



OBSERVATORIO DEL  
TRANSPORTE DE EUSKADI  
EUSKADIKO GARRAIOAREN  
BEHATOKIA



# Euskadiko Garraioaren Panoramika

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI  
LAN ETA GARRAIO  
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,  
OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTE

# 2009

**ikei** k Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailerako egindako dokumentua.

Gainbegiratze- eta zuzentze-lanak: Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE

2010eko edizioa.



Hau eta beste ikerlan eta txosten batzuk Eusko Jaurlaritzaren webean argitaratuta daude, EUSGABEn (Euskadiko Garraio Behatokia): [www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/)



2009. urtean, jarduera ekonomikoak atzeraldi bat izan du, eta eragin desberdinak izan ditu horrek garraioaren sektorean.

Egoerak gehiago eragin die salgaien distantzia luzeko mugimenduei, eta gutxiago tokian tokiko mugimenduei. Garraio bideka, salgaien trenbideko garraioari eragin dio gehien, eta argi utzi du garraio bide hori ahulagoa dela. Azpimarragarria da, halaber, salgaien nazioarteko mugimendua asko murriztu dela garraio bide guztietan: itsasokoan, airekoan, trenbidekoan nahiz errepidekoan. Nolanahi ere, garraio-sektoreak Euskadin duen indarraren ondorioz, mugatu egin ahal izan dira sortutako aberastasunaren gaineko ondorioak; are gehiago, hobetu egin da sektoreko enplegua.

Azpimarratu behar da, egoera ekonomikoa ona ez izan arren, Euskadiko administrazioek ahalegin handiak egin dituztela garraioaren azpiegiturak nahiz zerbitzuak hobetzeko, eta laguntza-programa berritzaile batzuk jarri dituztela, krisi ekonomiko bat egon arren. Pertsonak garraiatzeko zerbitzu publikoetan egon den hobekuntza bereziki garrantzitsua izan da, inbertsio handiak egin baitira azpiegiturretan nahiz ibilgailu-kopuruan. Era berean, aipatzekoak dira Euskal Y trenbide-programa garatzeko eta gauzatzeko egin diren aurrerapenak; izan ere, Gipuzkoako tartean motelago zihoan, eta Eusko Jaurlaritzak gogor sustatu du behin eta berriz. Azkenik, gogorarazi behar dugu errepideetako zenbait tartetan lanak amaitu direla, eta pilaketa-arazoak murrizten eta segurtasuna hobetzen lagundu dutela.

Bestalde, aipatu behar dugu garraioaren kanpo-kostuek beheranzko joera izan dutela, batez ere ezbehar-kopurua murriztu delako eta klima-aldaketa eragiten duten emisioak gutxitu direlako. Kontuan hartu behar ditugu, halaber, hobekuntza izan ez duten adierazleak, edo behintzat guk nahi adina hobetu ez direnak; hor sartzen dira, adibidez, zirkulazioak sortutako zaratak ingurumenean duen eragina edota pilaketei buruzko datu desberdinak.

Aurreko guztiak garbi uzten du, batetik, administrazio publikoek garraio kolektiboaren aldeko apustua egin dutela irisgarritasuna hobetzeko eta gero eta iraunkorragoa den garraiorantz aurrera egiteko Euskadin, eta, bestetik, Euskadin gero eta iraunkorragoa den garraio-eredu baterantz aurrera egiteak ahalegin handiagoak eskatzen dituela.

Garraioaren eta mugikortasunaren bilakaera orokorra ezagutu behar dugu administrazio guztiok, eta ez eskumenen arabera dagozkigun ardura zehatzak soilik. Garraio-sistemaren fenomenoak lotura konplexuak ditu, eta hainbat faktoreren eraginpean dago; horregatik, uste dugu beharrezkoa dela pertsonen mugikortasunean eta salgaien garraioan zuzeneko nahiz zeharkako eskumenak dituzten administrazio eta sail guztien partaidetzarekin politika komun bat egitea. Ikuspegi horrekin, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat egiten ari da, helburuak egoera ekonomiko eta sozial berrietara, joera berrietara eta arau-esparru berrira egokitzeko. Horrez gain, Eusko Jaurlaritza lurraldeko garraio-agintariak sor daitezen sustatzen ari da, agintari horiek txartel bakarrak eta tarifen integrazioa aurrera eramaten lagun dezaten.

Beraz, uste dugu beharrezkoa dela Garraioaren Panoramika honen moduko txostenak egitea eta egotea, EAEko garraio-politika publikoen eta garraio-sistema orokorraren jarraipena egin ahal izateko. Lan hau beste administrazio publiko eta erakunde batzuen laguntzarekin eta parte-hartzearekin egin dugu, eta, beraz, eskerrak eman nahi dizkiegu emandako laguntzagatik.

Iñaki Arriola López jauna  
Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioeko sailburua

**AURKIBIDEA****Orrialdea**

<b>0. EGINDAKOAREN LABURPENA .....</b>	<b>2</b>
<b>1. ESPARRU OROKORRA.....</b>	<b>10</b>
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE .....	10
1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea .....	10
1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin .....	12
a) Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak .....	12
b) Prezioen bilakaera .....	15
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2009AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK .....	18
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak .....	18
a) Zuzentarauak .....	18
b) Erregelamenduak: .....	20
1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak .....	23
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak .....	24
<b>2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2009AN.....</b>	<b>28</b>
2.1. GARRAIO-ESKAINTZA .....	28
2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak .....	29
a) Errepideko garraioa .....	29
b) Trenbideko garraioa.....	35
c) Aireko garraioa .....	46
d) Itsas garraioa .....	48
e) Kable bidezko garraioa .....	52
f) Bizikleta .....	52
g) Logistika-zentroak.....	53
h) Geltoki intermodalak.....	58
2.2. GARRAIO-ESKARIA.....	60
2.2.1. Pertsonen mugikortasuna .....	60
a) Errepideko garraioa .....	63
b) Trenbideko garraioa.....	69
c) Aireko garraioa .....	73
d) Itsas garraioa .....	76
e) Kable bidezko garraioa .....	77
f) Beste batzuk .....	78
2.2.2. Salgaien garraioa .....	79
a) Garraioa oro har .....	79
b) Errepideko garraioa .....	81
c) Trenbideko garraioa.....	83
d) Aireko garraioa .....	88
e) Itsas garraioa .....	91
<b>3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK .....</b>	<b>99</b>
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK.....	99
3.1.1. Istripu-tasa .....	100



3.1.2.	Bideko pilaketak .....	103
3.1.3.	Ingurumena .....	107
	a) Zarata .....	107
	b) Klima-aldaketa .....	108
	c) Energia-kontsumoa .....	112
	d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk .....	116
3.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK ETA ERRONKAK .....	117
<b>4.</b>	<b>GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2009KO JARDUERAK .....</b>	<b>122</b>
4.1.	EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK .....	122
4.2.	EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK .....	126
	<u>1. helburua.</u> Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea. ....	127
	<u>2. helburua.</u> Irigarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea .....	127
	<u>3. helburua.</u> Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea. ....	128
	<u>4. helburua.</u> Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea. ....	128
	<u>5. helburua.</u> Garraio iraunkorraren bidetik. ....	129
4.3.	GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA .....	130
4.4.	2009KO JARDUERAK .....	131
<b>5.</b>	<b>EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK .....</b>	<b>141</b>
5.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK .....	141
5.2.	ADIERAZLE SOZIALAK .....	142
5.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK .....	143
<b>6.</b>	<b>ESTATISTIKA-ERANSKINA .....</b>	<b>145</b>
6.1.	ESPARRU OROKORRA .....	145
	6.1.1. Establezimendu-kopurua .....	145
	6.1.2. Enplegua .....	153
	6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak) .....	159
6.2.	GARRAIO-ESKAINZA ETA -ESKARIA .....	165
	6.2.1. Garraio-eskaintza .....	165
	6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria .....	174
	a) Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak .....	174
	b) Errepideko garraioa .....	176
	c) Trenbideko garraioa .....	178
	d) Aireko garraioa .....	183
	e) Itsas garraioa .....	184
	6.2.3. Salgai-garraioaren eskaria .....	184
	a) Errepideko garraioa .....	184
	b) Trenbideko garraioa .....	185
	c) Aireko garraioa .....	186
	d) Itsas garraioa .....	187
6.3.	GARRAIOAREN ONDORIOAK .....	191
	6.3.1. Istripu-tasa .....	191
	6.3.2. Energia-kontsumoa .....	194



---

7. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK .....	196
7.1. ITURRIAK.....	196
7.2. BIBLIOGRAFIA .....	199

TAULEN AURKIBIDEAOrrialdea

1.1 taula.	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an azpisektoreka .....	13
1.2 taula.	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera .....	15
1.3 taula.	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2007-2009 aldian. ....	15
1.4 taula.	EAEko KPI 2009an, taldeka .....	16
1.5 taula.	EAEko industria-prezioen indizea 2009an, jarduera-adarren arabera .....	17
2.1 taula.	Euskadiko garraio-sistema .....	28
2.2 taula.	Euskadiko errepide-sarea 2009an, errepide-motaren arabera .....	30
2.3 taula.	Errepide-sarearen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2009an .....	31
2.4 taula.	Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiri barneko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak 2009an .....	33
2.5 taula.	EAEko ibilgailuen kopurua 2009an .....	34
2.6 taula.	Motorizazio-indizea Europan 2007-2008 <sup>1</sup> aldian .....	35
2.7 taula.	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2009an .....	36
2.8 taula.	ADIFen eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	37
2.9 taula.	FEVEren eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	38
2.10 taula.	Egun EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	40
2.11 taula.	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	41
2.12 taula.	EuskoTranen eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak .....	43
2.13 taula.	Aireko garraioa: aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan 1995 eta 2009 artean. ....	47
2.14 taula.	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2009 artean .....	49
2.15 taula.	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2007-2009 aldian .....	49
2.16 taula.	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak .....	52
2.17 taula.	Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak hiru lurralde historikoetan 2009an .....	52
2.18 taula.	Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2009ko abenduan) .....	53
2.19 taula.	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera .....	54
2.20 taula.	ZAISaren jardueraren bilakaera .....	55
2.21 taula.	ZAISako aparkaleku-kopurua .....	55
2.22 taula.	Aparkabisako aparkalekuak 2009an .....	56
2.23 taula.	Aparkabisako jardueraren ezaugarriak .....	56
2.24 taula.	Aparkabisaren aduanetako eta biltegiko jardueraren bilakaera .....	57
2.25 taula.	Arasurreko jardueraren ezaugarriak .....	57
2.26 taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	62
2.27 taula.	Joan-etorriak garraio-moduaren eta sexuaren arabera, 2007an .....	63
2.28 taula.	Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakoa autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2009 artean. ....	67
2.29 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2009 artean .....	69
2.30 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan 2000 eta 2009 artean .....	72



2.31 taula.	Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2009 artean.....	75
2.32 taula.	Pertsonen itsasoko garraioa Bilboko portuan 2003 eta 2009 artean .....	77
2.33 taula.	Pertsonen kable bidezko garraioa 2004 eta 2009 artean .....	78
2.34 taula.	Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2009 artean.....	78
2.35 taula.	Txalupen zirkulazioa Portugaleteren eta Areetaren artean 2003-2009 aldian .....	79
2.36 taula.	Salgaien banaketa 2009an, garraio-motaren arabera .....	80
2.37 taula.	Salgaien errepideko garraioa EAEn 2005 eta 2009 artean .....	81
2.38 taula.	RENFEK EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2007 eta 2009 artean .....	83
2.39 taula.	RENFEK garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2009an, ehunekotan.....	85
2.40 taula.	FEVEK EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kantitatearen bilakaera 2002 eta 2009 artean .....	86
2.41 taula.	FEVEK garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2009an, ehunekotan.....	87
2.42 taula.	EuskoTrenen EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2009 artean .....	88
2.43 taula.	Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2009 artean, aireportuaren arabera <sup>1</sup> .....	89
2.44 taula.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 1980 eta 2009 artean .....	92
2.45 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2006 eta 2009 artean, zirkulazio-motaren arabera .....	92
2.46 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2006 eta 2009 artean, produktu-motaren arabera .....	93
2.47 taula.	Bilboko eta Pasaiaiko portuen zirkulazioa herrialdeka 2009an .....	95
3.1 taula.	Ertzaintzak 2009an erregistratutako biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera .....	103
3.2 taula.	2009an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.....	105
3.3 taula.	Eguneko pilaketen bilakaera .....	105
3.4 taula.	Batez besteko abiaduren bilakaera interes nagusiko sarean (orduko kilometrotan).....	106
3.5 taula.	Batez besteko abiaduren bilakaera oinarritzko sarean (orduko kilometrotan) .....	106
3.6 taula.	Matrikulazioen <sup>1</sup> bilakaera, isuritako CO <sub>2</sub> -aren arabera.....	112
6.1 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta %).....	145
6.2 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	145
6.3 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta %).....	146
6.4 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	146
6.5 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %).....	147
6.6 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	147
6.7 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %).....	148
6.8 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	148
6.9 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera EAEn (establezimendu-kopurua eta %).....	149
6.10 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera Araban (establezimendu-kopurua eta %).....	150





6.11 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %)	151
6.12 taula.	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %)	152
6.13 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta %)	153
6.14 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	153
6.15 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta %)	154
6.16 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	154
6.17 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)	155
6.18 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	155
6.19 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)	156
6.20 taula.	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	156
6.21 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera EAEn (lanpostu-kopurua eta %)	157
6.22 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera Araban (lanpostu-kopurua eta %)	157
6.23 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)	158
6.24 taula.	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)	158
6.25 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera EAEn (euroak milakotan eta %)	159
6.26 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	159
6.27 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Araban (euroak milakotan eta %)	159
6.28 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	160
6.29 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)	160
6.30 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)	160
6.31 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Bizkaian (euroak milakotan eta %)	161
6.32 taula.	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	161
6.33 taula.	Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta %)	162
6.34 taula.	Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Araban (euroak milakotan eta %)	162
6.35 taula.	Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)	163
6.36 taula.	Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Bizkaian (euroak milakotan eta %)	164
6.37 taula.	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> )	165
6.38 taula.	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> )	166
6.39 taula.	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> )	167
6.40 taula.	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km <sup>2</sup> )	168
6.41 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	169
6.42 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	170
6.43 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	171
6.44 taula.	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	172
6.45 taula.	Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)	173
6.46 taula.	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)	173
6.47 taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)	174
6.48 taula.	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	175



6.49 taula.	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAeko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta %)	176
6.50 taula.	Hiriko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EAeko hiru hiriburuetako autobusetan	177
6.51 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan	177
6.52 taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	178
6.53 taula.	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta %) .....	178
6.54 taula.	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta %) .....	179
6.55 taula.	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen(pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa) .....	180
6.56 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan(pertsonak, milakotan) .....	181
6.57 taula.	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)	182
6.58 taula.	Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (pertsonak, milakotan) .....	183
6.59 taula.	Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)	183
6.60 taula.	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsona-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	184
6.61 taula.	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kantitatea 1998 eta 2008 artean (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	184
6.62 taula.	2009an garraiatutako salgaien kantitatea, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)	185
6.63 taula.	FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kantitatearen bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	185
6.64 taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)	186
6.65 taula.	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	187
6.66 taula.	Bilboko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	188
6.67 taula.	Bilboko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (%) .....	188
6.68 taula.	Pasaiaiko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	189
6.69 taula.	Pasaiaiko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (%) .....	189
6.70 taula.	Bermeoko portuko salgai-zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	190
6.71 taula.	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2009 artean, biktimen arabera	191
6.72 taula.	Errepideak: kalte-mailaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak	192
6.73 taula.	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak	193
6.74 taula.	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera	194

**GRAFIKOEN AURKIBIDEA****Orrialdea**

1.1 grafikoa.	Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan 2000 eta 2009 artean, ehunekotan.....	11
1.2 grafikoa.	EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2009an <sup>1</sup> , ehunekotan.....	11
1.3 grafikoa.	EAEko garraio- eta komunikazio-sektoreko enpleguaren banaketa 2009an, ehunekotan.....	12
1.4 grafikoa.	Garraio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2007an, ehunekotan.....	13
1.5 grafikoa.	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2009an <sup>1</sup> , azpisektoreen arabera, ehunekotan.....	14
2.1 grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula <sup>1</sup> .....	61
2.2 grafikoa.	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007an, garraio-motaren arabera, ehunekotan.....	62
2.3 grafikoa.	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2007 artean.....	64
2.4 grafikoa.	Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: EbbZ hiriburuetan sartzeko bideetan 2009an.....	65
2.5 grafikoa.	EAEn autoz egindako hiriarteko joan-etorriak: laburpen-mapa.....	66
2.6 grafikoa.	Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2009 artean.....	68
2.7 grafikoa.	Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2009 artean.....	70
2.8 grafikoa.	Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2009 artean.....	71
2.9 grafikoa.	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2009 artean.....	73
2.10 grafikoa.	Bidaiarien aireko zirkulazioa EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2009 artean.....	74
2.11 grafikoa.	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2009an, aireportuaren arabera.....	76
2.12 grafikoa.	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan 2002 eta 2009 artean.....	76
2.13 grafikoa.	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2008an, ehunekotan.....	80
2.14 grafikoa.	Salgaien eskualde arteko garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2009an.....	82
2.15 grafikoa.	Salgaien eskualde barneko eta eskualde arteko errepide-garraioaren tipologia 2009an, ehunekotan.....	83
2.16 grafikoa.	RENFEk 2009an EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak.....	84
2.17 grafikoa.	Renfek EAETik eta/edo EAEn garraiatutako salgaien tipologia 2009an, ehunekotan.....	85
2.18 grafikoa.	FEVEk EAETik kanpora garraiatutako salgaien kantitatea 1990 eta 2009 artean.....	87
2.19 grafikoa.	Salgaien aireko zirkulazioa EAEn 1980 eta 2009 artean.....	88
2.20 grafikoa.	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2009an, aireportuaren arabera.....	90
2.21 grafikoa.	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoaren arabera 2009an, ehunekotan.....	90
2.22 grafikoa.	Salgaien itsasoko zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan 1980 eta 2009 artean.....	91
2.23 grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan 2009an: salgai-motak, ehunekotan.....	94
2.24 grafikoa.	Salgaien itsasoko zirkulazioa Bermeoko portuan 1990 eta 2009 artean.....	96
2.25 grafikoa.	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2009: salgai-motak, ehunekotan.....	97
3.1 grafikoa.	Garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena, ehunekotan.....	99



3.2 grafikoa. Garraioak 2004 eta 2008 artean EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena (aldakuntza-tasa, ehunekotan).....	100
3.3 grafikoa. Ertzaintzak eta udaltzaingoe <sup>1</sup> 2000 eta 2009 artean EAEko bide-azpiegituretan erregistratutako biktimadun istripuak.....	101
3.4 grafikoa. Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27an. 2008 .....	102
3.5 grafikoa. Autoen parkea eta motorizazioa 1990 eta 2009 artean .....	104
3.6 grafikoa. Berotegi-efektuko gasen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2008 (%) .....	110
3.7 grafikoa. Berotegi-efektuko gasen emisioen bilakaera EAEn, sektorearen arabera. 1990-2008 (%).....	110
3.8 grafikoa. Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen emisioen bilakaera EAEn, 1990 eta 2008 artean .....	111
3.9 grafikoa. Energiaren guztizko kontsumoa 1998 eta 2009 artean, sektorearen arabera .....	113
3.10 grafikoa. EAEko energia-kontsumoaren banaketa 2009an, sektorearen arabera (ehunekotan).....	113
3.11 grafikoa. Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean .....	114
3.12 grafikoa. Energia-kontsumoa garraio-sektorean 2000 eta 2009 artean, lurraldearen arabera .....	115
3.13 grafikoa. Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn: 2000-2009 arteko bilakaera .....	115



0.

Egindakoaren Laburpena



## 0. EGINDAKOAREN LABURPENA

2009. urtean egoera ekonomikoa okertu izanaren ondorioz, jarduera gutxitu egin da garraioaren sektorean. Sektoreko establezimendu-kopuruak nahiz sektorearen balio erantsi gordinak behera egin dute; esan beharra dago, dena den, sektoreko establezimenduekin lotutako enpleguak gora egin duela. Nolanahi ere, garraio-sektoreak ekonomia osoaren gainean duen pisu erlatiboak aurreko ekitaldiko berbera izaten jarraitu du, bai establezimenduen aldetik, bai establezimendu horiekin lotutako enpleguaren aldetik bai eta sortutako balio erantsi gordinaren aldetik ere. Bestalde, aurreko urteetan bezala, ikusi ahal izan da errepideko garraioak gehiegizko nagusitasuna duela beste garraio-modu iraunkorrago batzuen aldean, adibidez, trenbideko garraioaren edo itsas garraioaren aldean: trenbideko garraioak eta itsas garraioak Europan protagonismo handiagoa dute.

Garraio-azpiegiturei dagokienez, azpiegiturok hobetzeko, handitzeko eta eraikitzeko proiektu hauek egin dira EAEn 2009an:

- *Bide-azpiegiturei* dagokionez, Euskadiko administrazioek egin duten inbertsio-ahalegina azpimarratu behar da beste behin ere; inbertsioaren helburua izan da autobiak eta autobideak egokitzea, zirkulazio-arazoa arintzeko eta Euskadiko errepide-sare osoaren segurtasuna, estaldura eta kalitatea hobetzeko.

2009an EAEn egin diren eraikuntza-proiektuen artean hauek azpimarra ditzakegu:

- Bizkaian, Santurtzi eta Larraskitu lotuko dituen metropoli hegoaldeko saihebidetaren lehenengo fasearen eraikuntzan aurrera egin da, bai eta Bilbok San Mames aldetik izango dituen sarbide berrien eraikuntzan ere; sarbide horiek A-8ren tartea (hegoaldeko bidea) eta Bilboko hirigunea lotuko dituzte. Foru Aldundiak Bilboko ekialdeko saihebidetaren bide-plan berezia onartu du, eta Irisgarritasun Iraunkorreko Planaren lanetan aurrerapenak egin dira; Irisgarritasun Iraunkorreko Plan horrekin, Bizkaiko eskualde guztiak A-8rekin eta Txorierriko korridorearekin lotu nahi dira 2013tik aurrera.
  - Gipuzkoan, azpimarratu behar da Eibar-Gasteiz (AP-1) autobide berria ireki dela, Urumeako autobidaren lanak amaitu direla (Martutene eta Urrietaren arteko tartea zirkulatzeko ireki da) eta Beasain-Bergara (GI-632) ardatzeko Beasain-Zumarraga zatia ireki dela. Erreterria eta Aritzeta lotuko dituen Donostiako bigarren gerrikoaren tarte guztiak, berriz, gauzatzeko fasean daude.
  - Araban, azpimarratzekoa da, halaber, Eibar-Gasteiz (AP-1) autobide berria ireki dela, eta Arabako Errepideen Plan Integralaren lanetan aurrerapenak egin direla, adibidez, Done Bikendi Haraneko zeharbidean, Urturiko zeharbidean, Maeztu-Antoñana errepidean eta Urizaharrako zeharbidean; horrez gain, Agurainen eta Opakua gainaren arteko errepideetan proiektuak kontratatu dira, bai eta Opakua-Kontrasta loturan ere.
- *Trenbide-azpiegiturei* dagokienez, jarduera hauek azpimarra daitezke:
    - ADIFek Bilboko portuak salgaietarako izango dituen trenbide-sarrera berrien lanekin jarraitu du Bizkaian, Seranteseko tunelaren eta egiteko asmoa duen saihebidetaren bidez, hain zuzen, eta Trapagaranen trenbide-pasagunea kentzeko lanak lizitatu



dira. Gipuzkoan, Urnietako geltokiaren, Lezo-Errenteriako geltokiaren eta Donostian dagoen Ategorrietako geltokiaren irisgarritasuna hobetzeko lanak hasi dira, eta Zegama-Otzaurteren eta Altsasuren arteko katenaria berregokitzeko lanaren azken etapa esleitu da.

- FEVEk Balmasedako Galtzada kalean geraleku berri bat zabaldu du, eta Bilbo-Concordiako eraikinak berregokitzeko lanak esleitu ditu (helburua da Euskadiko eta Gaztela eta Leongo Tren Zirkulazioa Kontrolatzeko Zentroa hartzea bertan), bai eta Karrantza-Aranguren tarteko galiboak egokitzeko lanak ere.
- ETSri dagokionez, EuskoTrenek kudeatutako sarean, Artxandako tunelaren lanak esleitu dira Bizkaian, eta Alde Zaharreko geltokitik Bilboko aireportura iritsi ahal izateko lanak hasi dira. Eusko Jaurlaritzak sustatutako "Durango Operazioa" ekimenari dagozkion lanetan ere aurrerapenak egin dira, eta azpimarragarriena da Euba-lurreta tartetan bidea bitan zatitzeko lanak esleitu direla, lurreta-Traña tarteko lanak gauzatu direla, bai eta Durangoko lurpeko aparkalekua ere, eta Durangoko geltoki berriko lanetan aurrera egin dela.

Gipuzkoan, Donostialdeko Metroa proiektuaren barruan, Lasarte Oriaren eta Hendaiaren arteko lineako Añorga-Errekalde tartea bitan zatitzeko lanak hasi dira, Loiola-Herrera tartea bitan zatitzeko lanetan aurrera egin da (Herreran behin-behineko geltokia jarri da martxan, lanak amaitu arte) eta aurrera egin da Fanderia-Oiartzun tartea bitan zatitzeko lanetan ere. Horrez gain, Ardantza geltoki berria estaltzeko lanak hasi dira, eta Aia-Orio saihezbidean Orioko zubia eta geltoki berria eraikitzeke lanekin jarraitu da.

- Bilboko metroari dagokionez, azpimarratu behar da Peñotako (Portugalete) eta Santurtziko geltokiak zabaldu direla 2. linean, eta linea Kabiezes auzora (Santurtzi) iristeko lanetan aurrerapenak egin direla, bai eta Aritz-Basauri tarteko lanetan ere: urtearen amaieran 300 metro falta ziren bi geltokien arteko zulaketa-lanak amaitzeko. 1. lineari dagokionez, berriz, Getxon Ibarbengoako geltoki berria eraiki izana azpimarratu behar da. Azkenik, Alde Zaharra - Uribarri, Txurdinaga - Alde Zaharra eta Etxebarri-Txurdinaga tartekak esleitu dira, etorkizunean egingo den 3. lineari dagozkienak.
- Tranbia-programari dagokionez, azpimarragarriena da uztailaren 10ean Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarra zabaldu zela; 6 geltokik osatzen dute adarra. Bilboko tranbiari dagokionez, berriz, Basurturen eta Autonomiaren artean tranbia handitzeko lanak esleitu dira, eta Leioa-Sestao tranbiaren proiektuan, lehenengo fasea eraikitzeke proiektua idazten amaitu da: fase horrek Leioako metroaren 1. linea eta EHUK Leioan duen unibertsitate-campusa lotuko ditu.
- Euskadiko Trenbide Sare Berriari dagokionez, Bilboren eta Gasteizen arteko abiadura handiko linea osatzen duten 17 tartetako 13tan eraikuntza-lanak hasi ditu ADIFek, eta hondeaketa-lanak hasi ditu Udalaizteko tunelaren hegoaldeko sarbidean (Euskal Y sareko Arrasate-Elorrio tartearen barruan), Orranpeko tunelean Zornotzan eta Mendigaingo tunelean (Abadiño-Durango tartearen barruan).

Eusko Jaurlaritzak Gipuzkoako zatia ere eraikitzen ari da; 2009an, Ordizia-Itsasondo tartean egin dira lan gehienak, eta Legorreta-Tolosa tarteari dagozkion lanak eta Beasain ekialdea eta Beasain mendebaldea tartetako lanak hasi dira.



- Aireko azpiegiturari dagokionez:
  - Gasteizko aireportuan, pista handitu da, eta aparkalekua osorik berritu da.
  - Bilboko aireportuan, etorreren eremua ixteko lanetan aurrerapenak egin dira, Aenak Bizkaiko terminalerako duen Jarduera Planaren barruan, eta aireportuaren inguruan dauden etxebizitzak intsonorizatzeko lanak hasi dira.
  - Hondarribiko aireportuari dagokionez, Sustapen Ministerioak ontzat eman du aireportuko pista handitzea. Horrez gain, pista handitzea eta suhiltzaileen zerbitzuko eraikinetik pistara joateko bidea hobetzea lizitatu du Aenak.
  
- Itsas azpiegiturari dagokionez:
  - Bilboko portuan 2009an egin diren lan nagusiak Deustuko kanalaren eskuineko aldea betetzea eta Santurtzin Portuko Agintaritzaren egoitza berria eraikitzea izan dira. Horrez gain, AZ-1 kaian defentsak instalatzearen lanetan eta AZ-2 eta AZ-3 kaiak eraikitzearen lanetan aurrerapenak egin dira. Bestalde, ur-hornidura bitan banatu eta kanpoko portura eramateko lanak hasi dira.
  - Pasaiaiko portuan, portuaren kanpoko kaia handitzeko proiektua ingurumen-ebaluazioaren aurretiko azterketari berariazko aldaketak egiteko fasean dago. 2009an gauzatze-fasean egon diren lanen artean, azpimarratu behar da Herrerako kaian bi pabiloi eraiki direla.
  - Bermeoko portuak atek ireki dizkio Denokin zentro berriari, arrantzale-kofradiaren garai bateko egoitzan, Busturialdeko ekonomia bultzatuko duten negozio-aukera berritzaileak erakartzeko.
  
- Azkenik, Euskadiko administrazioek bizikleta garraiobide iraunkor gisa bultzatzeko erakutsi duten konpromisoa azpimarratu behar dugu beste behin ere; bizikleta-sareak 470 km inguru ditu EAE osoan, aurreko urtean baino %15,8 gehiago. Aipatzekoa da, halaber, Morlanseko tunela ireki izana Donostian, eta Aieteko trenbidearen tunel zaharra bidegorri gisa jarri izana, Amara auzoa Antigua auzoarekin eta Ibaetako unibertsitate-campusarekin lotzeko.

Bestalde, **garraio-eskaintzaren** adierazleek 2009an erabiltzaileek eskuragarri izan duten zerbitzua adierazten dute, eta erakutsi dute garraio publiko kolektiboaren eskaintza hobetu egin dela oro har, batez ere hiri barnean. Zehazki:

- Errepideko garraio publikoari dagokionez:
  - Bilbobusek aurreko urteko sareko lineei eta aurreko urtean herritarren zerbitzura jarritako unitate-kopuruari eutsi die (43 eta 153, hurrenez hurren).
  - Donostiako Tranbia Konpainiak (DBUS) 2009an sareko 36 lineei eutsi die, eta 4 autobus gehiago jarri ditu zerbitzuan (121, 2008an 117 ziren).
  - Tuvisak, 2009ko urriaren 30etik, autobus-lineak berrantolatu ditu, tranbiaren eskaintza berriarekin bat etor daitezela. Alde batetik, tranbiaren 2 lineak martxan jartzearen ondorioz, txikitu egin da hiri barneko autobus-lineen luzera hiriburuaren





barruan (2008an 122 km eskaini ziren, eta, 2009an, 103,5 km). Bestetik, Tuvisak autobus-kopurua handitu du (2008an 73 ziren, eta, 2009an, 90). Beraz, Gasteizko garraio publikoak eremu bera hartzen du, baina zerbitzuaren edukiera eta maiztasuna handitu egin dira eremu osoan.

- Trenbideko garraioari dagokionez, 2009ko azpimarragarriena da Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarra martxan jarri dela, 6 geltoki berriekin. Metro Bilbaok eta EuskoTrenak, berriz, eskaintza handitu dute, herritarren zerbitzura jarri duten kilometro bakoitzeko toki-kopurua %2,2 eta %1,1 handitu baitute, hurrenez hurren.
- Aireko zirkulazioari dagokionez, egoera ekonomikoak eragina izan du Euskadiko hiru aireportuetako merkataritza-mugimenduetan, eta aireontzien zirkulazioa %16 gutxitu da guztira 2009an.
- Azkenik, itsas garraioan, 2009an murriztu egin da Anavas elkarteko kide diren ontzien kopurua, 7 ontzi gutxiago, hain zuzen, eta horrek edukiera gordina %31,5 gutxitzea eragin du. Bestalde, krisi ekonomikoa egon arren, Transfennica ontzi-enpresak astean bostera igo du Bilboko portuaren eta Belgikako Zeebruggeko portuaren arteko zerbitzuaren maiztasuna.

EAEko **mugikortasun-eskariari** dagokionez, garraio publiko kolektiboan, autobus eta trenetako zerbitzu publikoen erabiltzaile-kopuruak aurreko urtean erregistratutako maila berean jarraitu du; garraio-moduen banaketa zehatzago aztertuz gero, ordea, bilakaera-desberdintasun hauek ikus ditzakegu 2009an:

- Errepideko garraioari dagokionez:
  - Hirien barruan, Tuvisaren eta Bilbobusen eskaria murriztu egin da, baina beharokada horren intentsitate-maila oso desberdina izan da (-%16,6 eta -%1, hurrenez hurren). DBUSEk, berriz, goranzko joerarekin jarraitu du, eta erabiltzaile-kopurua %1,6 handitu du.
  - Hiri artean, Lurraldebusek eta Arabako Hiriarteko Autobusek (AIA) bidaiari-kopurua %3,9 eta %20,9 handitu dute, hurrenez hurren. Bizkaibusek eskaria, berriz, %4,6 murriztu da, baina gogorarazi behar da datu hauek Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza osoaren testuinguruan aztertu behar direla, eta azken urteetan asko handitu dela garraio publikoaren eskaria, garraio-mota guztiak kontuan hartuz gero.

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, tranbia) eta hiriko, hiri inguruko eta metropoliko eremu guztietako eskaintza. Kontuan hartu behar dira, bereziki, azken urteetan garraio-moduen eskaintza handitu duten eremuak: Bilboaldeko metropoli-ingurua eta Gasteiz.

- Trenbideko garraioari dagokionez:



- Bilboko metroaren bidaiari-kopuruak hazten jarraitu du, eta 2009. urtean beste errekor historiko bat egin du, 87 milioi pertsonara iritsi baita, Ezkerraldean Peñota eta Santurtziko geltoki berriak irekitzeari esker.
  - EuskoTrani dagokionez, azpimarratu behar da herritarrek oso harrera ona egin diotela Gasteizko tranbiari; urte osoan zehar martxan egon den lehendabiziko ekitaldian, 4.689.282 joan-etorri egin ditu. Bilboko tranbiak, ordea, beherakada txiki bat izan du erabiltzaile-kopuruan, aurreko urtean baino %1,7 gutxiago izan baitira.
  - Hiri artean, RENFEk, EuskoTrenek eta FEVEk beherakada izan duten erabiltzaile-kopuruan: -%8,3, -%4,4 eta -%10,7, hurrenez hurren.
- Aireko garraioari dagokionez, egoera ekonomikoak eragina izan du Euskadiko aireportuen jarduera-mailan, Estatuko gainerako terminaletan bezala. Gasteizko aireportuak izan du beherakadarik handiena (-%41,2), gero Hondarribikoak (-%21,8) eta azkenik Bilbokoak (-%12,4). Esan beharra dago EAEn airez egiten diren joan-etorri guztien %91,1 Bilbon egiten dela.
  - Azkenik, pertsonen itsas garraioak, Bilboko portuan biltzen denak, %7,5eko jaitsiera izan du 2008an lortutako datuarekin alderatuta, egungo egoera ekonomikoaren ondorioz turismoak behera egin baitu.

**Salgaien garraio**ko jarduerari dagokionez, 628,8 tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa EAEn 2009ko lanegun arrunt batean; %12,9 murriztu da, beraz, 2008ko datuekin alderatuta, eta -%17,2, "EAEko Garraio Eskaearen Irudia. 2006. urtea" lanean argitaratutako azken datuekin alderatuta. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-sektoreari, 2007ko azken hiruhilekotik aurrera eskaria pixkanaka-pixkanaka ahultzen joatearen testuinguruan ikusi ahal izan denez. Ikus dezagun orain garraio-moduen arabera banaketa:

- Errepidez garraiatu diren salgaien bolumena %10,6 murriztu da 2009an EAEn, eta urtearen amaieran 119,1 milioi tona ziren guztira. Datuak oso desberdinak izan dira salgaien mugimendu-motaren arabera. Nazioarteko garraioa eta udalerrirarteko salgai-mugimendua murriztu dira gehien (-%27 eta -%17,6, hurrenez hurren), eta, gutxiago bada ere, eskualde artekoa (-%5,5) eta udalerrirarte barnekoa (gainerako fluxuek ez bezala, %4,4 egin du gora).
- Trenbidez garraiatutako salgaiak 3.712,6 mila tona izan dira guztira, aurreko urtean erregistratutako datua baino dezenteko gutxiago (-%31,1). Operadoreka, RENFEk %33,3ko beherakada izan du, EuskoTrenek %33,8koa eta FEVEk %21,8koa.
- Salgaien aireko zirkulazioa %21,2 murriztu da EAEn, aurreko urtearekin alderatuta; 30,1 mila tonako mugimendua izan da, azken hamarkadako jarduera-mailarik baxuena. Aireportuka, Hondarribiak izan du beherakadarik handiena (-%51,3), gero Gasteizkoak (-%21,7) eta azkenik Bilbokoak (-%15,3).



- Azkenik, 2009an EAeko portuetan izandako jarduerak atzeraldi ekonomikoak Estatuko nahiz nazioarteko itsas zirkulazioan eragindako ondorioak erakusten ditu, salgaien mugimenduak %19,1eko beherakada izan baitu guztira. Azpiegituraka, Bilboko portuko zirkulazioa %18,3 murriztu da, eta Pasaiako portukoa %26,4. Bermeoko portuak jarduera %8,3 haztea lortu du.

Esan beharra dago, pertsonen zirkulazioari nahiz salgaien zirkulazioari dagokionez, jarduera gehiago jaitsi dela distantzia luzeko garraio-moduetan; hau da, aireko eta itsasoko mugimenduek beherakada handiagoa izan dute trenbideko eta errepideko mugimenduek baino.

Garraio-jarduerak sortutako **kanpo-eragin** kaltegarriak dagokienez, azaldu behar da 2008an 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, esan beharra dago nabarmen bete direla 2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak ezarritako helburuak, hau da, zirkulazio-istripuan hiltzen direnen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko zifraren aldean. Izan ere, oinarritzat hartzen den urte horren eta 2009. urtearen artean, %64,5 jaitsi da Euskadiko errepideetan hildakoen kopurua.

Bideko pilaketei dagokienez, 2009an motorizazio-indizearen goranzko joera aldatu bada ere, motorizazioak sortutako kostuek gora egin dute hiru osagaietan (hirikoa, hiri artekoa eta gorabeherak).

Garraio-sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, azpimarratu behar da zaratagatiko kostuek gora egin dutela (%6,4) (errepidearekin lotutako osagaiaren ondorioz), 2008an sektorearen CO<sub>2</sub> emisioak gutxitu zirela (-%6,1) eta 2009an sektorearen energia-kontsumoak behera egin duela (-%6,5); azkeneko biak jarduera ekonomiko osoak izandako beherakadarekin oso lotuta daude.

Azkenik, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak **Garraio Iraunkorraren Gidaplanean** jarritako **helburuak** lortzeko aurrerapenak egin ditu. 2009an zehar, normalizazio, antolamendu, koordinazio eta azpiegituren alorreko jarduerak gain, plangintzaren alorrean egindako lana azpimarratu behar da, Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Planeko jardura jakinek ingurumenean duten eragina aztertu baita. Horrez gain, Eusko Jaurlaritzaren eta aldundien EAeko errepideko garraioaren ikuskapena koordinatzeko plana egin da eta martxan jarri da, ikuskapen-puntuen kokalekuari buruzko ikerketa egin da, eta Bilboko, Gasteizko eta Hondarribiko aireportuak sustatu dira, haiek kudeatzen dituzten sozietateei lagunduz.

Bestalde, Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE) Euskadiko garraioari buruzko oinarritzko informazioa egiteko funtzioak bete ditu; GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta *“Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko Urteko Txostena”* egin du. Horrez gain, garraioaren joerak ikertzeko eta aztertzeke funtzioei dagokienez, garraioaren kanpo-kostuak eguneratzeko ikerketa bat egiten ari da. Azkenik, Euskadiko Garraio Agintaritzak bere ohiko zereginetan jarraitu



du, eta osoko bi bilkura egin ditu, sailek, batzorde txostengileek eta lan-taldeek egindako lanak azaltzeko.

1.

Esparru Orokorra



## 1. ESPARRU OROKORRA

### 1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

#### 1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea

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

Txosten honen aurreko edizioetan adierazi den moduan, Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionaleko A31 banaketa sektorialeko, "garraioak eta komunikazioak"<sup>1</sup> atalaren barnean dago garraio-sektorea; kapituluaren hasiera makrosektore horri buruzkoa da.

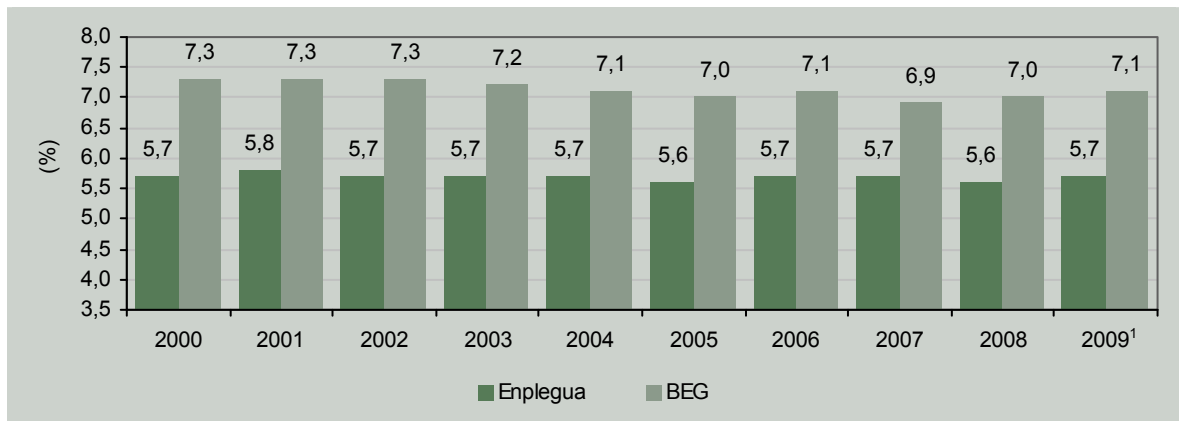
Euskal Estatistika Erakundeak (Eustat) argitaratutakoaren arabera, adierazle nagusiek datu hauek erregistratu dituzte 2009an:

- **15.574 establezimendu egon dira jardunean** Euskadin garraio- eta komunikazio-sektorean. Bolumen hori:
  - Aurreko urtekoa baino %1,2 baxuagoa da; Euskadiko ekonomia osotasunean hartuta, %1eko jaitsiera egon da.
  - %1,6 murriztu da azken hamarkadan; Euskadiko ekonomia osoa hartuta, berriz, %22,1 handitu da establezimendu-kopurua.
  - EAEko establezimendu guztien %7,7 da (aurreko urteko pisu bera).
- **53.835 pertsona egon dira lanean** sektorean. Kopuru hori:
  - Aurreko urtekoa baino %1,2 handiagoa da; Euskadiko ekonomiak osotasunean izan duen igoera (%0,9) baino zertxobait handiagoa da hori.
  - %26,8 hazi da azken hamarkadan, ekonomiak osotasunean izandako hazkundera (%31,9) baino gutxiago.
  - %5,7ko pisu erlatiboa da EAEko enplegu guztiari dagokionez; ez da aldaketa handirik egon 2008an erregistratutakotik (%5,6).
- **4.205,0 milioi euroko balio erantsi gordina (BEG)** sortu du sektoreak. Zenbateko hori:
  - Aurreko urtekoa baino %2,1 baxuagoa da, baina beherakada Euskadiko ekonomiak osotasunean izan duena (-%4) baino txikiagoa da.
  - %7,1 da ekonomiaren BEGean, aurreko urtean lortutakoaren antzeko partaidetza (%7 2008an).

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

Grafiko honek azaltzen duenez, garraio- eta komunikazio-sektoreak Euskadiko ekonomiaren BEGen duen partaidetza zertxobait murriztu da azken bederatzirteetan; 2000. urtean %7,3 izatetik 2009. urtean %7,1 izatera pasatu da. Sektorean sortutako enpleguak, berriz, %5,7ko pisuari eutsi dio gutxi gorabehera.

**1.1 grafikoa. Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan 2000 eta 2009 artean, ehunekotan.**

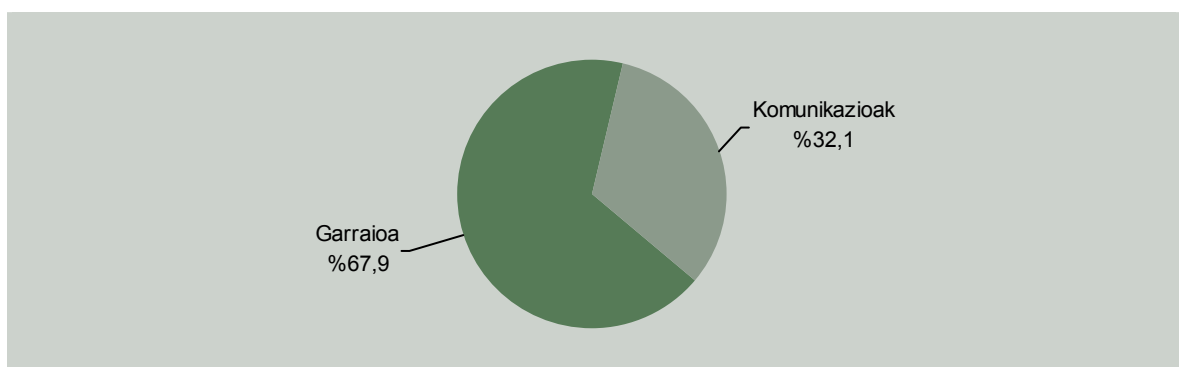


<sup>1</sup> BEGi buruzko 2009ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak eta Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda).

Garraio-jarduerak garraio- eta komunikazio-sektoreak sortutako BEGen bi heren baino gehiago osatzen ditu. Zehazki, garraio-jarduerak 2.855,4 milioi euro sortu ditu, eta komunikazio-jarduerak, berriz, 1.349,6 milioi euro.

**1.2 grafikoa. EAEko garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2009an<sup>1</sup>, ehunekotan.**

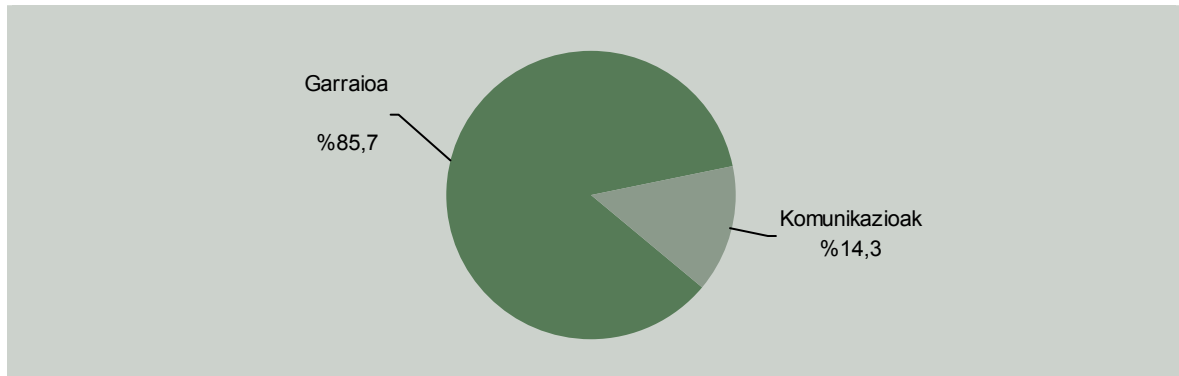


<sup>1</sup> BEGi buruzko 2009ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Garraio-sektorearen nagusitasuna handiagoa da enplegua sortzearen alorrean. Aurreko urtean bezala, garraioak sortzen du sektoreko enplegu gehiena, %85,7 guztira; komunikazioek, berriz, %14,3 sortzen dute.

### 1.3 grafikoa. EAEko garraio- eta komunikazio-sektoreko enpleguaren banaketa 2009an, ehunekotan.



Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda).

#### 1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin

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

Garraio-sektorea aztertuko dugu orain. Hona hemen alderdi azpimarragarrienak:

- 2009an, **14.500 establezimendu** egon dira sektorean.
- Guztira, **46.128 pertsonak** jardun dute lanean.
- **2.855,4 milioi euroko balio erantsi gordina** sortu du.

Garraio-jarduera Euskadiko ekonomia osoaren %4,8 da, bai BEGi dagokionez bai enpleguari dagokionez (aurreko urteko datu bera bi kasuetan), eta establezimenduen %7,2 osatzen du (aurreko urtean lortutako partaidetza bera).

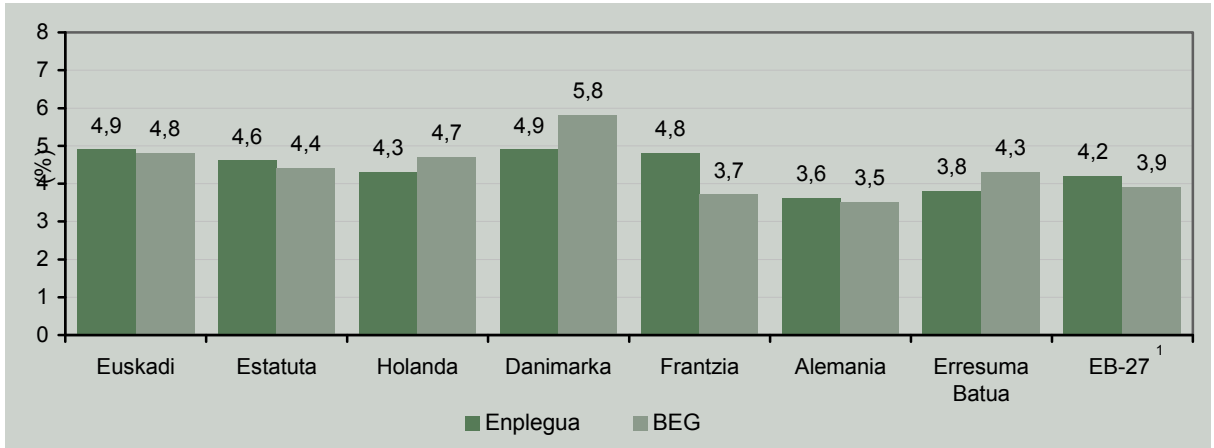
Begiratzen badugu nola banatzen den generoaren arabera 16 urtetik gorako biztanleria landuna garraio-sektorean, ikus dezakegu gizonezkoek %80 osatzen dutela, eta emakumezkoek, berriz, %20. Azken hamarkadan, biztanleria landunaren barruan genero bakoitzak dituen ehunekoen arteko aldea murrizteko joera txiki bat egon da. 2009an, sektorean lanean aritu diren langileen %82,2 gizonezkoak izan dira, eta %17,8, emakumezkoak<sup>2</sup>.

Hurrengo grafikoak (2007ko datuak ditu, urte horretakoak baitira Europako azken datu agregatuak) erakusten du garraio-sektorearen magnitude ekonomiko horiek handiagoak direla EAEn, Estatuan eta Europar Batasunean baino. BEGi dagokionez, adibidez, 2007an Estatuak Euskadik baino lau hamarren gutxiago zituen, eta EB-27rekin alderatuta, bederatzi hamarrenearaino igotzen da aldea. Enpleguari dagokionez, aldea txikiagoa da, Estatuak eta EB-27k hiru eta zazpi hamarreneko aldea baitute EAerekin, hurrenez hurren.

<sup>2</sup> Iturria: Eustat, BJA (Biztanleria Jardueraren Arabera sailkatzeko inkesta). Zehaztasun gehiagorako, kontsultatu GISen "II.3 Lan Merkatua" taldeko adierazleak EUSGABEren web-orrian: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>



1.4 grafikoa. Garraio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinetan eta enpleguan eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2007an, ehunekotan.



<sup>1</sup> Kalkulua.

Iturria: Euskadiri buruzko datuena, Eustat (Kontu Ekonomikoak eta Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda), eta Estatuari eta beste herrialdeei buruzkoena, Eurostat (Structural Business Statistics, Population and Social Conditions Statistics eta Economy and Finance Statistics).

#### i) Azpi-sektoreak

Garraioaren azpi-sektoreen azterketan, nabarmen ikus daiteke errepideko garraioa nagusi dela; izan ere, 12.200 establezimendu ditu, eta 29.237 pertsona lanean, sektoreko %84,1 eta %63,4, hurrenez hurren. Errepideko garraioaren ondoren, distantzia handira, erantsitako jarduerak daude; 2.183 establezimendu eta 13.937 enplegu dituzte, sektoreko enplegu guztiaren heren bat gutxi gorabehera (%30,2); establezimenduen kopurua ez da horren adierazgarria (%15,1). Garraioaren bi azpikategoria horien baturak sektoreko establezimenduen %99,2 eta enpleguaren %93,6 hartzen ditu, beraz, eta geratzen den gutxia sektoreko trenbide-jarduera, itsas jarduera eta aireko jardueren artean banatzen da.

1.1 taula. EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an azpi-sektoreka.

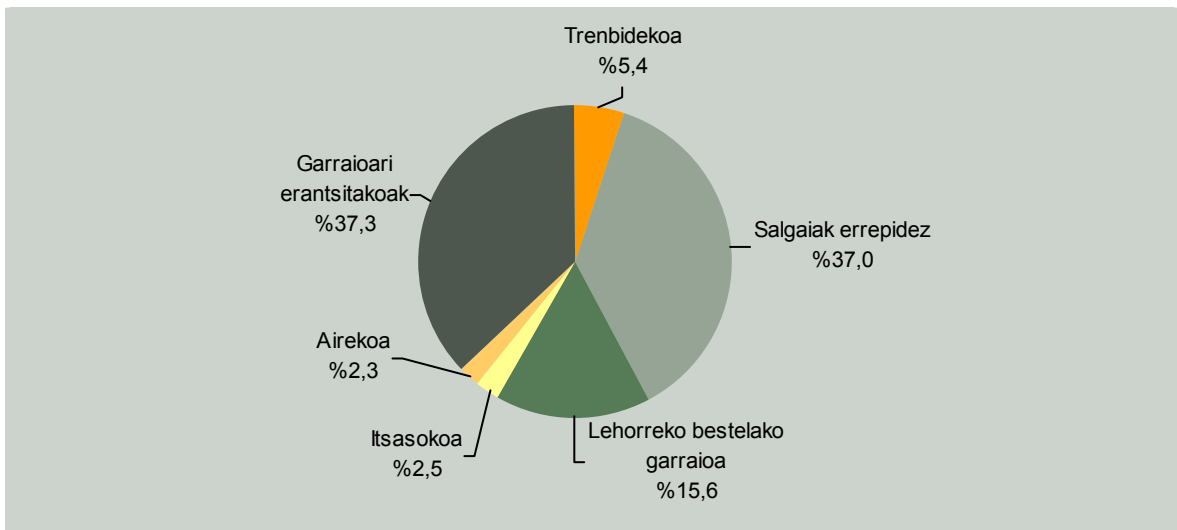
	Establezimenduak		Enplegua	
	KOP.	%	KOP.	%
Errepide-garraioa	12.200	84,1	29.237	63,4
Trenbide-garraioa	58	0,4	2.144	4,6
Itsas garraioa	39	0,3	387	0,8
Aire-garraioa	20	0,1	423	0,9
Erantsitako jarduerak	2.183	15,1	13.937	30,2
<b>GUZTIRA</b>	<b>14.500</b>	<b>100,0</b>	<b>46.128</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda).

Hurrengo grafikoan aurrez esandakoa berresten da. Balio erantsi gordinaren banaketa aztertzen badugu, salgaien errepideko garraioaren pisua azpimarratu behar da (sektoreko guztizkoaren %37), garraioari erantsitako jarduerekin batera (%37,3); bi jardueren baturak, lehorreko bestelako

garraioarekin<sup>3</sup> batera (%15,6), sektoreko BEG osoaren %89,9 hartzen du (%90,1 2008an). Garraioari erantsitako jardueren balio erantsi gordina gainerako azpisektoreen artean banatzen badugu guztizko balio erantsi gordinari egiten dioten ekarpenaren arabera, eta salgaien errepideko garraioa, lehorreko bestelako garraioa eta trenbideko garraioa gehitzen baditugu, jarduera horien batura garraioaren balio erantsi gordinaren %92,5 da; itsas garraioaren eta aireko garraioaren batura, berriz, %7,5 da.

1.5 grafikoa. EAeko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2009an<sup>1</sup>, azpisektoreen arabera, ehunekotan.



<sup>1</sup> BEGi buruzko 2009ko datua aurrerapena da.  
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

<sup>3</sup> Hauek hartzen ditu barnean lehorreko bestelako garraioak: hiriko eta hirialdeko trenetako garraioa, bidaiarien hiriko ohiko garraioa, bidaiarien errepidezko ohiko garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

ii) *Lurralde historikoen arabera*

1.2 taula. EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2009an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
<b>Establezimenduak</b>								
Errepide-garraioa	1.553	12,7	6.437	52,8	4.210	34,5	12.200	100,0
Trenbide-garraioa	2	3,4	40	69,0	16	27,6	58	100,0
Itsas garraioa	-	-	29	74,4	10	25,6	39	100,0
Aire-garraioa	7	35,0	11	55,0	2	10,0	20	100,0
Erantsitako jarduerak	262	12,0	1.196	54,8	725	33,2	2.183	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>1.824</b>	<b>12,6</b>	<b>7.713</b>	<b>53,2</b>	<b>4.963</b>	<b>34,2</b>	<b>14.500</b>	<b>100,0</b>
<b>Enplegua</b>								
Errepide-garraioa	3.954 eta (*)	13,5 eta (*)	15.224 eta (*)	52,1 eta (*)	10.022	34,3	29.237	100,0
Trenbide-garraioa	(*)	(*)	(*)	(*)	480	22,4	2.144	100,0
Itsas garraioa	-	-	365	94,3	22	5,7	387	100,0
Aire-garraioa	54	12,8	333	78,7	36	8,5	423	100,0
Erantsitako jarduerak	2.276	16,3	7.527	54,0	4.134	29,7	13.937	100,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>6.363</b>	<b>13,8</b>	<b>25.071</b>	<b>54,4</b>	<b>14.694</b>	<b>31,9</b>	<b>46.128</b>	<b>100,0</b>

(\*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. EAEko datuetan gehituta dago.

Iturria: JEGID (Eustat).

Aurreko urteetan bezala, aurreko taulan irakur daitekeena da establezimendu-kopurua eta enplegu-kopurua oso desberdinak direla lurralde historiko batetik bestera. Bizkaiak biltzen du sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehatz-mehatz, 7.713 establezimendu eta 25.071 langile biltzen ditu. Hurrengoa Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren herena baitu (4.963 eta 14.694, hurrenez hurren). Azkenik, Araba da hirugarren indarra, sektorean ordezkari txikiena duelako, %13 ingurura bakarrik iristen baita, bai establezimenduei dagokienez bai enpleguari dagokionez (%12,6 eta %13,8, hurrenez hurren).

b) *Prezioen bilakaera*

1.3 taula. Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2007-2009 aldian.

	2007	2008	2009	Δ 09/08
Automobiletarako gasolioa	40,10	52,69	31,90	-%39,46
Berunik gabeko gasolina	37,64	42,13	31,31	-%25,70
<b>Brent upela</b>	<b>33,08</b>	<b>41,00</b>	<b>27,62</b>	<b>-%32,65</b>

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2009an, Brent upelaren batez besteko prezioa 61,53 dolar izan da, aurreko urtekoa baino %36,7 merkeago (97,2 dolar 2008an). Ibilbidea goranzkoa izan da ia urte guztian, eta azaroan urteko maximora iritsi zen (76,69 dolar upeleko). Nolanahi ere, dollarraren aldean euroaren balioa igotzeak, batez ere urtearen azken aldean, upelaren goranzko ibilbidea konpentsatu du nolabait. Hori dela eta, automobiletarako gasolioaren kotizazioa %39,46 jaitsi da urte batetik bestera, berunik gabeko gasolina baino gehiago (-%25,7).

Uzkurdura ekonomikoa areagotzearekin batera, kontsumoko prezioen indizeak hazkundearen abiadura moteltzen jarraitu du 2009an. Alde horretatik, azpimarratu behar da ekitaldiaren itxieran (abendutik abendurako aldakuntza) EAeko prezioen hazkundera %1 bakarrik izan dela; 2008an %1,9 izan zen, eta 2007an %4,2 (eta EAeko KPIk urte arteko hazkunde negatiboak izan ditu 2010eko maiatzetik urrira bitartean). Ondasun-taldee dagokienez, garraioek, edari alkoholdunek eta tabakoak, eta komunikazioek izan ezik, gainerako taldeek aurreko urtean baino tasa txikiagoak izan dituzte. Edari alkoholduak eta tabakoa, garraioak eta irakaskuntza izan dira, hain zuzen, talderik inflazionistenak (%12,1, %3,8 eta %2,2 hurrenez hurren).

1.4 taula. EAeko KPI 2009an, taldeka.

	Abendutik abendurako aldakuntza		
	2007	2008	2009
Janari eta edari alkoholgabeak	7,3	2,6	-1,3
Edari alkoholduak eta tabakoa	5,6	4,1	12,1
Jantziak eta oinetakoak	1,3	0,6	-0,5
Etxebizitza	4,5	6,8	0,6
Etxeko tresneria	3,1	3,1	1,0
Medikuntza	-1,1	0,2	-0,7
<b>Garraioak</b>	<b>7,0</b>	<b>-5,3</b>	<b>3,8</b>
Komunikazioak	0,8	-0,3	-0,3
Aisia eta kultura	-0,8	0,9	-0,7
Irakaskuntza	4,6	5,1	2,2
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	4,2	4,6	1,8
Beste batzuk	2,9	3,8	1,8
<b>Orokorra</b>	<b>4,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,0</b>

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria-prezioen indizeak ere jardueraren beherakada erakusten du, bai indize orokorrean (-%2,9) bai manufaktura-industrian (-%1,8) bai eta ateratze-industrian ere (%0), baina bereziki energia elektrikoaren, gasaren eta uraren industrian (-%13,9).

Nolanahi ere, zenbait industria-jarduerak prezioak igo dituzte, adibidez, petrolioa fintzeko industriak eta beste manufaktura batzuk. Jarduera horiek %20,5 eta %4,4 igo dituzte prezioak, hurrenez hurren (2008an -%21,6 eta %0,9, hurrenez hurren).



1.5 taula. EAEko industria-prezioen indizea 2009an, jarduera-adarren arabera.

	Abendutik abendurako aldakuntza		
	2007	2008	2009
<b>Indize orokorra</b>	<b>4,4</b>	<b>1,9</b>	<b>-2,9</b>
<b>Ateratze-industriak</b>	<b>9,0</b>	<b>13,1</b>	<b>0,0</b>
Metalezko eta ez-metalezko meak	9,0	13,1	0,0
<b>Manufaktura-industria</b>	<b>3,9</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,8</b>
Elikagai-industriak	7,3	2,8	-1,3
Ehungintza eta jantzigintza	-1,0	5,0	-2,4
Larruaren eta oinetakoen industria	3,0	-0,8	1,2
Zurgintza	6,0	2,2	-5,7
Papera, argitalpena eta grafikoak	0,6	2,5	-1,9
Petrolio finntzea	14,8	-21,6	20,5
Kimika-industria	4,7	6,5	-3,8
Kautxua eta plastikoa	2,2	4,4	-0,1
Ez-metalezko industria	4,2	1,5	2,7
Metalgintza eta metalezko artikulak	0,7	3,6	-9,7
Makineria	2,3	3,4	-0,1
Material elektrikoa	1,6	2,9	-1,3
Garraio-materiala	5,4	2,0	2,0
Bestelako manufaktura	8,7	0,9	4,4
<b>Energia elektrikoa, gasa eta ura</b>	<b>9,8</b>	<b>14,2</b>	<b>-13,9</b>
Elektrizitatea, gasa eta ura	9,8	14,2	-13,9

Iturria: Eustat.



## 1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2009AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

### 1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

#### a) Zuzentarauak

Errepideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/139/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko azaroaren 25ekoa, bi edo hiru gupileko motordun ibilgailuen arazuko inskripzioei buruzkoa (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 322 2009/12/09koa, 3-11).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/149/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentaraua aldatzen duena segurtasun-adierazle komunei eta istripuen kostuak kalkulatzeko metodo komunei dagokionez (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 313 2009/11/28koa, 65-74).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/103/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko irailaren 16koa, ibilgailu automobilen zirkulazioak dakarren erantzukizun zibilaren aseguruari eta erantzukizun hori aseguratzeke obligazioa kontrolatzeari buruzkoa ere (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 263 2009/10/07koa, 11-31).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/78/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko uztailaren 13koa, bi gupileko motordun ibilgailuei eusteko astoari buruzkoa (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 231 2009/09/03koa, 8-20).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/113/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko abuztuaren 25ekoa, gidabaimenari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Egunkari Ofiziala, L 223 2009/08/26koa, 31-35).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/112/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko abuztuaren 25ekoa, gidabaimenari buruzko Kontseiluaren 91/439/EEE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Egunkari Ofiziala, L 223 2009/08/26koa, 26-30).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/108/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko abuztuaren 17koa, bi edo hiru gupileko motordun ibilgailuen elementu eta ezaugarri jakin batzuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 97/24/EE Zuzentaraua aldatzeko eta aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 213 2009/08/18koa, 10-25).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/40/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko maiatzaren 6koa, ibilgailu motordunen eta atoen azterketa teknikoari buruzkoa (bertsio bategina) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 141 2009/06/06koa, 12-28).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/30/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, 98/70/EE Zuzentaraua aldatzen duena gasolina, diesel eta gasolioaren zehaztapenei dagokionez, berotegi-efektuko gasen emisioak kontrolatzeko eta gutxitzeko mekanismo bat sartzen duena, Kontseiluaren 1999/32/EE Zuzentaraua aldatzen duena barne-nabigazioko ontziek erabiltzen duten erregaiari buruzko zehaztapenei dagokionez eta 93/12/EEE Zuzentaraua indargabetzen duena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 140 2009/06/05koa, 88-113).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/33/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, errepiderako garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren garraio-ibilgailuak sustatzeari buruzkoa (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 120 2009/05/15koa, 5-12).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2008/126/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko abenduaren 19koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Egunkari Ofiziala, L 32 2009/01/31koa, 1-69).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2008/4/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko urtarrilaren 23koa, takografoetako datuen manipulazioa prebenitzeko eta hautemateko neurriei buruzkoa, Kontseiluaren 3820/85 (EEE) eta 3821/85 (EEE) Erregelamenduak aplikatzeko gutxieneko baldintzei buruzko 2006/22/EE Zuzentaraua aldatzen duena errepideko garraioaren jardueri buruzko lege sozialei dagokionez, eta Kontseiluaren 88/599/EEE Zuzentaraua indargabetzen duena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 21 2009/01/24koa, 39-40).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/1/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko urtarrilaren 7koa, berrerabiltzeko, birziklatzeko eta balioztatzeko egokiak diren motordun ibilgailuen mota-homologazioari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/64/EE Zuzentaraua aldatzeko eta aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 9 2009/01/14koa, 31-32).</li> </ul>
Trenbideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/131/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko urriaren 16koa, trenbide-sistemaren Erkidegoaren barruko elkarreragingarritasunari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/57/EE Zuzentaruaren VII. eranskina aldatzen duena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 273 2009/10/17koa, 12-13).</li> </ul>

**Itsasoko eta ibaiko garraioa**

- 2009/149/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentaraua aldatzen duena segurtasun-adierazle komunei eta istripuen kostuak kalkulatzeko metodo komunei dagokienez (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 313 2009/11/28koa, 65-74).
- 2009/100/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko irailaren 16koa, barne-nabigazioko itsasontzientzat egindako ziurtagiriekin elkar aitortzeari buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 259 2009/10/02koa, 8-13).
- 2009/45/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko maiatzaren 6koa, bidaiari-ontziei aplikagarri zaizkien segurtasun-erregela eta -arauei buruzkoa (bertsioategina) (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 163 2009/06/25ekoa, 1-140).
- 2009/56/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko ekainaren 12koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzen duen 2008/126/EE Zuzentzarauaren transposizio-data zuzentzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 150 2009/06/13koa, 5-5).
- 2009/42/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko maiatzaren 6koa, salgaien eta bidaiarien itsas garraioaren erlazio estatistikoari buruzkoa (bertsioategina) (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 141 2009/06/06koa, 29-47).
- 2009/30/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, 98/70/EE Zuzentaraua aldatzen duena gasolina, diesel eta gasolioaren zehaztapenei dagokienez, berotegi-efektuko gasen emisioak kontrolatzeko eta gutxitzeko mekanismo bat sartzen duena, Kontseiluaren 1999/32/EE Zuzentaraua aldatzen duena barne-nabigazioko ontziek erabiltzen duten erregaiari buruzko zehaztapenei dagokienez eta 93/12/EE Zuzentaraua indargabetzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 140 2009/06/05ekoa, 88-113).
- 2009/20/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, itsasontzien jabeek itsas zuzenbideko erreklamazioei aurre egiteko duten aseguruari buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 128-131).
- 2009/18/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, itsas garraioaren sektoreko istripuen ikerketa zuzentzen duten oinarriko printzipioak ezarri eta Kontseiluaren 1999/35/EE Zuzentaraua eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/59/EE Zuzentaraua aldatzekoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 114-127).
- 2009/17/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, 2002/59/EE Zuzentaraua aldatzekoa, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 101-113).
- 2009/16/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, portua zuzentzen duen estatuak ontziak kontrolatzeari buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 57-100).
- 2009/13/EE Zuzentaraua, Kontseiluarena, 2009ko otsailaren 16koa, Europako Erkidegoko Armadoreen Elkarteek (ECSA) eta Garraiolarien Europako Federazioak (ETF) itsasoko lanari buruzko 2006ko hitzarmenaren gainean egindako akordioa aplikatzekoa, eta 1999/63/EE Zuzentaraua aldatzekoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 124 2009/05/20koa, 30-50).
- 2009/46/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko apirilaren 24koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzen duena (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 109 2009/04/30ekoa, 14-36).
- 2008/126/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2008ko abenduaren 19koa, barne-nabigazioko ontzien betekizun teknikoak ezartzen dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/87/EE Zuzentaraua aldatzen duena (EBren Egunkari Ofiziala, L 32 2009/01/31koa, 1-69).

**Aireko garraioa**

- 2009/12/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko martxoaren 11koa, aireportuetako tasei buruzkoa (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 70 2009/03/14koa, 11-16).
- 2008/101/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko azaroaren 19koa, 2003/87/EE Zuzentaraua aldatzekoa, berotegi-efektuko gasen isuri-eskubideak salerosteko Erkidegoko arabidean hegazkintza-jarduerak sartzeko (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 8 2009/01/13koa, 3-21).

**Beste berrikuntza batzuk**

- 2009/149/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 27koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentaraua aldatzen duena segurtasun-adierazle komunei eta istripuen kostuak kalkulatzeko metodo komunei dagokienez (testu egokia EEERI dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 313 2009/11/28koa, 65-74).

b) *Erregelamenduak:*

Errepideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> <li>1266/2009 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko abenduaren 16koa, errepideko garraioen sektoreko kontrol-aparatuari buruzko Kontseiluaren 3821/85 (EEE) Erregelamendua hamargarren aldiz aurrerapen teknikorako egokitzeko dena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 339 2009/12/22koa, 3-23).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1073/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urriaren 21ekoa, autokar- eta autobus-zerbitzuen nazioarteko merkatura sartzeko arau komunak ezartzeko dena, eta 561/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 300 2009/11/14koa, 88-105).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1072/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urriaren 21ekoa, salgaien errepideko garraioaren nazioarteko merkatura sartzeko arau komunak ezartzeko dena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 300 2009/11/14koa, 72-87).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>661/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko uztailaren 13koa, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 200 2009/07/31koa, 1-24).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>631/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko uztailaren 22koa, oinezkoak eta bide publikoetako beste erabiltzaile ahul batzuk babesteari dagokionez ibilgailuak homologatzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 78/2009 (EE) Erregelamenduaren I. eranskina garatzeko arauak ezartzen dituena, 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzen duena eta 2003/102/EE eta 2005/66/EE Zuzentarauak indargabetzen dituena (EBren Egunkari Ofiziala, L 195 2009/07/25koa, 1-60).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>640/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko uztailaren 22koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/32/EE Zuzentaraua aplikatzen duena motor elektrikoetarako diseinu ekologikoaren baldintzei dagokionez (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 191 2009/07/23koa, 26-34).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>595/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko ekainaren 18koa, motordun ibilgailuak eta motorrak homologatzeko ibilgailu astunen emisioei dagokionez (Euro 6) eta ibilgailuen konponketen eta mantentze-lanen informazioa eskuratzeari buruzko, 715/2007 (EE) Erregelamendua eta 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzen dituena, eta 80/1269/EE, 2005/55/EE eta 2005/78/EE Zuzentarauak indargabetzen dituena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 188 2009/07/18koa, 1-13).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>443/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, ibilgailu arinen CO<sub>2</sub> isuriak gutxitzeko Erkidegoko ikuspegi integratuaren barruan, turismo berrien isurien eremuan bete behar diren jokabide-arauak ezartzen dituena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 140 2009/06/05koa, 1-15).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>399/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, Batzordeari esleitutako egikaritze-eskumenen eremuan, merkantzien errepide-garraioa estatistika-zerrendei buruzko Kontseiluaren 1172/98 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (EBren Egunkari Ofiziala, L 126 2009/05/21koa, 9-10).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>385/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko maiatzaren 7koa, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko den Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauaren IX. eranskina ordezkatzen duena (esparru-zuzentaraua) (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 118 2009/05/13koa, 13-65).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>169/2009 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2009ko otsailaren 26koa, trenbideko, errepideko eta bide nabigagarriko garraioen sektorei lehia-arauak aplikatzeari buruzkoa (bertsio kodifikatua) (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 61 2009/03/05koa, 1-5).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>79/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urtarrilaren 14koa, hidrogenoz dabilizan ibilgailuen homologazioari buruzkoa, eta 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzeko (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 35 2009/02/04koa, 32-46).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>78/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urtarrilaren 14koa, oinezkoak eta bide publikoetako beste erabiltzaile ahul batzuk babesteari dagokionez ibilgailuak homologatzeari buruzkoa, 2007/46/EE Zuzentaraua aldatzen duena eta 2003/102/EE eta 2005/66/EE Zuzentarauak indargabetzen dituena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 35 2009/02/04koa, 1-31).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>68/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko urtarrilaren 23koa, errepideko garraioen sektoreko kontrol-aparatuari buruzko Kontseiluaren 3821/85 (EEE) Erregelamendua bederatzigarren aldiz aurrerapen teknikorako egokitzeko dena (testu egokia EEERi dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 21 2009/01/24koa, 3-9).</li> </ul>



**Trenbideko garraioa**

- 352/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko apirilaren 24koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentarauko 6. artikuluan, 3. atalean, a) letran ezarritakoaren arabera arriskua ebaluatzeko eta baloratzeko segurtasun-metodo komun bat hartzeari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 108 2009/04/29koa, 4-19).
- 169/2009 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2009ko otsailaren 26koa, trenbideko, errepideko eta bide nabigagarriko garraioen sektoreei lehia-arauak aplikatzeari buruzkoa (bertsio kodifikatua) (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 61 2009/03/05koa, 1-5).

**Itsas garraioa**

- 1163/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 30koa, krosko bakarrek petrolio-ontzei bi krosko edo diseinu baliokidea ezartzeko arauak berehala xedatzeko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 417/79 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 314 2009/12/01koa, 13-14).
- 906/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko irailaren 28koa, Itunaren 81. artikuluko 3. atala aplikatzeko linea erregularreko itsas garraioko konpainien (partzuergoak) artean hitzartutako akordio, erabaki eta jardunen kategoria batzuetara (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 256 2009/09/29koa, 31-34).
- 392/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, bidaiariak itsasotik garraiatzen dituzten garraiolariak izango duten erantzukizunari buruzkoa, istripua izanez gero (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 24-46).
- 391/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, ontziak ikuskatzeko eta aztertze arduraren erakundearen erregelari eta arauari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa, 11-23).
- 246/2009 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2009ko otsailaren 26koa, Itunaren 81. artikuluko 3. atala aplikatzeko linea itsas garraioko konpainien (partzuergoak) artean hitzartutako akordio, erabaki eta jardunen kategoria batzuetara (bertsio kodifikatua) (EBren Egunkari Ofiziala, L 79 2009/03/25koa, 1-4).
- 169/2009 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2009ko otsailaren 26koa, trenbideko, errepideko eta bide nabigagarriko garraioen sektoreei lehia-arauak aplikatzeari buruzkoa (bertsio kodifikatua) (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 61 2009/03/05koa, 1-5).

**Aireko garraioa**

- 1266/2009 (EB) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko abenduaren 16koa, errepideko garraioen sektoreko kontrol-aparatuari buruzko Kontseiluaren 3821/85 (EE) Erregelamendua hamargarren aldiz aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 339 2009/12/22koa, 3-23).
- 194/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 30koa, aireontzien eta haiekin zerikusia duten produktuen, osagaien eta ekipamenduaren nabigagarritasunaren egiaztagiriei eta horiek guztiek ingurumenean duten eraginaren egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenak eta diseinu- eta ekoizpen-erakundearen egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenak onartzeko 1702/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 321 2009/12/08koa, 5-35).
- 1144/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko azaroaren 26koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 312 2009/11/27koa, 16-37).
- 1108/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urriaren 21koa, 216/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena aerodromoei, aireko zirkulazioaren kudeaketari eta aireko nabigaziorako zerbitzuei dagokionez, eta 2006/23/EE Zuzentaraua indargabetzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 309 2009/11/24koa, 51-70).
- 1070/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urriaren 21koa, 549/2004 (EE), 550/2004 (EE), 551/2004 (EE) eta 552/2004 (EE) Erregelamenduak aldatzen dituena, Europako abiazio-sistemaren errendimendua eta iraunkortasuna hobetzeko (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 300 2009/11/14koa, 34-50).
- 748/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko abuztuaren 5koa, 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera 2003/87/EE Zuzentarauaren I. eranskinean zerrendatutako abiazio-jardueraren bat egin duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzkoa, operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehazten duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 219 2009/08/22koa, 1-94).
- 661/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko uztailaren 13koa, motordun ibilgailuen eta ibilgailu horietarako atoi, sistema, osagai eta unitate tekniko berezien segurtasun orokorraren mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 200 2009/07/31koa, 1-24).
- 619/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko uztailaren 13koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 182 2009/07/15koa, 4-24).



- 545/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko ekainaren 18koa, Erkidegoko aireportuetan geldialdi-ordutegiak esleitzeko arau komunei buruzko 95/93 (EEE) Erregelamendua aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 167 2009/06/29koa, 24-25).
- 487/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko maiatzaren 25ekoa, Itunaren 81. artikuluko 3. atala aplikatzeko aireko garraioaren sektorean hitzartutako akordio eta jardunen kategoria batzuetara (bertsio kodifikatua) (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 148 2009/06/11koa, 1-4).
- 483/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko ekainaren 9koa, aireko segurtasuneko oinarriko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzen dituen 820/2008 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 145 2009/06/10koa, 23-24).
- 298/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko apirilaren 8koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerranda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 95 2009/04/09koa, 16-36).
- 272/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko apirilaren 2koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 300/2008 (EE) Erregelamenduaren eranskinean abiazio zibilaren segurtasunari buruz ezarritako oinarriko arau komunak osatzen dituena (EBren Egunkari Ofiziala, L 91 2009/04/03koa, 7-13).
- 262/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko martxoaren 30ekoa, Europako zero bakarerrako S motako galdetzaila-kodeak era koordinatuan esleitzeko eta erabiltzeko baldintzak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 84 2009/03/31koa, 20-32).
- 80/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urtarrilaren 14koa, erreserba-sistema informatizatuentzako jokabide-kodea ezarri eta Kontseiluaren 2299/89 (EE) Erregelamendua indargabetzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 35 2009/02/04koa, 47-55).
- 68/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko urtarrilaren 23koa, errepideko garraioen sektoreko kontrol-aparatuari buruzko Kontseiluaren 3821/85 (EEE) Erregelamendua bederatzigarren aldiz aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 21 2009/01/24koa, 3-9).
- 29/2009 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2009ko urtarrilaren 16koa, Europako zero bakarerrako datu-loturen zerbitzuei buruzko baldintzak ezartzen dituena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 13 2009/01/17koa, 3-19).

#### Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 923/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko irailaren 16koa, bigarren "Marco Polo" programa, salgai-garraiorako sistemaren ingurumen-jokaera hobetzeko Erkidegoko finantza-laguntza emateko programa ("Marco Polo II"), ezartzen duen 1692/2006 (EE) Erregelamendua aldatzen duena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 266 2009/10/09koa, 1-10).

Iturria: Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.



### 1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak

#### Errepideko garraioa

- 15/2009 Legea, azaroaren 11koa, salgaien lurreko garraio-kontratuari buruzkoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 273, 2009ko azaroaren 12koa).
- 1163/2009 Errege Dekretua, uztailaren 10ekoa, errepideko garraioan gidatzeko eta atsedean hartzeko aldiei eta takografoa erabili beharri buruzko arauen salbuespenak onartzeko den maiatzaren 18ko 640/2007 Errege Dekretua aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 177, 2009ko uztailaren 23koa).
- Sustapen Ministerioaren 3509/2009 Agindua, abenduaren 23koa, salgaiak errepidez garraiatzeko baimenak birgaitzeko behin-behineko araubidea ezartzen duena. (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 314, 2009ko abenduaren 30ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 3370/2009 Agindua, abenduaren 2koa, errepideko garraioan trebatzeko eta sektore horretan diharduten elkarren bermerako sozietateetarako laguntzak emateko eta bideratzeko eskumena duten erakundeak zehazten dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 301, 2009ko abenduaren 15ekoa).
- Sustapen Ministerioaren 3342/2009 Agindua, abenduaren 4koa, jarduera uzten duten garraiolaria autonomoentzako laguntzak iragartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 300, 2009ko abenduaren 14koa).
- Sustapen Ministerioaren 287/2009 Agindua, otsailaren 9koa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legea garatzen duena Espainian bizi ez diren eta Espainian garraioaren arloan arau-hausteak egiten dituzten pertsonen kauzio-prestazioak emateari dagokionez (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 41, 2009ko otsailaren 17koa).
- Sustapen Ministerioaren 207/2009 Agindua, urtarrilaren 26koa, bidaiariei turismo-ibilgailuetan ematen zaien eskatu ahalako garraio publikoko hiriarteko zerbitzuaren tarifa-araubidea arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 35, 2009ko otsailaren 10ekoa).

#### Itsas garraioa

- 973/2009 Errege Dekretua, ekainaren 12koa, merkantzia-ontziteriako titulu profesionalak arautzen dituena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 159, 2009ko uztailaren 2koa).

#### Aireko garraioa

- 714/2009 Errege Dekretua, apirilaren 24koa, Espainian dauden aireportuak erabiltzen dituzten hirugarren herrialdeetako aireontzien segurtasunari buruzkoa (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 112, 2009ko maiatzaren 8koa).
- 98/2009 Errege Dekretua, otsailaren 6koa, aireko nabigazioa ikuskatzeko Erregelamendua onartzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 48, 2009ko otsailaren 25ekoa).
- 862/2009 Errege Dekretua, maiatzaren 14koa, erabilera publikoko aerodromoak diseinatzeke eta lanean aritzeko arau teknikoak onartzen dituena eta Estatuaren eskumenekoak diren aireportuen egiaztapena arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 132, 2009ko ekainaren 1ekoa).
- 1516/2009 Errege Dekretua, urriaren 2koa, aire-zirkulazioko kontrolatzailearen Erkidegoko lizentzia arautzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 250, 2009ko urriaren 16koa).
- Sustapen Ministerioaren 3376/2009 Agindua, azaroaren 26koa, hegazkin zibiletako pilotuen funtzioak gauzatzeko baldintzei buruzko hegaldi-tripulaziorako lizentzien baterako baldintzak hartzen dituen 2000ko martxoaren 21eko Agindua aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 302, 2009ko abenduaren 16koa).
- Sustapen Ministerioaren 3619/2009 Agindua, azaroaren 26koa, helikoptero zibiletako pilotuen funtzioak gauzatzeko baldintzei buruzko hegaldi-tripulaziorako lizentzien baterako baldintzak hartzen dituen azaroaren 4ko Sustapen Ministerioaren 3811/2004 Agindua aldatzen duena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 7, 2010eko urtarrilaren 8koa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.



### 1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

#### Errepideko garraioa

- 599/2009 Dekretua, azaroaren 10ekoa. Honen bidez adierazten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: A-3020 eta A-3138 errepideen arteko gurutzagunea biribilgune bat eraikiz berrantolatzeko eta hobetzeko eraikitze proiektua (EHAA, 2009ko azaroaren 19koa).
- 539/2009 Dekretua, urriaren 6koa; honen bidez, Arabako Foru Aldundiak honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazten da, nahitaez desjabetzeko: A-3314 errepidearen trazadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko eraikuntza proiektua 19,300 km-tik (A-2622 errepidearekiko bidegurutzera) 32,300 km-ra bitartean (Andagoia) (EHAA, 2009ko urriaren 15ekoa).
- 517/2009 Dekretua, irailaren 22koa, Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-624 errepidean dagoen Las Chozas Gaina egokitzeko eta bide geldoa eraikitzeko proiektua burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko irailaren 22koa).
- 469/2009 Dekretua, uztailaren 28koa, honen bidez, adierazten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: N-622 autobidearen gaineko bidezubiari buruzko eraikuntza-proiektu aldatua, Etxabari Dibinako auzobideak lotzeko (EHAA, 2009ko abuztuaren 10ekoa).
- 459/2009 Dekretua, uztailaren 14koa; honen bidez adierazten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: «A-3212 errepidean 58,22 kilometrotik (A-124 errepidearekin bat egiten duen lekuan) 65,72 kilometrora bitarteko trazadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko proiektua» (EHAA, 2009ko uztailaren 23koa).
- 438/2009 Dekretua, ekainaren 30ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko, «Segurako Kortaberria auzorako sarbidetik Zegamako Ondarlea industriguneraino bizikletari eta onezkoentzako bide zatia egiteko proiektua. 3. Ibilbidea: Donostia-Beasain» burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak, lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko uztailaren 15ekoa).
- 437/2009 Dekretua, ekainaren 30ekoa, honen bidez, adierazten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: A-3214 errepidean 59,25 kilometro-puntutik 63,57 kilometro-punturaino trazadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko proiektua (EHAA, 2009ko uztailaren 14koa).
- 387/2009 Dekretua, ekainaren 5ekoa, honen bidez deklaratu egiten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: A-3604 errepideak eta Arabako Teknologia Parkeko sarrerak bat egiten duten bidegurutzera egokitzeko eta hobetzeko eraikitze-proiektua (EHAA, 2009ko ekainaren 17koa).
- 182/2009 Dekretua, maiatzaren 19koa, honen bidez adierazten da Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: A-3110 errepidearekiko gurutzagunea eta Añua arteko zatian A-4121 errepidearen plataforma handitu, hobetu eta sendotzeko eraikuntza proiektua (EHAA, 2009ko ekainaren 1ekoa).
- 181/2009 Dekretua, maiatzaren 19koa, nahitaez desjabetzeko Laskuaingo biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino (Nafarroako muga) N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektuaren 6. proiektu aldatua burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak Gipuzkoako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko maiatzaren 29koa).
- 213/2009 Dekretua, maiatzaren 19koa, Trafikoko zuzendaria izendatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 22koa).
- 204/2009 Dekretua, maiatzaren 19koa, Trafiko zuzendaria kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 22koa).
- 66/2009 Dekretua, martxoaren 17koa, honen bidez, Gipuzkoako Foru Aldundiak premiazko okupazioa egin behar duela adierazten da: N-634 Errepideko 27,062 eta 27,125 KPen arteko lur-erazketaren ezponda egonkortzeko proiektua eragiten dien ondasun eta eskubideak nahitaez desjabetzeko dira (EHAA, 2009ko martxoaren 25ekoa).
- 58/2009 Dekretua, martxoaren 3koa, honen bidez adierazten baita Arabako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela honako proiektu hau egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko: errepideak egokitzeko eraikuntza-proiektua: A-3314 errepidea, Izarrako zeharbidean; eta A-3612 errepidea, Beluntzan A-2521 errepidearekin gurutzatzen den tokitik Izarrarako tartean (EHAA, 2009ko martxoaren 13koa).
- 28/2009 Dekretua, otsailaren 3koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena ematen diona «Bizkaiko Kamioe Kokaleku Bortxatuak AB, Aparcamiento Disuasorio de Camiones de Bizkaia, SA» (Bikakobo-Aparcabisa) sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko (EHAA, 2009ko otsailaren 17koa).
- 27/2009 Dekretua, otsailaren 3koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko Laskoain biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino (Nafarroako muga) doan N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektuaren 1. proiektu aldatua burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak, lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko otsailaren 13koa).



- 26/2009 Dekretua, otsailaren 3koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko Laskoain biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektuaren 3. aldaketa burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak, lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko otsailaren 13koa).
- 18/2009 Dekretua, otsailaren 3koa, honen bidez adierazten da Gipuzkoako Foru Aldundiak lehenbailehen hartu behar dituela N-1 errepidetik Izaskungo auzora sartzeko proiektu berria egiteko behar diren ondasunak eta eskubideak, nahitaez desjabetzeko (EHAA, 2009ko otsailaren 6koa).
- 15/2009 Dekretua, urtarrilaren 27koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko Laskoain biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino (Nafarroako muga) doan N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektuaren 4. proiektu aldaketa burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak, lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko otsailaren 4koa).
- 236/2008 Dekretua, abenduaren 30ekoa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaez desjabetzeko Laskoain biribilgunetik (Behobia) Enderlatsaraino (Nafarroako muga) doan N-121-A errepidea zabaldu eta hobetzeko proiektuaren 1. proiektu osagarria burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak, lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 2009ko urtarrilaren 13koa).

**Trenbideko garraioa**

- 532/2009 Dekretua, irailaren 29koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko bokalak kendu eta beste batzuk izendatzeko dena (EHAA, 2009ko urriaren 9koa).
- 435/2009 Dekretua, ekainaren 30ekoa, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailari atxikitako Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea Erakunde Publikoko Zuzendaritzako kargudunen zerrenda onartzeari buruzkoa (EHAA, 2009ko uztailaren 10ekoa).
- 276/2009 Dekretua, maiatzaren 26koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kideak kendu eta berriak izendatzen dituen (EHAA, 2009ko ekainaren 3koa).

**Itsas garraioa**

- 614/2009 Dekretua, abenduaren 1ekoa, Estatuko Administrazio Orokorraren ordezkari gisa Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan dagoen kontseilukide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2009ko abenduaren 9koa).
- 449/2009 Dekretua, uztailaren 7koa, Estatuko Administrazio Orokorrak Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkide bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2009ko uztailaren 17koa).
- 404/2009 Dekretua, ekainaren 16koa, Bilbao eta Pasaiaiko portu-agintaritzen administrazio-kontseiluetako kideak karguetatik kendu eta berriak izendatzeko (EHAA, 2009ko uztailaren 3koa).
- 386/2009 Dekretua, ekainaren 5ekoa, Bilboko Portuko Agintaritzako lehendakaria kargutik kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2009ko ekainaren 15ekoa).
- 169/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Portu eta Itsas Gaietako zuzendaria izendatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 15ekoa).
- 167/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Portu eta Itsas Gaietako zuzendaria kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 15ekoa).
- 17/2009 Dekretua, urtarrilaren 27koa, Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan LAB erakunde sindikaleko ordezkari bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 2009ko otsailaren 4koa).

**Legediaren beste berrikuntza batzuk**

- 607/2009 Dekretua, azaroaren 24koa, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duena (EHAA, 2009ko abenduaren 4koa).
- 307/2009 Dekretua, maiatzaren 26koa, Garraio Azpiegituraren zuzendaria izendatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 29koa).
- 237/2009 Dekretua, maiatzaren 19koa, Garraio Azpiegituraren zuzendaria kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 22koa).
- 128/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Garraioetako zuzendaria izendatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 13koa).
- 126/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Garraio eta Herri Lanetako sailburuordea izendatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 13koa).
- 123/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Garraio zuzendaria kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 13koa).
- Hutsen Zuzenketa, ondoko dekretuarena: 121/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Garraio eta Herri Lan sailburuordea kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko ekainaren 2koa).
- 121/2009 Dekretua, maiatzaren 12koa, Garraio eta Herri Lan sailburuordea kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 2009ko maiatzaren 13koa).
- Hutsen Zuzenketa, ondoko dekretuarena: «9/2009 Dekretua, maiatzaren 8koa, lehendakariarena, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioko sailburua izendatzeko dena» (EHAA, 2009ko uztailaren 8koa).
- 9/2009 Dekretua, maiatzaren 8koa, lehendakariarena, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioko sailburua izendatzeko dena (EHAA, 2009ko maiatzaren 9koa).



Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritza.



# 2.

## Garraioaren Eskaintza eta Eskaria 2009an



## 2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIA 2009AN

### 2.1. GARRAIO-ESKAINTZA

Euskal Autonomia Erkidegoak garraio-sistema osoaren antolakuntza zabala du, eta bide-azpiegiturak, trenbide-azpiegiturak, aireko azpiegiturak, portu-azpiegiturak, kable bidezko sistema eta logistika integrala daude garraio-sistema horren oinarrian. Taula honetan ikus ditzakegu sistema osoaren osagaiak.

2.1 taula. Euskadiko garraio-sistema

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

Iturria: Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana.

Jarraian, sistema osoaren ikuspegi zehatzagoa emango dugu.



**Euskadiko garraio-sistemaren deskripzioa**

- Bide-sistemari dagokionez, 2009an, 4.209 kilometrokoa zen Euskadiko errepide-sarea. Edukiera handiko bideen proportzioak, hau da, autobide, autobia eta bi galtzadako errepideenak, gorantz jarraitu du, eta gaur egun EAE osoko bide-eskaintzaren %14,4 da.
- Bide-azpiegitura gehieneko organo titularra lurralde bakoitzeko foru-aldundia da. A-68 autobidearen kasuan, Estatuak da erakunde arduraduna, eta Artxandako tunelak Bizkaiko Foru Aldundiaren emakida dira. A-8ren ustiapena kudeatzen dutenak, berriz, BIDEGI eta INTERBIAK dira, Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta Bizkaiko Foru Aldundiaren mendeko sozietateak, bakoitza bere lurraldean.
- Trenbide-sistemari dagokionez, operadore hauek ematen dute EAEn pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua: 1) RENFEk –hiriarteko zerbitzuan, Euskadiko hiriburuak probintzietako beste udalerri batzuekin lotzen ditu, eta Estatuak gainerako lekuekin ere egiten du lotura–; 2) FEVEk –Bizkaian bakarrik jarduten du–; 3) EuskoTrenek –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu Gipuzkoan eta Bizkaian–; 4) Metro Bilbaok –Bizkaiko hiriburuan bidaiariak garraiatzen ditu hiri barnean nahiz metropoli-inguruan–; eta 5) EuskoTranek –Bilboko tranbiak eta Gasteizko tranbiak garraio-zerbitzua ematen dute Bizkaiko eta Arabako hiriburuen barnean, hurrenez hurren–.
- Trenbide-azpiegituren titularrak honako hauek dira: ADIF –RENFEk kudeatzen du haren egitura–, FEVE –erakunde horrek berak kudeatzen ditu bere azpiegiturak– eta Euskal Trenbide Sarea (ETS) –Euskotren, Euskotran eta Metro Bilbaoren bidez kudeatzen dira haren azpiegiturak–.
- Trenbide-eskaintza horri ezaugarri bikaineko Euskadiko trenbide-sare berriaren eraikuntza gehituko zaio, “Euskal Y” izenez ezaguna.
- El Transbordador de Bizkaia SL sozietateak kudeatzen du Bizkaia zubiko jarduera.
- Portu-sistemaren barruan, Bilboko portua eta Pasaiako portua azpimarratu behar dira merkataritza-jardueraren aldetik. Euskal Autonomia Erkidegoko beste 15 portuekin osatzen da Euskadiko portuetako sistema.
- EAEko aireko sistema Bilboko aireportuak, Hondarribiko aireportuak (Donostia) eta Gasteizko aireportuak osatzen dute. Hiru aireportuak Euskadiko hiruriburuaren kanpoaldean daude.
- EAEko kable bidezko sistema, berriz, hiru funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak eta Igeldokoak, eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Igeldoko funikularra izan ezik, Bizkaian daude guztiak.
- Logistikaren alorrean, salgaien garraioaren eta erantsitako jardueren eraginkortasunarekin batera, EAEko lau logistika-zentroek osatzen dute Euskadiko garraio-sistema: Aparkabisak, Bizkaian; Zaisak, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroak eta Arasurrek, Araban.

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

Atal honek Euskadiko azpiegitura bakoitzaren zehaztasun espezifikoak ematen ditu, garraio-moduaren arabera. Horrez gain, ekitaldiko azken berrikuntzak jasotzen ditu, eta zati bakoitzean egin diren jarduera-planak, lanak eta inbertsioak.

**a) *Errepideko garraioa***

2009an, 4.209 kilometrokoa zen Euskadiko errepide-sarea. Sarearen luzera orokorrak ez du aldaketa handirik izan aurreko ekitaldiarekin alderatuta (4.203 km), baina aipatzekoa da ordainpeko autobidearen 16 kilometro ireki direla azken urtean, Eibar-Gasteiz (AP-1) autobidea zabaltzearen ondorioz, eta galtzada bakarreko errepideen 13 kilometro kendu direla. Beraz, beste behin ere handitu egin da edukiera handiko bideen proportzioa (autobide, autobia eta bi galtzadako errepideena) errepideen guztizkoaren gainean; 2009an, bide-sare osoaren %14,4 izan dira, eta aurreko urtean %14,0 izan ziren.



2.2 taula. Euskadiko errepide-sarea 2009an, errepide-motaren arabera

	1996	2008	2009
<b>LUZERA (km)</b>			
Ordainpeko autobideak	187	240	256
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	251	348	351
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.615	3.602
<b>Guztira</b>	<b>4.296</b>	<b>4.203</b>	<b>4.209</b>
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>			
Ordainpeko autobideak	25,8	33,2	35,4
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	34,7	48,1	48,5
Galtzada bakarreko errepideak	533,3	499,7	497,9
<b>Guztira</b>	<b>593,8</b>	<b>580,9</b>	<b>581,8</b>

<sup>1</sup> Errepide-sarearen luzeran eta EAEn azalera oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Eustat.

EAEn azterketa Estatuarekin eta EB-27rekin alderatzeko, hurrengo taulak adierazten du zer desberdintasun dauden hiru eremu geografiko horien artean, errepide-sareko azpiegituren dentsitatearen aldetik. Esan beharra dago EAE dela nagusi alor horretan, ekitaldi honetan erregistratu duen dentsitatea 581,8 m/km<sup>2</sup> izan baita, Estatukoa (326,9 m/km<sup>2</sup>) eta EB-27koa (407,7 m/km<sup>2</sup>) baino askoz handiagoa.

Edukiera handiko bideen proportzioari dagokionez, EB-27 da mota horretako bideen kontzentrazio handiena duen eremu geografikoa (autobideen eta errepide nagusi edo nazionalen batura hartuta kontuan); 2008an, %19,0ko tasa zuen dagoeneko. EAEn, berriz, edukiera handiko errepideak %14,4 izan dira 2009an, Estatu osoko datua (%9,4) baino gehiago.



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

Errepide-mota	2007		2008		2009	
	Luzera (km)	Dentsitate <sup>a</sup> (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitate <sup>a</sup> (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	Luzera (km)	Dentsitate <sup>a</sup> (m/km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>
<b>EAE</b>						
Ordainpeko autobideak	228	31,5	240	33,2	256	35,4
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	345	47,7	348	48,1	351	48,5
Galtzada bakarreko errepideak	3.656	505,3	3.615	499,7	3.602	497,9
<b>Guztira</b>	<b>4.229</b>	<b>584,5</b>	<b>4.203</b>	<b>580,9</b>	<b>4.209</b>	<b>581,8</b>
<b>ESTATUA</b>						
Ordainpeko autobideak	2.972	5,9	2.997	5,9	3.016	6,0
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	11.717	23,2	12.115	23,9	12.604	24,9
Galtzada bakarreko errepideak	151.322	299,1	149.898	296,3	149.794	296,1
<b>Guztira</b>	<b>166.011</b>	<b>328,1</b>	<b>165.011</b>	<b>326,1</b>	<b>165.416</b>	<b>326,9</b>
<b>EB-27</b>						
Autobideak	63.400	14,4	65.100	14,7	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	266.733	60,4	276.046	62,5	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.407.527	318,9	1.458.309	330,4	--	--
<b>Guztira</b>	<b>1.737.660</b>	<b>393,7</b>	<b>1.799.455</b>	<b>407,7</b>	--	--

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

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, Eustat, Energy and Transport in Figures 2010, International Road Federation.

EAEko joera da galtzada bakarreko errepideen ehunekoa murriztea, eta autobiak eta autobideak gehiago egokitzea, zirkulazioaren arazoa arintzeko eta Euskadiko errepide-sarearen estaldura, kalitatea eta segurtasuna hobetzeko. Hori adierazten dute, halaber, hiru foru-aldundiek beren lurraldeetako azpiegiturak hobetzeko egindako planek, bide-sarearekin lotutako 2009ko berrikuntza nagusiak laburbiltzen dituen hurrengo taulan ikus daitekeenez.

#### Bide-azpiegiturak – 2009ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, bide-azpiegituren alorreko protagonista nagusia metropoli hegoaldeko saihebidia izan da, Muskiz eta Galdakao lotuko dituen 36 kilometroko ardatza. Lan horren gastuak 1.300 milioi eurokoak izango dira guztira. Lehenengo faseak 800 milioi euroko aurrekontua du, eta Santurtzi eta Larraskitu lotuko ditu; 2011n amaizuko dela aurreikusten da.
- Interbiakerek Bilbok San Mames aldetik izango dituen sarbide berrien lanekin jarraitu du; Excavaciones Viuda de Sainz, Enrique Otaduy, Excavaciones Cantábricas, Asfaltos Uribe eta Cimentaciones Abando enpresek osatutako aldi baterako elkarteari esleitu zaio lana, eta 147,8 milioi euroko aurrekontua du. Sarbideak eraikitzean, A-8ren tartea (hegoaldeko bidea) eta Bilboko hirigunea lotuko dira, Sabino Aranako sarbidearen eta Kadaguako korridorearekin dagoen loturaren artean, Trenbideko etorbidetik.
- Foru Aldundiko gobernu-kontseiluak Bilboko ekialdeko saihebidearen bide-plan berezia onartu zuen urrian, eta saihebidearen trazadura eta hari erantsitako egiturak eta loturak zehaztu zituen. Saihebidearen sei erreiek Miraflores-Larreagaburu zubia Egirletako igoerarekin lotuko dute, eta, hartara, A-8ren eta Txorierriren arteko zirkulazioak ez du Bilbora sartu beharrik izango eta ez du Arrontegiko zubiraino joan beharrik izango. Hiru kilometroko luzera izango du Miraflores-Larreagaburu zubitik Ibarsusiko biribilguneraino, eta haietatik ia bi kilometro zubiak izango dira. Lanek 36 hilabete iraungo dute, eta 143 milioi euroko aurrekontua izango dute.
- Bestalde, Bizkaiko Foru Aldundiak Irigarritasun Iraunkorreko Plana jarri du martxan; 1.300 milioi euroko inbertsioa izango da, eta 6 autobia eta 13 tunel eraikiko dira Lea-Artibai, Mungialdea, Durangaldea, Urdaibai eta Arratia eskualdeetan. Ekimen horri esker, 50 kilometro autobia baino gehiago eraikiko dira honako hauek lotzeko: Mungia-Bidebieta-Bermeo; Boroa-Igorre; Urberuaga-Berriatua; Zornotza-Muxika; Gerediaga-Elorrio eta Ermuko saihebidia. Helburua da Bizkaiko eskualde guztiak A-8rekin eta Txorierriko korridorearekin lotuta egotea 2013tik aurrera.



- **Gipuzkoan**, Eibar-Gasteiz (AP-1) autobide berria zabaldu dela azpimarratu behar da, hori izan baita urteko jarduera nagusia. Trazadurak 32 kilometroko luzera du, eta Debarroa zeharkatzen du Eibarren eta Arabako mugaren artean; Debarroaren orografia dela eta, 11 tunel eta 12 zubi eraiki behar izan dira. Ibilbidearen erdia baino gehiago tunel azpitik edo zubi gainetik igarotzen da. Makroinbertsio horren guztizko gastua 700 milioi euro baino gehiago izan da.
- Gipuzkoan 2009an amaitutako lanen artean, Urumeako autobia aipatu behar da, zirkulatzeko irekita baitago dagoeneko Martuteneren eta Urrietaren artean; Donostiako hirigunera eta Urumeako saihebidera sartzeko lanak amaitzea falta da, azken fasean baitaude. Donostia eta Andoain lotzen dituen 12 kilometroko korridoreari esker, 30.000 ibilgailu desbideratuko dira egunero N-1etik. 180 milioi euroko inbertsioa izango da guztira.
- Beasain-Bergara (GI-632) ardatzean, berriz, Beasain-Zumarraga bidea ireki da. Zumarragaren eta Urretxuren arteko tartean lanean ari dira une honetan. Antzuolarekin lotuko da gero bidea, eta 2010ean hasiko dira lotura horren lanak; Antzuola-Bergara tartea proiektua idazteko fasean dago.
- Donostiako bigarren gerrikoko tarte guztiak gauzatzeko fasean daude. Azpiegitura horrek Erreterria eta Aritzeta lotuko ditu 17 kilometroko autobide baten bidez. Proiektu hori Donostiako saihebidetaren alternatiba bat da, eta kamioien nazioarteko zirkulazioa jasotzea du helburu nagusizat. Aurreikuspenen arabera, lana 2010ean amaituko da, eta 300 milioi euroko aurrekontua izango du.
- **Arabian**, Eibar-Gasteiz (AP-1) autobidea zabaldu izanak garrantzi handiagoa hartzen du; Arabako eragile politikoaren parte-hartzea Gipuzkoakoena bezain handia izan da.
- Bestalde, Arabako Errepideen Plan Integralak 2015era bitartean egingo diren lan interesgarrien egutegia du, eta 600 milioi euro inbertituko direla aurreikusten da. Eibar-Gasteiz (AP-1) autobidearen Arabako tartea amaitzeaz gain, beste jarduera batzuk ere baditu, adibidez, N-1en azken tartea berritzea, N-124 errepidea hobetzea eta autobidea luzatzea Legutien eta Audioren eta Amurrioren artean. Gainera, Arabako bidetaren %65 berrituko dela jasotzen du Planak (900 kilometro bide).
- Une honetan martxan dauden lanen eta hasi behar diren lanean artean, honako hauek azpimarra daitezke: Done Bikendi Haraneko zeharbide berritua, Urturiko zeharbideko lanak hastea eta Maeztu-Antoñana errepideko lanak. Horrez gain, Urizaharrako zeharbideko lanak ere hasi dira, eta Agurainen eta Opakua gainaren arteko errepideetan proiektuak kontratatu dira, bai eta Opakua-Kontrasta loturan ere; 2010. urtearen bigarren erdian hasiko dela aurreikusten da.

EAEko garraio publikoaren eskaintzari dagokionez, honela bereiz daitezke konpainiek emandako zerbitzuak: hiri barneko garraioa (hiriburuen barruan), metropoli-inguruko garraioa (hirien eta haien inguruko udalerrien artean) eta hiriarteko garraioa.

Euskadiko hiriburuetan erabiltzaileei zerbitzuak ematen dizkieten konpainiak honako hauek dira: Tuvisa Gasteizen, Bilbobus Bilbon eta Donostiako Tranbia Konpainia Donostian.

Bilbobusek du hiriko autobusen kopururik handiena; 153 autobus ditu guztira 43 lineatan, ibilbideko 446,9 kilometroak egiteko. Gipuzkoako hiriburua da hurrengo handiena, DBUSEk 121 autobus jartzen baititu erabiltzaileen zerbitzura 36 lineatan, 237,1 kilometroko ibilbidea egiteko. Eskainitako zerbitzuaren barruan, edukiera eta maiztasun handiko BRT (Bus Rapid Transit) lineak sartzen dira; Bentaberrira doan 5. lineak eta Amararen eta ospitaleen arteko 28. lineak osatzen dute, 18 metroko ibilgailu artikulatuekin ibiltzen baitira 6-8 minutuko maiztasunarekin.

Tuvisak, berriz, 2009ko urriaren 30etik aurrera berrantolatu egin ditu autobus-lineak Arabako hiriburuan, Gasteizko tranbiaren eskaintza berria dela eta. Tranbiaren 2 lineak martxan jartzearen ondorioz (Erdialdeko eta Lakuako adarrak 2008ko abenduaren 23an zabaldu ziren, eta Abetxukuko linea 2009ko uztailaren 10ean), murriztu egin zen hiri barneko autobus-lineen luzera hiriburuaren barruan (2008an 122 km eskaini ziren, eta, 2009an, 103,5 km).



Dena den, datuek kontrakoa adieraz badezakete ere, murrizketa horrek ez du garraio-zerbitzu publikoa kaltetu; aitzitik, hobetu egin da, eremu geografiko bera hartzen baitu eta zerbitzuaren edukiera eta maiztasuna handitu baitira. 2008an eskaini ziren autobus-sareko 18 lineak 9 lineatan banatu dira 2009ko urriaren 30etik aurrera; linea horiek ibilbide luzeagoa egiten dute orain, eta, beraz, aurrez hartzen zuen eremua hartzen du orain ere. Gainera, tranbia martxan jarri ondoren Tuvisako lineetako autobus batzuk libre geratu zirenez ordezkatu edo aldatu zirelako, eta autobus-kopurua handitu denez (%23,3 2009an), maiztasuna areagotu egin da, eta, beraz, Tuvisaren zerbitzuen kalitatea hobetu da. Azkenik, aipatu behar da ekitaldi honetan berregituraketa horren ondorioak nabarmenak izan badira ere, 2010ean zehar finkatzea espero dela.

2.4 taula. Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiri barneko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak 2009an

Errepide-mota	2007	2008	2009	Δ 07/09 (%)
<b>BILBO</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	44	43	43	-2,3
Luzera (km) <sup>1</sup>	442,3	451,4	446,9	1,0
Autobus-kopurua	146	153	153	4,8
<b>DONOSTIA</b>				
Sareko lineak <sup>1</sup>	31	36	36	16,1
Luzera (km) <sup>1</sup>	177	225,3	237,1	34,0
Autobus-kopurua	112	117	121	8,0
<b>GASTEIZ</b>				
Sareko lineak	18	18	9 <sup>2</sup>	-50,0
Luzera (km)	122,0	122,0	103,5	-15,2
Autobus-kopurua	73	73	90	23,3
<b>GUZTIRA</b>				
Sareko lineak	93	97	88	-5,4
Luzera (km)	741,3	798,7	787,5	6,2
Autobus-kopurua	331	343	364	10,0

<sup>1</sup>Gaueko zerbitzuak barne.

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

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia.

Garraio pribatuari dagokionez, ibilgailuen kopuruak ez du aldaketa handirik izan 2009an. EAE osoan %0,8ko igoera txiki bat baino ez da egon, eta urtearen amaieran 1.286.541 ibilgailu zeuden erregistratuta. Autoek eta kamioiek eta furgonetek ibilgailuen %88 osatzen dute, eta goranzko joera txiki bat dute, %0,4ko eta %0,3ko igoera izan baitute azken urtean<sup>3</sup>, hurrenez hurren. Nolanahi ere, gaur egungo egoera ekonomikoaren ondorioz, igoera aurreko urteetan baino txikiagoa izan da (%1,1eko eta %1,4ko igoera 2008an).

2.5 taula. EAEko ibilgailuen kopurua 2009an

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%
Autoak	146.071	73,3	495.067	76,1	302.256	69,3	943.394	73,3
Motozikletak	11.328	5,7	40.612	6,2	44.060	10,1	96.000	7,5
Kamioiak	32.740	16,4	90.946	14,0	71.268	16,3	194.954	15,2
Autobusak	519	0,3	1.643	0,3	844	0,2	3.006	0,2
Traktore industrialak	1.391	0,7	4.050	0,6	3.306	0,8	8.747	0,7
Bestelako ibilgailuak	7.259	3,6	18.574	2,9	14.607	3,3	40.440	3,1
<b>Guztira</b>	<b>199.308</b>	<b>100,0</b>	<b>650.892</b>	<b>100,0</b>	<b>436.341</b>	<b>100,0</b>	<b>1.286.541</b>	<b>100,0</b>

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia.

Hurrengo taulak Europan 1.000 biztanleko zenbat auto dauden aztertzen du, eta desberdintasun handiak daudela ikus daiteke. Rankingak aldaketa gutxi izan ditu Eurostateko datuak ditugun azken urtean (2008). Azpimarra daitekeen bakarra da herrialde baltikoen, Poloniaren eta Greziaren indizeak handitu direla 2007. urtearekin alderatuta.

2007an bezala, 2008an ere Luxenburgo zen nagusi (urte horretakoak dira azken datuak), 1.000 biztanleko 667 auto baitzen motorizazio-indizea; Errumaniak, berriz, azken postuan jarraitzen zuen, 1.000 biztanleko 187 autorekin.

EAEren kasuan, 2008an, rankingaren lehenengo postuan zegoen herrialdearena baino %35 txikiagoa (435) zen indizea. Probintzien araberako sailkapenak 2007ko irudi bera azaltzen du: Arabak indize handiena (466) duen lurraldea izaten jarraitzen du, eta gero Gipuzkoa eta Bizkaia datoz (430 bi kasuetan). Estatuko batez bestekoa (483) Euskadiko hiru lurraldeetan erregistratutako indizea baino handiagoa da.

2.6 taula. Motorizazio-indizea Europan 2007-2008<sup>1</sup> aldian

Herrialdea/urtea	Auto-kopurua 1.000 biztanleko	
	2007	2008
Luxenburgo	665	667
Italia	598	601
Malta	548	555
Zipre	521	518
Eslovenia	504	514
Austria	510	513
Finlandia	485	507
Alemania	501	504
Lituania	472	499
Frantzia	506	498
Espainia	481	483
Belgika	473	477
Erresuma Batua	476	475
Suedia	464	462
Herbehereak	451	458
Grezia	428	446
Irlanda	434	439
<b>EAE</b>	<b>434</b>	<b>435</b>
▪ Araba	<b>463</b>	<b>466</b>
▪ Gipuzkoa	<b>430</b>	<b>430</b>
▪ Bizkaia	<b>428</b>	<b>430</b>
Txekiar Errepublika	412	423
Polonia	383	422
Portugal	412	415
Letonia	398	413
Estonia	391	412
Danimarka	378	381
Bulgaria	272	311
Hungaria	300	305
Eslovakia	265	285
Errumania	164	187

<sup>1</sup> Energy and Transport in Figures 2010 txostenetik ateratako Europako herrialdeen azken datuak 2008koak dira. Iturria: Energy and Transport in Figures 2010 eta Eustat.

EAEn, 434,3 izan da motorizazio-indizea 2009an, 2008an baino %0,3 txikiagoa. Hauek izan dira lurralde bakoitzaren 2009ko indizeak: 465,5 Araban, 428,3 Gipuzkoan eta 429,5 Bizkaian.

#### b) Trenbideko garraioa

Honako eragile hauek dira EAeko trenbide-sistemako azpiegituren kudeatzaileak:

- ▶ ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa: RENFE da Euskadin ADIFen bideetan zerbitzuak ematen dituen konpainia.
- ▶ FEVE: eragile horrek berak ematen ditu zerbitzuak bere azpiegiturretan.
- ▶ ETS (Euskal Trenbide Sarea): ETSren bideetan lan egiten duten operadoreak EuskoTren, Metro Bilbao eta EuskoTran dira.

Trenbide-azpiegiturek EAEn hartzen duten azalera Estatuak eta EB-27k hartzen dutenarekin alderatzen badugu, zenbait desberdintasun ikus daitezke. Euskadik 640 km ditu guztira, eta trenbide-azpiegituren dentsitatea 88,5 m/km<sup>2</sup> da. Datu hori Estatukoa (30,3 m/km<sup>2</sup>) eta EB-27koa

(48,2 m/km<sup>2</sup>) baino dezente handiagoa da. Argi dago, bestalde, EAEn elektrifikatutako bideak direla nagusi elektrifikatu gabeko bideen aldean, bideen %92,7 elektrifikatuak baitira; Estatuan eta EB-27n %58,3 eta %51,9 dira, hurrenez hurren.

2.7 taula. Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-27n, 2009an

	Guztira	Elektrifikatu gabeak			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizkoa ren %	Bide bakarra	Guztira	Guztizkoa ren %	Bide bakarra
<b>Luzera (km)</b>							
EAE	640	47	7,4	47	593	92,6	252
Estatua	15.330	6.394	41,7	6.258	8.936	58,3	4.090
EB-27 <sup>1</sup>	212.842	102.384	48,1	--	110.458	51,9	--
<b>Dentsitatea (m/km<sup>2</sup>)</b>							
EAE	88,5	6,6	--	6,6	81,9	--	34,8
Estatua	30,3	12,6	--	12,4	17,7	--	8,1
EB-27 <sup>1</sup>	48,2	23,2	--	--	25,0	--	--

<sup>1</sup> EB-27ri dagozkion azken datuak 2008koak 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 energy and transport 2010, Eurostat.

Aurrerantzean, garraio-eskaintzaren atalean, dagozkion eragile arduradunek –ADIF, FEVE eta ETS– kudeatutako azpiegituren zehaztasunak eta operadoreek azpiegitura horietan eskaintzen dituzten lineak azalduko dira.

i) ADIF-Trenbide Azpiegituren Administrazioa

ADIFen azpiegiturak 311,4 kilometroko ibilbidea egiten dute guztira EAEn. Bideen %76 bi erreikoa da, eta bide bakarrekoak lineen luzera guztiaren laurden bat bakarrik dira. ADIFek EAEn barruan eskaintzen duen ibilbide guztia bide elektrifikatuz osatuta dago.

RENFEk azpiegitura horietan ematen duen zerbitzua eskaintza honen arabera da:

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





2.8 taula. ADIFen eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak

Lineen luzera km-tan	2008	2009
<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.

ADIFen azpiegituretan egin diren jarduera nagusiak laburpen-eta honetan adierazita daude.

#### ADIFen trenbide-azpiegitura – 2009ko berrikuntza nagusiak

- ADIFek Trapagaran udalerriaren barruan, Trapagarango geltokiaren ondoan, Bilbo eta Muskizen arteko C2 aldirien lineako 3/017 kilometro-puntuan (Deserturen eta San Julianen arteko tartea) trenbide-pasagunea kentzeko lanak lizitatu zituen apirilean. Lanek 2.735.354,2 euroko aurrekontua izango dute, eta 12 hilabeteen gauzatuko direla aurreikusten da.
- Gipuzkoan, Irun-Brinkola aldirietako linean, Urrietako geltokiaren irisgarritasuna hobetzeko lanak hasi zituen ADIFen abenduan. 531.801,2 euroko aurrekontua dute lanek. Lanen barruan honako hauek sartzen dira: oinezkoentzako trenbide-pasagunea egokitzea, nasak handitzea eta egokitzea, argiztapena hobetzea eta geltokiko babesgunea berregokitzea.
- Linea horretan bertan, abenduan, Lezo-Errenteriako geltokiaren irisgarritasuna hobetzeko lanak hasi zituen ADIFek. 489.159,8 euroko aurrekontua dute lanek, eta gauzatzeko epea hiru hilabetekoa da. Nasak handituko dira, eta trenbidetik 68 zentimetrora jarriko dira.
- Hilabete horretan bertan, ADIFek Ategorrietako geltokiaren irisgarritasuna hobetzeko lanak hasi zituen Donostian, Irun-Brinkola aldirietako linearen barruan. 336.860 euroko aurrekontua dute lanek. 2. nasara joateko arrapala bat egingo da, eta geltokiaren ondoan dagoen oinezkoen kaletik sartzeko bidea egokituko da, mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonak 1. nasara joan ahal izan daitezen.
- ADIFek urtearen amaiera aldean Zegama-Otzaurteren (Gipuzkoa) eta Altsasuren (Nafarroa) arteko katenaria berregokitzeko eta modernizatze lanak esleitu zituen; 1.158.839,9 euroko aurrekontua izango dute, eta sei hilabeteko gauzatze-epea. Helburua da trenbidearen segurtasun-baldintzak eta ustiapena hobetzea tarte horretan. Horrez gain, Brinkolako eta Zegama-Otzaurteko (Gipuzkoa) geltokien arteko katenaria modernizatuko du ADIFek; 1.827.379 euro erabiliko dira horretarako, eta zortzi hilabeteen gauzatuko da.
- Bilboko portura salgaiak trenbidez eramateko sarbide berrien lanekin jarraitu du ADIFek, Seranteseko tunelaren eta egin behar duen trenbide-saihesbidearen bidez.
- Azkenik, Gipuzkoan salgaien garraiorako dauden bi instalazio tekniko hobetzen hasi da ADIF. Irungo logistika-zentroan eta Pasaiaiko instalazio teknikoan egingo dira lanak, eta helburua da langileen segurtasuna indartzea. Lanen barruan, errail-arteko korridoreak egin, egokitu eta zainduko dira instalazio teknikoetan, langileak handik ibili ahal izan daitezen; 30.405 euroko aurrekontua izango dute lanek, eta hilabeteko epean egin beharko dira.

#### ii) FEVE

FEVEren azpiegiturek Kantauri alde osoa lotzen dute. EAEren barruan, Bizkaian bakarrik ditu azpiegiturek FEVEk; Bilbo-Santander eta Bilbo-León eskualde arteko lineetan eskaintzen ditu zerbitzuak, eta Bizkai barruan, berriz, Bilbo-Balmaseda aldirietako linean. Bilboko portura joateko linea bat ere badu Lutxanan.



Erabiltzaileei ematen dizkien zerbitzuei dagokienez, aldirietako lineetan maiztasun handiagoa eskaintzen du eskualde arteko lineetan baino, tren gehiago jartzen baititu aldirietako lineetan. Bilbo-Balmaseda aldirietako zerbitzuan 16.997 tren eskaini ditu; kopuru hori %0,2 murriztu da azken ekitaldian. Kilometroko 560.408 trenera iritsi bada ere, eta kopuru hori 2008koa baino %2,9 handiagoa izanik ere, 2009an kilometro bakoitzeko eskaini den toki-kopurua (79.635.006) murriztu egin da, kilometroko 10 milioi toki gutxiago eskaini baitira; hau da, aurreko urtean baino %10,9 gutxiago.

Eskualde arteko lineak aztertzen baditugu, ikus dezakegu zerbitzu horietan eskainitako trenak zertxobait murriztu direla 2009an, 11 tren gutxiago izan baitira azken ekitaldian (3.655 tren eskaini dira). Beherakada txiki bat egon da, halaber, kilometro bakoitzeko eskaini den tren-kopuruan (-%0,1) eta kilometro bakoitzeko toki-kopuruan (-%0,9).

2.9 taula. FEVEren eskaintzari buruzko 2009ko oinarritzko datuak

	2008	2009
<b>ESKUALDE ARTEKO LINEAK</b>		
Linea-kopurua	2	2
Eskainitako trenen kopurua <sup>1</sup>	3.666	3.655
Eskainitako trenen kopurua kilometroko <sup>1</sup>	537.233	536.938
Eskainitako tokien kopurua kilometroko <sup>1</sup>	42.759.594	42.372.996
<b>ALDIRIETAKO LINEA</b>		
Linea-kopurua	1	1
Eskainitako trenen kopurua	17.022	16.997
Eskainitako trenen kopurua kilometroko	544.455	560.408
Eskainitako tokien kopurua kilometroko	89.392.522	79.635.006

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

Iturria: FEVE.

Jarraian, FEVEk 2009an Euskadiko azpiegituren alorrean egin dituen lan nagusiak laburbilduko ditugu.

#### FEVEren azpiegitura eta eskaintza – 2009ko berrikuntza nagusiak

- FEVEk Bilbo-Concordiako eraikinak berregokitzeko lanak esleitu zituen irailean, Euskadiko eta Gaztela eta Leongo Tren Zirkulazioa Kontrolatzeko Zentroa jartzeko bertan. Balzola SA enpresak 2,1 milioi euro jaso ditu aipatutako lanak sustatzeko, eta 11 hilabeteko epea izango du lanak egiteko.
- Bestalde, Sustapen Ministerioaren 2005-2020 aldirako Azpiegitura eta Garraio Plan Estrategikoaren (PEIT) barruan, FEVEko Administrazio Kontseiluak Karrantza-Aranguren tarteko galiboak egokitzeko lanak esleitu zituen maiatzean. Karrantza eta Arangurenen arteko 26 kilometroko tartean egingo dira lanak. Salgaiak garraiatzeko korridore nagusian (Asturias-Bizkaia) eskualde arteko tarteari elektrifikatzeko planaren testuinguruan egiten da lan hori; elektrifikazio-plan horren helburua da trakzio elektrikoko trenak pasatu ahal izatea, eta, hartara, energia aurrezteko eta gas kutsatzaile gutxiago isurtzea. Proiektuak 1.694.178 euroko aurrekontua izango du, eta 15 hilabeteko epean egingo da.
- Plan beraren barruan, FEVEk erabiltzaileentzat martxan jarri zuen apirilean Galtzadako (Balmaseda) geraleku berria. Ekimen horren kostua 593.000 euro izan da. Geraleku berriak 1.500 pertsonaren beharrei erantzuten die. Nasa Bilbo-León lineako 282/943 eta 283/014 kilometro-puntuen artean eraiki da, egun geltokiko 11. bidea denaren gainean. Nasak 70,5 metroko luzera eta 2,50 metroko zabalera ditu gutxienez.



- Bilbo-Balmaseda lineako tren erregularrak Bolunburuko (Zalla) geralekuan geratzen dira udako hilabeteetan. Ekimen horrekin, FEVEk zerbitzu bat eskaini nahi dio Enkarterrian Kadagua ibaiaren ondoko zelaietara trenez joan nahi duen jendeari.

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

a) EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Atal honetan aipatuko ditugun azpiegiturak ETSrenak dira, eta EuskoTren konpainiak erabiltzen ditu EAEn barruan 181,1 kilometroko ibilbidean zehar bere tren-zerbitzuak emateko. Ia guztiak elektrifikatutako bideak dira (176,6 kilometro), eta elektrifikatu gabeak oso gutxi dira (4,5 kilometro). Bideen luzera osoaren %83 (150,2 kilometro) bide bakarrekoa da, eta gainerako %17a bi bidekoa (30,9 kilometro). Alde horretatik, ETSk jarduera-plan garrantzitsuak ditu ibilbideko zati dezente bitan banatzeko, 2009ko berrikuntza nagusien taulan aurrerago ikusiko dugun moduan.

EuskoTrenek azpiegitura horietan erabiltzaileei ematen dizkien zerbitzuak hiru lineatan sailka daitezke:

- 1) Bilbo (Deustu) - Lezama: 15,8 kilometroko luzera du, eta Bilboko metroarekin lotuta dago Bilboko Alde Zaharreko geltokian.
- 2) Bilbo-Bermeo: 49,4 kilometroko<sup>4</sup> luzera du, eta Bilboko metroarekin lotuta dago Bilboko Bolueta geltokian, eta Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin, Galdakaon.
- 3) Bilbo-Donostia: 107,9 kilometroko luzera du, eta, ibilbide horretan zehar, EuskoTrenek lotura asko eskaintzen ditu beste garraio-mota batzuekin: Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Bolueta geltokian; Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin, Galdakaon; EuskoTrenen autobusekin, Zumaian (Urola bailara osoa hartzen du); eta Hendaiara daraman EuskoTrenen tren-zerbitzuarekin (satorrarekin), Amarako geltokian.

EuskoTrenek ematen duen zerbitzuaren datu zehatzagoak aztertzen baditugu, ikus dezakegu beherakada txiki bat egon dela eskainitako trenen kopuruan (191.852, 2009an), erabiltzaileentzako tokien kopuruan (46.896.624, 2009an) eta eskainitako kilometro-kopuruan (4.556.762), nahiz eta kilometro bakoitzeko eskainitako tokien kopuruak %1,2 egin duen gora azken ekitaldian.

<sup>4</sup> Bilbo-Zornotza tartea bera da Bilbo-Bermeo eta Bilbo-Donostia ibilbideetarako; Urdaibai aldera doan adar bat ateratzen da Zornotzatik.



2.10 taula. Egun EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2009ko oinarrizko datuak

	2008	2009
Linea-kopurua	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2	150,2
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9	30,9
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6	176,6
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5	4,5
Eskainitako trenen kopurua	194.452	191.852
Eskainitako tokien kopurua	47.658.493	46.896.624
Eskainitako kilometroen kopurua	4.587.171	4.556.762
Eskainitako tokien kopurua kilometroko	1.197.811.477	1.211.528.660

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS).

Laburpen-etaula honetan jaso dira ETSren azpiegiturretan eta EuskoTrenek eskainitako zerbitzuetan azken urtean egin diren lan, inbertsio eta jarduera nagusiak.

#### ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2009ko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, ETSk Construcciones Murias enpresari esleitu zizkion Artxandako tunelaren lanak 2009ko uztailean; 20 milioi euroko aurrekontua dute lanek, eta 28 hilabetean egingo dira. Urrian, Bilboko Alde Zaharreko geltokitik Bilboko aireportura bederatzi minutuan joateko aukera emango duten lanak hasiko dira. Ibilbideak 1,88 kilometro, bi bide eta bi ebakuazio-galeria izango ditu. Gainera, Eusko Trenbideaken egungo linearekin lotura izango du Ola-Sondikan.
- Eusko Jaurlaritzak sustatutako “Durango Operazioa” ekimenak aurrera jarraitu du, eta hauek izan dira 2009ko ekintzarik azpimarragarrienak:
  - Uztailean, Corsan Corviamek eta Balzolak osatutako aldi baterako enpresa-elkarteari esleitu zitzaizkion Euba eta lurretaren arteko tartetean bidea bitan banatzeko lanak; 15 milioi euroko aurrekontua dute lanek, eta 22 hilabetean egingo dira. Tartekak 4,3 kilometroko luzera du, eta, lanen barruan, inguru horretako sei trenbide-pasagune lurperatuko dira.
  - 2009. urtearen amaierarako, lurreta-Traña tarteko lanak azken txanpan zeuden, bai eta Durangoko lurpeko aparkalekuarenak ere (oinezkoentzako sarbideak amaitzea bakarrik falta zen).
  - Durangoko geltoki berriko lanak aurrera doaz.
  - Traña-Lebario tartean, Eusko Trenbideaken instalazio berriak hartuko dituzten lursailak egokitze lanak egin dira, bideen trazadura zulatu da eta kotxe-toki eta mantentze-lantegi berriak zimendatu dira.
- **Gipuzkoako** jardueren barruan, Eibarren San Lorentzo eta Unibertsitatea geltokien artean (680 metroko tartea) trenbidea bitan banatzea eta Olarreagako trenbide-pasagunea kentzea helburu duen proiektua sartzen da. Urtearen azken aldera, Olarreagako gaineko pasabidea ordezkatu eta handitu da, energia-elikadurarako sistema muntatu da eta drainadurak, eusteko egiturak eta seinaleak instalatu dira. Gainera, lanak amaitu dira nasa berrian, San Lorentzo geltokiko desbideratzean eta Unibertsitatea geltokiko irtenbidean.
- Urtea amaitu baino lehen, Ardantza geltoki berria estaltzeko lanak hasi ziren; 2 milioi euroko aurrekontua dute lanek, eta 12 hilabetean egingo dira. Asmoa da oinezkoentzako pasealeku bat jartzea gaur egun trenbidea dagoen lekuan. Ibilbide berriak 217,3 metro eta 2.256 m<sup>2</sup> izango ditu, eta pasabidea, eskailerak eta igogailua egongo dira geltokira sartzeko.
- 2009. urtearen amaieran, Aia-Orio saihesbidean Orioko zubia eta geltoki berria eraikitze lanak aurrera jarraitzen zuten. Trazadurak 1,5 kilometroko luzera izango du (580 metro zubiz), eta Zumaiaren eta Donostiaren artean trenak sarriago jartzeko aukera emango du. Horrez gain, gaineko geltoki berriko lanei esker, gaur egun GI-3710 errepidean dagoen trenbide-pasagunea kenduko da. Geltoki berriak igogailuak izango ditu irisgarritasuna bermatzeko; bertara joateko pasabide bat ere izango du, ez dadin beharrezkoa izan N-634 errepide nazionala zeharkatzea geltokira sartzeko. Bizikleta eta autoentzat ere egokituko da.



- Abuztuan, Morlanseko bidegorriaren instalazioak ireki ziren, Aieteko trenbidearen tunel zaharra egokitu baitzen. Amara, Antigua eta Ibaetako unibertsitate-campusa lotzen dituen bidegorri horrek 840 metroko luzera du; segurtasun-ekipamendu bat ere badu, eta horren barruan argiztapen-sistemak, megafonia eta interfonia, 25 kamera eta telebista-zirkuitu itxi bat daude, udaltzainek ikuskatuak.
- **Donostialdeko Metroa** proiektuaren barruan aurrerapenak egin dira jarduera hauekin:
  - Lasarte-Oriaren eta Hendaiaren arteko lineako Añorga-Errekalde tartea bitan banatzea: apirilean, ETSk TECSA, Grupo Campezo eta Obras Subterráneas SA enpresek osatutako aldi baterako enpresa-elkarteari lizitatu zion proiektua; 29 milioi euroko aurrekontua du, eta 27 hilabetean egingo da. Abuztuan, Errekaldeko eta Añorgako trenbide-pasaguneak kentzea barne hartzen duen proiektuaren lanak hasi ziren.
  - Loiola-Herrera tarteko bidea bitan banatzeko lanak ezarritako plangintzan aurreikusitakoaren arabera doaz aurrera. Abuztuan, Herrerako aldi baterako geltokia jarri zen martxan, eta lanak amaitu arte egongo da. Proiektuaren barruan, 2,7 kilometroko luzera duen bi bideko trenbide-saihesbide bat eraikiko da, bidaiarien joan-etorrietarako. Beraz, egungo bidea salgaiak garraiatzeko bakarrik erabiliko da. Gainera, bi geltoki berri eraikiko dira Intxaurren eta Herrera auzoetan; izan ere, 20.000 pertsona baino gehiago bizi dira auzo horietan, eta, hartara, haien eskariari erantzungo zaio. Lanek 60 milioi euroko aurrekontua dute.
  - Fanderia-Oiartzun tartean bidea bitan banatzeko lanen barruan, Fanderia pasealekua Erramun Astibia kalearekin lotzen duen ibilgailuentzako azpiko pasabidea handitzeko plataformari dagozkion lanak amaitu dira, ubidea eta Oiartzun ibaia saihesteko egituren zimendatze-lanak egin dira, eta Fanderian plataforma prestatzen ari dira geltoki berria eraikitzeko. Oiartzunen, berriz, egungo geltokiaren eta tunelaren arteko lubakia desmuntatu dute, eta egingo den bide bikoitzaren eta geltoki berriko bide nagusiaren plataforman eta drainatze-lanetan aurrera egin dute.
  - Urrian, ETT, Euroestudios eta Sestra enpresek osatutako aldi baterako enpresa-elkarteari esleitu zion ETSk Donostialdeko metroaren informazio-azterlana. Azterlanaren aurrekontua 2,2 milioi euro da, 18 hilabetean egin behar da, eta proiektuaren ezaugarriak, trazadura, geltokien kokalekua eta bideragarritasun teknikoa eta ekonomikoa zehaztuko dira bertan.

b) Bilboko metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

Bilboko metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturretan azkeneko urtean egin diren jarduerarik azpimarragarrienak 2009ko uztailan Peñota eta Santurtziko geltokiak irekitzearen ondorioz zerbitzua handitzearekin lotuta daude. Geltoki berri horiekin, ETSren azpiegituren sareak 40,64 kilometroko ibilbidea egiten du eremu horretan (2008an baino 1,7 kilometro gehiago), eta 2009ko uztailetik aurrera 38 geltoki ditu bi lineatan zatituta: Plentzia-Etxebarri (Eskuinaldean zerbitzuak ematen dituen linea) eta Portugalete-Etxebarri (Ezkerraldera doan linea).

2.11 taula. Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak

	2008	2009
Linea-kopurua	2	2
Geltoki-kopurua	36	36/38 <sup>1</sup>
Sarearen luzera (km)	38,91	38,91/40,64 <sup>1</sup>
Eskaintako kilometroen kopurua	4.176.201	4.270.626
Eskaintako kotxeen kopurua kilometroko	16.704.804	17.082.504
Eskaintako tokien kopurua kilometroko	2.380.434.570	2.434.256.820

<sup>1</sup> 2009ko uztailaren 4tik aurrera, geltoki-kopurua 38ra igotzen da, eta sarearen luzera 40,64 kilometrora, Peñota eta Santurtziko geltokiak irekitzearen ondorioz.

Iturria: Metro Bilbao.



Bilboko metroak azpiegitura horietan 4.270.626 kilometro eta kilometro bakoitzeko 17.082.504 kotxe eskaini ditu guztira (aurreko urtean baino %2,3 gehiago bi kategorietan). Eskaintza hobetzearen ondorioz, kilometro bakoitzeko eskaintzen den toki-kopurua 2.434 milioira iritsi da (2008an baino ia 54 milioi gehiago).

ETSk azpiegiturak garatzeko egin dituen jardueretan eta Bilboko metroak herritarrei ematen dizkien zerbitzuetan egon diren berrikuntza nagusiak laburbilduko ditugu orain.

### Metro Bilboko zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak – 2009ko berrikuntza nagusiak

- **1. linean**, Getxon Ibarbengoako geltoki berria eraiki dela azpimarratu behar da, bai eta herri horretan bertan Maidaganeko trenbide-pasagunea kendu dela ere.
- **2. linearen** barruan, jarduera hauek egin dira 2009an:
  - Uztailaren 4an, Peñotako (Portugalete) eta Santurtziko geltokiak zabaldu ziren; 1,7 kilometroko luzera du trazadura berriak, eta eremu horietan bizi diren 57.000 bat pertsonen beharrei erantzuten die. Eusko Jaurlaritzak eta Bizkaiko Foru Aldundiak finantzatu dute jarduera. Gainera, geltoki berriak eraikitze lanak amaitutakoan, linea Kabiezes auzora zabaltzen hasi dira; 200 metro baino gehiago hondeatu dira Kabiezesen, urtea amaitu baino lehen.
  - Aritz-Basauri tartean lanak aurrera doaz. Metroa Basauriraino zabaltzen duen ibilbidean (2,3 kilometro), urtearen amaieran 300 metro bakarrik falta ziren bi geltokien arteko zulaketa-lanak amaitzeko.
- Bilboko metroak jarduera hauek egin ditu **3. lineara** zabaltzeko:
  - Eusko Jaurlaritzak Ferrovial, Amenabar eta Exbasa enpresek osatutako aldi baterako enpresa-elkarteari esleitu zion urriaren Alde Zaharraren eta Uribarriren arteko tartea, 0,8 kilometroko luzerakoa. Proiektuak 27,5 milioi euroko aurrekontua du, eta 29 hilabeteetan egingo da.
  - Eusko Jaurlaritzak Sacyr, Altuna y Uria eta Cavosa enpresek osatutako aldi baterako enpresa-elkarteari esleitu zion Txurdinagaren eta Alde Zaharraren arteko tartea, 1,5 kilometroko luzerakoa. Proiektuak 35,7 milioi euroko aurrekontua du, eta 30 hilabeteetan egingo da.
  - ETSk CYCASA, COMSA eta Nortunel enpresek aldi baterako enpresa-elkarteari esleitu zion apirilaren Etxebarri-Txurdinaga tartea, 2,6 kilometroko luzera duena, eta tunel azpitik egiten duena ibilbidearen zatirik handiena. Lanek 55,5 milioi euroko aurrekontua dute, eta 38 hilabeteetan egingo dira. Proiektuaren barruan sartzen da Otxarkoagako eta Txurdinagako geltokiak prestatzea, eta, urtearen amaieran, amaitzen ari ziren jada etorkizunean egongo diren bi geltoki horien arteko tunelen ahoetako hondeaketa-lanak.

Bilboko metroaren 3. linea martxan jartzen denean, 5 minututik behin egongo dira loturak trenbidez Etxebarriren eta Bilboko Matiko auzoaren artean.

#### c) EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak

EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak gero eta indar handiagoa hartzen ari dira; izan ere, azken urtean ibilbide berriak ireki dira, eta etorkizunean trenbide-sistema hori handitzeko proiektuak daude.

2008ko abenduaren 23an, Gasteizko tranbiaren instalazio berriak herritarren zerbitzura jarri ziren (Erdialdeko eta Lakuako adarrak ireki ziren, 5 kilometroko ibilbidearekin eta 12 geltokirekin), eta 2009ko uztailaren 10ean Abetxukuko adarraren trazadura gehitu zitzaion, 2,2 kilometroko luzerakoa; hori dela eta, garraibide publiko horren erabilera indarra hartzen ari dira Arabako hiri-



eremuan. Abetxukuko adarraren ibilbideak 6 geltoki ditu: Intermodal, Forondako Atea, Gernikako Arbola, Arriaga, Artapadura eta Abetxuku.

Gasteizko tranbia handitzearen ondorioz, garraio-modu hori hiri barruan joan-etorriak egiteko bide garrantzitsua bihurtu da garraiatzen dituen bidaiariei dagokienez (kapitulu honetan bertan aurrerago eskariaren atalean aztertuko da bidaiarien edukia), EuskoTranek 10.787.288 toki jartzen baititu haien zerbitzura 70.969 trenetan, eskaintzen dituen 336.547 kilometroetan. Kilometro bakoitzeko eskaini den toki-kopurua 51.155.180 izan da 2009an.

2.12 taula. EuskoTranen eskaintzari buruzko 2009ko oinarrizko datuak

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	12	18
Edukiera (pertsonak)	192 (50 eserleku)	244 (52 eserleku)
Eskaintako trenen kopurua	64.970	70.969
Eskaintako tokien kopurua	8.121.250	10.787.288
Eskaintako kilometroen kopurua	310.843	336.547
Eskaintako tokien kopurua kilometroko	38.855.316	51.155.180

Iturria: EuskoTren.

Bilboko tranbiaren azpiegiturei dagokienez, ETSk aurreko ekitaldiko ezaugarri bereberiei eutsi die; 5 kilometroko trazadura Atxuri eta Basurtu artean, eta 12 geltoki herritarren zerbitzura; tranbietan eskaintzen duen edukierak ere berdin jarraitzen du, 192 toki eskaini baititu 2009an ere. EuskoTranek eskaintako trenen eta tokien kopuruak, ordea, %2,2 egin du behera azken urtean (64.970 tren eta 8.121.250 toki). Operadoreak eskaintako kilometro-kopuruak (310.843) eta kilometro bakoitzeko eskaintako toki-kopuruak (38.855.316) ere behera egin dute, 2008an baino %1,1 gutxiago baitira bi kasuetan.

Garraio-sistema horrekin lotuta etorkizunean egingo diren jardueri dagokienez, ETS Urbinaga-Leioa-EHU tranbiaren eta Barakaldoko tranbiaren proiektuetan ari da lanean une honetan, bai eta Bilboko tranbia eta Gasteizko tranbia handitzeko proiektuetan ere. Urteko ekintzarik azpimarragarrienak hurrengo taulan bildu dira.

**EuskoTranek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak – 2009ko berrikuntza nagusiak**

- **Gasteizko tranbiaren** jardueren barruan, azpimarragarriena da Abetxukuko adarra zabaldu zela 2009ko uztailaren 10ean. Adar berriak 2,2 kilometroko luzera du, eta 6 geltoki ditu: Intermodal, Forondako Atea, Gernikako Arbola, Arriaga, Artapadura eta Abetxuku. Ibilbide berri horri esker, inguruan bizi diren 30.000 biztanlek jasotzen dute zerbitzua. Adarraren abiapuntua Latinoamerika plazan dago, hiru adarren abiapuntuak elkartzen diren lekuan. Adar berria gehitu denetik, Gasteizko tranbiaren lineak 18 geltoki ditu bi bideko ibilbidearen 7,2 kilometroetan zehar.
- **Bilboko tranbia** hobetzeko jarduera nagusiak Basurtu eta Autonomiaren artean tranbia handitzeak dira. Eusko Jaurlaritzak urrian esleitu zuen proiektu hori, eta 2010ean hasiko dela aurreikusten da.
- Bestalde, Autonomiaren, Zabalbururen eta Pio Barojaren arteko tranbia-eraztuna ixteko informazio-azterlana idazteko azken fasean dago ETS; azterlan horretan, Abandoren eta Pio Barojaren arteko tartea bitan banatzea aurreikusten da.
- **Leioa-Sestao tranbiaren** proiektuaren barruan, lehenengo fasea eraikitzeko proiektua idazten amaitu da dagoeneko. Metroaren 1. linea eta EHUK Leioan duen unibertsitate-campusa lotuko ditu Leioan lehenengo faseak. 3,8 kilometroko ibilbidea egingo du, eta geltoki hauek izango ditu: metro-geltokia, Udondo bulebarra, Sabino Arana etorbidea (Arkupe plazaren parean eta Sakoneta kiroldegiaren aurrean), udaletxea, Sarriena biribilgunea, Askartza ikastetxea eta unibertsitate-campusaren barruan egongo diren bi geltokiak.
- Proiektuaren bigarren fasean, informazio-azterlana idazten amaitu da. Proiektuaren helburua da Leioa Urbinaga auzoarekin (Sestao) lotzea Nerbioi itsasadarra zeharkatzen duen zubi mugikor baten bidez. Tartea 1,8 kilometroko luzera izango du, eta bi geltoki edukiko ditu. Proiektu horri esker, tranbia Bilboko metroaren 1. eta 2. lineekin eta RENFEren aldirietako trenekin lotuko da Urbinagako geltoki intermodalean.
- **Barakaldoko tranbiaren** proiektua azterketa-fasean dago. Ineco ingeniariak egingarritasun-ikerketan urria amaitu zuenez, Eusko Jaurlaritzak informazio-azterlana idazteko agindu du.

*iv) Euskadiko trenbide-sare berria – ETS eta ADIF*

Euskal Y-k Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuak garraibide iraunkor eta azkar baten bidez lotuko ditu, eta pertsonak nahiz salgaiak garraiatzeko beharrak aseko ditu. Gainera, azpiegitura horrekin, Europa barneko abiadura handiko sarean sartuko da Euskadi, eta zabalera desberdinetako bideak edukitzeak Europarekin lotzeko sortu izan dituen oztopoak gaindituko dira; horrek Europako merkatuak gerturatuko ditu, eta, era berean, garraio-kostuak gutxituko dira, esportazioak areagotuko dira eta enpresen produktibitatea haziko da.

Gobernu zentrala arduratuko da abiadura handiko trenbide-azpiegitura eraikitzeaz, Sustapen Ministerioaren bidez. Alde horretatik, Euskal Y-ren kasuan, Ministerioak eta Euskadiko Administrazioak akordio bat egin 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 Y-k Arrasaten, Elorrion eta Bergaran izango dituen lotuneen eraikuntza eta Bilboko eta Gasteizko sarrerena. ADIF (Trenbide Azpiegituren Administrazioa) 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 izango du, eta Estatuari eman beharreko kupotik kenduko da zenbateko hori.

Azpiegiturak pertsonak nahiz salgaiak garraiatzen lagunduko du, eta 172 kilometroan zehar emango du zerbitzua. Ingurumenaren alorrean egin duen apustua izan da ahalik eta lurzoru gutxien hartzea, energiaren aldetik eraginkorra den garraiobide baterako, eta lanek paisaian izango duten eragina ahalik eta txikiena izatea.

Tren berriak egingo duen ibilbidearen %60 baino gehiago ezkutuan geratuko da, 104,3 kilometro 80 tuneletatik igaroko baitira. Trazaduraren %10 71 zubiren gaineratik igaroko da, eta gainerako %30a, berriz, aire zabalean izango da. Sarearen zabalera nazioarteko neurrira egokituko da, eta, hartara, bideen zabalera Europako sarearen zabalarekin bat ez etortzearen arazo historikoa konponduko da; horrek pertsonak eta salgaiak mugaren alde batetik bestera igarotzea bultzatuko du. Bidaiariak garraiatzeko, orduko 200-220 kilometrokoa izango da trenen gehieneko abiadura, eta, salgaiak garraiatzeko, orduko 100-120 kilometrokoa. Trenbide-sare berriak sei geltoki izango ditu: Bilbo (Abando), Gasteiz (Arriagako parkea), Donostia (Atotxa), Astigarraga, Irun eta Ezkio-Itsaso.

Azpiegitura berri horren eragina nabarmena izango da. Gaur egun, 47.000 joan-etorri erregistratzen dira egunero EAeko hiru hiriburuen artean, haietako %60 garraio pribatuan. 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 errepidean, Donostia eta Gasteiz artean.

Gainera, hiriburu nagusietara hurbiltzeko balioko du, bi ordu baino zertxobait gehiago beharko baita EAeko hiriburuetatik Madrilera iristeko, eta bost ordu eta erdi inguru Parisera iristeko.

**Euskadiko trenbide-sare berriko azpiegiturak – 2009ko berrikuntza nagusiak**

- ADIF Estatuko erakundeak **Bilbo eta Gasteizen** arteko abiadura handiko linea osatzen duten 17 tarteetako 13tan lanak hasi ditu jada, eta, beraz, planifikatutako ibilbidearen %80 inguru obratan dago dagoeneko; falta diren zatiak hiriburuetarako sarbideak (hirigintza-lan konplexuagoak egitea eta geltokiak egokitzea eskatzen dute) eta Abadiñotik eta Elorriotik igarotzen diren bi tarte dira (Arrasateko aldagunearen ondoan daude).
- Bestalde, hondeaketa-lanak hasi dira Udalaitzeko tunelaren hegoaldeko sarbidean (Euskal Y-ren Arrasate-Elorrio tartearen barruan), Orranpeko tunelean Zornotzan eta Mendigaingo tunelean (Abadiño-Durango tartearen barruan).
- **Gipuzkoako zatia** Eusko Jaurlaritzaren eskumenekoa da, hori adostu baitzen 2006ko apirilaren 24an Estatuko Administrazio Orokorrarekin egin zen akordioan. Honako hauek dira gauzatzeko fasean dauden tarteak: Ordizia-Itsasondo, Beasain ekialdea eta Beasain mendebaldea, eta Tolosa-Legorreta. Ekintza hauek azpimarra daitezke:
  - 2009. urtean, Ordizia-Itsasondo tartean egin dira lan gehienak; 1,4 kilometro hondeatu dira 2,8 kilometroko luzera duen tunelean.
  - Urtearen amaiera aldean, Legorreta-Tolosa tarteari dagozkion lanak hasi dira. Legorretako zatiak Itsasondo, Legorreta eta Tolosa zeharkatuko ditu 3,6 kilometroan zehar, eta horietatik 2,9 tunel azpitik igaroko dira. 117 metro bakarrik egongo dira aire zabalean. Tolosako zatiak, Tolosa eta Alegia artekoak, 3,8 kilometroko luzera izango du, eta 169 metro bakarrik egongo dira aire zabalean.
  - Era berean, Beasain ekialdearen eta Beasain mendebaldearen arteko lanak ere hasi dira. Beasain ekialdeko zatia Beasaindik eta Ordiziatik igaroko da; 2,2 kilometroko ibilbidea egingo du, eta 25 metro bakarrik egongo dira aire zabalean. Beasain mendebaldeko zatia, berriz, Beasaindik igaroko da; 1,9 kilometro izango ditu, eta 252 metro bakarrik egongo dira aire zabalean.

Salgaien garraioaren alorrean, 10-15 urtean trenbidez garraiatzen diren ondasunen kopurua %400 areagotzea lortu nahi da. Horren bidez, errepideetan urtero 800.000 kamioi gutxiago ibiltzea espero da. Gainera, garraio-sistemari azpiegitura hori gehitzean, ibilbide luzeko 240 tren libre geratuko dira asteen, eta horrek %200 areagotuko du salgaien zerbitzuen edukiera linea horietan.

Beraz, salgaiak trenbidez garraiatzeko edukiera handitu nahi da, orain arte mugatuta baitzegoen, sareek edukiera txikia zutelako eta material mugikorra salgaien garraiorako egokitu ez zelako. Gainera, bidearen zabalera desberdina izateak sortzen zuen oztopoa desagertuko denez, egungo egoeraren arazoa gaintuko da; izan ere, gaur egun salgaiak trenez aldatu behar dira, Europako bideek beste zabalera bat dutelako.

**c) Aireko garraioa**

EAEEn, aireportuen jarduera guztia Euskadiko hiru hiriburuen inguruan biltzen da, zehazki, Bilboko aireportuan Bizkaian, Hondarribiko aireportuan Gipuzkoan eta, azkenik, Gasteizko aireportuan Araban.

Azken urtean, jarduera ekonomikoak oro har izan duen beherakadak eragina izan du aireportuetako merkataritza-mugimenduetan. 2009an, aireontzien zirkulazioa %16 murriztu da, eta 59.972 aireontzi soilik erregistratu dira EAEko aireportuetan; 2008an, 71.360 izan ziren. Beherakada hori hiru lurraldeetan gertatu da: Bilboko aireportuan %12,2 murriztu da 2009an, Gasteizko aireportuan %31,4, eta Hondarribikoan %21,8. Gasteizko aireportuaren bilakaera da azpimarragarriena; izan ere, %31,4 jaitsi da, eta aurreko urtean %4 igo zen.



Hurrengo taulako datuetan ikus daitekeenez, Bilboko aireportuak du aireko operazioen dentsitatearik handiena, aireontzi guztien %77,5, hain zuzen. Hondarribiko eta Gasteizko aireportuak datoz gero, aireontzien %11,6 eta %10,9 eskaini baitituzte, hurrenez hurren.

2.13 taula. Aireko garraioa: aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan 1995 eta 2009 artean.

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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa – AENA.

EAEn aireko azpiegiturekin lotuta egin diren ekintzarik azpimarragarrienak eta azpiegitura horiekin lotutako berrikuntzak laburpen-aula honetan agertzen dira.

#### Gasteizko aireportua – 2009ko berrikuntzak

- Gasteizko aireportua pista handitzen ari da, edukiera handieneko hegazkinek ez dezaten arazorik izan lurreraterako edo aireraterako. Vías y Construcciones enpresa izango da lanaren arduraduna; 10,6 milioi euroko aurrekontua izango du lanak, eta 12 hilabetean egin beharko da.
- Aireportuko instalazioetan dagoeneko amaitu diren jardueren artean, aerodromoko sistema elektrikoa berritu dela aipatu behar da.
- Bestalde, aparkalekua osorik berritu da; 2,2 milioi euroko inbertsioa egin da horretarako, eta 550 ibilgailu utz daitezke doan bertan.
- Gasteizko aireportuko gidaplana ere aurrera doa. Gasteizko jabetza pribatuko hiru onibarri dagozkien lursailak (22.000 m<sup>2</sup>-ko azalera guztira) Aireportu Sistema Orokorren zati bihurtuko dira, eta aireportuan bidaiarientzako aparkalekua handitzeko erabiliko dira; 450 toki gehiago egingo dira, zehazki.

#### Bilboko aireportua – 2009ko berrikuntzak

- AENak 2014. urtera arteko jarduera-plan bat du, eta, plan horren barruan, 114 milioi euroko inbertsioa egingo da Bilboko aireportuan. Helburua da %65 handitzea espazioa, eta urtean 8 milioi pertsonari ematea zerbitzua. Lanik azpimarragarriena etorreren eremua ixtea da, eta martxan dago dagoeneko. Etorreren atari berriak 3.500 m<sup>2</sup>-ko azalera izango du, eta kristalez itxita egongo da 3.200 m<sup>2</sup> beirarekin.
- Bestalde, aurreikusita dago zerbitzu orokorren eraikina eraikiko dela zamalanerako gunean eta zamalanerako eta abiazio orokorrerako plataforma handituko dela; hartara, gaur egun aireontziak uzteko dagoen lekuen kopurua (21) 33ra igoko da. Gainera, zentral elektriko berri bat jarriko da, bai eta 3.500 tokiko aparkaleku berri bat ere, eta terminalak 25.000 m<sup>2</sup> gehiago izango ditu.



- AENak Bilboko aireportuaren inguruko etxebizitzak intsonorizatzeko lanak hasi zituen azaroan Derion, Erandion, Loion, Sondikan eta Zamudion. AENaren kalkuluen arabera, 1.983 etxebizitzatan aplikatuko da Isolamendu Akustikorako Plana.

#### Hondarribiko aireportua – 2009ko berrikuntzak

- Hondarribiko aireportuak pistak 200 metro handitzeko asmoa du; 15,3 milioi euroko inbertsioa izango da guztira. Pistak handitzeko ekimen hori ingurumen-aitorpenaren izapideak amaitzeko zain dago; izan ere, luzapenak Txingudiko badiako hezegune babestuak hartzen ditu.
- Alde horretatik, Sustapen Ministerioak ontzat eman du Hondarribiko aireportuaren eraginkortasunari laguntzeko alternatiba bat; hau da, 150 metro hartzea Mendelu industrialderantz, eta 50 bat metroko luzera lortzea pistaren beste muturrean (Hendaiarako norabidean), han dagoen harri-lubeta bertikalean jarrita. Horrez gain, pistaren eta pistaren muturretako bakoitzari lotutako zonaren alde banatan, 300 metroko segurtasun-zerrendak jarri nahi dira. Pista 200 metro handituz gero, luzera erabilgarria 1.754 metrotik 1.954 metrora pasatuko litzateke.
- AENak Hondarribiko aireportuko pista handitzearen eta suhiltzaileen zerbitzuko eraikinetik pistara joateko bidea hobetzearen lizitazioa atera zuen martxoan. 1.465.277 euroko inbertsioa da, eta lau hilabeteko gauzatze-epaia du. Proiektuaren barruan, pista osoan lodiera bereko errodadura-geruza bat zabaltzeko lana sartzen da; geruza hori zuntzen ekarpena duen asfaltozko aglomeratu eten batez eginda dago. Horrez gain, suhiltzaileen zerbitzuko eraikinetik pistara joateko bidea hobetzeko aprobetxatuko da. Zolatutako pasabidearen azpitik hodi-multzoko bat ere eraikiko da.

#### d) Itsas garraioa

Aireko garraioarekin gertatu den bezala, itsas garraioko jardueraren adierazle nagusiek ere beherakada nabarmena izan dute 2009an, mundu osoko desazelerazioaren ondorioz, eta 2008ko irailean krisi finantzarioa areagotzeak nazioarteko merkataritzak azken hamarkadetan izan duen kolapsorik handiena eragitearen ondorioz.

2009an zehar, Anavas Euskal Ontzi-jabeen Elkarteko kide diren merkataritzako ontziak gutxitu egin dira, eta orain 13 ontzi-enpresa daude, 73 merkantzia-ontzi eta atoiontzirekin, 631.405 tona pisu hil eta 393.275 tona gordineko edukierarekin. Datu horiek adierazten dute 2009an enpresa bat gutxiago egon dela, Eitzen Chemical (Spain) SA konpainiak Elkartearen utzi baitu, %8,8 gutxitu dela ontzien kopurua merkataritzako ontzidian, eta %31,5 eta %34,9 murriztu direla tona gordinak eta pisu hilaren tonak, hurrenez hurren.

2.14 taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2009 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

<sup>1</sup>Tona gordin.

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

Iturria: Anavas.

Ontzidiari dagokionez, azaldu behar da ontzien %50,7 atoiontziek eta barne-zirkulazioko ontziek osatzen dutela; horien ondoren, petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (%19,2) eta bulk carrier motakoak eta edukiontzia garraiatzeko itsasontziak daude (%17,8). Batuta, ontzi-moten %87,7 osatzen dute. Gainerako %12,3a tanga-ontziek (%8,2) eta hozkailu-ontziek (%4,1) osatzen dute.

2.15 taula. Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2007-2009 aldian

Ontzi-mota	Ontzi-kop.		
	2007	2008	2009
Atoiontzia eta barne-zirkulazioa	34	40	37
Kimikoak	0	0	0
Tanga-ontziak	8	8	6
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	11	14	14
Bulk carrier motakoak eta edukiontzia garraiatzeko itsasontziak	12	15	13
Hozkailuak	3	3	3
<b>GUZTIRA</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>73</b>

Iturria: Anavas.

Azkenik, azpimarratu behar da itsasoko pirateriaren erasoek itsas nabigazioa oztopatzen dutela, eta itsas kostuak asko igotzen dituztela. 2009an, 406 eraso egin zitzaizkien zenbait nazionalitatetako ontziei. Testuinguru horretan, nazioarteko legediaren esparruan zenbait segurtasun-neurri hartu dira Somaliako kostan eta Adengo golkoan pirateriak izandako gorakadaren harira; Nazioarteko Itsas Erakundearen (IMO) itsas segurtasuneko batzordeak, adibidez, gida bat onartu zuen (MSC Circ. 1334) armadore, operadore, kapitain eta tripulazioentzat, gobernuentzako gomendioekin batera, ontzien aurkako pirateria-ekintzarik eta eraso armaturik gerta ez zedin.



Hurrengo taulan, EAEko portu nagusietako azpiegituretan egin diren jarduera garrantzitsuenak adierazten dira.

### Bilboko portua – 2009ko egoera eta berrikuntzak

- Deustuko kanalaren eskuineko aldea betetzeko lanak 2009an amaitu dira. 2007ko irailean hasi ziren, eta kanala eta Zorrotzaurreko penintsula egokitzeko lehenengo pausoa izan dira; proiektuaren helburua da portu-instalazioen hirigintza-erabilera berrietarako beharrei erantzutea. Lanen lehenengo fasea polemikoa izan da, eta 2009an aldi baterako gelditu dira, proiektuaren zenbait alderdi tekniko egiaztatzeko; urte horretan bertan, behin betiko eten dira lanak. Nolanahi ere, 711 mila euro fakturatu ziren ordura arte egindako lanengatik.
- Bilboko Portuko Agintaritzak Santurtzin egoitza berria eraikitzeko lanak 2009ko irailean amaitu ziren. Egoitza berriaren lursailak 25.000 m<sup>2</sup> urbanizagarri ditu, eraikinak 13 solairu ditu eta instalazioen barruan kafetegia eta jatetxea sartzen dira. Lanek 28.488 mila euroko kostua izan dute guztira.
- 2008ko uztailean esleitu ziren gurpil bidez kargatzeko egungo 5. arrapala indartzeko lanak, eta 2009ko otsailean amaitu ziren; 125 tonatik 250 tonara handitu dute edukiera. Bilboko portuaren eta Europa iparraldearen artean kamioiak garraiatzeko eta garraio berezietarako itsas linea berria garatu eta martxan jartzeak horrelako ekintzak eskatzen ditu; izan ere, 1.050 mila euroko inbertsio horrek zerbitzua hobetzen du eta "itsasoko autobideak" sustatzen ditu.
- Gauzatzen ari diren lanen artean, Zierbenako dikeari atxikitako AZ-1 kaian defentsak instalatzeko lanak daude. Horrez gain, Zierbenako dikearen hasieran eta hari atxikita AZ-3 kaia eraikitzen hasi dira. Grabitate-kai berriak 560 metroko luzera du, eta 20 metroko sakonera erabilgarria. Hormigoi armatuzko 18 kaxa zelular handiz osatuta dago, eta kaxa horiek 31,28 metroko luzera, 18,60 metroko zabalera eta 24 metroko garaiera dute, aurrez AZ-1 kaian erabilitakoek bezala. Betegarrien bidez itsasoari kendu zaion azalera 240.000 m<sup>2</sup>-koa da, eta kaiaren hondoak 300 metroko zabalera du itsaslabarretik. 2010. urtearen hasiera aldera amaituko dela aurreikusten da. Kaietan egindako lanekin amaitzeko, Zierbenako dikeari atxikitako AZ-2 kaiaren eraikuntza-lanak aipatu behar dira. Kaiak 654 metroko luzera izango du, eta 21 metroko sakonera erabilgarria. AZ-1 eta AZ-3 kaien artean eraikiko da, eta hormigoi armatuzko 21 kaxa zelular handiz osatuta egongo da; kaxa horiek 31,28 metroko luzera, 18,60 metroko zabalera eta 24 metroko garaiera izango dute, aurrez AZ-1 eta AZ-3 kaietan erabilitakoek bezala. Betegarrien bidez itsasoari kenduko zaion azalera 293.000 m<sup>2</sup>-koa izango da, eta kaiaren hondoak 300 metroko zabalera izango du itsaslabarretik. Lanen plangintzaren arabera, 2011. urtearen lehenengo erdian amaituta egongo dela aurreikusten da.
- Bestalde, ur-hornidura bitan banatu eta kanpoko portura eramateko lanak 2009ko abuztuan hasi ziren; helburua da aurreikuspenen arabera laster behar den segundoko 150 litroko emariaren zerbitzua eman ahal izatea, gaur egungo emaria segundoko 60 litrokoa baita.
- Bilbo eta Areeta bitarteko BI-711 errepidean glorieta bat eraikitzeko lanak 2009ko azaroan hasi ziren, eta 2010. urtearen erdialdera amaituko direla aurreikusten da; Bilboko Portuko Agintaritzak oraindik eskumena du errepide horretan. Lanen helburua da Axpeko portu-instalazio zaharretarako sarbidea erraztea (Navacelen emakida dira gaur egun instalazio horiek).
- Portuko zerbitzu-eskaintzari dagokionez, Transfennica ontzi-enpresaren ekintza azpimarratu behar da; izan ere, 2009ko irailetik aurrera, astean bostera igo du Bilboko portuaren eta Belgikako Zeebruggeko portuaren arteko zerbitzuaren maiztasuna, linea horretara edukiontzia, ibilgailuak eta plataformak garraiatzeko beste ontzi bat, hirugarrena, gehitzeari esker. Astelehenetan, astearteetan, asteazkenetan, ostiraletan eta larunbatetan irteten dira ontzi horiek, eta 38 ordu behar izaten dituzte Zeebruggeko portura iristeko. Gidariarik gabeko kamioiak, 20, 30, 40 eta 45 oineko edukiontzia eta salgai arriskutsuak eta/edo proiektu eta zama bereziak garraiatzeko da linea.
- Martxoan eta apirilean, bioerregaien bi instalazio jarri ziren martxan Bilboko portuan: Zierbenako bioerregaien instalazioa eta Bunge Ibérica enpresaren instalazioa (Acciona Biocombustibles enpresak partaidetza du azken horretan). Instalazio horiek 200.000 tona biodiesel ekoitziko dituzte urtean, lehen erabilerrako landare-olioetatik (soja, koltza edo palma) abiatuta. Bungek instalazioan bertan duen ehotzeko instalazioan egingo dira olio gehienak. 25 milioi euroko inbertsioa egingo da, eta sortutako erregaiarekin aurreztuko denaz gain, garraioan gasolio arrunta erabiltzeak sortzen dituen CO<sub>2</sub> isuriak 496.000 tona gutxiago izango dira.

**Pasaiaiko portua – 2009ko egoera eta berrikuntzak**

- Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren jarduera-planen barruan, 1.500 milioi euroko inbertsioa planteatu da kanpoko kaia handitzeko, 135 hektareako azalera erabilgarria izan dezan (gaur egun 75 hektarea ditu); asmoa da 2012. urtearen amaieran edo 2013. urtearen hasieran hastea. Ekimen horren helburua da edukiontzien eta solteko salgai likidoen zirkulazioa bultzatzea, bai eta ontzi handiek atraka dezaten bultzatzea ere. Lanen %70 proiektuaren lehenengo fasean egingo da (3 fase izango ditu guztira), eta 1.000 milioi euroko aurrekontua izango du. Hurrengo faseak kanpoko badia 2020rako martxan egoteko moduan egingo dira. Proiektuak Ingurumen Ministerioaren neurri zuzentzaileak beteko ditu. Proiektuaren ingurumen-ebaluazioaren aurretiko azterketari berariazko aldaketak egiteko fasean dago orain; jendaurrean azaltzen denean eta alegazio-aldia amaitzen denean, lanak bi urteko epean martxan jartzeko beharrezko diren izapideak hasiko dira.
- 2009an amaitu diren lanen barruan, honako hauek daude:
  - Pasaiaiko portuko aduanaren eraikinaren estalkia konpontzea, 149.278 euroko kostua izan duena.
  - Molinaoko eta Kaputxinoetako kaien sakonerei eusteko dragatze-lanak egitea, 170.538 euroko kostuarekin, eta "Molinaoko eta Kaputxinoetako kaien sakonerei eusteko dragatze-lanak" proiektuaren behin-behineko likidazioa, 16.665 euroko aurrekontuarekin.
  - Zenbait jarduera trenbide-sisteman 2009. urtean zehar, 275.123 euroko aurrekontuarekin.
  - Pasaiaiko portuan ingurumen-hobekuntzak egitearekin lotutako jarduerak urte guztian zehar, 72.356 euroko kostuarekin.
  - Azkenik, lan, hornikuntza eta erosketa txikiagoek 449.800 euroko kostua izan dute.
- 2009. urtean Pasaiaiko portuan gauzate-fasean egon diren jardueren artean, hauek azpimarra daitezke:
  - Bi pabiloi eraikitzea Herrerako kaian, Pasaiaiko portuaren zerbitzugunean (2.017.332 euro).
  - 1. bidea berritzea, Transatlantikoa eraikinaren eta lehengo Kaizaingoaren eraikinaren artean (249.634 euro).
  - Errodadura-geruza berri bat egitea Platako itsasargira joateko errepidean, eta urbanizazio-jarduera osagarriak (112.383 euro).
  - Hornikuntza elektrikoaren zerbitzuen eta edateko uraz hornitzeko zerbitzuen kudeaketa automatizatzea, Ospitalilloko, Trintxerpeko eta San Pedroko kaietan (245.090 euro).
- Horrez gain, 2009. ekitaldian laguntza teknikoaren alorrean egindako jardueren barruan, azpimarratzekoa da Oracle 10Gn portu-operazioen sistema informatikoa garatu izana (169.783 euro), Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren instalazioen mantentze- eta zaintza-lanak kudeatzeko sistema ezarri izana (119.000 euro) eta Portu Agintaritzarentzat estatistika-txostenak automatikoki egiteko eta kudeatzeko aplikazio informatikoa garatu eta gauzatu izana.
- Gainera, Erlojuaren kaian eta Molinaoko kaian pabiloiak zimendatzeko eta eraikitzeko ikerketa geologiko eta geoteknikoak amaitu dira (45.253 euro), arrantza-lonja berria eraikitzearekin lotutako ikerketak amaitu dira (35.742 euro), Herreraren hegoaldeko lurren kalitateari buruzko aurretiko ikerketa egin da (28.200 euro) eta Pasaiaiko portura sartzeko kanaleko arrantza-ontziei eta laketontziei buruzko azterketa tekniko-juridikoa egin da (45.607 euro). Gauzate-fasean daude Herrerako, Buenabistako eta Molinaoko kaietan lau pabiloi eraikitzeko eta zuzentzeko proiektuaren idazketa (189.086 euro), eta Pasaiaiko kanpoko portuaren proiektuarekin lotutako aholkularitza teknikoaren zenbait azterketa (144.235 euro).

**Bermeoko portua – 2009ko egoera eta berrikuntzak**

- Denekin zentro berriak ateari ireki ditu arrantzale-kofradiaren garai bateko egoitzan, Busturialdeko ekonomia bultzatuko duten negozio-aukera berritzaileak erakartzeko Zentroaren helburua da negozio-aukerak identifikatzea etorkizuna duten sektore estrategikoetan EA Erako, eta enpresa berriak sustatzea edo negozio-unitate berriak sustatzea dagoeneko badauden enpresetan, nazioartean egiten den ikerketaren onurak jasotzeko. Proiektuaren barruan zenbait laborategi eraiki nahi dira: Innovalab, sormenerako eta kontzeptualizaziorako (portuan bertan dagoen arrantza-ontzi berritu batean dago); Fabalab, prototipoetarako eta fabrikazio azkarrerako (arrantzale-kofradiaren garai bateko egoitzan dago); Formalab, prestakuntzarako, eta Applab, ekintzaileen prestakuntzarako. Eusko Jaurlaritzak, Bizkaiko Foru Aldundiak, Bermeoko Udalak, Elantxobeko Udalak eta Mundakako Udalak sustatu dute ekimena



### e) Kable bidezko garraioa

Pertsonak bakarrik garraiatzea izanik helburu, atal honek EAEko **funikularren eta igogailu publikoen** garraio-eskaintza azaltzen du, eta, bereziki, Bizkaikoa eta Gipuzkoakoa. Eskaintza horren barruan, hiru funikular (Artxanda, Larreinetako eta Igeldokoak) eta bost igogailu (Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña eta Ereagakoak) daude, guztiak Bizkaian, Igeldoko funikularra izan ezik, Donostian baitago.

2.16 taula. EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak

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

Iturria: Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).

### f) Bizikleta

Bizikletan ibiltzen diren herritarrek bizikletetarako bakarrik diren bideak dituzte, **bidegorriak**, hain zuzen. Bide horiek gero eta indar handiagoa hartzen ari dira, instituzio publikoak iraunkortasunaren eta ingurumenaren aldeko apustua egiten ari direlako; gainera, azken urte hauetan, garraio-modu hori sustatzeko ahalegin handiak egiten ari dira EAEko hiru lurraldeetan. Foru-aldundiek nahiz udal-eragileek dute bide horien ardura.

2.17 taula. Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak hiru lurralde historikoetan 2009an

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Egiten ari diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	km	Δ 09/08	km	Δ 09/08	km	km
Araba <sup>1</sup>	286,5	-	152,0	-	13,4	-
Bizkaia <sup>2</sup>	624,0	%2,6	171,0	%10,8	36,0	54,0
Gipuzkoa <sup>3</sup>	424,0	%12,1	146,7	%47,8	4,0	20,3

<sup>1</sup>EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planetik jasotako datuak. 2008. urtearen hasierakoak dira datuak (erabilgarri dauden azken datuak).

<sup>2</sup> Bizkaiko Foru Aldundiaren 2003-2016 aldirako Bizikleta Plan Nagusiak aurrez ikusten duen sareari buruzko datuak.

<sup>3</sup> Datuak 2010eko irailekoak dira. "Aurrez ikusitako sarea, guztira" eta "egindako zatiak" ataletako datuak Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Tokiko Sarearen batura dira. "Egiten ari diren zatiak" eta "proiektua eginda duten zatiak" ataletarako ez dago tokiko daturik. Gipuzkoako Foru Aldundia.

Iturria: Bizkaiko Foru Aldundia, Gipuzkoako Foru Aldundia eta EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.

Horrelako azpiegituren bilakaerak oso balantze positiboa izan du. EAE osoan, 470 bat kilometro sare daude eraikita, hiru lurraldeetarako guztira aurreikusita dauden 1.335 kilometroetatik. Eraikitako tarte gehienak Bizkaian daude, EAEn egin diren tarteen %36; hau da, bizikletaz egin daitekeen sarearen 171 kilometro. Gipuzkoako sarearen igoera azpimarratzekoa da; 2010eko irailean 146,7 kilometro ditu, 2008ko abenduan baino %48 gehiago.





2.18 taula. Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2009ko abenduan)

	Guztira		Egokitutakoak		Egiten ari direnak	Planifikatutakoak
	km	Δ 09 /08	km	Δ 09/08	km	km
Bilbo	83,0	%6,4	25,0	%54,3	3,0	55,0
Donostia	46,1	%9,2	33,9	%11,1	4,7	7,5
Gasteiz	135,0	%0,0	91,0	%21,3	3,0	41,0

Iturria: EAEko hiru hiriburu-etako udalak.

Hiru hiriburuetan bizikletaz egin daitekeen sareari dagokionez, Gasteizek du bidegorrien luzerarik handiena, 135 kilometro; hiru hiriburuen baturaren %51,1 da hori. Gasteizen ondoren Bilbo dator, 83 kilometroekin (hiru hiriburu-etako guztizkoaren %31,4), eta gero Donostia, 46,1 kilometroekin (hiru hiriburu-etako guztizkoaren %17,5). Gasteizek bidegorrien guztizko ibilbideari eutsi dio 2009. urtean; Bilbok eta Donostiak, berriz, dezente handitu dute bidegorrien luzera (%6,4 eta %9,2, hurrenez hurren).

#### 2009ko berrikuntzak

- 2009ko abuztuan Morlanseko tunela ireki zen Donostian, 840 metroko bidegorriarekin Aieteko trenbidearen tunel zaharrean zehar; Amara auzoa Antigua auzoarekin eta Ibaetako unibertsitate-campusarekin lotzen du. Tunelak segurtasun-ekipamendu bat du, eta horren barruan telebista-zirkuitu itxi bat, 25 kamera baino gehiago, argiztapen-sistemak eta megafonia eta interfonia daude, udaltzaingoaren bulegoekin lotuta.

#### g) Logistika-zentroak

Logistika-zentroak oso zentro garrantzitsuak dira salgaien garraioa kudeatzeko. Zentro horiek ahalik eta irtenbiderik onenak ematen dituzte hirigune-etako zirkulazioa arintzeko, lurzorua libre uzteko eta salgaiak banatzeko.

EAEEn 4 logistika-zentrok egiten dute lan garrantzitsu hori, eta hauek dira: Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa, Aparkabisa eta Arasur. Bakoitzaren datuak eta ezaugarriak zehaztuko ditugu orain.

#### i) Gasteizko Garraio Zentroa

Logistika-zentro honen instalazioak Jundizeko industrialdean daude, Gasteiz inguruan. 718.141m<sup>2</sup>-ko azalera gordin urbanizatua du; horietatik 231.371m<sup>2</sup> eraikita daude, eta 584.711m<sup>2</sup> industria-lursailarako eta ekipamenduetarako erabiltzen dira zuzenean. Salgaiak garraiatzearekin eta kudeatzearekin zuzenean lotuta dauden zenbait jarduera hartzen ditu zentroak: biltegiatzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea. Jarduera bakoitzaren azalerari dagokionez, jarduera intermodalari dagokion eremua 122.587 m<sup>2</sup>-koa da. Banaketa-jarduerak, adibidez, 110.336 m<sup>2</sup> ditu, eta



biltegitratze- eta garraio-jarduerak, berriz, 109.312 m<sup>2</sup>. Jarduera logistikorako eremuak 190.441 m<sup>2</sup> ditu, ibilgailu industrialen aparkalekuetarako eremuak 23.821 m<sup>2</sup>, eta zerbitzuguneak 28.214 m<sup>2</sup>.

Instalazio horiek oso ongi komunikatuta daude garraio-mota guztiekin: horregatik, Gasteizko Garraio eta Logistika Zentro Intermodala handitzerakoan, irtenbide intermodalak ematen dituzten logistika-eragileentzako instalazioak bultzatu dira; adibidez, industria-lursailen 120.000 m<sup>2</sup> inguruko eremua egokitu da, eta trenbide-adar bati esker, bagoiak nahiz kamioiak sar daitezke biltegi-tara.

#### 2.19 taula. Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera

	2007	2008	2009
Instalatutako enpresak	59	62	65
Enplegua	1.015	1.101	1.128
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko			
-Kamioiak	954	873	893
-Furgonetak	254	259	271
Batez beste bete diren kamioi-aparkalekuak, guztira	175	178	163

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

Gaur egun, Gasteizko Garraio Zentroak 65 enpresa ditu, eta 1.128 pertsonari ematen die lana. 182 kamioi-aparkaleku ditu oraindik ere 23.821 m<sup>2</sup>-ko azaleran, baina hilabete bakoitzean batez beste betetzen diren aparkalekuen kopuruak zertxobait behera egin du; izan ere, 2009an 163 aparkaleku bete dira batez beste, eta, aurreko urtean, 178.

Egun bakoitzean egon den ibilgailu industrialen zirkulazioari dagokionez, ekitaldi honetan 1.164 ibilgailu ibili dira: 893 kamioi eta 271 furgoneta, hain zuzen. Kopuru orokorra igo egin da aurreko urtearekin alderatuta, 2008an 1.132 ibilgailu erregistratu baitziren.

#### ii) Zaisa

Zaisa (Irungo Garraio Zentroa) Gipuzkoako logistika-zentroa da. 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, Hondarribiko eta Biarritzko aireportuetatik gertu dago, eta Pasaiaiko portutik hurbil.

Zentroak 410.000 m<sup>2</sup>-ko azalera du, eta garraio- eta logistika-jarduerak egiten dira bertan. Sektoreko 143 enpresa ditu instalazioetan, eta ia 1.600 profesionali ematen die lana; 2009. urtean zehar, 2.450.000 tona salgai garraiatu eta kudeatu dituzte. Garraioaren eta logistikaren sektoreko enpresak biltzeko ezaugarri hori dela eta, erreferentziazko zentro bat bihurtu da Zaisa Europako hegoaldean.



2.20 taula. ZAISAren jardueraren bilakaera

	2007	2008	2009
Instalatutako enpresak	142	143	143
Enplegua	1.700	1.700	1.600
Salgaien zirkulazioa	2.800.000	3.000.000	2.450.000
Batez beste bete diren kamioi-aparkalekuak, guztira <sup>1</sup>			
-1. aparkalekua	--	--	142.180
-2. aparkalekua	--	--	56.528

<sup>1</sup>Harpidedunen eta txandakako aparkalekuen batura adierazten du.

Iturria: ZAISA.

278.874 m<sup>2</sup> erabiltzen ditu zuzenean industria-lursailetarako eta ekipamenduetarako; horien barruan, biltegitratzeko nabeetarako 8.500 m<sup>2</sup> daude, bulego eta lokal komertzialetarako 7.000 m<sup>2</sup>, harrera-zentroko orubea eta ZAISA IIIko gasolina-zerbitzugunearen orubea. Instalazio horietan, zentroko enpresek hainbat jarduera egiten dituzte: garraio nazionala eta nazioarteko garraioa, karga zatitua, karga osoa, salgai arriskutsuen garraioa, logistika eta biltegitratzea, hozkailu-ibilgailuen bidezko banaketa eta aduanetako jarduerak.

Zentroko aparkaleku-kopurua areagotuz joan da zenbait handitze-fasetan zehar (3 fase). 2009an, 2.327 aparkaleku daude (publikoak eta pribatuak) auto eta kamioietarako.

2.21 taula. ZAISAko aparkaleku-kopurua

	ZAISA I		ZAISA II	ZAISA III	GUZTIRA
	Euskadi plaza	Europa kalea	Comete Sarea kalea	Antxotxipi kalea	
Auto publikoak	101	218	90	243	652
Auto pribatuak	400 <sup>1</sup>	45	31	119	595
	ZAISA	Aduana	Comete Sarea kalea	Antxotxipi kalea	
Kamioi publikoak	100 <sup>1</sup>	99		275 <sup>1</sup>	474
Kamioi pribatuak	236		101	269	606

<sup>1</sup> Harpidedunenak eta txandatzeko aparkalekuak. ZAISA I-ek Euskadi plazan auto pribatuetarako duen aparkalekua lurpekoa da.

Iturria: ZAISA.

### iii) Aparkabisa

APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB – Centro de Transportes de Bizkaia, SA da zentroak 2009ko urtarriletik duen izena. Zentroaren helburua da salgaiez eta kamioi-aparkalekuz osatutako zentralak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea. Zentroa oso ongi komunikatuta dago, eta logistika-eremua Bilboko portuarekin lotuta dago, Bilboko aireportutik gertu, eta Estatia Europarekin lotzen duten errepide- eta tren-sareetatik gertu.



## 2.22 taula. Aparkabisako aparkalekuak 2009an

	Tokiak	Betetze-maila, ehunekotan
1. aparkalekua. "Aparkabisaren barrutia"	219	%95,71
2. aparkalekua. "Aparkabisaren barrutia"	398 <sup>1</sup>	%99,44
4. aparkalekua – Zorrotzaurre (Bilbo)	106	%99,22
6. aparkalekua – Zierbena (Bizkaia)	391 <sup>2</sup>	%97,92
7. aparkalekua – Zierbena: salgai arriskutsuak Zierbenan (Bizkaia)	230	%76,02

<sup>1</sup> Datuaren barruan hozkailu-kamioietarako 9 toki daude.

<sup>2</sup> Datuaren barruan hozkailu-kamioietarako 10 toki daude.

Iturria: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

Zentroak aparkalekuak ditu hiru barrutitan. Bi aparkaleku ditu Aparkabisaren Trapagarango barrutian, bat Zorrotzaurren eta beste bi Zierbenan. 2009an, aparkaleku horien betetze-maila %97 inguru izan da, salgai arriskutsuetarako Zierbenako barrutian izan ezik. Trapagarango 1. aparkalekuak 219 tokiko edukiera du, eta aparkalekuaren %95,7 bete da batez beste; Trapagarango 2. aparkalekuak 389 toki eta hozkailu-kamioietarako 9 toki ditu, eta %99,4 bete da batez beste; Zorrotzaurreko 4. aparkalekuak 106 toki erabilgarri ditu, eta %99,2 bete da batez beste; Zierbenako 6. aparkalekuak 381 toki eta hozkailu-kamioietarako 10 toki ditu, eta %97,9 bete da batez beste; azkenik, Zierbenako 7. aparkalekuak, salgai arriskutsuetarako erabiltzen denak, 230 toki ditu, eta %76<sup>5</sup> bete da batez beste.

Jarduerari dagokionez, zentroak 51 enpresa hartu ditu bere instalazioetan, eta 700 bat pertsonari eman die lana. Ibilgailu astunen zirkulazioa 115 unitatekoa izan da, eta ibilgailu arinena, berriz, 345 unitatekoa; urte amaierara arte 327.028 tona erabili dira guztira.

## 2.23 taula. Aparkabisako jardueraren ezaugarriak

2009ko jarduera	
Instalatutako enpresak	51
Enpresetako langileak	695
Ibilgailu astunen zirkulazioa eguneko	115
Ibilgailu arinen zirkulazioa eguneko (banaketakoak eta furgonetak)	345
Egunean erabilitako salgaiak (tonak eguneko)	1.324
Urtean erabilitako salgaiak (tonak urteko)	327.028

Iturria: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

2009an Aparkabisako jarduera guztiak zertxobait ahuldu dira krisiaren ondorioz. Betetze-maila murriztu egin da zentroaren aparkaleku guztietan; Aparkabisak sortutako mugimendu eta zamen zirkulazio orokorra %25 murriztu da ibilgailuen zirkulazioan, eta %26 erabilitako salgaietan; aduana eta biltegietako jarduerak ere krisiaren ondorioak izan ditu (-%15). Aparkabisaren aduanan erregistratutako kamioiek, adibidez, behera egin dute (-%12,42) 2009an, bai eta Aparkabisaren biltegian erabilitako salgaiak ere, 10.031 tona izan baitira guztira, 2008an (12.791 tona) baino %21,57 gutxiago.

<sup>5</sup> Aparkabisak erabiltzen zituen 3. eta 5. aparkalekuak (Zorrotzan eta Basaurin, hurrenez hurren) Bizkaiko Foru Aldundiaren emakidak ziren, eta 2009an beste erabilera batzuk izan dituzte.



2.24 taula. Aparkabisaren aduanetako eta biltegiko jardueraren bilakaera

	2008	2009	Urte arteko hazkundera (%)
Aduanan erregistratutako kamioiak			
-Inportazioa	2.161	1.189	-%12,58
-Esportazioa	519	458	-%11,75
-Guztira	2.680	2.347	-%12,42
Biltegian erabilitako salgaiak (tonak)			
-EEERa eta hirugarren herrialdeetara inportatutakoa	8.151	6.390	-%21,60
-EEEtik eta hirugarren herrialdeetatik esportatutakoa	4.610	3.641	-%21,02
-Guztira	12.791	10.031	-%21,57

Iturria: APARKABISA. Bizkaiko Garraio Gunea, AB

Jardueraren beherakadaren ondorioz, murriztu egin dira biltegien alokairua (%8), Trapagarango eraikineko bulegoen alokairua (%14) eta Zierbenako eraikinekoena (%11).

#### iv) Arasur

Europaren hego-mendebaldeko diagonalean dagoenez, plataforma logistiko multimodala Iberiar penintsularen eta Europaren barneko ibilbide eta zirkulazio nagusiekin lotuta dago. Gertu dituzten portuak (Bilbo 65 km-ra, Pasaia 120 km-ra, Santander 160 km-ra), Gasteizko aireportua (Estatuko hirugarren aireportua zamarako, 20 km-ra), Estatuko errepide-sare nagusiak (AP-1, A-8 eta A-1 autobideak) eta Gasteiztik igarotzen den trenbide-sarea (Madril-Irun-Paris; Lisboa-Irun-Paris; Bilbo-Bartzelona eta Madril-Bilbo), zentroa oso leku egokia da jarduera intermodalerako, eta salgaien banaketa modu paregabean kudeatzeko.

Zentroak 2.000.000 m<sup>2</sup>-ko azalera hartzen du, eta industria-lursailetarako eta ekipamenduetarako zuzenean erabiltzen den azalera 600.000 m<sup>2</sup>-koa da. Zentroaren instalazioetan dauden hamar enpresak honako alor hauetan espezializatuta daude: portuetako eta aireko jarduerari laguntzeko arloa; biltegitratzea, arautzea eta banatzea; garraio-mota batetik besterako aldaketa; flotisten garraioa; nazioarteko zirkulazioa, eta administrazio- eta merkataritza-zentroari dagozkion jarduerak. Gainera, zentroko nabeetara trenez sartzeko zerbitzua du, bai eta trenen eta kamioien artean aldaketa egiteko zerbitzua ere.

Arasurren instalazioek 20.000 m<sup>2</sup>-ko azalera dute, kamioiek aparkatzeko 197 tokirekin; 2009an, %25 izan da batez besteko betetze-maila. Zirkulazioa, berriz, eguneko 100 kamioikoa izan da.

2.25 taula. Arasurreko jardueraren ezaugarriak

2009ko jarduera	
Instalatutako enpresak	10
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko (kamioiak)	100
Kamioi-aparkalekuen azalera, guztira	20.000 m <sup>2</sup>
Kamioietarako aparkaleku-plazak, guztira	197
Batez beste bete diren kamioi-aparkalekuak, guztira	%25

Iturria: Arasur.



2009ko berrikuntza azpimarragarrien artean, esan behar da zentroak bi lursail saldu dizkiola Atisaeri, 10.900 m<sup>2</sup>-ko azalera guztira. Lursail horiek zentroko zerbitzugunea osatzeko erabiliko dira, Miranda Ebroko ibilgailuen azterketa teknikorako gunea Arasurreko instalazioetara eramango baita; 2010ean martxan egongo dela aurreikusten da.

Horrez gain, Arasur zentroak Saba Aparcamientos SAri (Abertis taldearen filiala) eman dio kamioien aparkaleku zaindu berriaren kudeaketa (194 toki ditu 23.700 m<sup>2</sup>-ko azalera); logistika-zentroaren zerbitzugunea garatzen lagunduko du horrek. Aparkaleku hori eraikitzearen arrazoia da aparkaleku zainduen eskaria gorantz doala Europa barneko garraio-sarean, salgaiak errepidez garraiatzen dituzten garraiolarien segurtasuna bermatu ahal izateko bidean. Compass Transworld Logistics konpainiak (Gamesak %51ko partaidetza du eta Bergék %49ko partaidetza), berriz, bikoiztu egin du Arasurren duen oinarri logistikoa, 100.000 m<sup>2</sup>-tik 205.000 m<sup>2</sup>-ra igo baitu azalera.

Hori guztia dela eta, eta datozen bederatzirteetan milioi bat metro koadro nabe baino gehiago eraikitzeko 360 milioi euro inguruko inbertsioarekin, Europaren hegoaldeko parke logistikoko garrantzitsuenetako bat bilakatu da Arasur.

#### *h) Geltoki intermodalak*

Donostiako Udalak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak 15 milioi euro inguruko baterako aurrekontua adostu dute (%50ean banatuta), Atotxan egingo den geltoki intermodalaren azpiegitura eraikitzeko. Lanaren guztizko gastuaren (28 milioi euro inguru) gainerakoa ekipamendua eraikitzeko eta ustiatzeko aukeratzen den enpresaren ardura izango da. Txandaka aparkatzeko 700 toki edukiko ditu ibilgailu pribatuetarako, eta 22 dartsena autobusetarako, zerbitzu komertzialez eta itxarongunez inguratuta.

Hartara, leku berean elkartuko dira abiadura handiko trenak, ADIFen aldiriak eta hiriarteko autobusak eta ibilbide luzeko autobusak. Euskotrenek bere trazadura Norteko geltokiraino eramateko aukera aztertuko du, bi garraio-moduen lotura osatzeko Atotxan egingo den geltoki intermodalean.

Gipuzkoan bertan, Zumarragako geltoki intermodala eraikitzeko lanak hasi ziren irailean, eta urtebetean amaituko direla aurreikusten da. 5 milioi euro baino gehiagoko kostua izango du; hori ordaintzeko, Eusko Jaurlaritzako kontseiluak milioi bat euroko partida onartu du, eta Gipuzkoako Foru Aldundiak 400.000 euro emango ditu. Lan horien bidez, honako hauek eraikiko dira: lurpeko aparkaleku bat 6.650 m<sup>2</sup>-ko azalarekin bi solairutan banatuta (220 toki jarriko dituzte aparkatzeko, eta haietatik 90 garaje itxi pribatuak izango dira); autobusen geralekuak (lau toki hiriarteko autobusetarako, eta bat hiri barnekorako); eta, azkenik, aparkaleku batzuk gainazalean, zamalanetarako eta taxiatarako. 2011n amaituko da azpiegitura berria eta autobus-lineetan edo beren ibilgailuetan datozen bidaiariak RENFEren trenbidearekin lotuko ditu.



Horrez gain, Tolosako Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean jasota dago geltoki intermodal bat eraikitzeko ekimena, eta asmoa da eraikin bakar batean elkartzea autobus-geltokiak (hiri barnekoa, hiriartekoa eta distantzia luzekoa) eta tren-geltokiak, eta egungo geltokiaren plazan lurpeko aparkaleku bat egitea. Eibarko Udalak, berriz, Eibarren geltoki intermodal bat egitearen bideragarritasunari buruzko azterketa bat egiteko asmoa du, leku berean biltzeko tren-lineak, autobus-lineak eta ibilgailuen eta bizikleten aparkalekuak.

Bizkaiari dagokionez, Urbinagan geltoki intermodal bat egiteko proiektua azpimarratu behar da Sestaon; Sustapen Ministerioak 8,6 milioi euro eman ditu horretarako. Aldageltokia Bilboren metropoli-inguruko hirugarrena izango litzateke Abandoren eta San Mamesen ondoren, eta han lotuko lirateke metroa, trena (RENFEko aldirien bi lineak, C-1 Bilbo-Santurtzi eta C-2 Bilbotik Muskizeraingo doana Trapagarandik eta Gallartatik) eta Euskal Herriko Unibertsitatea (EHU) Ezkerraldearekin lotuko duen tranbia.

Azkenik, Araban, 2008ko abenduan, Gasteizko geltoki intermodalaren lehenengo fasearen aurreproiektua aurkeztu zen; Arriagako parkearen 4.000 m<sup>2</sup> hartuko ditu. Aurreikuspenen arabera, 2010ean zehar hasiko dira eraikuntza-lanak, eta bi urte iraungo dute. Azpiegitura berriak 25 dartsena izango ditu autobusetarako, eta 364 tokiko aparkalekua autoetarako. Geltoki intermodal horrek hiriarteko eta hiri barneko autobusen sarea, tranbia-sarea eta trenbide-sare berria lotuko ditu.



## 2.2. GARRAIO-ESKARIA

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

### 2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

EAEEn zerbitzu egiten duten operadoreek emandako informazioa alde batera utzita, EAEko pertsonen mugikortasunari buruzko datuak ematen dizkigun argitalpenik berriena da Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. 2003an egindako lanaren jarraipena da, eta etorkizunean bost urtetik behin eguneratuko da. Aurreko bi argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera analizatzeko bide ematen digute: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanpokoak), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arrazoiak...

Alde horretatik, informazio hori bilduta dagoenez gero txosten honen aurreko argitaraldietan<sup>6</sup>, emaitza nagusien sintesia emango dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

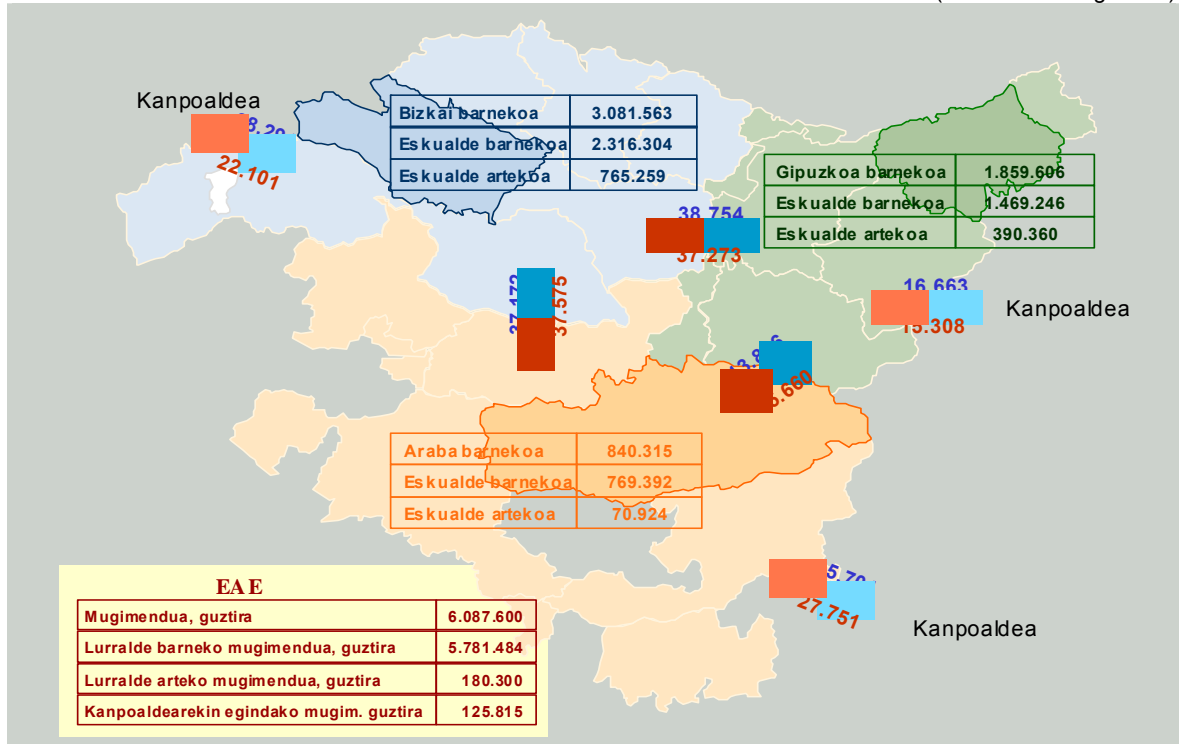
Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketak biltzen dituen datuen arabera, gaur egun, eguneko 6.087.600 joan-etorri izaten dira EAEEn; hau da, %11,4ko hazkundera izan da 2003tik 2007ra bitartean.

<sup>6</sup> Euskadiko Garraioaren Panoramika 2006: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_transporte\\_2006/eu\\_def/panoramica\\_transporte\\_2006.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html)



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

(Joan-etorriak eguneko)

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

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007.

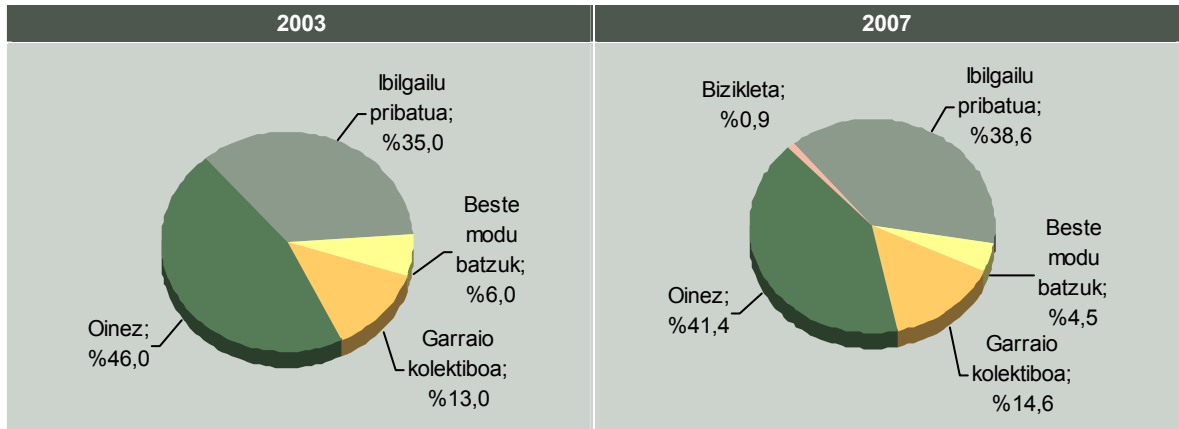
Mugikortasunaren esparruari erreparatzen badiogu, ikusiko dugu lurralde barnekoa izan dela joan-etorrien %95 –lurralde beraren barnean izan dira 5.781.484 joan-etorri–, lurralde artekoa %3 –lurralde ezberdinetan zeuden 180.300 joan-etorriren abiapuntua eta helmuga–, eta kanpokoa %2 –EAEren eta kanpoaldearen artekoak izan dira 125.815 joan-etorri–.

Intermodaltasunari dagokionez, aipatzekoa da etapa bakarrekoa dela EAEko joan-etorrien %98,2. Joan-etorrien arrazoiari dagokionez, berriz, ikasketak eta lana dira joan-etorrien ia erdia egiteko zioa; zehazki, joan-etorrien %17,3ren eta %30,1en arrazoa dira ikasketak eta lana, hurrenez hurren.

Garraio-moten banaketari behatzen badiogu, berriz, nabarmentzekoa da garraio kolektiboaren erabilera pixka bat handitu izana eta autoa gero eta gehiago erabiltzea, baita oinezko joan-etorriek gero eta garrantzi txikiagoa eduki izana ere. Ildo horretan, 2007an, oinezkoak izan ziren joan-etorri gehienak (%41,1), eta autoa izan zen garraiobiderik erabilienetan bigarrena, joan-etorrien %38,6 auto bidezkoa izan baitzen.

Garraiobide kolektiboek, berriz, joan-etorrien %14,6 bildu zuten; bizikletak, %0,9; eta beste garraiobide batzuek, gainerako %4,5a.

2.2 grafikoa. EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007an, garraio-motaren arabera, ehunekotan



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007.

Errepideko eta trenbideko garraio-zerbitzu kolektiboko mugikortasunaren bilakaera zehatzago aztertuz gero, oro har, operadoreek zuzenean emandako datuek erakusten dute 2009an aurreko urtean baino %0,2 gutxiago izan dela bidaiatu duten pertsonen kopurua, 248,5 milioi erabiltzaile izan baitira. Alde horretatik, azpimarratu behar da hiri barneko trenean egindako joan-etorrien kopurua bost milioi baino gehiago hazi dela, Gasteizko tranbia martxan jartzearen ondorioz, gehienbat. Hiriarteko tren, ordea, bidaiari gehien galdu dituen garraio-modua da (-3,1 milioi); haren atzetik hiri barneko autobusak datoz, 1,9 milioi bezero galdu baitituzte.

2.26 taula. Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

(Bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	Urte arteko aldakuntza	Aldakuntza metatua 2000tik
2000	61.325	54.523	54.173	55.292	225.313	--	--
2001	61.990	56.285	55.895	56.441	230.611	2,4	2,4
2002	61.190	52.432	66.753	54.149	234.524	1,7	4,1
2003	62.322	54.076	73.753	52.923	243.074	3,6	7,9
2004	63.326	53.940	75.281	48.463	241.010	-0,8	7,0
2005	63.818	49.833	80.622	48.925	243.198	0,9	7,9
2006	64.620	49.266	82.715	48.877	245.478	0,9	8,9
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.649	47.729	89.292	45.231	248.901	-0,3	10,5
2009	64.759	47.080	94.533	42.149	248.521	-0,2	10,3

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Esan beharra dago, dena den, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, beharrezkoa dela aztertu den eremu geografikoko eskaintzaren ikuspegi orokorra edukitzea; izan ere, azpiegitura berriak martxan jartzearen ondorioz, batetik, garraio kolektiboaren eskari berriak asetzen dira, eta, bestetik, joan-etorriak garraiobide batetik bestera aldatzen dira, garraio publikoaren eskaintza murriztu gabe.



Azkenik, generoaren ikuspegitik, ikus daiteke desberdintasun batzuk daudela emakumeen eta gizonen artean garraio-moduak erabiltzerakoan. Gizonen artean nagusitasun handiagoa dute ibilgailu pribatuetako joan-etorriek, mugimendu guztien %45,7, hain zuzen; emakumeen artean, berriz, %31,8 dira. Bestalde, ikus daiteke emakumeek gehiago erabiltzen dituztela garraibide kolektiboak, autobusak eta trenak, eta motorrik gabeko moduak (oinez eta bizikletaz).

#### 2.27 taula. Joan-etorriak garraio-moduaren eta sexuaren arabera, 2007an

Garraio-modua	Emakumezkoak	%	Gizonezkoak	%	Guztira	%
Motorrik gabea	1.466.875	47,0	1.106.470	37,3	2.573.344	42,2
Trena	270.186	8,7	198.541	6,7	468.726	7,7
Autobusa	361.593	11,6	231.949	7,8	593.542	9,8
Automobila	990.960	31,8	1.359.028	45,7	2.349.987	38,6
Beste batzuk	28.106	0,9	73.894	2,5	102.000	1,7

Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007.

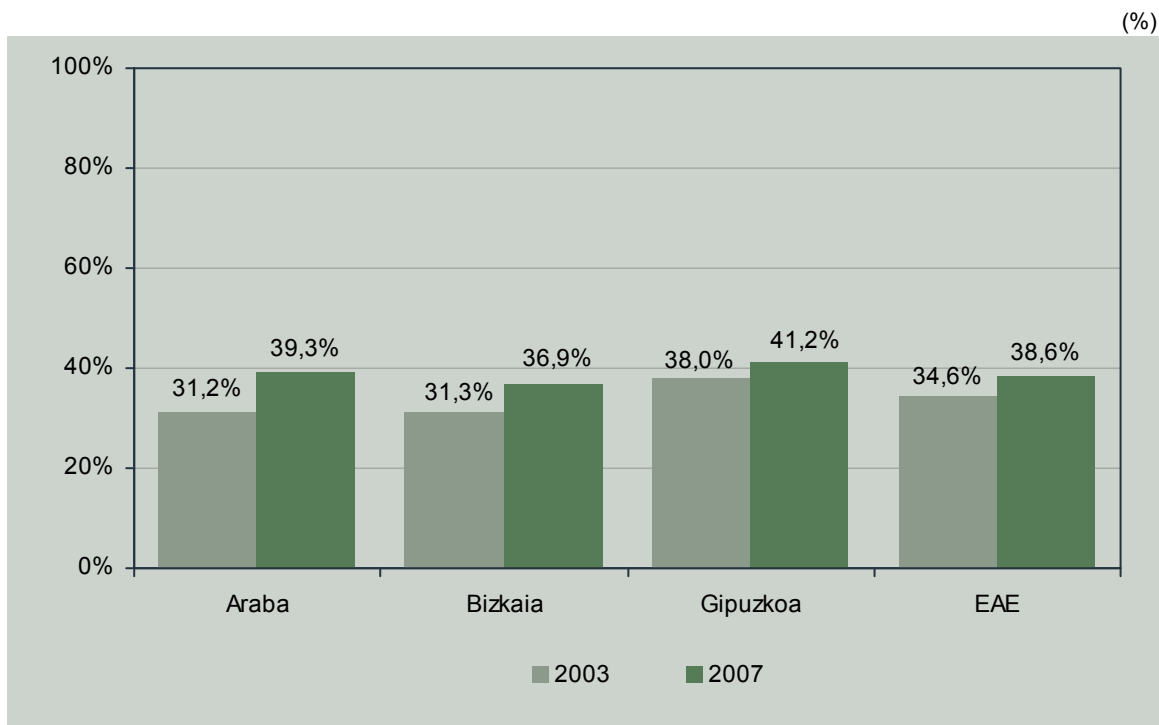
#### a) Errepideko garraioa

##### i) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna

Hamarkada honetan motorizazio-indizeak izan duen gorako joerak argi erakusten du autoa gero eta gehiago erabiltzen dela, mila biztanleko 391 auto izatetik 434 auto izatera pasatu baikara 2000-2009 aldian. Nolanahi ere, hazkunde hori nabarmena izan arren, badirudi EAEko biztanleen motorizazioak gora egiteari utzi diola azken urteetan, azken bi urteetan ez baitu ia aldaketarik izan.

Autoaren erabilera lurralde historikoen arabera aztertzen badugu, ikus dezakegu Araban handitu dela gehien ibilgailu pribatuaren erabilera 2003-2007 aldian, %8 baino gehiago hazi baita. Bestalde, Gipuzkoan erabiltzen dute gehien autoa (%41,2), eta Bizkaiko herritarrek erabiltzen dituzte gehien garraibide publikoak (%19,5) joan-etorrietan.

## 2.3 grafikoa. Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2007 artean



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2003 eta EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007.

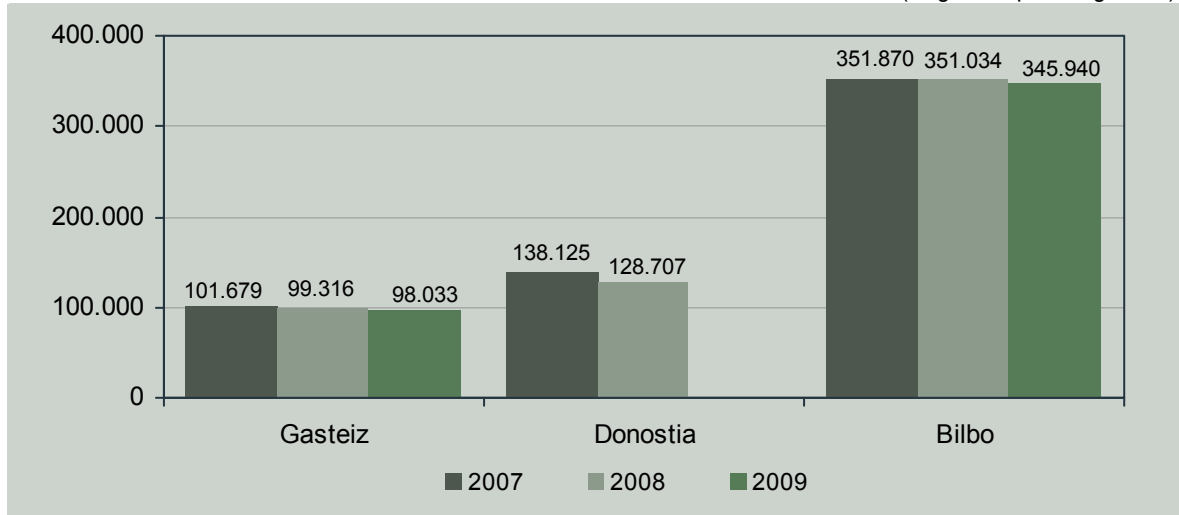
**Hirien barruan** ibilgailu pribatuarekin **mugitzeari** dagokionez, aipatu behar da, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketaren arabera, EAEko hiriburuen barneko joan-etorrien %20,3 autoz egiten dela.

Horrez gain, garrantzitsuak dira Euskadiko hiriburueta motordun ibilgailuen bidez sartzeari buruzko datuak, EAEko ibilgailu-zirkulazioaren zati handi bat hartzen baitute, EAEko biztanleek guztira egiten dituzten joan-etorrien %39,7, hain zuzen; autoa da hiriburueta sartzeko gehien erabiltzen den garraio-bidea.



2.4 grafikoa. Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: EbbZ<sup>7</sup> hiriburuetan sartzeko bideetan 2009an

(Ibilgailu-kopurua eguneko)



- Gasteiz. Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Arkautekoa, Zadorra gaineko zubikoa, Krispiñakoa eta Gometxakoa.
- Bilbo. Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Deustu eta Elorrieta artekoa, Deustu eta Enekuri artekoa, Artxandako tuneletakoa, Begoña eta Egirleta artekoa, Ibarsusi eta Etxebarri artekoa, Bolueta eta Zubialdea artekoa, Miraflores eta hegoaldeko bidearen artekoa, Zabalburu eta hegoaldeko bidearen artekoa, Jesusen Bihotzaren eta hegoaldeko bidearen artekoa, Basurtu eta Kastrexana artekoa eta Basurtu eta Zorrotza artekoa.
- Donostia (2007. eta 2008. urteak). Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Herrerakoa, Loiolakoa, Zapatari eta Tolosa hiribidea artekoa, ospitaleetarako igoera eta Amarakoa. Txosten hau argitaratu den datan, ez daude eskuragarri 2009ko datuak.

Iturria: Arabako Foru Aldundiko Edukieren Plana 2009, Bizkaiko Foru Aldundiko Edukieren Plana 2009 eta Gipuzkoako Foru Aldundiko Edukieren Plana 2008.

Foru-aldundiek argitaratutako edukieren planetako azken datuak kontuan hartuz, Bilbo da sarbideetan zirkulazio gehien jasotzen duen hiriburua (345.940 ibilgailu eguneko), gero Donostia dator (128.707 ibilgailu eguneko 2008an, ordukoa baita eskuragarri dagoen azken datua) eta, azkenik, Gasteiz (98.033 ibilgailu eguneko).

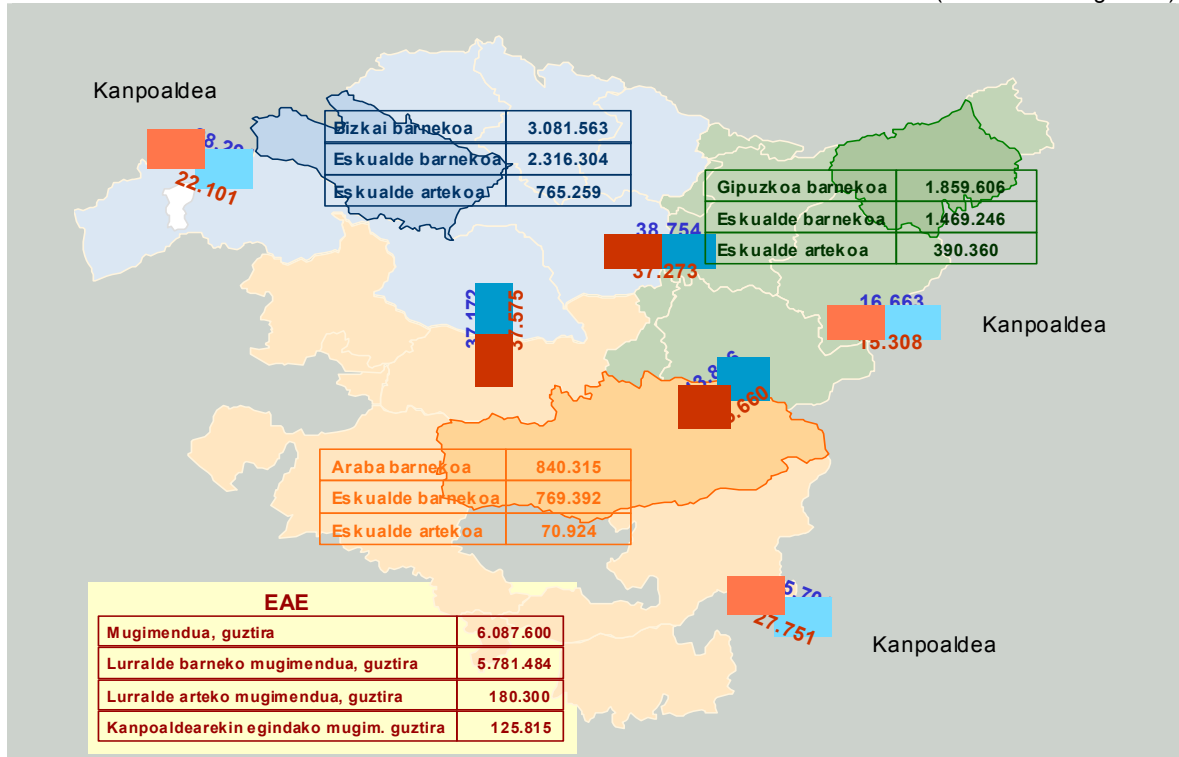
**Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari** dagokionez, autoa erabili da 2009ko joan-etorrien %78 egiteko; hain zuzen ere, eguneko 694.894 joan-etorri egin dira autoz hiri artean.

Alde horretatik, Araban erabili dute gehien autoa hiri artean, joan-etorrien %88,3 autoz egin baitute 2009an. Bizkaian eta Gipuzkoan, berriz, gutxiago erabili dute autoa: hurrenez hurren, %76,5 eta %74,1. Nolanahi ere, autoz egin diren hiriarteko joan-etorrien indizea handiagoa da EAEtik kanpoko joan-etorriak hartzen baditugu kontuan, bidaiarien %90ek erabili baitu autoa halakoak egiteko.

<sup>7</sup> EbbZ: eguneko batez besteko zirkulazioa.

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

(Joan-etorriak eguneko)



Iturria: EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007.

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

ii) *Garraiobide kolektibo bidezko mugikortasuna*

Errepideko garraio publikoaren eskaria aztertzerakoan, ez hiri barneko mugikortasunean ez hiriarteko mugikortasunean ezin da autobus publikoen erabiltzaile-kopuruaren bilakaerari buruzko ondoriorik atera, baldin eta azterketa ez bada egiten aztertutako eremu geografiko bakoitzean zerbitzuak ematen dituzten garraio publiko kolektiboaren operadore guztiak hartzen dituen testuinguru zabalago baten barruan.



2.28 taula. Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2009 artean.

(Pertsonak milakotan eta ehunekoak)

Urteak	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	-5,0	61.325	-1,8
2004	11.805	0,7	26.003	-1,1	25.518	3,1	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.686	-7,2	26.670	1,7	27.264	4,5	64.620	1,3
2007	12.043	12,7	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,9
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.544	-16,6	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.759	-2,8

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

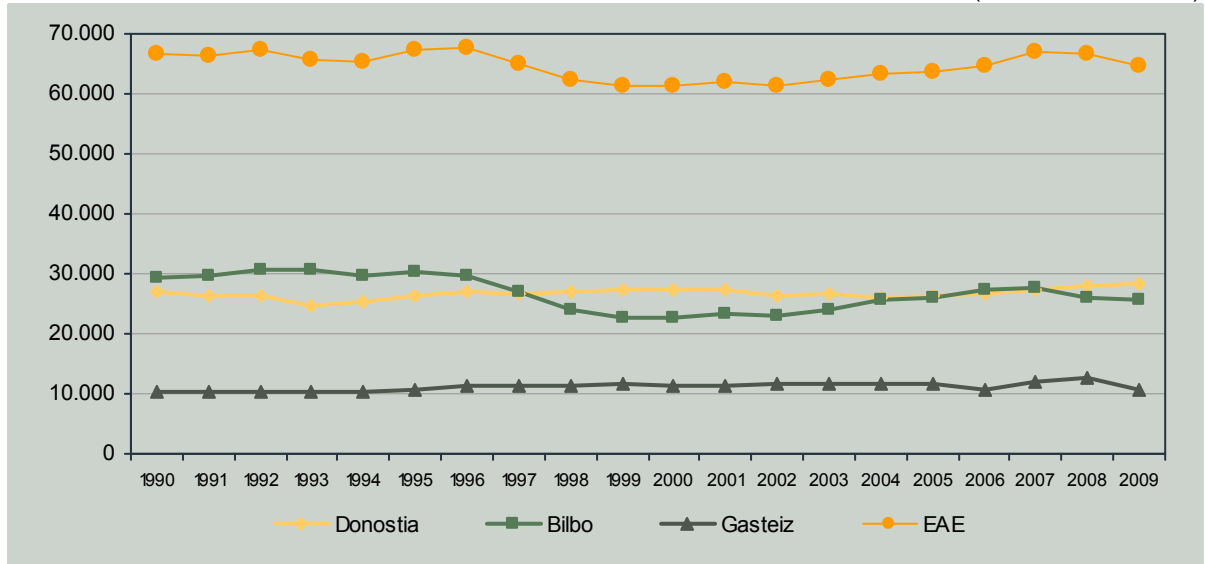
**Hiri barneko alorrera** mugatuz gero azterketa, EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek, hau da, Tuvisak, Donostiako Tranbia Konpainiak (DBUS) eta Bilbobusek, 64,8 milioi pertsonari eman dizkiote zerbitzuak 2009an; 2008an erregistratutako datua baino %2,8 gutxiago da hori. Beherakada horren arrazoi nagusia da Tuvisaren jarduera murriztu dela (-%16,6) Arabako hiriburuan tranbia martxan jartzearen ondorioz, eta horrek hiri barneko joan-etorrietan garraio-modu bat erabili beharrean bestea erabiltzea ekarri duela; dena den, garraio kolektiboaren hiriko sistemaren (autobusa eta tranbia) erabiltzaile-kopurua %19,4 igo da 2009an Gasteizen. Bilbobusen kasuan, berriz, %1 murriztu da erabiltzaileen kopurua, eta, DBUSen kasuan, %1,6 igo da zerbitzua erabili duten herritarren kopurua. 2009an, DBUSek 28,5 milioi pertsona garraiatu ditu (EAEn hiri barneko autobusak erabili dituztenen %43,9), Bilbobusek 25,8 milioi pertsona (guztizkoaren %39,8) eta Tuvisak 10,5 milioi pertsona (%16,3).

Epe luzeagoa hartzen badugu bilakaera aztertzeko, ikus dezakegu hiru konpainiek garraiatutako pertsonen kopurua %3 murriztu dela laurogeita hamarreko hamarkadaren hasierako mailaren aldean, hiriburuaren artean desberdintasunak badaude ere. Gasteizen eta Donostian, adibidez, erabiltzaile-kopuruak zertxobait behera egin du (%2,4 eta %5,4, hurrenez hurren), eta, epe berean, Bilbon %12,7 murriztu da. Hala eta guztiz ere, bilakaera hori aztertzerakoan, kontuan hartu behar da garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza aldatu egin dela Bilboaldeko metropoli-inguruan. Izan ere, aztertu dugun tartean, garraiobide berriak jarri dituzte Bilboaldean erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia, eta, beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.



2.6 grafikoa. Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2009 artean

(Pertsonak, milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia.

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

Bizkaian, 28,8 milioi pertsona ibili dira Bizkaibus osatzen duten hiriarteko autobusetan 2009an, aurreko urtean baino %4,6 gutxiago. Hala eta guztiz ere, esan bezala, bilakaera hori aztertzerakoan, kontuan hartu behar da garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza aldatu egin dela Bilboaldeko metropoli-inguruan, eta azken urteetan asko handitu dela garraio publikoaren eskaria, garraio-mota guztiak kontuan hartuz gero.





2.29 taula. Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2009 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	30.876,0	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.185,1	6,6	30.196,0	-2,2	348,2	-0,3
2009	17.850,5	3,9	28.808,0	-4,6	421,0	20,9

<sup>1</sup> Bizkaibussen lineek (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenak, ADNOR-rek 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 aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia saltoki-gunea lotzen zituen linea horrek.

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

Gipuzkoan, hiriarteko autobusek gorantz egiten jarraitu dute, eta 17,9 milioi bidaiari izan dituzte 2009an, 2008an baino %3,9 gehiago.

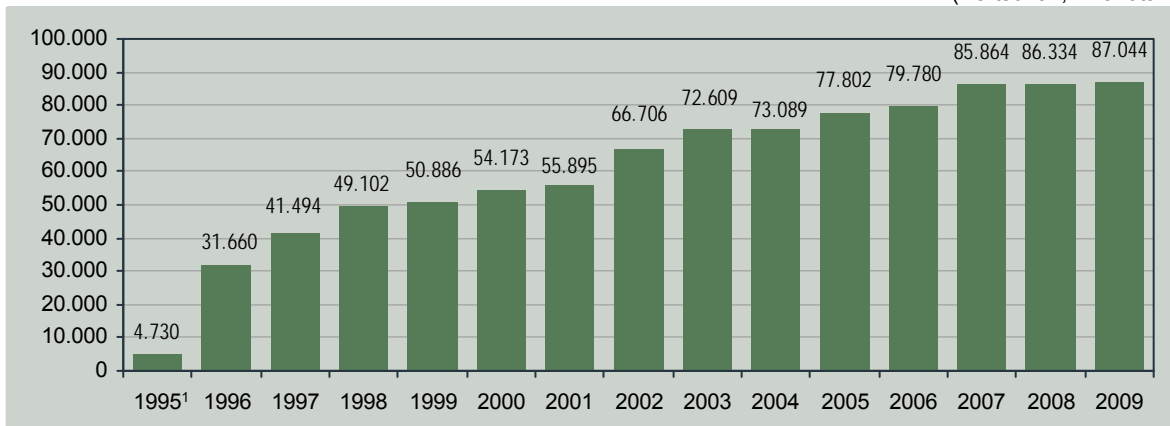
Arabakan, berriz, hiriarteko autobusen bidaiari-kopuruak nabarmen egin du gora (%20,9), eta 421 mila joan-etorri egin ditu. Esan beharra dago garraio-bide hori Araban gutxiago erabiltzearen arrazoia dela lurralde-okupazioaren beste eredu bat duela probintzia horrek; izan ere, biztanle-kontzentrazio handia dago hiriburuan, eta horrek hiriarteko zerbitzua gutxiago erabiltzea eragiten du.

#### b) Trenbideko garraioa

Bilboko metroak goranzko joerarekin jarraitzen du bidaiarien kopuruan, eta 2009an beste errekor historiko bat egin du, 87 milioi pertsonak erabili baitute (aurreko urtean baino 710 mila joan-etorri gehiago). Zertxobait gora egin izanaren (%0,8) arrazoia da uztailaren 4an geltoki berriak ireki zirela Ezkerraldean, Peñotan eta Santurtzin, hain zuzen; martxan egon diren sei hilabeteetan 1,7 milioi pertsonako ekarpena egin diote metro-sareari (667.870 eta 1.074.953, hurrenez hurren).

**2.7 grafikoa Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2009 artean**

(Pertsonak, milakotan)



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

Iturria: Metro Bilbao.

Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertzen badugu, aurreko urteetan bezala, ikusiko dugu Abandoko, Alde Zaharreko, Moyuako eta Indautxuko geltokietan ibili direla bidaiari gehien; urtean sei milioi joan-etorri baino gehiago egin dituzte guztiek, eta Bilboko metroaren zirkulazio osoaren %29,2 jaso dute guztira. San Mameseko eta Deustuko geltokiak dira hurrengo garrantzitsuenak, urtean bost milioi joan-etorri baino gehiago izaten baitituzte biek.

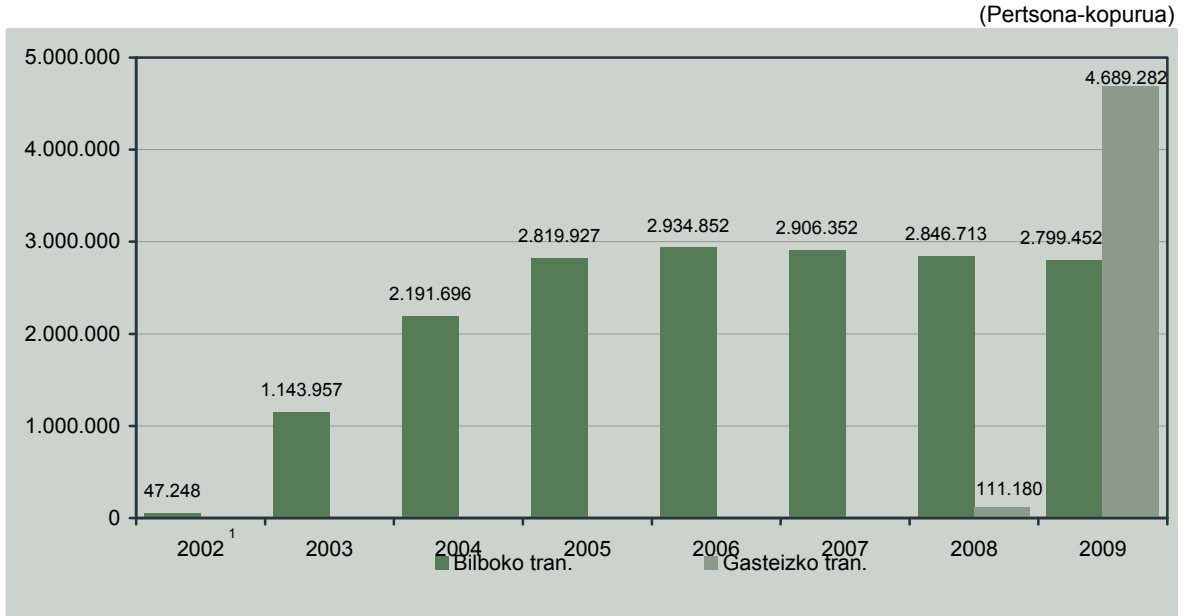
Bestalde, Bagatza, Ansio eta Abatxoloko geltokiak izan dira bidaiarien zirkulazioan igoerarik handiena izan dutenak 2008. urtearekin alderatuta, %5,9, %5,4 eta %4,2 izan baitira, hurrenez hurren, haien urte arteko aldakuntza-tasak. Ansio geltokiko joan-etorriak areagotu izana, adibidez, BECen jarduera gehiago egin izanarekin lotuta dago, zehazki, Bizkaia Bilbao Basketen partidekin eta 2009an antolatu diren kontzertu eta jaialdiekin. Erabiltzaile gehien galdu dituen geltokien artean, berriz, Portugaleteko geltokia aipatu behar da, ia 300.000 pertsona gutxiago ibili baitira. Beherakada horren arrazoi nagusia da Peñotako geltokia ireki dela, eta Portugaleteko metro-erabiltzaile batzuek ireki berri den geltokia erabiltzen dutela orain, gertuago dutelako.

Bidaiak zonaka banatzen baditugu, Bilbon dagoen A zona da pertsona gehien jasotzen dituen (guztizkoaren %57,4), hurrengoa Ezkerraldean Gurutzetatik Santurtziraino doan B2 zona (%20,6) eta, gero, Eskuinaldean Lutxana eta Berangoren artean dagoen B1 zona (%17). Larrabasterraren eta Plentziaren arteko B0 zonan eta Etxebarriko C zonan, berriz, joan-etorri guztien %5,1 egiten da.

Azkenik, tituluen erabilera-ehunekoei dagokienez, Creditrans da txartelik erabiliena, bidaien %53,1 biltzen baitu; hurrengoa hilabeteko bonua da, %15,6rekin. Joaneko txartelak, berriz, beheranzko joerarekin jarraitzen du, eta emandako tituluen %2,6 da. Datu horiek adierazten dute Bizkaiko biztanleek asko erabiltzen dutela Bilboko metroa.



2.8 grafikoa. Hiri barneko garraio publikoa: EuskoTranen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2009 artean



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

Iturria: EuskoTran.

EuskoTrani dagokionez, 2008ko abenduaren 23an Gasteizko tranbia martxan jarri zenetik, 2,5 aldiz handitu da EuskoTran erabiltzen duten pertsonen zirkulazioa, eta azken urtean 7.488.734 erabiltzaile izan ditu guztira.

Herritarrek harrera ona egin diote Gasteizko tranbiari, eta urte osoan zehar martxan egon den lehenengo urtean 4.689.282 bidaiari izan ditu; aurreikuspenen arabera, kopuru horrek gora egingo du 2010ean, 2009ko uztailean bigarren linea jarri baitzen martxan (Abetxukuko adarra). Tranbiaren proiektuko lehenengo fasea amaitu zen bigarren linea martxan jartzean.

Bestalde, Bilboko tranbiak 2.799.452 erabiltzaile garraiatu ditu guztira 2009an, aurreko urtean baino pixka bat (%1,7) gutxiago. Berriro ere, San Mameseko geltokiak eta Abandoibarrakoak izan dute zirkulaziorik handiena; batetik, garraiobideen arteko lotunea da San Mameseko geltokia, eta, bestetik, Guggenheimetik, Deustuko Unibertsitatetik eta Zubiarte saltoki-gunetik gertu dago Abandoibarrakoa.

EAEn bidaiarien hiriarteko garraio-zerbitzuak ematen dituzten gainerako trenbide-operadoreak RENFE, EuskoTren eta FEVE dira. 2009an, 42,1 milioi pertsonak erabili dituzte hiru konpainia horien zerbitzuak, aurreko urtean baino %6,8 gutxiagok, azken urteetan izandako beherazko joerarekin jarraituz. Hiru operadoretan jaitsi da jarduera, baina maila desberdinetan.



2.30 taula. Hiriarako garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan 2000 eta 2009 artean

(Pertsonak milakotan eta ehunekoak)

Urtea	RENFE <sup>1</sup>		EUSKOTREN		FEVE <sup>2</sup>		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	35.288	4,5	18.138	-10,4	1.866	1,4	55.292	5,3
2001	36.533	3,5	18.073	-0,4	1.835	-1,7	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	17.961	-0,6	1.900	3,5	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	18.156	1,1	1.841	-3,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	16.704	-8,0	1.895	2,9	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	17.757	6,3	1.945	2,6	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	18.111	2,0	1.832	-5,8	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	18.319	1,1	1.772	-3,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	17.941	-2,1	1.506	-15,0	45.231	-2,8
2009	23.654	-8,3	17.150	-4,4	1.345	-10,7	42.149	-6,8

<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.

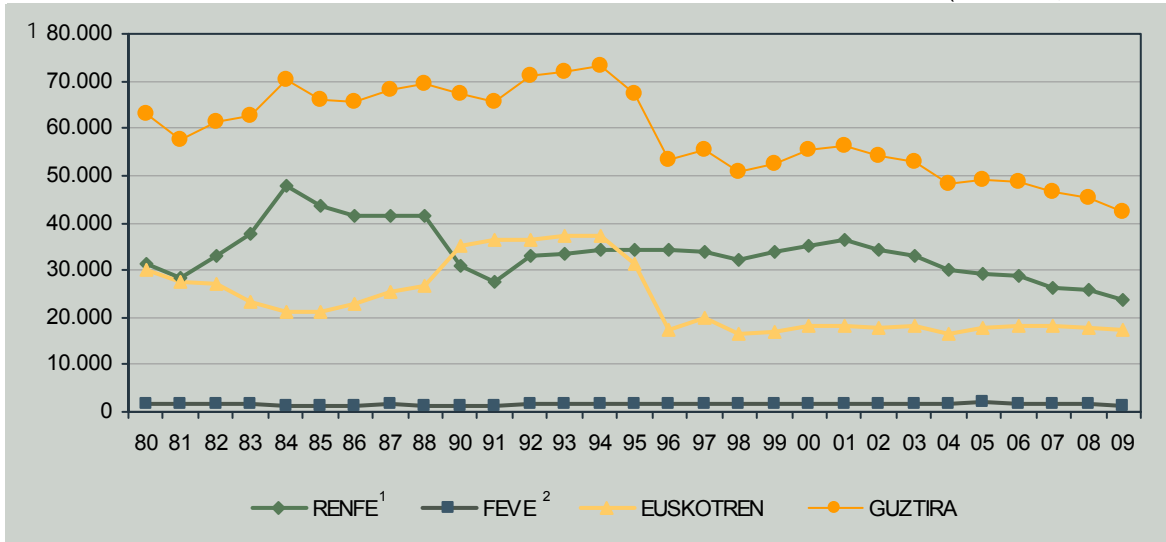
Bilboko metroak hirien artean egiten dituen joan-etorriak alde batera uzten baditugu, RENFEk hirien artean trenez egiten diren joan-etorrien %56,1 hartzen du. Dena den, 2009an %8,3 murriztu da konpainiako erabiltzaileen kopurua; hau da, 2,1 milioi pertsona baino gehiago galdu ditu. Beherakada txikiena izan duten lineak Abandoren eta Muskizen arteko C-2 linea eta Irunen eta Brinkolaren arteko linea izan dira; lehenak 2008ko datu berdinak izan ditu ia (-%0,3), eta bigarrenak beherakada txikia izan du, %1,7koa. Abandoren eta Urduñaren arteko C-3 lineak eta Abandoren eta Santurtziren arteko C-1 lineak, berriz, bidaiarien %15,1 eta %11,4 galdu dute, hurrenez hurren. Esan beharra dago, dena den, C-1 linean izandako beherakada trenaren ordeztu Bilboko metroa erabiltzeagatik gertatu dela nagusiki.

EuskoTrenek, berriz, hirien artean trenez egiten diren joan-etorrien %40,6 hartzen du, metroa alde batera utzita; 17,2 milioi pertsona inguru ibili dira, 2008an baino %4,4 gutxiago. Beherakada horrek 800 mila bat bidaiaria gutxiago egin direla esan nahi du.

Bilbo eta Balmaseda arteko ibilbidea egiten duen FEVEren lineari dagokionez, 2009an %10,7 murriztu da bidaiarien kopurua; hiru operadoreen arteko murrizketarik handiena da hori, baina egia da EAEn hirien artean trenbidez egiten den garraioan parte-hartze askoz txikiagoa duela (guztizkoaren %3,2). Aurreko urtean baino 161.000 pertsona gutxiago ibili dira, oro har, FEVEren.

2.9 grafikoa. Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2009 artean

(Pertsonak, milakotan)



<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).

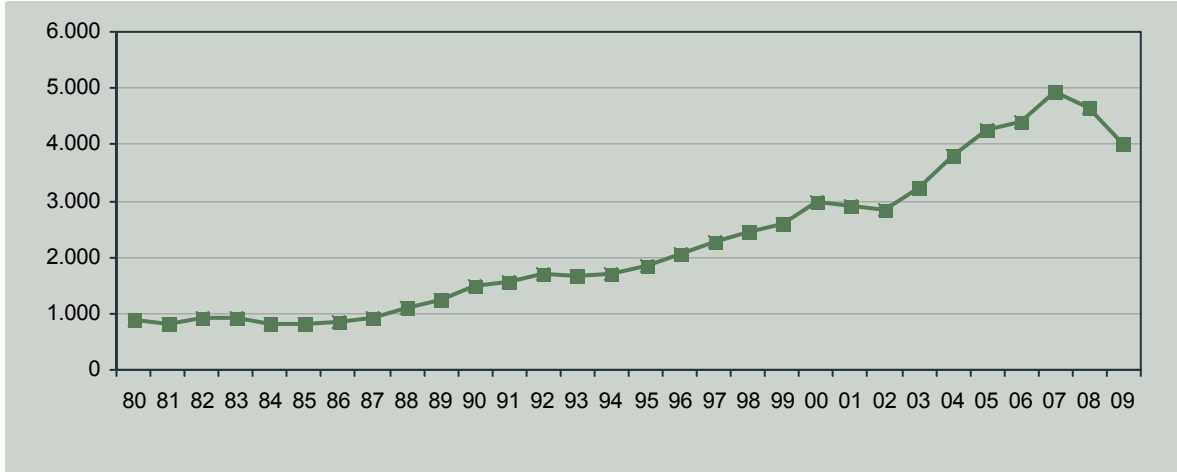
Epe luzeko bilakaera aztertzen badugu, ikus dezakegu, azken hogeita hamar urteetan, hiriarteko trenbide-garraioko operadore horiek urtean egindako joan-etorrien kopuruak 21 milioi joan-etorri baino gehiago galdu dituela EAE osoan. Aurrez esan dugun moduan, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzerakoan, 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.

### c) Aireko garraioa

Aireportuetako jarduerak argi erakusten du nazioarteko egoera ekonomikoa. Krisi ekonomikoak EAEko aireportuetako jarduera-mailan eragina du oraindik ere, eta azken urteetan izandako goranzko joera alderantzikatu du. 2009an, adibidez, EAEko aireportuek 4 milioi pertsona jaso dituzte guztira, 2008an baino %13,6 gutxiago. Salbuespenak salbuespen, Estatuko gainerako aireportuetan ere gertatu da beherakada hori, eta guztira %8 gutxitu da aireko bidaiarien kopurua.

### 2.10 grafikoa. Bidaiarien aireko zirkulazioa EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2009 artean

(Pertsonak, milakotan)



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa – AENA.

Bilboko aireportuak EAeko aireportuetako bidaiari guztien %91,1 jaso du 2009an; dena den, aurreko urtearekin alderatzen badugu, %12,4 egin du behera, eta urteko zirkulazioa 3,7 milioi erabiltzailekoa izan da.

Bizkaiko aireportuko bidaiarien abiapuntua eta helmuga kontuan hartzen baditugu, ikus dezakegu nazioarteko zirkulazioa dela gehien murriztu dena (-%14,2); milioi bat pertsona baino zertxobait gutxiago izan da (941.559). Horrek esan nahi du, 2009an, Bilboko aireportutik eta/edo Bilboko aireportura egindako joan-etorri guztien laurden bat (%25,8) izan dela nazioarteko zirkulazioa. Beherakada horren arrazoi nagusia da Frantziarekin dagoen zirkulazioa gutxitu dela; izan ere, 100 mila pertsona baino gehiago galdu dira azken urtean (-%42,9), 2009ko urtarrilean Clickairrek Frantziako hiriburuarekin zuen lotura bertan behera uztearen ondorioz. Italiarekin dagoen zirkulazioak ere behera egin du, eta 40 mila bidaiari inguru galdu dira, 2008ko azaroan behera utzi baitziren egunero Bilbotik Milanera zihozten Alitaliaren bi hegaldiak. Alemaniarekin dagoen loturaren kasuan, ordea, bilakaera positiboa izan da, %6,7 handitu baita Bilbo Munichekin lotzen duten Lufthansaren hegaldietako bidaiarien kopurua. Erresuma Batuekin dagoen zirkulazioak, berriz, aurreko urteko maila berean jarraitu du (+%0,3).

Estatuko helmugei dagokienez, Madril-Barajas aireportuarekin egiten dira joan-etorri gehien, Loiuko aireportutik edo Loiuko aireportura egiten diren guztien %24, hain zuzen; jarraian, Bartzelonako aireportua (%15,3) eta Palmakoa (%6) datoz. 2009ko bilakaera aztertzen badugu, aipatutako hiru aireportuekin dagoen zirkulazioak behera egin du, maila desberdinetan bada ere (-%13, -%3,7 eta -%2,8, hurrenez hurren). Horrez gain, aipatu behar da Bilbo eta Malaga lotzen zituzten Spanairren hegaldiak bertan behera utzi direla, eta 93 mila pertsona galdu direla Andaluziako aireportu horrekin dagoen zirkulazioan. Sevillatik eta Sevillara, ordea, joan-etorri gehiago egin dira, eta, egungo egoera ekonomikoa ona izan ez arren, bidaiarien kopurua %2,9 igo da. Beraz, Sevillako terminala Estatuko laugarren aireportua bihurtu da Bilbotik eta Bilbora joan-etorriak egiten dituzten pertsonen kopuruari dagokionez; zirkulazio osoaren %5 izan da 2009an.



Hondarribiko aireportuan, berriz, %21,8 jaitsi da jarduera azken urtean; hau da, 2008an baino 87,9 mila pertsona gutxiago ibili dira. Horren arrazoia da, alde batetik, 2008ko abuztuan Spainair konpainia Gipuzkoako terminaletik joan zela, eta, bestetik, Air Nostrum konpainiaren bidaiari-kopurua asko murriztu dela azken urtean, %19,5, hain zuzen. Abiapuntuari eta helmugari dagokionez, Madril-Barajasek aireportuko pertsona-zirkulazio osoaren %77,1 hartzen du; gero Bartzelona dator, %19,6rekin, eta ia gainerako guztia uda-garaian Balear Uharteetara egiten diren charter hegaldietara eta operazio pribatuetara mugatzen da.

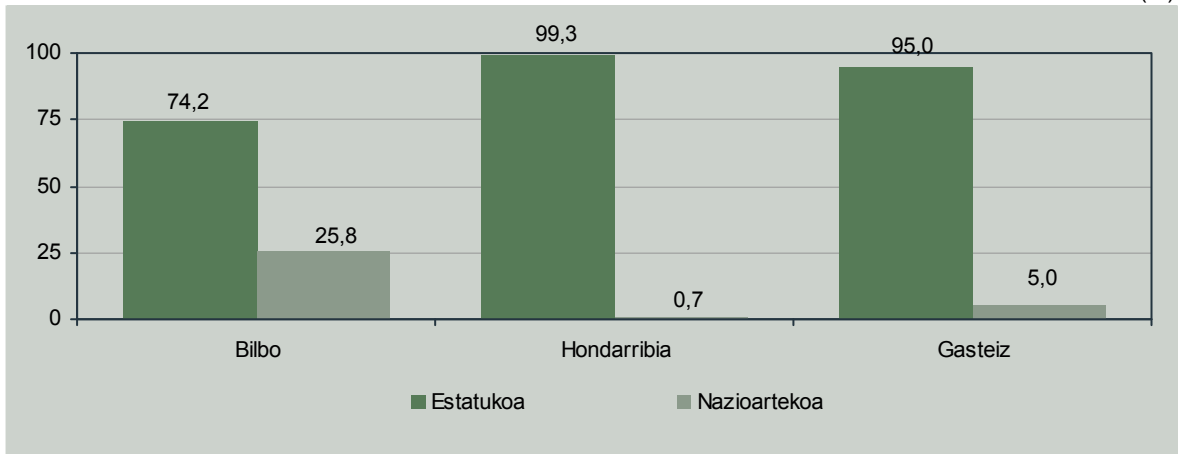
2.31 taula. Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2009 artean

Urtea	BILBO		HONDARRIBIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urteko Δ (%)
2000	2.556,4	--	283,8	--	124,9	--	2.965,1	--
2001	2.491,8	-2,5	281,1	-1,0	129,1	3,4	2.902,0	-2,1
2002	2.463,7	-1,1	271,2	-3,5	99,0	-23,3	2.833,9	-2,3
2003	2.850,5	15,7	283,8	4,6	102,3	3,3	3.236,6	14,2
2004	3.395,8	19,1	295,5	4,1	95,1	-7,0	3.786,4	17,0
2005	3.843,9	13,2	308,8	4,5	91,6	-3,7	4.244,3	12,1
2006	3.876,1	0,8	368,0	19,2	173,6	89,5	4.417,7	4,1
2007	4.286,8	10,6	466,5	26,8	173,9	0,2	4.927,2	11,5
2008	4.172,9	-2,7	403,2	-13,6	67,9	-61,0	4.643,9	-5,7
2009	3.655,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-41,2	4.010,2	-13,6

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa – AENA.

Azkenik, Gasteizko aireportuak aurreko urtean izandako beherakada nabarmenarekin jarraitu du, eta 2009an %41,2 murriztu da bidaiarien zirkulazioa; 39,9 mila bidaiari ibili dira guztira, Arabako terminalaren historiako daturik okerrenak. 2007ko azaroan Ryanairrek bertan behera utzi zuenez jarduera, eta 2008ko azaroan Air Nostrumek egunero Madrilera egiten zituen bi bidaietatik bat kendu zuenez, Gasteizko aireportuaren bidaiari-jarduera erregularra egunean Madrilera eta Bartzelonara hegaldi bana egitera mugatu da, uztailleko azken astean eta abuztu osoan izan ezik, garai horretan Air Nostrumek Gasteiztik egiten zituen hegaldi erregularrak kendu baitzituen, eta, zazpigarren urtez jarraian, konpainiaren hegaldi erregularrik gabe utzi zuen Gasteizko terminala uda-garaian. Gasteizko aireportutik egiten diren charter-operazioak ere murriztu egin dira; 2009an, astean hegaldi bat egin da Tenerifera otsailean eta urrian, eta, uda-garaian, Lanzarotera, Tenerifera, Eivissara, Palmara eta Tunisera egin dira, baina azken hori uztailaren 31n kendu zen.

2.11 grafikoa. Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2009an, aireportuaren arabera

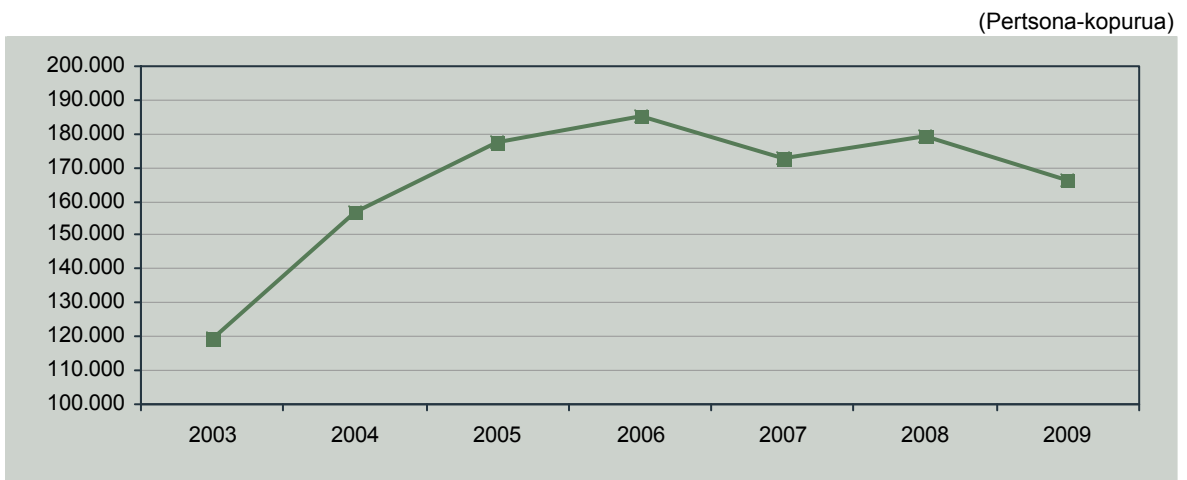


Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

d) *Itsas garraioa*

Bilboko portua da EAEko portu-azpiegituren artean bidaiariak itsasoz garraiatzen dituen bakarra, gainerako portuak salgaiak garraiatzera eta garraioarekin lotuta ez dauden beste jarduera batzuetara mugatzen baitira.

2.12 grafikoa. Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan 2002 eta 2009 artean



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza (linea erregularra)

Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bilboko portuak 166.104 pertsonako bolumena izan du 2009an, 2008an baino %7,5 gutxiago, egungo egoera ekonomikoaren ondorioz turismo-jarduerak behera egin baitu. Beherakada horren arrazoi nagusia da itsas bidaiak behera egin dutela, %21,9 murriztu baita haietan parte hartzen duten pertsonen kopurua 2008koarekin alderatuta. 2009an, 30 gurutze-ontzi porturatu dira Bilboko instalazioetan, eta aurreko urtean 38 izan ziren. Nolanahi ere, ez da ahaztu behar 2008an itsas bidaien garaian errekor historiko bat egin zela, eta, gutxitu





egin den arren, 2009 bigarren urterik onena izan dela Bilboko portuan izan diren gurutze-ontzietako bidaiarien zirkulazioari dagokionez. Gainera, datuek erakusten dute itsas bidaien konpainiek Bilboren aldeko apustuari eutsi diotela urte osoan zehar, eta ez dela urte-sasoi batera bakarrik mugatu jarduera.

Azpiratu behar da, bestalde, Bilboko Portuko Agintaritzak "Cruise Atlantic Europe" proiektuan parte hartu duela; proiektu horren helburua da Portugal, Espainiaren iparraldea, Frantzia eta Britainiar uharteak lotuko dituen itsas bidaien ibilbide bat sortzea, eta Europar Batasunaren babesa eta diru-laguntzak ditu horretarako.

### 2.32 taula. Pertsonen itsasoko garraioa Bilboko portuan 2003 eta 2009 artean

(Pertsona-kopurua)

Portua	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Urteko Δ 09/08 (%)
Linea erregularra	111.844	144.677	164.416	168.743	149.654	142.446	137.109	-3,7
▪ Ontziratuak	47.833	43.642	51.048	55.841	46.746	43.337	45.370	4,7
▪ Lehorreratuak	64.011	101.035	113.368	112.902	102.908	99.109	91.739	-7,4
Itsas bidaiak	7.433	12.180	13.379	16.645	22.972	37.126	28.995	-21,9
▪ Linearen hasiera	--	--	19	155	118	382	59	-84,6
▪ Linearen amaiera	--	--	58	193	62	388	339	-12,6
▪ Bidean	--	--	13.302	16.297	22.792	36.356	28.597	-21,3
<b>GUZTIRA</b>	<b>119.277</b>	<b>156.857</b>	<b>177.795</b>	<b>185.388</b>	<b>172.626</b>	<b>179.572</b>	<b>166.104</b>	<b>-7,5</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza (linea erregularra)

Linea erregularrean, 137.109 pertsonak bidaiatu dute Santurtzi eta Portsmoutheko portua lotzen dituen ferryan, 2008an baino %3,7 gutxiagok. Beherakada horren arrazoia da lehorreratzeen kopurua murriztu egin dela (-%7,4), ontziratutako turistek kopuruak %4,7 gora egin badu ere.

#### e) Kable bidezko garraioa

EAEn pertsonak kable bidezko garraio-sistemetan garraiatzeari dagokionez, hau da, funikularretan eta igogailu publikoetan, 2009an %1,9 jaitsi da erabiltzaile-kopurua, eta 2,5 milioi joan-etorri egin dira guztira. Esan beharra dago datu horietan ez direla sartzen Arangoitiko igogailuaren datuak, ez zeudelako eskuragarri lan hau egin zenean, ez eta La Salveko igogailuaren datuak ere, han ez baitira erabiltzaileak erregistratzen, doakoa delako 2008ko maiatzetik.

2.33 taula. Pertsonen kable bidezko garraioa 2004 eta 2009 artean

(Pertsonak, milakotan)

Garraio-mota	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 09/08 (%)
Artxandako funikularra	432	453	483	489	512	517	-1,0
Larreinetako funikularra	204	204	198	182	182	178	-2,2
Igeldoko funikularra	278	305	339	310	304	376	23,7
<b>FUNIKULARRAK, GUZTIRA</b>	<b>914</b>	<b>962</b>	<b>1.020</b>	<b>981</b>	<b>998</b>	<b>1.071</b>	<b>7,3</b>
Arangoitiko igogailua <sup>1</sup>	441	484	313	278	--	--	--
La Salveko igogailua <sup>2</sup>	213	206	212	194	212	--	--
Solokoetxeko igogailua	995	919	888	814	785	731	-6,9
Begoñako igogailua	630	597	594	554	492	416	-15,4
Ereagako igogailua	--	108	252	251	276	284	2,9
<b>IGOGAILUAK, GUZTIRA</b>	<b>2.279</b>	<b>2.206</b>	<b>2.259</b>	<b>2.091</b>	<b>1.765</b>	<b>1.431</b>	<b>-7,9<sup>3</sup></b>
<b>GUZTIRA</b>	<b>3.193</b>	<b>3.168</b>	<b>3.279</b>	<b>3.072</b>	<b>2.763</b>	<b>2.502</b>	<b>-1,9<sup>3</sup></b>

<sup>1</sup> Arangoitiko igogailuaren 2008ko eta 2009ko datuak ez daude eskuragarri.

<sup>2</sup> La Salveko igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik, eta pertsona-kopurua zenbatzeari utzi zaio.

<sup>3</sup> Ez dira sartzen ez Arangoitiko igogailuaren datuak ez La Salveko igogailuarenak, ez daudelako eskuragarri.

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

Erabiltzaile-kopuruan beherakada handiena izan duten azpiegiturak Begoñako igogailua (-%15,4) eta Solokoetxeko igogailua (-%6,9) dira; izan ere, eskailera eta arrapala mekanikoak instalatzen joan direnez pixkanaka-pixkanaka, bi igogailuen jarduera murriztu egin da. Igeldoko funikularra (+%23,7) eta Ereagako igogailua (+%2,9) dira 2009an gora egin duten bakarrak.

#### f) Beste batzuk

Beste behin ere, Bizkaia zubiak beherezko joerarekin jarraitu du erabiltzaile-kopuruari dagokionez, Bilboko metroak Ezkerraldeko udalerrietara zabaldu baitu zerbitzua. 2009an, gutxi gorabehera 4 milioi pertsonak erabili dute Bizkaia zubia Ibaizabalen itsasadarra zeharkatzeko, 2008an baino %11 gutxiagok.

2.34 taula. Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2009 artean

(Pertsonak, milakotan)

Bizkaia zubia	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Urteko Δ 09/08 (%)
GUZTIRA	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	-11,0

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Antzeko zerbait gertatzen da Portugaleteren eta Areetaren artean itsasadarra zeharkatzen duten txalupen bidaiari-kopuruarekin ere, 2003 eta 2006 artean %12,6 murriztu baita, nahiz eta azken urtean erabiltzaile-kopurua zertxobait haztea lortu duen, %0,7, hain zuzen.



2.35 taula. Txalupen zirkulazioa Portugaleteren eta Areetaren artean 2003-2009 aldian

(Pertsonak, milakotan)

Txalupak	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Urteko $\Delta$ 09/08 (%)
GUZTIRA	635	680	609	610	582	551	555	0,7

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

### 2.2.2. Salgaien garraioa

Salgaien EAeko garraioari buruzko datu nagusiak analizatuko ditugu epigrafe honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera, eta horretarako erabiliiko ditugun azken datuak izango dira, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, Sustapen Ministerioaren “Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrek” eta “EAeko Garraio Eskeraren Irudia. 2006. urtea” lanak biltzen dituztenak. Azken ikerketa horrek oinarritzko informazio-iturri gisa erabiltzen zituen, aipatutako Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrek gain, Biriatur kamioilariei egindako inkestak, mugako zirkulazioa eta haren osaera zehazteko.

Alde horretatik, Biriatur kamioilariei egindako inkesten datuak ez ditugunez, txostenaren aurreko argitalpenetan emandako datuekin alderaketa egiteko, EAeko salgaien guztizko zirkulazioa zenbatetsi da operadoreek eta Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrek emandako datuen bidez; abiapuntutzat hartu den hipotesia da, errepideko garraioari dagokionez, zirkulazio hori gorpil gainean garraiatutako guztizkoaren %20<sup>8</sup> dela, eta Sustapen Ministerioak ez du Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrean zenbatzen.

#### a) *Garraioa oro har*

Eskuragarri dagoen azken informazioaren eta aipatutako hipotesiaren arabera, 628,8 tonakoa izan da salgaien batez besteko zirkulazioa EAEn lanegun arrunt batean 2009. urtean, 2008rako kalkulaturako datuak<sup>9</sup> baino %12,9 gutxiago, eta “EAeko Garraio Eskeraren Irudia. 2006. urtea” ikerketan argitaraturako azken datuak baino %17,2 gutxiago. Beherakada horren arrazoia da ziklo ekonomikoek asko eragiten diotela garraio-sektoreari, 2007ko azken hiruhilekotik aurrera eskaria pixkanaka-pixkanaka ahultzen joatearen testuinguruan ikusi ahal izan denez.

<sup>8</sup> %20 da errepideko garraioaren zirkulazioak 2006an duen pisua, EAeko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiaren ikerketako datuen arabera.

<sup>9</sup> Ikusi Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2008: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/panoramica\\_2008/eu\\_def/panoramica2008.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_2008/eu_def/panoramica2008.html)

2.36 taula. Salgaien banaketa 2009an, garraio-motaren arabera

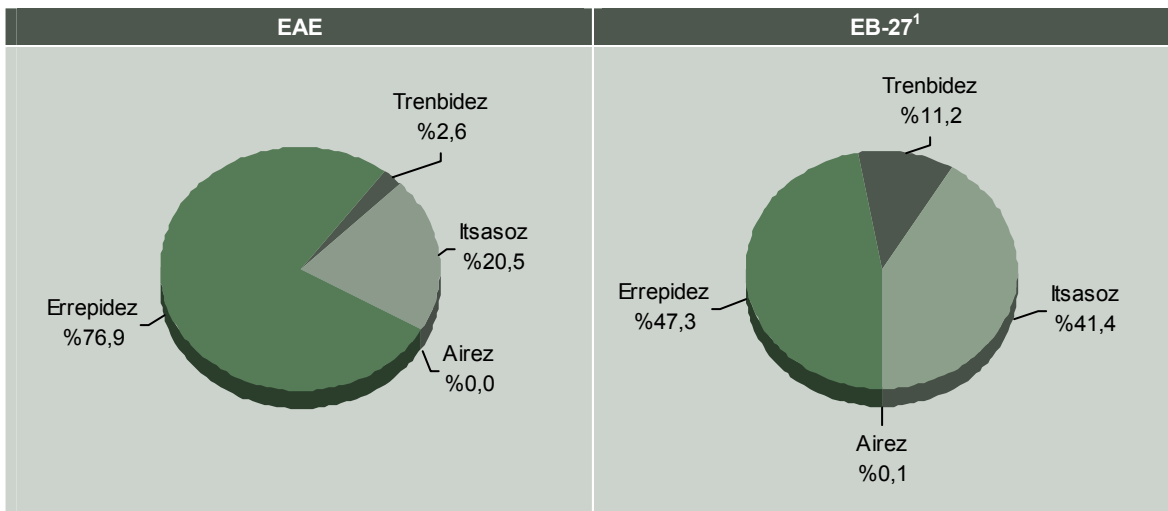
Zirkulazio-mota	Tonak, milakotan	Tonak eguneko	%
Errepidekoa	148.856	496,2	78,9
▪ Barnekoa	67.125	223,8	35,6
▪ Abiapuntutikoa edo helmugarakoa	51.960	173,2	27,5
▪ Joan-etorriak <sup>1</sup>	29.771	99,2	15,8
Trenbidekoa	3.815	12,7	2,0
Airekoa	30	0,1	0,0
Itsasokoa	35.946	119,8	19,1
<b>GUZTIRA</b>	<b>188.647</b>	<b>628,8</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> EAEko Garraio Eskaeraren Irudia. 2006. urtea" ikerketako datuen arabera kalkulatu da.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorra, Sustapen Ministerioa, RENFE, FEVE, EuskoTren, AENA, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza eta Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

Garraibidearen arabera banaketa aztertzen badugu, eta 2008ko datuak hartzen baditugu erreferentziatzat EB-27ko datuekin alderaketa egiteko, ikus dezakegu EAEko banaketan desoreka handiagoa dagoela, eta errepideko garraioaren nagusitasuna Europakoa baino handiagoa dela. Izan ere, Euskadiko salgaien mugimendu guztien %76,9 bide-azpiegituraren bidez egiten da, eta garraibide iraunkorrenak, hau da, trenbidekoak eta itsasokoak, garraiatutako zama guztiaren %2,6 eta %20,5 hartzen dute, hurrenez hurren.

2.13 grafikoa. Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2008an, ehunekotan



<sup>1</sup> 2008koa da eskuragarri dagoen azken datua. Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

Iturria: EAEko Garraio Eskaeraren Irudia, 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila. Energy and Transport in Figures 2010.

Alde horretatik, azpimarratzekoak dira administrazio publikoek salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraibide iraunkoragoak (itsasoko eta trenbideko garraioa) erabiltzeko hartu dituzten neurriak.



## b) Errepideko garraioa

Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrek emandako datuen arabera, 2009an %10,6 murriztu da EAEn errepidez garraiatutako salgaien bolumena, eta urtearen amaieran 119,1 milioi tona izan dira guztira. Beherakada hori salgaien garraioan aztertutako hiru alorretan gertatu bada ere, hau da, eskualde barnekoan, eskualde artekoan eta nazioartekoan, maila desberdina izan du egindako joan-etorri motaren arabera. Nazioarteko garraioa izan da gehien murriztu dena (-%27); 4,3 milioi tona mugitu ditu 2009an. Eskualde barneko garraioak, berriz, abiapuntua eta helmuga EAEn duenak, %12,6 egin du behera, eta 67,1 milioi tona mugitu ditu. Azkenik, eskualde arteko zirkulazioak (EAEn duena abiapuntua edo helmuga) 47,7 milioi tona mugitu ditu; aurreko urtean baino %5,5 gutxiago da hori.

2.37 taula. Salgaien errepideko garraioa EAEn 2005 eta 2009 artean

Joan-etorri mota	2005		2006		2007		2008		2009	
	Tonak, milakotaren	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotaren	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotaren	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotaren	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotaren	Urteko Δ (%)
<b>Eskualde barneko garraioa<sup>1</sup></b>	<b>79.122</b>	--	<b>82.523</b>	<b>4,3</b>	<b>80.166</b>	<b>-2,9</b>	<b>76.823</b>	<b>-4,2</b>	<b>67.125</b>	<b>-12,6</b>
Udalerrri barnekoa	19.487	--	23.889	22,6	18.321	-23,3	17.641	-3,7	18.356	4,1
Udalerrri artekoa	59.635	--	58.634	-1,7	61.845	5,5	59.182	-4,3	48.769	-17,6
<b>Eskualde arteko garraioa<sup>2</sup></b>	<b>47.474</b>	--	<b>49.609</b>	<b>4,5</b>	<b>55.838</b>	<b>12,6</b>	<b>50.473</b>	<b>-9,6</b>	<b>47.707</b>	<b>-5,5</b>
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	23.448	--	24.244	3,4	28.343	16,9	24.410	-13,9	23.878	-2,2
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	24.026	--	25.365	5,6	27.495	8,4	26.063	-5,2	23.829	-8,6
<b>Nazioarteko garraioa</b>	<b>5.260</b>	--	<b>4.789</b>	<b>-8,6</b>	<b>6.042</b>	<b>26,2</b>	<b>5.828</b>	<b>-3,5</b>	<b>4.253</b>	<b>-27,0</b>
Jasotakoa	2.977	--	2.754	7,5	3.494	26,9	3.208	-8,2	2.016	-37,2
Bidalitakoa	2.283	--	2.035	-10,9	2.548	25,2	2.620	2,8	2.237	-14,6
<b>EAE, Guztira</b>	<b>131.856</b>	--	<b>136.921</b>	<b>3,8</b>	<b>142.046</b>	<b>3,7</b>	<b>133.124</b>	<b>-6,3</b>	<b>119.085</b>	<b>-10,6</b>

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

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

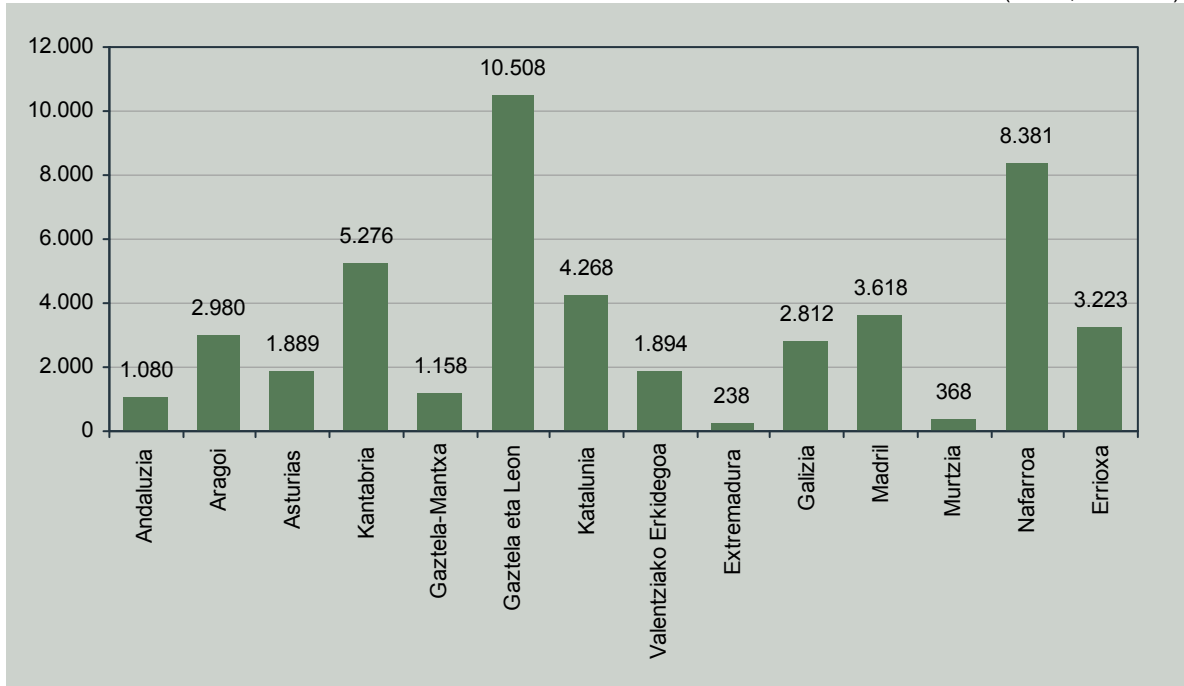
Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorra. Sustapen Ministerioa.

Eskualde artean, Gaztela eta Leonekin trukutzen dira salgai gehien; beste autonomia-erkidegoekin egiten diren mugimendu guztien %22,2 hartzen du, zehazki. 2009an, 10,5 milioi tona trukatu dira guztira autonomia-erkidego horrekin, 2008an baino %1,1 gehiago. Hauek dira hurrengo garrantzitsuenak: Nafarroa, 8,4 milioi tonarekin (%17,6), Kantabria, 5,3 milioi tonarekin, eta Katalunia, 4,3 milioi tonarekin.



2.14 grafikoa. Salgaien eskualde arteko garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2009an

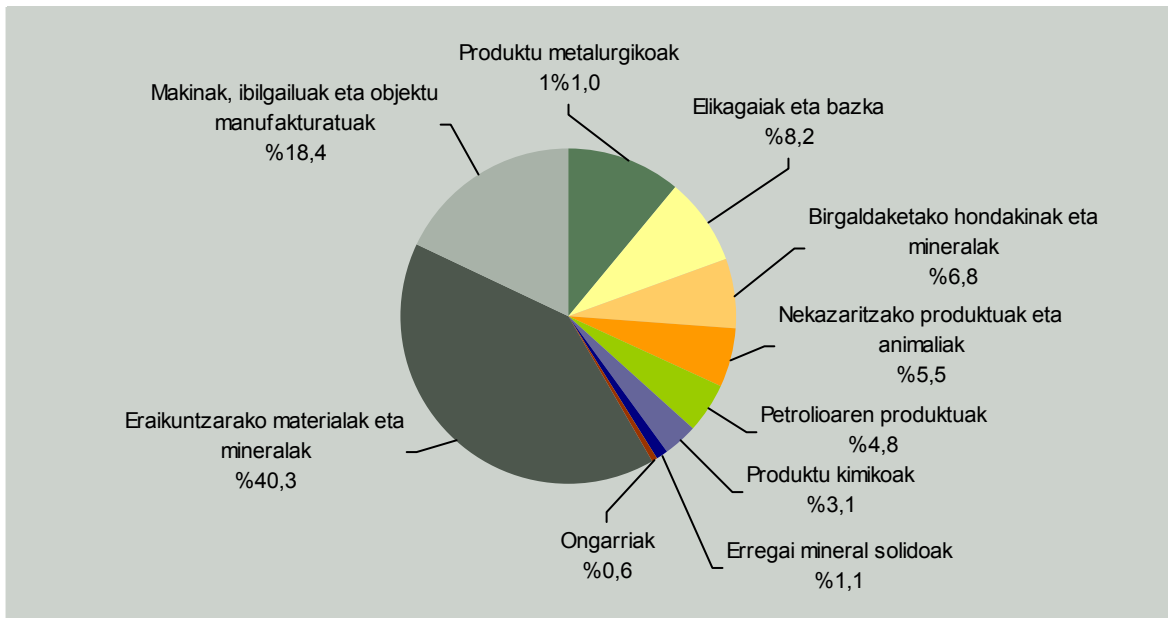
(Tonak, milakotan)



Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorra. Sustapen Ministerioa.

Azkenik, EAEn eskualde artean eta eskualde barnean errepidez garraiatzen diren salgaien tipologiaren arabera, esan behar da garraiatutako ondasunen %40,3 eraikuntzarako materialak eta mineralak direla; haien ondoren makinak, ibilgailuak eta objektu manufakturatukoak daude (%18,4), eta gero produktu metalurgikoak (%11).

2.15 grafikoa. Salgaien eskualde barneko eta eskualde arteko errepede-garraioaren tipologia 2009an, ehunekotan



Iturria: Salgaien Errepedeko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorra. Sustapen Ministerioa.

**c) Trenbideko garraioa**

Atal honetan, EAEko salgaien trenbideko garraioa aztertuko dugu. Horretarako, lurraldean zerbitzu ematen duten hiru konpainien (RENFE, FEVE eta EuskoTren) jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu. 2009an, 3.712,6 mila tona salgai mugitu dituzte hiru operadoreen artean, aurreko urtean baino dezente gutxiago (-%31,1).

Operadoreka banaketa egiten badugu, RENFEk garraiatu ditu 2009an EAEtik eta/edo EAera trenbidez garraiatu diren salgaien lau tona bakoitzetik hiru; 2,8 milioi tona garraiatu ditu guztira. Garraiatutako zamaren bolumen hori 2008an erregistratutakoa baino %33,3 txikiagoa da.

2.38 taula. RENFEk EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2007 eta 2009 artean

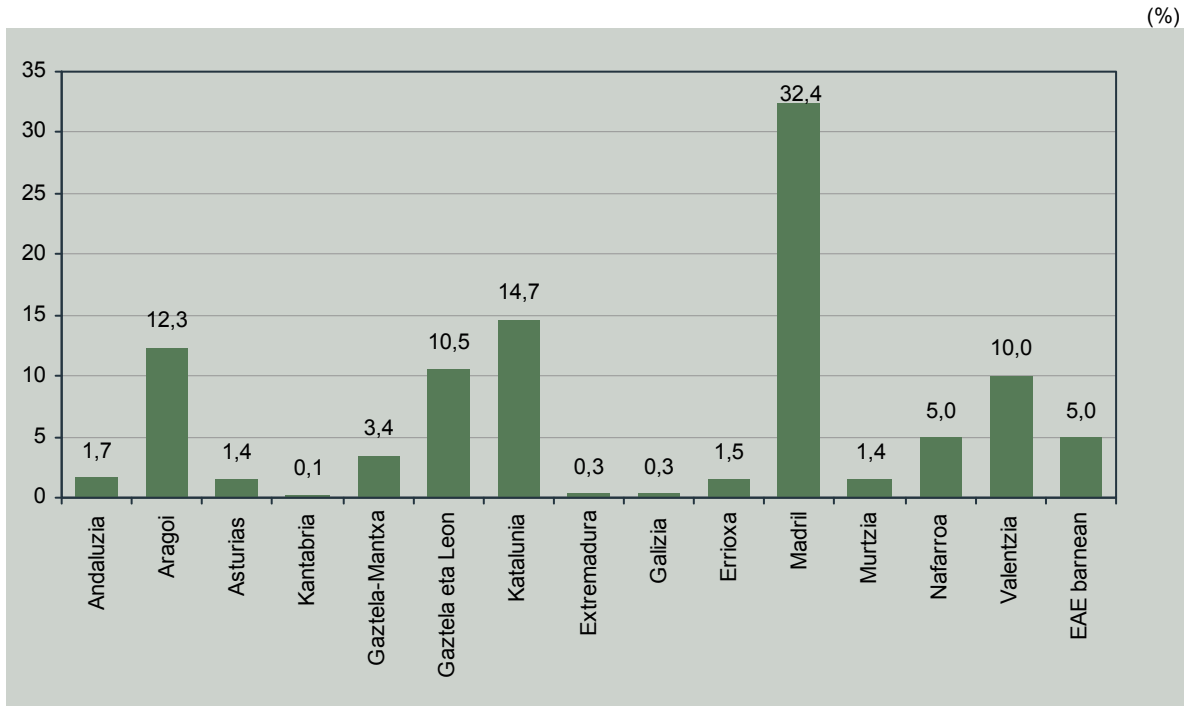
	2007		2008		2009		Δ 08-09 (%)
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	261.446	716,3	236.649	648,4	139.420	382,0	-41,1
Gipuzkoa	2.215.465	6.069,8	1.919.844	5.259,8	1.266.165	3.468,9	-34,0
Bizkaia	2.002.391	5.486,0	1.991.861	5.457,2	1.361.871	3.731,2	-31,6
<b>GUZTIRA</b>	<b>4.479.302</b>	<b>12.272,1</b>	<b>4.148.355</b>	<b>11.365,4</b>	<b>2.767.456</b>	<b>7.582,1</b>	<b>-33,3</b>

Iturria: RENFE.

Esan beharra dago zirkulazio horren zatirik handiena Gipuzkoan eta Bizkaian biltzen dela, RENFEk EAEn garraiatzen dituen salgaien mugimendu osoaren %95 hartzen baitute (%45,8 eta %49,2, hurrenez hurren), eta Arabatik gainerako %5a igarotzen dela. Aurreko urteetan bezala,

Hendaia-Irun linea eta Bilbo-Santurtzi linea dira jarduera gehien dutenak, guztizkoaren %36,1 eta %39,9, hurrenez hurren.

2.16 grafikoa. RENFEk 2009an EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean garraiatutako salgaiak



Iturria: RENFE.

Eskualde arteko salgaien fluxuak aztertzen baditugu, ikus dezakegu Madrilgo Erkidegoarekin egiten direla truke gehien, gainerako autonomia-erkidegoekin egiten diren mugimendu guztien %32,4 hartzen baitu. Hurrengo garrantzitsuenak Katalunia (%14,7), Aragoi (%12,3), Gaztela eta Leon (%10,5) eta Valentzia (%10) dira. Beraz, RENFEk garraiatutako bost tona bakoitzetik lauk bost autonomia-erkidego horietako batean dute abiapuntua eta/edo helmuga.



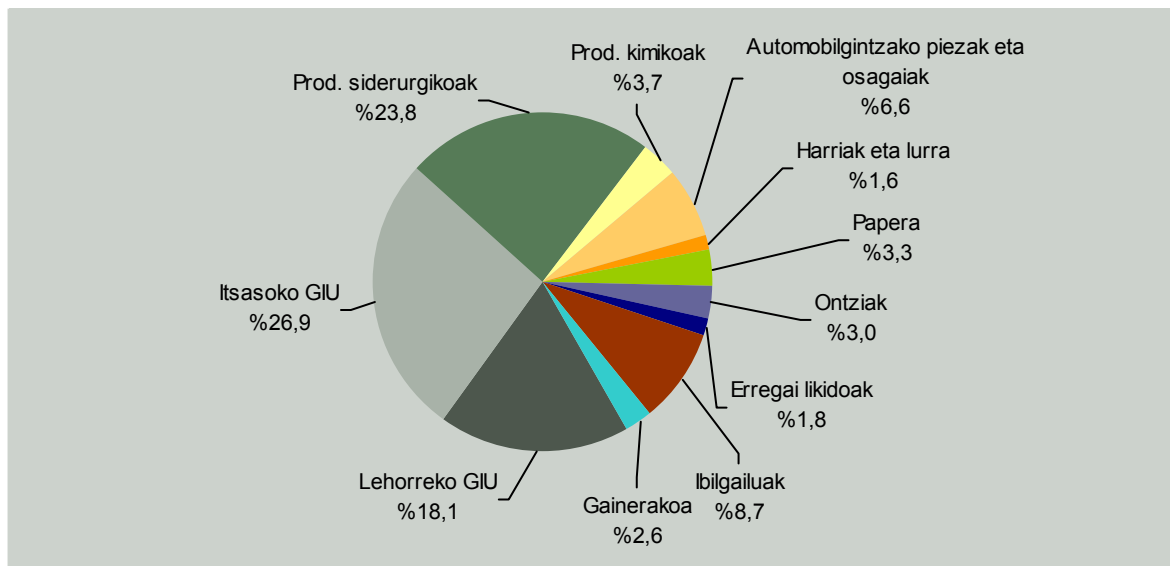
2.39 taula. RENFEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2009an, ehunekotan

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	1,9	1,3	1,7
Aragoi	7,6	17,4	12,3
Asturias	0,0	3,1	1,4
Kantabria	0,2	0,0	0,1
Gaztela-Mantxa	5,6	0,0	3,4
Gaztela eta Leon	14,9	3,2	10,5
Katalunia	13,4	14,8	14,7
Extremadura	8,1	11,3	0,3
Galizia	0,5	0,0	0,3
Errioxa	0,3	0,1	1,5
Madril	0,0	3,4	32,4
Murtzia	34,2	26,3	1,4
Nafarroa	1,4	1,1	5,0
Valentzia	5,1	4,4	10,0
EAE (eskualde barnekoa)	6,7	13,4	5,0
<b>GUZTIRA</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Iturria: RENFE.

Azken urtean garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, itsasoko garraio intermodaleko unitateak (GIU<sup>10</sup>), kargatuak nahiz hutsak, RENFEk EAEn mugitutako tona guztien %26,9 dira; haien ondoren, produktu siderurgikoak (%23,8), lehorreko garraio intermodaleko unitateak (%18,1) eta, distantzia batera, ibilgailuak (%8,7) datoz.

2.17 grafikoa. Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2009an, ehunekotan



Iturria: RENFE.

<sup>10</sup> Garraio intermodaleko unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kaxa mugikorra edo erdia-toia da.



Aipatu behar da RENFE dela EAEn salgai arriskutsuak garraiatzen dituen trenbide-operadore bakarra. 2009. urtean, adibidez, arriskutsuzat jotzen diren salgaien 79 mila tona mugitu ditu Euskadin edukiontzietan, eta 159,2 mila tona bagoietan. Garraiatutako produktu nagusiak aztertzen baditugu, edukiontzietan garraiatu direnen artean hauek azpimarratu behar dira: likido organiko korrosiboak (edukiontzietan garraiatutako salgai arriskutsu guztien %13,6), ingurumena kaltetu dezaketen materialak (%8,9) eta metil metakrilatoak (%8,7). Bagoietan garraiatu direnen artean, berriz, hauek dira gehien mugitu diren produktuak: Tiapental (bagoietan garraiatutako salgai arriskutsu guztien %45,9), erregaiak (%31,1) eta amoniakoa (%16,4).

Krisi ekonomikoak FEVEren jardueran ere izan du eragina, eta garraiatutako salgaien kantitatea %21,8 gutxitu da 2009an; 823,7 mila tona mugitu dira guztira Bizkaitik edo Bizkaira. Aurreko urtean baino %21,8 gutxiago da hori.

**2.40 taula. FEVEk EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai-kantitatearen bilakaera 2002 eta 2009 artean**

Urtea	Tonak milakotan <sup>1</sup>	Tonak eguneko	%
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,6	2.886,7	-3,2
2009	823,7	2.256,8	-21,8

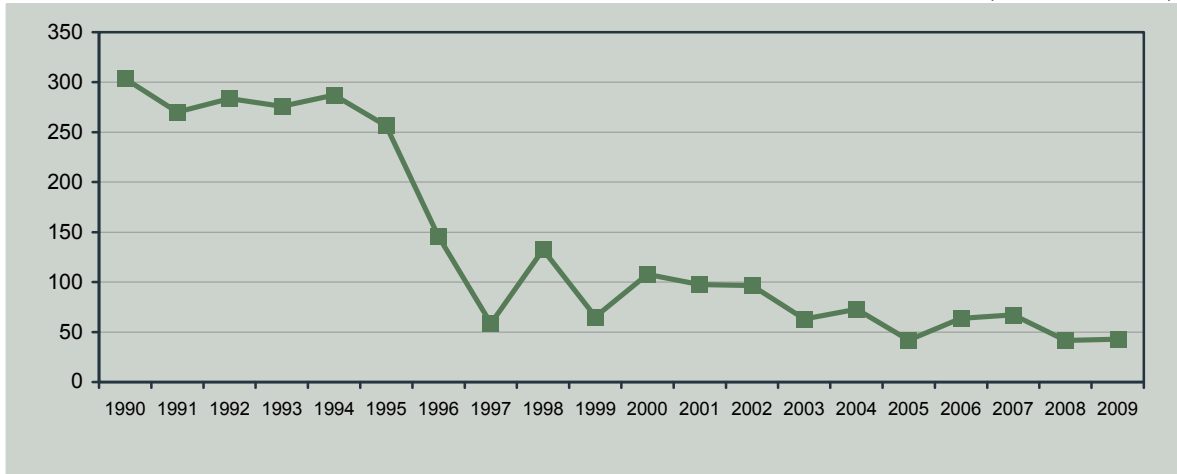
<sup>1</sup> Taulak ez ditu kontuan iragaitzazko salgaiak.

Iturria: FEVE.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen salgaiak Bizkaian deskargatzea da FEVEk gehien egiten duen operazioa, 780,8 mila tona mugitzen baititu guztira horretarako (garraiatutako zama guztiaren %94,8); Bizkaitik kanpora, berriz, 41,9 mila tona garraiatzen ditu (%5,1). Probintziaren barneko zirkulazioa, hau da, Bizkaiko puntu batetik bestera mugitu dena, 1.012 tonakoa izan da, salgaien mugimendu guztien %0,1 baino ez. Esan behar da probintzia barneko zirkulazioa izan dela, hain zuzen, azken urtean gehien murriztu dena (-%82,3) eta beste autonomia-erkidego batzuetatik Bizkaira etorri den zirkulazioa hurrengoa (-%22,9); Bizkaitik beste probintzia batzuetara garraiatutako salgaiak, berriz, %17 areagotu dira.

## 2.18 grafikoa. FEVEk EAEtik kanpora garraiatutako salgaien kantitatea 1990 eta 2009 artean

(Tonak, milakotan)



Iturria: FEVE.

FEVEk mugitutako tonak abiapuntu/helmuga geografikoaren arabera zehatzago aztertzen baditugu, ikus dezakegu Bizkaiaren eta Asturiasen artean trukatu direla, beste behin ere, salgai gehien, nahiz eta pisu espezifiko lehengo urtekoa baino txikiagoa den (guztizkoaren %46, 2009an, eta %54,8, 2008an). Burgosetik datorren zirkulazioa da hurrengo garrantzitsuen, guztizkoaren %36,8 baita, eta Lugo eta Kantabriak trukeen %10,2 eta %4,7 dute, hurrenez hurren.

## 2.41 taula. FEVEk garraiatutako salgaien abiapuntuko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2009an, ehunekotan.

Abiapuntua/helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
A Coruña	0,0	2,1	2,0
Asturias	94,5	43,3	46,0
Bizkaia	2,4	0,1	0,1
Burgos	0,0	38,8	36,8
Kantabria	0,0	5,0	4,7
León	2,6	0,0	0,2
Lugo	0,5	10,7	10,2
<b>GUZTIRA</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Iturria: FEVE.

FEVEk garraiatutako salgaien tipologia aztertzen badugu, Bizkaitik kanpora garraiatzeko bobinak bakarrik kargatzen dira; Bizkaira iristen den zirkulazioa, berriz, dibertsifikatuago dago, eta bobinez gain, aluminioa, hondarra, egurra eta soda ere sartzen dira.

EuskoTrenen jarduerari dagokionez, zenbait urtez jarraian errekor historikoak egin ondoren jardueran, garraiatutako salgaien kantitatea %33,8 murriztu da 2009an, eta 121,4 mila tona erregistratu dira. Beherakada horren arrazoi nagusia da murriztu egin dela ArcelorMittalek Avileseko instalazioetatik Lesakara garraiatzen zituen altzairuzko bobinen zirkulazioa; azken

urtean %37,2 gutxitu da, zehazki. Esan beharra dago EuskoTrenek FEVErekin batera ematen duela zerbitzua Aritz eta Lasarte-Oria arteko ibilbidean.

2.42 taula. EuskoTrenek EAEtik eta/edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2009 artean

Urtea	Tonak, milakotan	Tonak eguneko	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

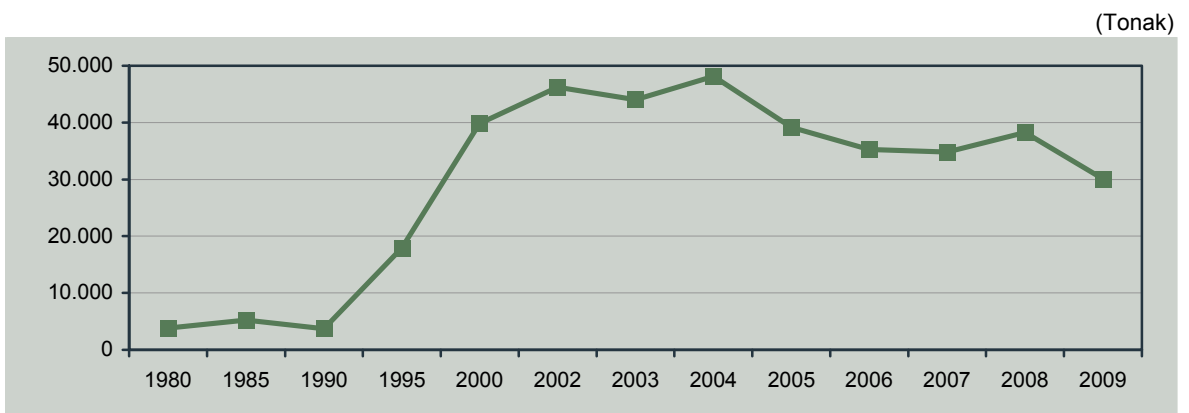
Iturria: EuskoTren.

Azkenik, azaldu behar da Bermeoko portutik salgaiak garraiatzeko zerbitzu bat instalatzeko aukera aztertzen ari dela EuskoTren, eta egin dituela dagoeneko zerbitzu hori ezartzeko proba pilotuak. Zerbitzu hori martxan jarriz gero, EuskoKargok, EuskoTreneko salgaien negozio-unitateak, jarduera-eremua zabalduko luke, eta zirkulazio astuna asko murriztuko luke BI-2235 errepidean, Gernikara norabidean, eta BI-631 errepidean, Bilbora norabidean, Sollube gainera.

#### d) Aireko garraioa

Estatuko aireportu-sistema ia osoan gertatu den moduan, egoera ekonomikoak EAeko aireportuei ere eragin die, eta 2009. urtearen itxieran beherakadak izan dituzte guztiek. Salgaien aireko zirkulazioa %21,2 murriztu da EAEn, aurreko urtearekin alderatuta; 30,1 mila tonako mugimendua egon da, azken hamarkadako jarduera-mailarik baxuena. Beherakada Estatuko azpiegiturek oro har izan dutena baino handiagoa izan da, Estatu osoko zirkulazioa %10,3 murriztu baita.

2.19 grafikoa. Salgaien aireko zirkulazioa EAEn 1980 eta 2009 artean



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.



Gasteizko aireportuari dagokionez, 2009an, 27,4 mila tonako mugimendua egon da guztira; hau da, zirkulazioak dezente egin du behera, %21,7, zehazki. Murrizketa hori Estatuko aireportuek oro har izandakoa (-%10,3) baino handiagoa da, eta salgaiak garraiatzen dituzten aireportuen Estatuko rankingean laugarren tokira atzeratu du horrek Arabako terminala, Madril-Barajas eta Bartzelonako aireportua aurretik izateaz gain, Zaragozakoak ere gaintitu baitu; Madril-Barajasek eta Bartzelonako aireportuak lehenengo bi tokietan jarraitzen dute beste urte batez. Aipatu behar da Zaragozako aireportua izan dela Estatuko aireportu-azpiegitura nagusien artean emaitza positiboak lortu dituen bakarra, Inditex taldeak emandako bultzadari esker, Aragoiko aireportuaren ondoko plataforma logistikoan jarri baitu oinarria.

2.43 taula. Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2009 artean, aireportuaren arabera<sup>1</sup>

Urtea	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)	Tonak	Urteko Δ (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	4,2	466,6	1,8	703,1	46853,3	5.250,2	7,6
1990	2.805,0	-6,3	366,0	-4,3	533,8	-4,8	3.704,8	-5,9
1995	3.879,4	7,7	192,6	-4,4	13.782,1	496,4	17.854,1	76,4
2000	4.038,7	0,8	176,1	-7,6	35.609,8	31,7	39.824,6	24,4
2002	3.699,2	1,2	127,1	-17,5	42.425,1	17,2	46.251,4	15,6
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,1	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,8	8,8	48.161,80	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,70	-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

<sup>1</sup> Taulak ez ditu kontuan iragaitzako salgaiak.

Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

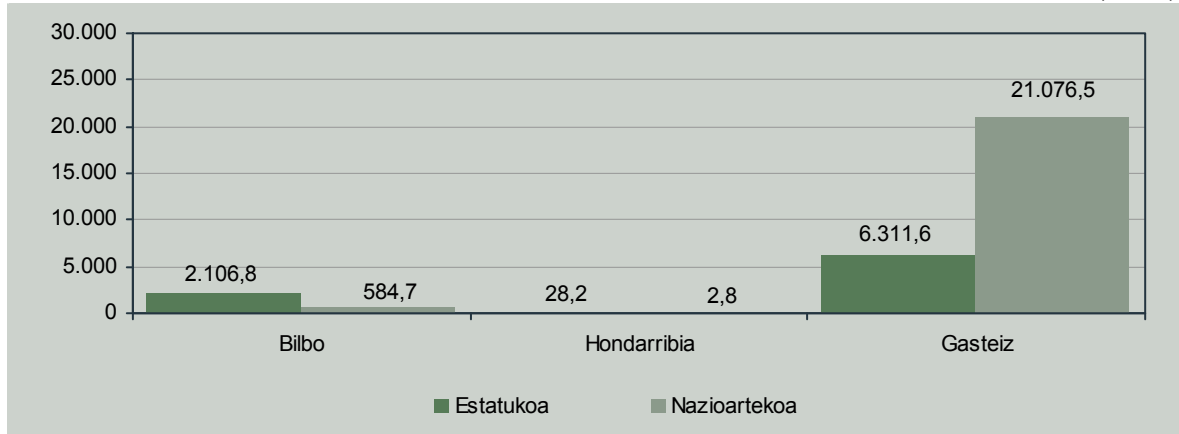
Arabako aireportuan zirkulazioa murriztearen arrazoi nagusien artean, automobilgintzaren sektoreko krisia eta paketeriako bidalketetan izandako beherakada daude. DHL enpresak, adibidez, 30,7 mila tona salgai mugitu ditu 2009an European Air Transport operadorearen bidez, aurreko urtean baino %19,2 gutxiago. Esan beharra dago European Air Transport operadorearen bidez kudeatu dela Arabako terminalak 2009an mugitu dituen salgai guztien %90,4. Hurrengo garrantzitsuen, baina alde handiz, TNT mezularitza da, 1.358 tonarekin.

Bestalde, Bilboko eta Hondarribiko aireportuek izandako beherakadaren ondorioz, minimo historikoetan dago jardura bi azpiegituretan. Bilboko aireportuak 2.691,5 tonako mugimendua izan du 2009an, aurreko urtean baino %15,3 gutxiago; Hondarribiko aireportuan, berriz, erdira murriztu da zirkulazioa (-%51,3) aurreko urtearekin alderatuta, eta 31,1 tona mugitu ditu guztira urte osoan.

Argi dago, dena den, Gasteizko aireportua dela nagusi salgaiak airez garraiatzeari dagokionez. 2009an, adibidez, EAEko zama guztiaren %91 mugitu du, eta Bilbok eta Hondarribiak gainerako %8,9a eta %0,1a mugitu dituzte, hurrenez hurren.

## 2.20 grafikoa. Salgaien abiapuntua eta helmuga 2009an, aireportuaren arabera.

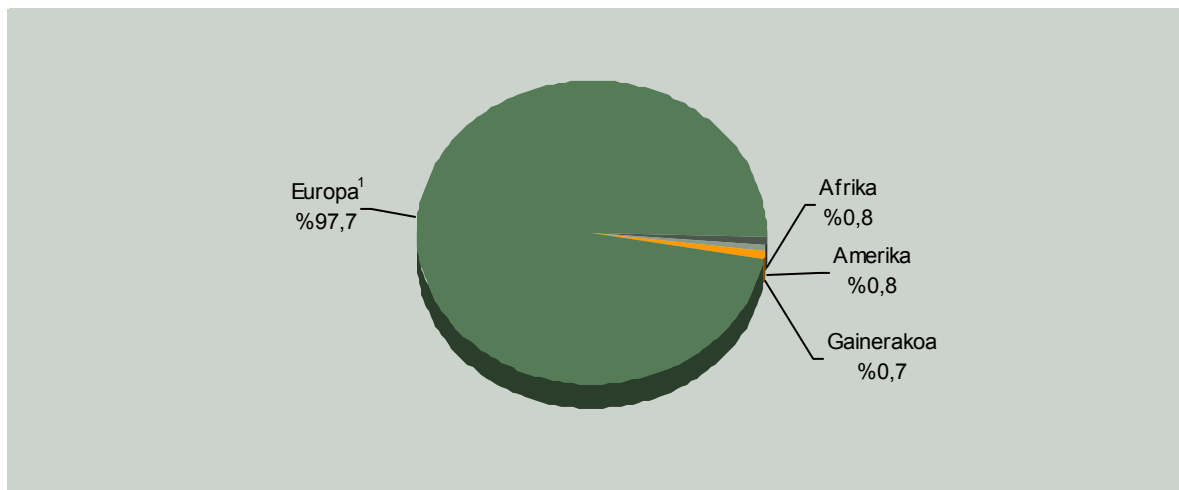
(Tonak)



Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntua eta helmuga kontuan hartuz gero, nazioarteko zirkulazioa zirkulazio osoaren %71,9 da, eta gainerako %28,1a, berriz, Estatuko sareko beste aireportu batzuekin trukatu da. Aireko zirkulazioan nazioarteko mugimenduak nagusi izate hori Gasteizko aireportuko jardueraren ondorio da, atzerriko aireportuetara edo atzerriko aireportuetatik egiten diren mugimenduen %77 hartzen baitu. Bilboko aireportuak Estatuko aireportuekin egiten dituzten mugimendu gehienak, bost tona bakoitzetik lau (%78,3) Estatuko aireportuetatik edo Estatuko aireportuetara mugitzen baititu.

## 2.21 grafikoa. Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera 2009an, ehunekotan

<sup>1</sup> EB-27, Norvegia eta Suitza sartzen dira.

Iturria: AENA, Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Trukeak zer eremu geografikorekin egiten diren begiratzen badugu, ikus dezakegu Europar Batasuneko herrialdeak direla nagusi argi eta garbi, EAEko aireportuetako salgaien nazioarteko zirkulazioaren %97,7ren abiapuntu edo helmuga baitira; Amerikak eta Afrikak %0,8 hartzen dute

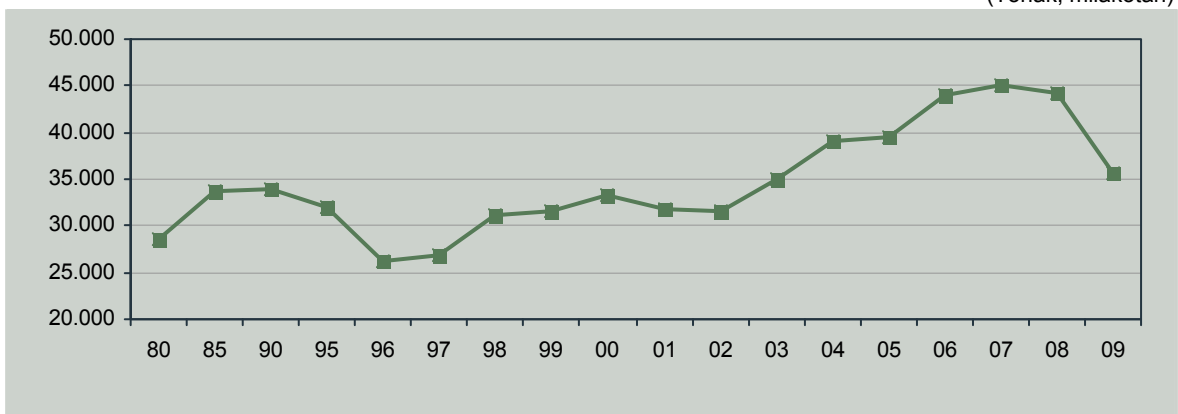
bakoitzak. Herrialdeka, Alemania da abiapuntu/helmuga nagusia, guztiaren %32,6 hartzen baitu; hurrengoak Espainia (%28,1), Belgika (%14,9) eta Portugal (%13,9) dira.

#### e) Itsas garraioa

2009an EAEko portuetan izandako jarduerak atzeraldi ekonomikoak eta munduko krisiak Estatuko nahiz nazioarteko itsas zirkulazioan eragindako ondorioak erakusten ditu. Interes orokorrekoztat jotzen diren bi portuek (Bilboko eta Pasaia) %19,2ko murrizketa izan dute batera salgaien mugimenduetan, eta 2009an 35,7 milioi tona mugitu dituzte; 2003an erregistratutakoaren antzeko jarduera-maila da hori.

#### 2.22 grafikoa. Salgaien itsasoko zirkulazioa Bilboko eta Pasaia portuetan 1980 eta 2009 artean

(Tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaia Portuko Agintaritza.

Bilboko portuak, adibidez, 2007an salgaien mugimenduaren errekor historikoa egin zuen, 40 milioi tona baino gehiago garraiatu baitzituen, eta 2008an daturik onenak lortu zituen edukiontzien eta solteko salgai likidoen zirkulazioan; 2009an, ordea, 32,2 milioi tona mugitu ditu guztira, eta, beraz, dezente murriztu du zirkulazioa, %18,3, hain zuzen. Murrizketa hori Estatuko portuek oro har izandakoa (-%12,7) baino handiagoa izan arren, ez du kalteu Bilboko portuaren lehiakortasuna, eta laugarren tokian jarraitzen du Estatuko rankingean, Tarragonako portuak izandako zirkulazioa (31,2 milioi tona) baino pixka bat gorago. Alde horretatik, esan beharra dago Estatuko portu-sarearen azpiegitura nagusietan zirkulazioak behera egin duela, batzuetan gehiago eta beste batzuetan gutxiago. Algecirasen eta Valentzian jarduera %5,7 eta %3,3 murriztu da, hurrenez hurren, eta Bartzelonan, berriz, %16,9.



2.44 taula. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 1980 eta 2009 artean

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,6	5.060,5	3,2	33.696,5	3,6
1990	30.066,2	1,0	3.823,5	-4,9	33.889,7	0,1
1995	27.766,1	-1,5	4.146,6	1,7	31.912,7	-1,2
2000	28.637,8	0,6	4.671,4	2,5	33.309,2	0,9
2002	26.259,1	-4,2	5.402,7	7,8	31.661,8	-2,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.512,4	-26,4	35.692,3	-19,2

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuko jardueraren beherakada zenbait mugimendu-motatan ikus daiteke. Deskargak, adibidez, jarduera osoaren %70,3 izan dira 2009an, baina %18,6 murriztu dira; kargak, berriz, mugimenduen %28 izan dira, eta %12 murriztu dira. Tokiko garraioak eta hornidurak askoz indar txikiagoa izan dute portuko jardueran, eta %35,3 eta %15 murriztu dira, hurrenez hurren.

2.45 taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2006 eta 2009 artean, zirkulazio-motaren arabera

(Tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Deskargak	27.596,2	28.545,2	27.758,1	22.606,0	4.324,6	3.842,2	3.210,5	2.163,3
Kargak	9.612,1	9.877,3	10.222,3	8.998,5	1.127,0	1.181,7	1.515,1	1.304,5
Tokiko garraioa	1.241,1	1.439,6	1.265,2	446,1	--	--	--	--
Hornidura	141,5	152,2	152,3	129,4	45,7	43,8	40,4	36,1
Arrantza	--	--	--	--	7,3	6,7	7,7	8,6
<b>Guztira</b>	<b>38.590,9</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.397,6</b>	<b>32.179,9</b>	<b>5.504,6</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.512,4</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Salgaien zirkulazioaren osaerari begiratuta, ikus daiteke krisi ekonomikoak produktu-mota guztien mugimenduetan eragin duela, batzuetan gehiago eta beste batzuetan gutxiago. Solteko salgai solidoen zirkulazioak, adibidez, %27,3 egin du behera, salgai orokor arruntenak %24,6 -edukiontzietako zirkulazioak beherakada txikiagoa izan du (-%22,5) gainerako salgai orokorrekin baino (-%28,3)-, eta solteko salgai likidoenak %11,1.

Petrolioaren produktuek Bilboko portuko salgai nagusiak izaten jarraitzen dute. Petrolio gordina da nagusi, 2009an %10,4 murriztu arren, %24,5 hartzen baitu; bigarren postuan fuel-olioa dago, -%14,7ko urte arteko aldakuntzarekin, eta %12,7ko parte-hartzearekin; eta, hirugarren postuan, gas naturala dago, %14,6 murriztu arren, jardueraren %9,8 hartzen baitu.





Inguruko industriaren jarduerak behera egin duenez, 2009an zirkulazioan gehien behera egin duten salgaiak produktu siderurgikoak dira, %42,3 egin baitute behera; hori dela eta, portuko jardueran hirugarren garrantzitsuenak izateari utzi diote, eta bosgarren bihurtu dira, gas naturalaren eta gasolioaren atzetik. Horrez gain, salgai nagusien artean, txatarren beherakada azpimarratu behar da, heren bat galdu baitu mugimenduetan (-%33,8); beherakada azpimarragarriak dira, halaber, beste mineral batzuen (-%29) eta ikatzarena (-%25).

2.46 taula. Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2006 eta 2009 artean, produktu-motaren arabera

(Tonak, milakotan)

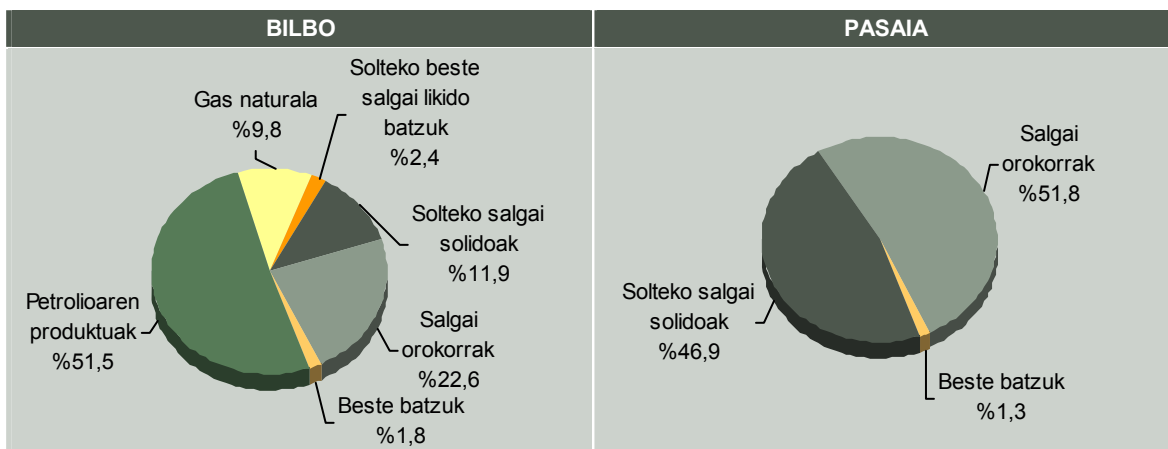
Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
<b>Solteko salgai likidoak</b>	<b>22.289,7</b>	<b>22.682,2</b>	<b>23.057,3</b>	<b>20.497,4</b>	--	--	--	--
▪ Petrolioaren produktuak	18.229,5	18.969,3	18.459,4	16.543,5	--	--	--	--
▪ Gas naturala	3.352,5	2.931,6	3.710,4	3.168,8	--	--	--	--
▪ Solteko beste salgai likido batzuk	707,7	781,3	887,5	785,1	--	--	--	--
<b>Solteko salgai solidoak</b>	<b>5.524,2</b>	<b>5.832,4</b>	<b>5.266,5</b>	<b>3.828,0</b>	<b>3.248,3</b>	<b>2.778,2</b>	<b>2.351,4</b>	<b>1.649,7</b>
<b>Salgai orokorrak</b>	<b>9.394,3</b>	<b>9.907,9</b>	<b>9.656,7</b>	<b>7.279,1</b>	<b>2.203,3</b>	<b>2.245,7</b>	<b>2.374,2</b>	<b>1.818,1</b>
▪ Edukiontzietan	5.629,1	5.920,1	6.138,9	4.756,7	--	--	--	--
▪ Beste salgai orokor batzuk	3.765,2	3.987,8	3.517,7	2.522,4	--	--	--	--
<b>Gainerakoak</b>	<b>1.382,5</b>	<b>1.591,8</b>	<b>1.417,5</b>	<b>575,5</b>	<b>53,0</b>	<b>50,5</b>	<b>48,1</b>	<b>44,6</b>
<b>Guztira</b>	<b>38.590,7</b>	<b>40.014,3</b>	<b>39.398,0</b>	<b>32.179,9</b>	<b>5.504,6</b>	<b>5.074,4</b>	<b>4.773,7</b>	<b>3.512,4</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Zirkulazioaren abiapuntu/helmugako merkatuak aztertzen baditugu, ikusiko dugu Bilboko portuak Estatuko portu-sistemako portu nagusietako bat izaten jarraitzen duela Europa Atlantikoarekin egiten diren trukeei dagokienez. Beste behin ere, Errusiak merkataritza-kide nagusia izaten jarraitzen du, portuko zirkulazio osoaren %20,2 hartzen baitu, eta, haren ondoren, Erresuma Batua dator, %7,4rekin. Guztira, Short Sea Shippingen zirkulazioak 18 milioi tona mugitu ditu, portuko jarduera guztiaren %55,9. Esan beharra dago, distantzia laburraren arloan, 2009an 15 zerbitzu eman direla batez beste astean edukiontzia garraiatzeko, ia 10 salgai arruntak garraiatzeko eta 7 ibilgailuak eta plataformak garraiatzeko; alde horretatik, lagungarria izan da Transfennicaren Bilbo-Brujas linean astean hiru irteera egitetik bost irteera egitera igo izana irailetik aurrera.

Ozeanoz bestaldeko merkatuek ere garrantzi handia dute portuan; Asiaren Indiako Ozeanoaren aldearekin egiten diren mugimenduak azpimarra daitezke, portuarekin trukeak egiten dituzten merkatu handien artean bigarren garrantzitsuena baita (guztizkoaren %12). Herrialdeka, distantzia luzeko merkataritza-fluxu nagusiak Estatu Batuak, Iran eta Trinidad eta Tobago herrialdeekin egin dira, zirkulazio guztiaren %7,4, %6,9 eta %4,3 hartu baitute, hurrenez hurren. Petrolioaren produktuak eta deribatuak garraiatu dira gehienbat.

2.23 grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2009an: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Atzeraldi ekonomikoaren ondorioak are nabarmenagoak izan dira Pasaiaiko portuan, 2009an laurden bat baino gehiago murriztu baita hango zirkulazioa (-%26,4) 2008koaren aldean, urtearen hasieran egindako aurreikuspenik okerrenak baino gehiago. Zehazki, Pasaiaiko portuak 3,5 milioi tonako zirkulazio-bolumenarekin itxi du urtea, azken urteetan izan dituen bost milioietatik oso urrun; laurogeita hamarreko hamarkadaren erdialdean izandakoaren antzeko jardura-mailara itzuli da Gipuzkoako kaia. Beherakada horren handia izatearen arrazoi nagusia da portuaren bezero nagusiak, Arcelor Mittalek, jardura bertan behera utzi duela urtearen zati handi batean.

Zehatzago aztertzen badugu, ikus dezakegu portuko deskargak direla gehien murriztu direnak (-%32,6), eta haien ondoren kargatutako salgaiak, 2008an baino %13,9 gutxiago izan baitira. Esan beharra dago Pasaiaiko portuaren zirkulazio osoaren %61,6 izan direla deskargak 2009an, eta kargak, berriz, %37,1. Hornidurak eta arrantzak indar askoz txikiagoa dute portuko jardueran, eta bilakaera desberdina izan dute. Hornidura, adibidez, %10,6 murriztu da, eta arrantzak berriz %11,7 egin du gora, eta 8,6 mila tona arrain fresko mugitu dira, portuko errekor historikoa.

Zirkulazioaren osaerari dagokionez, portuko jardura ia osoa salgai arruntekin eta solteko salgai solidoekin lotuta dago, 2009an zirkulazio osoaren %98,8 hartu baitute (%51,8 eta %47, hurrenez hurren). Bi produktu-mota horiek asko gutxitu dira azken urtean. Zehazki, solteko salgai solidoen mugimendua %29,8 murriztu da, eta salgai orokorrena, %23,4. Gainerako salgaiak %7,3 egin dute behera, baina portuko jardura osoan duten partaidetza %1,3 baino ez da.

Zehatzago aztertzen badugu, ikusiko dugu salgaien mugimenduaren barruan produktu siderurgikoa izan dela beste behin ere handiena, 2009an mugitutako bolumenaren %40,2 hartzen baitu, nahiz eta %15,6 murriztu den aurreko urtearekin alderatuta. Aipatu beharrekoa da, halaber, urtearen zati handi batean Gipuzkoako altzairu-fabrikak partzialki ixtearen ondorioz txatar-inportazioek izandako beherakada (-%42,5), eta ongarriena, eraikuntzako materialena eta ikatzarena, %63,9, %53,4 eta %21,1 murriztu baitira, hurrenez hurren.



Ibilgailuen zirkulazioaren bilakaera, berriz, egokia izan da; ez da 2008ko errekorra (304.000 unitate) gerturatzeko, baina 2009an lortutako 222.796 unitateak ontzat jo daitezke, egoera ekonomikoa eta automobilgintzaren sektorean izandako beherakada kontuan hartuz gero. Fabrikatzaileka, Opel da portuan ibilgailu gehien mugitu dituen konpainia, 157,1 mila unitate mugitu baititu 2009an, aurreko urtean baino %7,6 gutxiago. Mercedes (39,8 mila) eta Volkswagen (9,2 mila) izan dira bigarren eta hirugarren konpainiarik garrantzitsuenak Gipuzkoako kaian, eta beherakada handiagoa izan dute, %44,7 eta %69,8 galdu baitute, hurrenez hurren. Hiru konpainien artean, portuko automobil-zirkulazioaren %92,5 hartzen dute.

Gora egin duten salgai nagusiei dagokienez, zerealak (%41,5) eta egurrak (%39,1) aipatu behar dira, salgaien bolumen osoan duten parte-hartzea txikiagoa den arren (%6,2 eta %1,8, hurrenez hurren).

2.47 taula. Bilboko eta Pasaiako portuen zirkulazioa herrialdeka 2009an

(Tonak, milakotan)

Bilboko portua				Pasaiako portua			
Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira
Errusia	6.336,2	44,8	6.381,0	Erresuma Batua	123,1	302,2	425,3
Erresuma Batua	1.460,2	885,7	2.346,0	Aljeria	44,0	374,4	418,3
Estatu Batuak	908,1	1.428,4	2.336,6	Errusia	282,4	0,0	282,4
Iran	2.034,2	135,5	2.169,7	Holanda	219,9	50,9	270,8
Espainia	455,5	1.649,6	2.105,1	Espainia	226,6	3,1	229,7
Trinidad eta Tobago	1.358,5	9,8	1.368,4	Belgika	105,5	111,5	217,0
Holanda	825,5	367,3	1.192,8	Maroko	8,7	162,1	170,8
Gibraltar	0,0	974,5	974,5	Suedia	162,6	0,0	162,6
Belgika	545,6	368,5	914,1	Alemania	124,5	37,7	162,2
Brasil	673,7	229,0	902,7	Finlandia	156,3	0,0	156,3
<b>Guztira</b>	<b>22.606,0</b>	<b>8.998,5</b>	<b>31.604,4</b>	<b>Guztira</b>	<b>2.163,3</b>	<b>1.304,5</b>	<b>3.467,7</b>

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiako Portuko Agintaritza.

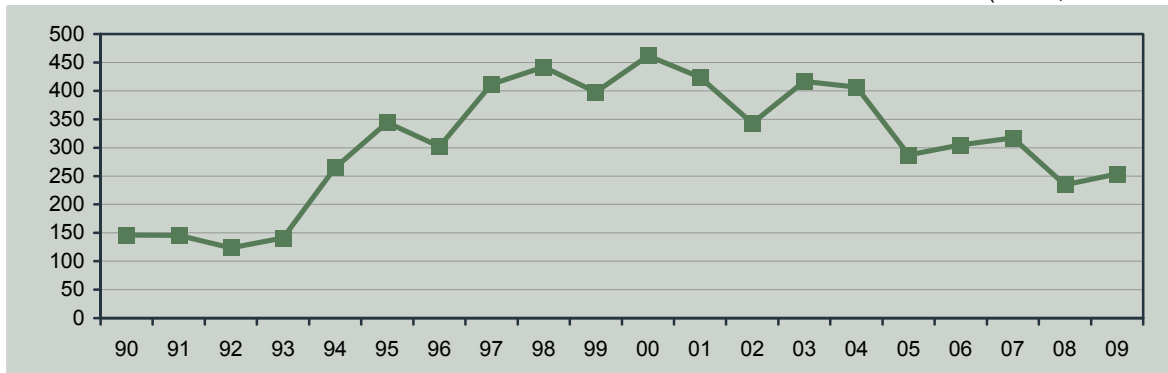
Merkatu nagusiei dagokienez, Errusia da portuan deskargatutako salgaien %13,1en abiapuntua; salgaien zatirik handiena txatarra da. Hurrengo garrantzitsuenak Espainia da; inportazioen %10,5 hartzen du, eta batez ere ikatza izaten da inportatutakoa. Espainiaren ondoren Holanda dator; deskargen %10,2 hartzen du, eta inportatutako produktu-motan dibertsifikazio handiagoa dago, baina bobinak eta altzairuzko xaflak dira nagusi. Aljeriak karga guztien %28,7 hartzen du, eta Pasaiako portuaren helmuga nagusia da, produktu siderurgikoei esker; hurrengoak Erresuma Batua (%23,2) eta Maroko (%12,4) dira.

Azkenik, Pasaiako portuaren kanpoaldea handitzeari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak ontzat eman dute azpiegitura handitzea, eta azkenean 100 hektareako lurzorua izango du, hasieran aurreikusitakoaren erdia, baina nahikoa gaur egun barneko kaietan egiten diren jarduerak guztiak egiteko.



## 2.24 grafikoa. Salgaien itsasoko zirkulazioa Bermeoko portuan 1990 eta 2009 artean

(Tonak, milakotan)



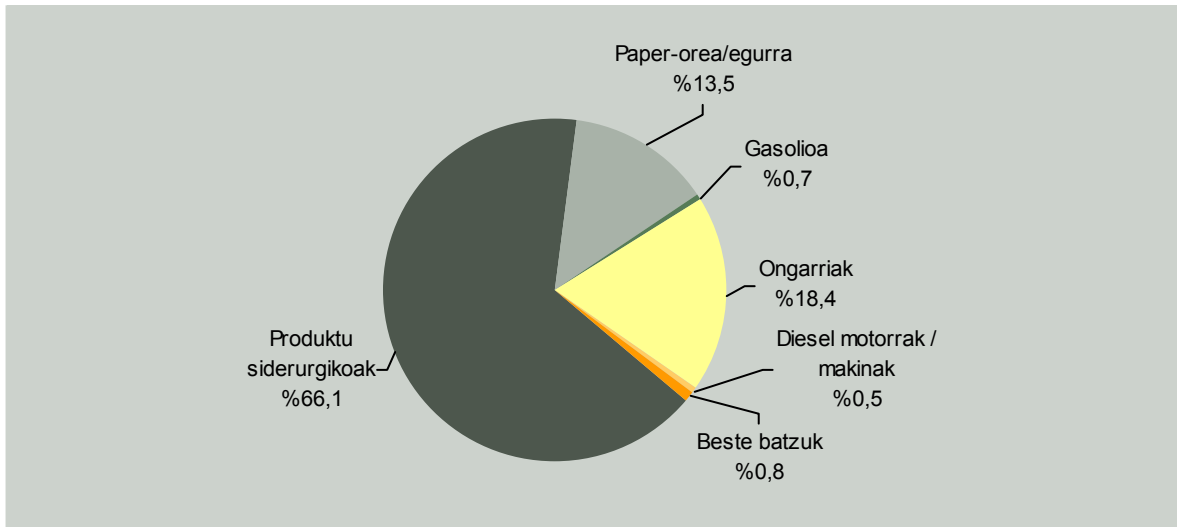
Iturria: Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.

Bermeo da 2009an jarduera igotzea lortu duen EAEko merkataritza portu bakarra. Zehazki, 253,7 mila tona salgaiko zirkulazioa lortu du, 2008an baino %8,3 gehiago, eta aurreko urtean izandako beherakada handia pixka bat arindu du. Nolanahi ere, portuko jardueraren datu horiek azken hamabost urteetan izandako baxuenen artean daude oraindik ere, laurogeita hamarreko hamarkadaren amaierako eta hamarkada honen hasierako zirkulazio-mailatik oso urrun.

Gorakada horren arrazoia da esportazio-zirkulazioaren bilakaera ona izan dela, 2008an baino %22,9 handiagoa izan baita; 132,3 mila tona ontziratu dira guztira 2009an. Lehorreratutako salgaien bolumena, berriz, 119,6 mila tonakoa izan da, aurreko urtean baino %4,9 gutxiago.

Salgaien zirkulazioaren tipologia aztertuz gero, ikus daiteke produktu siderurgikoak (adibidez, metalezko xafiak, bobinak eta hodiak) direla Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona guztien %66,1 izan baitira. Nagusitasun hori are nabarmenagoa da egindako deskargetara mugatzen badugu azterketa, Bermeon lehorreratutako bost tonatik ia lau produktu siderurgikoak baitira. Azpimarratzekoa da, halaber, ongarrien mugimendua (sodio sulfatoa, soda kaustikoa eta potasa xaboa egiteko), portuko zirkulazio osoaren %18,4 hartzen baitu, eta paper-oreak, zerraturako egurrak eta oholek osatutako salgai-taldearena, mugitutako tona guztien %13,5 baita.

2.25 grafikoa. Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2009: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.



# 3.

## Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joera Nagusiak

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

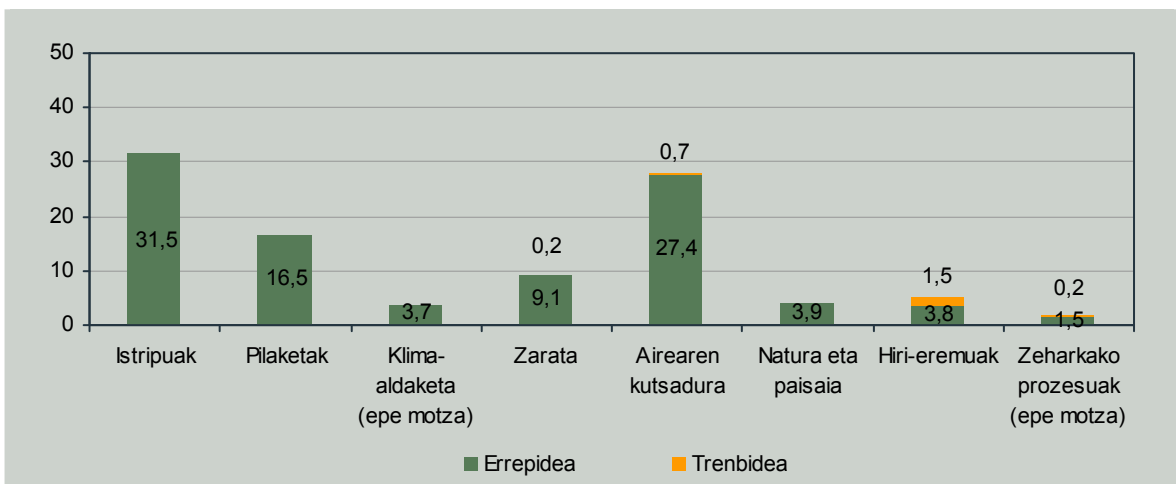
#### 3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Garraio-jarduera funtsezko elementua da garapen sozioekonomikorako; dena den, jarduera horren ondorioek zenbait kezka sortzen dituzte, pertsonen osasunean eta ingurumenean dituen eraginak direla eta.

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

Txosten honen aurreko argitalpenetan egindako lanarekin jarraituz, eta "Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea"<sup>11</sup> txostena hartuta erreferentziatuz, esan behar da garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi eurokoa dela<sup>12</sup>.

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



Iturria: Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.

Aurreko urteetan bezala, errepideko garraioak bildu ditu kanpo-kostu gehienak (guztiaren %97,3), eta trenbideko garraioaren parte-hartzea oso txikia izan da (gainerako %2,7a).

<sup>11</sup> Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak 2004ean egindako txostena. Informazio gehiagorako: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>

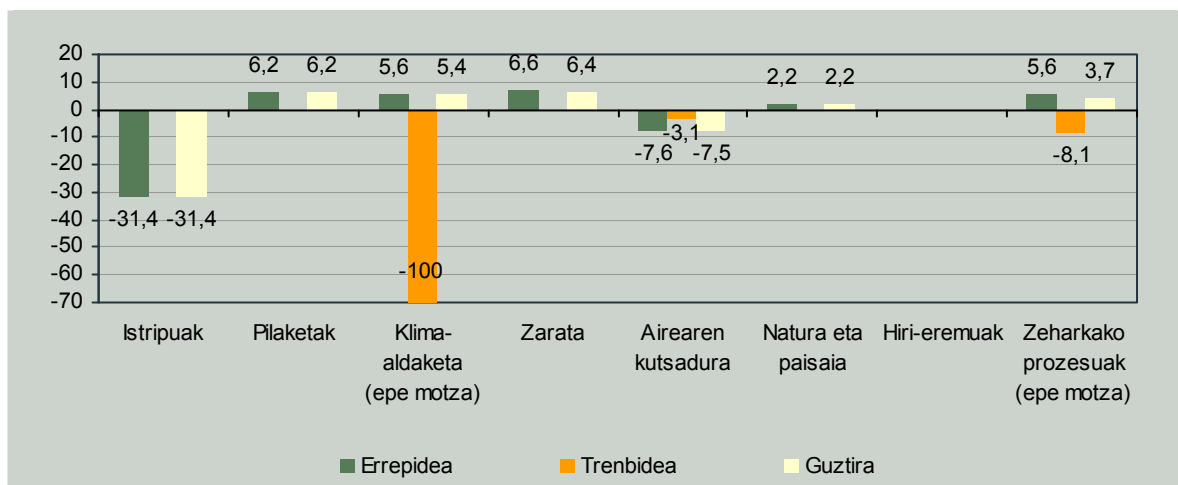
<sup>12</sup> Kanpo-kostuen diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko ikerketen denbora-testuinguruen arteko konparazio egokia lortzeko.



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

2004an eta 2008an lortutako emaitzak alderatuz gero, ikus daiteke garraioak sortutako kanpo-eraginak 251 milioi euro gutxitu direla (-%12,9). Istripu-kopurua da gehien murriztu den osagaia (245 milioi euro gutxiago), eta airearen kutsadurak sortutako kostuek ere behera egin dute (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an). Bi partida horiek izan dira guztizko kostuak (errepidekoak gehi trenbidekoak) murriztu dituzten bakarrak.

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



Iturria: Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.

### 3.1.1. Istripu-tasa

Garraio-jarduerak sortutako ondorioen artean, istripuak azpimarra daitezke, oso kaltegarriak baitira eta gizartean oihartzun handia baitute. 2008an, adibidez, 38.875 pertsona hil ziren guztira EB-27ko errepideetan; tren-istripuetan, berriz, 83 pertsona hil ziren.

Arazoa oso larria denez, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioak ahalegin handiak egiten ari dira EAEko bide-segurtasuna hobetzeko. Esan beharra dago 2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak finkatutako helburua dela EAEn zirkulazio-istripuan hiltzen direnen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko zifraren aldean. Helburu hori nabarmen gainditu da 2009an, urte horretan hildakoen kopurua erreferentziatzat hartzen den 2001eko datua baino %65 baxuagoa izan baita.



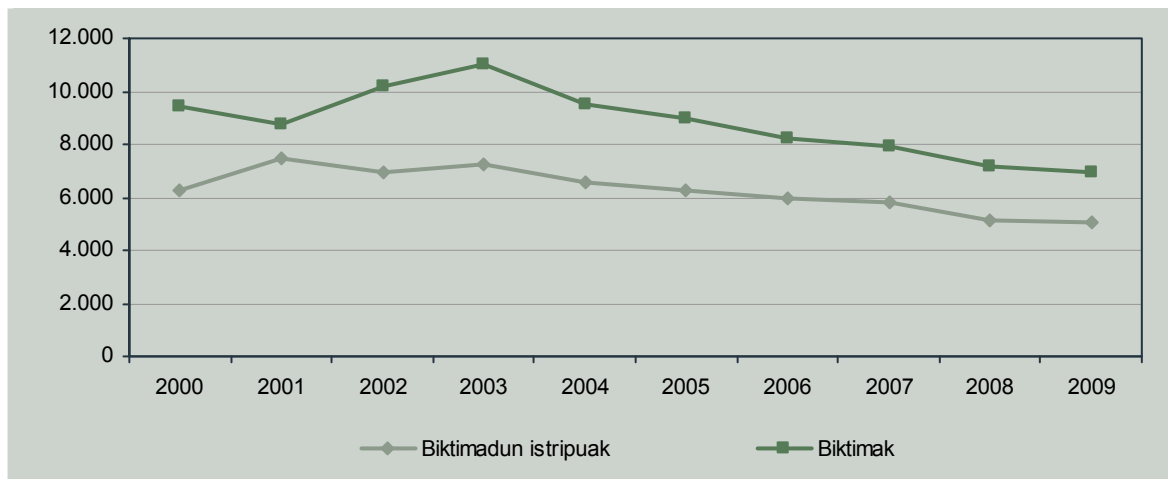


## Istripuak

- 2009an, 66<sup>13</sup> pertsona hil dira EAEko errepideetan istripuen ondorioz, 2001. urtean baino %65 gutxiago.
- 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 informazioaren arabera, 2009an, biktimak eragin dituzten 5.078 bide-istripu egon dira EAEn<sup>13</sup>, eta guztira 6.967 pertsona izan dira kaltetuak; aurreko urtearekin alderatuta, %1,1 eta %2,9 egin dute behera kopuru horiek, hurrenez hurren. Biktima horietatik, %90,4k (6.299 pertsona) zauri arinak izan ditu, %8,6k (602 pertsona) zauri larriak, eta %0,9 (66 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Beraz, kaltetuen kopuruak beherantz jarraitzen du, bereziki hildakoei eta zauritu larriei dagokienez (aurreko urtean baino %21,4 eta %6,2 gutxiago, hurrenez hurren).

### 3.3 grafikoa. Ertzaintzak eta udaltzaingoen<sup>1</sup> 2000 eta 2009 artean EAEko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak



<sup>1</sup> 2005era arte EAEko hiru hiriburuetakoko udaltzaingoak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Basaurikoa; 2007an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaokoa; 2009an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa, Lezokoa eta Zarauzkoa.

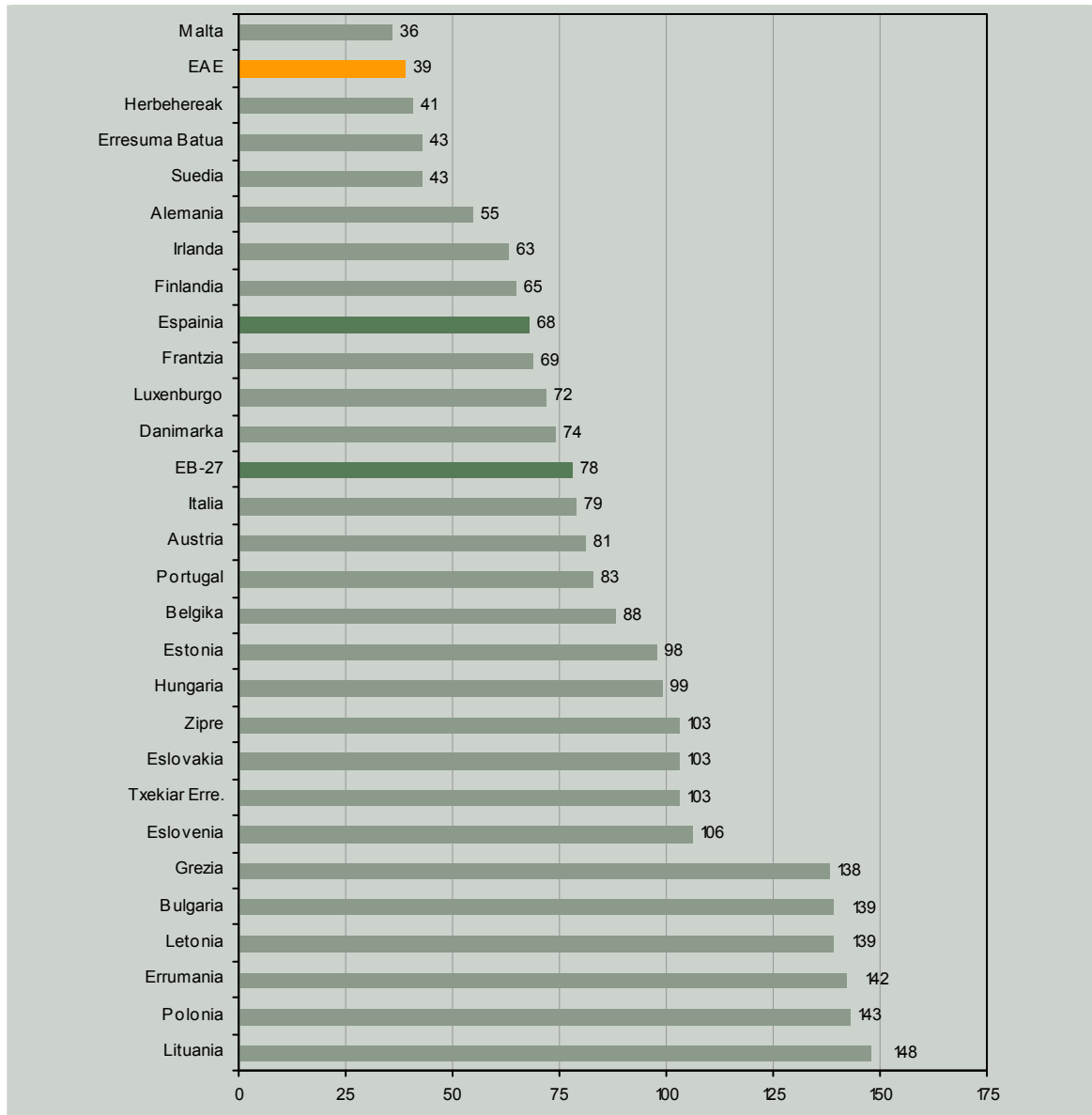
Iturria: Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza.

2008an (EBko datuak eskuragarri dituen azken urtea), Europako herrialdeen artean lehenengotarikoa dago EAE bide-segurtasunaren alorrean; zehazki, bigarren postuan dago milioi bat biztanleko errepidean heriotza gutxien (39 heriotza) izan dituzten herrialdeen artean, EB-27ren batezbestekotik (78) eta Estatuaren batezbestekotik (68) urrun.

<sup>13</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoen erregistratutako biktimadun istripuak sartzen dira (udaltzaingoen barruan, 2005era arte, EAEko hiru hiriburuetakoko bakarrik sartzen dira; 2006an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Basaurikoa; 2007an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaokoa; 2009an, EAEko hiriburuetakook, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa, Lezokoa eta Zarauzkoa). Informazio gehiagorako, kontsultatu Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren trafiko-istripuen urtekari estatistikook.



## 3.4 grafikoa. Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27an. 2008



Iturria: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2010. Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza; Eustat.

Lurraldeka egindako azterketaren arabera<sup>14</sup>, 2009. urtean Araban bildu dira biktimadun istripu guztien %12,6 eta EAeko biktimen %13,7. Biktimek izandako kalteen mailari begira, Araban izan dira 2009an bide-istripuan hildakoen %20,4 eta larri zauritutakoen %19,8; kopuru horiek erakusten dute Arabako errepideetan istripuak larriagoak izan direla EAeko gainerako lurraldeetan baino.

<sup>14</sup> Ertzaintzak erregistratutako biktimadun istripuak sartzen dira.

Bizkaian, bestalde, EAEko istripuen %48,8 gertatu da, eta guztira egon diren biktimen %49,8 lurralde horretan bildu da. Hala ere, hildakoen kopurua EAEko guztizkoaren %44,4 da, eta larri zauritutakoena %38,8; beraz, istripuen batez besteko larritasuna txikiagoa izan da.

3.1 taula. Ertzaintzak 2009an erregistratutako biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Araba	342	12,6	548	13,7	11	20,4	80	19,8	457	12,9
Bizkaia	1.326	48,8	1.990	49,8	24	44,4	157	38,8	1.809	51,2
Gipuzkoa	1.049	38,6	1.456	36,5	19	35,2	168	41,5	1.269	35,9
<b>EAE, guztira</b>	<b>2.717</b>	<b>100,0</b>	<b>3.994</b>	<b>100,0</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>	<b>405</b>	<b>100,0</b>	<b>3.535</b>	<b>100,0</b>

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak

Iturria: Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza.

Azkenik, Gipuzkoan bildu dira 2009an gertatutako istripuen %38,6 eta biktimen %36,5. Izandako kalteen mailari erreparatuz gero, hildako guztien %35,2 eta larri zauritutakoen %41,5 izan dira lurralde horretan.

Hildakoak eragin dituzten istripu gehienak errepide hauetan gertatu dira: Araban, AP-68 autobidean, Bizkaian, N-634 eta BI-635 errepideetan, eta, Gipuzkoan, A-8, N-1 eta GI-2630 errepideetan.

Nolanahi ere, gogorarazi behar da Estatuko nahiz EAEko eskudun agintariak ahalegin handiak egiten ari direla errepideetako istripu- eta gatazka-kopurua murrizteko, eta neurri hauek hartu dituztela horretarako: puntukako gidabaimena ezartzea, radarren kopurua nabarmen areagotzea, alkohol-kontsumoa eta telefono mugikorraren erabilera kontrolatzea eta, azkenik, segurtasun-uhala erabiltzeko, haurrak lotuta eramateko eta kaskoa erabiltzeko sentsibilizazio-kanpainak egitea hedabideetan.

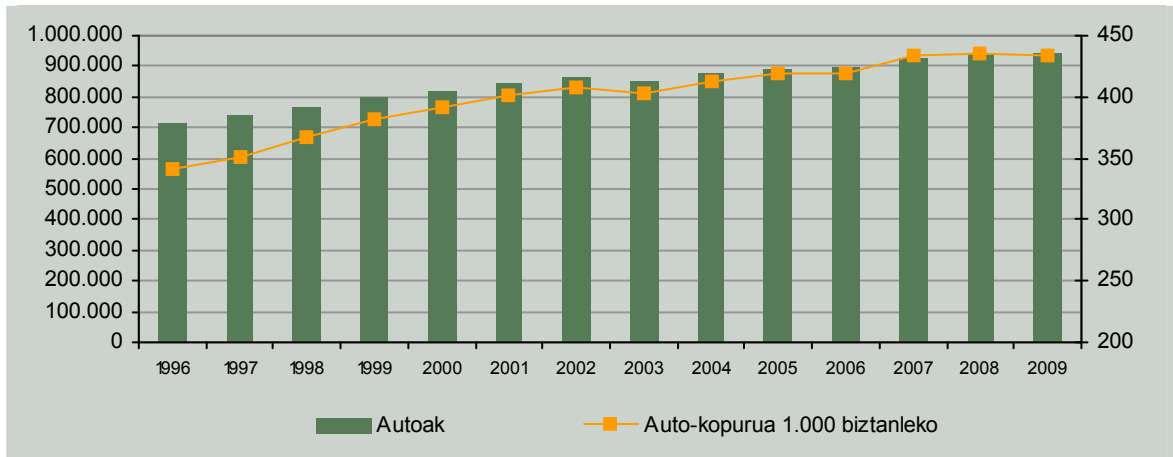
### 3.1.2. Bideko pilaketak

“Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea” txostenaren arabera, bideko pilaketek (hiri barnean, hirien artean eta gorabeherak) 280,8 milioi euroko kostua izan zuten 2008an, 2004an (264,3 milioi euro) baino gehiago; igoera horren arrazoia da aipatutako hiru osagaiek gora egin dutela.

Hiriguneetan eta haietara sartzeko bideetan sortzen dira pilaketa-arazo gehien, ibilgailu pribatu bidez mugitzeko eskariak izan duen gorakadagatik. Esan behar da motorizazio-indizeak goranzko joera izan duela azken urteetan, baina 2009an joera hori gelditu egin dela. Zehazki, 2009an 434 ibilgailu egon dira 1.000 biztanleko (2008an 435 ziren). Hasiera batean behintzat, zenbat eta

handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo dira errepideetan, eta, beraz, orduan eta handiagoak izango dira pilaketa-arazoak.

3.5 grafikoa. Autoen parkea eta motorizazioa 1990 eta 2009 artean



(Auto-kopurua 1.000 biztanleko)

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

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak<sup>15</sup> adierazten duenez, 2008an 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etheen ia %5ean hiru ibilgailu edo gehiago zeuden. Ikus daiteke, beraz, EAeko familiek asko erabiltzen dutela garraio pribatua mugitzeko, eta horrek eragin negatiboa du bideko pilaketetan.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean egindakoaren ildotik, bideko pilaketak aztertuko ditugu orain labur-labur, "Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan" (Bizkaiko Foru Aldundiak egina) eta "Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa" (Gipuzkoako Foru Aldundiak egina) argitalpenetako informazioan oinarrituta.

Bizkaiari buruzko informazioari dagokionez, urteko orduen banaketan oinarritu da azterketa, edukiera handiko bide-sareko zenbait kontrol-estazioetan eman den zerbitzu-mailari erreparatuta<sup>16</sup>. Zerbitzu-maila A-tik F-ra bitartean sailkatu dugu: A-k egoera 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 hala funtzionatzen eman dituzten orduak esleitu zaizkio; haien banaketa horizontala aztertuta, ikus daiteke 2009an errepide horien

<sup>15</sup> Informazio gehiagorako, kontsultatu:

[http://eu.eustat.es/ci/ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_ingurumenari\\_eta\\_familiei\\_buruzko\\_inkesta/temas.html#axzz1OrErizJM](http://eu.eustat.es/ci/ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_ingurumenari_eta_familiei_buruzko_inkesta/temas.html#axzz1OrErizJM)

<sup>16</sup> Metodologia gehiago garatzeko, kontsultatu:

[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos\\_2009.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf)



%0,54ren zerbitzu-maila E izan dela, eta %0,15ena, berriz, F. Beraz, urte osoan martxan egon diren ordu guztien %0,69n pilaketak egon dira.

3.2 taula. 2009an funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera

Estazioa		Zerbitzu-maila							Orduak, guztira	
		Errepedea	A	B	C	D	E	F		
21a1	Kastresana E. - Gurutzeta E. (BI-S)	A-8	3.732	1.219	2.851	957			1	8.760
21a2	Kastresana E. - Gurutzeta E. (S-BI)	A-8	3.532	1.369	3.236	620			3	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.785	1.512	2.090	1.142	168		26	8.723
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.718	1.329	2.098	1.301	208		86	8.740
81a1	Erandio E. - Unibertsitate E. (BI-Getxo)	BI-637	3.765	1.977	2.261	756			1	8.760
81a2	Erandio E. - Unibertsitate E. (Getxo-BI)	BI-637	4.070	2.935	1.459	192	3		2	8.661
99a1	Enekuri E. - Artxandako tunelak	N-637	4.752	2.114	1.489	409			1	8.765
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri E.	N-637	4.912	2.155	1.295	394	3		1	8.760
180a1	Portugalete E. - Santurtzi E. (BI-S)	A-8	3.342	1.473	2.387	1.462	96		16	8.776
180a2	Portugalete E. - Santurtzi E. (S-BI)	A-8	3.668	1.685	1.986	1.374	38		9	8.760
183A	Arena - L.P. Santander	A-8	3.792	3.182	1.699	85			2	8.760
<b>Orduak, guztira</b>			<b>43.068</b>	<b>20.950</b>	<b>22.851</b>	<b>8.692</b>	<b>516</b>	<b>148</b>		<b>96.225</b>
<b>Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan</b>			<b>44,76</b>	<b>21,77</b>	<b>23,75</b>	<b>9,03</b>	<b>0,54</b>	<b>0,15</b>		<b>100,00</b>
<b>E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan</b>			--	--	--	--	<b>0,69</b>			--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Aurreko urteekin alderatuta, magnitude horren bilakaera positiboa izan da; izan ere, oro har, pilaketak behera egin dute (2009an %0,69 izan dira, eta 2003an %3,36 izan ziren), batez ere azken urtean (2009an %0,69 izan dira, eta 2008an %1,73 izan ziren).

3.3 taula. Eguneko pilaketen bilakaera

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	3,36	3,08	0,57	1,53	1,46	1,73	0,69

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan.

Gipuzkoari buruzko informazioaren kasuan, 2009ko daturik ez dagoenez, garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenean egindako azterketa ikusiko dugu berriz ere, 2008koa, hain zuzen. Bide-sareko zenbait tartetan batez beste erabilitako abiadurak hartzen ditu oinarritzat azterketak; auto higikorren metodoaren bidez lortzen dira abiadura horiek, eta zenbat eta txikiagoa izan batez besteko abiadura, orduan eta pilaketa handiagoak daudela uler daiteke. Erabilitako 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>17</sup>.

Gipuzkoako interes nagusiko sarean, ikus daiteke 2008an aurreko urteetan baino baxuagoa izan dela batez besteko abiadura (pilaketa gehiago dauden seinale) AP-1 eta N-121-A errepideetan, baina kontuan hartu behar da azken hori obratan zegoela. AP-8, N-1 eta N-638 errepideetan,

<sup>17</sup> Metodologia gehiago garatzeko, kontsultatu: [www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf](http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/aforos2008.pdf)



ordea, batez besteko abiadura handitu egin zen (pilaketa gutxiago dauden seinale). AP-8ren kasuan, 2007an murriztu egin zen abiadura, baina 2008an igo egin zen.

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

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

<sup>1</sup> 2007an eta 2008an 405,3 bakarrik.

<sup>2</sup> 2007an 457,2 bakarrik, eta 2008an 481,2 bakarrik.

<sup>3</sup> 2008an, 72,34.

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Gipuzkoako oinarrizko sarean, aurreko urteetan baino baxuagoa izan zen batez besteko abiadura (pilaketa gehiago dauden seinale) GI-631 errepidean, eta handiagoa (pilaketa gutxiago dauden seinale) GI-131 errepidean, ziur asko Astigarragako saihebidia irekitzearen ondorioz.

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

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)		
				2006	2007	2008
GI-131	0,0	14,7	14,7	41	40	47
GI-627	18,0	56,3	38,3	62	58	58
GI-631	0,0	34,5	34,5	56	56	54
GI-632	0,0 <sup>1</sup>	24,5 <sup>2</sup>	29,9 <sup>3</sup>	72	66	67
	29,8 <sup>1</sup>	35,2 <sup>2</sup>				
GI-638	0,0	7,9	7,9	55	49	49

<sup>1</sup> 2007an eta 2008an 0 bakarrik.

<sup>2</sup> 2007an eta 2008an 35,2.

<sup>3</sup> 2008an 35,2.

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Europako Batzordearen “*Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz*”<sup>18</sup> jakinarazpenaren arabera, garraioaren mundua trantsizio-une batean dago gaur egun, eta erronka berri izugarriak ditu: berotegi-efektuko gasen emisioak asko murrizteko beharra, gorantz doan eskaria, petrolio gordinaren ekoizpenak izandako beherakada, eta pilaketa-maila ia onartezinak hainbat hiri, portu eta aireportutan.

<sup>18</sup> COM (2009) 279 azkena: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:ES:PDF>



Gainera, erronka horiei aurre egiteko baliabideak mugatuta daude epe laburrean krisi ekonomikoagatik, eta epe luzera zahartze-prozesuagatik, eta, beraz, beharrezkoa izango da teknologia berriak lantzea eta garraio-bideak sistema bakarrean biltzea, lehia erabat bermatzen duen barne-merkatu integratuago baten barruan.

Alde horretatik, garraio-moten banaketa orekatuagoa izatearen aldeko apustu garbia egin da, hau da, garraio-bide iraunkorrenak, adibidez, trenak, indar handiagoa izatearen aldeko apustua, eta hor sartzeko "Euskal Y" eraikitzea, EAEko errepideetako pilaketak arintzen laguntzeko. RENFE, FEVE eta EuskoTrenen sare arrunterako aurreikusita dauden hobekuntza eta inbertsioek ere salgaiak trenbidez garraiatzeko edukiera handitzeko balioko dute.

Itsas zirkulazioari dagokionez, Bilboko portuaren eta Zeebruggeko portuaren (Brujas, Belgika) arteko itsas autobidea martxan jarri zenetik bi urte bete ondoren, Transfennica ontzi-enpresak zuzeneko beste eskala bat gehitu du orain dela gutxi Tilburyko portu ingelesean, eta, beraz, bira osoa triangulu-formakoa izango da: Bilbo, Tilbury, Zeebrugge, Bilbo. Zuzeneko lotura berri horrekin, azkar garraia daitezke zama oso handiak, hozkailu-erdiatoiak edota salgai arriskutsuak Espainiaren eta Londresen eragin-eremuaren artean. Bilboko portutik lotura berri hori izateak Transfennicaren zerbitzua Itsaso Baltikoarekin lotzeko aukera ere ematen du; izan ere, Finlandiara doazen kamioiak Bilbon ontzira daitezke, eta gero Tilburyn ontziz aldatu. Gainera, beren bulegoa izango dute portu ingelesean.

### 3.1.3. Ingurumena

#### a) *Zarata*

Aurrez ere aipatu den moduan, garraio-jarduerak sortzen duen kutsadura akustikoak eragin negatiboa du biztanleen osasunean eta bizi-kalitatean, eta gero eta gehiago dira zarata jasaten duten pertsonak. Sortzen dituen ondorio negatiboen artean azpimarragarrienak hauek dira: interferentziak loan, ahozko komunikazioan eta eguneroko jardueran, bai eta ondorio psikologiko eta fisiologiko kaltegarriak ere.

*"Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea"* txostenaren arabera, 2008an, 158,6 milioi eurokoak izan ziren zaratagatiko kostuak (autoek, motozikletek, autobusek, furgonetek, kamioiek eta bidaiarien nahiz salgaien trenak sortuak), 2004rako kalkulaturakoak (149 milioi euro) baino gehiago. Errepidearekin lotutako osagaia izan da gorakada horren sortzailea (trenbidearekin lotutako zaratagatiko kostuak ez dira aldatu).

Zarata sortzen duten eragileen artean kamioiak azpimarratu behar dira, zaratagatiko kostuen %51,3 sortzen baitute. Kamioien ondoren, distantzia dezentera, autoak (guztizkoaren %26,1) eta furgonetak (guztizkoaren %14,4) daude.



Gainerako eremu geografikoetan gertatzen den bezala, garraioak sortutako kutsadura akustikoaren eragin handiena duten gunek hiri-eremuak (ibilgailu gehiago pilotzen direlako, nagusiki) eta garraio-azpiegitura handien ondoko eremuak dira.

Bestalde, Eustatek 2009an argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestaren<sup>19</sup> arabera, EAEko etxebizitzan %11,9k lehorreko garraioarekin lotutako zarata-arazoak zituen 2008an; arazoa zertxobait handiagoa zen Gipuzkoan (etxebizitzan %13,2) Bizkaian eta Araban baino (etxebizitzan %11,9 eta %9,4, hurrenez hurren).

#### 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 trenbideko garraioak. EAEko errepideetan barrena dabiltzan kamioiak dira kostu horren eragile nagusiak (%51,3).
- EAEko etxebizitzan %11,9k lehorreko 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 Protokoloko aldeek egiten dituzten bileren bidez.

Alde horretatik, 2009ko jarduerarik azpimarragarriena Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldeek Kopenhagen egin duten hamabosgarren batzarra izan da, Kyotoko Protokoloko aldeen bilera gisa egin duten bosgarrena.

Nahiz eta lortutako emaitzak jarritako itxaropenen eta Europar Batasunak lortu nahi zuen mailaren oso azpitik dauden, esan behar da batzar horiek pauso handi bat izan direla klima-aldaketaren aurkako borroka seriotasunez lantzeko mundu osoan. Kopenhageko Hitzarmena ez da loteslea, eta hainbat gai irekita uzten ditu ikuspegi juridikotik, baina herrialde gehienek emisioak gutxitzeko konpromisoa hartzea lortu du, eta, bereziki, berotegi-efektuko gas gehien isurtzen dituzten herrialdeek konpromiso hori hartzea, suspertzen ari diren ekonomiek barne (Kyotoko konpromisoetatik kanpo zeuden).

<sup>19</sup> Informazio gehiagorako, kontsultatu:

[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/tipo\\_1/ti\\_ingurumenari\\_eta\\_familiei\\_buruzko\\_inkesta/temas.html#axzz1OrErIzJM](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_ingurumenari_eta_familiei_buruzko_inkesta/temas.html#axzz1OrErIzJM)



**Berotegi-efektuko gasen emisioak**

- 2008an, garraio-sektoreko CO<sub>2</sub> emisioak %6,1 murriztu dira 2007koen aldean, eta EAEko emisio guztien %22,6 isuri dute.
- Garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioari loturik dago.
- Kalkuluen arabera, 2008an EAEko garraioaren emisioek eragindako klima-aldaketaren kostuak 62,1 milioi eurokoak dira epe laburrean, Kyotoren helburua, eta 165,7 milioi eurokoak epe luzera, Kyotoren ondorengo 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.

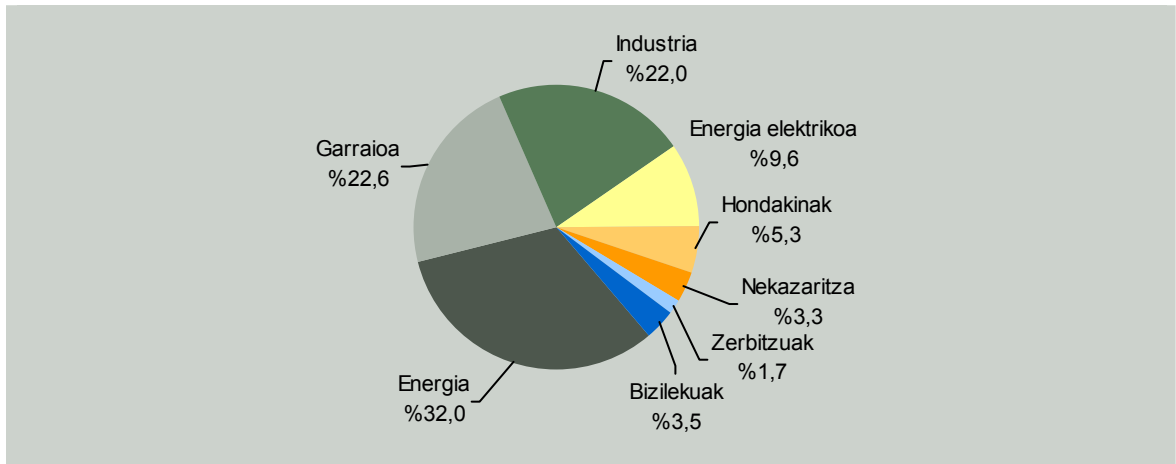
Gure autonomia-erkidegoaren kasuan, klima-aldaketa Eusko Jaurlaritzaren lehentasunezko jarduera-ardatz bat da ingurumenaren alorrean. EAEko ingurumen-politikaren berriazko jomuga bat da klima-aldaketaren eragina mugatzea, eta horrelaxe jaso da Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020 agirian nahiz orain arte gauzatu diren bi Ingurumen Esparru Programetan (IEP 2002-2006 eta IEP 2007-2010). Era berean, aipatzekoa da Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana 2008-2012; plan horretan ikus daiteke Eusko Jaurlaritzak apustu sendoa egin duela berotegi-efektuko gasen emisioak murrizten jarraitzeko, karbono-hobien eraginkortasuna hobetzeko eta natura-baliabideen, pertsonen osasunaren, hiriko habitaten kalitatearen eta sistema sozioekonomikoen gaineko arriskuak ahalik eta gehien mugatzeko.

EAEko datuak kontuan hartuta, eta kontuan hartuta, halaber, txosten hau egin den datan oraindik ez dagoela 2009ko informaziorik, esan behar da 2008an berotegi-efektuko gasen guztizko emisioak<sup>20</sup> 25,2 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokidekoak zirela, 2007an baino %3,3 gutxiago. Datu horrek adierazten du berotegi-efektuko gasen guztizko emisioek beheranzko joera txiki bat izan dutela 2002. urtetik, besteak beste, ziklo konbinatuen bidez elektrizitate gehiago ekoizten delako, eta Pasaiaiko eta Santurtziko zentral termiko konbentzionalen bidez gutxiago.

Nolanahi ere, Kyotoko Protokoloko konpromisoetatik urrun gaude oraindik, oinarritzat hartzen den 1990. urtean (21,3 milioi tona) baino %18,5 gehiago izan baitira emisioak 2008an. Gainera, zuzeneko emisioak bakarrik hartzen baditugu kontuan (EAEren barruan ekoizitakoak), 2007an baino %0,2 gehiago izan direla ikus daiteke.

<sup>20</sup> Inportatutako elektrizitatearekin lotutakoak barne.

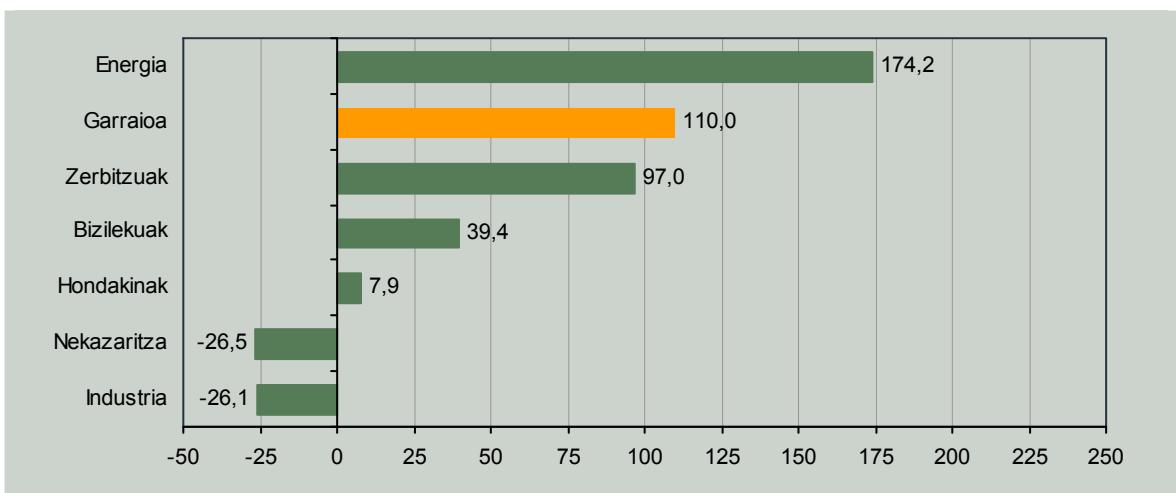
3.6 grafikoa. Berotegi-efektuko gasen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2008 (%)



Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2008. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritza.

Gehien isurtzen duten sektoreei erreparatuz, energia-sektoreak isuri du, oraingoan ere, berotegi-efektuko gas gehien (%32), eta garraioa dago zerrenda horretan bigarren, emisioen %22,6rekin. Horrek esan nahi du 2008an garraio-sektoreak 5,7 milioi tona CO<sub>2</sub> baliokide isuri dituela, 2007an baino %6,1 gutxiago (garraioaren emisioek behera egin duten lehenengo aldia da 1993. urtetik).

3.7 grafikoa. Berotegi-efektuko gasen emisioen bilakaera EAEn, sektorearen arabera. 1990-2008 (%)

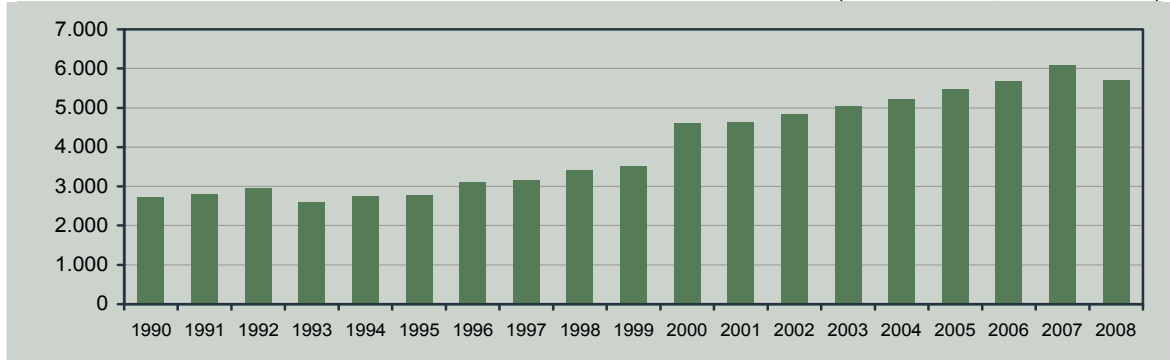


Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2008. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritza.

Datuok oinarri-urtekoekin alderatuta, ohartzen gara garraioak eragindako emisioak %110 igo direla; garraio-sektorea da, energia-sektorearen atzetik (%174,2ko igoera), gehien egin duena gora emisioetan. Kontuan izan behar da garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioak sortutakoa dela.

**3.8 grafikoa. Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen emisioen bilakaera EAEn, 1990 eta 2008 artean**

(CO<sub>2</sub> baliokidea, milaka tonatan)



Iturria: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2008. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritza.

Azken urteetan garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko hartu diren neurrien artean, honako hauek daude: industria-ibilgailu arinen eta autoen gaineko zergak haiek isurtzen dituzten CO<sub>2</sub> emisioen arabera modulatzeari, eta bioerregaien erabilera hedatzea.

Matrikulazioen bilakaera isuritako CO<sub>2</sub>-aren arabera aztertzen badugu, ikus dezakegu gutxien kutsatzen duten ibilgailuek gorantz egin dutela; izan ere, matrikulazioek oro har beherantz egin badute edo egonkortu egin badira ere (2009ko urte arteko aldakuntza-tasa -%10,6 izan da Araban, %7,9 Bizkaian, %0,7 Gipuzkoan eta -%17,9 Estatuan), egindako kilometro bakoitzeko 120 gramo CO<sub>2</sub> edo gutxiago isurtzen duten ibilgailuen matrikulazioak nabarmen egin du gora (%49,2 Araban, %116,2 Bizkaian, %89,7 Gipuzkoan eta %23,6 Estatuan).

3.6 taula. Matrikulazioen<sup>1</sup> bilakaera, isuritako CO<sub>2</sub>-aren arabera

	CO <sub>2</sub> emisioak	2007	2008	2009	Urte arteko aldakuntza	
					2008	2009
Araba	<=120	834	1.544	2.303	85,1	49,2
	>120<160	5.998	6.041	5.106	0,7	-15,5
	>=160<200	3.504	1.844	1.167	-47,4	-36,7
	>=200	1.006	456	262	-54,7	-42,5
	Gainerakoak	14	16	12	14,3	-25,0
	<b>Guztira</b>	<b>11.356</b>	<b>9.901</b>	<b>8.850</b>	<b>-12,8</b>	<b>-10,6</b>
Bizkaia	<=120	2.197	2.853	6.169	29,9	116,2
	>120<160	14.994	11.271	11.773	-24,8	4,5
	>=160<200	8.883	5.350	3.658	-39,8	-31,6
	>=200	2.599	1.386	934	-46,7	-32,6
	Gainerakoak	41	40	15	-2,4	-62,5
	<b>Guztira</b>	<b>28.714</b>	<b>20.900</b>	<b>22.549</b>	<b>-27,2</b>	<b>7,9</b>
Gipuzkoa	<=120	1.223	1.691	3.207	38,3	89,7
	>120<160	8.973	6.797	6.761	-24,3	-0,5
	>=160<200	5.407	3.238	2.107	-40,1	-34,9
	>=200	1.756	760	514	-56,7	-32,4
	Gainerakoak	10	41	23	310,0	-43,9
	<b>Guztira</b>	<b>17.369</b>	<b>12.527</b>	<b>12.612</b>	<b>-27,9</b>	<b>0,7</b>
EAE	<=120	4.254	6.088	11.679	43,1	91,8
	>120<160	29.965	24.109	23.640	-19,5	-1,9
	>=160<200	17.794	10.432	6.932	-41,4	-33,6
	>=200	5.361	2.602	1.710	-51,5	-34,3
	Gainerakoak	65	97	50	49,2	-48,5
	<b>Guztira</b>	<b>57.439</b>	<b>43.328</b>	<b>44.011</b>	<b>-24,6</b>	<b>1,6</b>
Estatua	<=120	179.482	226.591	279.974	26,2	23,6
	>120<160	868.004	639.080	493.786	-26,4	-22,7
	>=160<200	419.004	229.082	138.244	-45,3	-39,7
	>=200	145.716	64.354	39.839	-55,8	-38,1
	Gainerakoak	2.629	2.069	929	-21,3	-55,1
	<b>Guztira</b>	<b>1.614.835</b>	<b>1.161.176</b>	<b>952.772</b>	<b>-28,1</b>	<b>-17,9</b>

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

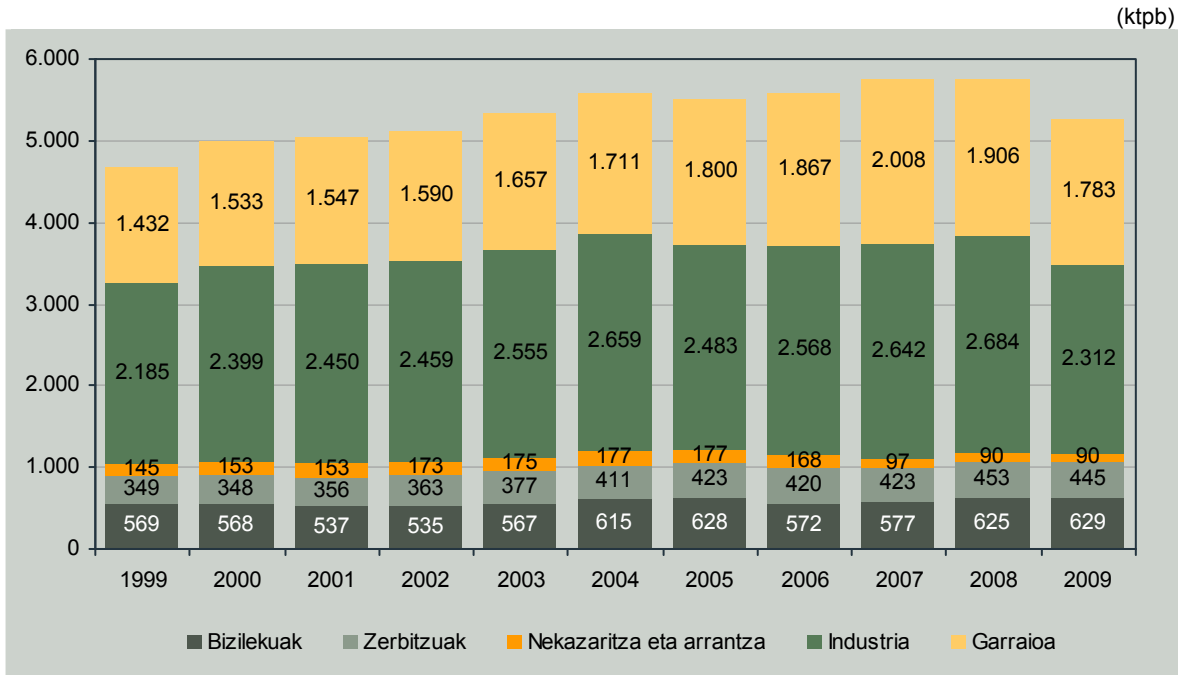
Iturria: Instituto de Estudios de Automoción automobilgintza-ikerketen institutua, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren datuetan oinarrituta.

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

### c) Energia-kontsumoa

2009an zehar, 5.259 mila tona petrolio baliokideko (ktpb) energia kontsumitu da EAEn; horrek esan nahi du %12,4ko igoera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mailarekin alderatuta. Denbora-tarte horretan bertan, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energia-kontsumoa (%24,5), batez ere errepidez mugitzeko eskaria igo delako.

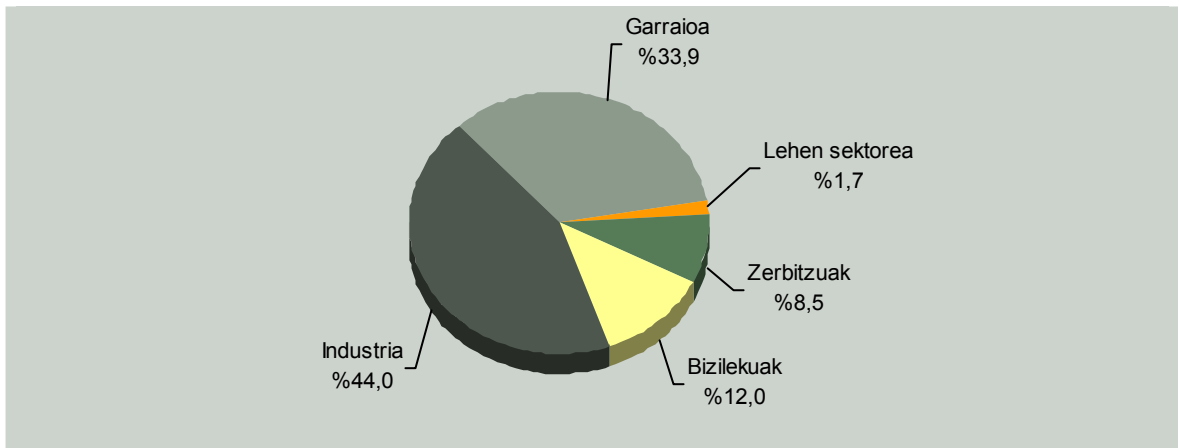
3.9 grafikoa. Energiaren guztizko kontsumoa 1998 eta 2009 artean, sektorearen arabera



Iturria: EEE. 2009ko Energia Datuak.

Zehazki, garraio-sektoreak 2009an kontsumitu duen energia 1.783 ktpb-koa da, 2008an baino %6,5 gutxiago, jardura ekonomikoak behera egin duelako. Kontsumo hori EAEko energia-kontsumo osoaren %33,9 da; industria-sektoreak (%44) bakarrik gainditzen du partaidetza hori.

3.10 grafikoa. EAEko energia-kontsumoaren banaketa 2009an, sektorearen arabera (ehunekotan)

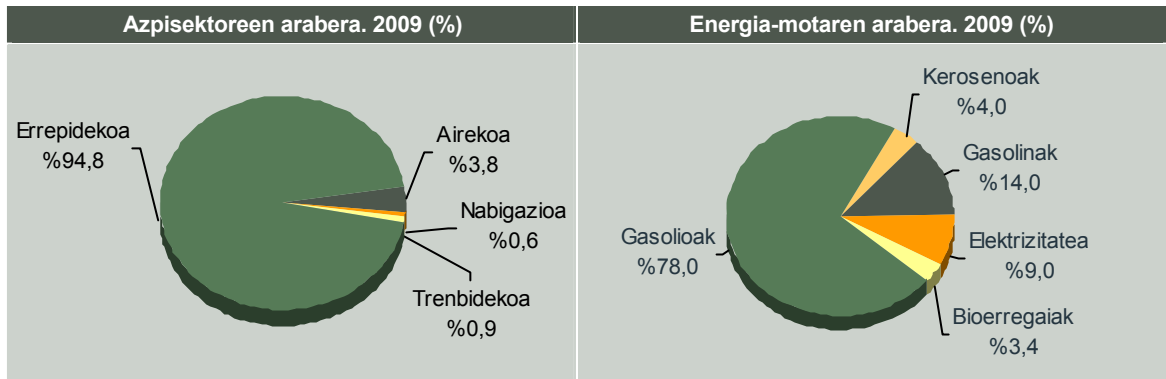


Iturria: EEE. 2009ko Energia Datuak.

Informazioa zehatzago aztertzen badugu, ikus dezakegu errepideko garraioa (publikoa nahiz pribatua) dela sektoreko energia-kontsumitzaile handiena, guztizkoaren %94,8 hartzen baitu (%91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina haren pisu

erlatiboa askoz txikiagoa da, sektoreko energia-kontsumo osoaren %3,8 hartzen baitu. Trenbideko eta itsasoko garraioak gainerako %1,5a baino ez dute hartzen.

### 3.11 grafikoa. Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean



Iturria: EEE. 2009ko Energia Datuak.

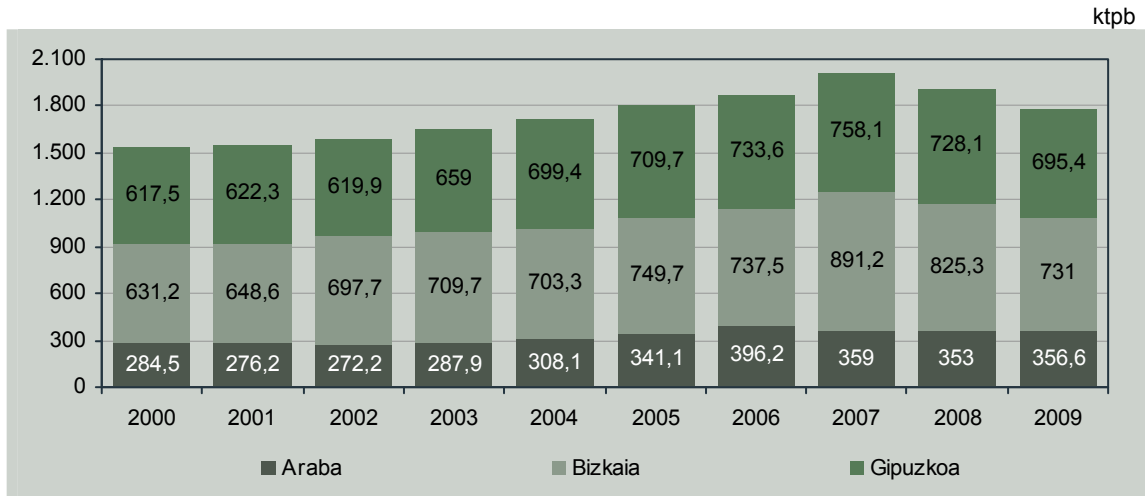
Garraio-jarduerek kontsumitutako energia tipologiaren arabera xehatzean, argi ikus daiteke petrolioaren produktuekiko dagoen mendekotasuna oso handia dela; izan ere, gasolio, gasolina eta kerosenoek hartzen dute sektoreko energia-kontsumoaren %96, eta bioerregaiek, berriz, %3,4 besterik ez. Sektorean erabiltzen diren energia-iturrien desoreka horren ondorioz, CO<sub>2</sub> emisioa masiboa da, petrolioaren deribatuen errekuntza dela eta; horregatik, berotegi-efektuko gas gehien isurtzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

#### Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren %33,9 hartzen du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko energia-kontsumoa %24,5 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoaren igoera (%12,4) baino askoz gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostu osoaren %41 sortzen du, hau da, 1.893 milioi euroko kostua.

EAEko lurraldeei erreparatuz, Bizkaian %15,8 hazi da sektorearen energia-kontsumoa 2000. urtetik, eta 2009an guztizkoaren %41 hartu du. Gipuzkoan, berriz, %12,6 hazi da 2000-2009 aldian, eta sektoreko kontsumoaren %39 hartu du. Azkenik, Arabak %25,3 igo du kontsumoa 2000. urtetik, eta sektoreko kontsumo osoaren %20 hartu du 2009an.

3.12 grafikoa. Energia-kontsumoa garraio-sektorean 2000 eta 2009 artean, lurraldearen arabera

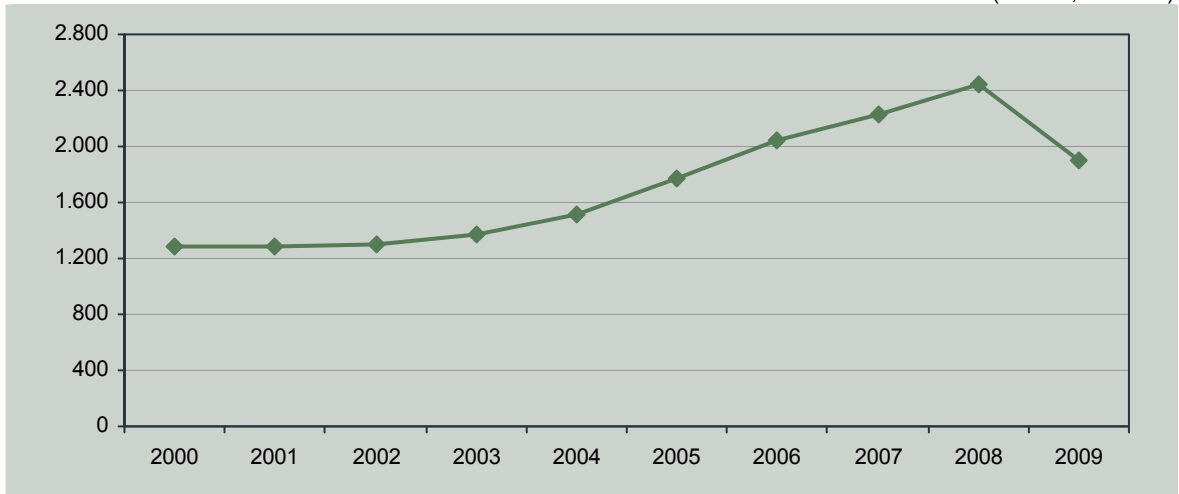


Iturria: EEE. 2009ko Energia Datuak.

Bestalde, esan behar da 2009an garraioaren energia-faktura 1.893 milioi eurokoa izan dela, aurreko urtean baino %22,6 txikiagoa. Garraio-sektoreak EAeko energia-faktura osoaren %41 sortu du, hain zuzen.

3.13 grafikoa. Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn: 2000-2009 arteko bilakaera

(Euroak, milioitan)



Iturria: EEE. 2009ko Energia Datuak.

2009an garraio-sektorean erabili den bioerregai-kantitatea 60,6 mila tona petrolio baliokidekoa izan da, aurreko urtean baino %37,7 gehiago (44 ktpb 2008an). Nolanahi ere, Ingurumen Esparru Programan 2010erako ezarritako helburutik (177 ktpb) aski urrun dago oraindik.

Testuinguru horretan, aipatu behar da bioerregaiak erabiltzen dituztela Tuvisako autobus guztiek, Donostiako Tranbia Konpainiakoe (121 autobus biodieselarekin dabiltza, %25eko nahasteaz



batez beste) eta Bilbobusekoek (153 autobusetako 60k %20ko nahasteaz erabiltzen dute biodiesel, eta gainerakoek %5eko nahasteaz).

Bestalde, Ingurumen Esparru Programan jarritako helburua lortzen laguntzeko administrazio publikoek martxan jarri dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren “Hiri-mugikortasuneko planak” eta modu eraginkorren 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*

Kontuan hartuta, aurrez aipatu dugun moduan, garraio-jarduerak sortutako eragin kaltegarri batzuek ez dutela ia aldaketarik izan epe laburrean, orain modu eskematikoagoan aurkeztuko ditugu airearen kutsadurak eragindako ondorioak, lurzorua okupazioak eragindakoak, naturan eta paisaian izandakoak eta zeharkako ondorioek eragindako kostuak.



**Airearen kutsadura**

- Kalkuluen arabera, airearen kutsadurak EAEn sortutako galera ekonomikoa 478,6 milioi eurokoa izan da 2008an, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %28,1. Autoek eta kamioiek eragin dute kostu horren %77,9<sup>1</sup>.
- Azpimarratu behar da garraioak sortutako airearen kutsaduragatiko kostua murriztu egin dela (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), motordun ibilgailuen emisioei buruzko legedia eta automobil-parkea berritzeari buruzko legedia zorroztearen ondorioz<sup>1</sup>.

**Lurzoruaren okupazioa**

- Garraio-azpiegiturek okupatutako hiri-eremuak finkatuta daudenez, esan daiteke 2004tik 2008ra bitartean ez dela aldakuntza garrantzitsurik egon kostu horretan. Baliteke gero eta indartsuagoak diren zirkulazioa arintzeko politikek kostu horiek murriztu izana, baina murrizketa hori zenbatekoa den kalkulatzeko oso zaila denez, esan daiteke lurzoruaren okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek ez dutela aldaketarik izan 2004tik (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an)<sup>1</sup>.
- Garraio-azpiegiturek 18.525 hektareako azalera hartzen zuten 2005ean, hau da, lurralde osoaren %2,56; aldiz, Europar Batasunean ehuneko hori %2,1ekoa da batez beste. 1994tik 2005era bitartean 671 hektarea handitu zen azalera hori<sup>2</sup>.

**Natura eta paisaia**

- Kalkuluen arabera, garraio-jarduerak EAEn naturari eta paisaiari sortutako kalteengatiko kostuak 66,2 milioi eurokoak izan dira 2008an, 2004an baino gehiago (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzoruaren 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; inpaktu horiek garraio- eta energia-sektoreek sortzen dituzte batik bat<sup>3</sup>.

**Zeharkako ondorioak**

- Kalkuluen arabera, EAEn zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28,1 milioi eurokoak dira epe laburrean (Kyotoko helburua), eta 74,8 milioi eurokoak epe luzean (Kyotoren ondorengo helburuak) 2008an; zeharkako ondorioak lirarteke 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 laburreko kostuaren %87,9 errepide-garraioak sortu du, eta gainerako %12,1a trenbide-garraioak<sup>1</sup>.

Iturria:

<sup>1</sup> *Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea*, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

<sup>2</sup> *Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2006*, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.

<sup>3</sup> *Ingurumen Adierazleak 2004: biodibertsitatea eta paisaia*. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

**3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK ETA ERRONKAK**

Garraio-jarduerak etorkizunean izango dituen joerak eta erronkak azalduko dizkizuegu orain, Europako Batzordearen “*Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz*”<sup>21</sup> argitalpena oinarritzat hartuta.

<sup>21</sup> Informazio gehiagorako, kontsultatu:

[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)



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

### Biztanleriaren zahartzea

- Kalkuluen arabera, 2060an Europako biztanleen batez besteko adina gaur egungoa baino zazpi urte gehiago izango da, eta 65 urteko edo 65 urtetik gorako pertsonak biztanleriaren %30 izango dira; orain %17 dira. Adineko pertsonak haien gurasoek baino gehiago bidaiatzen dute gaur egun, eta pentsatzekoa da joerak berdin 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 hartzen diren baliabideak; beraz, garraio publikoaren finantziarioari muga jarriko zaio. 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 56 milioi biztanle 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 oztopo administratibo eta juridikoak kentzeak eta barne-merkatua sakontzeak Europar Batasunean langileen mugikortasuna handitzen lagunduko du, eta horrek joan-etorrien kopurua areagotuko du.

### Ingurumenaren alorreko erronkak

- Europar Batasunak "klimari eta energiari buruzko pakete" bat hartu du duela gutxi; pakete horrek finkatzen duen helburua da %20 murriztu behar direla berotegi-efektuko gasen emisioak 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 azpiegiturari eragingo die (portuak barne). Era berean, muturreko meteorologia-baldintzek garraibide guztien segurtasunari eragingo diote, eta lehorte eta uholdeek arazoak sortuko dituzte bide nabigarrietan.

### Gero eta erregai fosil gutxiago

- Petrolioaren eta beste erregai fosil batzuen prezioa pixkanaka-pixkanaka igotzen joango da, eskaria goraka doan heinean eta energia-iturri merkeak agortzen doazen heinean. Gainera, ingurumenaren gaineko eragin negatiboa handiagoa izango da, hornigai kutsatzaileagoek ordezkatuko dituztelako ohiko iturriak. Bestalde, ekonomiari karbono gutxi isuriz erantzuteko beharraren ondorioz eta energia-segurtasunari buruzko kezka handitzen joatearen ondorioz, energia berriztagarriak gero eta gehiago erabiliko dira; aurrerapen teknologikoen 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 bolumen osoaren erdia da gutxi gorabehera gaur egun.

### Urbanizazioa



- Azken hamarkadetan urbanizazioak gora egin du nabarmen, eta, aurreikuspenen arabera, joerak gorantz jarraituko 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 pertsonen 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 garraibide publikoetarako edo ordezkoko garraibideetarako.

### Europaren garraio-politikari eragiten dioten mundu-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 baitituzte.
- Garapen-bidean dauden herrialde askoren dinamismo ekonomiko nabarmenak globalizazio gehiago dakar. Hori dela eta, Europatik kanpoko garraioa Europaren barnekoa baino askoz gehiago haziko da, eta, ziur asko, Erkidegoaren kanpo-merkataritzak eta kanpo-garraioak azkar igotzen jarraituko dute hurrengo urteetan.
- Aurreikuspenen arabera, munduko biztanleria 9.000 milioi pertsonatik gorakoa izango da 2050ean. Biztanleriaren hazkunde horrek eragin handia izango du munduko balibideetan, eta garraio-sistema iraunkorrago bat sortzeko helburua are garrantzitsuagoa 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, non eta ez diren emisio txikiagoak egiten dituzten edo emisiorik egiten ez duten ibilgailuak erabiltzen eta ez den beste mugikortasun-idea bat hartzen.

EAEren kasuan, joera hauek identifika ditzakegu, urte hauetan aldagai batzuek izan duten bilakaeran oinarrituta.

### Mugikortasuna

- Ibilgailuen kopuruak hazkunde nahiko erregularra izan du orain arte, nahiz eta 2008an eta bereziki 2009an (%0,8) hazkunde hori azken urteetako batez bestekoa baino zertxobait baxuagoa izan den.
- Bide-azpiegiturak etengabe hobetu dira. 2000tik 2009ra bitartean, edukiera handiko bideak %22,6 areagotu dira. 2009an bide horiek bide-sare osoaren %14,4 izan dira, eta 2000. urtean %11,4 ziren.
- EAEko errepideetako pilaketen egoera hobetu egin da adierazle batzuen arabera. Errepideen zerbitzu-maila hobetu egin da Bizkaian; 2009an, bereziki, E eta F zerbitzu-mailan (pilaketak adierazten dituzte) egindako orduen ehunekoa %0,69ra murriztu da, 2008ko %1,73ren aldean.
- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da hiri-eremuan, eta 2000-2009 aldian %37,9 hazi da. Azken urtean %2,1 hazi da.
- MetroBilbao zerbitzuan, hiriarteko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%60,7, 2000-2009 aldian).
- EAEtik edo EAera bidaiatu duten pertsonen aireko zirkulazioa handitu egin da (%35,2, 2000-2009 aldian), nahiz eta 2008an eta bereziki 2009an (-%13,6) gutxitu egin den erabiltzaile-kopurua EAEko hiru aireportuetan.
- Salgaien itsas garraioa hazi da interes orokorreko portuetan (%7,2 2000-2009 aldian zehar), nahiz eta beherakada nabarmen bat egon den azken urtean (-%19,2), 2009an jarduera gutxitzearen ondorioz.

### Iraunkortasuna



- Denbora-ikuspegi zabal bat hartuta (1999-2009 aldia), sektorearen energia-kontsumoa hazi egin da, nahiz eta 2008an eta 2009an hazkunde hori aldatu egin den, energiaren kontsumoa gutxitu egin delako, jarduera ekonomikoak izandako beherakadaren ondorioz.
- Erregai fosilen horren mendekoak ez diren energia-ereduengatik interesa piztu da, eta azpimarratu behar da gero eta gehiago erabiltzen direla bioerregaiak garraio-sektorean; 2009an ere joera horri eutsi zaio, eta %37,7 igo da bioerregaien erabilera aurreko urtearekin alderatuta.



# 4.

## Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanaren Helburuak: 2009ko Jarduerak



#### **4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2009KO JARDUERAK**

Eusko Jaurlaritzak garraioaren alorrean finkatutako helburuak eta estrategiak Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean jasota daude, EAEko garraio-politika komuna zehazten baita han. Gidaplana hamar urterako egin da, eta Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zurian<sup>22</sup> oinarrituta dago, Europar Batasunaren barruan garraio-politiken esparruan jorratu beharreko politika komuna azaltzen baitu Liburuak.

Esan behar da Eusko Jaurlaritzak Euskadi 2020rako Mugikortasun Iraunkorraren Plan Zuzentzailea egiten ari dela une honetan. Plan horren helburua da Eusko Jaurlaritzak hurrengo urteetan, 2020ra arte, mugikortasunaren eta garraioaren alorrean garatuko duen politika komuna egitea; Euskadiko garraio-eredua gero eta iraunkorragoa izatea edukiko du jomuga nagusizat.

Atal honetan, indarrean dagoen Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean jasotako helburu eta estrategia nagusiak aztertuko ditugu, bai eta Eusko Jaurlaritzak horiek lortze aldera 2009an egin dituen jarduerak ere. Lehenik eta behin, Europar Batasunak alor horretan ezarritako irizpideen laburpen bat egingo dugu; jarraian, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplaneako bost helburuetarako zehaztutako estrategiak eta azken urtean gauzatutako ekintza zehatzak azalduko ditugu.

##### **4.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK**

Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuriaren helburu nagusia da hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkundearen arteko lotura hausteko estrategia bideragarriak ezartzea. Horretarako, 60 neurri zehatzez osatutako jarduera-programa bat jaso du Liburuak. Neurri horiek pixkanaka-pixkanaka aplikatu beharko dira 2010. urtera arte, helburu orokor hauek betetze aldera:

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

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

<sup>22</sup> Informazio gehiagorako, kontsultatu:

[Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010](#)

**Trenbideko garraioa indartzea**

Trenbideko garraioa sektore estrategikoa da salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren garraio-moten artean oreka jartzeko. Lehenetsuna merkatuak irekitzea da, ez salgaien nazioarteko garraiorako soilik, baita merkatu nazionaletan kabotajea egiteko eta bidaiarien nazioarteko garraiorako ere.

**Errepideko garraioaren kalitatea hobetzea**

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

**Itsasoko eta ibaietako garraioa sustatzea**

Distantzia laburreko itsas garraioa eta ibaiko garraioa irtenbide onak izan daitezke bide-azpiegitura batzuetan ohikoak diren auto-pilaketei aurre egiteko, batik bat trenbide-azpiegitararik ez badago. Distantzia laburreko itsas garraioa sustatu ahal izateko, beharrezkoa da portuen eta trenbide- eta ibai-sarearen arteko konexioak hobetzea, bai eta portuko zerbitzuen kalitatea hobetzea ere. Ibaiko garraioari dagokionez, ibaien arteko lotuneak sortu eta ontziz aldatu ahal izateko ekipamenduak jarri behar dira, ontziek urte osoan zehar etenik gabe nabigatu ahal izan dezaten.

**Aire-garraioaren hazkundera ingurumenarekiko errespetuarekin uztartzea**

Europar Batasunean, zirkulazioa kudeatzeko sistemak zatikatuegiak daude. Horren ondorioz, hegaldiak atzeratu egiten dira, erregai ugari alferrik galtzen da eta Europako konpainiek zailagoa dute lehiakorrek izatea. Beraz, beharrezkoa da aire-garraiorako Europako araudi bat sortzeko proposamen zehatzak egitea.

**Intermodalitatea gauzatzea**

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

**Europako Barne Garraio Sarea eratzea**

Funtsezkoa da Europar Batasunak dagoeneko zehaztu diren Europa barneko proiektuak gauzatzea, ardatz handi batzuen saturazioari eta horrek ingurumenari eragiten dion kalteari irtenbidea emateko.

**Bide-segurtasuna indartzea**

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

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

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

**Erabiltzaileen eskubideak eta betebeharrak aitortzea**

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

**Kalitatezko hiri-garraioak eratzea**

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

**Teknologia erabiltzea garraio garbi eta eraginkorrek sortzeko**

Azken urteotan, Europar Batasunak baliabide asko jarri ditu ikerketa eta garapen teknologikoa sustatzeko intermodalitatearen, ibilgailu garbien eta garraiorako aplikazio telematikoen alorrean. Hala ere, neurri zehatzak hartu behar dira errepideko garraioa eta itsas garraioa garbiagoak eta seguruagoak izan daitezten.

**Globalizazioaren ondorioak kudeatzea**

Europar Batasunak mundu osoko garraioan izan nahi du eragina, garapen iraunkorra bideratzeko irizpideak aintzat izango dituen nazioarteko garraio-sistema bat sustatzeko.

**Epe ertain eta luzerako ingurumen-helburuak garatzea, garraio-sistema iraunkor bat izateko**

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



2006ko ekainean, Europako Batzordeak Garraioari buruzko Liburu Zuriaren Bitarteko Berrikuspena<sup>23</sup> argitaratu zuen; Berrikuspen horrek proposatzen du Liburu Zurian hasieran ezarrirakoak baino neurri gehiago eta malguagoak jartzea martxan garraioaren alorrean. Hona hemen Europako garraioaren zenbait alorretan zehaztutako ekintza nagusiak:

### Mugikortasun iraunkorra barne-merkatuan: europarren arteko loturak

#### Lehorreko garraioa

- Errepideko garraioaren barne-merkatuaren esperientzia aztertzea, eta merkatu horretara sartzeko eta lanbidera sartzeko arauen hobekuntzak proposatzea, hala badagokio.
- Zeharkako zergetan dauden gehiegizko desberdintasunen gaia lantzea.
- Trenbideko garraioari buruzko altorra betetzea, Estatu kideetako arauketa-erakunde indartsuen laguntzarekin.
- Nazioarteko trenbide-jardueren oztopo tekniko eta operatiboak kentzeko ahaleginak bizkortzea, trenbide-industriaren eta Europako Trenbide Agentziaren laguntzarekin.
- Salgaiak trenbidez garraiatzeko sare bat sustatzeko balioko lukeen programa bat aztertzea, garraioen logistika-politika zabalago baten esparruan.
- Trenbide-merkatuaren jarraipen bat egitea, adierazle-taula eta guzti.

#### Aireko garraioa

- Berregituratzeari eta integrazioari buruzko lehia-alderdiak eta Estatu laguntzak gainbegiratzen jarraitzea.
- Barne-merkatuaren funtzionamendua aztertzea, eta egokitzapenak proposatzea hala badagokio.
- Zeru bakarra arautzen duen esparrua osatzea, eta aireko garraioaren kudeaketaren modernizazioa martxan jartzea.
- Neurri politikoak hartzea, aireko garraioaren zerbitzuek egiten dituzten emisioak gutxitzeko.

#### Itsasoko eta ibaiko garraioa

- Kontsulta publiko zabal bat egitea alde interesdunei, Europako itsas esparru komunaren ideian oinarritutako estrategia global bat egiteko.
- Europako portu-politika oso bat egitea.
- Itsasoko eta ibaiko garraioaren emisio kutsatzaileak gutxitzeko ekintzak egitea.
- Distantzia laburreko itsas garraioa eta itsas autobideak sustatzen jarraitzea, bereziki kontuan hartuta barnealdeko loturak.
- Ibaiko garraiorako NAIADES ekintza-plana gauzatzea.

### Herritarren mugikortasun iraunkorra: garraioaren fidagarritasuna, segurtasuna eta babesa

#### Enplegu- eta lan-baldintzak

- Gazteak garraioarekin lotutako lanbideak ikastera eta haietan aritzera bultzatzea.
- Interesdun aldeekin kontsultatuta, errepide-garraioa lan-baldintzei buruzko arauak aztertzea, eta egokitzapenak proposatzea, hala badagokio.
- Gizarte-solaskideen artean mugaz bestalde ere elkarriketa egon dadin sustatzea, batez ere Lanaren Nazioarteko Erakundearen hitzarmena aplikatu dadin itsas garraioaren sektorean.

#### Bidaiarien eskubideak

- Interesdun aldeekin batera, garraio-mota guztietan zerbitzuaren kalitate handiagoa sustatzeko eta bidaiarien oinarritako eskubideak bermatzeko moduak aztertzea, batez ere mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonen dagokienez.

<sup>23</sup> Informazio gehiagorako, kontsultatu:

<http://eur->

[lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type\\_doc=COMfinal&an\\_doc=2006&nu\\_doc=314](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=314)





### Segurtasuna

- Bide-segurtasunaren ikuspegi integratu bat aplikatzea, honako hauek hartzen dituen kontuan: ibilgailuen diseinua eta teknologia, azpiegiturak eta jokabideak, eta, beharrezkoa bada, araudi bat.
- Sentsibilizazio-jarduerak antolatzea, bide-segurtasunaren egun bat ospatzea urtean.
- Segurtasun-arau osoak ezartzea eta etengabe aztertzea gainerako garraiobideetan.
- Europako segurtasun-agentzien funtzionamendua indartzea, eta pixkanaka-pixkanaka segurtasunaren alorrean egiten dituzten lanak zabaltzea.

### Babesa

- Aireko garraioaren eta itsas garraioaren segurtasunari buruzko egungo arauen kostuak eta funtzionamendua aztertzea, eta egokitzapenak proposatzea esperientziak hala eskatzen badu, lehia alda ez dadin betiere.
- Segurtasun-arauak lehorreko garraiora eta garraio intermodalera zabaltzea behar ote diren hausnartzea, bai eta azpiegitura kritikoetara zabaltzea behar ote diren ere.

### Hiriko garraioa

- Hiriko garraioari buruzko Liburu Berde bat argitaratzea, Europak tokiko esparruan jarduteko esku hartzeak izan dezakeen balio erantsia aitortzeko.

### Garraioa eta energia

- Energia-eraginkortasuna sustatzea Europar Batasunean etorkizuneko ekintza-planeari oinarrituta, Europar Batasunaren ekintzak sustatzea, borondatezko akordioak barne.
- Teknologia berriak iker daitezzen, erakuts daitezzen eta merkatura daitezzen sustatzea, adibidez, motorren optimizazioa, ibilgailuetan energia modu adimentsuan kudeatzeko sistemak edota ordezkotako erregaiak (besteak beste, bioerregai aurreratuak, erregai-pilak edo propulsiio hibridoak).
- Erabiltzaileak ibilgailu adimentsuan eta ez horren kutsagarri buruz sentsibilizatzeko kanpainak hastea, eta propulsiio ekologikoko eta energia-eraginkortasuneko etorkizunera bideratutako programa handi bat egitea garraioan.

### Azpiegiturak hobetzea

#### Pilaketak gutxitzea eta irsgarritasuna areagotzea

- Azpiegitura berriak egiten edo dauden azpiegitura adimentsunak hobetzen inberti dadin sustatzea, edo, beharrezkoa bada, inbertsiio hori koordina dadin sustatzea, pilaketak desagerrarazteko eta sistema laguntzaileak sartu ahal izateko, garraio komodalaren irtenbideak jartzeko eta eskualde periferikoak eta eskualde ultraperiferikoak kontinentearekin lotzeko.
- Lurzoruaren erabilera planifikatzerakoan ikuspegi orekatu bat erabili delako bermatzea.

#### Finantziario-iturri guztiak mobilizatzea

- Europaren barneko interes komuneko azpiegiturretan ahalik eta gehien inberti dadin lortzea, eskuragarri dauden finantziario-iturri guztiak mobilizatuta eta aplikazio-ekimen komunak erabilita. Eskuragarri dauden finantziario-iturrien artean honako hauek daude: Europaren barneko sareen aurrekontua, egitura- eta kohesio-funtsak eta kapital-maileguak (adibidez, Europako Inbertsiio Bankuarenak, Berreraikuntza eta Garapeneko Europako Bankuarenak eta lankidetzak publiko nahiz pribatuarenak).

#### Tarifak modu adimentsuan jartzea

- Azpiegiturei tarifak modu adimentsuan jartzeari buruz hausnartzeko eta kontsultatzeko prozesu zabal bat hastea, eta horretarako metodologia bat proposatzea Europar Batasunean, errepideak erabiltzeagatik kobratzeari buruzko egungo zuzentarauari oinarrituta.

**Mugikortasun adimenduna****Garraio-logistika**

- Esparru-estrategia bat egitea Europako salgai-garraioaren logistikarako, eta gero kontsulta zabal bat egitea, ondoren ekintza-plan bat egiteko.

**Garraio-sistema adimendunak**

- Mugikortasun adimenduneko programekin jarraitzea errepideko garraioaren sektorean (Ibilgailu Adimenduna ekimena eta "eSafety"), abiazioaren sektorean (SESAR), trenbideko garraioaren sektorean (ETRMS) eta ontzi bidezko garraioaren sektorean (ibaien informazioari buruzko zerbitzuen sistema eta SafeSeaNet).
- Ahalik eta ondoen erabiltzea Galileoren nabigazio-seinaleak, antzeko beste ekimen batzuk garatzea itsas arloan (itsas sistema elektronikoa) eta programa zabal bat jartzea martxan errepideko garraioan azpiegitura adimendunak jartzeko.

**Munduan**

- Europar Batasunetik bereizitako lankidetzak eta politika garatzen jarraitzea garraioen alorrean, eta merkataritza-bazkide nagusiekin eta eskualdeko elkarteekin elkarrizketa industrialak garatzen jarraitzea, hitzarmenen bidez, besteak beste.
- Abiazioaren alorrean kanpo-harremanak garatzen jarraitzea, Europar Batasunaren eta Estatu Batuen arteko hurrengo hitzarmenetik abiatuta.
- Garraioaren proiektu industrial handiak sustatzea Europar Batasunean.
- Lankidetzak garatzen jarraitzea.
- Europar Batasunak nazioarteko lankidetzak-mekanismoekin duen elkarrekintza kasuz kasu aztertzea, politiken koordinazioa hobetzetik hasi eta Europar Batasunak dagozkion nazioarteko erakundeetan duen partaidetza edota Europar Batasunaren eta erakunde horien arteko harreman berezietaraino, begirale-estatutua hobetzea ahaztu gabe.
- Esparru estrategiko bat garatzea, garraioaren barne-merkatuko eta sareko ardatz nagusiak hala nahi duten alboko herrialdeetara zabaltzeko.

**4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK**

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana onartu zen. Gidaplan horretan, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta horiek lortzeko estrategia orokorrak ezarri ziren. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema modu integralean kudeatzea, eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraiki garatzeko. 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; estrategiek, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko balio dezakete.



## **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 BPGrena 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. Erantzuteko orduan, funtsezkoa da segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna bermatzea. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartuko da, hura kontzentratuz eta modernizatuz eta prestakuntza eskainiz.
- 3) "Prebentzio-garraioko" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatze aldera, beharrezkoa da garraio-mota garbienak hautatzea, joan-etorri zuzenenak egitea eta behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea. Antolaketa-sistema berriak ezarri behar dira, eta, horretarako, premiazkoak ez diren joan-etorriak kendu behar dira eta intermodalitatea eta logistika sustatu behar dira.

## **2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea**

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

### **Estrategiak:**

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeke estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundera aurrea hartu behar zaio eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu behar. Gaur egun garraioa antolatzeke 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 banatu eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorragoan kudeatu ahal izango da.

### **3. helburua. Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea.**

Garraio-moduen arteko oreka handiagoa lortu behar da, horretarako trenbide-garraioa eta itsas garraioa bultzatuz, 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) Pertsonen nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketariak garraio-modu iraunkorragoak hautatzeko aukera izan dezaten. Ekimen intermodalak eta errepideko garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak gehitzea, harik eta ekimen eta alternatiba horiek komertzialki bideragarriak izatea lortu arte. Intermodalitatea ahalbidetzeko beharrezkoa da, halaber, sistemak egoki uztartzea kontainerrei, karga-unitateei eta garraio-kudeatzailearen ofizioari dagokienez.
- 2) Lehian dauden garraio-zerbitzuak garraio-zerbitzu osagarri bihurtzea. Horretarako, neurriak hartu behar dira eskura dauden baliabideak ahalik eta modu eraginkor eta egokienean erabiltzeko, baliabideak behar bezala aprobeztatuz, 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 trenbide-garraioa. Trenbide-azpiegiturek eta itsas azpiegiturek bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

### **4. helburua. Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea.**

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

#### **Estrategiak:**

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



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

### **5. helburua. Garraio iraunkorraren bidetik.**

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema sortzea da helburu honen xede; horrela, ekonomiaren hazkundera, mugikortasun- eta irisgarritasun-premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenarekiko errespetua, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna 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 iraunkorra garatzeko premiari buruz kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetu 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 erabili ez dezan; hartara, joan-etorrien kopurua gutxituko da eta baliabideen erabilera ere gutxitu egingo da.
- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa. Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-modu batzuen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bidez.
- 5) Tarifa-politika berria bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, bai ekonomikoki bai kalitateari eta eraginkortasunari begira.

Kapitulu honen hasieran aipatu dugun moduan, Eusko Jaurlaritza Euskadi 2020rako Mugikortasun Iraunkorraren Plan Zuzentzailea egiten ari da une honetan. Plan horren helburua da mugikortasunaren eta garraioaren alorrean politika komun bat egitea 2020. urtera arte, eta Euskadiko garraio-eredua gero eta iraunkorragoa izatea du jomuga nagusizat.

Euskadi 2020rako Mugikortasun Iraunkorraren Plan Zuzentzaileak helburu hauek ditu, besteak beste:

- Mugikortasun iraunkorraren kultura sustatzea herritarren eta enpresen artean.
- Garraioa eta garraioaren azpiegiturak optimizatzea eta haien eraginkortasuna hobetzea.



- Klima-aldaketaren aurka borrokatzea eta ingurumena hobetzea.
- Joan-etorriak oinez eta bizikletaz egin ahal izateko sare seguruak eta erakargarriak jartzea hiri-eremuetan eta metropoli-eremuetan.
- Garraio publikoa sustatzea.
- Gizarte-kohesioa, herritar guztiek zerbitzuetara, lanera, ikasketetara eta aisialdira iristeko aukera berberak izan ditzaten.
- Energiaren eraginkortasuna hobetzea eta energiarekiko mendekotasuna gutxitzea.
- Lehiakortasuna hobetzea.

#### 4.3. GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA

Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, Euskadin garraioa antolatzearen ardura duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduera guztiak koherenteak izan daitezen, gaur hartutako erabakiek ez dezaten eragotzi etorkizuneko belaunaldiak beren premia eta ardurei aurre egin ahal izatea, betiere jokalekua dugun Europar Batasunaren esparruan.

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

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

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



#### 4.4. 2009KO JARDUERAK

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

Euskadiko Garraio Agintaritzak bere ohiko zereginetan jarraitu du, eta osoko bi bilkura egin ditu, uztailaren 8an bat eta abenduaren 10ean bestea, sailek, batzorde txostengileek eta lan-taldeek egindako lanak azaltzeko. Aipatzekoa da, abenduan, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza SAren izaera juridikoa aldatu dela, eta garraio-partzuergo bihurtu dela; Gipuzkoako garraioa berritzeko, arrazionalizatzeko eta koordinatzeko tresna gisa balioko du, eta herritarrek nahi duten garraio iraunkorrerantz aurrera egitea izango du helburu.

Salgaien Garraioaren Sailean egindako lanari dagokionez, ikusi zen beharrezkoa zela sektorearen arazo kronikoak berregituratzea eta lantzea. Horregatik, salgaien errepideko garraioari buruzko ekintza-plan egiten ari dira; sektoreak planean parte hartzeko aukera izango du, eta politika aktibo eraginkorrak zehazteko oinarritzat balioko du.

Euskadiko Garraio Agintaritzako Bidaiarien Garraioaren Batzorde Txostengileari dagokionez, berriz, aipatu behar da Euskadiko bidaia-txartel eta -tituluen elkarreragingarritasunari buruzko ikerketa 2010eko apirilean amaitzen dela. Ikerketa horren bidez, irtenbideak bilatuko dira garraio-tituluak edo txartel bakarra elkarreragingarriak izan daitezzen hiru lurraldeetan.

Euskadiko Garraio Agintaritzako Goi Ikuskaritzaren Sailean, EAeko eta Estatuko ikuskapen-kanpainak, zirkulazio-kanpainak, garraio-kanpainak eta abar koordinatzeko beharra landu da, bai eta alor horretan eskumena duten erakundeek irizpideak bateratzeko beharra ere.

Azkenik, Euskadiko Garraio Agintaritzako Sail Arauemaileak jakinarazi du indarrean sartu direla bidaiarien eta salgaien garraioari eragiten dioten legeak eta arauak. Ildo horretatik, garraioari buruzko jardunaldi tekniko bat antolatu zen, honako hauek lantzeko: lehorreko garraioaren hitzarmenaren legea, garraiolariaren lanbidean aritzeko bete beharreko baldintzak, salgaiak errepidez garraiatzeko nazioarteko merkatuan sartzeko arauak, eta autobus-zerbitzuen nazioarteko merkatuan sartzeko arauak.

Batzorde txostengileek egindako lanean, "Garraioaren Iraunkortasunari egindako Ekarpeneren Ebaluazioa" eta haren lan-taldea azpimarratu behar dira, abenduan aurkeztu den gida metodologikoa egiten lagundu baitute, bai eta gida hori Sailaren garraio-proiektuetan aplikatzen ere. Bestalde, "Informazio Plataforma" batzorde txostengilean, lineei, ordutegiei eta abarri buruzko datuak sartzeko tresna hobetzen lan egin da. Une honetan zortzi informazio-puntu daude instalatuta, haren errendimendua ikusteko.

Euskadiko Garraio Agintaritzak txostenak egiteko duen funtzioari dagokionez, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzaren estatutuen aldeko txostena egin da 2009an.



Bestalde, Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE) Euskadiko garraioari buruzko oinarritzko informazioa egiteko funtzioak bete ditu: GIS Garraioaren Informazio Sistemari eutsi dio, eta “Euskadiko Garraioaren Panoramikari buruzko Urteko Txostena” egin du. Garraioaren joerak ikertzeko eta aztertzeke funtzioei dagokionez, berriz, garraioaren kanpo-kostuak eguneratzeko azterlan bat egiten ari da. Azkenik, bere funtzioen barruan, EUSGABEK beste gobernu-erakunde eta gobernu kanpoko erakunde batzuekin elkarlanean aritzeko jardueretan parte hartu du, adibidez, garraio-sistemaren problematikekin lotutako erakunde arteko lan-talde eta foroetan, eta, bereziki, mugikortasun iraunkorarekin lotutakoetan.

Plangintzari dagokionez, ekimen hauek egin dira, besteak beste:

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Planeko jardura jakin batzuek ingurumenean duten eragina aztertu da.
- EAEn errepideko garraioaren ikuskapena koordinatzeko Eusko Jaurlaritzaren eta aldundien plana egin da eta martxan jarri da, eta ikuskapen-puntuak kokalekuari buruzko ikerketa egin da.
- Bilboko, Gasteizko eta Hondarribiko aireportuak sustatu dira, haiek kudeatzen dituzten sozietateei lagunduz.

**Antolaketa**ren alorrean, jardura hauek egin dira 2009an:

- Trenbide-sektoreari eta kable bidezko garraioari buruzko lehen aurreproiektuen zirriborroekin jarraitu da.
- Aerodromoak eta heliportuak arautuko dituen araudi bat eta lege-proiektu bat egiten lan egin da.
- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana garatzen lan handia egin da, Planak ingurumenean duen eraginaren ikerketa eta Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostena aztertu baitira, eta Plana izapidetzeko kontratazioa hasi baita.
- EAeko garraio-sektorea bultzatzeko programaren barruan, zenbait agindu eman dira:
  - Jardura utz dadin sustatzeko – 2009ko ekainaren 2ko Agindua.
  - Enpresa-kontzentrazioarako – 2009ko uztailaren 15eko Agindua.
  - Elkartegintza bultzatzeko – 2009ko uztailaren 15ko Agindua.
  - Teknologia berriak jartzeko – 2009ko uztailaren 15eko Agindua.
  - Kalitaterako eta ingurumenerako sistemak jartzeko – 2009ko uztailaren 15eko Agindua.
  - Lokalizazioarako eta kontrolerako elementuak jartzeko (taxietan) – 2009ko uztailaren 15eko Agindua.
  - Salgaien garraio konbinatua sustatzeko – 2009ko uztailaren 15eko Agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak eman dira:
  - Bidaiarien hiri barruko eta hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokorreko zein bereziko tarifa erregularrak nahiz eskatu ahalakoak (2009ko martxoaren 9ko Agindua).





- Hiriarteko garraio publikoko tarifak autoetan (2008ko abenduaren 16ko Agindua).

Jarraian, 2009an egindako jarduera nagusiak erakutsiko dizkizuegu, Garraio Iraunkorraren Gidaplaneko helburu orokorren arabera sailkatuta:

## 1. helburua – Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desagitea

### Garraio-sektorea modernizatzeko programa

- Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako ekintzekin jarraitzeaz gain, jarduera uzteari, enpresen kontzentrazioari nahiz elkartegintza sustatzeari buruzko programak landu dira.
- Salgaien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, lokalizazio- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak eta takografo digitala ezarriz, eta salgaien garraio konbinatua sustatu da.
- 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. Horrez gain, Beasainen eta Legazpin garraiorako oinarriko eremuak eraikitzen lagundu da.
- Bidaia-erren garraioaren alorrean, modernizatzen eta teknologia berriak instalatzen jarraitu da (GPSak, segurtasun-elementuak, haurrak lotuta eramateko sistemak...), eta kalitate- eta ingurumen-sistemak jartzen lagundu da.
- Bidaia-erren autoz (taxia) eramateko garraio publikoaren sektorean, modernizazio-programak egin dira lokalizazio- eta kontrol-sistemak ezartzeko.
- Itsas garraioaren sektorean, lanak eta bilerak egin dira Bilboko Portuaren Lehiakortasunerako Ordezkaritzaren Zuzendaritza Batzordeko kide gisa, kalitatezko garraio-sistema lehiakor, eraginkor eta segurua lortzeko Bilboko portuan.
- Kable bidezko garraioa egokitu dadin sustatu da.
- Pirinioetako garraio-eskaintzaren behatokia sortzen parte hartu da, Frantziako, Espainiako eta Andorrako Pirinioetako gainerako eskualdeekin batera.
- Eusko Trenbideak SA sozietate publikoari eman zaion diru-laguntzak erakunde horren zerbitzua hobetzeko balio izan du. Eusko Trenbideak 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 sustatu eta indartzea

- Aurten ere, Logistikako Euskal Erakundeari diru-laguntzak eman zaizkio, funtsezko tresna baita garraio-sektorea prestatu eta profesionalizatzeko.
- Unibertsitateko tituludunak prestatzeko bi beka eman dira:
  - TB-1 beka: Logistikaren Garapena eta Ikerketa Euskadin.
  - TB-2 beka: Mugikortasun Iraunkorra Ezarri eta Sustatzea.
- 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 jarduerari dagokionez, masterrean ezarritako ikastaro-programa egin da; 50 irakasle inguru gonbidatu dira horretarako. Jarduera horiekin guztiekin, aurreko urteetan egindako ikastaroen edizio berriak emateaz eta haien edukiak garatzeaz gain, mintegi berriak ere eskaini dira, besteak beste, hauek:
  - Jardunaldia abenduaren 1ean, Lehiaren Batzorde Nazionalak portuetako zamalanei buruz egindako ebazpena aztertzeko.
  - Itsas zuzenbidearen IV. jardunaldiak Leioan "Pirateria eta Itsas Asegurua"ri buruz.
  - "Emakumea eta Itsas Nabigazioa"ri buruzko mintegia.

Azpimarratu behar da, halaber, Euskal Ontzi-jabeen Elkarteari emandako diru-laguntzaren bidez, itsas sektoreko profesionalak izateko beharrezko diren praktikak egiteko aukera bermatzen zaiela nautikako ikasleei.
- Itsas salbamenduko ontzien patroientzat lau ikastaro eskaini dira Getariako Salbamendu Eskolan.



## 2. helburua – Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

### Errepide-plana

- 2. Errepide Plan Orokorraren berrikuspenaren aurrerapenak EHLABen (Euskal Herriko Lurraldearen Antolamendurako Batzordea) aldeko txostena jaso du, eta bai eta behin betiko onartu aurreko ingurumen-eraginaren behin betiko txostena ere egin da.
- Martxan daude errepideei buruzko plan eta proiektuen araudi teknikoa berrikusteko azterlanak.
- Errepide-zorurako zepa erabiltzeko saiakuntza-planaren bi urteko behaketa-lana amaitu da 2009an; 2006. urtearen amaiera aldera jarri zen martxan, eta ondorio garrantzitsuak atera dira ordutik, Zoruen Araua aldatzeko erabiliko direnak.
- Horrez gain, “Errepideetako zoruetan agregakin birziklatuak erabiltzeko baldintza teknikoak” izeneko espedientea lizitatu da, eta Zoruen Araua berrikusteko baldintza teknikoek agiria idazten ari dira.

### Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)

- Garraio Sistema Adimendunak sustatu dira Europako ERTICO sozietatean parte hartuz.

**3. helburua – Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea****Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana**

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana izapidetzen jarraitu da, funtsezko tresna baita sektorerako; zehazki, Planaren ingurumen-eraginaren ikerketa egin da, eta Plana izapidetzeko kontratazioa hasi da.

**Trena indartzea****EuskoTren XXI plana**

- Bizkaian, azpimarratu behar da 2009an Artxandako tunela eraikitzeke lanak esleitu eta hasi direla; Bizkaiko hiriburua Bilboko aireportuarekin trenbidez lotzeko lehenengo pausoa izan da.
- Bilbo-Donostia linean, "Durango Operazioa" delakoari dagozkion jarduerak dira aipagarrienak, alegia, Zornotza eta Lebario artean burdinbidea bitan banatzeko eta lurreta-Traña tartea lurperatzeko lanak.
- Gipuzkoako sarean, beste proiektu batzuetan egin dira jarduerak. Honako hauek dira azpimarragarrienak: Aiaren eta Orioren arteko trenbide-saihesbideko lanak, Bilbo-Donostia lineako San Lorentzoren eta Unibertsitatearen arteko bidea bitan zatitzea, eta Ardantza geltoki berria egitea Eibarren. Lasarte-Hendaia lineari dagokionez, Errekaldere eta Añorgaren arteko tartean linea bitan zatitzeko lanekin jarraitu da, Lasarteren eta Errekaldere arteko tartea bitan zatitzeko proiektua idatzi da, eta Loiolaren eta Herreraren arteko tartea nahiz Fanderiaren (Errenteria) eta Oiartzunen arteko tartea bitan zatitzeko lanetan aurrera egin da.
- Donostiako metroaren informazio-azterlana idazteko lanak hasi dira.

**Tranbia-programa**

- 2008ko abenduaren 23an martxan jarri ziren Gasteizko tranbiaren Lakuako eta Erdialdeko adarrak, eta 2009ko uztailaren 10ean Abetxukuko adarra gehitu zitzaion.
- Euskal Trenbide Sareak proiektu hauetan egin du lan 2009an.
  - Bilboko tranbia handitzea: Basurtu - Plaza Biribila,
  - Gasteizko tranbia handitzea,
  - Debagoieneko tranbia,
  - Urbinaga-Leioa-Unibertsitatea tranbia.
  - Horrez gain, beste tranbia posible batzuei buruzko azterlanak egin dira, hala nola Barakaldokoarenak.

**Euskal Trenbide Sare Berria**

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta ADIFek lankidetzatza-hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeke. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen "Euskal Y" sarearen Bergararik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tartea barne) eraikitzeke proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, eta adar horretako desjabetze-espeditenteen kudeaketa administratiboan laguntzea. Hori dela eta, 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 bestelako gastuak.
- 2009an, aipatutako adarreko trenbide-plataforma eraikitzeke proiektuak amaitzen jarraitu da, hainbat kanpaina geotekniko egin dira, Euskal Trenbide Sare Berriaren plataforma eraikitzeke lanekin jarraitu da Gipuzkoan Ordizia-Itsasondo tartean, eta lanak hasi dira Beasain ekialdea, Beasain mendebaldea, Legorreta eta Tolosari dagozkien tartetan.
- Bergara-Antzuola tartea lizitatzeke izapideak hasi dira.

**Trenbide-pasaguneak kentzea**

- Trenbide-pasaguneak kentzeke dagokionez, Eibarko Udalarekin eta Zarauzko Udalarekin egindako lankidetzatza-hitzarmenei jarraiki, Eibarren Txarakoako trenbide-pasagunea eta Zarautzen Lakumiako eta Biriarteko trenbide-pasaguneak kentzeke lanak esleitu dira.
- Zamudion, Ugaldeguren I industrialdera sartzeko trenbide-pasaguneak kentzen lan egin da 2009an.

**Bilboko Hiri Trenbidea**

- 2009ko uztailaren 4an, Bilboko Hiri Trenbideko II. lineako Portugalete-Santurtzi tartea martxan jarri da, Peñotako eta Santurtziko geltoki berrieke.



- 2009an zehar, Mamarigako kanoia eraikitzen egin da lan gehien. Santurtziko eremu horretan bizi diren pertsonen metro-sarera minutu gutxitan iristeko aukera emango dien bide bat da, eta 2010ean zehar jarriko da martxan. Apirilean, Santurtzi-Kabiezes tarteko lanak hasi ziren.
- Horrez gain, Aritz-Basauri tarteko lanekin jarraitu da; tarte horrek bi geltoki berri izango ditu, Arizkoa eta Basaurikoa.
- Bilboko Hiri Trenbidearen 1. lineari dagokionez, Maidagango trenbide-pasagunea lurperatzeko lanek aurrera jarraitzen dute Getxon; Ibarbengoako geltoki berria eraikitzea sartzen da lan horien barruan.
- Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko 2008ko abenduaren 26an Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzak-hitzarmenari jarraiki, 2009an zehar lanak hasi dira Etxebarri-Txurdinaga tartean, eta lanak esleitu dira Txurdinagaren eta Alde Zaharraren arteko tartean eta Uribarriko tartean.
- Euskal Trenbide Sareak 4. linearen mugikortasunari buruzko azterlan zabalagoa egiteko agindu du; lanak Rekaldera doan linea horren erabilera aztertuko du, sarearen gainerako atalekin lotuta.
- 5. lineari dagokionez, Bilboko Hiri Trenbidea Galdakaora sartzeari buruzko informazio-azterlana egiten hasi dira, eta 2010eko martxoan amaitu beharko da.

#### Beste batzuk

- EAEko udalerrietako hiri-hausturako alderdietan igogailuak edo antzekoak jartzeko 2008an iragarritako laguntzak ematen jarraitu da.

#### Aireko garraioa

- Bilbo, Gasteiz eta Hondarribiko aireportuak sustatu dira, haiek kudeatzen dituzten sozietateei laguntzak emanez.

#### Bizikleta bidezko garraioa

- 2009an zehar, EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana idazten aritu dira, interesa duten beste eragile eta administrazio batzuekin batera. Plana bi lan-mahaitan garatzen da; instituzionalean eta elkarrizketakoan. Diagnostikoa idatzita eta adostuta dago, eta, beraz, aurrerapen-fasea eztabaidatzen ari dira.
- Bidegorri gehiago eraikitzeko laguntzak ematen jarraitu da.
- Donostian dagoeneko martxan dagoen bizikletak mailegatzeko sistema sustatu da, Gipuzkoako gainerako lekuetara zabaltzeko.

#### Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Euskadiko Garraioaren Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurraldearen Arloko Plana izapidetzen jarraitu da, funtsezko tresna baita sektorerako.
- Bestalde, sektore logistikoa indartzeko lan egin da, garraio- eta logistika-zentroyen bidez (Aparkabisa, Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...).
- Zumarragan bidaiarientzako geltoki intermodala eraikitzeko diru-laguntzak eman dira.



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

Garraio-jarduerekin lotutako portuetan egin diren jardueri dagokionez:

- 2009. urtearen lehenengo herenean, Bermeoko portuko babes-dikea indartzeko lan handi bat amaitu da, azken urteetako denboraleek kaltetu eta hondatu egin baitute. Erregistro historikoak nabarmen gainditu zituzten olatuen ondorioz, berrikusi egin da Mutrikuko dikearen lanerako kalkulaturakoa, eta proiektua aldatu da azkenean; horrek obra-kontratua indargabetzea ekarri du. Barrikako San Balentin dikean ere konponketa-lan konplexuak egiten ari dira abuztutik; lanak konplexuak dira ez dagoelako itsas sarbiderik.
- 2009an Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan egindako lehorreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, joan den urtean Bermeoko portua eta beste portu batzuk (Mundaka, Armintza eta Plentzia) garbitzeko formalizatu zen zerbitzuari eutsi zaio; zerbitzu horrek kontuan hartzen ditu EAEko portuetara jende gehiago joateak sortzen dituen behar berriak.
- Portuen zaintza-zerbitzuari dagokionez, joan den urtean Bizkaiko portuetarako formalizatu zen kontratuari eutsi zaio 2009an; kontratu horren bidez, handitu egin zen zerbitzua ordura arte zegoenaren aldean, eta orain Bermeok zaintzaile bat gehiago du urteko egun guztietan, udaldia hiru hilabetera luzatu da, eta, aldi horretan, zaintza-zerbitzua eskaintzen da Lekeitioko portuan eta indartu egin da Ondarroakoan jada eskaintzen zena.
- Gipuzkoako zaintza-zerbitzuaren kasuan, aurreko urtean emandako zerbitzu berari eutsi zaio 2009an Donostian, eta zerbitzu hori udaldian Hondarribiko portura zabaltzeko beharra ere ikusi da: aurten kontratu txikiago batekin bete da behar hori, eta izapideak hasi dituen kontratazio-espediente berrian sartu da haren zerbitzua.

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

- Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa bultzatzeko lanari jarraipena eman zaio, “Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa” (AEPL) Ekonomia Intereseko Europako Taldearen bidez. Atlantic Logistic Forum 2009, Garraioaren eta Logistikaren Foro Profesionala antolatu du Talde horrek; azaroaren 26 eta 27an egin zen, Pauen.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziaren (IEPK) baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu da, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Alde horretatik, Garraio Zuzendaritzak Arku Atlantikoko Garraio Taldea zuzentzen, bultzatzen eta koordinatzen du; aipatutako taldea martxoan bildu da Nantesen, uztailean Poitiersen eta azaroan Gijónen.
- Gainera, 2009an, Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak gai hauek landu ditu:
  - Europako garraio-sareen berrikuspenean parte hartzea:
    - Arku Atlantikoaren Batzordeak Europako garraio-sareen berrikuspenari buruz hartzen duen azken jarrera adierazten duen dokumentua egitea.
    - Garraio Zuzendaritza Itsas Eskualde Periferikoen Konferentzian sortutako lantaldearen zati da, eta Europako garraio-sareen berrikuspenari buruzko Liburu Berdearen jarrera bera hartzea du helburu.
  - Itsas garraioaren eta itsas autobideen ekimenei jarraipena egitea.
  - “Plataforma logistikoen sarearen eraginkortasuna hobetzea korridore atlantikoan” lankidetzaproiektua onartzea, eta Esparru Atlantikoaren programan aurkezteko prestatzea.
  - Hiri barneko mugikortasunerako ekintza-planaren jarraipena egitea.
  - Europako garraio-sareei buruzko Liburu Berdearen gainean irekitako kontsulta-prozesuari Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak emandako erantzuna.
  - Salgaien garraio lehiakorra izateko balio duen trenbide-sareari buruzko araudi-proposamena azaltzea.
  - Itsas Garraioaren Europako Politika 2008-2018ren helburu estrategikoak azaltzea.
  - Niorteko plataforma logistikoko proiektua aurkeztea.
  - Errepiderako garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren garraio-ibilgailuak sustatzeari buruzko 2009/33/EE Zuzentaraua aztertzea.
  - Europako Batzordearen “Etorkizun iraunkor bat garraiorako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz” jakinarazpena azaltzea. Jakinarazpenaren helburua da hurrengo egingo den Garraioaren Liburu Zuria 2010-2020ren oinarriak jartzea.

**Garraio integrala**

- Logistika eta Garraio Klusterrak lanean jarraitu du hainbat esparrutako erakunde eta entitateak batzen dituen antolakunde gisa, sektorearen onerako lan-proiektuak eginez. Elkarre horrek Euskadin Garraio Sistema Adimendunak bultzatzeko, sustatzeko eta garatzeko funtzioa hartu du.



### 5. helburua – Garraio iraunkorraren bidetik

- EAEn bidegorriak eraikitzeko laguntzak ematen jarraitu da, garraiobide iraunkorrenak erabil daitezen sustatzeko eta intermodalitatea sustatzeko.
- Mugikortasun iraunkorra eta irisgarritasuna sustatzeko ekimenak bultzatu dira, zenbait udali laguntzak emanez (Eibar, Ordizia, Portugalete eta Errenteria).
- Donostian mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko ECCOM-2009 konferentzia antolatzen lagundu da.
- Donostian dagoeneko martxan dagoen bizikletak mailegatzeko sistema sustatu da, Gipuzkoako gainerako lekuetara zabaltzeko.



# 5.

## EAEko Garraio Sektorearen Funtsezko Adierazleak



## 5. EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK

### 5.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-03	09-08
<b>Garraioaren produktibitatea (BEG/Enplegua)</b>	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	63,6 mila euro lanean dagoen pertsonako	65,1 mila euro lanean dagoen pertsonako	61,9 mila euro lanean dagoen pertsonako	%11,8	-%4,9

2009an garraioaren produktibitatea 61,9 mila eurokoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 62,3 mila eurokoa izan da.

Bilakaerari begiratzen badiogu, garraioaren produktibitatea %11,8 hazi da 2003tik, eta %4,9 murriztu da aurreko urtearekin alderatuta; ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, %12,5 eta -%4,8 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

2. adierazlea	2003	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-03	09-08
<b>EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEG)</b>	Garraioa: 2.148.203 mila euro Ekonomia: 44.646.354 mila euro	Garraioa: 2.850.229 mila euro Ekonomia: 59.349.634 mila euro	Garraioa: 2.968.908 mila euro Ekonomia: 61.706.519 mila euro	Garraioa: 2.855.381 mila euro Ekonomia: 59.257.394 mila euro	Garraioa: %32,9 Ekonomia: %32,7	Garraioa: -%3,8 Ekonomia: -%4,0

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanak ezartzen duen helburua da garraioaren hazkundeak ekonomia osoaren hazkundearen azpitik egon behar duela, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzkeelako.

Denbora-ikuspegi zabala hartzen badugu (2003-2009 aldian), garraioaren BEGen hazkundea ekonomia osoaren BEGen hazkunde baina zertxobait handiagoa izan da (%32,9 garraioan eta %32,7 ekonomia osoan).

Ikuspegi laburragoa hartzen badugu (2008-2009 aldiko bilakaera), garraioaren BEGen beherakada ekonomia osoarena baino zertxobait txikiagoa izan da (-%3,8 garraioan eta -%4 ekonomia osoan).

3. adierazlea	2000	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-00	09-08
<b>Edukiera handiko bideen proportzioa</b>	%11,4	%13,5	%14,0	%14,4	+%3,0 / +122km	+%0,4 / +19km

Edukiera 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, lurraldeko puntu guztien irisgarritasuna hobetzea errepideen estaldura eta kalitatea hobetuz, eta, era berean, haien segurtasun-maila handitzea.

Alde horretatik, 2000-2009 aldian, edukiera handiko bideen proportzioa %3 handitu da bide-sare osoarekiko, eta EAEko errepideetako kilometro guztien %14,4 bihurtu da. Aurreko urtearekin alderatuta, proportzio hori lau hamarren handitu da.

## 5.2. ADIERAZLE SOZIALAK

4. adierazlea	2000	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-00	09-08
<b>Garraio publiko kolektiboaren erabilera</b>	225.313 mila bidaiari	249.745 mila bidaiari	248.901 mila bidaiari	248.521 mila bidaiari	+%10,3	-%0,2

Errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiariren kopurua %10,3 handitu da EAEn 2000-2009 aldian, eta 248,5 milioi pertsona ibili dira guztira 2009an.

Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilera bilakaera positiboa izan duela EAeko biztanleen artean aztertutako aldian. Dena den, datuak ezin dira era isolatuan aztertu, eta mugikortasun-maila orokorrekin alderatu behar dira. EAeko mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterlanek emandako datuak kontuan hartzen baditugu, ikus daiteke mugikortasun motorizatuak %17,8 egin duela gora 2003-2007 aldian, garraio publikoaren mugikortasunaren gorakadak baino zertxobait gehiago. Garraibide pribatuek bereganatu dute bien arteko alde hori.

Bestalde, errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiari-kopuruak %0,2 egin du behera azken urtean.

5. adierazlea	2003	2006	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					06-03	09-06
<b>Salgaien trenbideko eta itsasoko garraioa</b>	%19,2	%21,8	%23,1	%21,1	+%2,6	-%0,7

2003-2006ko EAeko eskariari buruzko azken irudia azaltzen duen ikerketan eskuragarri dauden azken datuen arabera, aztertutako aldian garraio-moten banaketa orekatuagoa eta iraunkorragoa izan da EAeko salgaien garraioari dagokionez. Trenez edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa %2,6 handitu da.

Hobekuntza egon den arren, ikus daiteke salgaien errepideko garraioak pisu handia duela (guztizkoaren %78, 2006an), EB-27n duena baino askoz handiagoa; izan ere, EB-27n garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, garraiatutako salgai guztien %53 hartzen dute.

Txosten honetan egindako kalkuluak aztertzen baditugu hau da, salgaien garraioak 2009an EAEn izan dituen datuak (ikus txosten honen 2.2.2 atala), salgaien trenbideko eta itsasoko garraioak pisu erlatiboa galdu du 2006-2009 aldian (-%0,7), eta errepideko garraioaren pisu erlatiboak, berriz, gora egin du.

6. adierazlea	2001	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-01	09-08
<b>Errepideetan hildako pertsonak<sup>1</sup></b>	186	102	84	66	-%64,5	-%21,4

2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak jartzen duen helburua da %50 murriztea zirkulazio-istripuetan hildako pertsonen kopurua 2010erako, 2001eko datuak hartuta oinarritzat.

2001etik 2009ra bitartean, %64,5 murriztu da EAeko errepideetan hildakoen kopurua, eta, beraz, nabarmen bete da aipatutako planean jarritako helburua. Nolanahi ere, errepideetan hildako pertsonen kopurua ahalik eta gehien murrizten saiatu behar dugu.

Bilakaerarik berrienari erreparatzen badiogu (2008-2009 aldia), EAeko errepideetan hildako pertsonen kopurua %21,4 murriztu da.

<sup>1</sup> Ertzaintzak eta udaltzaingoen erregistratutako biktimadun istripuak sartzen dira (udaltzaingoen barruan, 2005era arte, EAeko hiru hiriburu-eremuak bakarrik sartzen dira; 2006an, EAeko hiriburu-eremuak, Irungoa, Santurtzikoa, Sestaokoa eta Basaurikoa; 2007an, EAeko hiriburu-eremuak, Irungoa, Beasaingoa eta Basaurikoa; 2008an, EAeko hiriburu-eremuak, Irungoa, Santurtzikoa eta Sestaokoa; 2009an, EAeko hiriburu-eremuak, Irungoa, Barakaldokoa, Santurtzikoa, Sestaokoa, Lezokoa eta Zarauzkkoa).



## 5.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2006	2007	2008	Aurrerapen-maila	
					08-90	08-07
<b>Berotegi-efektuko gasen emisioak garraio-sektorean</b>	2.717 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.686 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	6.074 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	5.705 mila tona CO <sub>2</sub> baliokide	%110,0	-%6,1

Kyotoko Protokoloaren helburua da %8 murriztea berotegi-efektuko gasen emisioak 2008-2012 aldirako, 1990. urteko emisioak hartuta oinarritzat.

1990etik 2008ra bitartean, berotegi-efektuko gasen emisioak %110 handitu dira garraio-sektorean; goranzko joera horrek hala jarraituko balu, oso zaila izango litzateke Kyotoko Protokoloan hartutako konpromisoa betetzea garraioan. Dena den, 2007tik 2008ra bitartean berotegi-efektuko gasen emisioak %6,1 murriztu dira garraio-sektorean, nahiz eta beherakada hori ez den energia-eraginkortasun handiago baten ondorio, jarduera ekonomikoak behera egitearen ondorio baizik.

8. adierazlea	1999	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-99	09-08
<b>Energia-kontsumoa garraio-sektorean</b>	1.432 ktpb	2.008 ktpb	1.906 ktpb	1.783 ktpb	%24,5	-%6,5

Euskal Ingurumen Estrategiaren 2007-2010 aldiko Ingurumen Esparru Programaren arabera, energia-kontsumoa murriztu behar, energiaren eraginkortasuna handitu, eta energia gehiago aurreztu.

Garraioaren energia-kontsumoa %24,5 handitu da azken hamarkadan; bilakaera hori energia aurrezteko aipatutako helburuaren guztiz aurkakoa da. Nolanahi ere, 2008tik 2009ra bitartean garraioaren energia-kontsumoak %6,5 egin du behera.

9. adierazlea	2006	2007	2008	2009	Aurrerapen-maila	
					09-06	09-08
<b>Bioerregaien kontsumoa</b>	5,6 mila tona petrolio baliokide	25 mila tona petrolio baliokide	44 mila tona petrolio baliokide	60,6 mila tona petrolio baliokide	%982,1	%37,7

Euskadiko Energia Estrategia 2010en helburua da, bioerregaien kontsumoari dagokionez, 177.000 tona petrolio baliokidera iristea 2010ean automobilgintzan.

Garraioaren bioerregai-kontsumoa %982,1 hazi da 2006tik 2009ra bitartean (2009an 60,6 mila tona petrolio baliokide kontsumitu dira); erritmo horri eutsiz gero, badirudi nahikoa izango litzatekeela aurrez aipatutako helburua betetzeko. Nolanahi ere, magnitude horren bilakaerarik berriena aztertzen badugu, ikus dezakegu ez dela horrela; izan ere, 2008tik 2009ra bitarteko hazkundea %37,7 soilik izan da, eta aurrerapen-erritmo horrekin jarraituko balitz 2010era arte, bioerregaien kontsumoa 83,1 mila tona petrolio baliokidekoa izango litzateke, jarraitako helburua baino asko gutxiago.



# 6.

## Estatistika Eranskina



## 6. ESTATISTIKA-ERANSKINA

### 6.1. ESPARRU OROKORRA

#### 6.1.1. Establezimendu-kopurua

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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	Establ. kop.
1995	4.533	89,2	3,3	5.084	3,7	137.804
1996	13.144	96,2	9,0	13.667	9,3	146.306
1997	14.490	96,9	9,4	14.957	9,7	154.293
1998	15.097	97,1	9,3	15.543	9,6	161.667
1999	15.375	97,1	9,3	15.828	9,6	165.402
2000	15.200	97,0	9,0	15.670	9,3	168.264
2001	14.904	96,9	8,9	15.378	9,2	166.914
2002	14.666	96,2	8,6	15.245	8,9	170.479
2003	14.396	96,1	8,4	14.975	8,7	171.988
2004	14.304	96,0	8,2	14.906	8,5	175.412
2005	14.371	95,4	7,9	15.067	8,3	181.533
2006	14.352	94,7	7,7	15.154	8,1	186.306
2007	14.870	94,1	7,5	15.795	7,9	199.310
2008	14.742	93,5	7,2	15.766	7,7	203.911
2009	14.500	93,1	7,2	15.574	7,7	201.952

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

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

URTEA/SEKTOR EA	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: JEGID (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	Establ. kop.
1995	480	91,6	2,7	524	3,0	17.709
1996	1.566	97,6	8,4	1.605	8,6	18.592
1997	1.754	97,8	8,9	1.793	9,1	19.731
1998	1.833	98,1	8,9	1.869	9,1	20.563
1999	1.887	98,1	8,8	1.923	9,0	21.434
2000	1.834	97,7	8,5	1.877	8,7	21.482
2001	1.812	97,9	8,3	1.851	8,5	21.712
2002	1.763	96,8	7,9	1.822	8,2	22.237
2003	1.715	96,5	7,6	1.778	7,9	22.540
2004	1.724	96,2	7,6	1.792	7,9	22.694
2005	1.774	95,4	7,5	1.860	7,8	23.812
2006	1.746	94,9	7,2	1.840	7,6	24.171
2007	1.851	93,8	7,0	1.974	7,5	26.285
2008	1.843	92,9	6,8	1.984	7,4	26.936
2009	1.824	92,7	6,8	1.967	7,4	26.756

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

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

URTEA/SEKTOR EA	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: JEGID (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	Establ. kop.
1995	1.473	90,1	3,1	1.635	3,4	47.960
1996	4.399	96,5	8,6	4.558	8,9	51.262
1997	4.934	97,1	9,1	5.082	9,4	54.238
1998	5.229	97,4	9,1	5.371	9,4	57.398
1999	5.375	97,5	9,1	5.512	9,4	58.835
2000	5.409	97,5	9,0	5.550	9,2	60.272
2001	5.324	97,5	8,9	5.462	9,1	60.048
2002	5.174	96,6	8,5	5.358	8,8	61.145
2003	5.038	96,7	8,1	5.208	8,4	61.870
2004	4.998	96,4	7,9	5.182	8,2	63.129
2005	5.000	95,9	7,7	5.215	8,0	64.901
2006	4.985	95,5	7,5	5.221	7,9	66.264
2007	5.182	95,1	7,3	5.450	7,7	71.125
2008	5.075	94,7	7,0	5.359	7,4	72.137
2009	4.963	94,5	7,0	5.251	7,4	70.686

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

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

URTEA/SEKTOR EA	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: JEGID (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Establ. kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Establ. kop.	% s/ (2)	Establ. kop.
1995	2.580	88,2	3,6	2.925	4,1	72.135
1996	7.179	95,7	9,4	7.504	9,8	76.452
1997	7.802	96,5	9,7	8.082	10,1	80.324
1998	8.035	96,8	9,6	8.303	9,9	83.706
1999	8.113	96,7	9,5	8.393	9,9	85.133
2000	7.957	96,5	9,2	8.243	9,5	86.510
2001	7.768	96,3	9,1	8.065	9,5	85.154
2002	7.729	95,8	8,9	8.065	9,3	87.097
2003	7.643	95,7	8,7	7.989	9,1	87.578
2004	7.582	95,6	8,5	7.932	8,9	89.589
2005	7.597	95,1	8,2	7.992	8,6	92.820
2006	7.621	94,2	7,9	8.093	8,4	95.871
2007	7.837	93,6	7,7	8.371	8,2	101.900
2008	7.824	92,9	7,5	8.423	8,0	104.838
2009	7.713	92,3	7,4	8.356	8,0	104.510

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

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

URTEA/SEKTOR A	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: JEGID (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





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

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	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	60,8	1,7	0,4	1,0	36,1	100,0
1996	89,7	0,6	0,1	0,2	9,4	100,0
1997	89,5	0,5	0,1	0,2	9,7	100,0
1998	89,0	0,4	0,1	0,2	10,3	100,0
1999	88,7	0,4	0,1	0,2	10,6	100,0
2000	87,6	0,4	0,1	0,2	11,7	100,0
2001	86,5	0,5	0,1	0,2	12,7	100,0
2002	85,7	0,5	0,1	0,3	13,4	100,0
2003	85,3	0,5	0,1	0,2	13,9	100,0
2004	85,1	0,5	0,1	0,2	14,1	100,0
2005	85,1	0,5	0,1	0,3	14,0	100,0
2006	84,9	0,5	0,1	0,3	14,2	100,0
2007	84,7	0,5	0,1	0,3	14,4	100,0
2008	84,5	0,5	0,1	0,3	14,6	100,0
2009	84,1	0,4	0,1	0,3	15,1	100,0

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



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

URTEA/GARRAIO BIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	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	60,4	0,0	0,6	0,0	39,0	100,0
1996	90,1	0,0	0,2	0,0	9,7	100,0
1997	89,7	0,0	0,2	0,0	10,1	100,0
1998	89,0	0,0	0,3	0,0	10,7	100,0
1999	89,2	0,0	0,4	0,0	10,4	100,0
2000	88,7	0,0	0,3	0,0	11,0	100,0
2001	87,9	0,0	0,3	0,0	11,8	100,0
2002	86,7	0,0	0,3	0,0	13,0	100,0
2003	87,1	0,0	0,2	0,0	12,7	100,0
2004	86,4	0,0	0,2	0,0	13,4	100,0
2005	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2006	86,0	0,1	0,4	0,0	13,5	100,0
2007	85,9	0,1	0,4	0,0	13,6	100,0
2008	85,5	0,1	0,4	0,0	14,0	100,0
2009	85,1	0,1	0,4	0,0	14,4	100,0

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



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

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	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	58,9	1,4	0,0	1,0	38,7	100,0
1996	90,3	0,5	0,0	0,2	9,0	100,0
1997	90,6	0,4	0,0	0,1	8,9	100,0
1998	90,1	0,4	0,0	0,1	9,4	100,0
1999	90,2	0,3	0,0	0,1	9,4	100,0
2000	89,2	0,3	0,0	0,1	10,4	100,0
2001	87,8	0,3	0,0	0,2	11,7	100,0
2002	87,1	0,3	0,0	0,3	12,3	100,0
2003	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2004	86,1	0,4	0,0	0,2	13,3	100,0
2005	86,0	0,4	0,0	0,2	13,4	100,0
2006	85,8	0,4	0,0	0,2	13,6	100,0
2007	85,5	0,4	0,0	0,2	13,9	100,0
2008	85,4	0,4	0,0	0,2	14,0	100,0
2009	84,8	0,3	0,0	0,2	14,6	100,0

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



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

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	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	61,9	2,2	0,5	1,2	34,2	100,0
1996	89,1	0,8	0,1	0,3	9,7	100,0
1997	88,7	0,6	0,1	0,2	10,4	100,0
1998	88,2	0,6	0,1	0,2	10,9	100,0
1999	87,6	0,6	0,1	0,2	11,5	100,0
2000	86,3	0,6	0,1	0,2	12,8	100,0
2001	85,3	0,6	0,1	0,3	13,7	100,0
2002	84,6	0,7	0,1	0,3	14,3	100,0
2003	84,5	0,6	0,1	0,3	14,5	100,0
2004	84,2	0,6	0,1	0,3	14,8	100,0
2005	84,4	0,7	0,1	0,3	14,5	100,0
2006	84,1	0,7	0,1	0,4	14,7	100,0
2007	84,0	0,7	0,1	0,4	14,8	100,0
2008	83,8	0,7	0,1	0,4	15,0	100,0
2009	83,5	0,5	0,1	0,4	15,5	100,0

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

## 6.1.2. Enplegua

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

URTEA/SEKTOR AREA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu- kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu-kop.	% s/ (2)	Lanpostu-kop.
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
1996	--	--	--	37.433	5,8	647.181
1997	--	--	--	39.125	5,9	661.900
1998	--	--	--	40.407	5,9	679.535
1999	--	--	--	42.446	5,9	721.087
2000	--	--	--	42.463	5,7	743.829
2001	--	--	--	43.685	5,8	759.583
2002	--	--	--	45.213	5,7	788.663
2003	38.814	84,0	4,8	46.194	5,7	806.220
2004	39.309	83,6	4,8	47.013	5,7	820.043
2005	42.744	88,7	5,0	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

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

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

URTEA/SEKTOR AREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	50,0	2,2
1997	--	4,5	2,3
1998	--	3,3	2,7
1999	--	5,0	6,1
2000	--	0,0	3,2
2001	--	2,9	2,1
2002	--	3,5	3,8
2003	--	2,2	2,2
2004	1,3	1,8	1,7
2005	8,7	2,5	4,1
2006	-1,0	3,5	3,1
2007	5,9	5,2	4,5
2008	1,7	1,4	2,5
2009	1,1	1,2	0,9

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



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu- kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu-kop.	% s/ (2)	Lanpostu-kop.
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	6.962	116,6	5,0	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

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

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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	40,0	3,4	4,3
2006	-19,4	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

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



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu-kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu-kop.	% s/ (2)	Lanpostu-kop.
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.482	86,2	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

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

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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-1,1	2,5
2007	3,6	4,6	4,9
2008	1,2	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

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



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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Lanpostu- kop.	% s/ (1)	% s/ (2)	Lanpostu- kop.	% s/ (2)	Lanpostu-kop.
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	23.594	82,1	5,1	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

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

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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	3,7	5,0	4,3
2008	5,2	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

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



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

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-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	26.590	2.744	409	470	12.531	42.744
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
<b>%</b>						
2003	65,5	--	0,9	1,2	32,4	100,0
2004	61,2	4,3	0,9	1,2	32,4	100,0
2005	62,2	6,4	1,0	1,1	29,3	100,0
2006	61,7	6,2	0,9	1,0	30,2	100,0
2007	62,1	5,5	0,9	1,0	30,5	100,0
2008	63,2	5,0	0,8	0,9	30,1	100,0
2009	63,4	4,6	0,9	0,8	30,2	100,0

<sup>1</sup> Lehorreko garraioaren datua ematen da (errepidekoa eta trenbidekoa).

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

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

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-KOPURUA</b>						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	5.074	(*)	55	0	1.782	6.962
2006	3.568 eta (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 eta (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 eta (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 eta (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
<b>%</b>						
2004	64,6	0,0	0,8	0,0	34,6	100,0
2005	72,9	(*)	0,8	0,0	25,6	100,0
2006	63,6 eta (*)	(*)	0,9	0,0	35,2	100,0
2007	64,1 eta (*)	(*)	0,9	0,0	34,7	100,0
2008	62,6 eta (*)	(*)	0,9	0,0	36,2	100,0
2009	62,1 eta (*)	(*)	0,8	0,0	35,8	100,0

(\*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

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



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

URTEA/GAR RAIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU KOP.</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	67,2	1,9	0,2	0,2	30,5	100,0
2005	66,8	6,1	0,1	0,2	26,8	100,0
2006	67,3	4,0	0,0	0,2	28,5	100,0
2007	67,7 eta (*)	3,6	(*)	0,2	28,3	100,0
2008	68,7	3,4	0,2	0,2	27,5	100,0
2009	68,2	3,3	0,2	0,1	28,1	100,0

(\*) Ez dago lurraldeen araberako daturik, isilekotasuna dela eta. EAEko datuetan gehituta dago.

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

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

URTEA/GARR AIOBIDEA	Errepideko garraioa	Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
<b>LANPOSTU-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
<b>%</b>						
2004	56,6	6,9	1,3	2,0	33,2	100,0
2005	55,9	8,5	1,5	2,0	32,1	100,0
2006	57,7 eta (*)	9,0	1,4	1,7	30,2	100,0
2007	58,2 eta (*)	(*)	1,3	1,6	30,8	100,0
2008	60,0 eta (*)	(*)	1,2	1,5	30,1	100,0
2009	60,7 eta (*)	(*)	1,3	1,5	30,0	100,0

(\*) Eustatek ez du lurraldeen araberako daturik, isilekotasuna dela eta.

EAEko datuetan gehituta dago.

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

### 6.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

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

URTEA/SEKTOR EA	Garraioak			Garraioak eta komunikazioak (1)		Ekonomia guztira (2)
	Euroak, milakotan	% s/ (1)	% s/ (2)	Euroak, milakotan	% s/ (2)	Euroak, milakotan
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009 <sup>(a)</sup>	2.855.381	67,9	4,8	4.204.997	7,1	59.257.394

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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

6.26 taula. Garraio-sektoreko BEGen 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 <sup>(a)</sup>	-3,8	-2,1	-4,0

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak, milakotan	% s/ (2)	Euroak, milakotan
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009 <sup>(a)</sup>	372.243	3,9	9.647.138

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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



6.28 taula. Garraio-sektoreko BEGen 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 <sup>(a)</sup>	-4,4	-5,9

(a): Datuen aurrerapena.

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak, milakotan	% s/ (2)	Euroak, milakotan
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009 <sup>(a)</sup>	862.732	4,5	19.346.703

(a): Datuen aurrerapena.

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

6.30 taula. Garraio-sektoreko BEGen 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 <sup>(a)</sup>	-3,6	-4,1

(a): Datuen aurrerapena.

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



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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak		Ekonomia guztira (2)
	Euroak, milakotan	% s/ (2)	Euroak, milakotan
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009 <sup>(a)</sup>	1.620.406	5,4	30.263.553

(a): Datuen aurrerapena.

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

6.32 taula. Garraio-sektoreko BEGen 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 <sup>(a)</sup>	-3,8	-3,2

(%)

(a): Datuen aurrerapena.

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



6.33 taula. Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera EAEn (euroak milakotan eta %)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepideko garraioa	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 <sup>(a)</sup>	1.055.615	444.253	154.483	64.254	70.629	1.066.147	2.855.381
<b>%</b>							
2003	52,2		6,7	1,9	2,4	36,8	100,0
2004	52,5		6,4	2,2	2,5	36,4	100,0
2005	39,2	15,2	5,0	2,6	2,6	35,4	100,0
2006	39,0	15,2	4,8	2,7	2,6	35,7	100,0
2007	38,3	15,1	4,6	2,7	2,9	36,4	100,0
2008	37,8	15,3	4,7	2,5	2,6	37,0	100,0
2009 <sup>(a)</sup>	37,0	15,6	5,4	2,3	2,5	37,3	100,0

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa, bidaiarien hiriko ohiko garraioa, bidaiarien errepideko ohiko garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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

6.34 taula. Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Araban (euroak milakotan eta %)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepideko garraioa	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 <sup>(a)</sup>	156.188	91.281	762	6.170	0	117.842	372.243
<b>%</b>							
2003	63,6		1,8	1,7	0,0	32,9	100,0
2004	63,7		1,7	1,8	0,0	32,8	100,0
2005	44,6	22,5	0,2	2,2	0,0	30,4	100,0
2006	44,1	22,3	0,2	2,3	0,0	31,1	100,0
2007	43,2	23,8	0,2	2,1	0,0	30,7	100,0
2008	42,7	23,9	0,2	2,0	0,0	31,2	100,0
2009 <sup>(a)</sup>	42,0	24,5	0,2	1,7	0,0	31,7	100,0

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa, bidaiarien hiriko ohiko garraioa, bidaiarien errepideko ohiko garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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



6.35 taula. Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Gipuzkoan (euroak milakotan eta %)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepideko garraioa	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 <sup>(a)</sup>	389.853	101.926	60.533	2.978	1.467	305.975	862.732
<b>%</b>							
2003	58,2		7,8	0,4	0,1	33,5	100,0
2004	58,5		7,5	0,4	0,1	33,5	100,0
2005	47,7	11,3	6,4	0,4	0,2	34,0	100,0
2006	47,3	11,2	6,2	0,5	0,2	34,6	100,0
2007	46,9	11,6	6,0	0,5	0,2	34,8	100,0
2008	46,4	11,6	6,2	0,4	0,2	35,3	100,0
2009 <sup>(a)</sup>	45,2	11,8	7,0	0,3	0,2	35,5	100,0

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa, bidaiarien hiriko ohiko garraioa, bidaiarien errepideko ohiko garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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



6.36 taula. Garraio-sektoreko BEG garraiobidearen arabera Bizkaian (euroak milakotan eta %)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + beste batzuk <sup>1</sup>		Trenbideko garraioa	Aireko garraioa	Itsas garraioa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepideko garraioa	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 <sup>(a)</sup>	509.574	251.046	93.188	55.106	69.162	642.330	1.620.406
<b>%</b>							
2003	46,5		7,2	2,7	4,2	39,4	100,0
2004	46,8		6,8	3,2	4,2	38,8	100,0
2005	33,5	15,6	5,3	3,9	4,4	37,3	100,0
2006	33,4	15,6	5,2	3,9	4,5	37,3	100,0
2007	32,6	14,9	4,9	3,9	5,0	38,6	100,0
2008	32,2	15,2	5,0	3,7	4,6	39,3	100,0
2009 <sup>(a)</sup>	31,4	15,5	5,8	3,4	4,3	39,6	100,0

<sup>1</sup> Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko tren-garraioa, bidaiarien hiriko ohiko garraioa, bidaiarien errepideko ohiko garraioa, bestelako ohiko garraioa (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lehorreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

<sup>(a)</sup>: Datuen aurrerapena.

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





## 6.2. GARRAIO-ESKAITZA ETA -ESKARIA

6.2.1. Garraio-eskaintza6.37 taula. EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobideak, 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
<b>DENSITATEA (m/km<sup>2</sup>)<sup>1</sup></b>				
1992	25,7	27,2	559,2	612,1
1993	25,7	31,9	536,3	593,9
1994	25,7	34,1	537,3	597,1
1995	25,8	33,2	543,3	602,3
1996	25,8	34,7	533,3	593,8
1997	25,8	38,1	523,4	587,3
1998	26,0	38,0	532,7	596,7
1999	26,0	40,4	548,2	614,6
2000	27,1	41,3	533,3	601,7
2001	27,1	41,5	527,5	596,1
2002	26,5	41,9	520,8	589,2
2003	27,8	44,0	517,5	589,3
2004	28,5	43,7	515,3	587,5
2005	29,2	44,9	508,9	583,0
2006	29,2	43,8	508,2	581,2
2007	31,5	47,7	505,3	584,5
2008	33,2	48,1	499,7	580,9
2009	35,4	48,5	497,9	581,8

<sup>1</sup> Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat.

6.38 taula. Arabako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobideak eta errepedeak	Galtzada bakarreko errepedeak	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
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)</b>				
1992	19,8	26,0	491,2	537,0
1993	19,8	36,9	434,9	491,6
1994	19,8	36,9	440,9	497,5
1995	20,1	32,9	438,9	491,9
1996	20,1	36,5	427,7	484,3
1997	20,1	36,5	427,7	484,3
1998	20,1	37,2	443,8	501,1
1999	20,1	37,2	463,9	521,2
2000	20,4	36,9	426,7	484,0
2001	20,4	36,9	426,7	484,0
2002	20,4	36,9	426,7	484,0
2003	20,4	36,9	426,7	484,0
2004	20,4	36,9	429,3	486,6
2005	20,4	36,9	429,3	486,6
2006	20,4	36,9	429,0	486,3
2007	20,4	36,9	429,0	486,3
2008	24,7	34,6	423,4	482,7
2009	24,7	34,6	423,4	482,6

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

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

6.39 taula. Gipuzkoako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobiak eta 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
<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	660,9
1995	35,3	34,8	604,5	674,6
1996	35,3	34,8	604,5	674,6
1997	35,3	37,9	574,2	647,4
1998	35,3	37,9	574,2	647,4
1999	35,3	41,9	604,5	681,7
2000	37,9	41,9	605,0	684,8
2001	37,9	41,9	606,5	686,3
2002	34,8	42,9	602,9	680,6
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,2
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,4
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0

Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepede-sarearen luzera hartu dira kontuan.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat.

6.40 taula. Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km<sup>2</sup>)

URTEA/GARRAIOBIDEA	Ordainpeko autobideak	Doako autobideak, autobiak eta 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
<b>DENTSITATEA (m/km<sup>2</sup>)</b>				
1992	25,3	29,8	618,8	673,9
1993	25,3	30,2	621,1	676,6
1994	25,3	30,2	621,1	676,6
1995	25,3	32,0	631,9	689,2
1996	25,3	32,0	614,3	671,6
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,3
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,9
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,3
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,8	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	37,9	59,5	512,4	609,8
2009	37,9	59,5	505,6	603,0

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Eustat.



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

URTEA/ MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kop.	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	904.969	1,8	72.605	13,4	182.103	4,1	2.859	1,8	8.811	0,6	34.003	9,8	1.205.350	3,0
2007	928.759	2,6	82.564	13,7	191.684	5,3	2.908	1,7	9.138	3,7	37.466	10,2	1.252.519	3,9
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,8
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

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



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

URTEA/MO TA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	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	136.615	2,8	8.267	13,5	30.541	4,5	497	6,2	1.410	0,3	5.473	11,7	182.803	3,7
2007	141.555	3,6	9.566	15,7	32.267	5,7	495	-0,4	1.466	4,0	6.152	12,4	191.501	4,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,2	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,3
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

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



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

URTEA/MO TA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	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	291.589	1,5	33.957	13,2	66.478	4,2	785	1,8	3.498	0,1	12.668	8,7	408.975	3,0
2007	298.750	2,5	38.378	13,0	70.070	5,4	811	3,3	3.629	3,7	13.743	8,5	425.381	4,0
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
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

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



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

URTEA/MO TA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kop.	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	476.765	1,7	30.381	13,6	85.084	3,9	1.577	0,4	3.903	1,1	15.862	10,0	613.572	2,7
2007	488.454	2,5	34.620	14,0	89.347	5,0	1.602	1,6	4.043	3,6	17.571	10,8	635.637	3,6
2008	493.116	0,9	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
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

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





6.45 taula. Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)

(Autoak 1.000 biztanleko)

URTEA /LURRALDE HISTORIKOA	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

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

6.46 taula. Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)

(Aireontzi-kopurua)

URTEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	Gasteiz	GUZTIRA
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.488	59.652
2002	37.134	6.032	11.949	55.115
2003	40.864	6.257	11.281	58.402
2004	47.020	6.295	10.848	64.163
2005	51.745	7.135	8.894	67.774
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972

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



6.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) *Garraio kolektiboaren zerbitzu publikoak*

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

(Bidaiariak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiribusa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriarteko autobusa	Gipuzkoako hiriarteko autobusa	Arabako hiriarteko autobusa <sup>1</sup>	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	27.264	26.670	10.686	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	28.002	12.643	30.196	17.185	348	86.334	2.958	25.785	17.940	1.506
2009	25.755	28.460	10.544	28.808	17.851	421	87.044	7.489	23.654	17.150	1.345

<sup>1</sup> 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketan ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia saltoki-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).



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

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko autobusa	Hiriarteko autobusa	Hiriko trena	Hiriarteko trena	GUZTIRA	Urte arteko aldakuntza	Aldakuntza metatua 2000tik
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	64.620	49.293	82.715	48.877	245.505	0,9	9,0
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,8
2008	66.649	47.729	89.292	45.231	248.901	-0,3	10,5
2009	64.759	47.080	94.533	42.149	248.521	-0,2	10,3

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 %)

(Ibilgailu-kopurua eta %)

HIRIBURUA/URTEA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 09/08
<b>Gasteiz</b>										
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	-2,5
Gamarra Nagusia	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	1,4
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	0,4
Gometxa	20.358	ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	-8,8
<b>GUZTIRA</b>	<b>110.332</b>	<b>91.773</b>	<b>115.495</b>	<b>117.148</b>	<b>120.382</b>	<b>111.777</b>	<b>125.735</b>	<b>123.085</b>	--	--
<b>Donostia<sup>1</sup></b>										
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	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.
Zapatari - Tolosa hirib.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	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.
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.
<b>GUZTIRA</b>	<b>163.237</b>	<b>157.440</b>	<b>156.575</b>	<b>156.272</b>	<b>148.905</b>	<b>152.346</b>	<b>138.125</b>	<b>128.707</b>	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	-0,5
Deustu-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	2,0
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	-13,4
Orueta-Egirleta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	-0,6
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	-2,6
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	-3,8
Miraflores - Hegoaldeko bidea <sup>2</sup>	34.267	34.256	36.745	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	0,6
Zabalburu plaza - Hegoaldeko bidea	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	-4,3
Jesusen Bihotza - Hegoaldeko bidea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	0,2
Basurtu-Kastresana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	-3,8
Basurtu-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	-3,2
<b>GUZTIRA</b>	<b>342.278</b>	<b>345.055</b>	<b>351.957</b>	<b>347.409</b>	<b>344.140</b>	<b>344.392</b>	<b>351.870</b>	<b>351.034</b>	<b>345.940</b>	<b>-1,5</b>

Gasteizen ez daude eskuragarri Gamarra Nagusira sartzeko datuak.

<sup>1</sup> Txosten hau argitaratu den datan, ez daude eskuragarri Donostiara sartzeko bide nagusien datuak.

<sup>2</sup> Sarbide hori ordezkatzen duen 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 2009ko Aforaleku Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2009ko Aforaleku Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.50 taula. Hiriko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EAEko hiru hiriburu-eta autobusetan

(Pertsonak milakotan eta %)

URTEA/HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Pertsonak, 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	27.264	4,5	26.670	1,7	10.686	-7,2	64.620	1,3
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	12,7	67.109	3,9
2008	26.004	-6,1	28.002	2,3	12.643	5,0	66.649	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.544	-16,6	64.759	-2,8

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

6.51 taula. Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan

(Pertsonak milakotan eta %)

URTEA/ESPARRUA	Bizkaiko hiriartekoa		Gipuzkoako hiriartekoa		Arabako hiriartekoa <sup>1</sup>	
	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1999	35.474	--	19.003	--	ez eskur.	--
2000	36.359	2,5	18.461	-2,9	ez eskur.	--
2001	38.852	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.284	-9,2	17.022	-4,1	267	83,5
2003	37.232	5,5	16.712	-1,8	315	18,1
2004	36.876	-1,0	16.627	-0,5	439	39,3
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,3
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,6
2008	30.196	-2,2	17.185	6,6	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	17.851	3,9	421	20,9

<sup>1</sup> 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile-kopuruaren egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketan ondorioz dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia saltoki-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 (pertsonak 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	0,6
2009	87.044	0,8

<sup>1</sup> Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

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

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

HILABETEA /URTEA	2000		2005		2006		2007		2008		2009	
	Pertsona-kop.	% bertikala	Pertsona-kop.	% bertikala	Pertsona-kop.	% bertikala	Pertsona-kop.	% bertikala	Pertsona-kop.	% bertikala	Pertsona-kop.	% bertikala
Urtarrila	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5
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
Martxo	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
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
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
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
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
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
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
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
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
Abendua	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,9	7.455.024	8,7	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1
<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>

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



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

GELTOKIA/ RTEA	2000		2005		2006		2007		2008		2009	
	Pertsona- kop.	% bertik ala	Pertsona- kop.	% bertika la	Pertsona- kop.	% bertika la	Pertsona-kop.	% bertik ala	Pertsona- kop.	% bertik ala	Pertsona- kop.	% bertika la
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7	2.395.473	2,8	2.371.745	2,7
Bolueta	1.320.541	2,4	1.598.436	2,1	1.566.993	2,0	1.467.988	1,7	1.436.556	1,7	1.477.461	1,7
Basarrate	1.820.404	3,4	2.184.931	2,8	2.247.571	2,8	2.336.064	2,7	2.321.533	2,7	2.275.891	2,6
Santutxu	4.067.312	7,5	4.857.664	6,2	4.908.771	6,2	4.952.330	5,8	4.912.223	5,7	4.862.490	5,6
Alde Zaharra	5.133.486	9,5	6.310.756	8,1	6.427.006	8,1	6.554.028	7,6	6.426.806	7,4	6.355.555	7,3
Abando	4.998.904	9,2	6.489.365	8,3	6.569.655	8,2	6.786.616	7,9	6.618.653	7,7	6.465.604	7,4
Moyua	4.389.232	8,1	5.924.437	7,6	6.036.020	7,6	6.342.798	7,4	6.322.474	7,3	6.353.754	7,3
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2	6.255.867	7,3	6.281.666	7,2
San Mames	4.084.384	7,5	5.464.727	7,0	5.541.777	6,9	5.769.908	6,7	5.822.744	6,7	5.890.468	6,8
Deustu	4.412.197	8,1	5.366.038	6,9	5.238.886	6,6	5.262.567	6,1	5.246.947	6,1	5.048.939	5,8
Sarriko	2.440.168	4,5	2.611.465	3,4	2.614.024	3,3	2.650.973	3,1	2.643.049	3,1	2.587.739	3,0
San Inazio	1.742.686	3,2	2.280.153	2,9	2.318.850	2,9	2.342.613	2,7	2.379.879	2,8	2.334.328	2,7
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3	221.927	0,3	223.805	0,3
Erandio	1.476.705	2,7	1.701.962	2,2	1.744.584	2,2	1.788.761	2,1	1.764.629	2,0	1.721.935	2,0
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.400.838	1,8	1.459.769	1,8	1.497.341	1,7	1.485.266	1,7	1.418.598	1,6
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1	1.024.912	1,2	1.019.782	1,2
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4	341.899	0,4	332.112	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.855.954	5,0	3.882.611	4,9	3.761.924	4,4	3.692.580	4,3	3.569.334	4,1
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1	958.223	1,1	930.720	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9	711.199	0,8	702.384	0,8
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4	390.173	0,4	380.930	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.655.105	3,4	2.628.411	3,3	2.640.362	3,1	2.611.496	3,0	2.552.791	2,9
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.634.322	2,1	1.633.598	2,0	1.611.073	1,9	1.614.788	1,9	1.535.095	1,8
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5	461.699	0,5	417.125	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5	453.070	0,5	441.349	0,5
Sopela	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8	659.325	0,8	628.151	0,7
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4	327.080	0,4	304.473	0,3
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8	667.496	0,8	667.870	0,8
Gurutzeta	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1	3.580.776	4,1	3.671.526	4,2
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3	1.217.557	1,4	1.282.764	1,5
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2	3.625.942	4,2	3.616.042	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0	1.858.581	2,1	1.967.440	2,3
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2	153.996	0,2	144.554	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7	2.262.446	2,6	2.335.371	2,7
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8	733.287	0,8	763.831	0,9
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7	2.733.192	3,2	2.465.265	2,8
Peñota	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	569.872	0,7
Santurtzi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.074.953	1,2
<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>

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



6.55 taula. Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Pertsona-kop.	Urte arteko $\Delta$ (%)
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>	2.958,0	1,8
2009 <sup>3</sup>	7.488,7	153,2

<sup>1</sup> 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

<sup>2</sup> Gasteizko tranbiaren bidaiariak gehitzen 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).





6.56 taula. Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (pertsonak, milakotan)

(Pertsonak, 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	17.940	1.506	45.231
2009	23.654	17.150	1.345	42.149

<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: Iturria: RENFE, EuskoTren, 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	8,6
1993	0,5	1,7	1,4	1,1
1994	2,5	0,4	7,4	1,6
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-0,4	-1,7	2,1
2002	-6,1	-0,6	3,5	-4,1
2003	-4,0	1,1	-3,1	-2,3
2004	-9,3	-8,0	2,9	-8,4
2005	-2,1	6,3	2,6	1,0
2006	-1,0	2,0	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,1	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
Δ 80/09	-24,7	-43,3	-17,5	-33,4

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

d) Aireko garraioa

6.58 taula. Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (pertsonak, milakotan)

(Pertsonak, milakotan)

URTEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	Gasteiz	GUZTIRA
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.217	243	147	2.607
2000	2.556	284	125	2.965
2001	2.492	281	129	2.902
2002	2.464	271	99	2.834
2003	2.851	284	102	3.237
2004	3.396	296	95	3.787
2005	3.844	309	92	4.245
2006	3.876	368	174	4.418
2007	4.287	467	174	4.927
2008	4.173	403	68	4.644
2009	3.655	315	40	4.010

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

6.59 taula. Pertsonen aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA/AIREPORTUA	Bilbo	Hondarribia	Gasteiz	GUZTIRA
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,1	11,5	14,8	7,1
2000	13,8	14,4	-25,2	11,7
2001	-2,5	-1,0	3,4	-2,1
2002	-1,1	-3,5	-23,3	-2,3
2003	15,7	4,6	3,3	14,2
2004	19,1	4,1	-7,0	17,0
2005	13,2	4,5	-3,7	12,1
2006	0,8	19,2	89,5	4,1
2007	10,6	26,8	0,2	11,5
2008	-2,7	-13,6	-61,0	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
Δ 92/09	164,7	215,0	-82,3	134,9

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

e) *Itsas garraioa*

6.60 taula. Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsona-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/MOTA	Ontziratuak		Lehorreratuak		GUZTIRA	
	Pertsona-kop.	Urte arteko ▲ (%)	Pertsona-kop.	Urte arteko ▲ (%)	Pertsona-kop.	Urte arteko ▲ (%)
2002	60.209	--	76.732	--	136.941	--
2003	47.833	-20,6	64.011	-16,6	111.844	-18,3
2004	43.642	-8,8	101.035	57,8	144.677	29,4
2005	51.048	17,0	113.368	12,2	164.416	13,6
2006	55.841	9,4	112.902	-0,4	168.743	2,6
2007	46.746	-16,3	102.908	-8,9	149.654	-11,3
2008	43.337	-7,3	99.109	-3,7	142.446	-4,8
2009	45.370	4,7	91.739	-7,4	137.109	-3,7

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.2.3. Salgai-garraioaren eskaria

a) *Errepideko garraioa*

6.61 taula. EAEen errepidez garraiatutako salgaien kantitatea 1998 eta 2008 artean (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Eskualde barneko garraioa <sup>1</sup>				Eskualde arteko garraioa <sup>2</sup>		Nazioarteko garraioa		EAE guztira	
	Udalbarneko <sup>3</sup>	Udalbarneko	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	9,9	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	6,3
2009	18.356	48.769	67.125	-12,6	47.707	-5,5	4.253	-27,0	119.085	-10,6

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

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

<sup>3</sup> 2002ko metodologia-aldaketaren ondorioz, urte horretatik aurrera hasten da sartzen udalbarneko barneko garraioa inkestan.

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



6.62 taula. 2009an garraiatutako salgaien kantitatea, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	623	457	1.080
Aragoi	1.600	1.380	2.980
Asturias	756	1.133	1.888
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.059	3.217	5.276
Gaztela-Mantxa	520	638	1.158
Gaztela eta Leon	5.252	5.256	10.508
Katalunia	2.110	2.158	4.267
Valentziako Erkidegoa	1.045	849	1.894
Extremadura	66	172	239
Galizia	1.346	1.466	2.812
Madril	1.935	1.683	3.619
Murtzia	235	133	369
Nafarroa	4.504	3.877	8.381
Errioxa	1.778	1.445	3.223
Ceuta eta Melilla	..	..	..
<b>Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA</b>	<b>23.829</b>	<b>23.878</b>	<b>47.708</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" ilaran jasota daude.

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

### b) Trenbideko garraioa

6.63 taula. FEVEk EAE abiapuntu izanik garraiatu duen salgai-kantitatearen bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko $\Delta$ (%)
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	41,9	0,7
$\Delta$ 90/09	--	-86,2

Iturria: FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



c) Aireko garraioa

6.64 taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/AIREP ORTUA	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	Urte arteko Δ (%)	Tonak	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	3.879,7	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,4	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,3	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,3	23,0
1999	3.573,7	-1,6	178,9	-16,1	39.917,7	-5,6	43.670,3	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,8	-10,8	39.824,6	-8,8
2001	3.655,0	-9,5	154,1	-12,5	36.202,0	1,7	40.011,1	0,5
2002	3.699,2	1,2	127,1	-17,5	42.425,1	17,2	46.251,4	15,6
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,1	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,8	8,8	48.161,8	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,7	-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
<b>Δ 92/09</b>		<b>-21,2</b>		<b>-87,9</b>		<b>2.849,7</b>		<b>554,4</b>

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

d) *Itsas garraioa*

6.65 taula. Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	30.066,2	-	3.823,5	-	33.889,7	-
1991	32.674,9	8,7	3.979,9	4,1	36.654,8	8,2
1992	30.560,2	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,5	-5,3
1993	30.006,0	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,5	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,7	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,7	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,6	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,6	1,1
2006	38.590,8	13,2	5.504,6	1,7	44.095,4	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.512,4	-26,4	35.692,3	-19,2
Δ 90/09		7,0		-8,1		5,3

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.66 taula. Bilboko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/ JARDUE RA	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak, milakota n	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakota n	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakota n	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakota n	Urte arteko Δ (%)	Tonak milakota n	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	-2,7	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.397,6	-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
Δ 90/09	--	25,7	--	24,6	--	-90,4	--	-38,9	--	7,0

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.67 taula. Bilboko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (%)

(% 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	70,4	25,9	3,2	0,4	100,0
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).





6.68 taula. Pasaiaiko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/JARDUER A	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	1.304,5	-13,9	36,1	-10,6	8,6	11,7	3.512,4	-26,4
Δ 90/09	--	<b>-25,1</b>	--	<b>53,7</b>	--	<b>-50,5</b>	--	<b>-38,1</b>	--	<b>-8,1</b>

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.69 taula. Pasaiaiko portuko salgai-zirkulazioaren sailkapena (%)

(% horizontala)

URTEA/JARDUERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	GUZTIRA
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,2	31,7	0,8	0,2	100,0
2009	61,6	37,1	1,0	0,2	100,0

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.70 taula. Bermeoko portuko salgai-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	411,5	36,2
1998	442,3	7,5
1999	397,4	-10,2
2000	461,5	16,1
2001	424,1	-8,1
2002	342,9	-19,1
2003	416,5	21,5
2004	406,5	-2,4
2005	287,6	-29,2
2006	304,9	6,0
2007	317,2	4,0
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
$\Delta$ 90/09		73,8

Iturria: Bermeoko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



## 6.3. GARRAIOAREN ONDORIOAK

6.3.1. Istripu-tasa

6.71 taula. Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2009 artean, biktimen arabera

(Kopurua eta % )

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 00/09
<b>ARABA</b>											
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	-21,2
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	90	-63,3
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	1,1
<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>547</b>	<b>-21,5</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>-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	-32,0
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	-62,5
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	-31,6
<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>-35,9</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>-63,6</b>
<b>GIPUZKOA</b>											
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.275	1.049	42,5
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	-53,1
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	45,5
<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>16,8</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>-68,3</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	-12,9
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	-60,4
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	-11,0
<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>-21,1</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>-67,1</b>

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



6.72 taula. Errepideak: kalte-mailaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(Pertsona-kopurua)

	Hildakoak						Larri zaurituak						Arin zaurituak					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>ARABA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	2	2	6	5	1	1	13	14	15	21	12	18	62	43	42	35	40	35
Ibilgailu arinak	19	24	13	15	16	7	97	90	74	64	46	55	546	546	465	520	419	394
Ibilgailu astunak	2	1	0	2	2	2	6	3	7	8	4	4	22	27	19	44	17	23
Oinezkoak	1	2	4	0	3	1	8	8	5	3	2	3	7	8	11	3	4	2
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	2	1	2	4	2	0	0	4	1	6	3	3
<b>GUZTIRA</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>126</b>	<b>116</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>637</b>	<b>628</b>	<b>538</b>	<b>608</b>	<b>483</b>	<b>457</b>
<b>BIZKAIA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	7	6	6	5	6	4	61	72	44	61	51	49	257	301	275	270	222	249
Ibilgailu arinak	24	14	24	13	11	15	177	117	110	108	90	88	2.468	2238	1.806	1.762	1.617	1.466
Ibilgailu astunak	2	1	2	0	2	1	9	7	5	7	11	4	60	62	64	48	55	29
Oinezkoak	9	15	1	8	2	4	30	33	22	18	24	15	69	96	80	65	76	62
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	0	3	1	4	3	1	1	9	7	10	5	2	3
<b>GUZTIRA</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>280</b>	<b>230</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>177</b>	<b>157</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>GIPUZKOA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	3	12	4	8	9	6	48	62	50	44	63	64	230	232	257	317	233	240
Ibilgailu arinak	23	17	22	14	14	9	163	131	125	105	92	76	1.477	1352	1.211	1.184	1.129	962
Ibilgailu astunak	1	3	2	2	1	2	13	10	14	17	8	10	54	57	73	55	62	37
Oinezkoak	12	4	8	8	7	2	31	22	21	26	18	18	71	43	66	54	56	28
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	2	0	4	4	0	2
<b>GUZTIRA</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>255</b>	<b>225</b>	<b>212</b>	<b>193</b>	<b>182</b>	<b>168</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>EAE</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	12	20	16	18	16	11	122	148	109	126	126	131	549	576	574	622	495	524
Ibilgailu arinak	66	55	59	42	41	31	437	338	309	277	228	219	4.491	4.136	3.482	3.466	3.165	2.822
Ibilgailu astunak	5	5	4	4	5	5	28	20	26	32	23	18	136	146	156	147	134	89
Oinezkoak	22	21	13	16	12	7	69	63	48	47	44	36	147	147	157	122	136	92
Bestelako ibilgailuak	2	0	0	0	2	0	5	2	8	8	4	1	11	16	15	15	5	8
<b>GUZTIRA</b>	<b>107</b>	<b>101</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>54</b>	<b>661</b>	<b>571</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>425</b>	<b>405</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>

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

6.73 taula. Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak.

(Ibilgailu-kopurua)

	Bikimekin						Biktimarik gabe						Ibilgailuak guztira					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>ARABA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	75	55	62	61	54	49	19	20	16	11	18	25	94	75	78	72	72	74
Ibilgailu arinak	638	608	559	574	476	448	1.275	1.300	1.359	1.547	1.541	1.321	1.913	1.908	1.918	2.121	2.017	1.769
Ibilgailu astunak	149	152	128	144	112	86	310	292	433	531	439	364	459	444	561	675	551	450
Bestelako ibilgailuak	19	13	19	23	18	22	295	291	268	305	310	310	314	304	287	328	328	332
<b>Guztira</b>	<b>881</b>	<b>828</b>	<b>768</b>	<b>802</b>	<b>660</b>	<b>605</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>2.780</b>	<b>2.731</b>	<b>2.844</b>	<b>3.196</b>	<b>2.968</b>	<b>2.625</b>
<b>BIZKAIA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	304	372	297	321	262	307	107	119	107	138	105	75	411	491	404	459	367	382
Ibilgailu arinak	3.217	2.948	2.496	2.363	2.188	2.248	5.325	4.646	4.028	3.876	3.271	2.159	8.542	7.594	6.524	6.239	5.459	4.407
Ibilgailu astunak	403	348	329	334	292	235	898	810	796	769	592	383	1.301	1.158	1.125	1.103	884	618
Bestelako ibilgailuak	22	26	30	28	17	17	142	183	162	182	129	126	164	209	192	210	146	143
<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>6.472</b>	<b>5.758</b>	<b>5.093</b>	<b>4.965</b>	<b>4.097</b>	<b>2.743</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>GIPUZKOA</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	276	294	319	363	308	335	128	154	137	130	134	109	404	448	456	493	442	444
Ibilgailu arinak	2.178	1.896	1.813	1.823	1.629	1.577	6.314	6.264	5.694	5.604	5.338	4.043	8.492	8.160	7.507	7.427	6.967	5.620
Ibilgailu astunak	379	369	403	342	334	269	1.820	1.775	1.699	1.844	1.476	1.090	2.199	2.144	2.102	2.186	1.810	1.359
Bestelako ibilgailuak	13	22	18	11	14	11	113	103	77	81	87	96	126	125	95	92	101	107
<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>8.375</b>	<b>8.296</b>	<b>7.607</b>	<b>7.659</b>	<b>7.035</b>	<b>5.338</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>EAE</b>																		
Bi gurpileko ibilgailuak	655	721	678	745	624	691	254	293	260	279	257	209	909	1.014	938	1.024	881	900
Ibilgailu arinak	6.033	5.452	4.868	4.760	4.293	4.273	12.914	12.210	11.081	11.027	10.150	7.523	18.947	17.662	15.949	15.787	14.443	11.796
Ibilgailu astunak	931	869	860	820	738	590	3.028	2.877	2.928	3.144	2.507	1.837	3.959	3.746	3.788	3.964	3.245	2.427
Bestelako ibilgailuak	54	61	67	62	49	50	550	577	507	568	526	532	604	638	574	630	575	582
<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>16.746</b>	<b>15.957</b>	<b>14.776</b>	<b>15.018</b>	<b>13.440</b>	<b>10.101</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>

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. 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 baliokidearen tonak milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>PETROLIOA ETA DERIBATUAK</b>										
Trenbideko garraioa	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
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10
<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>ENERGIA BERRIZTAGARRIAK</b>										
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24	44	61
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	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>ELEKTRIZATEA</b>										
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16
Errepideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	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>GUZTIRA</b>										
Trenbideko garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17	17	16
Errepideko garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690
Aireko garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82	78	68
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10	10	10
<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>

Iturria: EEE.



# 7.

## Bibliografia eta Iturriak



## 7. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK

### 7.1. ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegituren Administrazioa - ADIF.  
<http://www.adif.es>
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.  
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.  
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.  
<http://www.trafikoa.net/public>
- ▶ Aparkabisa.  
<http://www.aparkabisa.com>
- ▶ Arasur.  
<http://www.arasur.es>
- ▶ Euskal Ontzi-jabeen Elkarte - Anavas.  
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritza.  
<http://www.bilbaoport.es>
- ▶ Pasaiako Portuko Agintaritza.  
<http://www.puertopasajes.net>
- ▶ Bilboko Udala.  
<http://www.bilbao.net>
- ▶ Donostiako Udala.  
<http://www.donostia.org>
- ▶ Gasteizko Udala.  
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Bilbobus.  
<http://www.bilbao.net/bilbobus>
- ▶ Bizkaibus.  
<http://www.bizkaia.net/>
- ▶ Estatuko Aldizkari Ofiziala.  
<http://www.boe.es>
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.  
[http://www.euskadi.net/cgi-bin\\_k54/bopv\\_00?e](http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_00?e)





- ▶ Gasteizko Garraio Zentroa  
<http://www.ctvitoria.com>
- ▶ Donostiako Tranbia Konpainia – DBUS.  
<http://www.dbus.es/eu>
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa – CTB.  
<http://www.cotrabi.com>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net>
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.  
<http://eur-lex.europa.eu>
- ▶ Arabako Foru Aldundia.  
<http://www.alava.net>
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.  
[www.bizkaia.net](http://www.bizkaia.net)
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.  
<http://www.trafikoa.net>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-429/eu/>
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa.  
<http://www.fomento.es>
- ▶ Trafikoko Zuzendaritza Nagusia – DGT.  
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ESTADISTICAS\\_Y\\_PUBLICACIONES/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC\\_Publicacion/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/)
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea – EEE. 2008ko Energia Datuak.  
<http://www.eve.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)
  - Population and Social Conditions Statistics (Eurostat).  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour\\_market/introduction](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction)
  - 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.es/>
- ▶ EuskoTran.  
<http://www.euskotren.es/euskotran/index.html>
- ▶ EuskoTren.  
<http://www.euskotren.es>
- ▶ Eustat. <http://eu.eustat.es>
  - Kontu Ekonomikoak. Eustat.  
[http://eu.eustat.es/ci\\_ci/estadisticas/opt\\_0/id\\_13/ti\\_Kontu\\_Ekonomikoak\\_eta\\_Sektor\\_e\\_Publikoa/subarbol.html#axzz1OhSASFym](http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Sektor_e_Publikoa/subarbol.html#axzz1OhSASFym)
  - Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/idioma\\_c/tema\\_368/opt\\_0/ti\\_Empresas\\_y\\_establecimientos/temas.html](http://www.eustat.es/estadisticas/idioma_c/tema_368/opt_0/ti_Empresas_y_establecimientos/temas.html)
  - Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkesta 2008. Eustat.  
[http://www.eustat.es/estadisticas/tema\\_217/opt\\_1/ti\\_Encuesta\\_de\\_Medio\\_Ambiente\\_-\\_Familias/temas.html](http://www.eustat.es/estadisticas/tema_217/opt_1/ti_Encuesta_de_Medio_Ambiente_-_Familias/temas.html)
- ▶ Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.  
[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos\\_2009.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf)
- ▶ 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)
- ▶ Instituto de Estudios de Automoción automobilgintza-ikerketen institutua.  
<http://www.ideauto.es/odv2/ieasite/inicio.asp>
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala – INE.  
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
- ▶ Arabako hiriarteko autobusak – IDA.
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Batzordeak Kontseiluari eta Europako Parlamentuari egindako Jakinarazpena.  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_es.htm)
- ▶ Metro Bilbao.  
<http://www.metrobilbao.net/>
- ▶ Sustapen Ministerioa.  
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.  
<http://www.mityc.es/>



- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2009ko Aforaleku Plana.  
[www.alava.net](http://www.alava.net)
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2009ko Aforaleku Plana.  
[www.bizkaia.net](http://www.bizkaia.net)
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Aforaleku Plana.  
[www.gipuzkoa.net](http://www.gipuzkoa.net)
- ▶ Bizikleta Plan Nagusia 2003-2016. Bizkaiko Foru Aldundia.
- ▶ EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana.
- ▶ RENFE.  
<http://www.renfe.com>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema – GIS (EUSGABE).  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak – Tuvisa.  
Mugikortasunari eta joan-etorriari buruzko estatistika-urtekaria.  
[http://www.vitoria-gas-teiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=75d35ab4\\_118eeb0d730\\_7fe5](http://www.vitoria-gas-teiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=75d35ab4_118eeb0d730_7fe5)
- ▶ Zaisa.  
<http://www.zaisa.com/>

## 7.2. BIBLIOGRAFIA

- ▶ *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)
- ▶ *Euskadiko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murriztu eta barneratzeko neurriak eguneratzea.* Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. 2010. urtea.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>
- ▶ *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)
- ▶ *Euskal Autonomia Erkidegoko 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)



- ▶ *Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005.* Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.  
[http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/informe\\_estudio/resultados\\_sociologia\\_mov\\_2005/eu\\_13016/images/puntos\\_de\\_atraccion\\_social.pdf](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-564/eu/contenidos/informe_estudio/resultados_sociologia_mov_2005/eu_13016/images/puntos_de_atraccion_social.pdf)
- ▶ *Energy and Transport in Figures 2010.* European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2010. urtea.  
[http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010\\_energy\\_transport\\_figures.pdf](http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf)
- ▶ *Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan 2009.* Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2010. urtea.  
[http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos\\_2009.pdf](http://www.bizkaia.net/Home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/Aforos2009/Aforos_2009.pdf)
- ▶ *EAEko Garraio Eskaberaren Irudia, 2006ko eguneratzea.* Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila.  
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3444x/eu/?searchGUID=r01kAC0C54D9F9BCAC7825D83E1F0683C70F8F104ABD&newContext=contextNew>
- ▶ *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)
- ▶ *Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa 2008.* Bide Azpiegituretarako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia. 2009. urtea.
- ▶ *Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioen inbentarioa Euskal Autonomia Erkidegoan 1990-2008.* Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, Eusko Jaurlaritza. 2009. urtea.
- ▶ *Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012: 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 2003-2006.* Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.  
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/r42-442x/eu/?resultsSource=fullText&catalogStruct=r01e00000fe4e6676dda470b8deed65c9bfe02f4c&catalogLabel=r01e00000fe4e66771ba470b88bf55ea1f734f3c6&fullText=bide+segurtasun>
- ▶ *Errepideko Salgaien Garraio Sektorerako Plan Estrategikoa – PETRA.* Errepideko Garraioen Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa. 2001. urtea.  
[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/Documentos/PETRA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA/)