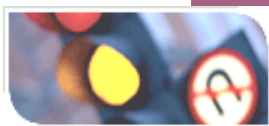




OBSERVATORIO DEL
TRANSPORTE DE
EUSKADI

EUSKADIKO
GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2007

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI
LAN ETA GARRAIO
SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTE



Euskadin, gainerako Europan bezala, hiri-mugikortasuna oso garrantzitsua da gizarte-ongizatea sustatzeko, eta eragin handia du, gainera, garapen iraunkorren. Euskadiko garraio-politikek irmo heldu diote hiri-garraioa eraldatzeko erronkari, “Liburu Berdea. Hiri-mugikortasunaren kultura berri baterantz” (Europako Batzordea, Brusela, 2007.9.25) argitalpenak 2007an proposatutakoari jarraiki: “...*bateragarri egitea, alde batetik, hirien garapen ekonomikoa eta irisgarritasuna, eta, bestetik, bizi-kalitatearen hobekuntza eta ingurumenaren babesa.*”

Ildo horretan, udalek, batik bat hiru hiriburuetakoez, areagotu egin dituzte garraio kolektiboen zerbitzuak. Emaizak txosten honetan islatzen dira: 2007an, garraio kolektiboak erabiltzeko joera, atzetik zetorrena, sendotu egin da Euskadin, batez ere hiri-eremuetan. Bestalde, aurrerabidean dira tranbia-programaren eta metroaren proiektuak. Ahalegin horri gehitu behar diogu bidegorriei eman zaien bultzada, eta aldundiek zein udalek bizikleta garraio bide gisa sustatzeko hartu dituzten beste hainbat neurri. Politika horiek funtsezkoak dira “*irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzeko*” (Garraio Iraunkorren Gidaplaneko 5 helburuetako bat).

Hiriarteko mugikortasunari eta salgaien garraioari dagokienez, datuen bilakaera ez da nahi bezalakoa izan Gidaplanaren beste helburu bat, “*garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea*”, betetzeko bidean. Salgaien garraioan, errepideak areagotu egin du lehendik zuen pisua, eta gehien hazi den garraio-modua izan da; itsas garraioan eta trenbide-garraioan, berriz, bilakaera aldakorra izan da. Dena den, aurrera egin da Euskal Y sarearen proiektuan nahiz itsas garraioa sustatzekoan, eta espero dugu horren fruituak epe ertainera biltzea. Emaizten argitan, hala ere, ahalegin handiak egiten jarraitu beharko dugu garraio-motarik iraunkorrenak bultzatzeko eta garraio konbinatua indartzeko.

Bestalde, nabarmentzekoa da ezbehar-kopuruan izan den beherakada, administrazio eskudunek abian jarritako erregulazio- eta antolaketa-neurriei esker –esaterako, trafikoa arintzeko–, eta baita aldundiek zein udalek errepide-gune korapilatsuetan egindako inbertsioei esker ere. Neurri horiek eragin positiboa izan dute, halaber, auto-pilaketei buruzko datuetan (galtzada bakarreko bideen murrizketa, zirkulazioaren trinkotasunaren bilakaera aldakorra...). Hartu diren neurrien eta alorrean eskumena duten administrazio guztiek politika komun bat bideratu izanaren uztarketak ekarri ditu, batik bat, aurrerapen horiek, eta jarduera osagarri eta koordinatuen ildo horri lotu behar gatzazkio aurrerantzean ere.

Azkenik, konpromezua hartzen dugu 2007ra arteko garraioari buruzko datuak biltzen dituen agiri honi jarraipena emateko eta aldi-aldi txostena berritzeko. Gure xedea da agiri hau alorreko administrazio eskudun guztientzat baliagarria izan dadila, garraio-politiken analisirako laguntza-tresna gisa. Era berean, txostena erreferentzia garrantzitsua izan dadin nahi dugu, alorrean interesa duten erakunde eta herritar guztiei Euskadiko garraioaren egoera ezagutzera emateko.

Iñaki Arriola López jauna
Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio sailburua

**AURKIBIDEA**

	<u>Or.</u>
0. EGINDAKOAREN LABURPENA	2
1. TESTUINGURU OROKORRA	7
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE	7
1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea.....	7
1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin.....	9
1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2007AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAEKOAK	14
1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak	14
1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak	17
1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak	18
2. GARRAIO ESKAINTZA ETA ESKARIA 2007AN	21
2.1. GARRAIO-ESKAINTZA.....	21
2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak.....	22
2.2. GARRAIO-ESKARIA	41
2.2.1. Pertsonen mugikortasuna.....	41
2.2.2. Salgaien garraioa	57
3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK	72
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK	72
3.1.1. Istripu-tasa.....	73
3.1.2. Trafiko-pilaketak	76
3.1.3. Ingurumena	78
3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERA NAGUSIAK.....	87
4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2007KO JARDUERAK.....	90
4.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK	90
4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK.....	92
1. <u>helburua.</u> Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea.	93
2. <u>helburua.</u> Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea	93
3. <u>helburua.</u> Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea.....	94
4. <u>helburua.</u> Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea	94
5. <u>helburua.</u> Garraio iraunkorraren bidetik	95
4.3. GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA.....	96
4.4. 2007KO JARDUERAK	96



5. ESTATISTIKA-ERANSKINA	106
5.1. ESPARRU OROKORRA	106
5.1.1. Establezimendu-kopurua	106
5.1.2. Enplegua	113
5.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)	116
5.2. GARRAIO-ESKAINZA ETA -ESKARIA.....	118
5.2.1. Garraio-eskaintza	118
5.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria	126
5.2.3. Salgai-garraioaren eskaria	134
5.3. GARRAIOAREN ONDORIOAK.....	139
5.3.1. Istripu-tasa.....	139
5.3.2. Energia-kontsumoa	142
6. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK	144

**TAULEN AURKIBIDEA**

	<u>Or.</u>
1.1 taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak, enplegua eta balio erantsi gordina 2007an, azpisektoreen arabera..... 10
1.2 taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2007an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera..... 12
1.3 taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2006-2007 aldian. 12
1.4 taula	EAEko KPI 2007an, taldeka. 13
1.5 taula	EAEko industria-prezioen indizea 2007an, jarduera-adarren arabera..... 13
2.1 taula	Euskadiko garraio-sistema. 21
2.2 taula	Euskadiko errepide-sarea 2007an, errepide-motaren arabera..... 22
2.3 taula	Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiri barneko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak 2005 eta 2007 artean..... 25
2.4 taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2007an. 25
2.5 taula	Motorizazio-indizea Europan 2007an. 26
2.6 taula	FEVEren eskaintzari buruzko 2007ko oinarritzko datuak..... 28
2.7 taula	Egun EuskoTrenek operatzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2007ko oinarritzko datuak. 29
2.8 taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2007ko oinarritzko datuak..... 30
2.9 taula	EuskoTranen eskaintzari buruzko 2007ko oinarritzko datuak. 31
2.10 taula	Aireko garraioa: aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan 1995 eta 2007 artean. 33
2.11 taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2007 artean..... 35
2.12 taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2006-2007 aldian. 35
2.13 taula	Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak hiru lurralde historikoetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2008aren hasieran). 37
2.14 taula	Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2007ko abenduan). 37
2.15 taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn: hiriburuetakoko eta hiriburuen metropoli-inguruetako zirkulazioa. 45
2.16 taula	Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2007 artean..... 48
2.17 taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2007 artean. 53
2.18 taula	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2007 artean. 53
2.19 taula	Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2007 artean. 55
2.20 taula	Pertsonen itsasoko garraioa Bilboko portuan 2003 eta 2007 artean..... 56
2.21 taula	Pertsonen kableko garraioa 2004 eta 2007 artean. 57
2.22 taula	Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2007 artean. 57
2.23 taula	Salgaien banaketa 2006an, garraio-motaren arabera. 58
2.24 taula	Salgaien errepideko garraioa EAEn 1995 eta 2007 artean. 59
2.25 taula	Renfek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2007an. 61
2.26 taula	FEVEk EAEtik edo EAera garraiatutako salgai-kantitatearen bilakaera 2002 eta 2007 artean. 62
2.27 taula	FEVEk garraiatutako salgaien jatorriko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2007an, ehunekotan. 63
2.28 taula	EuskoTrenek EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2007 artean. 63



2.29 taula	Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2007 artean, aireportuaren arabera.....	64
2.30 taula	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan 1980 eta 2007 artean.....	66
2.31 taula	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa 2005 eta 2007 artean, zirkulazio- motaren arabera.....	67
2.32 taula	Bilboko eta Pasaiako portuetako zirkulazioa 2005 eta 2007 artean, produktu- motaren arabera.....	68
3.1 taula	Biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera. 2007.....	76
5.1 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu- kopurua eta %).....	106
5.2 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	106
5.3 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu- kopurua eta %).....	107
5.4 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	107
5.5 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %).....	108
5.6 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	108
5.7 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %).....	109
5.8 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	109
5.9 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera EAEn (establezimendu-kopurua eta %).....	110
5.10 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Araban (establezimendu-kopurua eta %).....	111
5.11 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %).....	112
5.12 taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %).....	113
5.13 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (lanpostu-kopurua eta %).....	113
5.14 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	114
5.15 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (lanpostu-kopurua eta %).....	114
5.16 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	114
5.17 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %).....	115
5.18 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	115
5.19 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %).....	115
5.20 taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	116
5.21 taula	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera EAEn (milaka eurotan eta %).....	116
5.22 taula	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	116
5.23 taula	Garraio-sektoreko BEGen bilakaera garraio-moduaren arabera EAEn (milaka eurotan eta %).....	117
5.24 taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	118
5.25 taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	119
5.26 taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	120
5.27 taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²).....	121
5.28 taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	122
5.29 taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu- kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	123



5.30 taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	124
5.31 taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	125
5.32 taula	Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)	126
5.33 taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)	126
5.34 taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan).....	127
5.35 taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	127
5.36 taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta %)	128
5.37 taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	129
5.38 taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu arruntetan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	129
5.39 taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	130
5.40 taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (bidaiari-kopurua eta %).....	130
5.41 taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (bidaiari-kopurua eta %)	131
5.42 taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	131
5.43 taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu arruntetan (bidaiariak milakotan)	132
5.44 taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu arruntetan (urte arteko aldakuntza-tasa)	132
5.45 taula	Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (bidaiariak milakotan)	133
5.46 taula	Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)	133
5.47 taula	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	134
5.48 taula	EAEn sorburu duten salgaien bolumenaren bilakaera, FEVEk garraiatuak (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	134
5.49 taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	135
5.50 taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiako portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	135
5.51 taula	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	136
5.52 taula	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (%).....	136
5.53 taula	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiako portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	137
5.54 taula	Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiako portuan (%).....	137
5.55 taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	138
5.56 taula	Istripuen balantzearen bilakaera biktimen arabera (2000-2006)	139
5.57 taula	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera.....	140
5.58 taula	Errepideak: istripua izandako ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera.....	141
5.59 taula	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera.....	142

**GRAFIKOEN AURKIBIDEA**

	<u>Or.</u>
1.1 grafikoa	8
1.2 grafikoa	8
1.3 grafikoa	9
1.4 grafikoa	10
1.5 grafikoa	11
2.1 grafikoa	42
2.2 grafikoa	43
2.3 grafikoa	44
2.4 grafikoa	44
2.5 grafikoa	46
2.6 grafikoa	46
2.7 grafikoa	47
2.8 grafikoa	47
2.9 grafikoa	49
2.10 grafikoa	50
2.11 grafikoa	51
2.12 grafikoa	52
2.13 grafikoa	54
2.14 grafikoa	55
2.15 grafikoa	56
2.16 grafikoa	58
2.17 grafikoa	60
2.18 grafikoa	62
2.19 grafikoa	64
2.20 grafikoa	65
2.21 grafikoa	65
2.22 grafikoa	66
2.23 grafikoa	69
2.24 grafikoa	69
2.25 grafikoa	70
3.1 grafikoa	72
3.2 grafikoa	74



3.3 grafikoa	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27an. 2007	75
3.4 grafikoa	Autoen parkea eta motorizazioa. 1990-2007 arteko bilakaera	77
3.5 grafikoa	BEGen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2007 (%)	80
3.6 grafikoa	BEG emisioen bilakaera, sektorearen arabera. 1990-2006 (%)	80
3.7 grafikoa	BEG emisioak garraio-sektorean. 1990-2007 arteko bilakaera.	81
3.8 grafikoa	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 1996-2007 arteko bilakaera.	82
3.9 grafikoa	EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2007 (%)	82
3.10 grafikoa	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean.	83
3.11 grafikoa	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2000-2007.....	84
3.12 grafikoa	Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn. 2000-2007 arteko bilakaera.....	84

O. EGINDAKOAREN LABURPENA



0. EGINDAKOAREN LABURPENA

Ikuspegi ekonomikoari erreparatuko diogu lehenik. Ikuspuntu horretatik, garraio-sektorea hedatu egin da 2007an, bai establezimendu-kopuruaren aldetik, bai enpleguaren aldetik; hala ere, establezimendu-kopuruaren aldetik, hedapenaren erritmoa txikiagoa izan da Euskadiko ekonomiaren hedapen orokorrarena baino. Sektore hau ezaugarritzen duten bereizgarrien artean, nabarmentzekoa da ekarpen esanguratsua egiten diola hazkunde ekonomikoari. Izan ere, garraio-jardueretan aritzen dira EAEko 100 establezimendutan ia zortzi eta 100 langiletan ia bost; hain zuzen ere, Euskadiko balio erantsi gordinaren %4,8 sortzen du garraioak. Alde horretatik, aipatzekoa da, 2007an, garraioaren balio erantsi gordinaren hazkunde txikiagoa izan dela EAEko ekonomiaren balio erantsi gordin orokorrarena baino (%6,4koa izan da garraioaren balio erantsi gordinaren hazkunde, eta %7,2koa EAEko ekonomiaren balio erantsi gordin orokorrarena) eta, hortaz, sektorea pisu erlatiboa galtzen ari dela oraindik lurraldean. Azken urteotan gertatu den prozesu baten adierazgarri da hori: garraio-jardueren hazkunde bereizi egin da ekonomiaren hazkunde orokorretik; hala ere, enpleguaren aldetik duen partaidetzari eusten dio oraindik ere sektoreak. Bestalde, aurreko urteetan bezalaxe, desorekatuta dago garraio-moten arteko banaketa, eta errepideko garraioa nagusiegi da, beste garraio-mota jasangarriago batzuen kaltean, hala nola trenbideko edo itsasoko garraioaren kaltean. Ildo horretan, trenbideko eta itsasoko garraioaren pisu erlatiboa berdina da ia-ia aurreko ekitaldikoaren aldean, bai establezimendu-kopuruaren aldetik, bai enpleguaren aldetik.

Bigarrenik, *garraio-azpiegiturak* aztertuko ditugu. Azpiegiturok hobetzeko, handitzeko eta egiteko EAEko proiektuek aurrera jarraitu dute 2007an, eta, bereziki, hauek izan dira nabarmentzekoak:

- *Bide-azpiegiturari* dagokionez, errepide-sarea 24 km hazi da 2007an. Nabarmentzekoa da behera egin duela galtzada bakarreko bideen kopuruak eta, aldi berean, handitu egin dela autobideen eta bi galtzadako bideen kopurua, eta, horren guztiaren ondorioz, zirkulazioaren arintasuna eta segurtasuna hobetu direla.

Eraikuntza-proiektuen artean, hauek nabarmenduko ditugu:

- Metropoli hegoaldeko saihebidetako lehenengo lau zatiak (Peñascal eta Larraskitu, Kadagua eta Peñascal, Gorostiza eta Kadagua, eta Trapagaran eta Gorostiza artekoak) esleitu ditu Interbiak sozietate publikoak eta, gainera, hauek ere esleitu ditu: Larraskitu eta Buia arteko zatiak, Kadaguako lotunea, Trapagarango zubia eta Ortuella eta Portugalete arteko lotunea.
- A-8 autobidea (Bilbo eta Behobia artekoa) hiru erreiko bihurtzen hasi da, Zornotzan, Etxano eta Montorra arteko eta Boroa eta Larrea arteko zatietan.
- Zirkulatzeko ireki dituzte Gasteiz eta Eibar arteko autobidearen (AP-1 autobidearen) Gipuzkoako ibilbidea osatzen duten bost zatietan hiru (zehazki, Eibar eta Arrasate arteko bidea), eta Arabako ibilbidearen zati guztiak egiten ari dira. Bestalde, Eskoriatza eta Isuzkitza arteko zatian aurrez ikusi dituzten zubien altxaera landu dute, eta Eskoriatza eta Arlaban arteko zatia nabarmenki aurreratuta dago.



- Donostiako bigarren gerrikoaren azken fasea abian dago –Usurbil eta Astigarraga lotuko dituen zatia egiten hasi dira–, eta aurrera egin dute Errenteria eta Astigarraga arteko zatiko lanek.
 - Zumarraga, Urretxu eta Legazpi arteko saihebidia egiteko lanak egiten hasi dira, Beasain eta Durango arteko korridorean.
- *Trenbideetako azpiegiturei* dagokienez, hauek nabarmenduko ditugu:
 - Seranteseko tunela eta egiteko asmoa duen saihebidia garatzen ari da ADIF, eta blokeagailu automatikoa instalatu du Karrantza eta Aranguren arteko eskualde arteko zatian, FEVEk kudeatzen duen sarerako; Karrantza ibaiaren gaineko zubia modernizatu du; Callejoko eta Arroyoko tunelak indartu ditu; eta Karrantzako geltokiko trenbide-zabaldegia handitu du.
 - ETSk, berriz, Durangoko geltoki berria egiteko lanak hasi ditu, EuskoTrenek kudeatzen duen sarerako, eta Ardantzako geltokian azpiko pasabide bat egiteko lan-kidetza-hitzarmenak onartu ditu.
 - Bilboko metroko bi geltoki berri inauguratu dituzte: Abatxolokoa eta Portugaletekoa.
 - Tranbia-programari dagokionez, Bilbon, tranbia-sarea Basurtora eta Errekalderra hedatzeko eraikuntza-programa idazten amaitu dute. Gasteizen, berriz, Lakuako adarrean, obra zibila amaitu dute Landaberde kalean, Wellingtongo Dukearen kalean eta Euskal Herria bulebarrean, eta, Erdialdeko adarrean, Alaba Jeneralaren kaleko zatian, plataforma instalatzeko eta hormigoitzeko lanak amaitu dituzte.
 - Euskadiko trenbide-sare berriari dagokionez, Gasteiz eta Bilbo arteko adarraren %80 esleitu du ADIFek, eta Eusko Jaurlaritzak, Ordizia eta Itsasondo arteko zatia eraikitzeko lanak. Halaber, Gipuzkoan beste geltoki bat egitea aurrez ikusi dute, Ezkio-Itsason.
- *Aireko azpiegiturari* dagokionez, martxan dago VIAS sozietateak Gasteizko aireportuan zamalanetarako duen terminal berria.
- *Itsasoko azpiegiturari* dagokionez, Bilboko portuan, 22 milioi euroko inbertsioa egin dute hainbat azpiegitura-lanetan, eta, besteak beste, nabarmentzekoak dira merkataritzarako kai berri bat egiten hasi izana eta mugako ikuskaritza-postu berriaren inaugurazioa; halaber, nabarmengarria da Bilboko eta Brujaseko (Zeebrugge-ko) portuen arteko itsas autobideko lehenengo linea abian jarri izana. Pasaian, berriz, ibilgailuen biltegi berri bat jarri du martxan UECC Norvegiako ontzi-enpresak.
- Bereziki nabarmentzekoa da administrazio guztiek *bizikleta* garraiobide iraunkortzat sustatzeko hartu duten konpromisoa. 2008aren hasieran, 377,4 km-ko bidegorri-sarea dago Euskadin.
- *Logistika-zentroei* dagokienez, trenbidez lotu dituzte Gasteizko Garraio Zentroa eta trenbide-sare nagusia (ADIFena).



Hirugarrenik, erabiltzaileek beren esku duten **garraio-zerbitzuen eskaintzari** buruzko adierazleetan jarriko dugu arreta. Alde horretatik, zera izan da aipatzekoa 2007an:

- **Errepideko garraioari** eta, zehazki, garraio publikoari dagokionez, zerbitzuen eskaintza handitu dute bai Bilbobusek, bai Donostiako Tranbia Konpainiak, bai Tuvisak, eta estaldura handiago dute nork bere esparruan, erabiltzaileen mugikortasuna hobetzeko. Alde horretatik, nabarmentzekoa da 30 autobus-linea berri sortu dituztela hiru hiriburuen guztizkoan, eta zerbitzua %10 hazi dela batez beste. Halaber, nabarmengarria da EAEko ibilgailuen kopurua handitu izana.
- **Trenbideko garraioari** dagokionez, tren-eskaintza eta kilometro bakoitzeko lekuen kopurua handitu dituzte FEVEk, Metro Bilbaok eta EuskoTranek; EuskoTrenek, berriz, txikitu egin du eskaintza, pixka bat bada ere.
- **Aireko garraioari** dagokionez, aireontzien zirkulazioa handitu egin da bai Hondarribiko, bai Bilboko aireportuan; Gasteizen, berriz, txikitu egin da.
- **Itsasoko garraioari** dagokionez, eten egin da Anavas elkarteko kide diren ontzien kopurua hazteko joera, baita haien edukiera haztekoa ere.

Laugarrenik, **EAEko mugikortasun-eskaria** aztertuko dugu. Hazteko joera izan du EAEko joan-etorrien kopuruak eta, beste urtebetez, automobil bidezkoak izan dira motordun ibilgailuetan egingako joan-etorri gehientsuenak. Hala ere, gora egiten jarraitzen du garraibide kolektiboen erabilerrak –2006aren aldean, %1,7 hazi dira hiri barneko eta hiriarteko autobus-zerbitzu publikoak eta tren-zerbitzuak–, eta, alde horretatik, nabarmentzekoa da, 2000tik 2007ra bitartean, %10,7 handitu dela **garraio kolektiboko zerbitzu publikoen** erabiltzaileen kopurua.

Errepideko garraioari dagokionez, nabarmendu beharra dago, 2007an, hiri barneko garraioaren esparruan, handitu egin dela Donostiako Tranbia Konpainiaren, Bilbobusen eta, bereziki, Tuvisaren erabiltzaileen kopurua. Hiriarteko garraioaren esparruan, berriz, nabarmenki handiagoa izan da automobilaren erabilera, EAetik kanpora joateko batez ere.

Trenbideko garraioari dagokionez, nabarmentzekoa da, 2007an, handitu egin dela Bilboko metroaren erabiltzaileen kopurua eta, aldi berean, txikitu egin dela Bilboko tranbiaren erabiltzaileena, neurri txikiagoan bada ere. Hiriarteko garraioaren esparruan, berriz, aipagarria da handitu egin dela EuskoTrenen zerbitzuen erabiltzaileen kopurua, eta txikitu FEVEren eta, bereziki, RENFEren zerbitzuen erabiltzaileena.

Aireko garraioari dagokionez, 2007an, handitu egin da Euskadiko hiru aireportuetako eta, bereziki, Hondarribiko aireportuko bidaiarien kopurua.

Bosgarrenik, **salgaiaren garraioari** buruz jardungo dugu. Bere horretan jarraitzen du EAEn berezkoa den garraio-moten arteko desorekak eta, horrekin bat, errepideko garraioa nagusi da argi eta garbi. Alabaina, espero dugu epe laburrean eragin onuragarria izango duela itsas autobideak, Euskadiko trenbide-sare berria eta logistika-jarduerak sustatzeak eta, hartara, garraio konbinatua bul-



tzatuko dugula. Edonola ere, datuek adierazten dute beharra dagoela garraio-motak orekatzeko eta garraio-motarik jasagarrienak sustatzeko politikak areagotzeko.

2007an, %8,7 hazi da salgaien errepideko garraioa, eta %2,3 itsasokoa. Trenbidekoa eta airekoa, berriz, jaitsi egin dira, hurrenez hurren, %6,4 eta %1,2.

Seigarrenik, garraio-jarduerak **kanpoan dituzten eragin** kaltegarriari behatuko diegu. Gogoan izan beharra dago, aurreko txostenek ziotenez, 2.000 milioi euro ingurukoa dela EAEn eragiten duten urteko kostu ekonomikoa, hau da, 1.000 bat eurokoa dela *per capita*, eta lurraldeko BPGren %3,6koa, eta errepideko garraioa dela galera ekonomikoen errudun nagusia.

Istripuen aurkako borrokari dagokionez, behin 2003-2006 Planak finkatu zuen helburua lortu eta gero, 2007-2010 aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak ezarri du helburutzat EAEn zirkulazio-istripuan hiltzen direnen kopurua %50 murriztea 2010erako, 2001eko balioen aldean. Alde horretatik, aipatzekoa da, 2007an, 102 lagun hil direla Euskadiko errepideetan zirkulazio-istripuen ondorioz eta, hartara, 2001eko datuen aldean, %45 jaitsi dela errepidean hildakoen kopurua.

Bideko pilaketei dagokienez, gora egin du matrikulatutako ibilgailuen kopuruak, baina gora egin dute errepideen dentsitateak –bi galtzadako bide gehiago daude orain– eta garraibide publikoen erabilerak ere.

Garraio-sektoreak **ingurumenean duen eraginari** dagokionez, aipatu beharra dago, 2007an, %6,8 handitu dela sektoreak isuritako CO₂ kantitatea aurreko urtearen aldean, eta EAEn izandako isuri guztien laurden baten errudun izan dela garraio-sektorea. Ildo berean, kontsumitzen duen energia-kantitatea %7,6 handitu da 2006aren aldean.

Azkenik, **Garraio Iraunkorraren Gidaplanak finkatutako helburuei** begiratuko diegu. Normalizazio-, plangintza-, antolamendu-, koordinazio- eta azpiegitura-lanez gain, nabarmentzekoa da, 2007tik aurrera, abian daudela Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzaren eskumenak garatzeko beharrezko egitekoak. Bestalde, aurrez ikusitako programazioa landu du Euskadiko Garraioaren Behatokiak, eta Garraioari buruzko Informazio Sistema aztertu du, web-orria paratu du, garraioaren panoramikari buruzko txostena egin du eta prospekzio-azterketak egin ditu. Era berean, EAeko mugikortasunari buruzko azterketa amaitu eta argitaratu dute, lurralde osoari buruz egindako bigarrena. Azkenik, bere zereginetan jarraitu du Euskadiko Garraio Agintaritzak, eta osoko bi bilkura egin ditu, sailek, batzorde txostengileek eta lan-taldeek egindako lanak azaltzeko.

1. TESTUINGURU OROKORRA



1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

1.1.1. Garraio- eta komunikazio-sektorea

Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionaleko A31 banaketa sektorialaren arabera, garraio- eta komunikazio-sektorearen barnean dago garraioa¹. Bai balio erantsiaren ikuspegitik, bai enpleguaren ikuspegitik, garrantzi handia du jarduera horrek eta, hori dela eta, funtsezko elementua da Euskadiko ekonomian eta analisi xehea merezi du.

Horixe diote makrosektore honi buruzko adierazle nagusiek, Eustat Euskal Estatistika Erakundearen daturik berrienetan oinarrituta. Hauek dira adierazleon arabera 2007ko datuak:

- **15.795 establezimendu** zeuden jardunean Euskadin garraio- eta komunikazio-sektorean.
 - Garraio- eta komunikazio-establezimenduen kopurua %4,2 hazi da aurreko ekitaldiaren aldean. Euskadiko ekonomiaren esparruan, berriz, %7,0 hazi da oro har establezimenduen kopurua.
 - Establezimenduen kopurua pixkanaka hazi da azken hamarkadan; zehazki, %5,6 hazi da 1997tik. Hazkunde orokorra, berriz, handiagoa izan da: %29,2koa 1997tik.
 - Garraio- eta komunikazio-establezimenduek %7,9ko pisu erlatiboa dute EAEko establezimendu-kopuru osoaren aldean, eta galera erlatiboa izan da aurreko urtearen aldean, %8,1eko pisu erlatiboa baitzuten orduan.

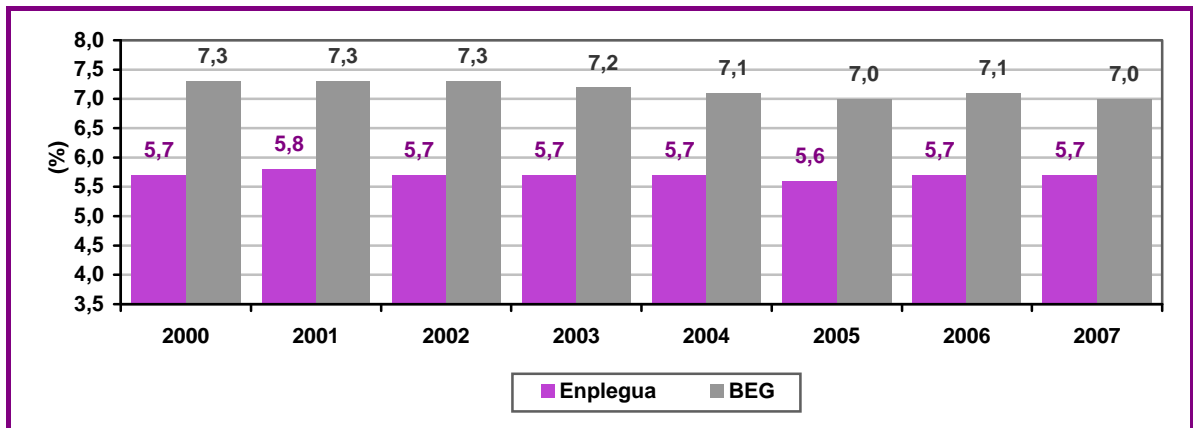
- **52.465 pertsona** zeuden lanean sektore honetan.
 - %5,2ko hazkundera izan da aurreko urtearen aldean, eta joera handiagoa izan da hazkunde orokorrarena baino, %4,5ekoa izan baita hura.
 - Sektorean lan egiten dutenen kopurua %34,1 handitu da 1997tik. Euskadiko hazkunde orokorra, berriz, handiagoa izan da, %38,9koa.
 - Garraio-sektoreko enpleguak %5,7ko pisu erlatiboa du EAEko enplegu guztiaren aldean, 2006ko berdina, eta ehuneko horren ingurukoa izan da joera azken hamarkadan.

- **4.143,5 milioi euroko balio erantsi gordina** sortu du sektoreak.
 - Balio erantsi gordina %6,8 handitu da 2006aren aldean. Euskadiko ekonomiaren dinamismo orokorra, berriz, handiagoa izan da, %7,2koa.
 - Balio erantsi gordinaren %7,0ko pisu erlatiboa du garraio- eta komunikazio-sektoreak; 2006an, berriz, %7,1ekoa.

¹ JESN-93ko JESN hauek biltzen ditu: 60 (lehorreko garraioa), 61 (itsasoko garraioa), 62 (aireko garraioa), 63 (garraioari atxikitakoak) eta 64 (komunikazioak)

Esan bezala, EAEn sortu den balio erantsi gordin osoaren %7koa izan da Euskadiko garraio- eta komunikazio-sektorearen pisu erlatiboa, eta, ondoko grafikoak adierazten duenez, azken urteotan joera izan du apur bat behera egiteko; izan ere, %7,3koa zen 2000n. Enpleguaren ikuspegitik, berriz, sektorearen partaidetza egonkorra izan da 2000tik aurrera.

1.1 grafikoa Garraio- eta komunikazio-sektorearen partaidetza EAeko balio erantsi gordinean eta enpleguan 2000 eta 2007 artean, ehunekotan.

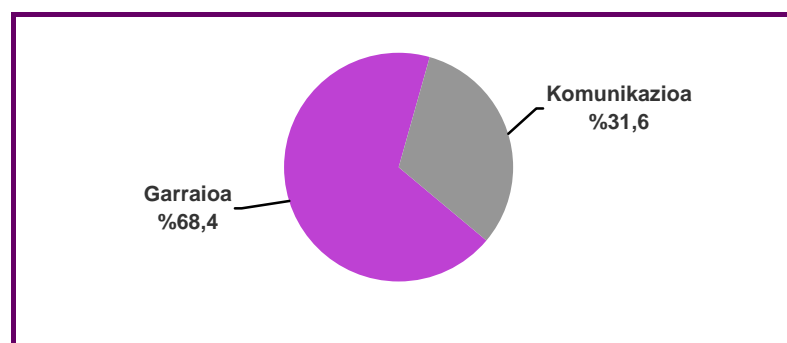


* BEGari buruzko 2007ko datua aurrerapena da.

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

Balio erantsi gordinaren banaketari erreparatzen badiogu, ikusiko dugu, 2007an, garraioari zegokila garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordin osoaren %68,4 (2.832,6 milioi euro), eta komunikazioari %31,6 (1.310,9 milioi euro).

1.2 grafikoa EAeko garraio- eta komunikazio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2007an, ehunekotan.

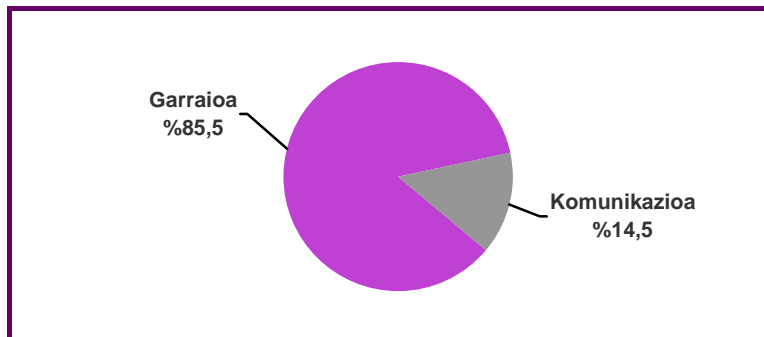


* BEGari buruzko 2007ko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Enpleguaren ikuspegitik, garraio-jarduerak garrantzi handiagoa dute sektoreko enplegu osoaren aldean, eta haren %85,5 osatzen dute; komunikazio-jarduerak, berriz, %14,5 osatzen dute.

1.3 grafikoa EAEko garraio- eta komunikazio-sektoreko enpleguaren (lanpostu guztien) banaketa 2007an, ehunekotan.



Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Laburbilduz, 2007an, garraio- eta komunikazio-sektorearen dinamismoa txikiagoa izan da Euskadiko ekonomiaren dinamismo orokorra baino, bai establezimendu-kopuruaren ikuspegitik, bai balio erantsi gordinaren ikuspegitik. Sektorean lan egiten duten pertsonen ikuspegitik, aldiz, handiagoa izan da dinamismo orokorra baino.

1.1.2. Garraio-sektorea Euskadin

a) *Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak*

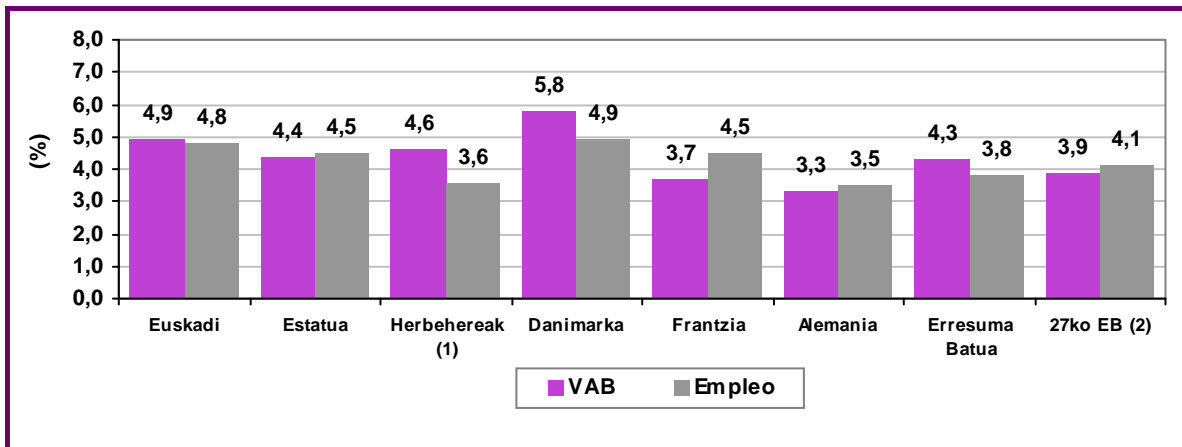
Garraio-sektorerera lerratzen bagara berariaz, nabarmentzekoak dira zifra hauek:

- 2007an, **14.870 establezimenduk** jarduten zuten garraio-sektorean.
- Guztira, **44.840 pertsonak** ziharduten lanean sektore horretan.
- **2.832,6 milioi euroko balio erantsi gordina** sortu zuen sektoreak.

2007an, hau zen garraio-jardueren garrantzia Euskadiko ekonomiaren barnean: **balio erantsi gordin orokorraren %4,8koa** (2006an, %4,9koa), **enpleguaren %4,9koa** (2006an, %4,8koa) eta **establezimenduen %7,5koa** (2006an, %7,7koa).

Ondoko grafikoak adierazten duenez (2006eko datuei erreferentzia eginez, hauek baitira Europako azken datu agregatu eskuragarriak) zifra horiek guztiak EAEn handixeagoak dira bai Estatukoak, bai Europakoak (EB-27) baino. Balio erantsi gordinaren ikuspegitik, 2006an Estatua EAEn bost hamarren azpitik dago. Era berean, Europar Batasuneko 27 herrialdeek EAEk baino puntu bat gutxiago aurkezten dute. Enpleguaren aldetik EAEn eta Estatu nahiz Europako 27en arteko alde ez da hain nabarmena. Hain zuzen, Estatua EAE baino hiru hamarren baxuago dago eta Europar Batasuneko 27 herrialdeak zazpi hamarren baxuago.

1.4 grafikoa Garraio-sektorearen partaidetza EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa 2006ean, ehunekotan.



(1) Herbehereen kasuan, guztizko enpleguaren datuak ez du aireko garraioaren sektoreko enplegua barneratzen.

(2) Balioespena.

Iturria: Euskadiri buruzko datuena, Eustat (Kontu Ekonomikoak eta Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda), eta Estatuari eta Europako beste herrialdeei buruzkoena, Eurostat (Structural Business Statistics 2007, Population and Social Conditions Statistics eta Economy and Finance Statistics). Geuk egindako grafikoa.

i) Azpisektoreak

Azpisektoreen arabeko analisiak agerian uzten du lehorreko garraioak biltzen dituela sektoreko establezimendu eta lanpostu gehienak; hain zuzen ere, 12.678 establezimendu eta 30.324 langile biltzen ditu garraio-mota horrek, sektoreko establezimenduen %85,3 eta %67,6, hurrenez hurren. Garraioari erantsitako jarduerak dira establezimendu eta langile gehien biltzen dituzten bigarrenak, 2.135 establezimendu eta 13.697 langile biltzen baitituzte; hartara, nahiko garrantzi handia (%30,5ekoa) dute enpleguaren ikuspegitik, baina eskasagoa (%14,4koa) da establezimendukopuruaren ikuspegitik egiten duten ekarpena. Bi azpisektoreon artean, sektoreko establezimendu guztien %99,7 eta enpleguaren %98,1 biltzen dute, eta horrek esan nahi du, oro har, aireko eta itsasoko garraioak ekarpen txikia egiten dutela.

1.1 taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak, enplegua eta balio erantsi gordina 2007an, azpisektoreen arabera.

	Establezimenduak		Enplegua		BEG	
	Kop.	%	Kop.	%	Euroak, milioitan	%
Lehorreko eta hodi bidezko garraioa*	12.678	85,3	30.324	67,6	1.657,7	58,5
Itsasoko, kabotajeko eta lurbaruko nabigabideetako garraioa	38	0,3	425	0,9	73,4	2,6
Aireko eta espazioko garraioa	19	0,1	394	0,9	79,4	2,8
Erantsitako jarduerak	2.135	14,4	13.697	30,5	1.022,1	36,1
GUZTIRA	14.870	100,0	44.840	100,0	2.832,6	100,0

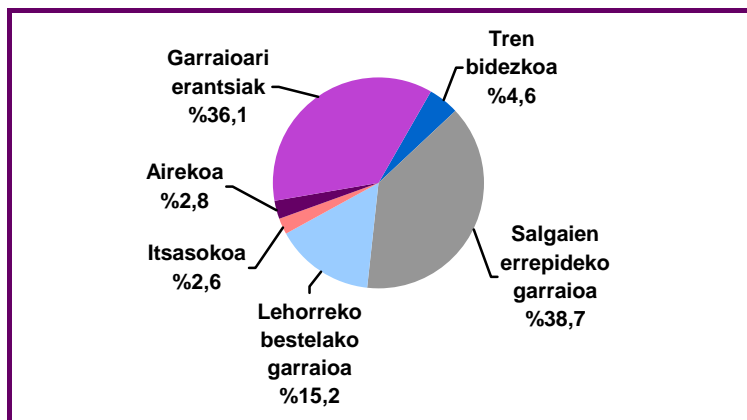
* Errepideko salgai-garraioa, trenbideko garraioa eta lehorreko bestelako garraioa hartzen ditu barnean.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda).

Aurrekoaren antzeko iruzkina egin dezakegu 1.5 grafikoari buruz. Hain zuzen ere, balio erantsi gordinari buruzkoa da 1.5 grafikoa, eta, harekin bat, 2007an, errepideko salgai-garraioak 1.095,9 milioi euroko balio erantsi gordina sortu du, hots, sektore osoak ekitaldi horretan sortutakoaren heren bat baino gehiago (zehazki, %38,7). Garraioari erantsitako jarduerak izan dira bigarrenak balio erantsi gordinik handiena sortzen, eta zerrendako lehen lekutik hurbil egon dira: 1.022,1 milioi euroko balio erantsi gordina sortu dute eta %36,1eko partaidetza izan dute sektorean. Azkenik, hirugarrenak izan dira lehorreko bestelako garraioa osatzen duten jarduerak²: 431,3 milioi euroko balio erantsi gordina sortu dute, eta %15,2koa izan da haien pisua sektorean. Hiru azpisektoreon artean, garraio-sektoreak sortu duen balio erantsi gordinaren %90 osatu dute.

Garraioari erantsitako jardueren balio erantsi gordina gainontzeko azpisektoreei atxikitzen badiegu (bakoitzaren balio erantsiaren gaineko pisuaren arabera) ondorengo ondorioa atera dezakegu: errepideko salgai-garraioari, lehorreko bestelako garraioa eta trenbideko garraioa gehitzen badiegu, sektorearen balio erantsi gordinaren %91,6 osatzen dutela horiek guztiek. Bitartean, aireko eta itsasoko garraioaren artean sektoreko balio erantsi gordinaren %8,4 soilik osatzen dute.

1.5 grafikoa EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren banaketa 2007an, azpisektoreen arabera, ehunekotan.



* BEGari buruzko 2007ko datua aurrerapena da.
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

ii) Lurraldeak

Sektoreko establezimenduen eta lanpostuen kopuruak nabarmenki ezberdinak dira lurralde historiko batzuetan eta besteetan. Bizkaiak biltzen du sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehatz-mehatz, 7.837 establezimendu (%52,7) eta 23.594 langile (%52,6) biltzen ditu. Gipuzkoa da establezimendu eta langile gehien biltzen dituen bigarrena, 5.182 establezimendu eta 14.482 langile biltzen baititu; %30 ingurukoa (hurrenez hurren, %34,8koa eta %32,3koa) da horien partaidetza sektorean. Azkenik, bai establezimendu-kopuruaren ikuspegitik, bai enpleguaren ikuspegitik, Araba da sektorean presentzia gutxien duen lurraldea.

² 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.



1.2 taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2007an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Establezimenduak								
Lehorreko eta hodi bidezko garraioa	1.591	12,5	6.638	52,4	4.449	35,1	12.678	100,0
Itsasoko, kabotajeko eta lurbar- ruko nabigabideetako garraioa	-	-	28	73,7	10	26,3	38	100,0
Aireko eta espazioko garraioa	7	36,8	11	57,9	1	5,3	19	100,0
Erantsitako jarduerak	253	11,9	1.160	54,3	722	33,8	2.135	100,0
GUZTIRA	1.851	12,4	7.837	52,7	5.182	34,8	14.870	100,0
Enplegua								
Lehorreko eta hodi bidezko garraioa	3.862	12,7	16.099	53,1	10.363	34,2	30.324	100,0
Itsasoko, kabotajeko eta lurbar- ruko nabigabideetako garraioa	-	-	(*)		(*)		425	100,0
Aireko eta espazioko garraioa	54	13,7	(*)		(*)		394	100,0
Erantsitako jarduerak	2.083	15,2	7.495	54,7	4.119	30,1	13.697	100,0
GUZTIRA	5.999	13,4	23.594	52,6	14.482	32,3	44.840	100,0

(*) Eustatek ez du lurraldeen araberako daturik, isilekotasuna dela medio.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda).

b) *Prezioen bilakaera*

Euroa sendo dagoela-eta dolarraren aldean, 2007an, erregaiek nabarmenki geldotu dute petrolioaren garestitzea, nahiz eta haren prezioak gora egiteko presio handia izan den, urteko azken zatian batez ere. Zehazki, Brent upelaren prezioa %1,37 hazi da 2007an, 2006an baino askoz ere gutxiago –orduan, %17,9koa izan zen hazkundea–, eta, hartara, automobiletarako gasolioaren eta berunik gabeko gasolinaren nazioarteko kotizazioa ez da nabarmenki bereizi aurreko ekitaldikotik, %0,56koa eta %2,93koa izan baita, hurrenez hurren.

1.3 taula Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2006-2007 aldian.

	2006	2007	Δ 07/06
Automobiletarako gasolioa	39,88	40,10	%0,56
Berunik gabeko gasolina	36,57	37,64	%2,93
Brent upela	32,64	33,08	%1,37

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

Oso ezberdina da kontsumitzaileen etxeko otarreko produktu adierazgarrien balantzea, gora egin baitute prezioek. Euroaren balioa handitu izanaren eragina alde batera utzita, oso kaltegarria izan da prezioen bilakaera 2007an, eta, ekitaldi amaierarako, inflazio-tasak askoz ere handiagoak izan dira 2006koak baino. Elikagaiak eta alkoholik gabeko edariak, alkoholdun edariak eta tabakoa eta garraioa ikaragarri garestitu dira; zehazki, %7,3 garestitu dira elikagaiak eta alkoholik gabeko edariak –aurreko urtean, %3,0–, %5,6 alkoholdun edariak eta tabakoa –2006an, %1,6–, eta %7,0 garraioa –aurreko ekitaldian, %1,6–. Horren guztiaren ondorioz, 2007ko abenduan, KPIren igoera %4,2koa izan da aurreko urtearen aldean; aurreko ekitaldian, berriz, %2,6koa izan zen.



1.4 taula EAEko KPI 2007an, taldeka.

	2007
Janari eta edari alkoholgabeak	7,3
Edari alkoholduak eta tabakoa	5,6
Jantziak eta oinetakoak	1,3
Etxebizitza	4,5
Etxeko tresneria	3,1
Medikuntza	-1,1
Garraioa	7,0
Komunikazioak	0,8
Aisia eta kultura	-0,8
Irakaskuntza	4,6
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	4,2
Besteak	2,9
Orokorra	4,2

Oinarria: 2006=100. Urte honetako aldakuntza.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Garraioaren prezioa izan da KPI hainbeste igotzeko faktore nagusia, eta inflazio-eragile nagusia izan da, 2006an ez bezala.

1.5 taula EAEko industria-prezioen indizea 2007an, jarduera-adarren arabera.

	2007
Indize orokorra	4,4
Ateratze-industriak	9,0
▪ Metalezko eta ez-metalezko meak	9,0
Manufaktura-industria	3,9
▪ Elikagai-industriak	7,3
▪ Ehungintza eta jantzigintza	-1,0
▪ Larruaren eta oinetakoen industria	3,0
▪ Zurgintza	6,0
▪ Papera, argitalpena eta grafikoak	0,6
▪ Petrolioa fintzea	14,8
▪ Kimika-industria	4,7
▪ Kautxua eta plastikoa	2,2
▪ Ez-metalezko industria	4,2
▪ Metalgintza eta metalezko artikulak	0,7
▪ Makineria	2,3
▪ Material elektrikoa	1,6
▪ Garraio-materiala	5,4
▪ Bestelako manufakturak	8,7
Energia elektrikoa, gasa eta ura	9,8
▪ Elektrizitatea, gasa eta ura	9,8

Oinarria: 2005=100. Abendutik abendurako aldakuntza.

Iturria: Eustat.

Industria-prezioei dagokienez, energiaren prezioak igotzea ekarri du petrolioarekiko mendekotasunik handiena duten jardueren prezioen bilakaerak, baita koke-industriako eta petrolioa fintzeko prezioenak eta metalezko eta ez-metalezko meen prezioenak ere. Hain zuzen ere, adar horiek hazi dira gehien 2007an aurreko ekitaldiaren aldean: %14,8 eta %9; 2006an, berriz, %4,8 eta %2,8 hazi ziren, hurrenez hurren.



1.2. LEGEDIAREN BERRIKUNTZAK 2007AN: EUROPAKOAK, ESTATUKOAK ETA EAE-KOAK

1.2.1. Europako legediaren berrikuntzak

a) Zuzentarauak

Errepideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/46/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko irailaren 5ekoa, motordun ibilgailuak eta ibilgailu horietarako atoiak, sistemak, osagaiak eta unitate tekniko bereziak homologatzeko esparrua sortzeko dena (Zuzentarau-esparru) (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 263 2007/10/09koa, 1-160)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/38/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko uztailaren 11koa, salgaiak garraiatzeko Erkidegoan matrikulatutako ibilgailu astunen atzerako ispiluen atzeraeraginezko egokitzapenari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 184 2007/07/14koa, 25-28)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/37/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 21ekoa, motordun ibilgailuak eta haien atoiak homologatzeari dagokionez, estatu kideetako legediak gerturatzeari buruzko Kontseiluaren 70/156/EEE Zuzentarauaren I. eta III. eranskinak aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 161 2007/22/06koa, 60-62)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/35/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 18koa, motordun ibilgailuetan eta haien atoietan argiak eta argi-seinaleak instalatzeari buruzko Kontseiluaren 76/756/EEE Zuzentaraua aldatzeko eta aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 157 2007/06/19koa, 14-16)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/34/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 14koa, motordun ibilgailuen soinu-maila onargarriari eta ihesbideari buruzko Kontseiluaren 70/157/EEE Zuzentaraua aldatzeko eta aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 155 2007/06/15ekoa, 49-67)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/15/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 14koa, motordun ibilgailuen kanpoko irtengutuei buruzko Kontseiluaren 74/483/EEE Zuzentarauaren I. eranskina aldatzeko eta aurrerapen teknikora egokitzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 75 2007/03/15ekoa, 21-23)
Trenbideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/59/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko urriaren 23koa, Erkidegoko trenbide-sistemako tren-makinetak eta trenetako makinisten egiaztagiriei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 315 2007/12/03koa, 51-78)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/58/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko urriaren 23koa, Erkidegoko trenbideak garatzeari buruzko Kontseiluaren 91/440/EEE Zuzentaraua eta trenbideetako azpiegituren edukiera banatzeari eta haiek erabiltzeko kanonak aplikatzeari buruzko 2001/14/EE Zuzentaraua aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L L 315 2007/12/03koa, 44-50)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/32/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 1ekoa, abiadura handiko Europaz haraindiko trenbide-sistemaren elkarreragingarritasunari buruzko Kontseiluaren 96/48/EE Zuzentarauaren VI. eranskina eta Europaz haraindiko trenbide-sistema konbentzionalaren elkarreragingarritasunari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001/16/EE Zuzentarauako VI. eranskina aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 141 2007/06/02koa, 63-66)
Itsasoko eta ibaiko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2007/71/EE Zuzentaraua, Batzordearena, 2007ko abenduaren 13koa, ontziek sortutako hondakinak eta zamalanan hondakinak hartzen dituzten portuetako instalazioei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/59/EE Zuzentarauako II. eranskina aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 329 2007/12/14koa, 33-36)

Iturria: geuk egindako taula, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean oinarrituta.



b) Erregelamenduak

Aireko garraioa
■ 1477/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko abenduaren 13koa, aireko segurtasun-arau komunak aplikatzeko neurriak onartzeko 622/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 329 2007/12/14koa, 22-23)
■ 1400/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko azaroaren 28koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 311 2007/11/29koa, 12-24)
■ 1330/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko irailaren 24koa, interesdun aldeei Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/42/EE Zuzentarauako 7. artikuluko 2. atalak aipatzen duen abiazio zibilaren alorreko gertakariei buruzko informazioa emateko xedapenak onartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 295 2007/11/14koa, 7-11)
■ 1321/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko azaroaren 12koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/42/EE Zuzentarauarekin bat jakinarazitako abiazio zibilaren alorreko gertakariei buruzko informazioa sistema zentral batean gordetzeko xedapenak onartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 294 2007/11/13koa, 3-4)
■ 1315/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko azaroaren 8koa, aireko zirkulazioaren kudeaketan segurtasuna ikuskatzeari buruzkoa eta 2096/2005 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 291 2007/11/9koa, 16-22)
■ 1265/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko urriaren 26koa, Europako zero bakarreen airekoen eta lehorrekoen arteko ahozko komunikazioan erabiltzen diren kanalak bereizteko agindua onartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 283 2007/10/27koa, 25-36)
■ 1043/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko irailaren 11koa, Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien Erkidegoko zerrrenda onartzeko 474/2006 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 239 2007/09/12koa, 50-60)
■ 915/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko uztailaren 31koa, aireko segurtasun-arau komunak aplikatzeko neurriak onartzeko 622/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 200 2007/08/01ekoa, 3-4)
■ 633/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 7koa, hegaldiko mezuak transferitzeko protokoloa aplikatzeko eta, haren bidez, aireko zirkulazioa kontrolatzen duten unitateen artean hegaldiak jakinarazteko, koordinatzeko eta transferitzeko eskakizunak onartzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 200 2007/08/01ekoa, 7-13)
■ 437/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko apirilaren 20koa, aireko segurtasun-arau komunak aplikatzeko neurriak onartzeko 622/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 104 2007/04/21ekoa, 16-17)
■ 376/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 30ekoa, aireontzien eta aeronautikako produktuen, osagaien eta ekipamenduaren nabigagarritasuna mantentzeari eta mantentze-lanetan parte hartzen duten erakundeak eta langileak onartzeari buruzko 2042/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 94 2007/04/04koa, 18-19)
■ 375/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 30ekoa, 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-erakundeen egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenak onartzeko 1702/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 94 2007/04/04koa, 3-17)
■ 335/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 28koa, aireontziek eta haiekin zerikusia duten produktuek, osagaiek eta ekipamenduak ingurumenean duten eraginaren egiaztagiriei aplikatu beharreko xedapenei dagokionez, 1702/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 88 2007/03/29koa, 40-42)
■ 334/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 28koa, abiazio zibilaren alorreko arau komunei eta Aire Segurtasuneko Europako Agentzia sortzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1592/2002 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 88 2007/03/29koa, 39-39)
■ 219/2007 (EE) Erregelamendua, Kontseiluarena, 2007ko otsailaren 27koa, aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR) sortzeko enpresa komun bat eratzeke dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 64 2007/03/02koa, 1-11)
■ 158/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko otsailaren 16koa, Erkidegoko aireportuen zerrrendari dagokionez, 1358/2003 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEEri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 49 2007/02/17koa, 9-20)



Errepideko garraioa

- 1370/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko urriaren 23koa, bidaiariak trenbidez eta errepidez garraiatzeko zerbitzu publikoei buruzkoa eta Kontseiluaren 1191/69 (EEE) eta 1107/70 (EEE) erregelamenduak indargabetzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 315 2007/12/03koa, 1-13)
- 833/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko uztailaren 16koa, salgaien errepideko garraioaren zerrenda estatistikoari buruzko Kontseiluaren 1172/98 (EE) Zuzentarauak xedatzen duen behin-behineko aldia amaitzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 185 2007/07/17koa, 9-9)
- 715/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko ekainaren 20koa, automobilen eta merkataritzako ibilgailuen isuriei dagokienez, motordun ibilgailu-motak homologatzeari buruzkoa (Euro 5 eta Euro 6) eta ibilgailuak konpontzeari eta mantentzeari buruzko informazioa eskuratzeari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 171 2007/06/29koa, 1-16)
- 706/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 21ekoa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/40/EE Zuzentarauarekin bat, ibilgailu-mota bakoitzari dagokion EE homologazioa emateko xedapen administratiboak eta airea girotzeko sistema jakin batzuen ihesak neurtzeko saiakuntza bateratu bat onartzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 161 2007/06/22koa, 33-52)

Trenbideko garraioa

- 1371/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko urriaren 23koa, tren-bidaiarien eskubideei eta betebehareei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 315 2007/12/03koa, 14-41)
- 1370/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko urriaren 23koa, bidaiariak trenbidez eta errepidez garraiatzeko zerbitzu publikoei buruzkoa eta Kontseiluaren 1191/69 (EEE) eta 1107/70 (EEE) erregelamenduak indargabetzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 315 2007/12/03koa, 1-13)
- 332/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 27koa, trenbideko garraioari buruzko estatistikak transmititzeko modu teknikoei buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 88 2007/03/29koa, 16-28)

Itsasoko garraioa

- 1490/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko abenduaren 11koa, estatu kideek itsasoko deietarako jokabide-kodeari buruzko Nazio Batuen hitzarmena berresteari edo estatuok hitzarmen horri atxikitzei buruzko Kontseiluaren 954/79 (EEE) Erregelamendua indargabetzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 332 2007/12/18koa, 1-2)
- 457/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko apirilaren 25ekoa, krosko bakarreko petrolio-ontziei bi krosko edo diseinu baliokidea ezartzeko arauak berehala xedatzeko 417/79 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 113 2007/04/30ekoa, 1-2)
- 416/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 22koa, Erkidegoaren barnealdeko bide nabigagarrietako ibaiko informazio-zerbitzu bateratuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/44/EE Zuzentarauako 5. artikularekin bat, nabigatzaileentzako oharrek bete behar dituzten zehaztapen teknikoei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 105 2007/04/23koa, 88-253)
- 415/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 13koa, Erkidegoaren barnealdeko bide nabigagarrietako ibaiko informazio-zerbitzu bateratuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/44/EE Zuzentarauako 5. artikularekin bat, ontzien jarraipena egiteko eta haien kokalekua zehazteko sistemek bete behar dituzten zehaztapen teknikoei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 105 2007/04/23koa, 35-87)
- 414/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko martxoaren 13koa, Erkidegoaren barnealdeko bide nabigagarrietako ibaiko informazio-zerbitzu bateratuei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2005/44/EE Zuzentarauako 5. artikularekin bat, ibaiko informazio-zerbitzuen plangintza egiteko eta haiek egiteko eta lanean erabiltzeko arau teknikoei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 105 2007/04/23koa, 1-34)
- 425/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko apirilaren 19koa, barnealdeko bide nabigagarrietako salgai-garraioaren estatistikei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1365/2006 (EE) Erregelamendua aplikatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 103 2007/04/20koa, 26-39)
- 93/2007 Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko urtarrilaren 30ekoa, itsasoko segurtasunerako eta ontziek itsasoa kutsatzeari aurrea hartzeko batzordea (COSS) sortzeko 2099/2002 (EE) Erregelamendua aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 22 2007/01/31koa, 12-13)



Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 1432/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko abenduaren 5ekoa, animalien azpiproduktuak markatzeari eta garraiatzeari dagokionez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1774/2002 (EE) Erregelamenduaren I., II. eta VI. eranskinak aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 320 2007/12/06koa, 13-17)
- 1422/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko abenduaren 4koa, kontratuak esleitzeko prozeduratan aplikatu beharreko atalaseei dagokionez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/17/EE eta 2004/18/EE zuzentarauak aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 317 2007/12/05koa, 34-35)
- 1379/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko azaroaren 26koa, aurrerapen teknikora eta Basi-leako Hitzarmenaren esparruan erabakitako aldaketetara egokitzeko, hondakinen garraioari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1013/2006 (EE) Erregelamenduaren I.A, I.B, VII. eta VIII. eranskinak aldatzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 309 2007/11/27koa, 7-20)
- 1304/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko azaroaren 7koa, garraibide jakin batzuek garraiatzen dituzten salgaien sailkapen bakarra NST 2007 izateari dagokionez, Kontseiluaren 95/64/EE Zuzentaraua, Kontseiluaren 1172/98 (EE) Erregelamendua eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 91/2003 (EE) eta 1365/2006 (EE) erregelamenduak aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 290 2007/11/08koa, 14-16)
- 1266/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko urriaren 26koa, ardi-aziendaren mihi urdinaren gaitza harrapa dezaketen espezieetako animalia jakin batzuen garraioa kontrolatzeari, haren jarraipena egiteari eta hura zaintzeari eta mugatzeari dagokionez, Kontseiluaren 2000/75/EE Zuzentaraua aplikatzeko xedapenak onartzeko dena (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 283 2007/10/27koa, 37-52)
- 680/2007 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2007ko ekainaren 20koa, Europaz harandiko garraio- eta energia-sareen esparruan Erkidegoaren diru-laguntzak emateko arau orokorrak onartzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 162 2007/06/22koa, 1-10)
- 653/2007 (EE) Erregelamendua, Batzordearena, 2007ko ekainaren 13koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/49/EE Zuzentarauako 10. artikularekin bat, segurtasun-egiaztagiriak eta eskabideak egiteko Europako formatu komuna erabiltzeari eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001/14/EE Zuzentarauarekin bat egindako segurtasun-egiaztagirien baliozkotasunari buruzkoa (testu egokia EEeri dagokionez) (EBren Egunkari Ofiziala, L 10 2007/12/03koa, 2001-14/CE)

Iturria: geuk egindako taula, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean oinarrituta.

1.2.2. Estatuko legediaren berrikuntzak

Aireko garraioa

- 1340/2007 ERREGE DEKRETUA, urriaren 11koa, Kanarietan, Balear Uharteetan, Ceutan eta Melillan bizi direnen aireko eta itsasoko garraio-zerbitzu erregularretako tarifen hobaria arautzeko azaroaren 30eko 1316/2001 Errege Dekretua aldatzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 248, 2007ko urriaren 16koa)
- 1392/2007 ERREGE DEKRETUA, urriaren 29koa, hirugarren herrialdeetako aire-konpainiek egiaztagiria lortzeko bete beharreko eskakizunak onartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 276, 2007ko azaroaren 17koa)

Errepideko garraioa

- 1032/2007 ERREGE DEKRETUA, uztailaren 20koa, errepideko garraiorako ibilgailu jakin batzuetako gidarien hasierako eta etengabeko prestakuntza arautzeko dena (Estatuko Aldizkari ofiziala, 184, 2007ko abuztuaren 2koa)
- 902/2007 ERREGE DEKRETUA, uztailaren 6koa, errepideko garraioaren alorrean mugimenduzko jarduerak egiten dituzten langileen lanaldiari dagokionez, lanaldi bereziei buruzko irailaren 21eko 1561/1995 Errege Dekretua aldatzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 171, 2007ko uztailaren 18koa)
- 640/2007 ERREGE DEKRETUA, maiatzaren 18koa, errepideko garraioan gidatzeko eta atseden hartzeko aldiei eta takografoa erabili beharri buruzko arauen salbuespenak onartzeko dena (Estatuko Aldizkari Ofiziala, 126, 1807ko maiatzaren 26koa)

Iturria: geuk egindako taula, Sustapen Ministerioaren datuetan oinarrituta.



1.2.3. EAEko legediaren berrikuntzak

Errepideko garraioa
<ul style="list-style-type: none"> 12/2007 DEKRETUA, urtarrilaren 30ekoa, bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua aldatzeko dena (EHAA, 07/02/9koa)
<ul style="list-style-type: none"> 2/2007 FORU DEKRETU ARAUA, martxoaren 6koa, zerga alorreko zenbait neurri ezartzen dituena ibilgailu automobilen parkea modernizatu, bide segurtasuna hobetu eta ingurumena babesteko PREVER programaren inguruan eta abenduaren 29ko 44/2006 Legeak nekazari eta abeltzaintzat Hidrokarburoen gaineko Zerga dela-eta lurralde erkidean onartutako itzulketa bereziaren inguruan (EHAA, 07/04/19koa)
<ul style="list-style-type: none"> 205/2007 DEKRETUA, azaroaren 20koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, "N-102 errepidetik Gometxa eta Eskibelerako A-4163 errepidea aldatu eta konpontzeko eraikuntza-proiektuaren" eraginpean dauden ondasunak eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/12/05koa)
<ul style="list-style-type: none"> 151/2007 DEKRETUA, irailaren 18koa, Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, Haraneko udalerrian A-2128 errepidearen eta horrek Done Bikendi Haraneko sarreran A-3118 errepidearekiko duen lotunearen egokitzapena eraikitzeko proiektuaren eraginpean dauden ondasunak eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/10/01ekoa)
<ul style="list-style-type: none"> 140/2007 DEKRETUA, irailaren 11koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-2635 errepidearen saihezbidea, Landetako biribilgunearen eta Zapatariko biribilgunearen artean (Azpeitiko saihezbidearen 1. urrats partziala), eraikitzeko proiektuaren eraginpean dauden ondasunak eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/10/01ekoa)
<ul style="list-style-type: none"> 85/2007 DEKRETUA, maiatzaren 15ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena ematen diona "Bizkaiko Kamioe-kokaleku Bortxatuak A.B., Aparcamiento Disuasorio de Camiones de Bizkaia, S.A." (Bikakobo-Aparcabis) sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko (EHAA, 07/06/05ekoa)
<ul style="list-style-type: none"> 82/2007 DEKRETUA, maiatzaren 15ekoa, Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-4001 errepidea A-2134 errepidearekiko bidegurutzetik aurrera aldatzeko eraikuntza-proiektuaren eraginpeko ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/05/29koa)
<ul style="list-style-type: none"> 74/2007 DEKRETUA, maiatzaren 8koa, Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, A-3202 errepidearen (Arabak, Ebro ibaian, Errioxarekin egiten duen mugaren eta Bastidako A-124 errepidearen gurutzagunearen arteko zatia) trabadura hobetzeko eta plataforma zabaltzeko proiektuak eragindako ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/10/01ekoa)
<ul style="list-style-type: none"> 77/2007 DEKRETUA, maiatzaren 8koa, bizirik dauden abereak eta abeltzaintzarekin zerikusia duten produktuak errepidez garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailuak garbitzeko eta desinfektatzeko zentroak instalatzeko eta egokitzeko laguntzei buruzkoa (EHAA, 07/05/17koa)
<ul style="list-style-type: none"> 73/2007 DEKRETUA, maiatzaren 8koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko "GI-3112 Uzarraga (Antzuola) errepidearen hasierako zatia egokitzeko Proiektua" burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/05/11koa)
<ul style="list-style-type: none"> 72/2007 DEKRETUA, maiatzaren 8koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko "GI-632 errepidetik Antzuolako mendebaldeko sarbidea berrantolatatzeko Proiektua" burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/05/11koa)
<ul style="list-style-type: none"> 67/2007 DEKRETUA, apirilaren 24koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, GI-3440 eta GI-3361 errepideen Hondarribiko saihezbidearen 2. fasea egiteko proiektuaren 1. proiektu aldatua burutzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/05/09koa)
<ul style="list-style-type: none"> 58/2007 DEKRETUA, apirilaren 3koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, N-121-A errepidea, Laskuraingo biribilguneetik (Behobia) Enderlatsaraino, zabaltzeko eta hobetzeko proiektuaren desjabetzeak eragindako beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/04/17koa)
<ul style="list-style-type: none"> 25/2007 DEKRETUA, otsailaren 13koa, Gipuzkoako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea egiteko, N-1 errepideko 446 K.P.an Villabonako lotunearen proiektuaren 4. proiektu osagarria (Gasteiz-Irun norabidean, N-1 errepideko 442, 450 K.P.ko lur-erazketaren ezpondan izandako lerradura egonkortzea) gauzatzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak lehenbailehen hartu behar dituela adierazteko dena (EHAA, 07/02/23koa)



Trenbideko garraioa

- 242/2007 DEKRETUA, abenduaren 18koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari "Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SA" sozietate publikoaren kapital-gehikuntzan parte hartzeko baimena ematen diona eta sozietateko estatutuak aldatzen dituena (EHAA, 07/12/27koa)
- 196/2007 DEKRETUA, azaroaren 13koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko bokal bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 07/11/16koa)
- 155/2007 DEKRETUA, irailaren 18koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko bokal bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 07/10/02koa)
- 145/2007 DEKRETUA, irailaren 11koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko bokal bat kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 07/09/26koa)
- 71/2007 DEKRETUA, maiatzaren 2koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kide bat kendu eta, horren ordez, berria izendatzen duena (EHAA, 07/11/05koa)
- 48/2007 DEKRETUA, martxoaren 20koa, Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos SA sozietate publikoa sortzeko eta haren estatutuak onartzeko dekretua laugarrenez aldatzeko dena (EHAA, 07/04/03koa)

Itsasoko garraioa

- 211/2007 DEKRETUA, azaroaren 20koa, Euskal Autonomia Erkidegoak Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan duen batzarkidea kendu eta beste bat izendatzeko dena (EHAA, 07/12/05koa)
- 212/2007 DEKRETUA, azaroaren 20koa, Estatuko Administrazio Orokorrak Bilboko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan dituen bi batzarkide kendu eta beste bi izendatzeko dena (EHAA, 07/12/04koa)
- 178/2007 DEKRETUA, urriaren 16koa, Euskal Autonomia Erkidegoak eta Santurtziko Udalak Bilboko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan dituzten kontseilukideak kendu eta beste batzuk izendatzeko dena (EHAA, 07/10/31koa)
- 156/2007 DEKRETUA, irailaren 18koa, Estatuko Administrazioak, Pasaia eta Lezoko udalek eta Euskal Autonomia Erkidegoak Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan dituzten batzarkideak kendu eta beste batzuk izendatzeko dena (EHAA, 07/09/21koa)

Legediaren beste berrikuntza batzuk

- 170/2007 DEKRETUA, urriaren 2koa, Garraio zuzendaria izendatzen duena (EHAA, 07/10/05koa)
- 144/2007 DEKRETUA, irailaren 11koa, Garraio eta Herri Lan Saileko Berariazko Organo Estatistikoa sortu eta bere antolaera eta funtzionamendua ezartzen dituena (EHAA, 07/09/26koa)
- 159/2007 DEKRETUA, irailaren 18koa, Garraio zuzendaria kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 07/09/21koa)
- 122/2007 DEKRETUA, uztailaren 24koa, Bizkaiko Garraio Partzuergoko Kontseilu Nagusiko eta Batzorde Betearazleko lehendakaria izendatzeko dena (EHAA, 07/07/26koa)
- 112/2007 DEKRETUA, uztailaren 10ekoa, Garraio eta Herri Lan sailburuordea izendatzen duena (EHAA, 07/07/12koa)
- 110/2007 DEKRETUA, uztailaren 10ekoa, Garraio eta Herri Lan sailburuordea kargutik kentzea xedatzen duena (EHAA, 07/07/12koa)
- 96/2007 DEKRETUA, ekainaren 5ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari Araba Logística SA sozietatearen kapital-gehikuntzan parte hartzeko baimena ematen diona (EHAA, 07/06/07koa)
- 41/2007 DEKRETUA, martxoaren 6koa, "Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa-Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritz SA" sozietate anonimoa sortu eta partaidetzak eskuratzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari baimena emateko dena (EHAA, 07/03/19koa)

Iturria: geuk egindako taula, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian (Eusko Jaurlaritzaren datuetan) oinarrituta.

2. GARRAIO ESKAINTZA ETA ESKARIA 2007an



2. GARRAIO ESKAINTZA ETA ESKARIA 2007AN

2.1. GARRAIO-ESKAINTZA

Garraio-sistema osoa du Euskadik, eta azpisistema hauek osatzen dute: bidekoak, trenbidekoak, portukoak, airekoak, kablekoak eta intermodalak; arrazoi geografikoak direla-eta, ez du ibaiko garraiorik. Hona, taula batean laburbilduta, sistema oso eta antolatu hori:

2.1 taula Euskadiko garraio-sistema.

SISTEMA	AZPIEGITURA	ORGANO TITULARRA	ERAKUNDEA/OPERADOREA
Bideko sistema	Errepide-sare nagusia	Foru-aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoaren emakidadun edo mailegatzailerak Erabiltzaile partikularra
	Hiri barneko sarea	Udalak	
	A-68 autobidea	Estatua	
Trenbideko sistema	Europaz harandiko sarea	Estatua	Renfe
	Iberiar penintsulako sarea	Estatua	ETS eta EuskoTren
	Metro-sarea	Euskal Autonomia Erkidegoa	FEVE
	Metroa/tranbia	Estatua	Metro Bilbao, EuskoTran
Portuetako sistema	Bizkaia zubia	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatua
	Interes orokorreko portuak	Bilboko Portuko Agintaritza	Portuko Agintaritza
Aireko sistema	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Estatua	Euskal Autonomia Erkidegoa
	Interes orokorreko aireportuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	AENA
Kableko sistema	Igogailuak eta funikularrak	Estatua	Pribatuak Publikoak
Garraio-sistema intermodala	Garraio- eta logistika-zentroak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Logistika-operadoreak
		Partzuergo/erakunde publikoak, pribatuak eta bitarikoak	

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012. Geuk egindako taula.

Beha diezaiogun xehekiago Euskadiko garraio-sistemari:

Euskadiko garraio-sistemaren deskripzioa

- Bideko sistemari dagokionez, 2007an, 4.229 kilometrokoa zen Euskadiko errepide-sarea, eta galtzada bakarrekoak ziren errepide gehientsuenak (zehazki, %86,5).
- Foru-aldundiak dira azpiegitura horren zatirik handienaren titularrak, baina A-68 autobidearen titularrak Estatua da, eta Artxandako tunelak, berriz, Bizkaiko Foru Aldundiaren emakida dira. Bestalde, BIDEGI eta INTERBIAK Gipuzkoako eta Bizkaiko foru-aldundien sozietateak arduratzen dira A-8 autobidea kudeatzeaz eta ustiatzeaz, nor bere lurraldean.
- Trenbideko sistemari dagokionez, operadore hauek ematen dute gaur egun EAEn pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua: 1) Renfek –Euskadiko hiriburuak eta inguruko udalerrriak Estatuko gainerako hiriekin eta udalerriekin lotzen ditu–; 2) FEVEk –Bizkaian bakarrik jarduten du–; 3) EuskoTrenek –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu, Gipuzkoan eta Bizkaian–; 4) Metro Bilbaok; eta 5) EuskoTran Bilbaok –bidaiarien garraio-zerbitzua ematen du, Bizkaiko hiriburuaren hiri barnean eta metropoli-inguruan–.
- Estatua da Renferen eta FEVEren azpiegituren titularrak (zehazki, ADIF da Renferena). Euskadiren eskumeneko trenbideetako azpiegiturak, berriz, Euskal Trenbide Sareak egiten, modernizatzen eta kudeatzen ditu.
- Etorkizunean, tranbia-programak xedatzen dituen lanek osatuko dute trenbideko sistemaren eskaintza; besteak beste, Gasteizko tranbia eraikiko dute haren esparruan. Era berean, ezaugarri bikaineko Euskadiko trenbide-sare berriak (Euskal Y-ak) osatuko du trenbideko zerbitzuen eskaintza; espero dute 2013rako amaitzea.



Euskadiko garraio-sistemaren deskripzioa

- Azkenik, El Transbordador de Bizkaia SL sozietateak kudeatzen du Bizkaia zubiko jarduera.
- *Euskadiko portuetako sistemari* dagokionez, nabarmentzekoak dira interes orokorreko bi portuak (Bilbokoa eta Pasaiakoa) eta Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko 15ak.
- *Aireko sistemari* dagokionez, hiru aireportu ditugu EAEn, Euskadiko hiru hiriburuen inguruan.
- EAEko kableko sistemari dagokionez, 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, Bizkaiko Lurralde Historikoan daude guztiak.
- Azkenik, logistika-zentroi dagokienez, gaur egun, lau daude jardunean EAEn, eta salgaiak garraiatzeko jarduerak eta logistika-jarduerak eraginkorrakoak izatea dute helburu: Aparcabisa, Bizkaian; Zaisa, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban.

2.1.1. Garraio-eskaintza eta hari erantsitako azpiegiturak

Atal honetan, aurreko epigrafean sakonduko dugu, eta informazio xeheagoa emango dugu EAEn garraio-jardueretan aritzeko erabil ditzakegun azpiegituren eta gaitutako operadoreek erabiltzaileen eskura duten eskaintza espezifikoaren ezaugarri buruz, baita 2007ko eguneratze edo berrikuntza orori buruz ere.

a) *Errepideko garraioa*

2007an, 4.229 kilometrokoa zen Euskadiko errepide-sarea, hau da, 2006an baino 24 kilometro handiagoa. Azken urteotan, behera egiteko joera izan du bide-azpiegiturak, baina joera alderantzikatu du datu horrek.

Autobideek, autobiek eta bi galtzadako errepideek osatzen zuten azpiegituraren %13,5; %86,5, berriz, galtzada bakarrekoak ziren errepideek eratzen zuten. Azken urteotan, autobideen, autobien eta bi galtzadako errepideen eskaintzaren aldean, behera egiteko joera izan du galtzada bakarreko errepideen eskaintzak, eta joera hori berretsi dute datuok.

2.2 taula Euskadiko errepide-sarea 2007an, errepide-motaren arabera.

	1996	2007
LUZERA (km)		
Ordainpeko autobideak	187	228
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	251	345
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.656
Guztira	4.296	4.229
DENTSITATEA (m/km²) ⁽¹⁾		
Ordainpeko autobideak	25,8	31,5
Doako autobideak, autobiak eta bi galtzadako errepideak	34,7	47,7
Galtzada bakarreko errepideak	533,3	505,3
Guztira	593,8	584,5

⁽¹⁾ Errepide-sarearen luzeran eta EAEn azaleran oinarrituz kalkulaturakoa.
Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Eustat.



EAEko errepideko garraioaren estaldura eta kalitatea etengabe hobetu nahian, azpiegiturak egiteko, handitzeko eta hobetzeko lanek aurrera jarraitu dute 2007an, eta, nagusiki, edukiera handiko bideetan egin dituzte. Besteak beste, hauek izan dira nabarmentzekoak:

Bide-azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak

- 2007ko udaberrian, **metropoli hegoaldeko saihesbideko** lehenengo lau zatiak egiteko lanak esleitu ditu Interbiak sozietate publikoko Administrazio Kontseiluak. Zehazki, zati hauek esleitu ditu: Peñascal eta Larraskitu artekoa, 88 milioi eurotan; Kadagua eta Peñascal artekoa, 112 milioi eurotan; Gorostiza eta Kadagua artekoa, 91 milioi eurotan; eta Trapagaran eta Gorostiza artekoa, 117 milioi eurotan. Gainera, 2007ko azken hiru hilabeteetan, hauek ere esleitu ditu: Larraskitu eta Buia arteko zatia, 20,4 milioi eurotan; Kadaguako lotunea, 60 milioi eurotan; Trapagarango zubia, 50,6 milioi eurotan; eta Ortuella eta Portugalete arteko lotunea, 50 milioi eurotan.
- **Ballontiko** (Barakaldo eta Ortuella arteko) **ardatzaren** helburua da, batetik, Santurtziko, Portugaleteko, Sestaoko, Barakaldoko, Trapagarango eta Ortuellako zirkulazioa A-8 autobiderantz bideratzea eta, bestetik, Bilboren metropoli-inguruko sarearen bitartez, A-8 autobideko zati batzuetako zirkulazioaren bolumena txikiagotzea eta Ezkerralde osora sartzeko modua hobetzea.
- 2007an, hobekuntza-lanak egin dituzte **A-8 autobidearen Bizkaiko Lurralde Historikoko** zatian. Batetik, autobidea handitzen eta noranzko bakoitzeko hiru erreiko bihurtzen hasi dira, Zornotzan eta Etxano eta Montorra arteko eta Boroa eta Larrea arteko zatietan. 5 milioi eurotan esleitu dituzte Etxano eta Montorra arteko lanak, eta 2008ko apirilean dira amaitzekoak; Boroa eta Larrea artekoak, berriz, 14 milioi eurotan esleitu dituzte, eta 2008ko abenduan dira amaitzekoak.

Bestetik, aurrera egin dute, Zornotzan, Etxano eta Larrea arteko zatian eta, lurreta eta Abadiño artean, lurreta eta Gerediaga arteko zatian, autobidea handitzeko eta noranzko bakoitzeko hiru erreiko bihurtzeko bi proiektu berri idazteko lanek. Etxano eta Larrea arteko lanak 2009ko urtarrilean dira hastekoak, eta lurreta eta Gerediaga artekoak, berriz, 2009ko azaroan.

Proiektuok amaitzen dituztenean, 2010ean, hiru erreikoak izango dira autobideak Bizkaian egiten dituen 36 kilometroetan 22.
- 2007an, aurrera egin dute **Gasteiz eta Eibar arteko autobidea (AP-1 autobidea)** guztiz irekitzeko lanek. Gaur egun, Gipuzkoako ibilbidea osatzen duten bost zatietan hiru (zehazki, Eibar eta Arrasate arteko bidea) daude zirkulatzeko irekita, eta Arabako ibilbidearen zati guztiak egiten ari dira. Zehatz-mehatz, Eibar eta Bergara iparraldea arteko zatia (7,2 kilometrokoa), Bergara iparraldea eta Bergara hegoaldea artekoa (4,2 kilometrokoa) eta Bergara hegoaldea eta Arrasate artekoa (3,5 kilometrokoa) daude zirkulatzeko irekita, eta gidariek 14,9 kilometro erabil ditzakete guztira; beste bi zatiak (Arrasate eta Eskoriatza artekoa, 6,3 kilometrokoa, eta Eskoriatza eta Arlaban artekoa, 10,8 kilometrokoa), berriz, egiten ari dira oraindik ere.

Guztira, 46,2 kilometro luze izango da AP-1 autobidea, eta 31,7 kilometro Gipuzkoako ibilbidekoak izango dira, eta 14,5, Arabako ibilbidekoak.

2007an, Eskoriatza eta Isuzkitza arteko zatian aurrez ikusi dituzten zubiak altxatzen jardun dute: Marin (548 metrokoa), Zarimutz (468 metrokoa), Mazmela (404 metrokoa), Uztarreta (220 metrokoa) eta Apotzaga (180 metrokoa). Bestalde, nabarmenki aurreratuta Eskoriatza eta Arlaban arteko zatia egiten. Gainera, 25 milioi euro bideratu dituzte tuneletako instalazioetarako.
- Oiartzun, Errearteria, Astigarraga, Hernani eta Donostia lotuko ditu **Donostiako bigarren gerrikoak**, Urumea ibaiaren ibarrean, eta A-8 autobidearekiko lotunea izango du, Lasarte-Orian eta Usurbilen (Aritzetan).

2007an, gerrikoa egiteko lanen azken fasea abiatu dute –Usurbil eta Astigarraga lotuko dituen zatia egiten hasi dira, 7,8 kilometrokoa–, eta aurrera egin dute Errearteria eta Astigarraga arteko zatiko lanek; 2009an dira amaitzekoak Errearteria eta Astigarraga arteko lanak.

A-8 autobidearekin lotuta egongo da bigarren gerrikoa, Errearterian; N-1 errepidearekin, Lasarte-Orian; eta Urumeako autobidea berriarekin, Astigarragan.
- Gainera, besteak beste, hauek esleitu dituzte **Gipuzkoako Lurralde Historikoan** 2007an: Donostiako ingurabide berriko bigarren zatia, A-8 autobidearekiko lotunea (Aritzetakoa) eta Urumeako autobidearekiko lotunea.

■ Azkenik, 2007 eta 2011 artean, bide-sarea hobetzeko eta handitzeko proiektu garrantzitsuei helduko die Gipuzkoak, hala nola Endarlatsako errepidea erreformatzeko, N-1 errepidearen Irungo zatia bitan banatzeko, Hondarribiko aireportura daraman errepidea bitan banatzeko eta Zumaiako, Azpeitiko, Eibarko, Zarauzko, Mutrikuko, Sasiolako eta Orioko saihesbideak eraikitzeko.

**Bide-azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak**

- Abenduan, Zumarraga, Urretxu eta Legazpi arteko saihezbidea egiteko lanak egiten hasi dira, **Beasain eta Durango arteko korridorean**. 2,1 kilometro luze izango da saihezbide hori, eta Zumarragan irekita dagoen zatia eta Urretxuko lotune berria lotuko ditu.

Era berean, aurrera egin dute Bergara eta Urretxu arteko zatia egiteko proiektua idazten. 9,7 kilometro luze izango da errepidea, eta hauek ikusi dituzte aurrez: Bergara eta Antzuola arteko lotunea egitea, Antzuolako sasilotunea, Urretxu eta Legazpi arteko lotunea (partziala), Deskargako tunela (620 metrokoa), San Migeleko tunela (890 metrokoa) bitan banatzea eta Ipurrietekako zubia (250 metrokoa), Antiguakoa (250 metrokoa), Lapatzakoa (75 metrokoa), Antzuolakoa (220 metrokoa) eta Igeribarrerrotakoa (70 metrokoa) egitea.

- **Arabako bide-sareko** lanei dagokienez, 2007an, Arabako Errepideen Plan Integrala azkenekoz eguneratzen aritu da Arabako Foru Aldundia. Inbertsioak egiteko programa osoa da Arabako Errepideen Plan Integrala, eta haren helburua da, 2015era bitartean, Arabako errepide-sarearen %65 inguru (900 kilometro) hobetzea, erreformatzea edo egokitzea; horretarako, 600 milioi euro inguruko inbertsioa xedatzen du.
- Alde horretatik, xedatzen du 147 milioi euroko inbertsioa egitea **AP-1 autobidearen (Eibar eta Gasteiz arteko autobidearen)** Arabako ibilbidean. 14,2 kilometro luze da autobide horren Arabako zatia, eta hura egiteko lanak egiten jarraitu dute 2007an. Lau zubik (Etxebarriko lotunekoak, Lukukoak, Santa Engraziakoak eta Bentaberrikoak) osatzen dute, eta bi tunel egin dituzte: Lukukoa eta Arlabangoa; hurrenez hurren, 640 eta 1.286 metro luze dira tunelok.
- N-1 errepidean, AP-1 autobideko Armiñongo ordainlekuaren inguruan, berriz, autobideak Arabatik Miranda Ebroraino egiten dituen azken sei kilometroetako ibilbidea hobetzeko lanak egiten ari dira, eta 2008ko udaberrian dira amaitzekoak.
- Azkenik, bigarren mailako sarean, nabarmentzekoa da, Errioxarako bidean, N-124 errepidea hobetu izana, baita bidea bitan banatzeko proiektu bat ere; Armiñón eta Zanbrana arteko zatian egingo dute proiektuaren lehenengo fasea.

EAEko errepideko garraio-eskaintza publikoa eratzen du autobus-konpainiek ematen duten zerbitzuak hirien barnean, metropoli inguruetan eta hiri artean, eta, ildo horretan, Euskadiko hiru hiriburu-tako hiru autobus-konpainiei buruzkoa da eskura dugun informazioa; alegia, Tuvisa Transportes Urbanos de Vitoria SAri, Bilbobusi eta Donostiako Tranbia Konpainiari buruzkoa.

Alde horretatik, nabarmentzekoa da Bilbobusek duela errepideko garraio-zerbitzu publikoaren eskaintzarik handiena EAEn, bai linea-kopuruaren ikuspegitik –44 linea ditu Bilbobusek–, bai estaltzen duen azaleraren ikuspegitik –442,3 kilometroko estaldura du– eta autobus-kopuruaren ikuspegitik –146 autobus ditu–. Garrantzirik handieneko konpainietan bigarrena, berriz, Donostiako Tranbia Konpainia da.

Halaber, azpimarratzekoa da herritarren eskura dauden hiri barneko autobus-zerbitzuen eskaintza handitu egin dela Euskadiko hiru hiriburu-tan, bai linea-kopuruaren ikuspegitik, bai zerbitzuek kilometrotan estaltzen duten azaleraren ikuspegitik. Hain zuzen ere, lurralde osoan, %41,2 handitu da sareko lineen kopurua azken bi urteotan, eta %28,3, berriz, zerbitzuek estaltzen duten kilometroen kopurua.



2.3 taula Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: hiri barneko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak 2005 eta 2007 artean.

	2005	2006	2007	Δ % 05/07
BILBO				
Sareko lineak	32	34	44	37,5
Luzera (km)	392,6	412,5	442,3	12,7
Autobus-kopurua	142	144	146	2,8
DONOSTIA				
Sareko lineak	22	31	34	54,5
Luzera (km)	144,5	216,4	235,4	62,9
Autobus-kopurua	98	104	122	24,5
GASTEIZ				
Sareko lineak	14	17	18	28,6
Luzera (km)	86,0	106,0	122,0	41,9
Autobus-kopurua	60	73	73	21,7
GUZTIRA				
Sareko lineak	68	82	96	41,2
Luzera (km)	623,1	734,9	799,7	28,3
Autobus-kopurua	300	321	341	13,7

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. Geuk egindako taula.

* Bilbobusi buruzko 2006ko datuak ez daude eskura.

Garraio pribatuari dagokionez, berriz, 1.252.519 ibilgailu zeuden EAEn 2007an. Hartara, Euskadiko bide-sareko ibilgailu pribatuen zirkulazioa %3,9 hazi da urte batetik bestera [ikus 5.28. taula], eta aipagarria da zenbat hazi den motozikleten kopurua, %13,7 handitu baita.

2.4 taula EAEko ibilgailuen kopurua 2007an.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%	Ibilgailu-kop.	%
Automobilak	141.555	73,9	488.454	76,8	298.750	70,2	928.759	74,2
Motozikletak	9.566	5,0	34.620	5,4	38.378	9,0	82.564	6,6
Kamioiak	32.267	16,8	89.347	14,1	70.070	16,5	191.684	15,3
Autobusak	495	0,3	1.602	0,3	811	0,2	2.908	0,2
Traktore industrialak	1.466	0,8	4.043	0,6	3.629	0,9	9.138	0,7
Bestelako ibilgailuak	6.152	3,2	17.571	2,8	13.743	3,2	37.466	3,0
Guztira	191.501	100,0	635.637	100,0	425.381	100,0	1.252.519	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia. Geuk egindako taula.

Ondoko taulan, ageri da zer alde existitzen diren Europan motorizazioaren ikuspegitik³. Taularekin bat, 2007an, Luxenburgo zen Europako herrialderik motorizatuena, 1.000 biztanleko 661 automobil baitzituzten han. Alderantziz, Errumania zen motorizazio-indizerik txikieneko urte hartan, 167 auto bakarrik baitzituzten 1.000 biztanleko. EAE, berriz, tarteko postuan zegoen 2007an, 432 automobil baikenituen 1.000 biztanleko, Estatuan batez beste baino nabarmenki gutxiago; izan ere, 481 auto zituzten Estatuan 1.000 biztanleko.

³ Motorizaziotzat hartzen dugu 1.000 biztanleko automobilen kopurua.



EAEko lurraldeen artean, Arabak zuen motorizazio-indizerik handiena 2007an: 1.000 biztanleko 457 ibilgailukoa. Gipuzkoa zen hurrengoa lurralderik motorizatuenen zerrendan, 431 ibilgailu baitzeuden han 1.000 biztanleko, eta Bizkaia azkena, 427 ibilgailu baitzeuden han 1.000 biztanleko. Edonola ere, batez bestekoa txikiagoa zen horietan guztietan Estatuan baino.

2.5 taula Motorizazio-indizea Europan 2007an.

Herraldea	2007
Luxenburgo	665
Italia	598
Malta	548
Zipre	521
Austria	510
Frantzia	508
Alemania	501
Eslovenia	501
Finlandia	485
Espania	481
Erresuma Batua	476
Belgika	473
Lituania	472
Suedia	464
Herbehereak	451
Irlanda	434
EAE	432
• Araba	457
• Gipuzkoa	431
• Bizkaia	427
Grezia	428
Portugal	412
Txekia	412
Letonia	398
Estonia	391
Polonia	383
Danimarka	378
Hungaria	300
Bulgaria	272
Eslovakia	265
Errumania	164

Iturria: Energy and Transport in Figures 2007 eta Eustat.

b) Trenbideko garraioa

Gaur egun, bost operadorek ematen dute zerbitzua EAEko trenbideetan: Renfek, FEVEk, EuskoTrenek, Metro Bilbaok eta EuskoTranek. Renferi dagokionez, ADIFena da trenbideetako azpiegiturak kudeatzeko ardura, eta, EuskoTreni, Metro Bilbaori eta EuskoTrani dagokienez, Euskal Trenbide Sarearena.

Epigrafe honetan, Euskadiko trenbideetako azpiegitura kudeatzen dutenen ezaugarri nagusiak eta operadore bakoitzak egiten dituen zerbitzuenak zehaztuko ditugu.

*i) Renfe-ADIF*

Zerbitzu hauek osatzen dute Renferen EAeko eskaintza: Bilboko aldirietako zerbitzuak (C-1 lineak, Abando eta Santurtzi artekoak; C-2 lineak, Abando eta Muskiz artekoak; eta C-3 lineak, Abando eta Urduña artekoak), Donostiako aldirietako zerbitzuak (Irun eta Brinkola arteko lineak) eta distantzia luzeko zerbitzuak –Irun, Donostia eta Madril arteko bidea, Gasteiz eta Madril artekoa eta Bilbo eta Madril artekoa egiten ditu–.

Hona, ADIFek 2007an egin dituen lan nagusien artean, EAeko azpiegituretan eta zerbitzuetan eragina izan dutenak:

ADIFen trenbideetako azpiegitura eta Renferen eskaintza – 2007ko berrikuntza nagusiak

- Bilboko porturako sarreretako itoguneak desagerrarazteko lan egiten ari dira Renfe eta ADIF eta, horretarako, Seranteseko tunela eta egiteko asmoa duten saihezbidea garatzen ari dira.
- 2007an, aurrera egin dute Miranda Ebro eta Urduña arteko zatian kontrol-sistema automatizatua ezartzen. Hari esker, bi urteren buruan, %40 handituko da egungo edukiera, 23,5 milioi euroko inbertsioa dela medio.
- Etorkizunean, Madril eta Bartzelona arteko eta Madril eta Valladolid arteko abiadura handiko lineak egiten amaitzen dutenean, ordu eta erdi laburragoa izango da Euskadiko hiriburuen eta Madrilen arteko bidaia, eta bi ordu laburragoa Euskadiko hiriburuen eta Bartzelonaren artekoa. Sare berria ustiatzeko, aztertzen ari dira autopropulsatutako tren elektriko berriak erabiltzen hastea, Talgo eta Bombardier enpresek fabrikatutakoak.

ii) FEVE

Bizkaiko lurraldean jarduten du FEVE Ferrocarriles de Vía Estrecha enpresa publikoak, eta Bilbo, Santander eta Leon lotzen ditu, Bilbo eta Santander arteko eta Bilbo eta Leon arteko eskualde arteko lineen bidez. Aldirietako lineak, berriz, Bilbo eta Balmaseda lotzen ditu, eta Lutxana-Enekuriko portura ere badarama.

Eskualde arteko lineei dagokienez, 3.664 tren-unitate eskaini ditu FEVEk urte osoan –%0,4ko hazkundea izan da urte batetik bestera– eta horrek esan nahi du 521.811 tren-kilometro eskaini dituela –%2,6ko beherakada izan da urte batetik bestera– eta 44.380.106 toki-kilometro –%6,5eko hazkundea izan da urte batetik bestera–.

Zerbitzu erregularren eskaintza handiagoa da aldirietako linean, trenen maiztasuna handiagoa dela eta. Zehatz-mehatz, 2007an, 17.077 trenek zirkulatu dute –%0,7ko hazkundea izan da urte batetik bestera– eta horrek esan nahi du 552.811 tren-kilometro eskaini dituela FEVEk –%0,6ko beherakada izan da urte batetik bestera–, eta 94.902.844 toki-kilometro –%2,2ko hazkundea izan da urte batetik bestera–.



2.6 taula

FEVEren eskaintzari buruzko 2007ko oinarrizko datuak.

	2007
ESKUALDE ARTEKO LINEAK	
Linea-kopurua	2
Eskaintako trenen kopurua ⁽¹⁾	3.664
Eskaintako tren-kilometro kopurua ⁽¹⁾	521.811
Eskaintako toki-kilometro kopurua ⁽¹⁾	44.380.106
ALDIRIETAKO LINEA	
Linea-kopurua	1
Eskaintako trenen kopurua	17.077
Eskaintako tren-kilometro kopurua	552.588
Eskaintako toki-kilometro kopurua	94.902.844

⁽¹⁾ Trenen jatorriari edo helmugari dagokio, autonomia-erkidegoa zehaztu gabe.
Iturria: FEVE. Geuk egindako taula.

Jarraian, FEVEk 2007an Euskadiko azpiegituren alorrean egin dituen lan nagusiak aipatuko ditugu:

FEVEren azpiegitura eta eskaintza – 2007ko berrikuntza nagusiak

2007an, 7,3 milioi euroko inbertsioa egin du FEVEk bidaiarien eta salgaien Bizkaiko Lurralde Historikoko garraioa hobetzeko. Hauek nabarmendu ditzakegu hartu dituen neurrien artean:

- Blokeagailu automatikoa instalatu du Karrantza eta Aranguren arteko eskualde arteko zatian, zirkulazioaren kontrol zentralizatuarekin bat egiteko.
- Karrantza ibaiaren gaineko zubia modernizatu du eta Callejoko eta Arroyoko tunelak indartu ditu.
- Karrantzako geltokiko trenbide-zabaldegia handitu du.
- Gainera, Zaramillo eta Irauregi arteko zatiko trenbidea bikoizten dihardu, baita Balmaseda eta Bilbo arteko zatia elektrifikatzen ere.

iii) EuskoTren-ETS

ETSk kudeatzen dituen eta egun EuskoTrenek operatzen dituen trenbideetako azpiegiturak 181,1 kilometro egiten ditu Euskadiko lurraldean. Bide bakarrekoak dira 150,2 kilometro, eta bi bidekoak 30,9. Bestalde, elektrifikazioari dagokionez, 176,6 kilometro elektrifikatuta daude, eta 4,5 kilometro, elektrifikatu gabe.

Hiru lineatan banatuta dago EuskoTrenen azpiegitura:

- 1) Bilbo (Deustu) – Lezama. 15,8 kilometro neurtzen du lineak, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Alde Zaharreko geltokian.
- 2) Bilbo-Bermeo. 49,4 kilometro neurtzen du lineak, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Bolueta geltokian, eta Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mikrobus-zerbitzuarekin, Galdakaon.
- 3) Bilbo-Donostia. 107,9 kilometro neurtzen du lineak, eta Bilboko metroarekin lotuta dago, Bilboko Bolueta geltokian; Usansoloko erietxera daraman EuskoTrenen mi-



krobus-zerbitzuarekin, Galdakaon; EuskoTrenen autobusekin, Zumaian; eta Hendaiara daraman EuskoTrenen tren-zerbitzuarekin (satorrarekin), Amarako geltokian.

Tren-eskaintzari berari dagokionez, EuskoTrenek 194.711 tren jarri ditu erabiltzaileen eskura 2007an $-1,0\%$ ko beherakada izan da urte batetik bestera eta, guztira, 47.512.440 toki eskaini dizkie $-1,0\%$ ko beherakada izan da urte batetik bestera. Hartara, guztira, 1.198.610.381 toki-kilometro eskaini dizkie $-0,4\%$ ko beherakada izan da urte batetik bestera. Beherakada horien guztien arrazoia izan da zerbitzuen eskaintza birdoitu duela EuskoTrenek, eskariaren arabera.

2.7 taula Egun EuskoTrenek operatzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2007ko oinarritzko datuak.

	2007
Linea-kopurua	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	181,1
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	150,2
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	30,9
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	176,6
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,5
Eskainitako trenen kopurua	194.771
Eskainitako tokien kopurua	47.512.440
Eskainitako kilometroen kopurua	4.594.756
Eskainitako toki-kilometro kopurua	1.198.610.381

Iturria: EuskoTren. Geuk egindako taula.

Jarraian, ETSk eta EuskoTrenek beren azpiegituraren eta tren-eskaintzaren esparruan 2007an egindako lan nagusiak zehaztuko ditugu, taula batean:

ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2007ko berrikuntza nagusiak

- Bizkaian**, aurrez ikusitako lanekin jarraitu dute 2007an, **Durango proiektuaren** esparruan. Egindako lan nagusien artean, hauek izan dira nabarmengarriak:

Durangoko geltoki berria egiteko lanak hasi dituzte.

Zornotza eta Euba arteko ibilbidea bitan zatitzeko lanen azken txanpan sartu dira eta Eubako geltoki berria egiteko lanak hasi dituzte.

Iurreta eta Durango arteko zatian, trenbidea muntatu dute Durango eta Traña-Matiena arteko zatian, Traña-Matienako geltoki berria egiteko lanak amaitu dituzte, Traña-Matiena eta Abadiño arteko BI-3323 foru-errepidearen gaineko zubi berria egiteko lanak amaitu dituzte eta lanean jarraitu dute, Lebarioko lantegietako eta kotxe-toki berrietako instalazio berriak hartuko dituzten lurak egokitzeko.
- Lemoan**, geltoki berria hartuko duen egitura eraikitzen jarri dute arreta, Bilbo eta Donostia arteko linearen esparruan.

**ETSren eta EuskoTrenen azpiegitura eta eskaintza – 2007ko berrikuntza nagusiak**

- **Gipuzkoan**, lanean jarraitzen dute, bi bideko zatia egiteko **Aia eta Orioko** egungo geltokiaren inguruan eta GI-3710 errepideko maila bereko pasabidea kentzeko.
- Gainera, 2007aren amaieran, saihebidetan egiteko asmoa duten tunelaren Zarauzko aldeko sarrera hondeatzeari ekin diote, baita zubiaren Usurbilgo aldeko zimenduetara joateko arrapala egiteari ere.
- 2007ko martxoan, Ardantzako geltokian (**Eibarren**) azpiko pasabide bat egiteko, trenbidearen 180 metro bitan zatitzeko eta Ardantzako geltoki berria egiteko lankidetzatza-hitzarmena onartu dute; 2008an dira hastekoak Ardantzako geltoki berria egiteko lanak.
- Azaroan, Aieteko trenbidearen tunel zaharra egokitzeko eta erabiltzeko lankidetzatza- eta finantzazio-hitzarmena onartu dute, hura Morlanseko tunel berriarekin lotzeko eta, hartara, tunel zaharra ustiatzeko Amaran salgaiantzat egiteko asmoa duten saihebidetako tunelaren eta Morlanseko tunelaren larrialdiko irteeratzat; 2008rako programatu dute lanak hastea.
- Halaber, lan hauek zehazten aritu dira 2007an: Loiola eta Herrera arteko zatia bitan banatzea eta Intxaurrondoko eta Herrerako geltoki berriak eraikitzea, Fanderia eta Oiartzun arteko zatia bitan banatzea eta geltoki berriak egitea bi norabideetan, eta Añorga eta Errekalde arteko zatia bitan banatzea eta geltoki berria egitea Errekalden.

iv) Metro Bilbao - ETS

2007an, 38,91 kilometroko sareak osatzen zuen Metro Bilbaoren azpiegitura, eta bi linearen bidez ematen zuen zerbitzua: Plentzia eta Etxebarri arteko linearen bidez –Bilboko geltokiak eta Eskuin aldeko herriak lotzen ditu– eta Portugalete eta Etxebarri arteko linearen bidez –Bilboko metro-geltokiak eta Ezkerraldeko herriak lotzen ditu–.Guztira, 36 geltokik (20 lurpekoak eta 16 lurrazalekoak) eta 9 azpiestaziok osatzen dute azpiegitura. Bidearen zabalera metro batekoa da.

2.8 taula Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko 2007ko oinarritzko datuak.

	2007
Linea-kopurua	2
Geltoki-kopurua	36
Sarearen luzera (km)	38,91
Eskainitako kilometroen kopurua	4.196.971
Eskainitako kotxe-kilometro kopurua	16.787.884
Eskainitako toki-kilometro kopurua	2.392.273.470

Iturria: Metro Bilbao. Geuk egindako taula.

4.196.971 kilometrokoa eta 16.787.884 kotxe-kilometrokoa izan da Metro Bilbaoren eskaintza 2007an; hau da, %5,8 hazi da 2006aren aldean. 2007an eskainitako toki-kilometroak, berriz, 2.392.273.470 izan dira, 2006an baino %2,5 gehiago.

Hona Metro Bilbaok bere trenbideetako azpiegituraren eta eskaintzaren esparruan 2007an egindako lan nagusiak:



Metro Bilbao eta ETSren azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak

- 2007ko urtarrilean, Bilboko metroko 2. lineako bi geltoki berri inauguratu dituzte: Abatxolokoa eta Portugaletekoa. 1.969 metro luze da horien arteko zatia.
- 2007ko abenduaren 31n, guztiz hondeatuta zegoen Portugalete eta Santurtzi arteko zatiko tunela. Santurtziko geltokiaren eta zatiaren amaieraren artean (349 metro luze den zati batean), trenbidearen behin betiko maila ezartze aldera, lurra kentzeko lanak amaitzen ari dira. Bestalde, 2007 amaierarako, 550 metro aurreratu dute Peñota eta Santurtzi arteko lineako tunela estaltzeko lanetan.
- Mamarigara sartzeko kanoian, 340 metro tunel hondeatu dituzte.
- Aritz eta Basauri arteko zatian, 2007ko amaieran, abian zeuden oraindik ere aitzinamendu-zatian lineako tunela hondeatzeko eta sostengatzeko lanak, eta 85 metro zituzten eginak. Guztira, 2.372 metrokoa izango da zatia, eta 2010ean da martxan jartzekoa.
- Ekainean, Maidaganeko (1. lineako) maila bereko pasabidea kentzeko lanak eskaintzeko prozesua onartu zuten; 717,5 metroko trenbide-zatia lurperatuko dute. Horrez gain, proiektuaren esparruan, Ibarbengoako geltokia egingo dute, Getxoko zazpigarren metro-geltokia.
- 3. lineari dagokionez, aldaketak egin dituzte proiektuan, Zurbaranbarriko eta Uribarriko geltoki berrietarako sarbidea hobetzeko. Gainera, 3. linearen behin betiko ibilbidean, Alde Zaharreko geltokia 1. eta 2. lineekin lotuta egongo da, eta 3. linea Uribarriraino eta Matikoraino luzatuko da. Proposamen berri horren ondorioz, Zumalakarregiko eta Uribarriko geltokiek bat egingo dute –egun, abian dago Zumalakarregiko geltokia–, harpean, Uribarri azpian.

v) Euskotran-ETS

Bilboko tranbiaren azpiegiturari dagokionez, aipatzekoa da, gaur egun, Atxuri eta Basurto arteko lineak eratzen duela. 5 kilometro eskas egiten ditu bideak, eta hamabi geltoki ditu guztira. Zortzi unitatekoa da EuskoTranen flota, 25 metro luze da unitate bakoitza eta 192 pertsona har ditzake.

2.9 taula EuskoTranen eskaintzari buruzko 2007ko oinarritzko datuak.

	2007
Linea-kopurua	1
Geltoki-kopurua	12
Edukiera (pertsonak)	192 (50 eserleku)
Eskaintako trenen kopurua	66.774
Eskaintako tokien kopurua	8.346.750
Eskaintako kilometroen kopurua	315.446
Eskaintako toki-kilometro kopurua	39.430.750

Iturria: EuskoTren. Geuk egindako taula.

2007an, 66.774 tren eta 8.346.750 toki eskaini ditu EuskoTranek. Eskaintako kilometroen kopurua, berriz, 315.446koa izan da; hau da, EuskoTranek 39.430.750 toki-kilometro jarri ditu erabiltzaileen eskura. Kopuru horiek guztiak oso antzekoak dira aurreko urtekoen aldean.

Jarraian, EuskoTranek beren azpiegituraren eta tren-eskaintzaren esparruan 2007an egindako lan nagusiak bilduko ditugu, taula batean:

**ETSren eta EuskoTranen azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak**

- 2007an, tranbia Basurtora eta Errekalderra zabaltzeko eraikuntza-proiektua idazteko lanak amaitu dituzte. Hiru geltoki berrik osatuko dute azpiegitura: Autonomia kalekoak, Etxetxua plazakoak eta, Errekalde plazaren ondoan, Goya kalekoak. 1.384 metro luze izango da ibilbide berria, 7,4 milioi euroko aurrekontua du eta 2008an dira hura egiteko lanak eskaintzekoak.

Tranbia-programaren arabera, EAEko beste udalerrri batzuetan ere ezarriko dute garraio bide hau. Gaur egun, hiru proiektu daude gauzatzeko: lehenik, Gasteizko tranbia –2006aren amaiera aldean hasi ziren hura ezartzen– eta, bigarrenik, Leioako eta Debagoieneko tranbiak –egun, proiektua egiten ari dira–. Jarraian, azalduko dugu zein izan diren azpiegituren alorreko 2007ko aurrerapen nagusiak proiektu horien esparruan:

ETSren eta tranbia-programaren azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak

- **Gasteizko tranbiari** dagokionez, 2007aren amaierarako, abian zeuden Erdialdeko eta Lakuako adarrak ezartzeko lanak; Abetxukuko adarra ezartzekoak, berriz, esleitzeke zeuden. Gainera, 2007an, hainbat aldaketa egin dituzte hasierako proiektuan: Abetxukuko adarra laburtzea erabaki dute eta, horretarako, azken bi geltokiak kentzea, eta terminala Santa Barbara plazatik Angulema kalea aldatzea erabaki dute, etorkizunean errazagoa izan dadin geltokia handitzea.
- Ekitaldiaren amaierarako, Lakuako adarrean, obra zibila amaitu dute Landaberde kalean, Wellingtono Dukearen kalean eta Euskal Herria bulebarrean.
- Erdialdeko adarrean, Alaba Jeneralaren kaleko zatian, bidearen plataforma instalatzeko eta hormigoitzeko lanak amaitu dituzte. Gasteiz hiribidean, urbanizazio-lanak errematatu eta zatia Honduras kalearekin lotzeko lanak amaitu dituzte. Bestalde, abenduan, Lovaina plazako bidearen plataforma ezarri aurreko lanak hasi dituzte eta elektrifikazio-zutoinak jartzen hasi dira.
- Azkenik, apirilean, aginte-postua eta tranbiaren kotxe-tokiak eta lantegiak egiteko lanak esleitu ditu ETSk.
- **Debagoieneko tranbiari** dagokionez, berriz, 2007an, asko aurreratu dute lehenengo fasea (Bergara eta Aretxabaleta arteko zatia) egiteko eraikuntza-proiektua idazten, baina ezin izan dute amaitu. 17.542 metroko luzera izango du lehenengo fasean egiten duten zatiak, eta hemeretzi geltoki izango ditu.

vi) Euskadiko trenbide-sare berria- ETS eta ADIF

Bidaiariak eta salgaiak garraiatzeko sortuko dute azpiegitura hori, eta 172 kilometro luze izango da: 104 kilometro 80 tuneletan barrena egingo ditu; 17 kilometro, zubietan barrena; eta gainerako 51 kilometroak, aire zabalean. Nazioarteko zabalerara egokituko da sarearen zabalera eta, hartara, historian izan den bateraezintasuna gaindituko dugu. Bidaiariak garraiatzeko, orduko 200-220 kilometrokoa izango da trenen gehieneko abiadura, eta, salgaiak garraiatzeko, orduko 100-120 kilometrokoa. Kalkulatu dutenez, litekeena da Euskadiko hiru hiriburuetako 25.000 bidaiarik erabiltzea sarea egunean; gaur egun, ibilgailu pribatuak erabili ohi dituzte horietako askok –ibilgailu pribatua erabiltzen du %49k, eta garraio publikoa %51k–.



Euskadiko trenbide-sare berriko azpiegiturak – 2007ko berrikuntza nagusiak

- Gasteiz eta Bilbo arteko adarraren %80 esleitu du ADIFek. Alde horretatik, Arabako ibilbidea eraikitzen hasi dira Arratzua-Ubarrundian, hiru zati pasatuko baitira handik. 4,2 kilometro luze izango da zatia, eta lau zubi izango ditu: Zadorra ibaiaren gainean egongo da bat, eta Legutioko udal-barrutiarekiko mugan beste bat. Era berean, Lukuko tuneleko lanak egingo dituzte zati honen esparruan; 970 metro luze izango da Lukuko tunela.
- Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako (Bergara eta Irun arteko) ibilbidearen arduraduna den aldetik, Ordizia eta Itsasondo arteko zatia eraikitzeko lanak esleitu ditu, 50,5 milioi euroren trukean. Guztira, 2,8 kilometro neurtuko du zatiak, eta 45 metro aire zabalean egingo ditu, eta gainerakoa, tuneletan. Ordiziako, Itsasondoko eta Legorretako udal-barrutiak igaroko ditu eraikuntzak.
- Azkenik, Eusko Jaurlaritzak beste geltoki bat, hirugarrena ezarri du Gipuzkoako lurraldean (Ezkiotsason), lurraldearen barnealdeari zerbitzu egiteko eta Nafarroako bidearekiko (Mediterraneorantz eramango duen bidearekiko) lotune bat egiteko.

c) Aireko garraioa

Interes orokorreko hiru aireportu ditugu EAEn, eta hiriburuen inguruan daude hirurak: Loiuko aireportua, Bilbo inguruan; Hondarribikoa, Donostia inguruan; eta Forondakoa, Gasteiz inguruan.

2007an, 73.892 aireontzik zirkulatu dute Euskadiko aireportuetan, 2006an baino %4,8 gehiagok. Zirkulazioa handitu egin da bai Hondarribiko, bai Bilboko aireportuan: hurrenez hurren, %5,1 eta %11,4; Gasteizen, berriz, %3,5 txikitu da aireontzien zirkulazioa. Bestalde, Bilbon zirkulatu dute EAEn zirkulatu duten aireontzi guztien hiru laurdenek.

2.10 taula Aireko garraioa: aireontzien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan 1995 eta 2007 artean.

Urtea	Gasteiz		Hondarribia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi-kop.	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Aireontzi-kop.	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Aireontzi-kop.	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Aireontzi-kop.	Urteko Δ aldian, ehunekotan
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

Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa. Geuk egindako taula.

Jarraian, Euskadiko hiru aireportuen ezaugarri nagusiak eta 2007an aireko azpiegituren eta eskaintzaren alorrean egindako lan nagusiak azalduko ditugu:

Gasteizko aireportua – 2007ko egoera eta berrikuntzak

- 3.500 x 45 metrokoa da Gasteizko aireportuan lurreratzeko pista, eta aireontziak gordetzeko 170.000 metro koadroko plataforma bat dago aireportuan; tamaina handiko hamahiru aireontzi har ditzake plataformak aldi berean.



Gasteizko aireportua – 2007ko egoera eta berrikuntzak

- 2007ko martxotik, martxan dago **VIAS Vitoria Integrated Air Services sozietateak Gasteizko aireportuan zamalanetarako duen terminal berria**; 4.600 metro koadroko azalera du terminalak, eta 1.410 metro koadroko biltegia du barnean.
- Espainiako Gobernuak aurrekontu orokorretako 44 milioi euro bideratu ditu 2010era bitartean, Forondako aireporturako. Aurrez ikusi dutenez, inbertsio hauek egingo dituzte zenbateko hori erabiliz:
 - 14 milioi euro erabiliko dituzte lurreratzeko pista handitzeko eta zerrendak egokitzeko. Hartara, tona gehiagoko hegazkinak inolako eragozpenik lurreratu edo aireratu ahalko dira, eguneko edo gaueko edozein orduan.
 - 2,6 milioi euro erabiliko dituzte lurrazaleko aparkalekua handitzeko; hain zuzen ere, estalpeko 1.100 leku nahi dituzte aparkalekuan, egun daudenak halako bi.
 - Hangar bat eraikiko dute, aireontziak konpontzeko eta mantentzeko.

Bilboko aireportua – 2007ko egoera eta berrikuntzak

- 32.000 metro koadroko terminala dago Bilboko aireportuan, eta lau milioi bidaiari baino gehiago har ditzake urtean, eta 3.000 puntako orduetan. Hegan egiteko bi pista ditu aireportuak: batek 2.000 x 45 metro neurtzen du, eta bi kale ditu pistan sartzeko edo pistatik ateratzeko; besteak, berriz, 2.600 x 45 metro neurtzen du, eta pistatik azkar, orduko 300 kilometroko abiaduraz irteteko bi kale eta pistarekiko paraleloa den errodaje-kale bat ditu. Orduko 18 mugimendukoa da hegan egiteko eremua-aren edukiera.
- Aireontziak gordetzeko bi plataforma daude aireportuan: hegoaldekoa –merkataritzako hamaika aireontzi eta abiazio komertzial eta zibileko beste hiru har ditzake– eta iparraldekoa –hegoaldeko plataformako buxadura arintzeko erabiltzen dute, eta hamar aireontzi har ditzake–.
- Heltzen diren bidaiarientzako eremua ixteko eta 677 ibilgailuentzako lurrazaleko aparkaleku bat egiteko proiektuez gain, munta txikiagoko beste proiektu bat taxutu du AENAK: hegazkinak gordetzeko egungo plataforma 32 hegazkin hartzeko moduan handitzea eta, horretarako, 17,1 milioi euroko inbertsioa egitea.
- Plataforma berri horretatik hurbil, zamalanetarako terminal bat eraikiko dute etorkizunean, 4 milioi euro inguruko aurrekontua erabiliz. 3.600 metro koadro gorde ditu AENAK egitura berria egiteko.
- 2007an, nabarmentzekoa izan da Eskandinaviako SAS konpainiarekin lortutako akordioa; haren bidez, 2008ko udaberritik aurrera, bidaiariek zuzenean hegan egin ahal izango dute Bilbotik Oslora. Bestalde, Loiu eta Munich lotuko ditu Lufthansak eta, 2008an, Loiu eta Düsseldorf arteko hegaldien maiztasuna handituko du –egungoaz gain, beste orduetegi bat ezarriko du–.

Hondarribiko aireportua – 2007ko egoera eta berrikuntzak

- 1.754 x 45 metroko pista bakarra du Hondarribiko aireportuak, eta irteteko hiru kale ditu pistak, eta orduko hamabi mugimenduko edukiera. Aireontziak gordetzeko, 26.500 metro koadroko plataforma bat dago; lau postu ditu plataformak eta orduko sei aireontzi har ditzake. Puntako orduetan, abiatzen diren 292 bidaiari eta heltzen diren 311 har ditzake terminalak.
- 2007. urtearen hasieran, **Ortizibia sozietatea eratu da**. Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Donostiako, Irungo eta Hondarribiko udalek eta Gipuzkoako Merkataritza Ganberak hartzen dute parte erakunde horretan, eta haren helburua da Hondarribiko aireportuan hegaldi eta konpainia gehiago izan daitezen bultzatzea.
- **Hondarribiko aireportuko gidaplanaren aldaketetatik** ondorioztatutako proiektuei dagokienez, lehiaketara deitu du Sustapen Ministerioak, pista laburtzeko eta alde bakoitzean 300 metroko segurtasun-zerrendak ezartzeko lanak egiteko.

d) Itsasoko garraioa

EAEko itsasontzi-eskaintzari dagokionez, Anavas Asociación de Navieros Vascos elkartearen datuekin bat, 2006an baino hiru unitate gutxiagok osatzen zuten Euskadiko merkataritzako ontzidua 2007an, eta 68 ontzi genituen guztira; hamaika enpresarenak dira guztiak, eta ontzien, salgaiak



garraiatzeko ontzien eta atoiontzien jabeak dira enpresak, edo/eta haien kudeatzaileak. Guztira, 535.852 tona gordin garraia ditzakete ontzi horiek guztiek, aurreko urtean baino %1,3 gutxiago, eta 931.416 tona pisu hil, 2006an baino %0,8 gutxiago. Alde horretatik, aipatzekoa da txikiagotze horrek ez duela izan ondorio kaltegarririk salgaien itsasoko garraioan; alderantziz, itsasoko garraioaren eskariari buruzko epigrafeak zehazten duenez, %2,3 hazi da hura.

2.11 taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2007 artean.

Urtea	Enpresa-kop.	Ontzi-kop.	TG (1)	TPH (2)
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	11	68	535.852	931.416

(1) Tona gordin. (2) Tona pisu hil.

Iturria: Anavas. Geuk egindako taula.

Ontzidiaren tipologiari dagokionez, unitate guztien %41,2 eratzen dute atoiontziek. Petrolio-gas likidotua garraiatzen duten ontziak dira ugarienetan hurrengoak, ontzidi osoaren %13,2 osatzen baitute, eta kimikoak hurrenak, %10,3 osatzen baitute.

2.12 taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia 2006-2007 aldian.

Ontzi-mota	Ontzi-kop.	
	2006	2007
Atoiontziak	30	28
Kimikoak	7	7
Tanga-ontziak	6	6
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	10	9
Erabilera anitzekoak	5	5
Hozkailuak	5	3
Bestelakoak	8	10
GUZTIRA	71	68

(1) Ontzi-mota hauek hartzen ditu barnean: zementu-ontziak, gangilak, hornitzaileak, txalupak, ur-tangak eta Bulk Carrier motakoak.

Iturria: Anavas. Geuk egindako taula.

Jarraian, Euskadiko interes orokorreko portuetan (alegia, Bilboko eta Pasaiako portuetan) 2007an azpiegituren alorrean egin dituzten lan nagusiak zerrendatuko ditugu:

**Bilboko portua – 2007ko egoera eta berrikuntzak**

- 2007an, 22 milioi euroko **inbertsioa** egin dute hainbat azpiegitura-lanetan, eta, besteak beste, nabarmentzekoak dira merkataritzarako kai berri bat egiten hasi izana eta mugako ikuskaritza-postu berraren inaugurazioa. Bestalde, 2. kai-muturraren hegoaldeko kaia berregokitzeko lanak amaitu dituzte, baita AZ-1 kai berrira errepidez eta trenbidez sartzeko bideak eta biltegitratze- eta banaketazonen bigarren fasearen urbanizazioa ere, eta gurutze-ontzientzako Getxoko kaiko sarbideak berrantolatzen amaitu dute.
- Besteak beste, hauek dira egiten ari diren lan nagusiak: Portuko Agintaritzaren egoitza berria egiten ari dira; AZ-3 kaia eraikitzen ari dira, Zierbenako dikeari atxikita; Deustuko kanalaren eskuineko aldea betetzen ari dira; eta Punta Sollanako kaiko zelaigunea babesten ari dira.
- Enpresa pribatuek egindako inbertsioen artean, nabarmentzekoa da biltegitratze- eta banaketazonaren bigarren fasea merkaturatu izana, biltegi berriak egin izana salgai orokorrak gordetzeko eta bi biodiesel-planta eraiki izana.
- Bestalde, 2007tik aurrera, zerbitzu gehiago eskaintzen ditu merkataritza elektronikoko plataformak.
- 2007ko irailean, abian jarri dute Bilboko eta Brujaseko (Zeebruggeko) portuen arteko itsas autobideko lehenengo linea.

Pasaiako portua – 2007ko egoera eta berrikuntzak

- 2007ko urrian, datozen urteotarako egutegia onartu du Pasaiako Portuko Administrazio Kontseiluak. Pasaiako badia bere onera ekartzea du helburu eta, horretarako, kanpora aterako ditu portuko jarduerak. 2008. urtearen amaieran dira lortzekoak kanpoko portua egiteko lanak hasteko baimena eta, hartara, 2009tik aurrera egingo dituzte lanak.
- 2007an, ibilgailuen biltegi berri bat jarri du martxan UECC Norvegiako ontzi-enpresak. 90.000 metro koadro neurtzen du; hau da, ordura arte zirkulazio-mota horretarako erabil zitekeen azalera bikoiztu du.

Itsas autobideen eta *short sea shipping* edo itsasoko kabotajearen bidezko garraioa bultzatzen murgilduta daude Euskadiko erakundeak. Alde horretatik, 2007ko irailean, abian jarri dute Bilboko eta Brujaseko (Zeebruggeko) portuen arteko itsas autobideko lehenengo linea. Hartara, salgaiak itsasoz eta errepidez garraiatzeko bide eman dute eta aurrera egin dute intermodaltasuna ezartzeko eta garraio-motarik jasangarrienak erabiltzeko helburuak lortzeko bidean. Bi ontzi har ditzake itsas autobide horrek, eta 650 kutxa eta 198 trailer garraia ditzakete ontziek. Dena dela, espero dute autobidearen edukieraren %65 erabiliko dutela lehenengo hilabeteetan.

e) Kableko garraioa

Funikular eta igogailu publikoek osatzen dute Euskal Autonomia Erkidegoko kableko garraioaren eskaintza Bizkaian eta Gipuzkoan banaturik. Beren erabilera pertsonen mugikortasunerako baino ez da.

Zehatz-mehatz, hiru funikular ditugu EAEn: Artxandakoa, Larreinetakoa eta Igeldokoa. EAEn eskumeneko igogailuak, berriz, bost dira: Arangoitikoa, La Salvekoa, Solokoetxekoa, Begoñakoa eta Ereagakoa. Igeldoko funikularra izan ezik, Bizkaiko Lurralde Historikoan daude guztiak.



f) Bizikleta

Txirringularrak bakarrik erabiltzeko bideak dira **bidegorriak**, eta guztiz bereizita daude errepideetatik. Foru-aldundien ardurapekoak dira bidegorri batzuk, eta udalen ardurapekoak beste batzuk. Azken urteotan, pixkana-pixkana, handitu egin da bidegorrien sare osoa osatzen duten kilometroen kopurua, hiru lurralde historikoetan.

2.13 taula Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak hiru lurralde historikoetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2008aren hasieran).

	Aurrez ikusitako sarea, guztira	Egindako zatiak	Egiten ari diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
Araba (*)	286'5	152,0	13'4	-
Bizkaia (**)	585'2	136'1	26'0	38'1
Gipuzkoa (***)	378'2	89'3	16'9	-

(*) Hainbat iturrik EAEko Bizikleta Bideen Lurraldeko Sektorez Sektoreko Plana prestatzeko emandako datuak.

(**) Bizkaiko Foru Aldundiaren 2003-2016 aldirako Bizikletaren Plan Nagusiak aurrez ikusten duen sareari buruzko datuak.

(***) Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldeko Sektorez Sektoreko Planak aurrez ikusten duen oinarriko sareari buruzko 2007ko datuak.

Iturria: EAEko Bizikleta Bideen Lurraldeko Sektorez Sektoreko Planaren aurrerapena –oraindik ere, idazten ari dira dokumentu hori–.

2008ren hasierarako, plangintzek bizikletentzat zehaztutako sareen 370 kilometro baino gehiago zeuden eginda, eta Araba zen bizikletaz egiteko sarerik luzeena zuen lurraldea, han baitzegoen EAEn eraikitako zatien %40,3 (152 km).

2.14 taula Bizikletaz egin daitekeen sarearen kilometroak EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2007ko abenduan).

	Egokitutakoak	Egiten ari direnak	Planifikatutakoak	Guztira
Bilbo	13'3	5'8	59,0	78'1
Donostia	27'6	5'2	25'3	58'1
Gasteiz	59,0	-	86,0	145,0

Iturria: EAEko Bizikleta Bideen Lurraldeko Sektorez Sektoreko Planaren aurrerapena –oraindik ere, idazten ari dira dokumentu hori–.

Euskadiko hiriburuen artean, Gasteiz nabarmentzen da, 59 kilometro bidegorri baitzituen egokituta 2007 amaierarako. Hartara, ikusten dugu, Arabako Lurralde Historikoko bidegorriak Gasteizen metatuta daudela neurri handi batean –zehazki, Arabako bidegorri guztien %38,8 dago han–, probintziako biztanleriaren banaketa dela medio. Donostian, berriz, Gipuzkoan bidegorritarako prestatutako kilometroen %30 dago, eta Bilbon, Bizkaiko bidegorri guztien %9,8 besterik ez.

g) Logistika-zentroak

Logistika-zentroek funtsezko eginkizuna dute salgaien garraioaren kudeaketan, hiriguneetako zirkulazioa arintzen laguntzen baitute, lurzorua libre uzten eta salgaiak banatzeko lanak arrazionalizatzen.



Gaur egun lau logistika-zentro ditugu EAEn. Epigrafe honetan, haien zifra eta ezaugarri nagusiak laburtuko ditugu, baita azken urtean izandako berrikuntza nagusiak ere.

i) Gasteizko Garraio Zentroa

Egun, 715.584 metro koadro neurtzen du logistika-zentro honek, eta Jundizeko industrialdean dago, Gasteiz inguruan. Salgaien garraioarekin zerikusia duten alor guztiak lantzen ditu: biltegitratzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea.

Hauek osatzen dute logistika-zentroa: zerbitzugune batek (aduanek, bulegoek, kamioien aparkalekuak eta laguntza eskuratzeko zenbait gunek), garraio-enpresen pabiloiek, leku gehiago behar duten enpresentzako zonak, edukiontzien biltegiak eta bideek.

Gainera, oso ondo komunikatuta dago autobideekin, trenbideekin, kaiekin eta aireportuekin, eta, hartara, errazagoa da hainbat garraio-mota erabiltzea. Gaur egun, 60 enpresa biltzen ditu Gasteizko Garraio Zentroak, eta 180 kamioientzako aparkalekua dago han.

2007an, industriako 1.208 ibilgailu (kamioi eta furgoneta) ibili dira egunean Gasteizko Garraio Zentroan. Zentroaren II. faseko jarduera berriak lagungarri izan dira kopuru hori lortzeko.

Azkenik, aipagarria da, 2007ko apirilean, Gasteizko Garraio Zentroa eta trenbide-sare nagusia (ADIFena) trenbidez lotzeko lanak amaitu dituztela eta, horren ondorioz, salgaiak errepidetik trenbidera eta alderantziz alda daitezkeela orain.

ii) Zaisa

Europako errepideko zirkulazioaren leku estrategiko batean dago Zaisa (Irungo Garraio Zentroa). Hain zuzen ere, A-8 eta A-68 autobideen ondoan dago, Madril eta Paris arteko ardatzean, Hondarribiko eta Biarritzko aireportuetatik gertu eta Pasaiaiko portutik hurbil.

Zaisa III (Irungo Garraio Zentroa garatzeko hirugarren fasea) ezartzeari esker, 20 hektarea gehiago neurtzen du parkeak orain eta, hortaz, 401.000 metro koadro neurtzen du guztira, 145 enpresa biltzen ditu eta 275 aparkaleku publiko ditu.

2007an, 142 enpresa zeuden instalatuta Irungo Garraio Zentroan.

*iii) Bikakobo-Aparcabisa*

Bilbotik 8 kilometrora dago Bikakobo-Aparcabisa. Hau da, ezin hobeto kokatuta dago, eta ezin hobeto komunikatuta gainerako azpiegiturekin, Estatu eta Europa lotzen dituen autobidearen ondoan baitago, eta Bilboko aireportutik eta portutik 10 kilometrora baino gutxiagora.

Gaur egun, 200.000 metro koadroko eraikuntza da garraio-gunea, eta 400 ibilgailu arinentzako aparkaleku bat eta kamioientzako bi aparkaleku ditu: 379 kamioientzat da aparkaleku bat, eta salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten 230 ibilgailuentzat bestea.

2007an, sendotu egin da Bilboko portuari egiten dion zerbitzua (zirkulazioa antolatzea), salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ibilgailuentzako aparkalekua finkatu baita –horrelako lehena izan zen EAEn, eta 2006ko uztailean inauguratu zuten–, baita ibilgailu astunentzako ere.

iv) Arasur

2006. urtearen hasieran, Euskadiko logistika-plataformarik handiena izango dena jarri zuten mar-txan, lehenengo lau pabiloiak **inauguratu** baitzituzten. 2015ean dira lanak amaitzekoak, eta kalku-latu dute 2 milioi metro koadroko eraikuntza izango dela plataforma orduan.

Araba Logística da Arasur gunea garatzeko arduraduna eta, 2007an, hainbat kontratu egin ditu, logistika-plataforma enpresa-munduan garatzeko. Zehazki, akordioa lortu du Compass Transworld Logistics enpresarekin, 100.000 metro koadroko zelaia alokatzeko eta han zentralizatzeko Gamesa enpresaren Euskadiko eta Aragoiko instalazioetan aerosorgailuentzat fabrikatzen dituzten osagaien munduko banaketa. Halaber, akordioa sinatu du IF lurrin-dendekin, 20.000 metro koadro okupa ditzaten, baita Guascor Solar korporazioarekin ere, 12.000 metro koadro okupa ditzan. Hartara, Arasur merkaturatzeko fasea finkatu dute, eraikitako pabiloien 70.000 metro koadroak oku-patu baitituzte plataforman instalatu diren enpresek. Epe motzean, 20.000 metro koadroko beste pabiloi bat egitea espero du Araba Logísticak.

Lanak egiten bukatzen duenean, jarduerak eta zerbitzuak metatzeko gune nagusia bihurtuko da Arasur. Laguntza-eremu bat izango du, eta barnealdeko zerbitzuak emango dizkie Bilboko eta Pasaiaiko portuetan bigarren eta hirugarren lerroan aritzen direnei. Halaber, errepidetik trenbidera eta alderantziz aldatzeko zentroarena egingo du, Miranda Ebro (Burgos) ondoan dagoela baliatuz, eta eskualdeko eta Espainiako banaketa egiteko biltegiatze-, taldekatze- eta arautze-zentroa izango da. Araban dago Arasur, Rivabellosan (Burgos probintziaren alboan) eta, horregatik, ezin hobeto komunikatuta dagoelako, abantaila garbiak ditu logistika-lanetarako eremuekin lehiatzeko, baita ikuspegi estrategikotik: hiru errepide garrantzitsuk (N-1, A-68 eta A-1 errepideek) bat egiten dute han; halaber, batetik, Madril eta Bartzelona eta, bestetik, Bilboko, Pasaiaiko eta Santande-rreko portuak lotzen dituzten trenbideek egiten dute bat han, Miranda Ebroko lotunean; azkenik, Gasteizko aireportuarekin komunikatuta dago Arasur, plataformatik 25 kilometrora baitago hura.



h) Garraio-motaz aldatzeko guneak

2007an, Donostiako Udaleko Gobernu Batzarrak aurrera egin du Donostiako autobus-geltoki berria Atotxan egiteko proiektuan, eta aurrez ikusi du oinarritzko proiektua aginduko duela 2008. urtearen hasiera alderako. Lurpekoa izango da geltokia, eta hogeita nasa eta hiru solairuko aparkalekua izango ditu autobusentzako plataformaren azpian. Lurpean, Renferen geltokiarekin lotuta egongo da.

Bestalde, Eusko Jaurlaritzak oniritzia eman dio Gasteizko Arriagako geltoki intermodal berriari. 27.000 metro koadro neurtuko du ekipamendu horrek, eta bi zonatan banatuta egongo da. Zona batean, autobus-geltokia egongo da, denda- eta hotel-gune baten barnean, eta lurpeko aparkalekua ere izango da. Beste zonan, berriz, tren-geltokia egongo da. 2007an dira hastekoak autobus-geltokia egiteko lanak, eta espero dute 2011. urtearen amaiera alderako egongo dela martxan geltokia. Tren-geltokia egiteko lanak, berriz, 2014an dira hastekoak goizenez.



2.2. GARRAIO-ESKARIA

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

2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

Egun gure lurraldean dagoen mugikortasun-eskariari eta haren ezaugarriari eta joera nagusiei buruzko ondorio interesgarriak atera ditzakegu pertsonen mugikortasunari buruzko magnitude nagusien analisitik.

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, hartara, EAEko mugikortasunaren bilakaera analizatzeko bide ematen digu: 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 argitaraldian⁴, emaitza nagusien sintesia emango dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

a) *Mugikortasun orokorra*

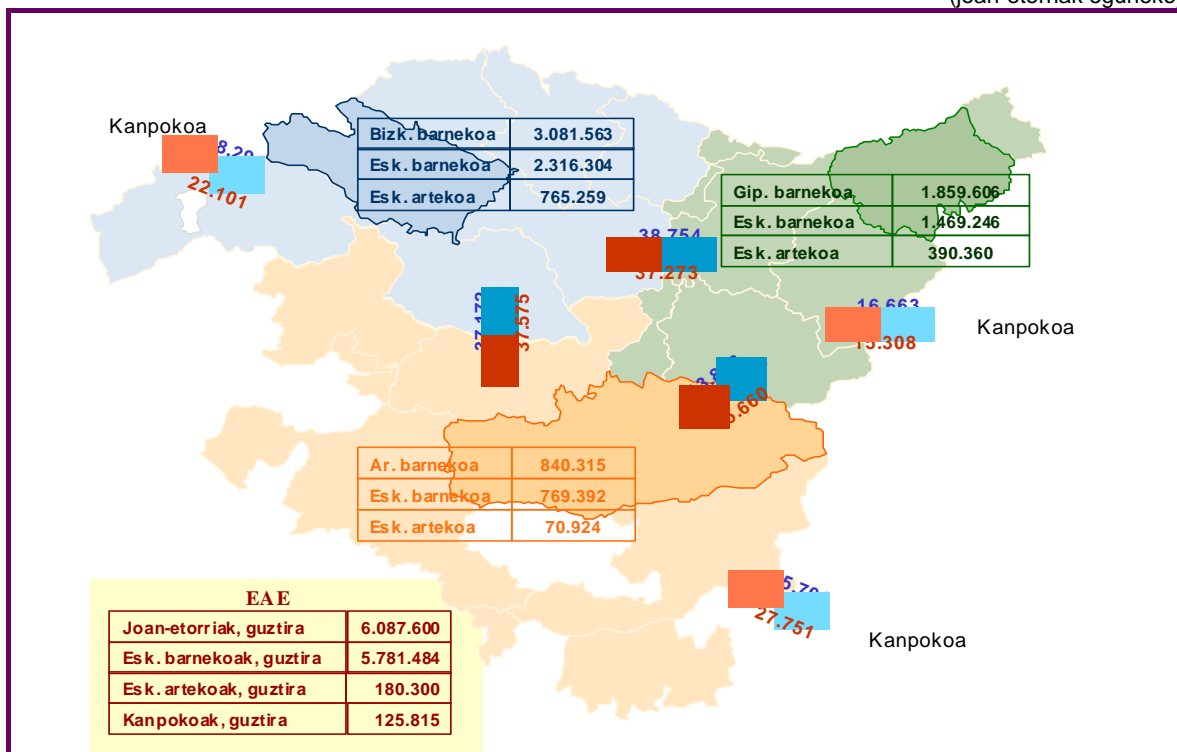
i) EAEko magnitude nagusiak

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

⁴ Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html

2.1 grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn (1), esparruaren arabera: laburpen-taula.

(joan-etorriak eguneko)



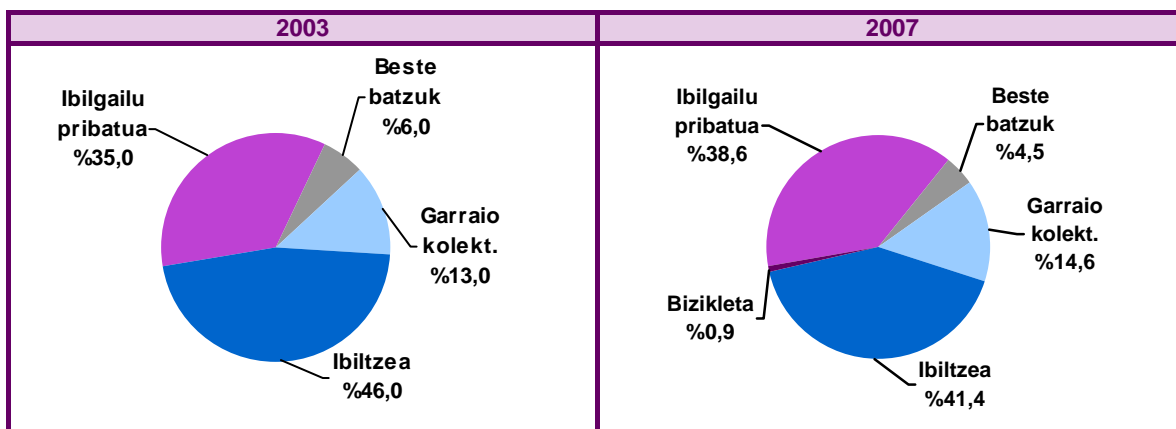
(1) EAEko biztanleez dihardu.

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

Mugikortasunaren esparruari erreparatzen badiogu, ikusiko dugu, 2007an, 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 kanpokoak %2 –EAEren eta kanpoaldearen artekoak izan dira 125.815 joan-etorri–.

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: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

Gero eta gehiago erabiltzen dugu automobila, eta horren adierazgarri da motorizazio-indizeak gora egiteko joera: 2007an, 1.000 biztanleko 436 autokoa zen motorizazio-indizea, 2006an baino %1,9 handiagoa.

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

ii) Magnitude nagusiak: lurraldearen arabera banaketa

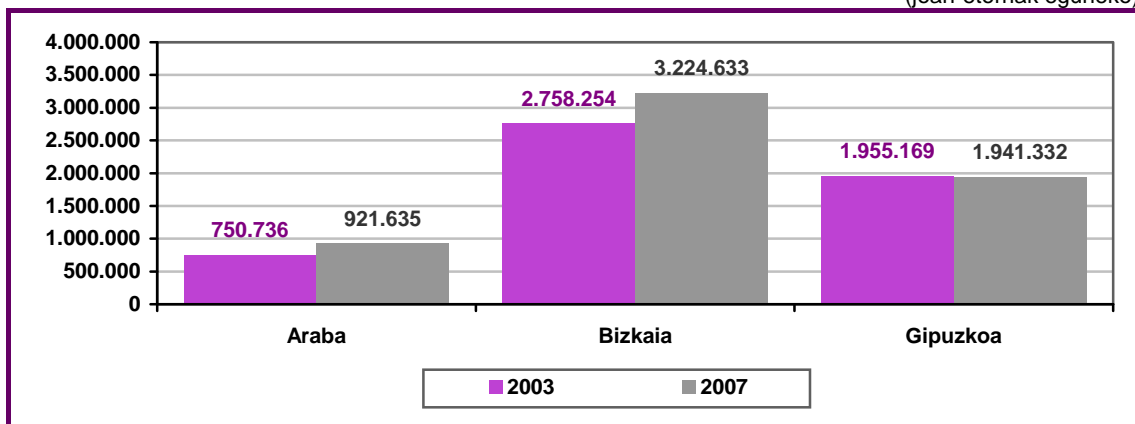
Euskadiko biztanleriaren mugikortasunaren ezaugarriak antzekoak dira hiru lurralde historikoetan, baina badira berezitasunak, besteak beste, orografiaren arabera, biztanleriaren sakabanaketaren arabera, mugikortasun-beharren arabera eta garraio kolektiboko eskaintzaren arabera.

Ondoko grafikoarekin bat, Arabako eta Bizkaiko biztanleak izan dira 2003 eta 2007 artean EAEko mugikortasun orokorra hazteko arduradunak –hurrenez hurren, %22,7 eta %16,9 hazi da lurralde horietako joan-etorrien kopurua–; Gipuzkoako joan-etorrien kopurua, aldiz, %0,7 jaitsi da.



2.3 grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula.

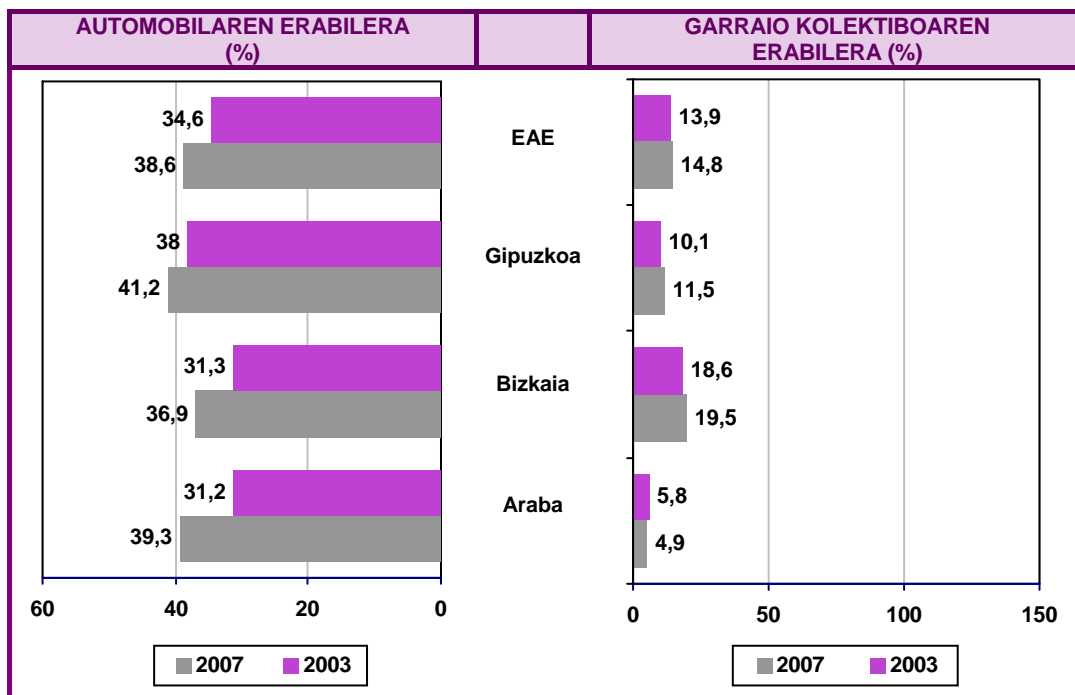
(joan-etorriak eguneko)



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterketak. Geuk egindako grafikoa.

Garraio-moten banaketari erreparatzen badiogu, ikusiko dugu autoa gehiago erabili dugula lurralde guztietan eta, bereziki, Araban; hain zuzen ere, azken lau urteotan, zortzi puntu baino gehiago hazi da autoaren pisu erlatiboa lurralde horretan. Bestalde, Bizkaiko herritarrek erabiltzen dituzte garraibide publikoak gehien (%19,5) joan-etorrietan; autoa, berriz, gipuzkoarrek erabiltzen dute gehien (%41,2).

2.4 grafikoa Pertsonen auto eta garraibide kolektibo bidezko mugikortasuna, lurraldearen arabera.



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterketak. Geuk egindako grafikoa.



b) Hirien barneko eta metropolien inguruko mugikortasuna

Euskadiko hiru hiriburuetan eta haien eragin-eremuetan bizi diren pertsonen hiri barneko eta metropoli-inguruko mugikortasuna analizatuko dugu epigrafe honetan.

i) Hiriburuetakota eta haien eragin-eremuetako mugikortasuna

Lehen ikusi dugunez, lurralde bakarraren barnekoak dira EAeko joan-etorri gehienak (%95) eta, era berean, horien artean, Euskadiko hiriburuaren barneko eta metropoli-inguruko joan-etorriak dira ugariena; zehatz-mehatz, lurralde barneko joan-etorrien %66,5 osatzen dute Arabako Lautadako, Donostialdeko eta Bilboaldeko joan-etorriek.

2.15 taula Pertsonen mugikortasuna EAEn: hiriburuetakota eta hiriburuaren metropoli-inguruetako zirkulazioa.

Azalpena	Joan-etorriak eguneko	%
Hiriburuaren eskualdearen barnekoa	3.845.348	66,5
▪ Hiriburuaren barnekoa	1.875.108	32,4
▪ Hiriburuaren eta eskualdeko gainerako udalerrien artekoa	650.347	11,3
▪ Eskualdeko gainerako udalerrien artekoa	1.319.893	22,8
Hiriburuaren eskualdearen eta lurraldeko gainerako eskualdeen artekoa	489.163	8,5
Lurralde bereko beste eskualde batzuen artekoa	1.446.975	25,0
Lurralde barnekoa, GUZTIRA	5.781.486	100,0

Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako taula.

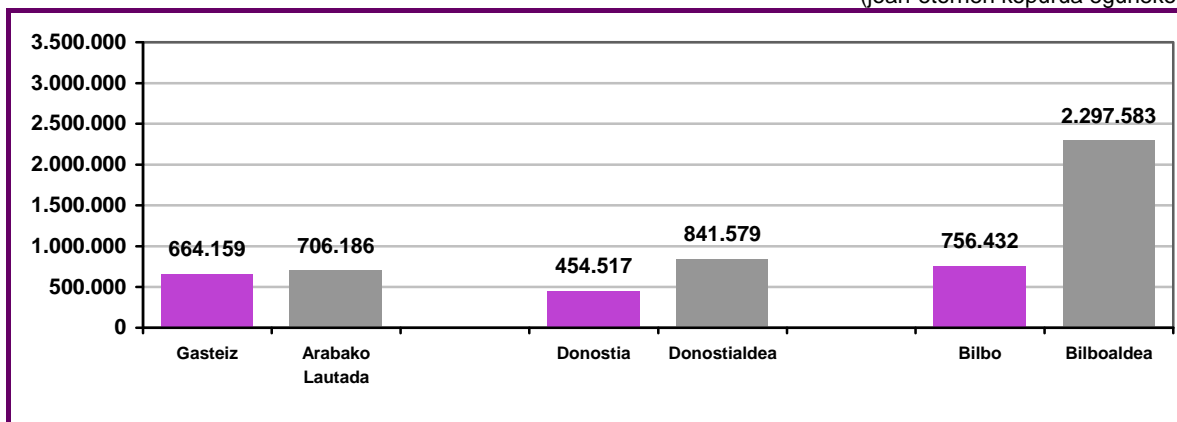
Alde horretatik, nabarmentzekoa da EAEn egunean egin ditugun joan-etorrien ia heren batek Euskadiko hiru hiriburuetakota bat izan duela abiapuntu edo helmuga: Bilbotik edo Bilbora egin ditugu gehien (756.432 joan-etorri), eta Donostiatik edo Donostiara gutxien (454.517 joan-etorri); tartean, Gasteiz abiapuntu edo helmuga izan duten joan-etorriak (664.159 joan-etorri) ditugu.

Pertsonen barne-zirkulaziorik handieneko Euskadiko hiriburu da Bilbo, baina, hala ere, han egin ditugu joan-etorri gutxien hiriburuaren eragin-eremuetako joan-etorrien artean. Zehazki, Bilboaldeko joan-etorrien %32,9 bakarrik egin dugu Bilbotik edo Bilbora; Donostiatik edo Donostiara, berriz, Donostialdeko joan-etorrien %54 egin dugu, eta Gasteiztik edo Gasteiza, Arabako Lautadako joan-etorrien %94.

2.5 grafikoa

Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan eta haien metropoli-inguruetan.

(joan-etorrien kopurua eguneko)

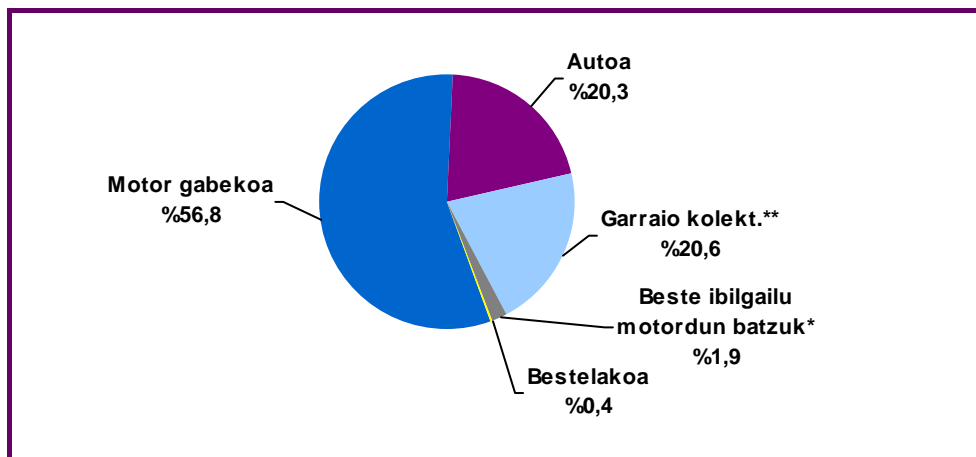


Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

Garraio-motaren arabera banaketari begiratzen badiogu, ikusiko dugu motor gabeko ibilgailuen bidezko joan-etorriak izan direla nagusi Euskadiko hiriburuaren barnean egin ditugun joan-etorrietan. Motordun ibilgailu bidezko joan-etorrien artean, berriz, maila berean daude auto eta garraio bide kolektibo bidezkoak, %20,3 eta %20,6 osatzen baitute, hurrenez hurren.

2.6 grafikoa

Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan, garraio-motaren arabera.



* Beste ibilgailu motordun batzuk: ziklomotorra, taxia, etab.

** Autobus-zerbitzu berezia ere hartzen du barnean, joan-etorri guztien %2.

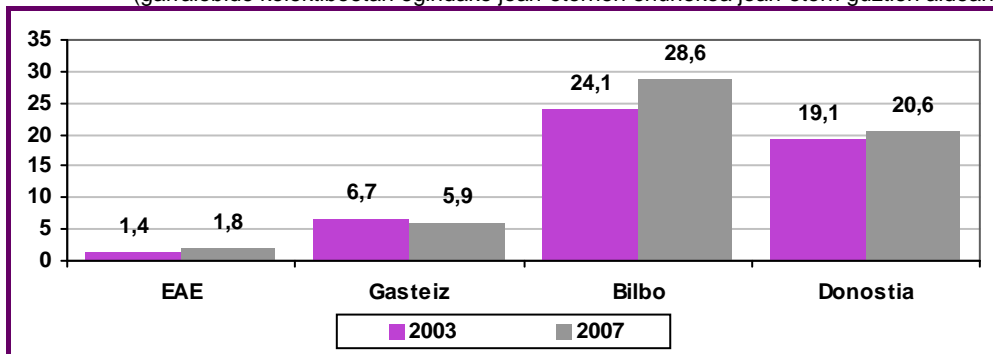
Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

Informazioa hiriburuaren arabera banakatzen badugu, nabarmendu beharra dago garraio bide kolektiboaren erabilera gora egiten ari dela oraindik ere Bilbon eta Donostian –handiagoa zen lehendik ere–, eta Gasteizen, berriz, garrantzia galdu duela azken lau urteetan.

2.7 grafikoa

Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: garraio kolektiboaren erabileraren bilakaera*.

(garraiobide kolektiboetan egindako joan-etorrien ehunekoa joan-etorri guztien aldean)



* Ez du barnean hartzen autobus-zerbitzu berezia.

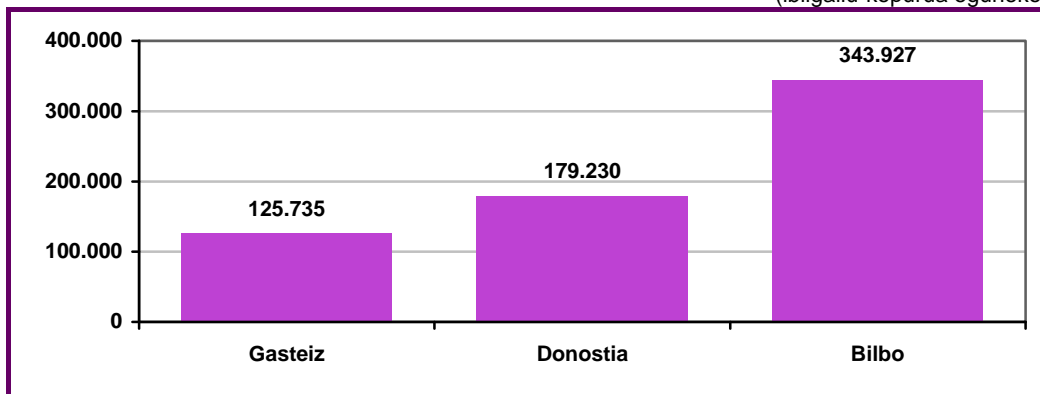
Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003ko eta 2007ko azterketak. Geuk egindako grafikoa.

EAEko ibilgailuen zirkulazioaren zati handi bat metatzen da Euskadiko hiriburuetan sartzeko bideetan; zehatz-mehatz, EAEn bizi direnek egin dituzten joan-etorri guztien %39,7 bildu da haietan 2007an, Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketarekin bat. Gainera, autoa da garraiobiderik ohikoena halako bideetan.

2.8 grafikoa

Pertsonen mugikortasuna Euskadiko hiriburuetan: eguneko batez besteko zirkulazioa hiriburuetan sartzeko bideetan 2007an.

(ibilgailu-kopurua eguneko)



- Gasteiz (2007). Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Arkautekoa, Gamarrakoa, Zadorra gaineko zubikoa, Krispiñakoa eta Gometxakoa.
- Bilbo (2007). Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Deustu eta Elorrieta artekoa, Deustu eta Lutxana-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, Basurto eta Kastresana artekoa eta Basurto eta Zorrotza artekoa.
- Donostia (2007). Sarbide hauek ditu kontuan taulak: Herrerakoa, Loiolakoa, Zapatari eta Tolosa hiribidea artekoa, ospitaleetarako igoera, Karlos I.aren hiribidekoa eta Amarakoa.

Iturria: Arabako Foru Aldundiko Edukieren Plana 2007, Bizkaiko Foru Aldundiko Edukieren Plana 2007 eta Gipuzkoako Foru Aldundiko Edukieren Plana 2007. Geuk egindako grafikoa.

Foru-aldundiek argitaratutako edukieren planen arabera azken datuak kontuan hartuz, Bilbora sartzeko bideetan metatzen da ibilgailu gehien, eguneko 343.927 ibilgailukoa izan baita batez besteko zirkulazioa han, eta Gasteiza sartzeko bideetan gutxien, eguneko 125.735 ibilgailukoa izan baita batez besteko zirkulazioa han; tartean, Donostia dugu, batez besteko zirkulazioa eguneko 179.230 ibilgailukoa izan baita han.

Azken urteko bilakabideak adierazten duenez, hazkunde txikia (%0,3koa) izan da Bilbora sartzeko edo Bilbotik ateratzeko bideetako zirkulazioan, eta nabarmena (%12,5koa) Gasteiza sartzeko edo Gasteiztik ateratzeko zirkulazioarenean. Donostiara sartzeko edo Donostiatik ateratzeko bideetan, berriz, jaitsi egin da zirkulazioa azken urtean, nabarmenki (%10,9).

ii) Garraibide kolektibo bidezko mugikortasuna

Garraio publikoaren eskariaren ikuspegitik, hiri barneko mugikortasunari dagokionez, lehenik eta behin, nabarmentzekoa da zerbitzu kolektiboen erabiltzaile-kopuruak gora egiteko etengabeko joera izan duela azken lau urteetan, eta %35 hazi dela 2000 eta 2007 artean [ikus 5.34. eta 5.35. taulak]. Hala ere, ñabardurarik egin beharra dago, Metro Bilbaoren datuak hartu baititugu kontuan bilakaera horretan; izan ere, hiri barneko eta hiriarteko zerbitzua egiten du Metro Bilbaok.

2.16 taula Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakoko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990 eta 2007 artean.

(milakotan eta ehunekotan)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)
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

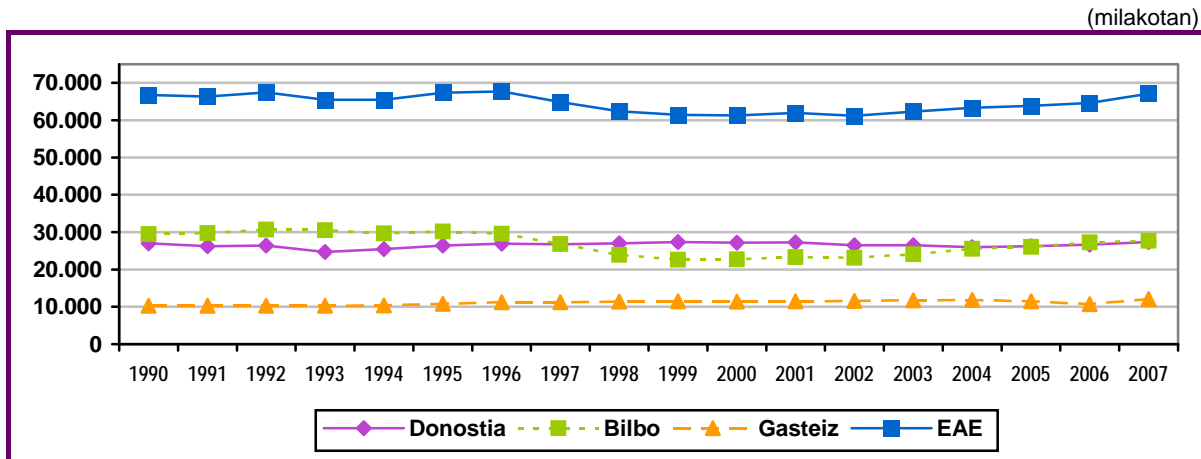
Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia; Garraioari buruzko Informazio Sistema (Euskadiko Garraioaren Behatokia). Geuk egindako taula.

Garraio-motaren arabera azken datuak kontuan hartuz, 2007an, guztira, 67,1 milioi erabiltzaile garraiatu dituzte hiri barneko garraio-zerbitzua egiten duten errepideko operadoreek, alegia, Euskadiko hiru hiriburuetakoko autobus-konpainiek (Tuvisak, Donostiako Tranbia Konpainiak eta Bilbobusek): Bilbobusek 27,7 milioi pertsona (%41,3) garraiatu ditu; Donostiako Tranbia Konpainiak, 27,4 milioi (%40,1); eta Tuvisak, 12,0 milioi (%17,9).



2.9 grafikoa

Hiri barneko garraio publikoa: Euskadiko hiriburuetakako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1990 eta 2007 artean.



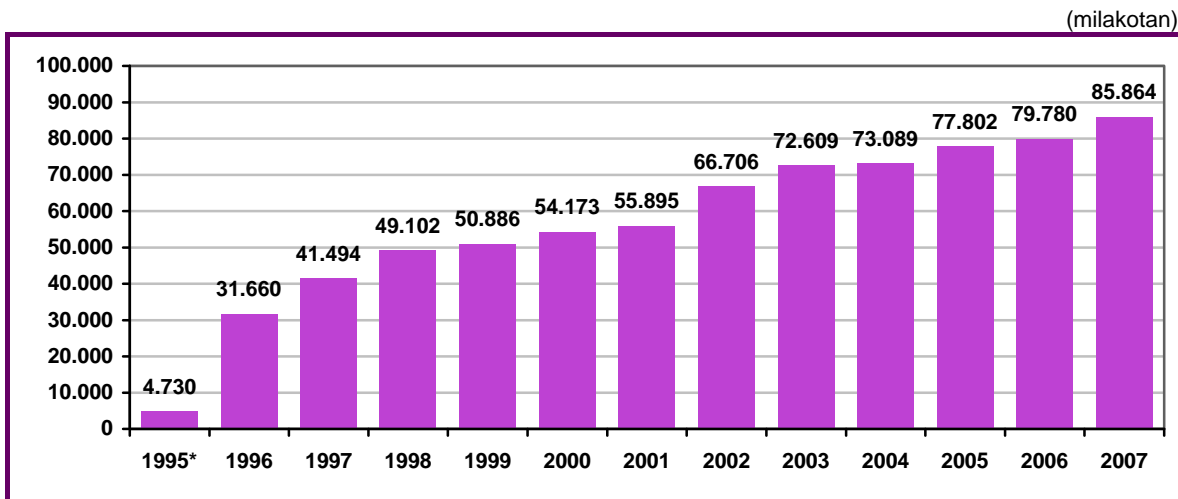
Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Donostiako Tranbia Konpainia. Geuk egindako grafikoa.

1990eko hamarkadaren hasierako maila berean dago hiru konpainia horiek garraiatzen duten bidaiari-kopurua, baina bilakaera ezberdina izan da hiriburu bakoitzean. Donostian, lehengo maila berean dago bidaiarien kopurua, %1,3 eskas hazi baita 1990 eta 2007 artean; Gasteizen, berriz, hazi egin da, %17,0; Bilbobusen erabiltzaileen kopurua, azkenik, jaitsi egin da, %6,1.

Hala eta guztiz ere, esan bezala, bilakaera hori aztertu behar dugu kontuan izanik garraio-zerbitzu kolektibo publikoaren eskaintza aldatu egin dela Bilboaldeko metropoli-inguruan. Izan ere, aztertu dugun tartean (1990 eta 2007 artean), garraibide berriak jarri dituzte Bilboaldean erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia.

Hiri barneko trenbideko garraioaren eskariari dagokionez, beste urte batez martxan jarri zutenetik, gora egin du Bilboko metroaren erabiltzaile-kopuruak, eta metroak 85,9 milioi bidaiari garraiatu ditu 2007an, iaz baino %7,6 gehiago. Hartara, berriro ere, EAEn gehien erabiltzen dugun garraibide publikoa izan da Bilboko metroa.

2.10 grafikoa Hiri barneko eta metropoli-inguruko garraio publikoaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1995 eta 2007 artean.

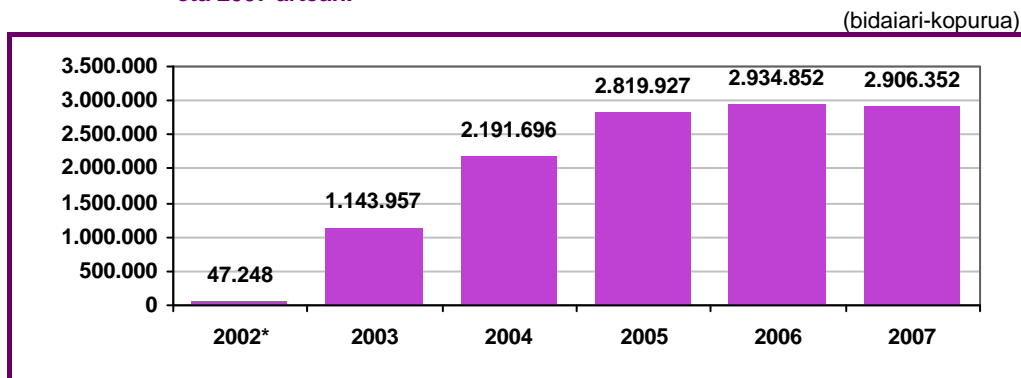


* Martxan jarri zutenetik (azaroaren 11tik) urte amaiera arte.

Iturria: Metro Bilbao. Geuk egindako grafikoa.

Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertzen badugu, aurreko urteetan bezala, ikusiko dugu Abandoko, Alde Zaharreko, Moyuako eta Indautxuko geltokietan ibili direla bidaiari gehien; hain zuzen ere, Bilboko metroaren erabiltzaileen %7,9, %7,6, %7,4 eta %7,2 bildu dute. Azkenik, berri ere, martxoan izan da zirkulaziorik handiena, zortzi milioi joan-etorri baino gehiago egin baitituzte erabiltzaileek.

2.10 bis grafikoa Hiri barneko garraio publikoaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2002 eta 2007 artean.



* Martxan jarri zutenetik (abenduaren 12tik) urte amaiera arte.

Iturria: EuskoTran. Geuk egindako grafikoa.

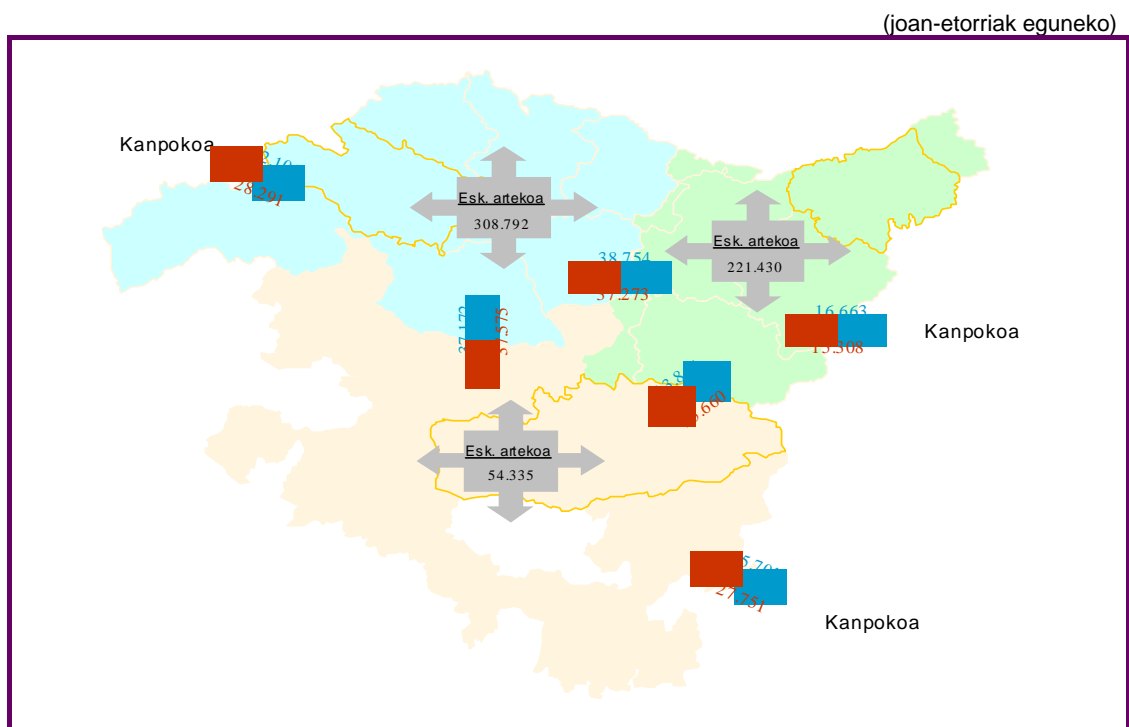
Bestalde, 2007an, Bilboko tranbiak (EuskoTranek) 2.906.352 erabiltzaile garraiatu ditu guztira, joan den urtean baino pixka bat (%1) gutxiago.

Berri ere, tranbiak egiten duen bideko geltokien artean, San Mameseko eta Abandoibarrako geltokietan ibili dira bidaiari gehien. Batetik, garraio-moten arteko lotunea da San Mameseko geltokia, eta, bestetik, Deustuko Unibertsitatetik eta Zubiarte saltoki-gunetik gertu dago Abandoibarrakoa.

c) *Hiriarteko eta EAetik kanpoko mugikortasuna*

Hiriarteko 890.669 joan-etorri egin ditugu egunean EAEn 2007an⁵, hau da, pertsonak hiri artean egin dute joan-etorri guztien %14,6. Ohikoena da hiriburuen eskualdeak abiapuntu edo helmuga izatea.

2.11 grafikoa Hiriarteko joan-etorriak EAEn: laburpen-mapa.



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

Bestalde, lurralde beraren barnean egin ditugu hiriarteko joan-etorri gehienak (%65,6). Lurralde batetik bestera, berriz, hiriarteko joan-etorrien %20,4 egin dugu, eta EAetik kanpora edo alderantziz, gainerako %14a.

i) *Bidaiarien errepideko zirkulazioa*

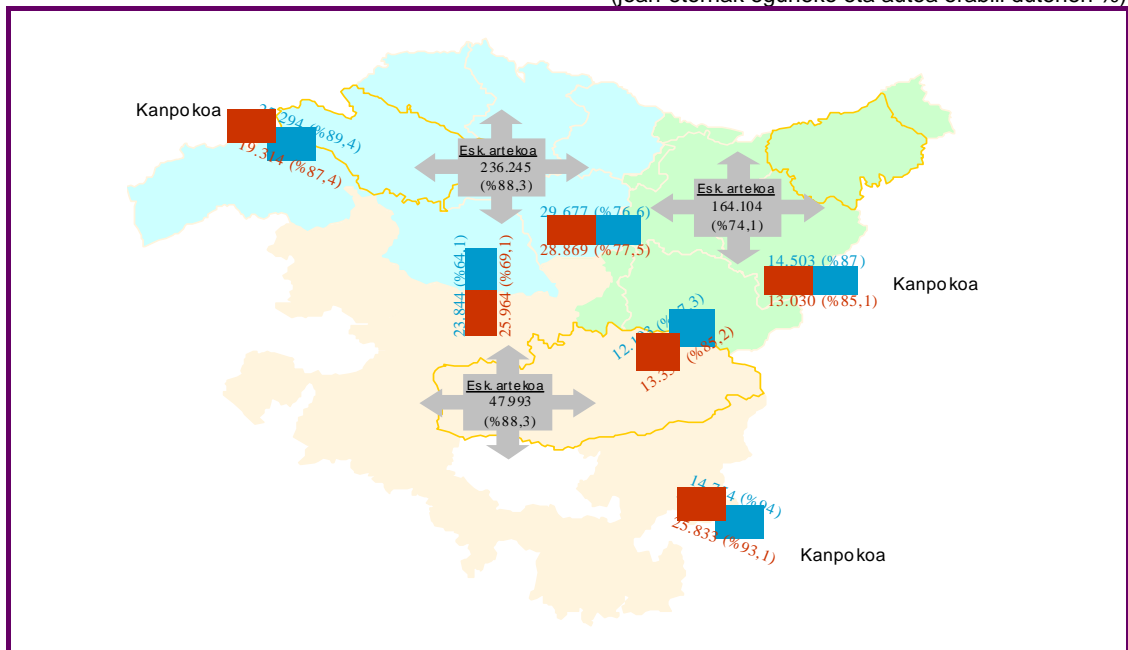
Errepideko ibilgailuen hiriarteko zirkulazioari dagokionez, automobila erabili dugu 2007ko joan-etorrien %78 egiteko; hain zuzen ere, eguneko 694.894 joan-etorri egin ditugu autoz hiri artean.

⁵ Hiriarteko joan-etorritzat dugu bi eskualderen arteko edozein joan-etorri, lurraldea dena delakoa ere (eskualde arteko joan-etorria).

Alde horretatik, Araban erabili dute gehien autoa hiri artean, joan-etorrien %88,3 autoz egin baitute 2007an. Bizkaian eta Gipuzkoan, berriz, gutxiago erabili dute automobila: hurrenez hurren, %76,5 eta %74,1. Nolanahi ere, autoz egin ditugun hiriarteko joan-etorrien indizea handiagoa da EAetik kanpoko joan-etorriak hartzen baditugu kontuan, bidaiarien %90ek erabili baitu autoa halakoak egiteko.

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

(joan-etorriak eguneko eta autoa erabili dutenen %)



Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2007ko azterketa. Geuk egindako grafikoa.

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

Hiru operadorek egiten dute **hiriarteko errepideko garraio-zerbitzu kolektiboa**: Bizkaibusek, AIAk (Arabako Hiriarteko Autobusek) eta, Gipuzkoan, Lurraldebus osatzen duten eragileek. 2007an, guztira, 30,9 milioi bidaiarik erabili dituzte Bizkaibusek zerbitzuak, eta horrek esan nahi du erabiltzaileen kopurua ia %6 jaitsi dela joan den urtearen aldean, azken urteotako beheranzko joeraren ildoan. Hala eta guztiz ere, esan bezala, bilakaera hori aztertu behar dugu kontuan izanik garraio-zerbitzu kolektibo publikoaren eskaintza aldatu egin dela Bilboaldeko metropoli-inguruan. Izan ere, Bilboko metroaren erabiltzaileek hiri artean egindako joan-etorriak aintzat hartuz, garraio-zerbitzu publikoaren eskaria gero eta handiagoa da oro har [ikusi 5.34. eta 5.35. taulak].



2.17 taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2007 artean.

Urtea	Gipuzkoa, Donostia izan ezik		Bizkaia, Bilbo izan ezik (1)		Araba, Gasteiz izan ezik	
	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	DE	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	DE	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	295,2	--
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	333,3	12,9
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	437,2	31,2
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	317,4	-27,4
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	347,2	9,4
2007	16.120,2	0,1	30.876,0	-5,9	349,3	0,6

(1) Bizkaibusen lineek (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenek, 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.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa eta Gipuzkoako Foru Aldundia.

Arabaren berriz, biztanleria nabarmenki metatuta dagoela eta Gasteizen eskualdean, gutxiago erabiltzen dute hiriarteko zerbitzua. 2007an, zehatz-mehatz, 349.300 bidaiarik erabili dute guztira; hau da, erabiltzaileen kopurua %0,6 hazi da aurreko ekitaldiaren aldean.

Azkenik, Gipuzkoan, 16,1 milioi bidaiarik erabili dituzte 2007an hiriarteko autobusak, aurreko ekitaldian baino %0,1 eskas gehiagok, eta 2005ean baino %5 gehiagok. Azken urteetako joeraren alderantzizkoak dira datuok, behera egiteko joera baitzuen hiriarteko autobus-zerbitzuen erabiltzaile-kopuruak.

ii) Bidaiarien trenbideko zirkulazioa

Hiru operadorek egiten dute bidaiarien trenbideko garraio-zerbitzua EAEn: Renfek, EuskoTrenek eta FEVEk. Guztien artean, 46,5 milioi bidaiariren eskariari erantzun diote 2007an, joan den urtean baino %4,8 gutxiagori.

2.18 taula Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2007 artean.

(milakotan eta ehunekotan)

Urtea	Renfe (1)		EuskoTren		FEVE (2)		GUZTIRA	
	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)	milakoak	urteko Δ aldian (%)
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

(1) Renfek, aldiriko trenen Bilboko zerbitzua (C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz y C-3 Bilbo Abando-Orduña lineak) eta Donostiako zerbitzua (Irun-Brinkola linea) hartzen ditu kontuan.

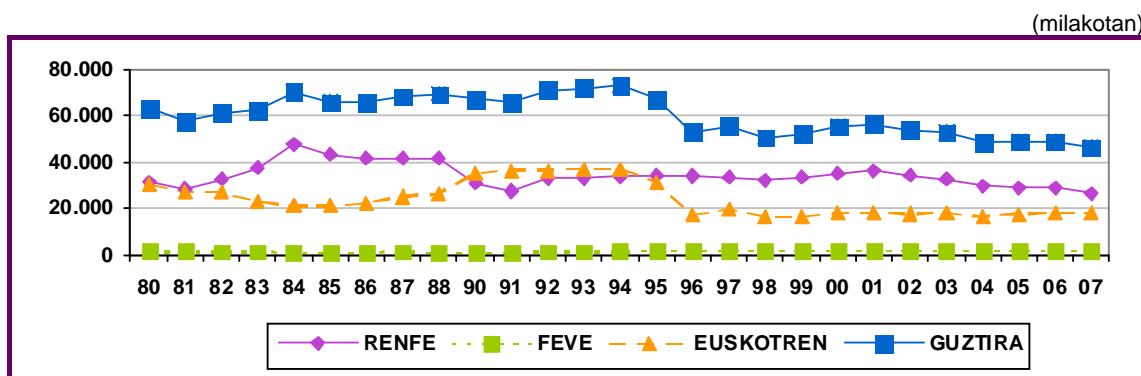
(2) Bilbo eta Balmaseda arteko aldiriko lineari buruzko datuak.

Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren. Geuk egindako taula.

Nagusiki, Renferen jardunaren beherakada izan da jaitzieraren arrazoa, eta, neurri txikiagoan, FEVEren jardunarena. Izan ere, %8,7 jaitsi da Renferen erabiltzaile-kopurua, eta %3,3 FEVErena. EuskoTrenen erabiltzaileen kopurua, aldiz, %1,1 hazi da, eta, hartara, lehengo joerari eutsi dio, hiri artean gero eta bidaiari gehiago garraiatzeko joerari.

Operadoreen bilakaera ezberdina dela-eta, EuskoTrenek protagonismo handiagoa lortu du bidaiarien hiriarteko garraioan, eta bidaiariek trenez egiten dituzten joan-etorrien %39,4 osatzen du gaur egun, Renferen %56,8ren aldean.

2.13 grafikoa Hiriarteko garraio publiko: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2007 artean.



Renfek, aldiriko trenen Bilboko zerbitzua (C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz y C-3 Bilbo Abando-Orduña lineak) eta Donostiako zerbitzua (Irun-Brinkola linea) hartzen ditu kontuan.

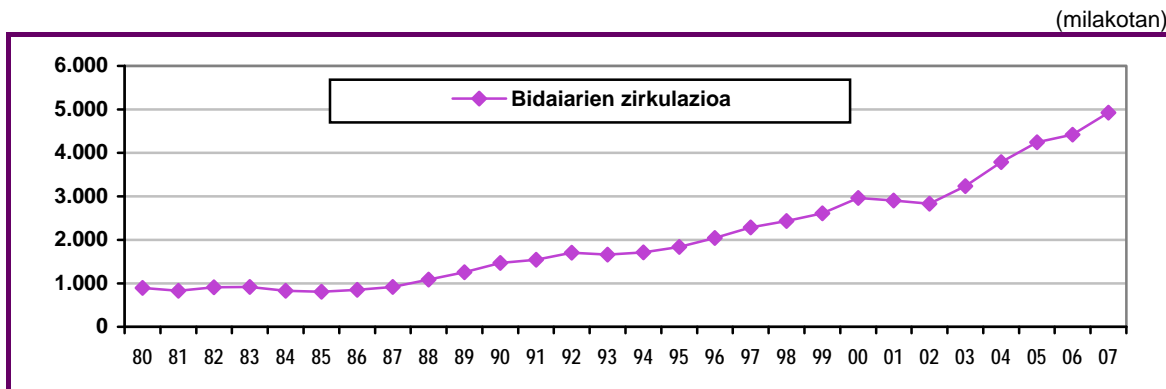
Iturria: Renfe, FEVE eta EuskoTren; Garraioari buruzko Informazio Sistema (Euskadiko Garraioaren Behatokia). Geuk egindako grafikoa.

Aurreko grafikoak adierazten duenez, pixkanaka, erabiltzaileak galdu dituzte hiriarteko tren-operadoreek eta, gaur egun, ia 17 milioi erabiltzaile gutxiago dituzte EAEn 1980an baino. Neurri batean, beherakada horren arrazoa da, gaur egun, handiagoa dela Bilboren metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publikoa egiten duten operadoreen eskaintza, alegia, operadore gehiagok egiten dutela zerbitzu hori; esate baterako, hiri barneko eta hiriarteko zerbitzua egiten du Metro Bilbaok. Azken batean, esan bezala, tokian tokiko eskaintza osoaren esparruan aztertu behar dugu garraio publikoaren bilakaera.

iii) Bidaiarien aireko zirkulazioa

2007an, errekor berria lortu dugu aireko bidaiarien zirkulazioan, 4,9 milioi pertsonakoa izan baita guztira haien kopurua eta, hartara, %11,5 hazi baita zirkulazio-mota hau joan den urtearen aldean. Estatukoa baino pixka bat hobea izan da bilakaera hori, %9,1 hazi baita bidaiarien zirkulazioa Estatuan.

2.14 grafikoa Bidaiarien aireko zirkulazioa EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 1980 eta 2007 artean.



Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

Oro har, jarduna positiboa izan da Euskadiko hiru aireportuetan, baina Bilboko aireportuko jarduna handiagoa izatea izan da horren oinarria. Izan ere, %10,6 handitu da Bilboko aireportuaren erabiltzaileen kopurua eta, hartara, EAEn zebiltzan bidaiari guztien %87 bildu du Loiuko aireportuak 2007an.

2.19 taula Bidaiarien zirkulazioa Euskadiko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera 2000 eta 2007 artean.

Urtea	BILBO		HONDARRIBIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	milakoak	urteko Δ aldian %	milakoak	urteko Δ aldian %	milakoak	urteko Δ aldian %	milakoak	urteko Δ aldian %
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

Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa.

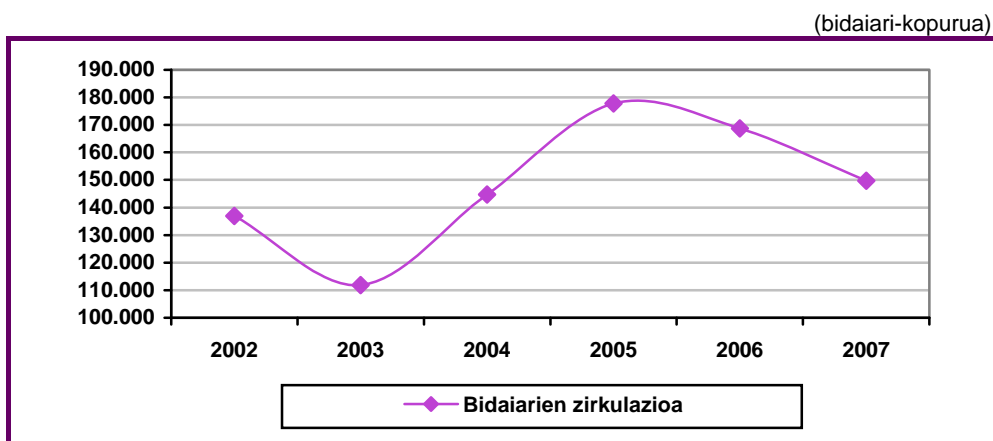
Bestalde, Hondarribiko aireportua da dinamismorik handienekoa, %26,8ko hazkundea izan baitu 2007an. Gasteizkoa, berriz, salgaien garraiorako erabiltzen dugu neurri handi batean, eta aurreko urtekoen berdinak izan dira haren jardunari buruzko datuak.

Esan bezala, hazkunde nabarmena izan da Bilboko eta Donostiako aireportuen erabiltzaile-kopuruan, eta nabarmenezkoa da, hein handi batean, horren arrazoia izan dela aurreko urtean Spanair aire-konpainiaren erabiltzaile-kopurua handitu izana; hain zuzen ere, %31,5 hazi da Spanairrek Loiuko aireportuan zituen bidaiarien kopurua, eta boskoiztu egin da Hondarribiko aireportuan zituenena.

iv) Bidaiarien itsasoko zirkulazioa

Bilboko portuan bakarrik zirkulatzen dute bidaiariak itsasoz EAEn, salgaien garraioan bakarrik aritzen baita Pasaiakoa.

2.15 grafikoa Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan 2002 eta 2007 artean.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza (linea erregularra).

Bilboko Portuko Agintaritzak emandako datuekin bat, bidaiarien kopurua %11,3 jaitsi da 2007an, eta 149.654 lagunekoa izan da. Alde horretatik, ontziratutako pertsonen kopuruarena izan da jaitsiera erlatiborik handiena, %16,3 txikiagotu baita; lehorreratutako pertsonen kopurua, berriz, %8,9 jaitsi da.

2.20 taula Pertsonen itsasoko garraioa Bilboko portuan 2003 eta 2007 artean.

(pertsona-kopurua)

Portua	2003	2004	2005	2006	2007	2006tik 2007rako Δ (%)
Ontziratutakoak	47.833	43.642	51.067	55.841	46.746	-16,3
Lehorreratutakoak	64.011	101.035	126.728	112.902	102.908	-8,9
GUZTIRA	111.844	144.677	177.795	168.743	149.654	-11,3

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza (linea erregularra).

v) Bidaiarien kableko zirkulazioa

Pertsonen kable-sistemako (funikularrek eta igogailu publikoek osatzen duten sistemako) zirkulazioari dagokionez, 2007an, %6,3 jaitsi da EAeko kable-sistemaren erabiltzaile-kopurua, eta hiru milioi pertsona baino gehixeago garraiatu ditu sistemak. Garraio-mota guztien erabiltzaile-kopurua jaitsi da, Artxandako funikularrena izan ezik, eta Arangoitiko igogailuak, Begoñakoak eta Solokoetxe-koak galdu dituzte erabiltzaile gehien; hurrenez hurren, bidaiarien %11,2, %7,6 eta %8,3 galdu dute.

2.21 taula Pertsonen kableko garraioa 2004 eta 2007 artean.

(milakotan)

Garraio-mota	2004	2005	2006	2007	2006tik 2007rako Δ (%)
Artxandako funikularra	432	453	483	489	1,2
Larreinetako funikularra	204	204	198	182	-8,1
Igeldoko funikularra	278	305	339	310	-8,6
Funikularrak, guztira	914	962	1.020	981	-3,8
Arangoitiko igogailua	441	484	313	278	-11,2
La Salveko igogailua	213	206	212	194	-8,5
Solokoetxeko igogailua	995	919	888	814	-8,3
Begoñako igogailua	630	597	594	554	-6,7
Ereagako igogailua	--	--	252	251	-0,4
Igogailuak, guztira	2.279	2.206	2.259	2.091	-7,4
GUZTIRA	3.193	3.168	3.279	3.072	-6,3

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila; eta EuskoTren. Geuk egindako taula.

vi) Bidaerien zirkulazioa beste garraibide batzuetan – Bizkaia zubia

Azken urteotan, behera egiteko joera izan du Bizkaia zubiaren erabiltzaileen kopuruak, Metro Bilbaok Ezkerraldearen zati handiagoa estaltzen duela-eta neurri handi batean, eta, ildo horretan, erabiltzaile-kopuruak behera egin du 2007an ere. Zehatz-mehatz, 4,6 milioi pertsonak erabili dute azpiegitura hau 2007an, 2006an baino %8,1 gutxiagok.

2.22 taula Bizkaia zubiko zirkulazioa 2002 eta 2007 artean.

(milakoak)

Portua	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2006tik 2007rako Δ (%)
GUZTIRA	5.830	5.751	5.670	5.243	4.972	4.567	-8,1

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa. Geuk egindako taula.

2.2.2. Salgaien garraioa

Salgaien EAEko garraioari buruzko datu nagusiak analizatuko ditugu epigrafe honetan, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera, eta horretarako erabiliko ditugun azken datuak izango dira, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiak biltzen dituenak.

Alde horretatik, informazio hori bilduta dagoenez gero txosten honen aurreko argitaraldian⁶, emaitza nagusien sintesia emango dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

⁶ Euskadiko Garraioaren Panoramiak 2006: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html

a) Garraioa oro har

EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiak argitaratutako informazioaren arabera, 759.100 tonakoa zen salgaien batez besteko zirkulazioa EAEn lanegun arrunt batean, eta %9ko hazkunde metatua izan zen urtetik urtera 2003 eta 2006 artean. EAEn eta kanpoaldearen (dela Estatuaren, dela beste herrialde batzuen) artean zirkulatzen zuen salgaien %47,2k, eta EAE barnean %36,5ek; gainerako %16,3a, berriz, iragaitzaz zegoen Euskadin.

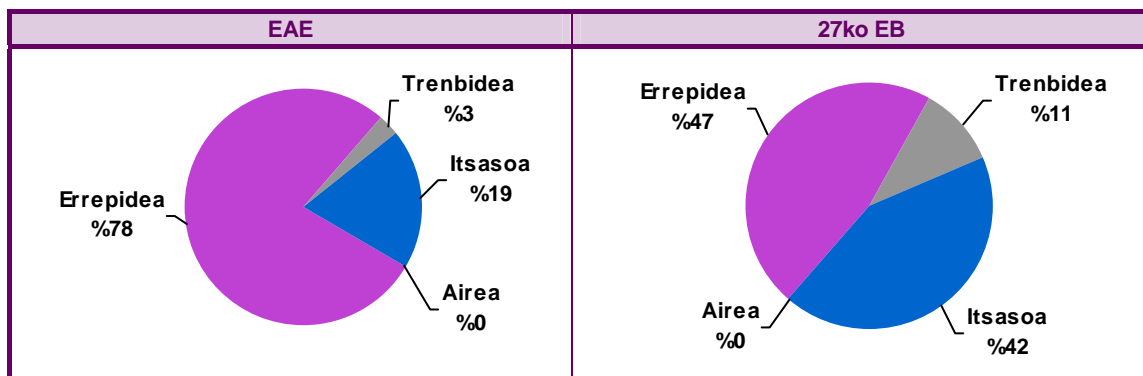
2.23 taula Salgaien banaketa 2006an, garraio-motaren arabera.

Zirkulazio-mota	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	GUZTIRA
Barnekoa	36,2	0,3	0,0	0,0	36,5
Abiapuntutikoa edo helmugarakoa	26,4	1,9	0,0	18,9	47,2
Iragaitzazkoa	15,6	0,7	0,0	0,0	16,3
GUZTIRA	78,2	2,9	0,0	18,9	100,0

Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegia. Geuk egindako taula.

Salgaiak garraiatzeko moduen EAEko banaketa oso ezberdina zen 27 kideko EBkoaren aldean. Alde horretatik, arreta ematen du zer-nolako desberdintasunak zeuden errepideko garraioan; izan ere, salgai guztien %78 errepidez garraiatu genituen EAEn 2006an. Europan, berriz, neurri handiagoan erabiltzen dituzte garraio-mota jasangarriagoak (alegia, trenbideko eta itsasoko garraioa). Hain zuzen ere, salgaien %42 eta %11 trenez eta itsasoz garraiatu zuten Europan 2006an, hurrenez hurren, baina %16 eta %3 bakarrik garraiatu genuen horrela Euskadin.

2.16 grafikoa Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2006an, ehunekotan.



Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigarriak.

Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegia; Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila; Energy and Transport in figures 2007. Geuk egindako grafikoa.

Datu horiek ez dira pozteko modukoak, baina, dena dela, nabarmentzekoa da emaitzak sumatzen hasi garela errepidez garraiatzen ditugun salgaiak inguruneari onuragarriagoa zaion beste modu eragingarriago batean (hau da, airez, itsasoz eta trenez) garraiatzea bultzatzeko neurriei esker. Hartara, errepidez garraiatzen genituen salgaien kopurua %3 baino gehiago jaitsi zen 2003 eta 2006 artean, eta, nagusiki, itsasoz garraiatu genuen ehuneko hori 2006an.



b) Errepideko garraioa

Salgaien errepideko garraioari dagokionez, Sustapen Ministerioaren Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorrek⁷ adierazten du joera nabarmena dagoela EAEn errepidez garraiatzen ditugun salgaien kopuruak gora egin dezan.

2007ko ekitaldian, guztira, 117,7 milioi tona salgai garraiatu ditugu EAEn errepidez, aurreko ekitaldian baino %8,7 gehiago. Salgaiak errepidez garraiatzeko bi esparruei erreparatzen badiegu, nabarmentzekoa da gora egin duela salgaien eskualde arteko garraioak (EAE abiapuntu edo/eta helmuga duen zirkulazioak); zehazki, %12,6 hazi da eta 55,8 milioi tonakoa izan da. Eskualde barneko garraioa, berriz, 61,8 milioi tonakoa izan da, aurreko urtean baino %5,5 handiagoa.

2.24 taula Salgaien errepideko garraioa EAEn 1995 eta 2007 artean.

Urtea	Eskualde barnekoa (1)		Eskualde artekoa (2)		EAE	
	Tonak, milakotan	urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ (%)
1995	27.809	-1,1	27.915	1,5	55.724	0,0
1996	24.475	-12,0	27.371	-1,9	51.846	-7,0
1997	30.713	25,5	29.429	7,5	60.142	16,0
1998	31.627	3,0	32.582	10,7	64.209	6,8
1999	35.536	12,4	34.985	7,4	70.521	9,8
2000	41.963	18,1	37.664	7,7	79.627	12,9
2001	42.593	1,5	38.845	3,1	81.438	2,3
2002	49.176	15,5	42.625	9,7	91.801	12,7
2003	46.612	-5,2	42.572	-0,1	89.184	-2,9
2004	49.576	6,4	48.401	13,7	97.977	9,9
2005	59.659	20,3	47.449	-2,0	107.108	9,3
2006	58.634	-1,7	49.609	4,6	108.243	1,1
2007	61.845	5,5	55.838	12,6	117.683	8,7

(1) EAE abiapuntu eta helmuga duena (udal arteko garraioa barne eta udal barneko garraioa kanpo).

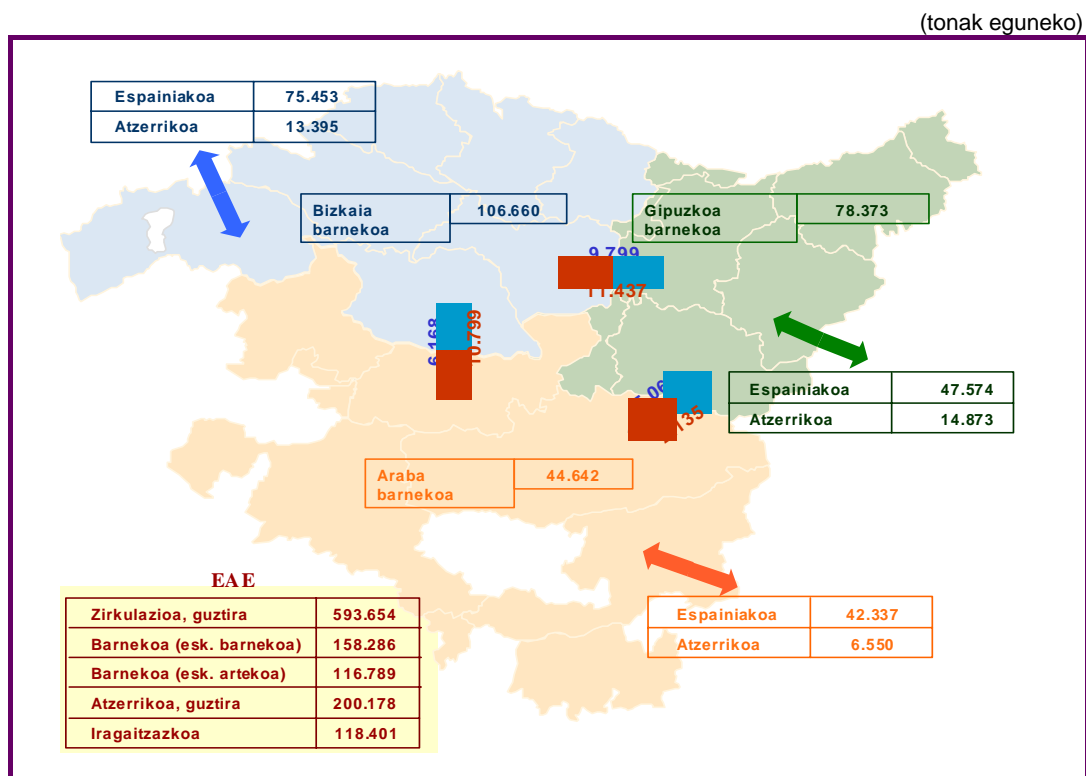
(2) EAEn eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Inkesta Iraunkorra; Sustapen Ministerioa. Geuk egindako taula.

EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegiak biltzen duen informazioari esker, are gehiago banakatu ditzakegu datuak. Hain zuzen ere, 2006an, ibilgailu astunek 593.600 tona salgai garraiatu zituzten egunean Euskadiko errepideetan, eta %7,9ko hazkunde metatua izan zen urtetik urtera 2003 eta 2006 artean.

⁷ Ikuspegi metodologikotik, inkesta da 3,5 tonatik gorako karga erabilgarria garraiatzeko edukiera eta 6 tonatik gorako baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailu astunei buruzkoa, Tren eta Errepideko Garraio Zuzendaritza Nagusiaren baimena badute salgaiak errepidez garraiatzeko.

2.17 grafikoa Salgaien zirkulazioa EAEn eguneko.



Iturria: EAEko garraio-eskariaren 2006ko ikuspegia; Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Geuk egindako grafikoa.

Zifra horiekin bat, 275.100 tona salgai zirkulatu zuten egunean eskualde barnean, eta 165.400 tonak EAEn eta beste autonomia-erkidego batzuen artean; alde horretatik, Nafarroa gailendu zen, EAEko eskualde arteko zirkulazioaren %18,6 hartu baitzuen, eta, pixka bat atzerago, Ebro Harana, %18,3 hartu baitzuen. Bestalde, 34.800 tona salgai zirkulatu zuten egunean EAEn eta atzerriaren artean, eta Frantziatik zetorren edo Frantziara zihoan haien %70.

Azkenik, aipatzekoa da eguneko 118.400 tonakoa izan zela batez beste iragaitzakoa salgaien kopurua (alegia, EAEko errepideetan barrena, Euskadi kanpotik Euskadi kanpora zirkulatu zuten salgaiena). Nazioartera, Estatuaren ondoko herrialdeetara, zihoazen edo handik zetozen iragaitzakoa salgaien ia bi heren: Frantziara %39,3, eta Portugalera %22.

c) Trenbideko garraioa

Atal honetan, EAEko salgaien trenbideko garraioa aztertuko dugu. 2007an, guztira, 6.114.200 tona garraiatu dituzte Euskadin diharduten hiru operadoreek: Renfek, FEVEk eta EuskoTrenek; aurreko ekitaldikoa baino %6,4 txikiagoa izan da kantitate hori.

Hiru konpainiek ez dute neurri berean parte hartzen salgaien garraioan, ezta gutxiago ere. Renfe da EAEko salgaien trenbideko garraioan aritzen den operadore nagusia: 4.852.166 tona garraiatu



ditu 2007an, garraiatutako tona guztien lau bosten. Dena dela, Renferen jarduna %8,5 jaitsi da 2006. urtearen aldean.

2.25 taula Renfek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2007an.

Urtea	2007	
	Tonak	Tonak eguneko
Amurrio	2.118	6
Araia	376	1
Jundiz	266.365	730
Laudio	2.252	6
Agurain	29.330	80
Araba	300.441	823
Beasain	247	1
Hendaia-Irun	2.150.499	5.892
Lezo-Errenteria	94.410	259
Pasaia	170.384	467
Tolosa	545	1
Zumarraga	49.741	136
Gipuzkoa	2.465.826	6.756
Bilbo-Santurtzi	1.516.206	4.154
Desertu-Barakaldo	3.134	9
Bidebieta-Basauri	70.363	193
Lutxana-Enekuri - Barakaldo	30.390	83
Sestao-Urbinaga	455.925	1.249
Urduña	1.609	4
Zorrotza-Portua	8.272	23
Bizkaia	2.085.899	5.715
GUZTIRA	4.852.166	13.294

Iturria: Renfe.

Gipuzkoan sartu da edo handik atera da Renfek EAEn garraiatu dituen salgaien %50,8, eta %43k Bizkaian zirkulatu du, eta Araban gainerako %6,2ak. Nabarmendu beharra dago EAEn garraiatutako salgai guztien hiru laurden garraiatu dituztela Hendaia-Irun eta Bilbo-Santurtzi lineek.



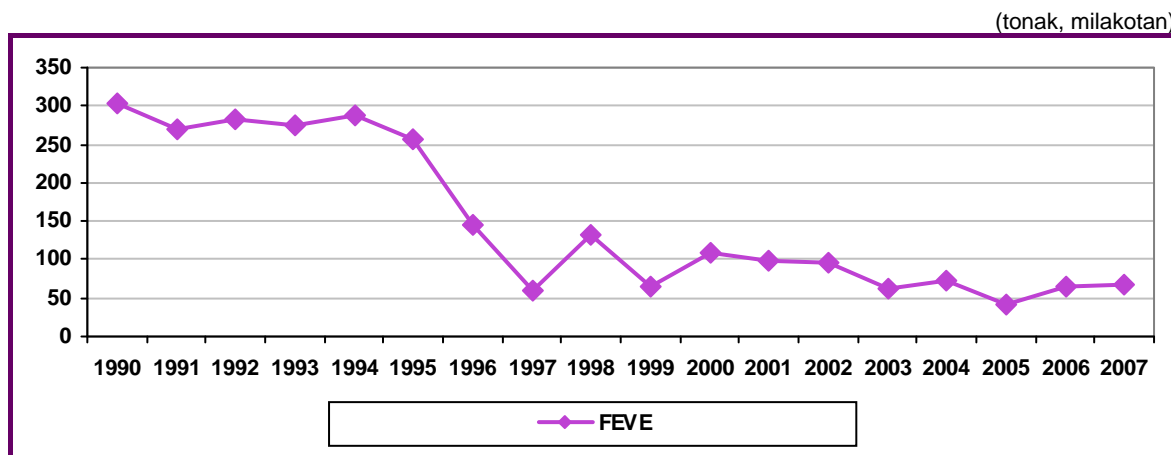
2.26 taula FEVEk EAetik edo EAera garraiatutako salgai-kantitatearen bilakaera 2002 eta 2007 artean.

Urtea	Tonak, milakotan	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

* Taulak ez ditu kontuan iragaitzazko salgaiak.
Iturria: FEVE. Geuk egindako taula.

FEVEk Bizkaiko Lurralde Historikoan izandako jardunari dagokionez, guztira, 1.088.400 tona garraiatu ditu operadore horrek 2007an EAetik kanpora edo EAera; hau da, aurreko urtearen aldean, %2,3 hazi da garraiatu dituen salgaien kopurua. Salgai horien %94,6 (1.029.500 tona) Bizkaian deskargatu du, beste autonomia-erkidego batzuetako probintzietatik ekarrita; kargatu, berriz, 67.000 tona kargatu ditu.

2.18 grafikoa FEVEk EAetik kanpora garraiatutako salgaien kantitatea 1990 eta 2007 artean.



Iturria: FEVE. Geuk egindako grafikoa.

FEVEk garraiatutako salgaien jatorriari edo helmugari begiratzen badiogu, ikusiko dugu, oraindik ere, Bizkaia eta Asturias artean zirkulatzen dutela salgaien erdiak baino gehiagok (%54,2k). Bur-gostik zetozen salgaiak izan dira ugarienetan bigarrenak, FEVEk garraiatutako salgai guztien %31,5 osatu baitute. Bestalde, Galiziatik eta Kantabrietatik zetorren Bizkaian deskargatutako salgaien %9,4 eta %5,7, hurrenez hurren.



2.27 taula FEVEk garraiatutako salgaien jatorriko edo helmugako autonomia-erkidegoak 2007an, ehunekotan.

Jatorria/helmuga	Bizkaia jatorri	Bizkaia helmuga	Guztira
Asturias	99,9	51,6	54,2
Burgos	0,0	33,3	31,5
Kantabria	0,0	5,7	5,4
Galizia	0,1	9,4	8,9
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0

Iturria: FEVE. Geuk egindako taula.

EuskoTrenen jardunari dagokionez, berriz, gogoan izan beharra dago FEVErekin batera egiten duela zerbitzua Aritz eta Lasarte-Oria arteko zatian. 2007an, %4,3 handitu da EuskoTrenek garraiatu dituen salgaien kopurua: 166.400 tona garraiatu zituen 2006an, eta 173.600 tona garraiatu ditu 2007an; hartara, garraiatu duen kargaren errekor historikoa lortu du konpainiak. Nagusiki, hauek izan dira hazkunde horren arrazoiak: Arcelor erregularra izan da igorpenak egiten Lesakara, harilen kudeaketa logistikoa koordinatzeko neurriak hartu dituzte eta, bereziki, altzairuzko zilindroak Irundik Lutxana-Enekurira itzultzeko garraio-lanak hasi dira.

Ildo horretan, helburu bat finkatu du EuskoTren XXI Plan Estrategikoak: 670.00 tona salgai garraiatzea 2012. urterako.

2.28 taula EuskoTrenen EAEtik edo EAera garraiatutako salgaien kantitatea 2002 eta 2007 artean.

Urtea	Tonak, milakotan	Tonak eguneko	%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3

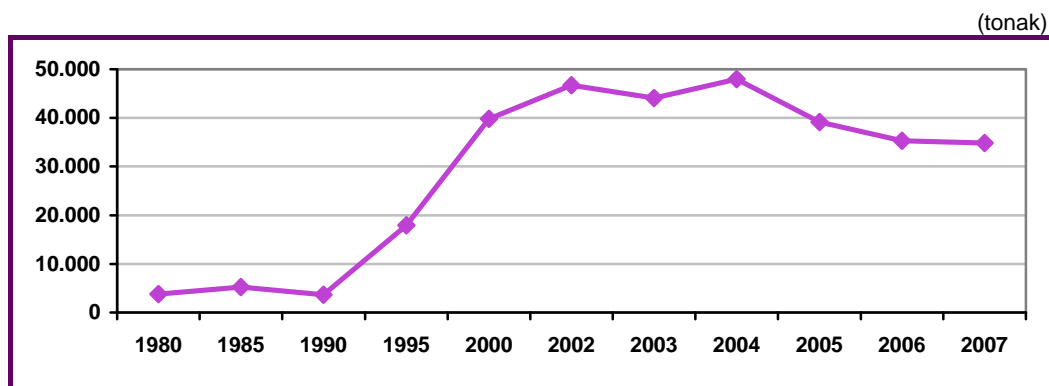
Iturria: EuskoTren. Geuk egindako taula.

d) Aireko garraioa

1990eko hamarkadaren hasiera aldetik, hazteko joera izan du salgaien garraioak Euskadiko aireportuetan, eta horren arrazoia da Gasteizko terminaleko jardunak gora egin duela, salgai galkorren helmuga eta paketeria-enpresen irteera bihurtu baita Gasteiz. Izan ere, EAEn airez zirkulatzen duten salgai guztien ia %90 Arabako aireportutik irteten edo hara heltzen da, eta aireportu horretako zirkulazioa 60 aldiz handitu da 1990etik 2007ra bitartean; hau da, tarte horretan, %27,1eko hazkunde metatua izan da urtetik urtera.

Operadoreen artean, DHL da Gasteizko aireportuan diharduen operadore nagusia: 25.400 tona garraiatu ditu 2007an, EAEn airez garraiatutako karga osoaren %72,8. Air Canada izan da operadoreetan bigarrena, 3.300 tona garraiatu baititu Forondatik.

2.19 grafikoa Salgaien aireko zirkulazioa EAEn 1980 eta 2007 artean.



Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa. Geuk egindako grafikoa.

Bilboko aireportuan, berriz, %15,2 bakarrik hazi da jarduna tarte horretan -%0,8ko hazkunde metatua izan da urtetik urtera-, eta, Hondarribikoan, azkenik, %32,8 jaitsi da -hazkunde metatua -%2,3koa izan da urtetik urtera-.

2.29 taula Salgaien zirkulazioa 1980 eta 2007 artean, aireportuaren arabera.

Urtea	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Tonak	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Tonak	Urteko Δ aldian, ehunekotan	Tonak	Urteko Δ aldian, ehunekotan
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	4.099,2	0,7	127,1	-13,9	42.482,4	9,6	46.708,7	8,6
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2

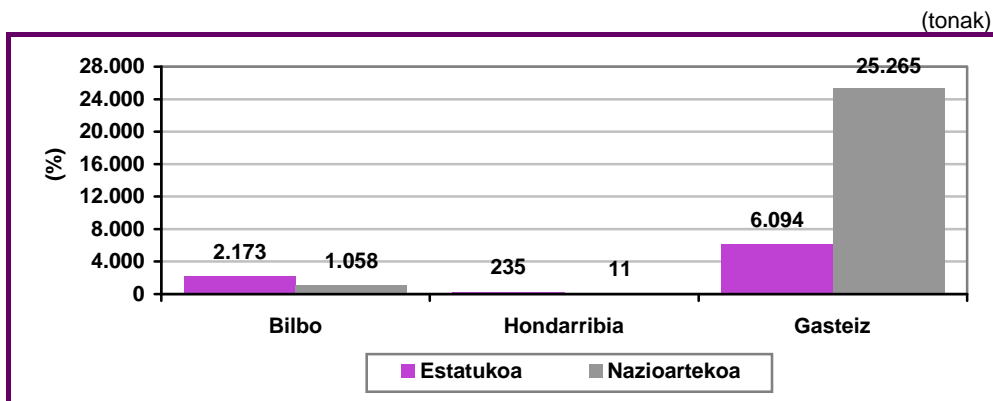
Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa. Geuk egindako taula.

Analisis azken ekitaldira mugatzen badugu, ezin esan dezakegu 2007. urtea ona izan denik Euskadiko aireportuetako salgaien garraioaren aldetik, aireportu guztietan jaitsi baita garraiatutako kargakantitatea. 34.800 tona salgai garraiatu dituzte aireportu guztien artean, 2006an baino %1,2 baino gutxiago, eta horren arrazoia da Bilboko eta, neurri txikiagoan, Hondarribiko aireportuetako jarduna txikiagotu izana; zehazki, %5,5 jaitsi da garraiatutako karga-kantitatea Loiu, eta %12,9 Hondarribian; Gasteizko aireportuak, berriz, lehengo urteko mailari eutsi dio, eta %0,7 bakarrik jaitsi da jardunaren ikuspegitik.

Zehazki, 31.400 tona garraiatu ditu Gasteizko aireportuak 2007an, eta oraindik ere laugarren da salgai gehien garraiatzen dituzten Estatuko aireportuen zerrendan; Madrilgo, Bartzelonako eta Kanaria Handiko aireportuak dira lehenengo hirurak. Bestalde, 2010 bitartean 44 milioi euroko inbertsioak egiteko plangintza egin dute, eta horrek lagunduko du aireportuko azpiegitura hobetzen eta egokitzen eta, hartara, tona gehiagoko hegazkinak errazago erabiltzen.

Bilboko aireportuak, berriz, 3.200 tona garraiatu ditu 2007an, eta Hondarribikoak, 245,9 tona; hurrenez hurren, EAEn garraiatutako kargaren %9,3 eta %0,7 garraiatu dute.

2.20 grafikoa Salgaien jatorria eta helmuga 2007an, aireportuaren arabera.

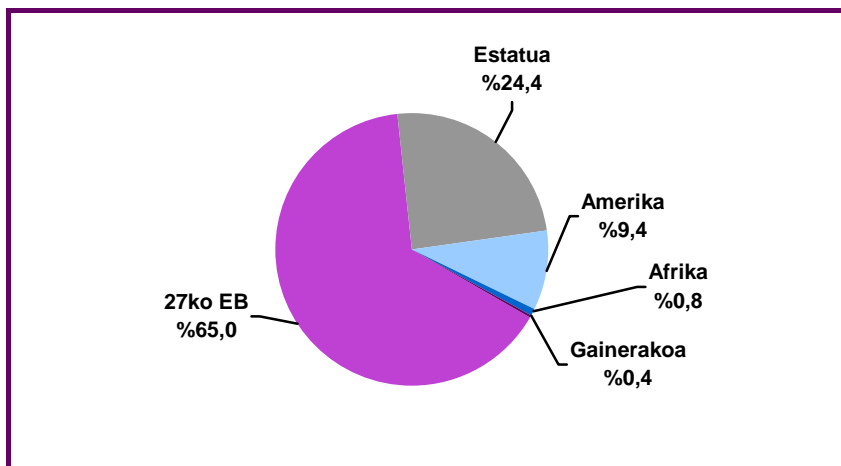


Iturria: AENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa. Geuk egindako grafikoa.

Salgaien jatorria eta helmuga kontuan hartuz, esan beharra dago nazioartekoa dela zirkulazioaren %75,6, eta Estatu barnekoa %24,4. Alde horretatik, nabarmentzekoa da Estatu barneko zirkulazioan parte hartzen duela batez ere Bilboko aireportuak –Loiuko terminaleko zirkulazioaren bi heren osatzen ditu salgaien Estatu barneko garraioak–, eta Forondakoan, berriz, bosten bat ere ez dutela egiten Estatuko beste aireportuekiko trukeek.

Nazioartean, 2007an, Europar Batasuneko herrialdeek hartu dituzte salgaien %65, %9,4 Amerikak eta %0,8 Afrikak.

2.21 grafikoa Salgaien nazioarteko zirkulazioa 2007an, eskualdearen arabera, ehunekotan.



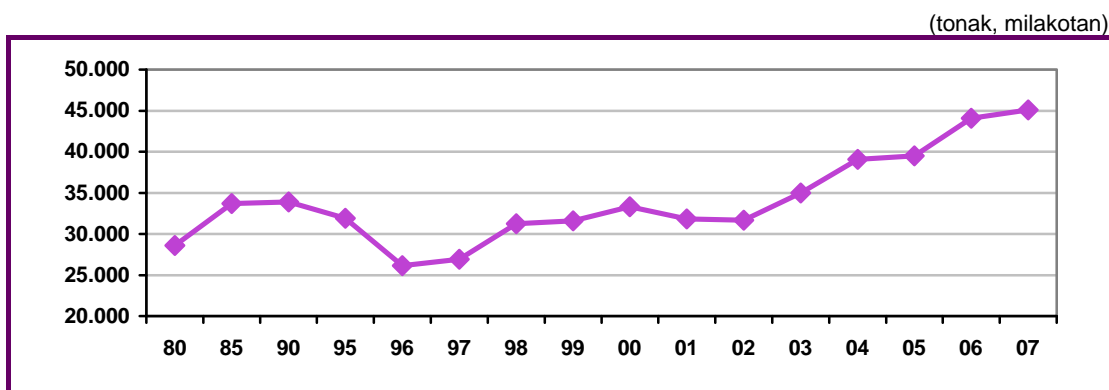
ENA Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa. Geuk egindako grafikoa.



i) Itsasoko garraioa

1980tik, ia %60 hazi da salgaien zirkulazioa interes orokorreko Euskadiko bi portuetan (Bilbokoan eta Pasaiaikoan) eta, 2007an, 45,1 milioi tonakoa izan da guztira. Nagusiki, Bilboko portuko jarduna %65,1 areagotzearen ondorio izan da hazkunde hori, Pasaiaiko portua %16,4 soilik hazi baita tarte berean.

2.22 grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 1980 eta 2007 artean.



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza; Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Geuk egindako grafikoa.

2007ko itsasoko zirkulazioa bakarrik analizatzen badugu, ikusiko dugu beste errekor bat lortu duela Bilboko portuak, %3,7 hazi baita hango jarduna 2006koaren aldean; zehatz-mehatz, 40 milioi tona salgai baino gehiago garraiatu dituzte 2007an Bilboko portuan. Hartara, gero eta sendoago, Bilboko portua laugarren da oraindik ere salgai gehien garraiatzen dituzten Estatuko portuen zerrendan; Algeciraseko, Valentziako eta Bartzelonako portuak dira lehenengo hirurak eta, hurrenez hurren, 74.711.400 tona, 53.821.200 tona eta 51.366.500 tona garraiatu dituzte.

2.30 taula Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 1980 eta 2007 artean.

Urtea	Bilbo		Pasaia		Guztira	
	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)	Tonak, milakotan	urteko Δ aldian (%)
1980	24.233,7	-	4.357,6	-	28.591,3	-
1985	28.636,0	3,6	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

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza; Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Geuk egindako taula.



Deskargatutako salgaien eta kargatutakoen kantitateen gorakadak eragin dute bilakaera hori, %3,4 eta %2,8 hazi baitira, hurrenez hurren. Tokiko zirkulazioa, berriz, are gehiago (%16,0) hazi da, eta hornikuntza %7,6 handitu da. Hartara, 2007an, deskargak izan dira Bilboko portuko zirkulazioaren %71,3; %24,7, kargak; %3,6, tokiko zirkulazioa; eta %0,4, hornikuntza-lanak.

2.31 taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2005 eta 2007 artean, zirkulazio-motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo			Pasaia		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Deskargak	24.421,5	27.596,2	28.545,2	4.182,2	4.324,6	3.842,2
Kargak	8.815,6	9.612,1	9.877,3	1.178,3	1.127,0	1.181,7
Tokiko zirkulazioa	726,4	1.241,1	1.439,6	--	--	--
Hornikuntza	137,0	141,5	152,2	41,0	45,7	43,8
Arrantza	--	--	--	8,5	7,3	6,7
Guztira	34.100,5	38.590,9	40.014,3	5.410,0	5.504,6	5.074,4

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza; Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Geuk egindako taula.

Pasaiaiko portuari dagokionez, 5,1 milioi tonakoa izan da 2007an garraiatutako salgai-kantitatea; hau da, aurreko ekitaldiaren aldean, %7,8 jaitsi da zirkulazioa. Deskargen beherakada izan da Pasaiaiko portuko jardunak atzera egiteko arrazoia (%11,2 jaitsi da deskargatutako salgaien kopurua), izan ere, %4,9an handitu baita kargatutako salgaiena.

Pasaiaiko portua oso atzean dago salgai gehien garraiatzen dituzten Estatuko portuen zerrendan, hogeita batgarrena baita. Alde horretatik, portuaren edukieratik oso hurbil dago egungo zirkulazio-maila, eta, hortaz, ditxo horren arduradunen ustez, salgaien zirkulazioa handitzeko aukera bakarra da portua kanpora zabaltzea eta, hartara, ontzi berriak sartzeko portuan; izan ere, portuaren egungo ezaugarriak direla-eta, gaur egun badira portuan sartzeko mugak dituzten ontziak. Gipuzkoaren erronkarik handienetako bat izango da azpiegitura berria, eta ezinbestekoa izango da Pasaia bete-betean sartuko bada *short sea shipping* edo distantzia laburreko itsasoko garraioaren bideetan. Egun, proiektua bideratzen ari dira, baina moteldu egin dira zuzemenak, azpiegiturak ingurumenean izango duen eraginari buruzko desadostasunak direla medio.

Bestalde, aipatzekoa da Euskadiko interes orokorreko bi portuak inportatzaileak direla nagusiki. Izan ere, salgaien %71,8 deskargatu egin dute 2007an, eta %24,5 bakarrik kargatu dute beste portu batzuetara eramateko.



2.32 taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2005 eta 2007 artean, produktu-motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo			Pasaia		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Solteko salgai likidoak	19.684,5	22.289,7	22.682,2	--	--	--
▪ Petrolioaren produktuak	16.413,1	18.229,5	18.969,3	--	--	--
▪ Gas naturala	2.551,5	3.352,5	2.931,6	--	--	--
▪ Solteko beste salgai likido batzuk	719,9	707,7	781,3	--	--	--
Solteko salgai solidoak	4.882,7	5.524,2	5.832,4	3.281,1	3.248,3	2.778,2
Salgai orokorrak	8.669,9	9.394,3	9.907,9	2.079,4	2.203,3	2.245,7
Gainerakoak	863,4	1.382,5	1.591,8	49,5	53,0	50,5
Guztira	34.100,5	38.590,7	40.014,3	5.410,0	5.504,6	5.074,4

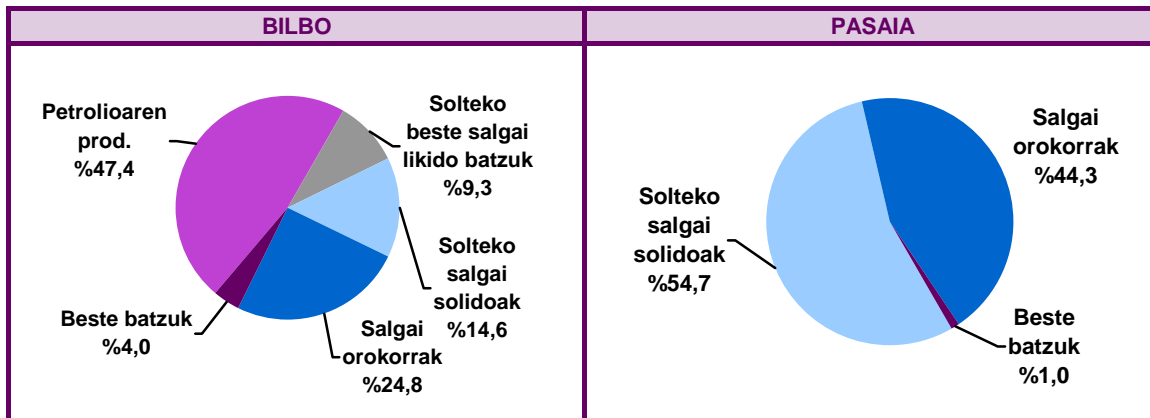
Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza; Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Geuk egindako taula.

Salgaien zirkulazioaren osaerari behatzen badiogu, ikusiko dugu energia-produktuen garrantzi handia nabarmentzen dela Pasaiaiko portuan. Alde horretatik, nagusiki, petrolioaren produktuak (zehazki, petrolio gordina, fuel-olioa eta gasolioa) garraiatzen dituzte han, eta portuan zirkulatzen duten salgaien %47,4 (hurrenez hurren, %21,5, %11,8 eta %9,7) osatzen dute produktu horiek. Salgai orokorrak dira ugarienetan bigarrenak, portuko zirkulazioaren %24,8 osatzen baitute, eta, horien artean, produktu siderurgikoak gailentzen dira, %10,8 eraten baitute. Azkenik, solteko salgai solidoak dira hirugarrenak, zirkulatzen duten salgai guztien %14,6 egiten baitute, eta, horien artean, aipagarria da ikatzaren eta txatarraren garrantzia (hurrenez hurren, %3,9koa eta %3,2koa).

Bestalde, salgai nagusien artean, fuel-olioaren eta gasolioaren zirkulazioa handiago da gehien 2007an; hurrenez hurren, %16 eta %13,9 hazi da. Aitzitik, %12,6 txikiago da gas naturalaren zirkulazioa.

Bilboko portuko salgaien jatorri edo helmuga geografikoari begiratzen badiogu, azpimarratzekoa da lehorreratu dituzten salgaien heren bat inguru (%29,5) osatu dutela Errusiatik etorritako salgaiek; Euskadira salgai gehien inportatzen dituzten herrialdeen zerrendan, Iran, Nigeria eta Erresuma Batua izan dira hurrengoak, %8,2, %6,8 eta %6,3 egin baitute handik garraiatutako salgaiek, hurrenez hurren. Helmugako herrialde nagusien artean, berriz, Estatuak, Ameriketako Estatu Batuak, Erresuma Batua eta Ghana ditugu; hurrenez hurren, Bilboko portutik atera diren salgaien %24,9, %14,6, %11,2 eta %8,4 hartu dute 2007an.

2.23 grafikoa Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2007an: salgai-motak, ehunekotan.

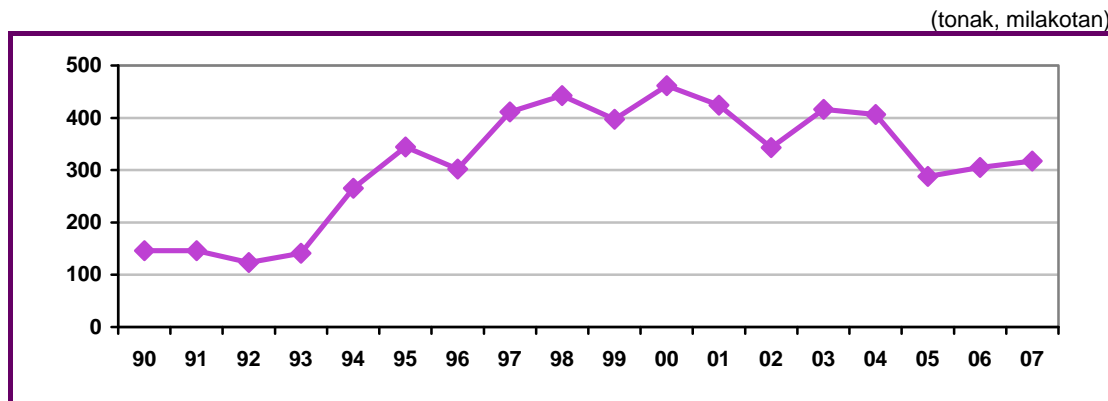


Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza; Pasaiaiko Portuko Agintaritza. Geuk egindako taula.

Pasaiaiko portuan, berriz, 2007an, solteko salgai solidoen kantitatea %14,5 jaitsi da azken urtean, baina, hala ere, oraindik ere hori da han garraiatzen duten salgai-mota nagusia, han garraiatzen dituzten salgai-mota guztien %54,7 osatu baitu. Salgai konbentzionalek, berriz, %44,3 osatu dute, eta, alde horretatik, produktu siderurgikoak dira nagusi oraindik Pasaian eskuztatzen dituzten salgaien zerrendan, han zirkulatu duten salgai guztien %59 eratu baitute. Dena dela, haien zirkulazioak behera egin du azken urtean, txatarra-kantitatearen %21,8ko beherakada dela-eta neurri handi batean. Bestalde, nabarmentzekoa da automobilen zirkulazioaren hazkundera; izan ere, %32,6 hazi da 2006aren aldean, UECC Norvegiako ontzi-enpresak ibilgailuen biltegi berri bat eraiki izanari esker.

Merkatuei dagokienez, oraindik ere, Errusia da Pasaiaiko portura heltzen diren salgaien jatorri nagusia –2007an, handik etorri da zirkulatu duten salgaien %16,3–, eta Espainia, Erresuma Batua eta Herbehereak dira hurrengoak zerrendan, handik etorri baita salgaien %14,6, %14,3 eta %8,7, hurrenez hurren. Helmuga nagusiak, berriz, Erresuma Batua, Belgika eta Turkia izan dira berriro ere, Pasaiaik ateratako salgaien %40,2, %13,7 eta %8,5 hartu baitituzte, hurrenez hurren.

2.24 grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioa Bermeoko portuan 1990 eta 2007 artean.

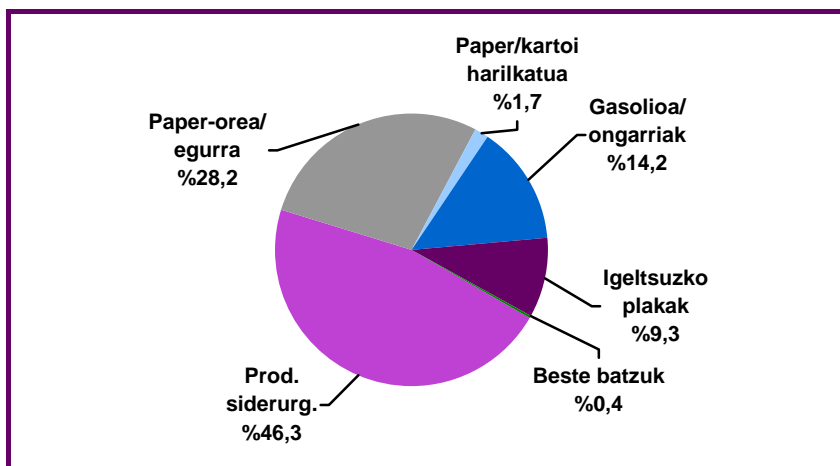


Iturria: Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Geuk egindako grafikoa.

Azkenik, 2007an, 317.200 tona salgaik zirkulatu dute Bermeoko portuan, iaz baino %4 gehiagok. Hartara, jarduna lehengoratu egin da pixka bat, behera egin baitzuen 2005ean.

Produktu-motei dagokienez, portuan garraiatu dituzten salgaien %46,3 osatu dute produktu siderurgikoek, eta haien pisu erlatiboa %6,0 handitu da 2006aren aldean. Bermeon eskuztatu dituzten salgai-multzo nagusietan bigarrena eratu dute paper-oreak, zerratutako egurrak eta oholek, hodiekin eta profilek, eta 4,75 mm baino meheagoak diren harilek, baina ia %11 jaitsi da haien garrantzia. Azkenik, gasolioa eta ongarriak, igeltsuzko plakak eta kraft paper eta kartoi harilkatua izan dira hurrengoak zerrendan: hurrenez hurren, Bermeon eskuztatutako salgaien %14,2, %9,3 eta %1,7 osatu dute.

2.25 grafikoa Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2007: salgai-motak, ehunekotan.



Iturria: Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Geuk egindako grafikoa.



3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK



3. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

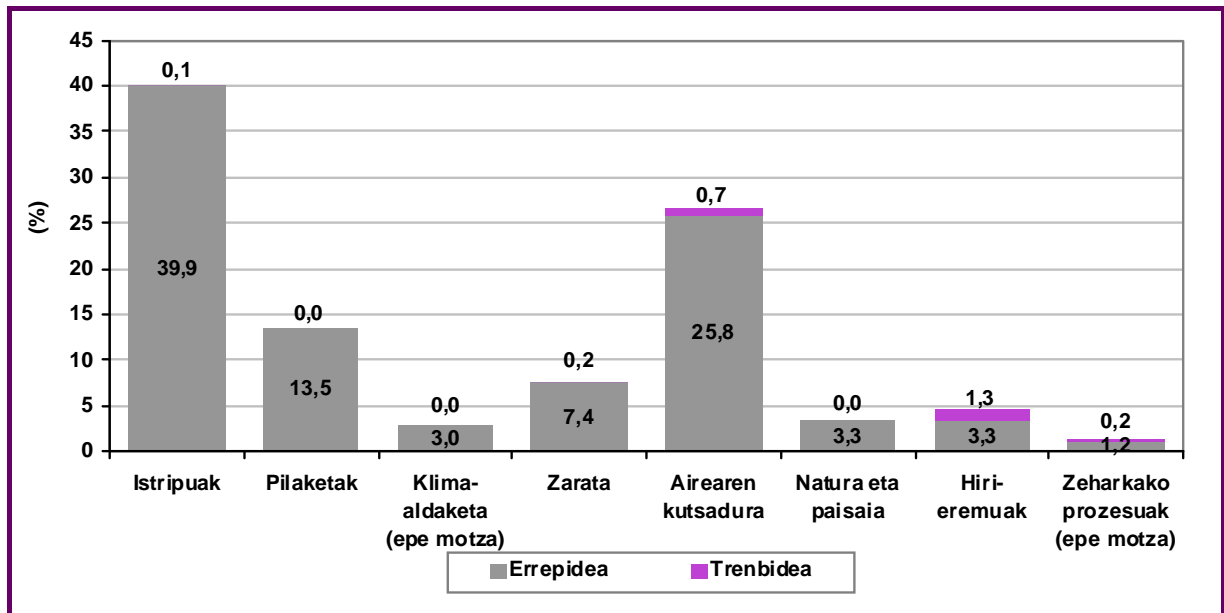
3.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Garraioa funtsezko sektorea da garapen sozioekonomikorako, eta oinarrizkoa da, halaber, lurraldearen egituraketa eta kohesiorako. Aldi berean, ordea, garraioa, jardueraren berezko ezaugarriengatik, kezka handia sortzen duen sektore ekonomikoa da, ezin ukatuzkoa baita osasunean eta ingurumenean duen eragina.

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

Eusko Jaurlaritzaren Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak argitaratutako *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*⁸ txostenaren arabera, garraioak sortutako kanpo-eraginek 1.953 euroko kostua dute urtean. Errepideko garraioak kanpo-kostuen %97,5 eragiten du, eta, ehuneko horren baitan, autoek eta kamioiek sortzen dituzte kostu handienak (%54 eta %24, hurrenez hurren).

3.1 grafikoa Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004 (%)



Iturria: Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.

⁸ Eskura dugun azken informazioa.



Eragindako kostu-motei erreparatuz, istripuek guztizko kostuen %40 sortzen dute, eta horren atzetik doaz airearen kutsadura (%27) eta auto-pilaketak (%14).

Kapitulu honetan, EAEko garraio-jarduerak gure lurraldean dituen ondorio nagusiak gainbegiratuko ditugu, eta baita azken urteotan izan duen bilakaera ere. Horri dagokionez, adierazi behar da eragin kaltegarri gehienetan –kutsadura akustikoa, airearena, lurzoruaren okupazioa, biodibertsitatearen eta paisaiaren gaineko eragina...– nekez hauteman daitezkeela epe laburrean neurtzeko modukoak diren aldaketa nabarmenak; horrenbestez, eragin horien ondorio kaltegarriak murrizte aldera, hainbat sektore barne hartuko dituzten politikak eta planak taxutu beharko dira, eta balizko aurrerapenak epe ertain eta luzera balioetsi. Hori dela-eta, eragin horiek zehatzago eta xehekiago jaso dira Panoramika honen aurreko edizioetan⁹.

3.1.1. Istripu-tasa

Garraio-jarduerak sortzen dituen eraginen artean, istripuak dira, zalantzarik gabe, kaltegarrienak eta gizartean oihartzun handiena dutenak. 2007an, 42.448 pertsona hil dira EB-27ko errepedeetan, eta tren-istripuetan, berriz, 76 hildako izan dira.

Eusko Jaurlaritzak, arazoaren larriaz oharturik, ahalegin handiak egin ditu EAEn bide-segurtasuna hobetzeko, eta, datuen arabera, badirudi abian jarri diren ekimenak fruitua ematen ari direla. Horri dagokionez, eta behin aurreko planean¹⁰ ezarritako helburu orokorra aise bete ondoren, “EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2007-2010” agirian helburu nagusi gisa ezarri da 2010erako bide-istripuetan hildako pertsona-kopurua %50ean jaistea, 2001eko datuekin alderatuta. Helburu hori, handinahia izanda ere, lortzeko modukoa da, azken urteetan EAEko errepedeetan hildakoen kopuruan nabari den beheranzko joerak ildo beretik jarraitzen badu. Gaur egun, hildako-kopurua 2001eko erreferentzia-mailakoa baino %45 txikiagoa da.

⁹ “Euskadiko Garraioaren Panoramika 2006” http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html

¹⁰ EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2003-2016: 2006rako, EAEko errepedeetan hildakoen kopurua %20 murriztea, erreferentzia gisa 2001. urtea harturik.

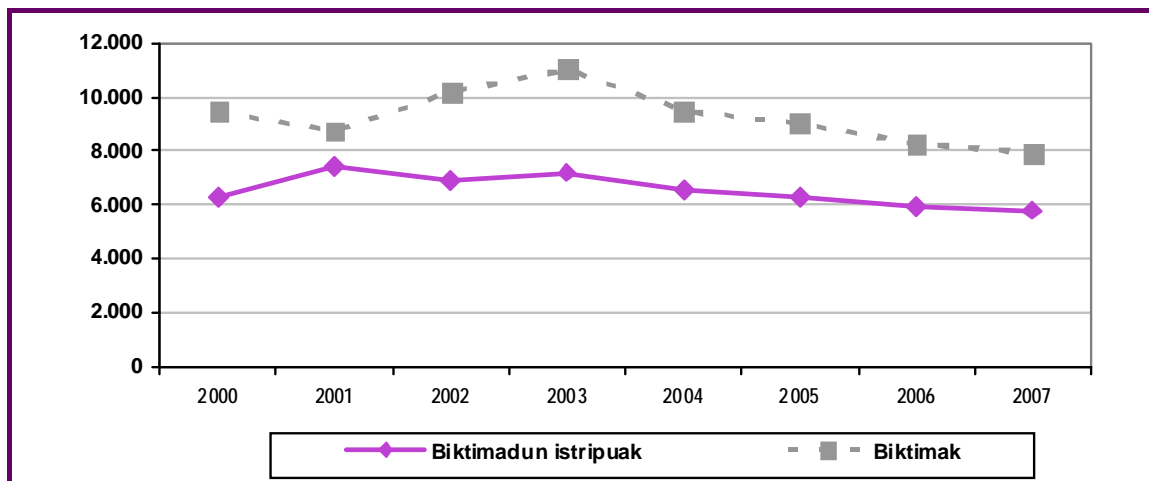


Istripuak

- 2007an, EAEko errepideetan istripuen ondorioz hildakoak 102 pertsona izan dira, 2001. urtean baino %45 gutxiago.
- Garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostuen %40 istripuek eragindakoak dira¹¹.

2007ko datuak aztertuz, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren arabera, biktimak izan dituzten 5.804 bide-istripu izan dira EAEn¹², eta guztira 7.925 pertsona izan dira kaltetuak; aurreko urtearekiko, kopuru horiek behera egin dute, zehazki %2,1 eta %4,0, hurrenez hurren. Biktima horietatik, %89,5ek (7.092 pertsona) zauri arinak izan ditu, %9,2k (731 pertsona) zauri larriak, eta %1,3 (102 pertsona) hil egin da, istripuan bertan edo 24 ordu igaro baino lehen. Datu horiek joera itxaropentsua agertzen digute, batez ere hildakoen eta larri zauritutakoen kopuruei dagokienez; izan ere, kasu horietan, 2006. urtearekiko %5,6 eta %6,0 murriztu da, hurrenez hurren, biktimen kopurua.

3.2 grafikoa Biktimadun istripuak eta biktimak EAEko bide-azpiegiturretan. 2000-2007 arteko bilakaera



* Datuak Ertzaintzak eta Bilboko, Gasteizko eta Donostiako udaltzaingoek erregistratutako istripuen gainekoak dira.

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

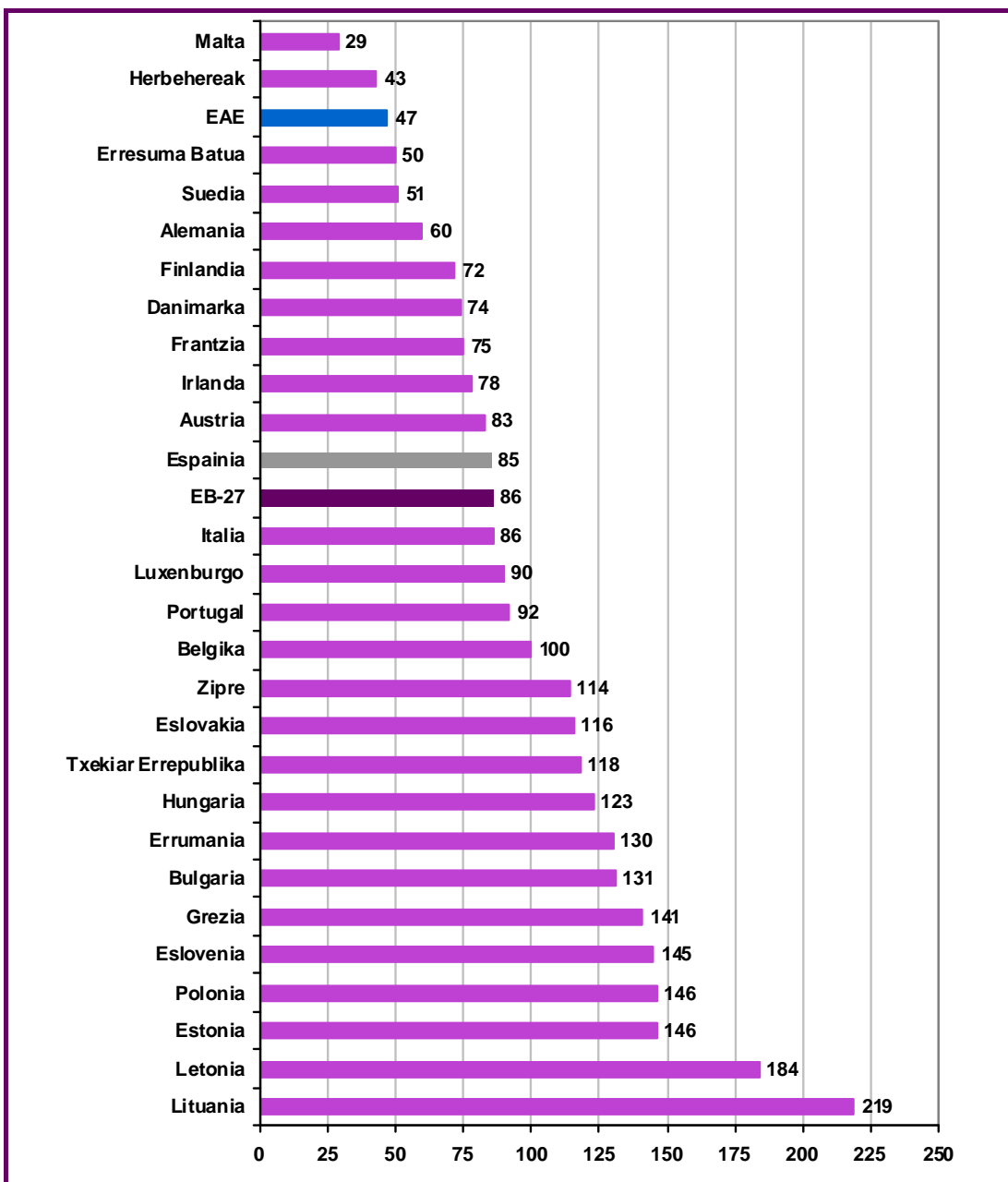
Datuen arabera, bide-segurtasunaren alorrean aurreko taldean dago EAE, Europako herrialdeen artean. Maltak eta Herbehereek bakarrik dituzte hildako gutxiago milioi biztanleko, eta EB-27ren zein Estatuaren hildako-kopuruetatik (86 eta 85 hildako, hurrenez hurren) oso urrun dago.

¹¹ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

¹² Ertzaintzak eta Udaltzaingoak EAEko hiru hiriburuetan erregistratutako biktimadun istripuak ere barne hartu dira.



3.3 grafikoa Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi biztanleko EB-27an. 2007



Iturria: EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2007. Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa. Herrizaingo Saila, Eusko Jaurlaritza; Eustat.

Lurraldeei erreparatuta, Araban izan dira biktimadun istripu guztien %13,5 eta EAEko biktimen %14,8 2007. urtean. Biktimen kaltegarritasun-mailari begira, Araban izan dira 2007an bide-istripuan hildakoen %27,5 eta larri zauritutakoen %20; kopuru horiek agerian uzten dute Arabako errepideetan istripuak larriagoak izan direla, EAEko gainerako lurraldeetan baino.



Bizkaian, bestalde, EAEko istripuen %46,7 gertatu da, eta biktimen %48,0 ere lurralde horretan suertatu dira. Hala ere, hildakoen kopurua EAEko guztizkoaren %32,5 da soilik, eta larri zaurituta-koen %40,2; beraz, istripuen batez besteko larritasuna txikiagoa da.

3.1 taula Biktimadun bide-istripuak lurralde historikoaren arabera. 2007

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Araba	457	%13,5	730	%14,8	22	%27,5	100	%20,4	608	%13,9
Bizkaia	1.582	%46,7	2.373	%48,0	26	%32,5	197	%40,2	2.150	%49,2
Gipuzkoa	1.345	%39,7	1.839	%37,2	32	%40,0	193	%39,4	1.614	%36,9
EAE GUZTIRA	3.384	%100,0	4.942	%100,0	80	%100,0	490	%100,0	4.372	%100,0

Datuak Ertzaintzak erregistratutako istripuen gainekoak dira.

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak

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

Azkenik, Gipuzkoan izan dira 2007an gertatutako istripuen %39,7 eta biktimen %37,2. Kaltegarritasun-mailari erreparatuz gero, hildako guztien %40,0 eta larri zauritutakoen %39,4 izan dira lurralde horretan.

Aurreko urteetan bezala, ezbehar-kopuru gehien gertatu diren errepideak A-8, N-1, N-634 eta N-637 dira, eta baita hiribideak zein hiru hiriburuetarako sarbideak ere.

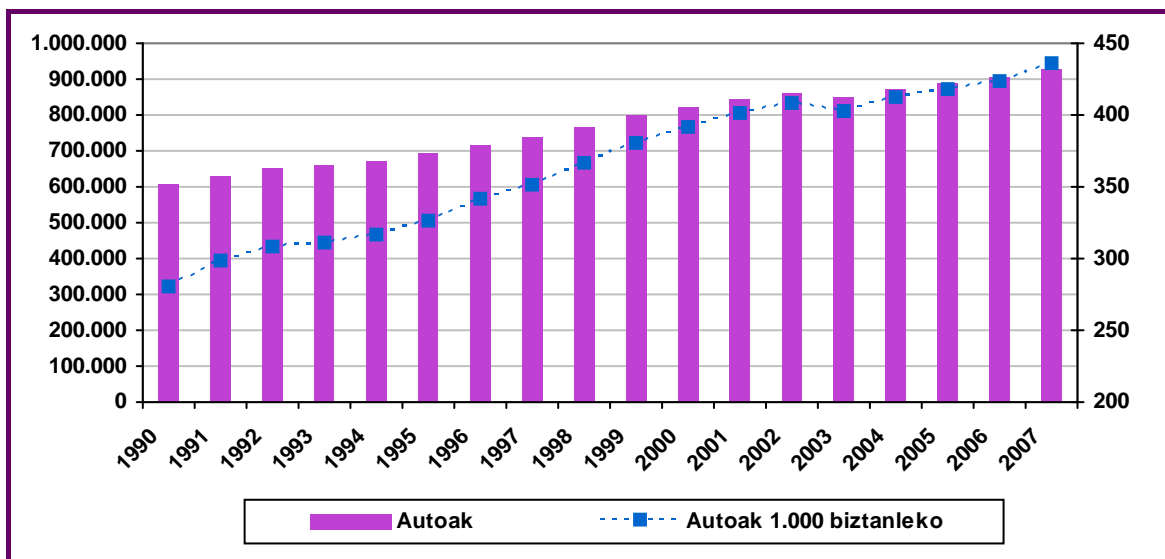
Horri dagokionez, Estatuko nahiz erkidegoko agintari eskudunak ahalegin handiak egiten ari dira errepideetan istripu- eta gatazka-kopuruak murrizteko. Gizartearen kontzientziaioa indartzeko eta, horrekin batera, ezbehar-kopurua jaisteko eragin handiena izan duten neurrietako batzuk hauek izan dira: puntukako 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. Trafiko-pilaketak

“Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005” txostenaren arabera, EAEn egunero 159.162 gidarik pairatzen dituzte auto-ilarak; guztira, eguneko 54.115 ordu dira, batez beste urteko 80 ordu gidari bakoitzeko. Lurraldeka, Bizkaiak ditu pilaketa-arazo gehien, kaltetuen %56,6 hartuz, eta atzetik ditu Gipuzkoa (%36,1) eta, azkenik, Araba (%7,3).

Hiriguneetan eta haietarako sarbideetan sortzen dira pilaketa-arazo gehien, ibilgailu pribatu bi-dezko mugikortasun-eskariak izan duen gorakadagatik. Izan ere, azken urteetan motorizazio-mailak gora egin du etengabe; hala, 2007an, 1.000 biztanleko 436 ibilgailu daude dagoeneko, eta horrek errepideetan ibilgailu gehiago egotea dakar.

3.4 grafikoa Autoen parkea eta motorizazioa. 1990-2007 arteko bilakaera



(Autoak/1.000 biztanle)

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

Ibilgailuak ugaritze hori auto-pilaketari loturik doan adierazle bat da, baina adierazgarriagoak diren beste datu batzuekin batera aztertu behar da, hala nola Eguneko Batez Besteko Intentsitatea (ikus 5.36. taula) eta errepideen dentsitatea (ikus 5.24. taula); izan ere, pilaketak ez dira sortzen ibilgailu gehiago egoteagatik, baizik eta horiek gehiago erabiltzeagatik eta bide-azpiegiturek duten ahalmenagatik.

Alde horretatik, azpimarratzekoak dira zenbait bidetan galtzada gehiago jartzeko eta sarbide batzuk hobetzeko egin diren inbertsioak. Trafiko-segurtasuna hobetzeko eta auto-ilarak murrizteko lagungarriak dira inbertsio horiek, beste jarduketa batzuekin batera, hala nola trafikoa antolatzeo politika egokiak ezartzea, zenbait zonaldeetan ibilgailu pribatuaren erabilera mugatzea eta garraio publikoko zerbitzuak eskaintzea. Alderdi horiek "2.1. Garraioaren eta hari atxikitako azpiegituren eskaintza" idazpuruan xehatu dira.

Europako Batzordearen Garraioari buruzko Liburu Zuriaren Bitarteko Berrikuspenaren arabera, datozen urteotan, 2000-2020 aldian hain zuzen, %35eko hazkundea espero da pertsonen garraioan, eta %50ekoa salgaienean; horrenbestez, ezinbestekoa da pilaketa-arazoak saihesteko neurri berriak hartzea. Ildo horretan, beharrezkoa da garraio-moduen banaketa orekatzea eta ingurumenari begira iraunkorrakoak diren garraibideak –trena eta itsas garraioa kasu– sustatzea, errepide-etako auto-ilaren ondorioz sortzen diren arazoak arintzearen.

Horri dagokionez, espero da "Euskal Y" sarea garrantzitsua izatea, EAeko errepideetan zirkulazioa arindu ahal izateko. Kalkuluen arabera, urtean 4 milioi pertsonak baino gehiagok erabiliko dute aipatu sarea, eta horien artean gehienak ibilgailu pribatuaren erabiltzaileak izango dira. Horri esker, N-1 errepidean 1.210 auto gutxiago eta 1.175 kamioi gutxiago ibiliko dira egunero, A-8an 1.690



ibilgailu gutxiago eta A-68an 2.475 gutxiago. Hain zuzen ere, errepide horiek dute istripu-tasarik handiena, eta beraz, pentsatzekoa da sarearekin EAEko istripu-tasa, oro har, gutxitu egingo dela. Azpiegitura berri horri eta RENFE, FEVE eta EuskoTreneko sare arruntean egingo diren hobekuntza eta inbertsioei esker, trenez 800.000 kamioiren zama garraiatuko da urtean.

Itsas trafikoari dagokionez, 2007an zabaldu da Bilbo eta Zeebruggeko (Brujas, Belgika) portuen arteko itsas autobidea; astean hiru irteera egiten direlarik, Arku Atlantikoko itsas autobide nagusia bihurtu da. Autobide horren eraginez, urtean 100.000 kamioi gutxiago ibiliko da euskal errepideetatik barrena. Horretarako, 650 kaxa eta 198 trailerreko edukiera duten bi ontzi daude, horiek, lehen hilabeteetan, beren edukieraren %65 bakarrik izango badute ere.

3.1.3. Ingurumena

a) *Klima-aldaketa*

XXI. mendeko gizarteak aurre egin behar dion ingurumen-arazo larriena klima-aldaketa bide da, bai fenomeno azkar hedatzen ari delako, bai munduko biztanleen eguneroko bizitzan eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan zuzeneko eragina izan dezakeelako.

Nazioarteko klima-aldaketari eman dion erantzun nagusia Kyotoko Protokoloa izan da. 141 herrialde sinatzaileek konpromisoa hartu zuten 2008-2012 aldirako berotegi-efektuko gasen (BEG) emisioak %8 murrizteko, erreferentzia gisa 1990eko emisioak hartuz¹³. Estatuaren kasuan, bete-behar orokor horrek berekin dakar, aldi horretarako eta oinarri-urtearekiko, zuzeneko emisioen hazkundea %15 murriztu beharra.

Beraz, gaur inoiz baino gehiago, klima-aldaketa presente dago nazioarteko gai-zerrendan, eta Europar Batasuna nazioartean aitzindari da, arazoa arintzeko eta berotegi-efektuko gasen (BEG) emisio-iturri nagusiak kontrolatzeko agertu duen konpromiso horretan. Alde horretatik, nabarmentzekoak dira Klima Aldaketaren aurkako Europar Programak (2000-2004 eta 2005-2009); izan ere, programa horiei –eta beste neurri batzuei– esker, emisio-eskubideen Europako merkataritza-erregimena behar bezala arautu ahal izan da. Aurreikuspenen arabera, 2010ean lor liteke emisio garbiak %8 murriztearen helburua, EB-15eko herrialdeetan. Ildo horretan, 2007ko martxoan Europako Kontseiluak erabaki du 2020. urterako BEG emisioak %20 murriztea, 1990eko oinarri-urtearekiko.

¹³ 1990eko CO₂, CH₄ eta N₂O emisioen eta 1995eko HFC, PFC eta SF₆ emisioen batura dira oinarri-urteko emisioak.

**Berotegi Efektuko Gasen emisioak**

- 2007an, garraio-sektoreko CO₂ emisioak %6,8 areagotu ziren 2006. urtearekiko, EAeko emisio guztien laurdena (%24) isuriz.
- Garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioari loturik dago.
- Kalkuluen arabera, 2004an garraio-sektoreak EAEn isuritako gas-emisioen ondoriozko klima-aldaketak 59 milioi euroko galera ekonomikoa sortuko du epe motzean, eta 157 milioi eurokoa epe luzean; hau da, urte horretan garraio-jarduerak sortutako kostuen %3 eta %8 bitarte¹⁴.

Gure lurraldera itzuliz, klima-aldaketa funtsezko ardatza da Eusko Jaurlaritzaren ingurumenaren alorreko ekinbidean. Hain zuzen ere, EAeko ingurumen-politikaren berariazko 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 Programe-tan (IEP 2002-2006 eta IEP 2007-2010). Era berean, aipatzekoa da oraindik orain onartu eta mar-txan jarri den Klima Aldaketaren aurkako Euskal Plana 2008-2012. Plan horretan islatzen da Eusko Jaurlaritzaren apustu sendoa BEG emisioen murrizketan aurrera egiteko, karbono-hobien eragin-kortasuna hobetzeko eta natura-baliabideen, pertsonen osasunaren, hiriko habitaten kalitatearen eta sistema sozioekonomikoen gaineko arriskuak ahalik eta gehien mugatzeko.

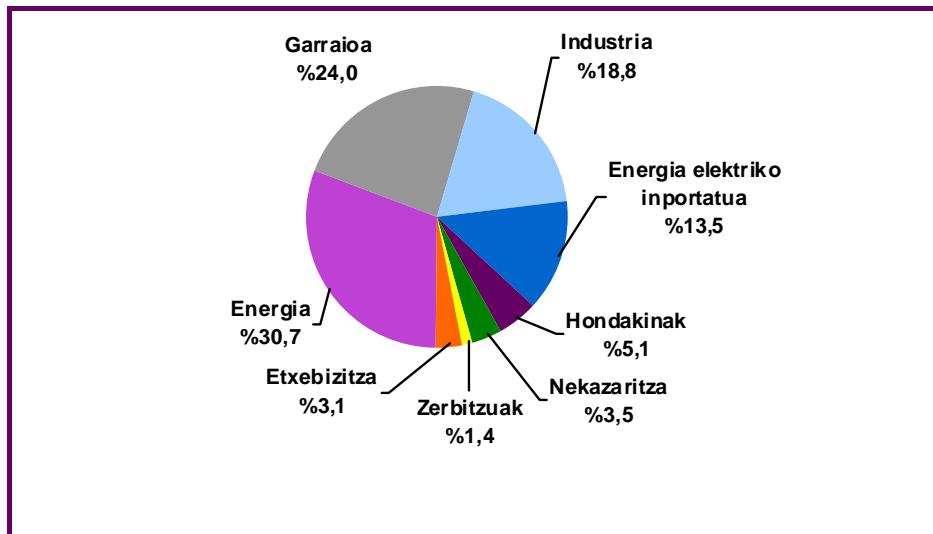
EAeko datuei begira, 2007an, berotegi-efektuko gasen guztizko emisioak¹⁵ 25,3 milioi tona CO₂ baliokide izan dira, 2006. urtearekiko %0,8 behera eginez. 2002. urteaz geroztik BEG emisioan nabari den beheranzko joera arina egiaztatzen du kopuru horrek. Beherakada horren oinarrian daude, nagusiki, etxebizitzaren eta zerbitzuen sektorean kontsumoa gutxitu izana eta ziklo konbi-natuen bidezko argindarraren produkzioa handitu izana, Pasaia eta Santurtziko zentral termiko arrunten kalterako.

Hala eta guztiz ere, Kyotoko Protokoloan ezarritako konpromisoak betetzetik oso urrun gaude oraindik, 1990eko oinarri-urtearekiko %21etik gorakoak baitira emisioak (20,9 milioi tona). Dena den, bakarrik zuzeneko emisioak, hau da, EAEn bertan sortutakoak, aintzat hartuz gero, %4,8ko beherakada izan da aurreko urtearekiko. Kopuru horrek, tentuz hartu beharrekoa izanik ere, baikor samar izateko bidea ematen digu.

¹⁴ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbi-dea).

¹⁵ Inportatutako elektrizitatea barne.

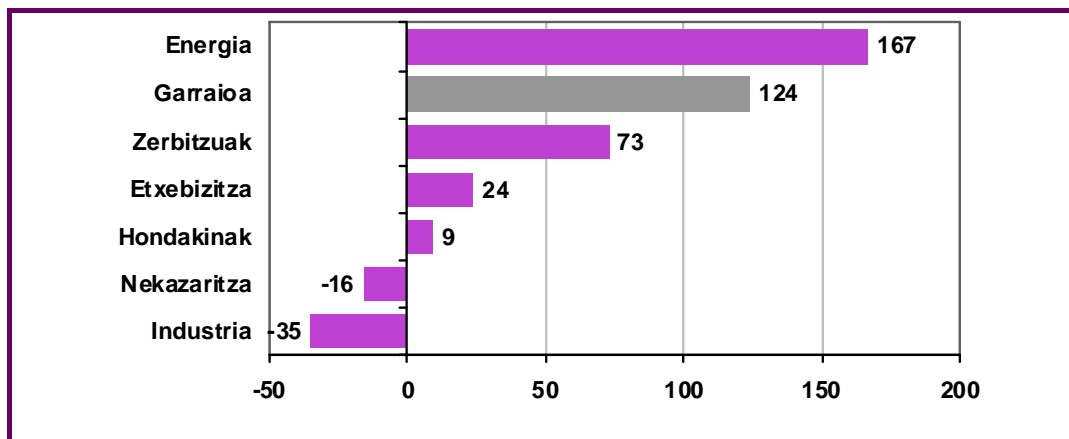
3.5 grafikoa BEGen zuzeneko emisioak EAEn, sektorearen arabera. 2007 (%)



Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

Gehien emititzen duten sektoreei erreparaturaz, energia-sektoreak isuri du, oraingoan ere, BEG gehien (%30,6), eta garraioa dago zerrenda horretan bigarren, emisioen %24 isuriz. 2007an, garraio-sektoreak 6,1 milioi tona CO₂ baliokide isuri ditu, 2006. urtean baino %6,8 gehiago.

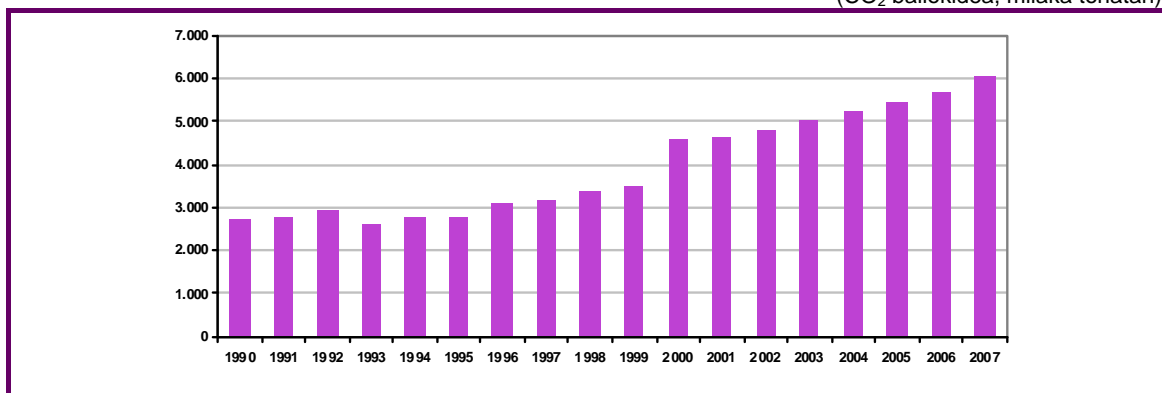
3.6 grafikoa BEG emisioen bilakaera, sektorearen arabera. 1990-2006 (%)



Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

Datuok oinarri-urtekoekin alderatuta, ohartzen gara garraioak eragindako emisioak %124 igo direla; garraioarena da, energia-sektorearen atzetik, emisioetan gora gehien egin duena. Kontuan izan behar da garraio-sektoreko emisioen %95 inguru errepideko garraioak sortutakoa dela.

3.7 grafikoa BEG emisioak garraio-sektorean. 1990-2007 arteko bilakaera.

(CO₂ baliokidea, milaka tonatan)

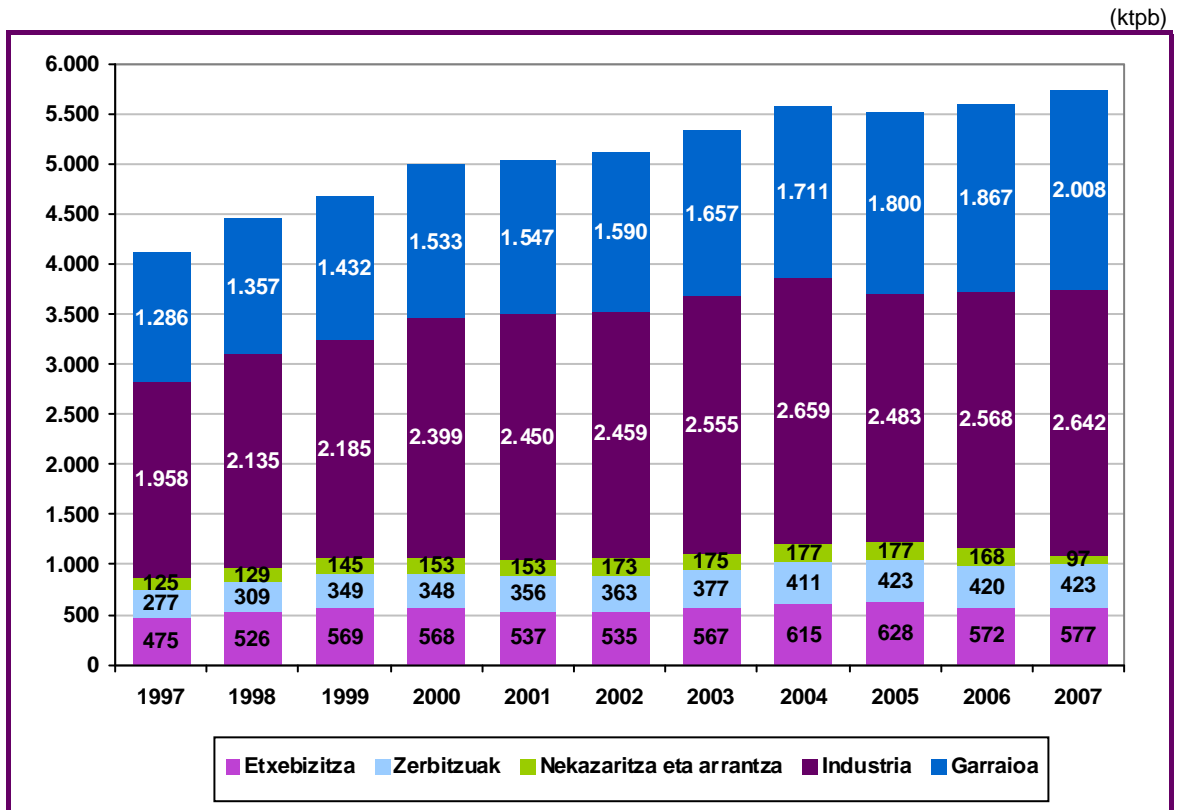
Iturria: 2007ko ingurumen-adierazleak. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Behatokiak egina.

Garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko ezarri beharreko neurrietako batzuk lirateke industria-ibilgailu arinen eta autoen gaineko zergak haiek isurtzen dituzten CO₂ emisioen arabera modulatzeko, eta bioerregaien erabilera hedatzea. Hala ere, garraioak klima-aldaketan duen eragina murrizteko bidean, ekarpenik handiena litzateke garraioa modu iraunkorragoan antolatzea, garraio publikoa eta ingurunearekiko begirunetsuagoak diren beste modu batzuk, tren eta itsas garraioa kasu, erabiltzea sustatuz.

b) Energia-kontsumoa

2007an, 5.746 milaka tona petrolio-baliokide (Ktpb) kontsumitu da EAEn. Azken hamarkadan, %39,4 hazi da kontsumoa. Denbora-tarte berean, garraio-sektorean askoz gehiago areagotu da energia-kontsumoa (%56), batez ere errepideko mugikortasun-eskaria igo delako.

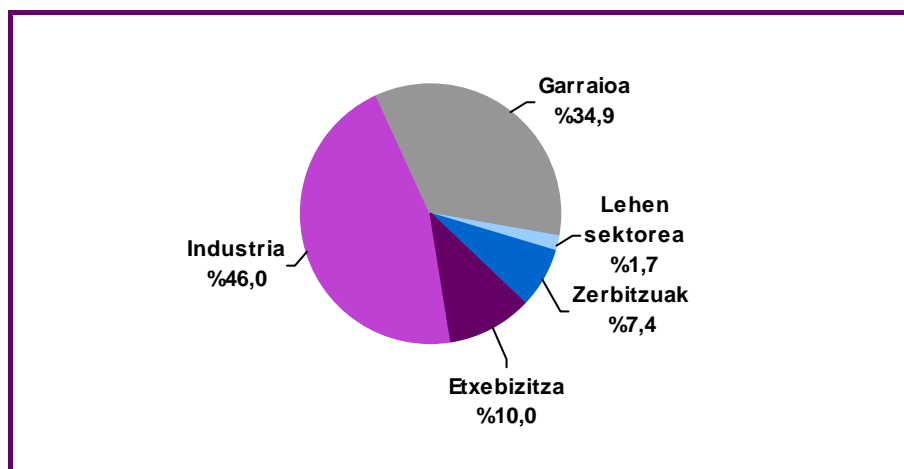
3.8 grafikoa Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 1996-2007 arteko bilakaera.



Iturria: EEE. 2007ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Horrenbestez, garraio-sektorearen guztizko kontsumoa 2.008 Ktpb da 2007an, 2006koa baino handiagoa. Kontsumo hori EAEko guztizko energia-kontsumoaren %34,9 da, eta industria-sektorearen kontsumoa bakarrik da handiagoa.

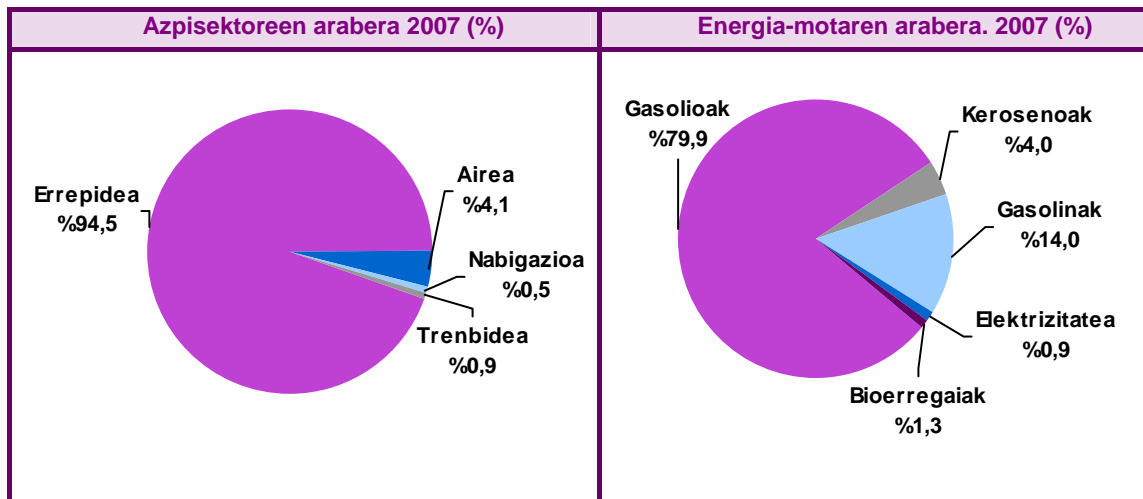
3.9 grafikoa EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2007 (%)



Iturria: EEE. 2007ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Sektoreko energia-kontsumitzaile nagusia errepedeko garraioa, publikoa eta pribatua, da. 2007an, sektorearen guztizkoaren %94,5 da, eta 1990ean, berriz, %91,3 zen. Errepedekoaren atzetik doa aire-garraioa (%4,1), eta trenbide- eta itsas garraioak, biak batera, apenas heltzen dira %1,4ra.

3.10 grafikoa Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean.



Iturria: EEE. 2007ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Garraio-jardueren ondorioz kontsumitutako energia tipologiaren arabera xehaturik, begien bistakoa da petrolio-produktuekiko mendekotasunaren handia; izan ere, gasolio, gasolina eta kerosenoek hartzen dute sektoreko energia-kontsumoaren %97,9, eta bioerregaiak, berriz, %1,2 besterik ez. Sektorearen baitako energia-iturrien desoreka horrek CO₂ emisio masiboa dakar, petrolioaren deribatuen errekuntzaz sortua; ondorioz, berotegi-efektuko gasen emisio gehien isurtzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

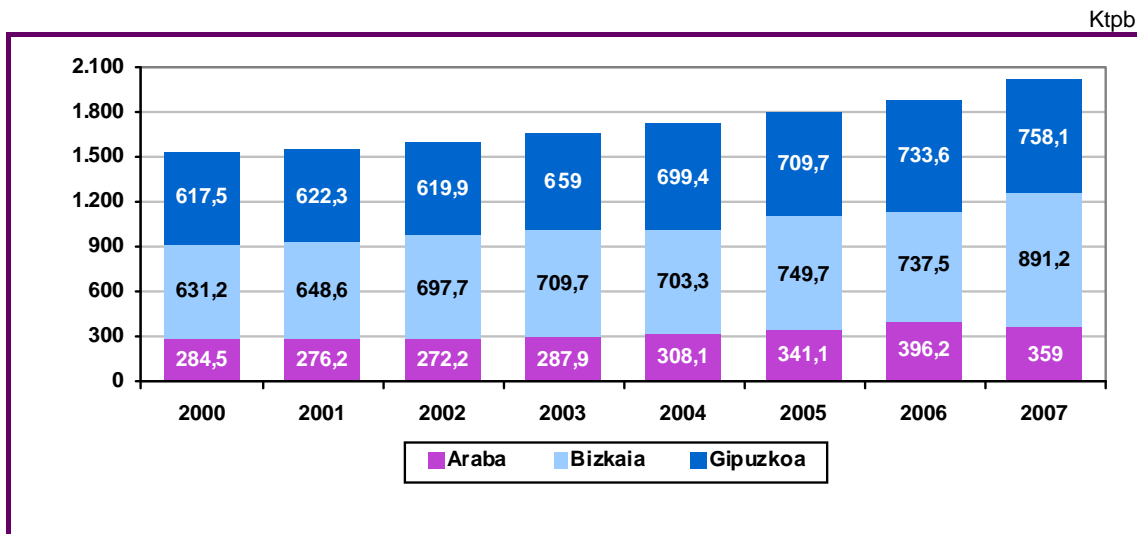
Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energiaren %34,9 kontsumitzen du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen guztizko kontsumoa %56,1 igo da, EAEko guztizko energia-kontsumoaren igoera (%39,4) baino askoz gehiago.
- Garraioak EAEko energia-kostuaren %47,3 sortzen du, hau da, 2.223 euro.

EAEko lurraldeei erreparatuz, Bizkaian %41,2 hazi da sektorearen energia-kontsumoa, eta 2007an guztizkoaren %44,4 hartu du. Gipuzkoan EAEko kontsumoaren %37,8 batzen da, eta 2000-2007 aldian nabarmen igo da kontsumoa, zehazki %22,8.

Arabakan, azkenik, kontsumoa %26,2 hazi da 2000. urtetik hona, eta 2007an guztizkoaren %17,9 hartzen du.

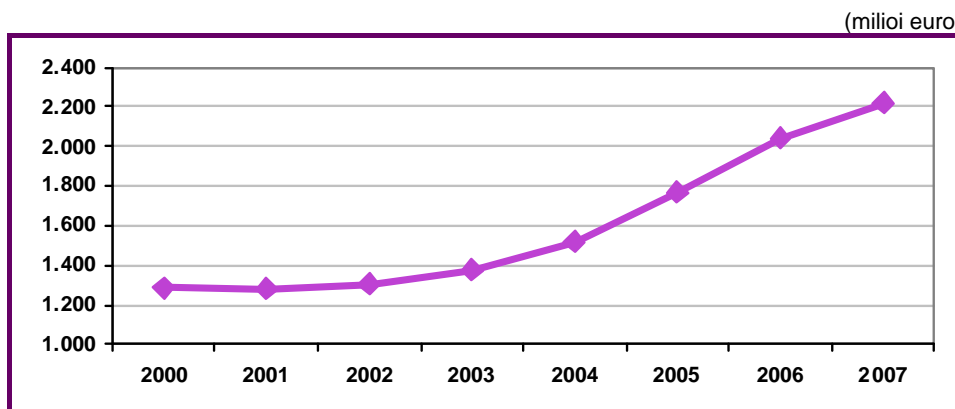
3.11 grafikoa Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2000-2007.



Iturria: EEE. 2007ko energia-datuak. Behatokiak egina.

Bestalde, nabarmentzekoa da 2007an garraioaren energia-faktura 2.223 milioi eurokoa izan dela, 2006an baino %8,9 handiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren %47,3 hartzen du.

3.12 grafikoa Garraio-sektorearen energia-fakturaren bilakaera EAEn. 2000-2007 arteko bilakaera.



Iturria: EEE. 2007ko energia-datuak. Behatokiak egina.

2007an, bioerregaien erabilera petrolioaren 25.000 tona baliokideraino hazi zen, hau da, aurreko urteko erabilera (6.488 tona) laukoizteraino ia ia. Hazkunde honegatik bada ere, Ingurumen Esparru Programan ezarritako 2010erako helburutik (177 ktpb) aski urrun gaude oraindik.

Horri dagokionez, azpimarragarria da biodiesela erabiltzen dutela Bilbobus zerbitzuko autobusen %41ek eta Donostiako Tranbia Konpainiako autobusen %100ek, %20ko eta %12ko nahasteaz, hurrenez hurren.

Bestalde, Ingurumen Esparru Programan markatutako helburua lortzen laguntzeko administrazio publikoek martxan jarri dituzten neurrien artean, aipatzekoak dira prestatu diren "Hiri-



mugikortasuneko planak” eta modu eraginkorrean gidatzeko 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 izango du ikergai.

c) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk

Jarraian, EAEn garraio-jarduerak sortutako bestelako eragin kaltegarrii buruzko emaitza nagusiak aurkeztuko ditugu, laburbildurik:

Kutsadura akustikoa

- *Ingurumen Adierazleak 2007* txostenaren arabera, EAEko biztanleen %13k Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) gomendatutako zarata-maila baino handiagoa –errepide-sareak sortua– jasaten du. Trenbidetik heldutako zaratari dagokionez, %5ekoa da ehunekoa.
- Hiriguneetan, kutsadura akustikoaren eragile nagusia ibilgailuen zirkulazioa da.
- 2007-2010 Ingurumen Esparru Programaren konpromisoetako bat da 2010. urterako %10 jaistea, 2006. urtearekiko, aglomerazio handietan OMEk gomendatutako zarata-maila baino handiagoaren eraginpean dagoen biztanleria.
- EAEn, inguruko zaratak sortutako galera ekonomikoa 149 milioi eurokoa izan zen 2004an, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %8 inguru¹⁷. Kostu horren %97,4 errepide-garraioak sortua da, eta gainerako %2,6a, trenbide-garraioak.
- EAEko errepideetan barrena dabiltzan kamioiak dira kostu horren eragile nagusiak (%52), autoen aurretik (%26)¹⁸.

Airearen kutsadura

- EAEn, 1990 eta 2004 bitartean, garraioak eragindako substantzia azidotzaileen nahiz ozono troposferikoaren aitzindari diren substantzien emisioak %23 eta %34 jaitsi dira, hurrenez hurren. Bestalde, biztanleko PM₁₀ emisioak %46 hazi dira 1990 eta 2003 bitartean¹⁸.
- Kalkuluen arabera, 2004an airearen kutsadurak EAEn sortutako galera ekonomikoa 518 milioi eurokoa izan da, hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %27¹⁸.
- Auto, furgoneta eta kamioien artean sortzen dute kostu horren %91¹⁸.

Lurzoruaren okupazioa

- Garraio-azpiegiturek 18.525 ha-ko azalera hartzen dute, hau da, lurralde osoaren %2,56; aldiz, Europar Batasunean ehuneko hori %2,1ekoa da batez beste¹⁹.
- Garraio-jarduerak eragindako kanpo-kostuen ondoriozko galera ekonomikoa 91 milioi eurotan kalkulatu da, jarduera horrek eragindako kostuen %5¹⁷.
- Kostu horren %72 errepide-garraioak sortzen du, eta gainerako %28a, berriz, trenbide-garraioak¹⁶.

¹⁶ Xehetasun gehiago nahi izanez gero: “Euskadiko Garraioaren Panoramiak. 2006” http://www.garraioak.eigv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html

¹⁷ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

¹⁸ Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila.

¹⁹ EAEko Ingurumen Adierazleak, 2005.

**Biodibertsitatea eta paisaia**

- EAEko azaleraren %45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboen eraginpean dago; inpaktu horiek garraio- eta energia-sektoreek sortzen dituzte batik bat²⁰.
- Azken urteotan, areagotu egin dira garraio-azpiegitura linealen eraikuntzak biodibertsitatean eta paisaian eragiten dituzten zatiketa eta iragazte-efektua.
- 2004an, garraio-jardueraren bidez biodibertsitatea eta paisaia kaltetzeagatik sortutako galera ekonomikoa 65 milioi eurokoa izan zen, kalkuluen arabera²¹.

Zeharkako ondorioak

- Kalkuluen arabera, zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28 milioikoak izan dira epe laburrean eta 74 milioi eurokoak epe luzean²¹; zeharkako ondorioak liriateke 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 ezabatzeak.
- Kostu horren %84 errepede-garraioak sortzen du, eta gainerako %16a trenbide-garraioak²¹.

²⁰ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).

²¹ Xehetasun gehiago nahi izanez gero: "Euskadiko Garraioaren Panoramika. 2006" http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/eu_def/panoramica_transporte_2006.html



3.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERA NAGUSIAK

Jarraian, EAEn garraio-jarduerak ageri dituen joera nagusiak aurkeztuko ditugu, laburbildurik²²:

Joera nagusiak mugikortasunaren inguruan

- Mugikortasuna hazi egin da EAEn; 2003-2007 aldian, pertsonen eguneroko joan-etorriak %11,4 areagotu dira.
- Ibilgailuen jabetzak eta erabilerak gora eginez jarraitu dute. Eguneroko joan-etorriak auto pribatuaren %24 areagotu dira 2003-2007 aldian; mugimendu guztien %35 izatetik, %38,6 izatera pasa dira.
- Bide-azpiegiturak etengabe hazi dira. 2000-2007 aldian, autobideen, autobien eta bi galtzadako errepideen luzera %15,8 areagotu da.
- Gauzatu eta planifikatu diren inbertsio garrantzitsuek egiaztatzen dutenez, ahalmen handiko zerbitzu-azpiegiturak sustatu dira, hala nola Europako Barne Garraio Sarearen baitako Abiadura Handiko Trena, eta metro- eta tranbia-lineak handitzea.
- Hiriguneetan, garraio kolektiboko zerbitzuen eskariak gora egin du etengabe (%35, 2000-2007 aldian).
- MetroBilbao zerbitzuan, hiriarteko joan-etorriek gora egin dute etengabe (%58,5, 2000-2007 aldian).
- EAetik ateratzen eta EAera datozen pertsonen aire-zirkulazioak gora egin du (%66,2, 2000-2007 aldian).
- Salgaien itsas zirkulazioa areagotu da (%35,4, 2000-2007 aldian).
- Salgaien garraioan, zentro logistiko intermodalek gero eta garrantzi handiagoa hartu dute.

Joera nagusiak iraunkortasunaren inguruan

- Ingurumenaren gaineko kontzientziazio-maila gero eta handiagoa da.
- Eragile guztien inplikazioa lortu da, garraio-sistema iraunkor bat garatze aldera.
- Ekonomia eta gizarte jarduna aurrera eramaten den esparruetan, ingurumenerako, bizi-kalitatea eta komunikazio-sare egoki bat izateko irizpideen hausnarketa areagotzen ari da.
- Eraginkortasun handiko energia-eredu batera igarotzen ari gara, erregai fosilen mendekoa ez den eta energia berriztagarriek pisu hazkorra duten eredu batera.
- Gure herri eta hirien kalitatea zein bizindar sozial eta ekonomikoaren babesa, garraio politikan barne osagai izatearen onarpena.
- Lurraldea gero eta itxura artifizialagoa hartzen ari da, batez ere lurzorua erabileren gaineko presio-eragatik; izan ere, gero eta handiagoa da garraio-azpiegituren eta egoitza- zein industria-lurzorua eskaria.

²² Xehetasun gehiago nahi izanez gero, ikus "Euskadiko Garraioaren Panoramika 2006": http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/panoramica_transporte_2006/es_def/panoramica_transporte_2006.html



Joera nagusiak sektorerako aplikatutako I+B jardunean

- Ikerketa eta teknologiarako esker, puntako teknologia duen sektore bilakatu da garraioa.
- Ekoeraginkortasuna hobetu egin da, garapen teknologikoa esker eta sektorerako aplikatutako energia berriztagarrien garapenak nahiz gaur egungoek baino CO2 eta partikula gutxiago isurtzen dituzten ibilgailuen fabrikazioak emandako bultzadari esker.
- Garraioen Sistema Adimendunen bidez sistema kudeatzeko eta eskaria kudeatzeko lanei duten garrantzia aitortzen ari zaie.

4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2007KO JARDUERAK



4. GARRAIO IRAUNKORRAREN 2002-2012 GIDAPLANAREN HELBURUAK: 2007KO JARDUERAK

Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan ezarritako helburuak eta estrategiak **Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean** daude jasota, horrek Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politika zehazten baitu. Plan hori hamar urteko eperako egin da, eta Europar Batasunaren Liburu Zurian oinarritu da, zeinak garraio-politikari buruzko irizpide bateratuak finkatu baititu Europar Batasunaren esparruan.

Atal honetan, Gidaplanean jasotako helburu eta estrategia nagusiak aztertuko ditugu, eta baita Eusko Jaurlaritzak horiek lortze aldera 2007ko ekitaldian aurrera eramandako jarduerak ere. Lehenik eta behin, Europar Batasunak alor horretan ezarritako irizpideen laburpen bat egingo dugu; jarraian, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplaneako bost helburuetako bakoitzean zehaztutako estrategiez gain, azken ekitaldian gauzatutako ekintza zehatzak azalduko ditugu.

4.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN ILDO NAGUSIAK

Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuriak helburu nagusia du hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkundearen arteko lotura hausteko estrategia bideragarriak taxutzea. Ildo horretan, 60 neurri zehatzez osatutako jarduera-programa bat jaso du liburuak. Neurri horiek arian-arian aplikatu beharko dira 2010 arte, helburu orokor hauek betetze aldera:

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

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

■ **Trenbide-garraioa suspertzea.**

Trenbide-garraioa sektore estrategikoa da salgaien garraiobideak berrorekatzeko. Lehentasuna merkatuak irekitzea da, salgaien nazioarteko garraiorako ez ezik, baita kabotajerako estatuetako merkatuetan eta bidaiarien nazioarteko garraiorako ere.



■ *Errepide-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-metaketei aurre egiteko, batik bat trenbide-azpiegitarik ez badago. Distantzia laburreko itsas garraioa sustatu ahal izateko, beharrezkoa da portuen eta trenbide- eta ibai-sarearen arteko konexioak hobetzea, eta baita portuko zerbitzuak berak ere. Ibaiko garraioari dagokionez, ibaien arteko lotuneak sortu eta ontziz aldatu ahal izateko ekipamenduak ezarri behar dira, ontziek urte osoan zehar etenik gabe nabigatu ahal izan dezaten.

■ *Aire-garraioaren hazkundera ingurumenarekiko errespetuarekin uztartzea.*

Europar Batasunean, trafikoa kudeatzeko sistemak zatikatuegiak daude. Horren ondorioz, hegaldiak atzeratu egiten dira, erregai ugari alferrik galtzen da eta europar konpainiek zailagoa dute lehiakorrak izatea. Hori dela-eta, beharrezkoa da aire-garraiorako europar araudi bat sortzeko proposamen zehatzak egitea.

■ *Intermodalitatea gauzatzea.*

Intermodalitatea funtsezkoa da errepideko garraioaz bestelako alternatiba lehiakorrak gartzeko. Hala ere, gaurdaino ez da jarduera esanguratsu zehatzik gauzatu, ezpada zenbait portu handitan trenbidearekin edo ubideekin lotura egokiak paratzea.

■ *Europako Barne Garraio Sarea eratzea.*

Funtsezkoa da Europar Batasunak dagoeneko zehaztu diren Europa barneko proiektuak gauza ditzan, ardatz handien saturazioari eta horrek ingurumenari eragiten dion kalteari irtenbidea emateko.

■ *Bide-segurtasuna indartzea.*

Jarduera gero eta arriskugarriagozat 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 har ditzala 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 eraginkorrak sortzeko.***

Azken urteotan, Europar Batasunak baliabide asko jarri ditu ikerketa eta garapen teknologikoa sustatzeko hainbat esparrutan, hala nola intermodalitatea, ibilgailu garbiak eta garraiorako aplikazio telematikoak. Hala ere, neurri zehatzak hartu behar dira errepideko garraioa eta itsas garraioa garbiagoak eta seguruagoak izan daitezen.

■ ***Globalizazioaren ondorioak kudeatzea.***

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

■ ***Epe ertain eta luzerako ingurumen-helburuak xedatzea, garraio-sistema iraunkor bat ezartzeko.***

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

4.2. EUSKADIKO GARRAIO-POLITIKAREN HELBURU ETA ESTRATEGIAK

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren Gidaplana onartu zen. Plan horretan, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta horiek lortzeko estrategia orokorrak ezarri ziren. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistemaren kudeaketa integrala egitea, eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraiki garatzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar, gure kasuan, trenbide-sistemaren aldeko politikei lehentasuna ematea, eta trenbide-sistema bera zein itsas garraioa berritzea.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, eta bakoitza behar bezala mugaturik dago; estrategiek, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko balio lezakete.



1. helburua. Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea.

Helburu hau orokorra da, Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zurian jasoa, eta garraioaren hazkunde-joeraren eta barne-produktu gordinaren hazkundearen arteko balizko lotura desegitean datza. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGrena baino txikiagoa izan behar du.

a) 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, aitzitik, 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 hartu-eman 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-garraio" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatze aldera, beharrezkoa da garraio-mota garbienak hautatzea, joan-etorri zuzenenak egitea eta behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea. Antolaketa-sistema berriak ezarri behar dira, premiazoak ez diren joan-etorriak saihestuz eta intermodalitatea eta logistika sustatuz.

2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

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

b) Estrategiak:

- 1) Mugikortasun-eskaria kudeatzea. Garraioa antolatzeko estrategia berri eta bideragarri bat ezarri nahi bada, mugikortasunaren hazkundeari aurrea hartu behar zaio eta haren ondorioak ahalik eta gehien mugatu, hazkunde hori nolabait egokitu eta moldatu behar. Gaur egun garraioa antolatzeko dugun modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusitako eta eskainitako ordez", "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, horien 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).

c) Estrategiak:

- 1) Pertsonen nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketa-riek garraio-modu iraunkorragoak hautatzeko aukera izan dezaten. Ekimen intermodalak eta errepideko garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak txertatzea, 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 egokien erabiltzeko, baliabideak behar bezala aprobetxatuz, hau da, hainbat garraio-modu uztartuz eta erabiltzaileei horiek erabiltzea erraztuz. Hala, zerbitzuak bikoiztea saihestuko da eta, horren ondorioz, dirua aurreztuko da eta ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.
- 3) Ingurumenean kalte gutxien sorrarazten duten garraio-moduak sustatzea, bereziki itsas garraioa eta trenbide-garraioa. Trenbide- eta itsas azpiegiturak bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

4. helburua. Euskadik European duen kokapen estrategikoa indartzea

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

**d) 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, bermatu nahi dira 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. Bestela esanda, garraioak alderdi sozial, ekonomiko nahiz ingurumenekoak barne hartu behar ditu, gizartea oro har garraioaren erabilera pertsonalari buruz kontzientziazatuz, herritar bakoitza zuzenean engaia dadin sistema iraunkor baten alde.

e) Estrategiak:

- 1) Gizartea, oro har, eta bereziki erakundeak eta enpresak, garraio iraunkorra garatzeko premiaren inguruan kontzientziaztea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetu eta sustatzea. Bidaariak garraiatzeko zerbitzu publikoa hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordez garraio publikoa erabiltzea sustatzeko.
- 3) Ibilgailu pribatuaren erabilera arrazionalagoa sustatzea. Ibilgailu pribatu berean eta aldi berean pertsona bat baino gehiago ibil dadin sustatzeko neurriak hartzea, autoa pertsona bakar batek erabili ez dezan; hala, joan-etorrien kopurua gutxituko da eta baliabideen erabilera optimizatuko.
- 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, hala ekonomikoki nola kalitateari eta eraginkortasunari begira.



4.3. GARRAIOAN IRAUNKORTASUNA SUSTATZEA

Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak, Euskadin garraioa antolatzearen ardua duen heinean, ahaleginak egiten ditu EAEn garraioaren arloan egiten diren jarduera guztiak koherenteak izan daitezen, gaur hartutako erabakiek etorkizuneko belaunaldiei eragotz ez diezaien beren premia eta ardurei aurre egitea, betiere jokalekua dugun Europar Batasunaren esparruan.

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

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

- Garraioak BPGk baino gutxiago hazi beharko luke, gehiegizko mugikortasunak ezin onartuzko kostu ekonomiko, sozial eta ingurumenekoak 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 da, baliabide berriztaezinen kontsumoa mugatzeko.
- Iraunkortasunean oinarritutako garraio publikoa bermatzen duen lurralde- eta hiri-antolaketa bat taxutu behar da, lurzoruaren erabilerak, kanpo-kostuak eta ingurumenaren gaineko eraginak mugatuz.

4.4. 2007KO JARDUERAK

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

Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA) bere ohiko jardunean jarraitu du. Bi osoko bilkura egin ditu, ekainaren 26an eta abenduaren 20an, eta sailek, ponentziek eta lantaldeek egindako lanak azaldu dira horietan; besteak beste, lan garrantzitsua egin da bidaiari eta salgaien garraioaren inguruan, eta baita garraio publikoko zerbitzuak ezagutzera ematen eta sustatzen ere. Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA) egin duen lanaz gain, abian jarri dira Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzaren eskumenak garatzeko jarduerak.



Bestalde, Euskadiko Garraioaren Behatokiak (EUSGABE) bere programazioa bete du, besteak beste ekimen hauek landuz: garraioari buruzko informazio-sistema, webgunea, garraioaren panoramikari buruzko txostena eta aurrera begirako azterketak (gazteriari eta garraioari buruzko azterlana, taxiaren sektoreari buruzkoa –karakterizazioa, lurralde-konparaketa, kostu-egituraren zehaztapena eta parametro kritikoen analisia–, eta bidaiari-garraioari eta alor horretako jarduketa-gakoei buruzko hausnarketa estrategikoa abiatzea). Horrez gain, EAEko mugikortasunari buruzko azterketa burutu eta argitaratu da; EAE osoari buruzko bigarren azterlana da eta, beraz, lehenbizikoz, Euskadiko mugikortasunaren bilakaerari buruzko konparaketa-datuak eskaintzen ditu.

Plangintzari dagokionez, hainbat ekimen gauzatu dira; esaterako:

- Trenbide-sektoreari eta kable bidezko trenbideari buruzko legeen aurreproiektuen hasierako zirriborroak idatzi dira.
- **EAEko garraio-sektorea bultzatzeko programaren** inguruan, zenbait agindu eman dira:
 - Jarduera uzteko laguntzak – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Enpresa-kontzentrazioarako laguntzak – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Elkartegintzaren sustapena – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Kokalekua zehazteko eta kontroleko elementuak ezartzeko laguntzak (taxia) – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Kalitate-sistemak eta ingurumena babestekoak ezartzeko laguntzak – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Teknologia berriak ezartzeko laguntzak – 2007ko ekainaren 13ko Agindua.
 - Kokalekua zehazteko eta kontroleko elementuak ezartzeko laguntzak (taxia) – 2007ko uztailearen 17ko Agindua.
 - Ibilgailuak egokitzea energia alternatiboak erabiltzeko (taxia) – 2007ko uztailearen 17ko Agindua.
 - Garraio Zuzendaritzaren prestakuntza-bekak – 2007ko maiatzaren 3ko Agindua.
- Horrez gain, **tarifak erregulatzeko** aginduak eman dira:
 - Bidaiarien hiri barruko zein hiriarteko garraio-tarifak, erabilera orokor zein bereziko tarifa arruntak (2007ko martxoaren 14ko Agindua) nahiz lineaz kanpokoak (2006ko abenduaren 18ko Agindua).
 - Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2006ko abenduaren 18ko Agindua).
 - Kable bidezko garraiorako tarifak (2006ko abenduaren 4ko eta 2007ko martxoaren 3ko Aginduak).

**1. helburua – Garapen ekonomikoaren eta garraio-eskaria handitzearen arteko lotura desegitea****Garraio-sektorea modernizatzeko programa**

- Garraio Iraunkorraren Gidaplanean aurreikusitako ekintzekin jarraitzeaz gain, jarduera uzteari, enpre- sen kontzentrazioari nahiz elkartegintza sustatzeari buruzko programak landu dira.
- Salgaien garraioaren sektorean, teknologia berrien aplikazioan aurrera egin da, besteak beste koka- pen- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak eta takografo digitala ezarriz.
- Itsas garraioaren sektorean, Bilboko Portuko Ordezkaritzak lanean jarraitu du portuaren lehiakorta- suna hobetzeko.
- Turismo-ibilgailuetako (taxia) bidaiarien garraio publikoan, modernizazio-programak taxutu dira koka- lekua zehazteko eta kontroleko sistemak ezartzeko, eta energia alternatiboak erabiltze aldera ibilgai- luak egokitzeko laguntzak emateari ekin zaio.
- Bestalde, salgaien garraioa hobetzeko berariazko jarduerak egin dira, hala nola bobinak garraiatzeko gomendioen gidaliburua egitea, garraiolariantzat larrialdi-egoeretan erabiltzeko hitzen glosario bat ar- gitaratzea eta, salgai arriskutsuen garraio-fluxua kontrolatze aldera, kamerak ezartzeko proiektua martxan jartzea.
- Horrez gain, kable bidezko garraioa egokitzeko ahaleginak egin dira (Arangoitiko igogailuaren instala- zioak berritu eta hobetzeko hitzarmen bat sinatuz eta abar).

Prestakuntza sustatu eta indartzea

- Aurten ere, Logistikako Euskal Erakundeari diru-laguntzak eman zaizkio, funtsezko tresna baita ga- rraio-sektorea prestatu eta profesionalizatzeko.
- Itsas sektorean profesionalak eta graduondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokionez, masterrean ezarritako ikastaro-programa burutu da, horretarako 70 irakasle inguru gonbidatuz. Jarduera horiekin guztiekin, aurreko urteetan egindako ikastaroei jarraipena emateaz gain, mintegi berriak ere eskaini dira.
- Prestakuntza-beka bat eman da: "Euskadiko Garraio eta Logistika Sektorerako Lehiakortasun Plana Egitea" (TB-3 beka).
- Garraioaren inguruko hainbat jardunaldi tekniko, solasaldi eta hitzaldi antolatu dira gai hauei buruz, besteak beste: gasolio profesionala, baimenei buruzko araudia, *short sea shipping* eta itsas autobidi- deak.
- Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako bi deialdi egin dira, bata titulua lortzeko eta bestea hura berritzeko, eta beste deialdi bat egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; horietarako eskariak eta titulu-emateak izapidetu dira.
- Itsas salbamenduko ontzien patroientzat lau ikastaro eskaini dira Getariako Salbamendu Eskolan. Horri dagokionez, urratsak ematen ari dira Merkantzia Ontziteriaren Zuzendaritza Nagusiak ikastaro horiek homologa ditzan.

**2. helburua – Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea****Errepide Plana**

- Bide-azpiegituren antolaketa eta sustapenaren alorrean, Zuzendaritzaren eginkizun nagusietako bat da Euskadiko Errepide Plan Orokorra, 1999ko ekainaren 8ko Dekretuaren bidez onartua, lantzea eta haren jarraipena egitea, eta araudi teknikoa eguneratzea Plana Arautzeko Legean xedatutakoaren arabera; Legearen 2. aldaketa, Planaren jomuga den Sarearen katalogoan eragiten duena, Eusko Legebiltzarrak onartu zuen, urriaren 4ko 5/2002 Legean. 2003ko ekitaldian, Errepide Plan Orokorraren (2005-2016) Berrikuspena idazteari ekin zitzaion, eta 2007. urtean haren aldeko irizpena eman du Euskadiko Errepide Plan Orokorraren Batzordeak. Berrikuspen horren ondorioz, Plana Arautzeko Legea aldatuko da Planaren jomuga den Sarearen katalogoari eta Errepide izendapenari dagokienez.
- Martxan daude errepideei buruzko plan eta proiektuen araudi teknikoa berrikusteko azterlanak.
- Ingurumen-araudiaren inguruko lanak idatzi dira –errepideko lanen ingurumen-kudeaketa eta -ustiapena–, eta argitaratu dira ingurumen-gomendioak biltzen dituzten argitalpenen lehen bi aleak.
- Errepide-zorurako zepa erabiltzeko saiakuntza-plana martxan jarri da, eta bi urtez behaketa-lana egingo da; saiakuntzak 2006ko amaieran hasi ziren, eta atera dira jada lehen ondorioak.

Garraio Sistema eta Zerbitzu Adimendunak (ITS)

- Logistika eta Garraio Klusterrak bere gain hartu du Euskadin Garraio Sistema Adimendunak bultzatu, sustatu eta garatzeko eginkizuna.
- Bestalde, Garraio Sistema Adimendunak sustatu dira ERTICO europar 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 Planaren baitan, Ingurumen Eraginaren Baterako Ebaluaketa izapidetzeari ekin zaio.

Trena indartzea**EuskoTren XXI plana**

- Bilbo-Donostia linean, "Durango Operazioa" delakoari dagozkion jarduketak dira aipagarrienak, alegia, Zornotza eta Lebario artean burdinbidea bitan banatzea eta lurreta-Traña tartearen lurperatzea. 2007an, amaitu dira Zornotzaren eta Eubako geltoki berriaren artean burdinbidea lurperatzeko lanak, eta Durangon aurrera egin da I tartearen (lurreta-Durango) eta II tartearen (Durango-Traña) lurperatzeko obra zibilean. Horrez gain, tarte horietan seinaleztapen- eta komunikazio-azpiegitura berriak ezartzeari ekin zaio, eta baita Durangon lurpeko geltoki berria eraikitzeari ere.
- Bestalde, gure sarean beste jarduketa batzuen barruan sartzen diren proiektuetan lan egin da; horien artean, nabarmentzekoa Aia-Orio saihezbidea egiteko lanen hasiera.
- 2007an zehar, Ardantzako (Eibar) geltoki berria eraikitzeo eta Artzabalen (Deba) trenbide-pasagunea kentzeko eraikuntza-proiektuak onartu dira.

Tranbia-programa

- Gasteizko tranbiaren trazatu-proiektuen aldaketa puntualak, zehazki Abetxukuko adarrean eta Angulema kalearen tartearen egin beharrekoak, behin betiko onartu dira.
- Obrei dagokienez, aurrera jarraitzen dute Gasteizko tranbiaren 1. faseko plataforma eta burdinbidea egiteko lanek Lakuako adarretan eta Erdialdean, eta tailer, kotxetegi eta agente-postuetako instalazioak eraikitzen hasi dira. Horrez gain, muntatzen hasiak dira energia, seinaleztapen eta komunikazioetako instalazioak.
- Bestalde, tranbia-sistema Bizkaia eta Gipuzkoako lurralde historikoetara hedatzeko proiektuek aurrera jarraitu dute: Debarroko tranbia, Bilboko tranbia luzatzea eta Leioako tranbia.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Estatuko Administrazio Orokorrak eta Trenbide Azpiegituretako Administrazioak lankidetzaren hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeo. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen, Bergararik Irunerako gipuzkoar adarri dagokionez (Donostiara sartzen den tartearen barne), "Euskal Y" sarearen plataformako eraikuntza-proiektuak idaztea, aipatu lanen eskumeneko zuzendaritza gidatzea, horiek kontratatatu eta gauzatzea, eta aipatu adarreko desjabetze-espeditenteen kudeaketa administratiboan laguntzea.
- Alde horretatik, Euskal Trenbide Sareak (ETS), 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 guztiak.
- 2007an, aurrera egin da aipatu adararen inguruko trenbide-plataformaren eraikuntza-proiektuetan, eta, zehazki, zenbait kanpaina geotekniko egin dira.
- Lanek erasandako nekazaritza-lurren kudeaketan parte hartu du ETSk, eta baita Gipuzkoako adarreko lanak egin ahal izateko egin behar diren desjabetzeen kudeaketa administratiboan ere. Horrez gain, batzordeak eta lantaldeak eratu dira Euskal Y sarea bere osotasunean koordinatzeko.
- 2007an zehar, Gipuzkoako Ordizia-Itsasondo tartearen Euskal Trenbide Sare Berriaren plataforma eraikitzeo esleipena bideratu da.

**3. helburua – Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea****Trenbide-pasaguneak kentzea**

- Lemoan trenbide-pasagunea kentzeko lanek aurrera jarraitu dute, eta Ermuan bukatu dira Izeleietako kalekoak.

Bilboko Hiri Trenbidea

- 2007ko urtarrilean, abian jarri da Bilboko Hiri Trenbidearen II. lineako Sestao-Portugalete tartea. Portugalete-Santurtzi tarteko lanek aurrera jarraitu dute, besteak beste Peñota eta Santurtziko geltoki berrien eraikuntzarekin; tarte hori martxan jarri nahi da 2008aren amaieran. Azkenik, Aritz-Basauri tarteko lanak egiten ari dira.
- 2007an, jendaurrean aurkeztu dira Maidagan lurperatzeko proiektua, Getxoko Ibarbengoako geltoki berriarena eta Bilboko Hiri Trenbidearen III. lineako Txurdinaga-Uribarri tartearena.

Beste batzuk

- Bilboko Udalak, Renfek eta Bilbao Ría 2000 sozietateak hitzarmen bat sinatu dute Miribillan tren-geltoki bat jartzeko.

Aire-garraioa

- Euskadiko aireportuak sustatu dira, Bilbo, Gasteiz eta Hondarribiko aireportuei eta horiek kudeatzen dituzten sozietateei laguntzak eskainiz.
- EAEko aireportuen aireportu-sistemaren eredia eta kudeaketa-plana aztertzeari ekin zaio. Era berean, abian jarri da EAEko heliportuen inguruko analisia.

Bizikleta bidezko garraioa

- EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren aurrerakina idazteko laguntza teknikoa kontratatu da.

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- 2007an, Gasteizko Udalarekin lankidetzako hitzarmen bat sinatu da, hiri horretan ezarriko den geltoki intermodalaren premiak eta haren diseinuaren aurreproiektua aztertze aldera.
- Bestalde, sektore logistikoa indartzeko lan egin da, garraio- eta logistika-zentroyen bidez (Aparkabisa, Gasteizko Garraio Zentroa, Zaisa eta Arasur...).

Itsas garraioa

- 2007ko irailean, Bilboko portuaren eta Belgikako Brujaskoaren (Zeebrugge) arteko itsas autobiarren lehengo linea zabaldu zen, TRANSFENNICA konpainiaren eskutik. Aurrez egindako azterlan batean, zeinetan Eusko Jaurlaritzak parte hartu baitzuen, Arku Atlantikoan **Short Sea Shipping delakoa sustatzea** proposatu zen, eta orduan aztertu ziren lineetako bat da orain zabaldutakoa. Errepidea eta itsasoa erabiliz, salgaien garraio konbinatua ahalbidetzen du zerbitzu berri horrek, eta, horrenbestez, gure helburu diren erretara hurbiltzen gaitu: intermodalitatea eta garraio-modu iraunkorrenak erabiltzea.

**3. helburua – Garraio-moduen arteko oreka berria bultzatzea****Inbertsioak portu-azpiegituretan eta dagoen azpiegitura mantentzea, EAEn eskumeneko portuetan**

- 2007ko ekitaldian zehar, aipagarria da atrakatzeko-linea berriak jartzeko egin den inbertsioa, zehazki Hondarribiko babes-portuan (60 m lineal, portuaren bigarren dikeari atxikiak), Getariako kanpoko kaian (140 m lineal, babes-dikearen 2. lerrokadurari atxikiak), eta Ondarroan Artibai itsasadarraren ezkerrean zehar, zubi zaharraren eta Calatravak egindakoaren artean (407 m). Horrenbestez, kailerro horien bidez 600 m-tik gorako atrakalekuak sortu dira gure eskumeneko portuetan, alor horretan gure ahalmena nabarmen handituz. Bestalde, atrakatzeko-lerro bat ez bada ere, Orioko portuaren erriberako arrantza-kaia osoki berreraiki da.
- Eraikitzen ari da oraindik Mutrikuko babes-dike berria, 433 m luze dena. Erdia-edo gauzatu da dagoeneko, eta obra horretan bereziki garrantzitsua da itsasoaren indarraz energia berriztagarria sortzen duen zentrala babesteko azpiegituraren obra zibila (hormigoi armatuzko elementu aurrefabrikatuez osatutako kaxa handiak).
- Beste hainbat obra egin dira, hala nola Getariako portua saneatzeko berriztatze integrala, Zumaiako babes-dikea indartzea; beste batzuk hasi edo esleitu dira, esaterako Orioko bigarren dikea indartzea, Ondarroako portuan kaiak konpontzea eta azpiberritzea eta Ondarroan bertan Erreka tailerra osoki berriztatzea.
- 2007ko ekitaldian Euskal Autonomia Erkidegoan egindako lehorreko azalaren eta ur-lerroaren garbiketari dagokionez, Bizkairako bi kontratuak aldatu dira. Portuetan gero eta jende gehiago dabilenez, kontratatutako zerbitzuak luzatzeko premia hauteman zen. Aipatu kontratuetako bat, Ondarroa, Lekeitio, Ea eta Elantxobeko portuak garbitzekoa, bukatu zelarik, kontratu hori 6 hilabetez luzatzeko izapidea bideratu da.
- Gipuzkoako portuak garbitzeko kontratua mantendu da; izan ere, aurrez 18 hilabetez luzatua izan zen, eta horrenbestez 2009ko urtarrila arte egongo da indarrean.
- Portuen zaintza-zerbitzuari dagokionez, 2007ko ekitaldian Donostiako portua zaintzeko kontratua iraungi zen, eta hura osteraz luzatzerik ez dagoenez, zerbitzua kontratatzeko beste espediente bat izapidetu da, aurrekoaren ezaugarri berberekin baina 24 hilabeterako.
- 2007ko ekitaldian iraungi da Bizkaiko portuen zaintza-zerbitzurako kontratua. Kasu horretan, kontratua ez luzatzea eta beste espediente-kontratu bat izapidetzea erabaki da. Aipatu kontratuan, eskaini beharreko zerbitzuak areagotu dira; horrenbestez, Bermeok zaintzaile bat gehiago izango du urteko egun guztietan, udaldia 3 hilabetera luzatuko da, eta aldi horretan zaintza-zerbitzua eskainiko da Lekeitioko portuan eta, azkenik, indartu egingo da Ondarroakoan jada eskaintzen zena.

**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 Europar Elkartearen bidez. Elkarte horrek antolatu du Atlantic Logistic Forum 2007, Garraioaren eta Logistikaren Foro Profesionala; azaroaren 15 eta 16an egin zen, Biarritzen (Akitania).
- Bestalde, otsailaz geroztik AEPLk zenbait publizitate- eta babes-kanpaina egin ditu, presente egon da estatu mailako zein nazioarteko zazpi azokatan (hirutan standa jarrita eta lautan bisitari gisa) eta estatu mailako zein nazioarteko garraioari eta logistikari buruzko hamalau jardunalditan, eta dibulgaziozko bi jardunaldi eskaini ditu ikastetxeetan. Horrez gain, AEPL Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziak, Asturiasko Printzerriak eta Gijóngo Portu Agintaritzak antolatutako "Portuak eta itsas garraioa" mintegian izan da, eta baita Mugaz gaindiko Operazio Misiok Lille hirian (Frantzia) antolatzen dituen Mugaz gaindiko Lankidetzari buruzko Europar Topaketan ere, biak ala biak azaroan eginak.
- Europar Batasunaren Eskualdeetako Lantaldearen baitako Arku Atlantikoaren Batzordean parte hartu dugu, Europako beste eskualde batzuekin garraio-politika komunak sustatze aldera. Ildo horretan, Garraio Zuzendaritzak Arku Atlantikoko Garraio Taldea zuzentzen, bultzatzen eta koordinatzen du; aipatu taldea apirilean bildu da Porton eta irailean Cardiffen, eta ekitaldiaren amaierako bilera, berriz, Santiagon egin du.
- Horrez gain, 2007an zehar, sei dokumentu nagusi ondu ditu Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldeak:
 - Arku Atlantikoaren Batzordeko Garraio Taldearen Posizio Dokumentua: GREEN PAPER ON A FUTURE MARITIME POLICY FOR THE EU.
 - Bidaiarien trenbide-garraioa Europar Batasunean.
 - Salgaien trenbide-garraioa Europar Batasunean.
 - Trenbide-garraioaren liberalizazioa Europar Batasunean.
 - "Trenbide-garraioaren bilakaera Arku Atlantikoko eskualdeetan" atariko txostena.
 - Arku Atlantikoko Garraio Taldearen jarduna eta Esparru Atlantikoaren Operazio Programa 2007-2013 aldirako.

Garraio Integrala

- Logistika eta Garraio Klusterrak lanean jarraitu du hainbat esparrutako erakunde eta entitateak batzen dituen antolakunde gisa, sektorearen onerako lan-proiektuak taxutuz. Logistika eta Garraio Klusterrak bere gain hartu du Euskadin Garraio Sistema Adimendunak bultzatu, sustatu eta garatzeko eginkizuna.



5. helburua – Garraio iraunkorraren bidetik

- EAEn errepideko garraioaren ikuskerakoa koordinatzeko plana, Aldundiek eta Eusko Jaurlaritzak hitzartua, landu da eta martxan dago.
- Garraio publikoaren erabilera sustatu da, abian jarriz “Autorik gabeko eguna” eta “Hiritar topaketa mugikortasunarekin” moduko ekimenak.
- Jarraipena eman zaio salgai eta bidaiarien garraio-sektorerako kalitate-sistemak eta ingurumena babestekoak ezartzeko laguntza-programari.



5. ESTADISTIKA-ERANSKINA

5. ESTATISTIKA-ERANSKINA

5.1. ESPARRU OROKORRA

5.1.1. Establezimendu-kopurua

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

URTEA/SEKTOREA	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

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira (%)
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0

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



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

URTEA/SEKTOREA	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

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7

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



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

URTEA/SEKTOREA	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

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3

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



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

URTEA/SEKTOREA	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

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

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

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3

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



5.9 taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera EAEn (establezimendu-kopurua eta %)

URTEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
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
%						
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

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



5.10 taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Araban (establezimendu-kopurua eta %)

URTEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
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
%						
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

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



5.11 taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Gipuzkoan (establezimendu-kopurua eta %)

URTEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
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
%						
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

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



5.12 taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraio-moduaren arabera Bizkaian (establezimendu-kopurua eta %)

URTEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA						
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
%						
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

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

5.1.2. Enplegua

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

URTEA/SEKTOREA	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

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

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

(%)

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

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

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

URTEA/SEKTOREA	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

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

5.16 taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	40,0	3,4	4,3
2006	-19,4	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0

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

5.17 taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (lanpostu-kopurua eta %)

URTEA/SEKTOREA	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

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

5.18 taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira (%)
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-1,1	2,5
2007	3,6	4,6	4,9

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

5.19 taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (lanpostu-kopurua eta %)

URTEA/SEKTOREA	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

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



5.20 taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA/SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta Komunikazioak	Ekonomia guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	3,7	5,0	4,3

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

5.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

5.21 taula Garraio-sektoreko BEGen bilakaera EAEn (milaka eurotan eta %)

URTEA/SEKTOREA	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 (a)	2.832.559	68,4	4,8	4.143.478	7,0	58.837.552

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Hiruhileroko kontu ekonomikoak (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.22 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(a)	6,4	6,8	7,2

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Hiruhileroko kontu ekonomikoak (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.23 taula Garraio-sektoreko BEGen bilakaera garraio-moduaren arabera EAEn (milaka eurotan eta %)

URTEA/MODUA	Errepidea	Trenbidea	Airea	Itsasoa	Jarduera atxikiak	GUZTIRA
EUROAK MILAKOTAN						
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	1.341.014	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.443.108	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007 (a)	1.527.131	130.612	79.369	73.357	1.022.090	2.832.559
%						
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	54,4	5,0	2,6	2,6	35,4	100,0
2006	54,2	4,8	2,7	2,6	35,7	100,0
2007 (a)	53,9	4,6	2,8	2,6	36,1	100,0

(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Hiruhileroko kontu ekonomikoak (Eustat). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.2. GARRAIO-ESKAINTZA ETA -ESKARIA

5.2.1. Garraio-eskaintza

5.24 taula EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
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
DENTSITATEA (m/km²) (1)				
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

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn azalera eta errepide-sarearen luzera.
Iturria: INE eta Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.25 taula Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
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
DENTSITATEA (m/km²)				
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

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn azalera eta errepide-sarearen luzera.
Iturria: Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.26 taula Gipuzkoako errepede-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
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
DENTSITATEA (m/km²)				
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

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn azalera eta errepede-sarearen luzera.

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

5.27 taula Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km²)

URTEA/MODUA	Bidesaridun autobideak	Autobide libreak, autobiak, errepideak	Galtzada bakarreko errepideak	GUZTIRA
LUZERA (km)				
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
DENTSITATEA (m/km²)				
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

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAEn azalera eta errepide-sarearen luzera.
Iturria: Eustat. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.28 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.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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

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

5.29 taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, 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.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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

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

5.30 taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, 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.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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

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

5.31 taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, 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.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)	Ibilgailu kop.	Δ urte artekoa (%)
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

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

5.32 taula Motorizazio-indizea (autoak 1.000 biztanleko)

(autoak 1.000 biztanleko)

URTEA/LH	Araba	Gipuzkoa	Bizkaia	EAE
1995	360,7	325,2	317,5	325,7
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,3	365,3	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	452,5	421,4	418,3	424,1
2007	462,9	435,1	429,7	436,2

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

5.33 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

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskariaa) *Garraio kolektiboen zerbitzu publikoak.*

5.34 taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan).

(bidaiariak milakotan)

URTEA	AUTOBUSA Bilboko hiribusa	AUTOBUSA Donostiako hiribusa	AUTOBUSA Gasteizko hiribusa	AUTOBUSA Bizkaiko hiriartekoa	AUTOBUSA Gipuzkoako hiriartekoa	AUTOBUSA Arabako hiriartekoa	Metro Bilbao	EuskoTran	Renfe (1)	Euskotren	FEVE
2000	22.729	27.213	11.383	36.359	18.461	--	54.173		35.288	18.138	1.866
2001	23.277	27.239	11.474	38.852	17.749	--	55.895		36.533	18.073	1.835
2002	23.146	26.483	11.561	35.284	17.022	295	66.706	47	34.288	17.961	1.900
2003	24.093	26.511	11.718	37.232	16.712	333	72.609	1.144	32.926	18.156	1.841
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	437	73.089	2.192	29.864	16.704	1.895
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	317	77.802	2.820	29.223	17.757	1.945
2006	27.264	26.670	10.686	32.810	16.109	347	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

(1) Renfek, aldiriko trenen Bilboko zerbitzua (C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz y C-3 Bilbo Abando-Orduña lineak) eta Donostiako zerbitzua (Irun-Brinkola linea) hartzen ditu kontuan.

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

5.35 taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

(bidaiariak milakotan)

URTEA	AUTOBUSA hiribusa	AUTOBUSA hiriartekoa	TRENA hirikoa	TRENA hiri artekoa	GUZTIRA	Urte arteko aldakuntza	Aldakuntza metatua 2000tik
2000	61.325	54.820	54.173	55.292	225.610	--	--
2001	61.990	56.601	55.895	56.441	230.927	2,4	2,4
2002	61.190	52.601	66.753	54.149	234.693	1,6	4,0
2003	62.322	54.277	73.753	52.923	243.275	3,7	7,8
2004	63.326	53.940	75.281	48.463	241.010	-0,9	6,8
2005	63.818	49.833	80.622	48.925	243.198	0,9	7,8
2006	64.620	49.266	82.715	48.877	245.478	0,9	8,8
2007	67.109	47.345	88.770	46.521	249.745	1,7	10,7

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



b) Errepide-garraioa

5.36 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	Δ 07/06
Gasteiz								
Arkaute	11.197	11.484	12.329	10.838	10.119	10.547	10.733	1,8
Gamarra Nagusia	22.946	22.801	22.801	23.751	23.608	24.036	24.056	0,1
Zadorraren zubia	27.739	29.799	34.756	33.734	34.283	24.419	34.113	39,7
Krispiña	28.092	27.689	30.370	31.871	34.381	34.269	37.510	9,5
Gometxa	20.358	Ez eskur.	15.239	16.954	17.991	18.506	19.323	4,4
GUZTIRA	110.332	91.773	115.495	117.148	120.382	111.777	125.735	12,5
Donostia (1)								
Herrera	53.923	49.379	49.891	45.750	40.700	38.637	28.093	-27,3
Loiola	18.524	17.574	15.405	17.503	17.248	15.723	14.717	-6,4
Zapatari-Tolosa hirib.	34.724	29.858	29.555	31.407	32.560	30.734	32.584	6,0
Ospitaleko aldapa	15.696	17.494	17.177	18.083	19.639	19.421	18.648	-4,0
Karlos I.a	39.789	42.057	41.335	41.118	41.325	48.828	41.105	-15,8
Amara	40.370	43.135	44.547	43.529	38.758	47.831	44.083	-7,8
GUZTIRA	203.026	199.497	197.910	197.390	190.230	201.174	179.230	-10,9
Bilbo								
Deustu-Elorrieta	25.769	23.634	22.796	17.124	17.305	17.109	16.730	-2,2
Deustu-Enekuri	29.123	25.896	33.156	46.025	46.198	49.805	48.921	-1,8
Artxandako tunelak	--	11.709	14.552	14.732	15.749	16.891	16.427	-2,7
Begoña-Egirleta	38.657	37.131	39.109	37.800	36.098	36.990	37.464	1,3
Ibarsusi-Etxebarri	44.129	45.741	46.654	45.072	44.625	41.945	40.987	-2,3
Bolueta-Zubialdea	18.772	18.594	18.207	17.320	15.182	13.627	13.988	2,6
Miraflores-Hegoaldea	34.267	34256	36.745	40.318	40.326	43.641	44.280	1,5
Zabalburu plaza-Hegoaldea	51.566	44.089	38.970	34.422	34.144	34.502	35.582	3,1
Jesusen Bihotza-Hegoaldea	66.284	71.198	71.178	67.683	66.857	63.282	66.603	5,2
Basurtu-Kastrexana	10.838	10.899	10.929	10.827	10.065	8.917	9.266	3,9
Basurtu-Zorrotza	22.873	21.908	19.661	18.571	17.143	16.292	13.679	-16,0
GUZTIRA	342.278	345.055	351.957	349.894	343.692	343.001	343.927	0,3

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.37 taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)	bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)	bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)	bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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

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

5.38 taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu arruntetan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ ESPARRUA	Bizkaiko hiriartekoa		Gipuzkoako hiriartekoa		Arabako hiriartekoa	
	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)
1999	35.474.000	--	19.003.213	--	ez eskur.	--
2000	36.359.000	2,5	18.461.211	-2,9	ez eskur.	--
2001	38.852.000	6,9	17.748.700	-3,9	ez eskur.	--
2002	35.284.000	-9,2	17.022.302	-4,1	295.200	--
2003	37.232.000	5,5	16.711.965	-1,8	333.300	12,9
2004	36.875.775	-1,0	16.626.639	-0,5	437.200	31,2
2005	34.134.235	-7,4	15.382.307	-7,5	317.400	-27,4
2006	32.809.996	-3,9	16.109.088	4,7	347.200	9,4
2007	30.876.000	-5,9	16.120.200	0,1	349.300	0,6

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa, Gipuzkoako Foru Aldundia eta Arabako Foru Aldundia. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



c) Trenbide-garraioa

5.39 taula Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Bilboko metroa	
	Bidaiariak milakotan	Δ urte artekoa (%)
1995 ⁽¹⁾	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

⁽¹⁾: Azaroaren 11n martxan jarri zenetik, urtearen bukaera arte.

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.40 taula Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (bidaiari-kopurua eta %)

HILA/URTEA	2000		2005		2006		2007	
	Bidaiari-kopurua	% berti-kala	Bidaiari-kopurua	% berti-kala	Bidaiari-kopurua	% berti-kala	Bidaiari-kopurua	% berti-kala
Urtarrila	4.468.038	8,2	6.586.321	8,5	7.032.992	8,8	7.523.252	8,8
Otsaila	4.633.620	8,6	6.440.618	8,3	6.568.638	8,2	7.169.034	8,3
Martxoa	5.158.580	9,5	6.413.153	8,2	7.482.706	9,4	8.019.898	9,3
Apirila	3.863.360	7,1	6.834.091	8,8	5.871.471	7,4	6.513.817	7,6
Maiatza	4.863.045	9,0	7.102.045	9,1	7.256.017	9,1	7.892.988	9,2
Ekaina	4.673.533	8,6	6.716.785	8,6	6.780.003	8,5	7.386.012	8,6
Uztaila	3.875.806	7,2	5.833.745	7,5	5.704.203	7,1	6.373.981	7,4
Abuztua	3.377.290	6,2	4.982.061	6,4	5.223.175	6,5	5.471.464	6,4
Iraila	4.308.540	8,0	6.309.961	8,1	6.411.497	8,0	6.657.528	7,8
Urria	5.017.855	9,3	6.780.388	8,7	7.182.365	9,0	7.856.072	9,1
Azaroa	5.114.878	9,4	6.975.674	9,0	7.258.179	9,1	7.545.386	8,8
Abendua	4.818.804	8,9	6.826.999	8,8	7.008.848	8,9	7.455.024	8,7
Guztira	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.41 taula Bilboko metroko bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (bidaiari-kopurua eta %)

GELTOKIA/URTEA	2000		2005		2006		2007	
	Bidaiari-kopurua	% bertikala	Bidaiari-kopurua	% bertikala	Bidaiari-kopurua	% bertikala	Bidaiari-kopurua	% bertikala
Etxebarri	--	--	758.915	1,0	1.394.808	1,7	2.289.196	2,7
Bolueta	1.320.541	2,4	1.598.436	2,1	1.566.993	2,0	1.467.988	1,7
Basarrate	1.820.404	3,4	2.184.931	2,8	2.247.571	2,8	2.336.064	2,7
Santutxu	4.067.312	7,5	4.857.664	6,2	4.908.771	6,2	4.952.330	5,8
Zazpi Kaleak	5.133.486	9,5	6.310.756	8,1	6.427.006	8,1	6.554.028	7,6
Abando	4.998.904	9,2	6.489.365	8,3	6.569.655	8,2	6.786.616	7,9
Moiua	4.389.232	8,1	5.924.437	7,6	6.036.020	7,6	6.342.798	7,4
Indautxu	4.375.665	8,1	5.749.883	7,4	5.876.539	7,4	6.195.720	7,2
San Mames	4.084.384	7,5	5.464.727	7,0	5.541.777	6,9	5.769.908	6,7
Deustu	4.412.197	8,1	5.366.038	6,9	5.238.886	6,6	5.262.567	6,1
Sarriko	2.440.168	4,5	2.611.465	3,4	2.614.024	3,3	2.650.973	3,1
San Inazio	1.742.686	3,2	2.280.153	2,9	2.318.850	2,9	2.342.613	2,7
Lutxana	149.925	0,3	209.224	0,3	211.865	0,3	229.890	0,3
Erandio	1.476.705	2,7	1.701.962	2,2	1.744.584	2,2	1.788.761	2,1
Astrabudua	1.124.242	2,1	1.400.838	1,8	1.459.769	1,8	1.497.341	1,7
Leioa	670.441	1,2	832.916	1,1	853.008	1,1	952.726	1,1
Lamiako	268.173	0,5	336.427	0,4	341.927	0,4	362.606	0,4
Areeta	3.478.184	6,4	3.855.954	5,0	3.882.611	4,9	3.761.924	4,4
Gobela	878.447	1,6	961.050	1,2	953.432	1,2	959.730	1,1
Neguri	704.075	1,3	750.100	1,0	756.424	0,9	734.539	0,9
Aiboa	347.406	0,6	382.839	0,5	375.904	0,5	378.658	0,4
Algorta	2.470.523	4,6	2.655.105	3,4	2.628.411	3,3	2.640.362	3,1
Bidezabal	1.439.741	2,7	1.634.322	2,1	1.633.598	2,0	1.611.073	1,9
Berango	341.709	0,6	408.625	0,5	426.331	0,5	453.825	0,5
Larrabasterra	413.973	0,8	500.746	0,6	481.173	0,6	455.085	0,5
Sopela	594.527	1,1	657.819	0,8	677.124	0,8	657.434	0,8
Urduliz	308.424	0,7	334.794	0,5	335.587	0,4	333.704	0,4
Plentzia	721.875	1,3	716.306	0,9	711.588	0,9	683.487	0,8
Gurutzeta	--	--	3.110.785	4,0	3.187.994	4,0	3.512.401	4,1
Ansio	--	--	867.176	1,1	1.035.401	1,3	1.143.813	1,3
Barakaldo	--	--	3.118.872	4,0	3.199.779	4,0	3.568.451	4,2
Bagatza	--	--	1.440.756	1,9	1.550.906	1,9	1.727.943	2,0
Urbina	--	--	127.175	0,2	132.711	0,2	140.170	0,2
Sestao	--	--	2.201.280	2,8	2.459.067	3,1	2.308.827	2,7
Abatxolo	--	--	--	--	--	--	659.380	0,8
Portugalete	--	--	--	--	--	--	2.351.525	2,7
GUZTIRA	54.173.349	100,0	77.801.841	100,0	79.780.094	100,0	85.864.456	100,0

Iturria: Metro Bilbao. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.42 taula Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: EuskoTraneko bidaiari-kopuruaren bilakaera (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)
2002 ⁽¹⁾	47.248	--
2003	1.143.957	--
2004	2.191.696	91,6
2005	2.819.927	28,7
2006	2.934.852	4,1
2007	2.906.352	-1,0

(1): 2002ko abenduaren 12an martxan jarri zenetik, urtearen bukaera arte.

Iturria: EuskoTran. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.43 taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu arruntetan (bidaiariak milakotan).

(bidaiariak milakotan)

URTEA/KONPAINIA	Renfe ⁽¹⁾	EuskoTren	FEVE	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
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

⁽¹⁾:Renfek, aldiriko trenen Bilboko zerbitzua (C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz y C-3 Bilbo Abando-Orduña lineak) eta Donostiako zerbitzua (Irun-Brinkola linea) hartzen ditu kontuan.

Iturria: Renfe, EuskoTren, FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.44 taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu arruntetan (urte arteko aldakuntza-tasa).

(%)

URTEA/KONPAINIA	Renfe ⁽¹⁾	EuskoTren	FEVE	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1985	6,7	-6,8	-4,5	0,8
1990	-6,5	10,6	-1,3	0,4
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
Δ 80/07	-15,8	-39,4	8,6	-26,5

⁽¹⁾: Renfek, aldiriko trenen Bilboko zerbitzua (C-1 Bilbo Abando-Santurtzi, C-2 Bilbo Abando-Muskiz y C-3 Bilbo Abando-Orduña lineak) eta Donostiako zerbitzua (Irun-Brinkola linea) hartzen ditu kontuan.

Iturria: Renfe, EuskoTren, FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

d) Aire-garraioa

5.45 taula Bidaiarien aire-zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aire-zerbitzuetan (bidaiariak milakotan).

(bidaiariak 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	4.928

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

5.46 taula Bidaiarien 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
Δ 92/07	210,4	367,0	-23,0	188,7

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

e) *Itsas garraioa*

5.47 taula Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (bidaiari-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ MOTA	Ontziratuak		Lehorreratuak		GUZTIRA	
	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)	Bidaiari-kopurua	Δ urte artekoa (%)
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	51.067	17,0	126.728	25,4	177.795	22,9
2006	55.841	9,3	112.902	-10,9	168.743	-5,1
2007	46.746	-16,3	102.908	-8,9	149.654	-11,3

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.2.3. Salgai-garraioaren eskariaa) *Trenbide-garraioa*

5.48 taula EAEn sorburu duten salgaien bolumenaren bilakaera, FEVEk garraiatuak (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/07		-77,9

Iturria: FEVE. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



b) Aire-garraioa

5.49 taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAEko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ AIREPORTUA	Bilbo		Hondarribia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)	Tn	Δ urte artekoa (%)
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	4.099,2	12,2	127,1	-17,5	42.482,4	17,3	46.708,7	16,7
2003	3.813,6	-7,0	96,6	-24,0	40.152,6	-5,5	44.062,8	-5,7
2004	4.152,8	8,9	115,0	19,0	43.683,8	8,8	47.951,6	8,8
2005	3.956,7	-4,7	415,2	261,0	34.785,8	-20,4	39.157,7	-18,3
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
Δ 92/07		-5,4		-4,5		3.277,4		657,1

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

c) Itsas garraioa

5.50 taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/07		33,1		32,7		33,0

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.51 taula Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ JARD.	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/07	--	58,7	--	36,8	--	-69,0	--	-28,2	--	33,1

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.52 taula Salgaien zirkulazioaren sailkapena Bilboko portuan (%).

(% 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

Iturria: Bilboko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.53 taula Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiaiko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA/ JARD.	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/07	--	33,0	--	39,3	--	-40,0	--	-51,8	--	32,7

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.54 taula Salgaien zirkulazioaren sailkapena Pasaiaiko portuan (%).

(% 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

Iturria: Pasaiaiko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.

5.55 taula

Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).

URTEA	Tonak milakotan	Δ urte artekoa (%)
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
Δ 90/07		117,3

Iturria: Bermeoko portua. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

5.3. GARRAIOAREN ONDORIOAK

5.3.1. Istripu-tasa

5.56 taula Istripuen balantzearen bilakaera biktimen arabera (2000-2006).

(kopurua eta %)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ 00/07
ARABA									
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	5,3
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	-59,2
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	34,5
ZAURITUAK GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	1,6
HILDAKOAK GUZTIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	-42,1
BIZKAIA									
Biktimadun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	-18,8
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	-53,0
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	-18,7
ZAURITUAK GUZTIRA	3065	3251	3172	3421	3143	2.920	2.420	2.347	-23,4
HILDAKOAK GUZTIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	-60,6
GIPUZKOA									
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	82,7
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	-46,1
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	85,1
ZAURITUAK GUZTIRA	1230	2459	2225	2358	2089	1.902	1.823	1.807	46,9
HILDAKOAK GUZTIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	-46,7
EAE									
Biktimadun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	8,5
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	-52,1
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	10,1
ZAURITUAK GUZTIRA	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	-2,6
HILDAKOAK GUZTIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	-51,2

* Datuak Ertzaintzak erregistratutako istripuen gainekoak dira.

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.57 taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera.

(pertsona-kopurua)

	Hildakoak				Larri zaurituak				Arin zaurituak			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
ARABA												
Bi gurgpileko ibilgailuak	2	2	6	5	13	14	15	21	62	43	42	35
Ibilgailu arinak	19	24	13	15	97	90	74	64	546	546	465	520
Ibilgailu astunak	2	1	0	2	6	3	7	8	22	27	19	44
Oinezkoak	1	2	4	0	8	8	5	3	7	8	11	3
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	2	1	2	4	0	4	1	6
GUZTIRA	24	29	23	22	126	116	103	100	637	628	538	608
BIZKAIA												
Bi gurgpileko ibilgailuak	7	6	6	5	61	72	44	61	257	301	275	270
Ibilgailu arinak	24	14	24	13	177	117	110	108	2.468	2238	1.806	1.762
Ibilgailu astunak	2	1	2	0	9	7	5	7	60	62	64	48
Oinezkoak	9	15	1	8	30	33	22	18	69	96	80	65
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	3	1	4	3	9	7	10	5
GUZTIRA	43	36	33	26	280	230	185	197	2.863	2.704	2.235	2.150
GIPUZKOA												
Bi gurgpileko ibilgailuak	3	12	4	8	48	62	50	44	230	232	257	317
Ibilgailu arinak	23	17	22	14	163	131	125	105	1.477	1352	1.211	1.184
Ibilgailu astunak	1	3	2	2	13	10	14	17	54	57	73	55
Oinezkoak	12	4	8	8	31	22	21	26	71	43	66	54
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	0	0	2	1	2	0	4	4
GUZTIRA	40	36	36	32	255	225	212	193	1.834	1.684	1.611	1.614
EAE												
Bi gurgpileko ibilgailuak	12	20	16	18	122	148	109	126	549	576	574	622
Ibilgailu arinak	66	55	59	42	437	338	309	277	4.491	4.136	3.482	3.466
Ibilgailu astunak	5	5	4	4	28	20	26	32	136	146	156	147
Oinezkoak	22	21	13	16	69	63	48	47	147	147	157	122
Bestelako ibilgailuak	2	0	0	0	5	2	8	8	11	16	15	15
GUZTIRA	107	101	92	80	661	571	500	490	5.334	5.016	4.384	4.372

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). Behatokiak egina.



5.58 taula Errepideak: istripua izandako ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera.

(ibilgailu-kopurua)

	Biktimekin				Biktirik gabe				Ibilgailuak guztira			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
ARABA												
Bi gurpileko ibilgailuak	75	55	62	61	19	20	16	11	94	75	78	72
Ibilgailu arinak	638	608	559	574	1.275	1.300	1.359	1.547	1.913	1.908	1.918	2.121
Ibilgailu astunak	149	152	128	144	310	292	433	531	459	444	561	675
Bestelako ibilgailuak	19	13	19	23	295	291	268	305	314	304	287	328
Guztira	881	828	768	802	1.899	1.903	2.076	2.394	2.780	2.731	2.844	3.196
BIZKAIA												
Bi gurpileko ibilgailuak	304	372	297	321	107	119	107	138	411	491	404	459
Ibilgailu arinak	3.217	2.948	2.496	2.363	5.325	4.646	4.028	3.876	8.542	7.594	6.524	6.239
Ibilgailu astunak	403	348	329	334	898	810	796	769	1.301	1.158	1.125	1.103
Bestelako ibilgailuak	22	26	30	28	142	183	162	182	164	209	192	210
Guztira	3.946	3.694	3.152	3.046	6.472	5.758	5.093	4.965	10.418	9.452	8.245	8.011
GIPUZKOA												
Bi gurpileko ibilgailuak	276	294	319	363	128	154	137	130	404	448	456	493
Ibilgailu arinak	2.178	1.896	1.813	1.823	6.314	6.264	5.694	5.604	8.492	8.160	7.507	7.427
Ibilgailu astunak	379	369	403	342	1.820	1.775	1.699	1.844	2.199	2.144	2.102	2.186
Bestelako ibilgailuak	13	22	18	11	113	103	77	81	126	125	95	92
Guztira	2.846	2.581	2.553	2.539	8.375	8.296	7.607	7.659	11.221	10.877	10.160	10.198
EAE												
Bi gurpileko ibilgailuak	655	721	678	745	254	293	260	279	909	1.014	938	1.024
Ibilgailu arinak	6.033	5.452	4.868	4.760	12.914	12.210	11.081	11.027	18.947	17.662	15.949	15.787
Ibilgailu astunak	931	869	860	820	3.028	2.877	2.928	3.144	3.959	3.746	3.788	3.964
Bestelako ibilgailuak	54	61	67	62	550	577	507	568	604	638	574	630
Guztira	7.673	7.103	6.473	6.387	16.746	15.957	14.776	15.018	24.419	23.060	21.249	21.405

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, Istripuen Urtekaria. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUS-GABE). Behatokiak egina.

5.3.2. Energia-kontsumoa

5.59 taula Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera.

Ktpb (petrolio-baliokideen tonak milakotan)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PETROLIOA ETA DERIBATUAK								
Trenbide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepide-garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10
GARRAIOA GUZTIRA	1.517	1.529	1.573	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK								
Trenbide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepide-garraioa	0	0	0	0	4	5	6	24
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA GUZTIRA	0	0	0	0	4	5	6	24
ELEKTRIZITATEA								
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17
Errepide-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0
Aire-garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA GUZTIRA	17	18	17	17	15	18	18	17
GUZTIRA								
Trenbide-garraioa	17	18	17	17	15	18	18	17
Errepide-garraioa	1.452	1.448	1.487	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899
Aire-garraioa	56	56	56	65	61	78	75	82
Nabigazioa	9	25	30	17	12	12	10	10
GARRAIOA GUZTIRA	1.534	1.547	1.590	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008

Iturria: EEE. Behatokiak egina.

6. BIBLIOGRAFIA



6. BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegituren Administrazioa - ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioa - AENA.
<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.
<http://www.trafikoa.net/>
- ▶ Euskal Ontzi-jabeen Elkarte - Anavas.
<http://www.anavas.es/memoria.html>
- ▶ Bilboko Portu Agintaritza.
<http://www.bilbaoport.es/>
- ▶ Pasaiaiko Portu 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/>
- ▶ Donostiako Tranbia Konpainia - DBUS.
<http://www.dbus.es/>
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergo - CTB.
http://www.cotrabi.com/ctb/ctb_principal_es.htm
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.



- ▶ Kontu Ekonomikoak. Eustat.
http://www.eustat.es/ci_ci/estadisticas/idioma_e/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Sektore_Publikoa/subarbol.html
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailsa.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.
<http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?ihmlang=es>
- ▶ Arabako Foru Aldundia.
www.alava.net
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.
www.bizkaia.net
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.
www.trafikoa.net
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Garraio Zuzendaritza.
<http://www.ejgv.euskadi.net/r53-2283/eu/>
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/
- ▶ Trafiko Zuzendaritza Nagusia – DGT.
<http://www.dgt.es/portal/es/publicaciones/publicaciones/>
- ▶ Jarduera Ekonomikoen Direktoria. Eustat.
http://www.eustat.es/ci_ci/estadisticas/idioma_e/tema_368/opt_0/tipo_1/ti_Enpresak_eta_estab_Lezimenduak/temas.html
- ▶ Economy and Finance Statistics (Eurostat).
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/national_accounts/data/database
- ▶ Errepideko Salgaien Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/default.htm
- ▶ *Energy and Transport in Figures 2007*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2008. urtea.
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea – EEE. 2007ko Energia Datuak.
<http://www.eve.es/>
- ▶ Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5832/eu/contenidos/informacion/desa_sostenible/eu_935/dsostenible_e.html



- ▶ *EAEko Mugikortasunari buruzko Ikerketa 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.
Ikus *Dokumentazioa* helbide honetan: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/eu/>
- ▶ *Bidaiari Garraioaren Soziologiaren Azterlan Orokorra, 2005*. Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/>
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2009*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2009. urtea.
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf
- ▶ Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca – ETS.
<http://www.ets-rfv.es/>
- ▶ EuskoTran.
<http://www.euskotren.es/EuskoTran/index.html>
- ▶ EuskoTren.
www.euskotren.es
- ▶ Eustat.
www.eustat.es
- ▶ Espainiako Trenbideen Enpresa Publikoa – FEVE.
<http://www.feve.es/>
- ▶ EAEko Garraio Eskaeraren Irudia, 2006ko eguneratzea. Eusko Jaurlaritzako Garraio Saila.
Ikus “Dokumentazioa” helbide honetan:
- ▶ *2007ko ingurumen-adierazleak*. Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Saila. Eusko Jaurlaritza. 2008. urtea.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-5512x/eu/>
- ▶ Bizkaiko Garraio Publikoaren Txostena. Bizkaiko Garraio Partzuergoa.
- ▶ Arabako hiriarteko autobusak – IDA.
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala – INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Kontseiluaren eta Parlamentuaren Batzordea.
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 2007ko Aforaleku Plana.
www.alava.net
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana.
www.bizkaia.net
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2007ko Aforaleku Plana.
www.gipuzkoa.net
- ▶ Garraio Iraunkorraren Gidaplana 2002-2012: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-3352/eu/contenidos/informacion/indicadores_ambientales/eu_10183/presentacion.html
- ▶ *EAEko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoa 2003-2006*. Herrizaingo Saila. Eusko Jaurlaritza.
<http://www.interior.ejgv.euskadi.net/r42-423/eu>
- ▶ *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/
- ▶ EAEko Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana (LAP).
www.euskadi.net
- ▶ Population and Social Conditions Statistics (Eurostat).
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/introduction
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.es/empresa/index.html>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE) – GIS.
<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=e>
- ▶ Structural Business Statistics 2007 (Eurostat).
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak – Tuvisa. Mugikortasunari eta joan-etorriari buruzko estatistika-urtekaria.
<http://www.vitoria-gasteiz.org>
- ▶ Garraioaren kanpo-kostuak EAEn. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila, 2006 (Errepidea eta Trenbidea).
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/costes_externos.html