	84	132	1.136	1.352
2009	84	132	1.121	1.337
2010	84	129	1.116	1.329
2011	100	126	1.114	1.340
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)</b>				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	37,9	59,5	512,3	609,8
2009	37,9	59,5	505,6	603,0
2010	37,9	58,2	503,3	599,4
2011	45,1	56,8	502,4	604,3

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerranda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

**6.45. taula Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)**

(autoak 1.000 biztanleko)

URTEA / LURRALDEA	Araba	Gipuzkoa	Bizkaia	EAE
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	447,3	416,1	412,7	418,7
2007	463,4	429,9	427,9	433,6
2008	466,4	430,4	430,1	435,4
2009	465,5	428,3	429,5	434,3
2010	467,0	428,8	431,8	436,0
2011	465,8	430,7	433,7	437,4

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

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

(aireontzien kopurua)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950

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

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskariaa) *Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak*

## 6.47. taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiribusa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriarteko autobusa	Gipuzkoako hiriarteko autobusa	Arabako hiriarteko autobusa	Bilboko metroa	EuskoTran	Renfe <sup>2</sup>	EuskoTren	FEVE <sup>3</sup>
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	18.111	1.832
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.319	1.772
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.941	1.506
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	17.150	1.345
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.691	1.345
2011	26.579	29.217	11.881	28.398	19.772	500	89.616	10.424	20.318	16.070	1.314

<sup>1</sup> 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketan ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

<sup>2</sup> Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

<sup>3</sup> Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak  
Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	Urteko $\Delta$	$\Delta$ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313		
2001	61.990	56.431	55.895	56.441	230.757	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	54.149	234.496	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.923	243.056	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.463	241.012	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.925	243.205	0,9	7,9
2006	64.800	49.293	82.715	48.877	245.685	1,0	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.650	47.743	89.292	45.232	248.917	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	42.149	248.623	-0,1	10,3
2010	65.531	47.139	98.383	39.568	250.621	0,8	11,2
2011	67.677	48.670	100.040	37.701	254.088	1,4	12,8

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

b) Errepideko garraioa

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

(ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

HIRIBURUA/URTEA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10 Δ
<b>Vitoria-Gasteiz</b>												
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	-7,0
Gamarra Nagusia <sup>1</sup>	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	0,4
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	-2,0
Gometxa	20.358	ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	-2,3
<b>GUZTIRA</b>	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--
<b>Donostia<sup>2</sup></b>												
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zapatari-Tolosa hirib.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Ospitaleko aldapa	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
<b>GUZTIRA</b>	163.237	157.440	156.575	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
<b>Bilbo</b>												
Deustu-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	-4,8
Deustu-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	3,6
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	2,0
Orueta-Egirleta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	-1,0
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	-3,1
Boluetza-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	-4,3
Miraflores-Heg. bidea <sup>3</sup>	34.267	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	6,3
Zabalburu pl.-Heg. bidea	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	-3,4
Jesusen Bih.-Heg. bidea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	-2,9
Basurtu-Kastresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	-7,5
Basurtu-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	-5,8
<b>GUZTIRA</b>	342.278	345.055	351.957	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	-0,6

<sup>1</sup> Gasteizen ez daude eskuragarri Gamarra Nagusiko sarbideari buruzko datuak.

<sup>2</sup> 2009tik aurrera, ez dago Donostiako sarbide nagusietako ibilgailu-kopuruaren datuak.

<sup>3</sup> Sarbide horri dagokion 6A neurketa-estazioa Miribillaren eta Mirafloresen artean dago. Sistema telematikoaren bidez, Miribillaren eta A-8ren arteko zirkulazioa kontrolatu da, eta horrek gorantz aldatu ditu 2005-2009 aldiko zirkulazioak.

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.50. taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Vitoria-Gasteiz		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790	--
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.425	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.531	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3

Iturria: Dbus, Bilbobus, Tuvisa. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.51. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / ESPARRUA	Bizkaiko hiriarteko zerbitzua		Gipuzkoako hiriarteko zerbitzua		Arabako hiriarteko zerbitzua <sup>1</sup>	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1999	35.474	--	19.003	--	ez eskur.	--
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	ez eskur.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	28.398	2,5	19.772	4,6	500	-3,1

<sup>1</sup> 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

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

c) Trenbideko garraioa

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

URTEA	Bilboko metroa	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1995 <sup>1</sup>	4.730	--
1996	31.660	--
1997	41.494	31,1
1998	49.102	18,3
1999	50.886	3,6
2000	54.173	6,5
2001	55.895	3,2
2002	66.706	19,3
2003	72.609	8,8
2004	73.089	0,7
2005	77.802	6,4
2006	79.780	2,5
2007	85.864	7,6
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2

<sup>1</sup> Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

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

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

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

HILABETEA / URTEA	2000		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.
Urtarrila	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.710.731	8,6
Otsaila	4.633.620	8,6	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.499.367	8,4
Martxoa	5.158.580	9,5	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.683.312	9,7
Apirila	3.863.360	7,1	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.993.220	7,8
Maiatza	4.863.045	9,0	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	8.195.908	9,1
Ekaina	4.673.533	8,6	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.679.481	8,6
Uztaila	3.875.806	7,2	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.420.383	7,2
Abuztua	3.377.290	6,2	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.775.166	6,4
Iraila	4.308.540	8,0	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	7.436.533	8,3
Urria	5.017.855	9,3	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.617.943	8,5
Azaroa	5.114.878	9,4	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.914.296	8,8
Abendua	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,8	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.690.058	8,6
<b>GUZTIRA</b>	<b>54.173.349</b>	<b>100,0</b>	<b>77.801.841</b>	<b>100,0</b>	<b>79.780.094</b>	<b>100,0</b>	<b>85.864.456</b>	<b>100,0</b>	<b>86.333.743</b>	<b>100,0</b>	<b>87.043.712</b>	<b>100,0</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>	<b>89.616.398</b>	<b>100,0</b>

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

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.54. taula Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

GELTOKIA / URTEA	2000		2007		2008		2009		2010		2011	
	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala	Pertsona-kopurua	% bertikala
Etxebarri	--	--	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7
Bolueta	1.320.541	2,4	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5
Basarrate	1.820.404	3,4	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5
Santutxu	4.067.312	7,5	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4
Alde Zaharra	5.133.486	9,5	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1
Abando	4.998.904	9,2	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0
Moiua	4.389.232	8,1	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1
Indautxu	4.375.665	8,1	6.195.720	7,2	6.255.867	7,2	6.281.666	7,2	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1
San Mames	4.084.384	7,5	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5
Deustu	4.412.197	8,1	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3
Sarriko	2.440.168	4,5	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8
San Inazio	1.742.686	3,2	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6
Lutxana	149.925	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	0,3	213.398	0,2	210.443	0,2
Erandio	1.476.705	2,7	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5
Leioa	670.441	1,2	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2
Lamiako	268.173	0,5	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	0,4	324.214	0,4	317.586	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9
Gobela	878.447	1,6	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1	907.653	1,0	907.296	1,0
Neguri	704.075	1,3	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8	684.403	0,8	695.003	0,8
Aiboa	347.406	0,6	378.658	0,4	390.173	0,5	380.930	0,4	385.209	0,4	401.730	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6
Berango	341.709	0,6	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5	406.929	0,5	436.252	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5	412.188	0,5	419.555	0,5
Sopela	594.527	1,1	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7	595.588	0,7	599.980	0,7
Urduliz	308.424	0,6	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3	292.216	0,3	308.770	0,3
Plentzia	721.875	1,3	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	0,8	651.311	0,7	676.065	0,8
Gurutzeta	--	--	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1
Anso	--	--	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4
Barakaldo	--	--	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1
Bagatza	--	--	1.727.943	2,0	1.858.581	2,2	1.967.440	2,3	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3
Urbina	--	--	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2	119.742	0,1	115.347	0,1
Sestao	--	--	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8
Abatxolo	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9	827.863	0,9	811.564	0,9
Portugalete	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4
Peñota	--	--	--	--	--	--	569.872	0,7	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5
Santurtzi	--	--	--	--	--	--	1.074.953	1,2	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1
Basauri	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	173.589	0,2
Ariz	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.825.666	2,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>54.173.349</b>	<b>100,0</b>	<b>85.864.456</b>	<b>100,0</b>	<b>86.333.743</b>	<b>100,0</b>	<b>87.043.712</b>	<b>100,0</b>	<b>88.556.281</b>	<b>100,0</b>	<b>89.616.398</b>	<b>100</b>

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



**6.55. taula** Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2002 <sup>1</sup>	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 <sup>2</sup>	2.957,9	1,8
2009 <sup>3</sup>	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1

<sup>1</sup> 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

<sup>2</sup> Gasteizko tranbiaren bidaiariak sartzen dira, 2008ko abenduaren 23an Erdialdeko eta Lakuako adarrak martxan jarri zirenetik.

<sup>3</sup> 2009ko uztailaren 10ean, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarraren linea berria ireki zen.

Iturria: EuskoTran. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.56. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / KONPAINIA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren	FEVE <sup>2</sup>	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	18.073	1.835	56.441
2002	34.288	17.961	1.900	54.149
2003	32.926	18.156	1.841	52.923
2004	29.864	16.704	1.895	48.463
2005	29.223	17.757	1.945	48.925
2006	28.934	18.111	1.832	48.877
2007	26.430	18.319	1.772	46.521
2008	25.785	17.941	1.506	45.232
2009	23.654	17.150	1.345	42.149
2010	21.532	16.691	1.345	39.568
2011	20.318	16.070	1.314	37.702

<sup>1</sup> Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irur eta Brinkola arteko linea).

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

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



6.57. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / KONPAINIA	Renfe <sup>1</sup>	EuskoTren	FEVE <sup>2</sup>	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-0,4	-1,7	2,1
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
80/11 Δ	-35,3	-46,8	-19,5	-40,4

<sup>1</sup> Zerbitzu hauek sartzen dira: Bilboko aldirietako zerbitzua (C-1 linea, Abando eta Santurtzi artekoa; C-2 linea, Abando eta Muskiz artekoa; eta C-3 linea, Abando eta Urduña artekoa), eta Donostiako aldirietako zerbitzua (Irun eta Brinkola arteko linea).

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

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

## d) Airekoa

6.58. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.219	249	152	2.620
2000	2.528	284	123	2.935
2001	2.475	281	129	2.885
2002	2.451	271	99	2.821
2003	2.842	284	102	3.228
2004	3.391	296	94	3.781
2005	3.842	309	91	4.242
2006	3.871	368	173	4.412
2007	4.281	466	173	4.920
2008	4.169	403	68	4.640
2009	3.652	315	40	4.007
2010	3.883	286	42	4.211
2011	4.044	248	28	4.320

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

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.59. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,1	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-18,9	12,0
2001	-2,1	-1,0	4,3	-1,7
2002	-1,0	-3,5	-23,2	-2,2
2003	16,0	4,7	3,1	14,5
2004	19,3	4,1	-7,3	17,1
2005	13,3	4,5	-3,2	12,2
2006	0,8	19,2	89,4	4,0
2007	10,6	26,8	0,1	11,5
2008	-2,6	-13,6	-61,0	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-40,9	-13,6
2010	6,3	-9,3	4,8	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,0	2,6
92/11 Δ	192,8	148,0	-87,6	153,1

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

e) Itsasokoa

6.60. taula Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Linea erregularra			Itsas bidaiak				Guztira	Urteko Δ (%)
	Ontzirat.	Lehorrerat.	Guztira	Ontzirat.	Lehorrerat.	Bidean	Guztira		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

### 6.2.3. Salgai-garraioaren eskaria

#### a) Errepideko garraioa

6.61. taula EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2010 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Eskualde barneko garraioa <sup>1</sup>				Eskualde arteko garraioa <sup>2</sup>		Nazioarteko garraioa		EAE, guztira	
	Udalerrri barnekoa <sup>3</sup>	Udalerrri artekoa	Guztira	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6

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

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

<sup>3</sup> 2002ko metodologia-aldaketaren ondorioz, urte horretatik aurrera sartu da udalerrri barneko garraioa inkestan.

Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

6.62. taula Garraiatutako salgaien kantitatea 2011n, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	594	512	1.107
Aragoi	1.674	1.809	3.483
Asturias	720	1.071	1.791
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.307	3.214	5.522
Gaztela-Mantxa	539	602	1.141
Gaztela eta Leon	5.844	4.534	10.378
Katalunia	1.639	2.016	3.656
Valentziako Erkidegoa	761	851	1.613
Extremadura	91	180	271
Galizia	808	980	1.788
Madril	1.948	1.750	3.698
Murtzia	386	255	641
Nafarroa	3.784	3.062	6.846
Errioxa	1.956	1.188	3.143
Ceuta eta Melilla	..	..	..
<b>Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA</b>	<b>23.064</b>	<b>22.039</b>	<b>45.103</b>

(..)Errepideko garraioaz ari garenez, uharteetan dauden autonomia-erkidegoekin edota Ceuta eta Melillarekin ez dago fluxu esanguratsurik, baina haien balioak "Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA" atalean jasota daude.

Iturria: Salgaien errepedeko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

b) Trenbideko garraioa

6.63. taula FEVEK EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kopuruaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	303,7	--
1991	270,1	-11,1
1992	283,5	5,0
1993	275,8	-2,7
1994	286,9	4,0
1995	256,5	-10,6
1996	145,4	-43,3
1997	58,6	-59,7
1998	132,4	125,9
1999	65,3	-50,7
2000	107,6	64,8
2001	97,4	-9,5
2002	96,4	-1,0
2003	62,9	-34,8
2004	72,9	15,9
2005	41,9	-42,5
2006	63,6	51,8
2007	67,0	5,3
2008	41,6	-37,9
2009	42,9	3,1
2010	102,7	139,4
2011	126,2	22,9
90/11 Δ	--	-58,4

Iturria: FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

c) Airekoa

6.64. taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,4	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,1	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,1	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,1	23,0
1999	3.573,7	-1,6	179,0	-16,0	39.917,7	-5,6	43.670,4	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,7	-10,8	39.824,5	-8,8
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,8	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,3	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
92/11 Δ		-22,9		-87,6		3.636,4		711,9

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

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

d) Itsasokoa

6.65. taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
90/11 Δ	--	6,4	--	-14,9	--	4,0

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

6.66. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
90/11 Δ	--	<b>18,4</b>	--	<b>44,4</b>	--	<b>-96,9</b>	--	<b>-38,5</b>	--	<b>6,4</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina



6.67. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Tokiko garraioa	Hornidura	GUZTIRA
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0
2008	70,5	25,9	3,2	0,4	100,0
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0
2010	68,6	28,5	2,5	0,4	100,0
2011	66,6	32,6	0,5	0,4	100,0

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.68. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
90/11 Δ	--	66,7	--	149,5	--	45,2	--	167,8	--	85,1

Iturria: Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.69. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	GUZTIRA
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,3	31,7	0,8	0,2	100,0
2009	61,5	37,1	1,0	0,5	100,0
2010	60,4	38,1	1,0	0,5	100,0
2011	59,3	39,0	1,0	0,7	100,0

Iturria: Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.70. taula Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
90/11 $\Delta$		71,0

Iturria: Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Eusko Jaurlaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

### 6.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

#### 6.3.1. Istripuak

6.71. taula Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2011 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

(kopurua eta ehunekoak)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	00/11 Δ
<b>ARABA</b>													
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	-27,6
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	-79,6
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	-11,5
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>697</b>	<b>890</b>	<b>949</b>	<b>966</b>	<b>763</b>	<b>744</b>	<b>641</b>	<b>708</b>	<b>549</b>	<b>537</b>	<b>452</b>	<b>450</b>	<b>-35,4</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>38</b>	<b>52</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>-71,1</b>
<b>BIZKAIA</b>													
Biktimadun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	-38,6
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	-72,3
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	-38,2
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>3.065</b>	<b>3.251</b>	<b>3.172</b>	<b>3.421</b>	<b>3.143</b>	<b>2.920</b>	<b>2.420</b>	<b>2.347</b>	<b>2.149</b>	<b>1.966</b>	<b>1.814</b>	<b>1.750</b>	<b>-42,9</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>73</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>-68,2</b>
<b>GIPUZKOA</b>													
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	35,9
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	-64,0
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	37,2
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>1.230</b>	<b>2.459</b>	<b>2.225</b>	<b>2.358</b>	<b>2.089</b>	<b>1.902</b>	<b>1.823</b>	<b>1.807</b>	<b>1.662</b>	<b>1.437</b>	<b>1.331</b>	<b>1.325</b>	<b>7,7</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>-66,7</b>
<b>EAE</b>													
Biktimadun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	-19,5
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	-71,1
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	-18,6
<b>ZAURITUAK, GUZTIRA</b>	<b>4.992</b>	<b>6.600</b>	<b>6.346</b>	<b>6.745</b>	<b>5.995</b>	<b>5.566</b>	<b>4.884</b>	<b>4.862</b>	<b>4.360</b>	<b>3.940</b>	<b>3.597</b>	<b>3.525</b>	<b>-29,4</b>
<b>HILDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>164</b>	<b>167</b>	<b>170</b>	<b>175</b>	<b>107</b>	<b>102</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>-68,3</b>

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.72. taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(pertsona-kopurua)

	Hildakoak								Larri zaurituak								Arin zaurituak							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>ARABA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	2	2	6	5	1	1	1	2	13	14	15	21	12	18	15	17	62	43	42	35	40	35	26	43
Ibilgailu arinak	19	24	13	15	16	7	8	6	97	90	74	64	46	55	41	28	546	546	465	520	419	394	342	338
Ibilgailu astunak	2	1	0	2	2	2	0	2	6	3	7	8	4	4	0	2	22	27	19	44	17	23	19	15
Oinezkoak	1	2	4	0	3	1	1	1	8	8	5	3	2	3	0	3	7	8	11	3	4	2	7	2
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	0	0	0	4	1	6	3	3	2	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>126</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>637</b>	<b>628</b>	<b>538</b>	<b>608</b>	<b>483</b>	<b>457</b>	<b>396</b>	<b>400</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	7	6	6	5	6	4	3	5	61	72	44	61	51	49	28	44	257	301	275	270	222	249	215	255
Ibilgailu arinak	24	14	24	13	11	15	15	14	177	117	110	108	90	88	64	55	2.468	2.238	1.806	1.762	1.617	1.466	1.378	1.245
Ibilgailu astunak	2	1	2	0	2	1	0	0	9	7	5	7	11	4	2	4	60	62	64	48	55	29	37	68
Oinezkoak	9	15	1	8	2	4	4	2	30	33	22	18	24	15	22	12	69	96	80	65	76	62	61	60
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	0	0	0	3	1	4	3	1	1	2	1	9	7	10	5	2	3	5	6
<b>GUZTIRA</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>280</b>	<b>230</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>177</b>	<b>157</b>	<b>118</b>	<b>116</b>	<b>2.863</b>	<b>2.704</b>	<b>2.235</b>	<b>2.150</b>	<b>1.972</b>	<b>1.809</b>	<b>1.696</b>	<b>1.634</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	3	12	4	8	9	6	5	5	48	62	50	44	63	64	43	60	230	232	257	317	233	240	249	239
Ibilgailu arinak	23	17	22	14	14	9	11	7	163	131	125	105	92	76	78	50	1.477	1.352	1.211	1.184	1.129	962	825	891
Ibilgailu astunak	1	3	2	2	1	2	1	4	13	10	14	17	8	10	13	4	54	57	73	55	62	37	45	34
Oinezkoak	12	4	8	8	7	2	3	4	31	22	21	26	18	18	20	15	71	43	66	54	56	28	49	30
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	2	0	4	4	0	2	9	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>255</b>	<b>225</b>	<b>212</b>	<b>193</b>	<b>182</b>	<b>168</b>	<b>154</b>	<b>129</b>	<b>1.834</b>	<b>1.684</b>	<b>1.611</b>	<b>1.614</b>	<b>1.480</b>	<b>1.269</b>	<b>1.177</b>	<b>1.196</b>
<b>EAE</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	12	20	16	18	16	11	9	12	122	148	109	126	126	131	86	121	549	576	574	622	495	524	490	537
Ibilgailu arinak	66	55	59	42	41	31	34	27	437	338	309	277	228	219	183	133	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822	2.545	2.474
Ibilgailu astunak	5	5	4	4	5	5	1	6	28	20	26	32	23	18	15	10	136	146	156	147	134	89	101	117
Oinezkoak	22	21	13	16	12	7	8	7	69	63	48	47	44	36	42	30	147	147	157	122	136	92	117	92
Bestelako ibilgailuak	2	0	0	0	2	0	0	0	5	2	8	8	4	1	2	1	11	16	15	15	5	8	16	10
<b>GUZTIRA</b>	<b>107</b>	<b>101</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>661</b>	<b>571</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>425</b>	<b>405</b>	<b>328</b>	<b>295</b>	<b>5.334</b>	<b>5.016</b>	<b>4.384</b>	<b>4.372</b>	<b>3.935</b>	<b>3.535</b>	<b>3.269</b>	<b>3.230</b>

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

6.73. taula Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimadunak								Biktimarikgabeak								Ibilgailuak, guztira							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>ARABA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	75	55	62	61	54	49	44	61	19	20	16	11	18	25	28	26	94	75	78	72	72	74	72	87
Ibilgailu arinak	638	608	559	574	476	448	413	392	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.306	1.382	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769	1.719	1.774
Ibilgailu astunak	149	152	128	144	112	86	87	73	310	292	433	531	439	364	307	265	459	444	561	675	551	450	394	338
Bestelako ibilgailuak	19	13	19	23	18	22	17	17	295	291	268	305	310	310	369	485	314	304	287	328	328	332	386	502
<b>GUZTIRA</b>	<b>881</b>	<b>828</b>	<b>768</b>	<b>802</b>	<b>660</b>	<b>605</b>	<b>561</b>	<b>543</b>	<b>1.899</b>	<b>1.903</b>	<b>2.076</b>	<b>2.394</b>	<b>2.308</b>	<b>2.020</b>	<b>2.010</b>	<b>2.158</b>	<b>2.780</b>	<b>2.731</b>	<b>2.844</b>	<b>3.196</b>	<b>2.968</b>	<b>2.625</b>	<b>2.571</b>	<b>2.701</b>
<b>BIZKAIA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	304	372	297	321	262	307	253	317	107	119	107	138	105	75	83	88	411	491	404	459	367	382	336	405
Ibilgailu arinak	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	2.147	1.972	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	2.017	2.735	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407	4.164	4.707
Ibilgailu astunak	403	348	329	334	292	235	210	247	898	810	796	769	592	383	337	411	1.301	1.158	1.125	1.103	884	618	547	658
Bestelako ibilgailuak	22	26	30	28	17	17	20	27	142	183	162	182	129	126	158	141	164	209	192	210	146	143	178	168
<b>GUZTIRA</b>	<b>3.946</b>	<b>3.694</b>	<b>3.152</b>	<b>3.046</b>	<b>2.759</b>	<b>2.807</b>	<b>2.630</b>	<b>2.563</b>	<b>6.472</b>	<b>5.758</b>	<b>5.093</b>	<b>4.965</b>	<b>4.097</b>	<b>2.743</b>	<b>2.595</b>	<b>3.375</b>	<b>10.418</b>	<b>9.452</b>	<b>8.245</b>	<b>8.011</b>	<b>6.856</b>	<b>5.550</b>	<b>5.225</b>	<b>5.938</b>
<b>GIPUZKOA</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	276	294	319	363	308	335	303	310	128	154	137	130	134	109	105	107	404	448	456	493	442	444	408	417
Ibilgailu arinak	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	1.479	1.432	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	3.519	3.110	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620	4.998	4.542
Ibilgailu astunak	379	369	403	342	334	269	217	247	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	958	658	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359	1.175	905
Bestelako ibilgailuak	13	22	18	11	14	11	16	11	113	103	77	81	87	96	87	80	126	125	95	92	101	107	103	91
<b>GUZTIRA</b>	<b>2.846</b>	<b>2.581</b>	<b>2.553</b>	<b>2.539</b>	<b>2.285</b>	<b>2.192</b>	<b>2.015</b>	<b>2.000</b>	<b>8.375</b>	<b>8.296</b>	<b>7.607</b>	<b>7.659</b>	<b>7.035</b>	<b>5.338</b>	<b>4.669</b>	<b>3.955</b>	<b>11.221</b>	<b>10.877</b>	<b>10.160</b>	<b>10.198</b>	<b>9.320</b>	<b>7.530</b>	<b>6.684</b>	<b>5.955</b>
<b>EAE</b>																								
Bi gurpileko ibilgailuak	655	721	678	745	624	691	600	688	254	293	260	279	257	209	216	221	909	1.014	938	1.024	881	900	816	909
Ibilgailu arinak	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	4.039	3.796	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	6.842	7.227	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796	10.881	11.023
Ibilgailu astunak	931	869	860	820	738	590	514	567	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	1.602	1.334	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427	2.116	1.901
Bestelako ibilgailuak	54	61	67	62	49	50	53	55	550	577	507	568	526	532	614	706	604	638	574	630	575	582	667	761
<b>GUZTIRA</b>	<b>7.673</b>	<b>7.103</b>	<b>6.473</b>	<b>6.387</b>	<b>5.704</b>	<b>5.604</b>	<b>5.206</b>	<b>5.106</b>	<b>16.746</b>	<b>15.957</b>	<b>14.776</b>	<b>15.018</b>	<b>13.440</b>	<b>10.101</b>	<b>9.274</b>	<b>9.488</b>	<b>24.419</b>	<b>23.060</b>	<b>21.249</b>	<b>21.405</b>	<b>19.144</b>	<b>15.705</b>	<b>14.480</b>	<b>14.594</b>

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.3.2. Energia-kontsumoa

6.74. taula Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera

Ktpb (petrolio-tona baliokideak, milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK</b>												
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>1.517</b>	<b>1.529</b>	<b>1.573</b>	<b>1.639</b>	<b>1.691</b>	<b>1.777</b>	<b>1.842</b>	<b>1.967</b>	<b>1.845</b>	<b>1.707</b>	<b>1.646</b>	<b>1.622</b>
<b>ENERGIA BERRIZTAGARRIAK</b>												
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61	102	101
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>102</b>	<b>101</b>
<b>ELEKTRIZITATEA</b>												
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16
Errepideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>GUZTIRA</b>												
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16	16	16
Errepideko garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68	76	81
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10	8	7
<b>GARRAIOA, GUZTIRA</b>	<b>1.534</b>	<b>1.547</b>	<b>1.590</b>	<b>1.657</b>	<b>1.711</b>	<b>1.800</b>	<b>1.866</b>	<b>2.008</b>	<b>1.906</b>	<b>1.784</b>	<b>1.763</b>	<b>1.739</b>

Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2010. Energiaren Euskal Erakundea GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

### 6.3.3. Ingurumena

6.75. taula Lurzoruaren okupazioa. EAEko sistema orokorren lurzorua<sup>1</sup> (azalera, hektareatan)

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>EAE</b>					
Guztira	23.798	23.814	24.252	24.732	23.836
Ekipamenduak	5.410	5.411	5.470	5.438	5.298
Eremu libreak	8.650	8.638	8.893	8.815	8.951
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>8.723</b>	<b>8.708</b>	<b>8.822</b>	<b>9.355</b>	<b>8.436</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.996	6.979	7.096	7.023	6.986
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	590	588	585	581	594
- Aireportuak <sup>2</sup>	809	809	810	916	603
- Portuak <sup>2</sup>	327	331	331	835	253
Oinarrizko azpiegiturak	1.015	1.057	1.067	1.123	1.153
<b>ARABA</b>					
Guztira	6.129	6.130	6.150	6.253	6.145
Ekipamenduak	2.157	2.157	2.159	2.162	2.165
Eremu libreak	1.031	1.031	1.033	1.044	1.043
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>2.682</b>	<b>2.682</b>	<b>2.695</b>	<b>2.784</b>	<b>2.678</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.236	2.239	2.250	2.230	2.233
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	165	162	161	162	162
- Aireportuak <sup>2</sup>	281	281	283	392	283
- Portuak <sup>2</sup>	0	0	0	0	0
Oinarrizko azpiegiturak	258	259	263	263	259
<b>BIZKAIA</b>					
Guztira	8.816	8.803	8.840	9.457	8.760
Ekipamenduak	1.853	1.885	1.916	1.913	1.909
Eremu libreak	2.666	2.590	2.583	2.616	2.632
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>3.749</b>	<b>3.777</b>	<b>3.783</b>	<b>4.323</b>	<b>3.614</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.887	2.911	2.918	2.959	2.977
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	204	205	205	203	203
- Aireportuak <sup>2</sup>	488	488	488	487	282
- Portuak <sup>2</sup>	170	173	172	674	152
Oinarrizko azpiegiturak	547	551	559	605	604
<b>GIPUZKOA</b>					
Guztira	8.854	8.882	9.261	9.022	8.931
Ekipamenduak	1.400	1.370	1.395	1.364	1.223
Eremu libreak	4.952	5.016	5.277	5.156	5.276
<b>Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak</b>	<b>2.291</b>	<b>2.249</b>	<b>2.344</b>	<b>2.248</b>	<b>2.141</b>
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	1.873	1.830	1.927	1.833	1.775
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	221	221	219	216	228
- Aireportuak <sup>2</sup>	40	40	40	38	38
- Portuak <sup>2</sup>	157	158	159	160	100
Oinarrizko azpiegiturak	210	247	245	255	290

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

<sup>2</sup> 2011tik aurrera, portuetako eta aireportuetako erabilera logistikorako eremuak jarduera ekonomikorako lurzorutzat hartu dira.

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



# **Iturriak eta Bibliografia**



### ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegitura Administrazioa - ADIF.  
[http://www.adif.es/eu\\_ES/index.shtml](http://www.adif.es/eu_ES/index.shtml)
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.  
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.  
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es/>
- ▶ Euskal Untzijabeen Elkartea - Anavas.  
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritza.  
<http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/eu/index.jsp>
- ▶ Pasaiaiko Portuko Agintaritza.  
<http://www.puertopasajes.net/eu/index.php?lang=eu>
- ▶ Bilboko Udala.  
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Donostiako Udala.  
<http://www.donostia.org/taxo.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=eus>
- ▶ Gasteizko Udala.  
<http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&accion=home&accionWe001=ficha>
- ▶ Bilbobus.  
[http://www.bilbao.net/cs/Satellite?cid=3000048804&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO\\_detallePagina](http://www.bilbao.net/cs/Satellite?cid=3000048804&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_detallePagina)
- ▶ Bizkaibus.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=195&idioma=EU](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=EU)
- ▶ Estatuko Aldizkari Ofiziala.  
<http://www.boe.es/index.php?lang=eu>
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.  
<http://www.lehendakaritza.ejgv.euskadi.net/r48-bopv2/eu/bopv2/datos/Azkena.shtml>
- ▶ Gasteizko Garraio Zentroa  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Donostiako Tranbia Konpainia - Dbus.  
<http://www.dbus.es/eu>

## EUSKADIKO GARRAIOAREN PANORAMIKA 2011

0. Egindakoaren laburpena

- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa (Cotrabi).  
[http://www.cotrabi.com/ctb/ctb\\_principal\\_eu.htm](http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_eu.htm)

1. Testuinguru orokorra

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Garraio eta Herri Lan Sailburuordetza.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Saila. Ingurumena eta Lurralde Plangintza.  
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-home/eu/>

- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.  
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>

2. Eskaintza eta eskaria

- ▶ Arabako Foru Aldundia.  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?language=eu\\_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDA\\_home](http://www.alava.net/cs/Satellite?language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDA_home)

- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.  
[http://www.bizkaia.net/home2/eu\\_index.asp](http://www.bizkaia.net/home2/eu_index.asp)

- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.  
<http://www.gipuzkoa.net>

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.  
[http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXEAnjAwgAykeaxRvgAl4GBHSHg-wzi\\_f38QwzDTR2dHc0CTQ1c\\_bxsoSZAJHHY76fR35uqn5BboRBlomjlgDpaXNK/dl3/d3/L0IDUWtrQSEhL3dLb0JERU5nL1DeGZ3QSEhL2V1/](http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXEAnjAwgAykeaxRvgAl4GBHSHg-wzi_f38QwzDTR2dHc0CTQ1c_bxsoSZAJHHY76fR35uqn5BboRBlomjlgDpaXNK/dl3/d3/L0IDUWtrQSEhL3dLb0JERU5nL1DeGZ3QSEhL2V1/)

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herri Lan Sailburuordetza.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/eu/>

- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/default.htm?lang=eu](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/default.htm?lang=eu)

- ▶ Trafikoko Zuzendaritza Nagusia (DGT).  
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>

- ▶ Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ESTADISTICAS\\_Y\\_PUBLICACIONES/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC\\_Publicacion/default.htm?lang=eu](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/default.htm?lang=eu)

- ▶ Energiaren Euskal Erakundea (EEE). 2011ko Energia Datuak.  
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos.aspx?lang=eu-ES>

- ▶ Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

– Economy and Finance Statistics (Eurostat).

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national\\_accounts/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database)

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

- Structural Business Statistics. Eurostat.

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european\\_business/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database)

- ▶ Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca - ETS.  
<http://www.ets-rfv.euskadi.net/v86-ets/eu/>
- ▶ EuskoTren.  
<http://www.euskotren.es/eu>
- ▶ Eustat. <http://eu.eustat.es>

- Kontu Ekonomikoak. Eustat.

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/opt\\_0/id\\_13/ti\\_Kontu\\_Ekonomikoak\\_eta\\_Input-Output\\_esparrua/subarbol.html#axzz2Lu0fGzwj](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Input-Output_esparrua/subarbol.html#axzz2Lu0fGzwj)

- Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_30/opt\\_1/tipo\\_7/ti\\_Jarduera\\_ekonomikoen\\_gidazerrenda.html\\_y\\_establecimientos/temas.html#axzz2Lu0fGzwj](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_30/opt_1/tipo_7/ti_Jarduera_ekonomikoen_gidazerrenda.html_y_establecimientos/temas.html#axzz2Lu0fGzwj)

- Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak 2008. Eustat.

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

- Biztanleria jardueraren arabera sailkatzeko inkesta. Eustat.

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_57/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_Biztanleria\\_jardueraren\\_arabera\\_sailkatzeko\\_inkesta/temas.html](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_57/opt_1/tipo_1/ti_Biztanleria_jardueraren_arabera_sailkatzeko_inkesta/temas.html)

- ▶ Espainiako Trenbideen Enpresa Publikoa-FEVE.

<http://www.feve.es/>

- ▶ Bizkaiko Garraio Publikoaren Txostena. Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

[http://www.cotrabi.com/coordinacion\\_transporte\\_publico/coordinacion\\_transporte\\_publico\\_principal\\_eu.htm](http://www.cotrabi.com/coordinacion_transporte_publico/coordinacion_transporte_publico_principal_eu.htm)

- ▶ Automobilgintza Ikerketen Institutua.

<http://www.ideauto.es/>

- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala - INE.

<http://www.ine.es/>

- ▶ International Road Federation.

<http://www.irfnet.org/>

- ▶ Arabako Hiriarteko Autobusak.

[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=eu\\_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA\\_SinContenido](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1193045677745&language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_SinContenido)

- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Kontseiluari eta Parlamentuari egindako jakinarazpena.

[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak  
sortutako ondorioak eta  
joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren  
Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

- ▶ Metro Bilbao.  
<http://www.metrobilbao.net/eu?language=1>
- ▶ Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/default.htm?lang=eu](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/default.htm?lang=eu)
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.  
<http://www.minetur.gob.es/eu-ES/Paginas/index.aspx>
- ▶ Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana.  
[http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA\\_Generico\\_FA&cid=1223983628821&language=eu\\_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA\\_Generico\\_FA%2FDPA\\_generico](http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=eu_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico)
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2011ko Edukieren Plana.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem\\_Codigo=6&idioma=EU&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleDepartamento.asp?Tem_Codigo=6&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6)
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ Renfe.  
<http://www.renfe.com/EU/viajeros/index.html>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema - GIS (EUSGABE).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak - Tuvisa.  
[http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=3cd3619b\\_11cc0f19a54\\_7ff1&aplicacion=wb021&id=&tabla=contenido](http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=3cd3619b_11cc0f19a54_7ff1&aplicacion=wb021&id=&tabla=contenido)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php?lang=eu>

## BIBLIOGRAFIA

- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritza (Txostena “Bide Segurtasun eta Mugikortasunaren Behatokia” atalean dago argitaratuta, “Estatistikak” aukeran).  
[http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwoXEANjAwgAykeaxRvgAI4GBHSHg-wzi\\_f38QwzDTR2dHcOCTQ1c\\_bxsoSZAJHHY76fR35uqn5BboRBlomjlgDpaXNK/dl3/d3/L0LDUWtrQSEhL3dLb0JERU5nL1lDeGZ3QSEhL2V1/](http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwoXEANjAwgAykeaxRvgAI4GBHSHg-wzi_f38QwzDTR2dHcOCTQ1c_bxsoSZAJHHY76fR35uqn5BboRBlomjlgDpaXNK/dl3/d3/L0LDUWtrQSEhL3dLb0JERU5nL1lDeGZ3QSEhL2V1/)
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/eu\\_16281/costes\\_externos.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/eu_16281/costes_externos.html)
- ▶ *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. (2010ean argitaratua)  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/costesexternos2008/eu\\_def/costesexternos\\_2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/eu_def/costesexternos_2008.html)
- ▶ *Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020*. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/plan\\_programa\\_proyecto/eavds\\_pma/eu\\_9688/pma\\_2002\\_2006.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/plan_programa_proyecto/eavds_pma/eu_9688/pma_2002_2006.html)
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/estudio\\_movilidad\\_2007/eu\\_def/estudio\\_movilidad\\_2007.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html)
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/em2011/eu\\_def/em2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html)
- ▶ *Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/resultados\\_sociologia\\_mov\\_2005/eu\\_13016/mugikortasunaren\\_emaitzak\\_2005.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/eu_13016/mugikortasunaren_emaitzak_2005.html)
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2012*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2012. urtea.  
<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
- ▶ *Euskadi Energia, Energia Datuak, 2011*. Energiaren Euskal Erakundea  
<http://www.eve.es/Aula-didactica/Publicaciones/Datos-Energeticos/EUSKADI-ENERGIA-2011.aspx?lang=eu-ES>

0. Egindakoaren laburpena

1. Testuinguru orokorra

2. Eskaintza eta eskaria

3. Garraio-jarduerak sortutako ondorioak eta joera nagusiak

4. Garraio iraunkorraren Gidaplanaren Helburuak

5. Funtsezko adierazleak

6. Estatistikako eranskina

- ▶ *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2011.* Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2012. urtea.  
[http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=6322&idioma=EU&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6%7C6317%7C6322](http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6%7C6317%7C6322)
- ▶ *EAEko Garraio Eskaeraren Irudia. 2006. urtea.* Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/imagen\\_demanda\\_transportes/eu\\_def/imagen\\_demanda\\_transportes.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/eu_def/imagen_demanda_transportes.html)
- ▶ *EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea.* Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/id2011/eu\\_def/id2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html)
- ▶ *Ingurumen adierazleak 2007.* Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila. Eusko Jaurlaritza. 2008. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/libro/informe\\_indicadores/eu\\_10186/adjuntos/2007.pdf](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/libro/informe_indicadores/eu_10186/adjuntos/2007.pdf)
- ▶ *Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2008.* Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritza. 2009. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/eu/contenidos/informacion/klima\\_aldaketa/eu\\_9997/emisiones.html](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-11293/eu/contenidos/informacion/klima_aldaketa/eu_9997/emisiones.html)
- ▶ *Berotegi-efektuko gasen emisioen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2010.* Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.  
<http://www.ihobe.net/Paginas/Ficha.aspx?IdMenu=b2f1a29f-1f2c-416b-8337-3897a9e5291e>
- ▶ *Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna.* Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.  
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu\\_4076/adjuntos/plan\\_transporte\\_e.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf)
- ▶ *EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010.* Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.  
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/r42-442x/eu/?r01kQry=i%3Ar01mpd013cf70d7372508e396f985f85c3c3ae370%3BcA%3Ar01e0000fe4e66771ba470b88bf55ea1f734f3c6%3Bm%3AfullText.LIKE.bide+segurtasuneko+plana%3B&fullText=bide+segurtasuneko+plana>
- ▶ *Salgaien Errepide Garraioaren Sektorerako Plan Estrategikoa-PETRA.* Errepide Garraioen Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa. 2001. urtea.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/Documentos/PETRA/default.htm?lang=eu](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/default.htm?lang=eu)
- ▶ *Garraioa 2050.* Europar Batasuna. 2011.  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-197\\_es.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf)