



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2015



Euskadiko Garraioaren Panoramika 2015

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2016

Lan honen bibliografia-erregistroa Eusko Jaurlaritzaren *Bibliotekak* sarearen katalogoan aurki daiteke:
<http://www.bibliotekak.euskadi.net/WebOpac>

Argitaraldia:

©

Internet:

Argitaratzailea:

Egilea, diseinua, eta maketazioa:

Itzulpena:

Gainbegiratze eta Zuzentze lanak:

Lege-gordailua:

1.a, 2016ko abendua

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa

Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila

www.euskadi.eus

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Donostia-San Sebastián 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz



Antton Olano

Euskadiko Garraio Behatokia - EUSGABE

VI 334-2012

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

0. EGINDAKOAREN LABURPENA	15
1. TESTUINGURU OROKORRA	27
1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE	29
1.1.1. Garraioaren eta posta-jardueren sektorea	30
1.1.2. Garraioaren sektorea Euskadin.....	33
1.2. 2015EKO LEGEGINTZA BERRITASUNAK: EUROPAN, ESPAINIAN ETA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOAN	43
1.2.1. Legegintza berritasunak Europan	43
1.2.2. Legegintza berritasunak Espainian	46
1.2.3. Legigintza berritasunak Euskal Autonomia Erkidegoan	47
2. GARRAIOAREN ESKAINTZA 2015EAN	49
2.1. ERREPIDEKO GARRAIOA.....	53
2.2. TREN GARRAIOA	60
2.2.1. Adif Trenbide Azpiegituren Administrazioa	61
2.2.2. ETS-Euskal Trenbide Sarea: EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak	64
2.2.3. EAeko trenbide-sare berria - ETS eta Adif.....	70
2.3. AIREKO GARRAIOA	71
2.4. ITSASOKO GARRAIOA	73
2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA.....	76
2.6. BIZIKLETA	76
2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK	78
2.7.1. Gasteizko Garraioak (CTV)	78
2.7.2. Arasur.....	79
2.7.3. Aparkabisa	80
2.7.4. Zaisa	81
2.8. GELTOKI INTERMODALAK.....	81
3. GARRAIO ESKARIA 2015	83
3.1. BIDAARIEN GARRAIOA	85
3.1.1. Magnitude nagusiak.....	85
3.1.2. Errepideko garraioa.....	94
3.1.3. Tren-garraioa	100
3.1.4. Aireko garraioa	108
3.1.5. Itsasoko garraioa	111
3.1.6. Kable bidezko garraioa.....	113
3.1.7. Beste batzuk.....	114
3.2. SALGAIEN GARRAIOA	115
3.2.1. Errepideko garraioa.....	117
3.2.2. Trenbideko garraioa	120
3.2.3. Aireko garraioa	126
3.2.4. Itsasoko garraioa	130
4. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK	139

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

4.1.	GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK	141
4.1.1.	Istripuak	142
4.1.2.	Bideko pilaketak	145
4.1.3.	Ingurumena	150
4.2.	GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK	165
5.	GARRAIOAREN ETA MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ESPARRUKO HELBURUAK.....	171
5.1.	EUOPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK.....	173
5.2.	AURREKO GARRAIO GIDAPLANAREN HELBURUAK ETA ESTRAEGIAK	175
5.3.	EUSKADIRAKO GARRAIO-EREDU IRAUNKOR BATERANTZ	178
5.4.	2015EKO JARDUERAK	178
6.	FUNTSEZKO ADIERAZLEAK.....	185
6.1.	ADIERAZLE EKONOMIKOAK	187
6.2.	ADIERAZLE SOZIALAK	188
6.3.	INGURUMEN-ADIERAZLEAK	189
7.	ESTATISTIKAKO ERANSKINA	191
7.1.	ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA	193
7.1.1.	Establezimendu-kopurua	193
7.1.2.	Enplegua	205
7.1.3.	Balio erantsi gordina (eguneko prezioak).....	217
7.2.	GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA.....	226
7.2.1.	Garraio-eskaintza	226
7.2.2.	Pertsonen mugikortasun-eskaria	236
7.2.3.	Salgai-garraioaren eskaria	252
7.3.	GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA	262
7.3.1.	Istripuak	262
7.3.2.	Energia-kontsumoa	265
7.3.3.	Ingurumena	266
	ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA.....	267
	ITURRIAK.....	269
	BIBLIOGRAFIA	272

TAULA AURKIBIDEA

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

1.1. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2012-2013 aldian.....	35
1.2. taula	EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2013an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera	37
1.3. taula	Bidaiarien garraiorako enpresen eta baimenen banaketa Lurralde Historikoetan. EAE. 2015.....	38
1.4. taula	Salgaien garraiorako enpresen eta baimenen banaketa Lurralde Historikoetan. EAE. 2015.....	39
1.5. taula	Bidaiarien eta salgaien garraiorako enpresen eta baimenen bilakaera EAEn. 2015.....	39
1.6. taula	Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2014-2015.....	40
1.7. taula	Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2012 eta 2015 artean	41
1.8. taula	EAEko KPI, taldeka. 2012-1015.....	42
1.9. taula	EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2012-2015.....	42
2.1. taula	EAEko garraio-sistema.	51
2.2. taula	EAEko errepide-sarea 2015ean, errepide-motaren arabera. 2015	53
2.3. taula	Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-28n, 2013-2015 aldian.....	54
2.4. taula	Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2013-2015 bitartean.....	57
2.5. taula	EAEko ibilgailuen kopurua 2015ean.....	57
2.6. taula	Motorizazio-indizea European, 2013-2014an ¹	59
2.7. taula.	Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-28n, 2014an.	60
2.8. taula	Adifen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, Trenbide Sare Konbentzionala. 2015.....	61
2.9. taula	Trenbide Sare Konbentzionalako eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2013-2015.....	62
2.10. taula	Renfe Zabaleria Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2012-2014 alditakoak.....	63
2.11. taula	Egun, EuskoTrenen zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2013-2015 aldiko oinarrizko datuak.	65
2.12. taula	Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, 2013-2015.....	67
2.13. taula	EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2015eko oinarrizko.....	69
2.14. taula	Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa ¹ . 2000-2015	72
2.15. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2015 artean.....	73
2.16. taula	Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia. 2012-2015	74
2.17. taula	EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.	76
2.18. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sareen egoera 2015eko abenduan)	76
2.19. taula	Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2015.....	77
2.20. taula	EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak. 2015.....	78
2.21. taula	Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera. 2013-2015	79
2.22. taula	Arasurreko jardueraren bilakaera. 2013-2015.....	79
2.23. taula	Aparkabisako jardueraren bilakaera 2013-2015.....	80
2.24. taula	ZAISaren jardueraren bilakaera. 2013-2015.....	81
3.1. taula	Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2015 aldian.	90
3.2. taula	Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2016 aldian.....	91
3.3. taula	Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2016 aldian.....	91
3.4. taula	Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2016	93

Egindakoaren Laburpena 0.	3.5. taula	Hiriburuen barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2016 94		
	3.6. taula	Autoan egindako lekualdaketen banaketa lurralde-esparruaren arabera. 2006-2016. 96		
	3.7. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetakako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990-2015. 97		
	3.8. taula	Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2015 artean..... 100		
	3.9. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2015 artean..... 104		
	3.10. taula	Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2014 artean..... 106		
	3.11. taula	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2015ean. Abiapuntua eta/edo helmuga. 106		
	3.12. taula	Renfeko bidaiarien probintzia arteko garraioa, zabalera metrikoko trenbide-sarean: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012 ¹ 107		
	3.13. taula	Bidaiarien zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2000 eta 2015 artean..... 110		
	3.14. taula	Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2009 eta 2015 artean..... 112		
	3.15. taula	Pertsonen kable bidezko garraioa 2009 eta 2015 artean. 114		
Testuinguru Orokorra 1.	3.16. taula	Bidaiariontzien zirkulazioa 2006 eta 2015 artean. 115		
	3.17. taula	Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2013 eta 2015 artean. 116		
	3.18. taula	EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2011 eta 2015 artean. 118		
	3.19. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2013 eta 2015 artean. 121		
	3.20. taula	Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2015ean..... 122		
	3.21. taula	Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruaren bilakaera 2002 eta 2015 artean..... 124		
	3.22. taula	Renfe-Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2014an..... 125		
	3.23. taula	EuskoTrenek EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2015 artean..... 126		
	3.24. taula	Salgaien garraioa aireportuko ¹ , 1980 eta 2015 artean. 128		
	3.25. taula	Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1985 eta 2015 artean. 131		
	Garraioaren Eskaintza 2.	3.26. taula	Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2011 eta 2015 artean, zirkulazio-motaren arabera. 132	
3.27. taula		Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2012 eta 2015 artean, produktu-motaren arabera. 133		
3.28. taula		Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2015ean. 135		
4.1. taula		Ertzaintzak 2015ean erregistratutako biktimadun trafiko-istripuak, lurralde historikoaren arabera..... 145		
4.2. taula		2015eko funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera. 147		
4.3. taula		Errepideko pilaketen bilakaera. 2009-2015 148		
4.4. taula		Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2013-2014 149		
4.5. taula		Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2013-2014 150		
4.6. taula		Matrikulazioak ¹ , igorritako CO2-ren arabera. 2012-2015 157		
4.7. taula		Matrikulazioak ¹ , erregai-motaren arabera. 2012-2015..... 158		
Garraioaren Eskaria 3.		4.8. taula	Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2015eko abenduaren 31n..... 159	
	4.9. taula	EAEko sistema orokorren lurzoria ¹ (azalera, hektareatan). 2014-2015 164		
	7.1. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)..... 193		
	7.2. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa) 194		
	Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak 4.	Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak 5.	Funtsezko Adierazleak 6.	Estatistikako Eranskina 7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.3. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak).....	195
7.4. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	196
7.5. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	197
7.6. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	198
7.7. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	199
7.8. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)	200
7.9. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	201
7.10. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak).....	202
7.11. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	203
7.12. taula	Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraiobidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)	204
7.13. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	205
7.14. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)	206
7.15. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	207
7.16. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa).....	208
7.17. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	209
7.18. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	210
7.19. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	211
7.20. taula	Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	212
7.21. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak).....	213
7.22. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	214
7.23. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	215
7.24. taula	Garraio-sektoreko enplegua garraiobidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)	216
7.25. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua).....	217
7.26. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa).....	218
7.27. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)	219
7.28. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)	219
7.29. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)	220
7.30. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa).....	220
7.31. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)	221
7.32. taula	Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa).....	221
7.33. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera EAEn (milaka euro uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)	222

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.34. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Araban (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)	223
7.35. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)	224
7.36. taula	Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)	225
7.37. taula	EAEko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	226
7.38. taula	Arabako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	227
7.39. taula	Gipuzkoako errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	228
7.40. taula	Bizkaiko errepide-sarearen luzera eta dentsitatea (km eta m/km ²)	229
7.41. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	230
7.42. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	231
7.43. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	232
7.44. taula	Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)	233
7.45. taula	Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)	234
7.46. taula	Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)	234
7.47. taula	Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa	235
7.48. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)	236
7.49. taula	Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	237
7.50. taula	Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)	238
7.51. taula	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiru hiriburuetakako autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera	239
7.52. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan	240
7.53. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko metroan (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	241
7.54. taula	Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)	242
7.55. taula	Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)	243
7.56. taula	Hiriko eta metropoli-eremuko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera EuskoTranen (bidaiariak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	244
7.57. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)	245
7.58. taula	Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (urte arteko aldakuntza-tasa)	246
7.59. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan)	247
7.60. taula	Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)	248
7.61. taula	Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	249
7.62. taula	Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2015 arteko bilakaera.	250
7.63. taula	Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2004 eta 2015 arteko bilakaera.	251
7.64. taula	Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2005 eta 2015 arteko bilakaera.	251
7.65. taula	EAEn errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2015 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	252
7.66. taula	Garraiatutako salgaien kantitatea 2015an, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)	253

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

7.67. taula	Irteera edota helmuga EAEn duten trenbidez garraiatutako merkantzien bolumena. 2002 eta 2015 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)	253
7.68. taula	RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2015an, EAE jatorri edota helmugarekin, autonomia erkidegoez sailkatuta (tonak milakotan eta portzentajezko pisua)	254
7.69. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)	255
7.70. taula	Salgaien zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	256
7.71. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	257
7.72. taula	Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)	258
7.73. taula	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	259
7.74. taula	Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak).....	260
7.75. taula	Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa).....	261
7.76. taula	Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2015 urteen artean, biktima-kopuruen arabera.....	262
7.77. taula	Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak	263
7.78. taula	Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera.Ertzaintzak erregistratutako datuak	264
7.79. taula	Garraio-sektorearen energia-kontsumoa, energia-motaren eta garraio-motaren arabera	265
7.80. taula	Lurzoruaren okupazioa. EAeko sistema orokorren lurzoria ¹ (azalera, hektareatan)	266

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

GRAFIKO AURKIBIDEA

1.1. grafikoa	Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2015 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009 eta EKS-10) ¹	31
1.2. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren ¹ banaketa 2015ean ² (%)	32
1.3. grafikoa	EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2013an (%).....	32
1.4. grafikoa	Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinen eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2012 (%)	34
1.5. grafikoa	EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinen ¹ banaketa 2015ean ² , azpisektoreen arabera (%)	36
3.1. grafikoa	Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula ¹ . 2011-2016.	86
3.2. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2016 aldian, arrazoiaren arabera (%).....	88
3.3. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2016 aldian, garraio-motaren arabera (%).....	89
3.4. grafikoa	EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011-2016 bitartean (%).....	92
3.5. grafikoa	Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2016 ¹ artean.....	95
3.6. grafikoa	Kanpotik hiriburueta autoz egindako sarrerak. 2007-2016.....	97
3.7. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburueta autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2015 artean	99
3.8. grafikoa	Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2015 artean.....	101
3.9. grafikoa	Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2015 artean.	102
3.10. grafikoa	Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2015 artean.....	105
3.11. grafikoa	Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2015ean. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%).....	107
3.12. grafikoa	Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2015 artean.....	108
3.13. grafikoa	Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2015ean, aireportuaren arabera.	111
3.14. grafikoa	Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2015 artean.....	112
3.15. grafikoa	Bizkaia Zubiko zirkulazioa. 2001-2015.	115
3.16. grafikoa	Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2014an, ehunekotan (%).....	117
3.17. grafikoa	Eskualde arteko salgaien garraioa EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2015ean.....	119
3.18. grafikoa	Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepide-garraioaren tipologia 2015ean, ehunekotan.....	120
3.19. grafikoa	Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2015ean garraiatutako salgaiak (%).....	122
3.20. grafikoa	Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2015ean, ehunekotan	123
3.21. grafikoa	Renfek garraiatu dituen eta jatorria ¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2014.	125
3.22. grafikoa	Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2015 artean.....	127
3.23. grafikoa	Salgaien abiapuntua eta helmuga 2015ean, aireportuaren arabera.	129
3.24. grafikoa	Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2015ean (%).	129
3.25. grafikoa	Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan, 1980 eta 2015 artean.....	130
3.26. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiako portuetan 2015ean: salgai-motak (%).....	134

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.27. grafikoa	Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2015 artean.....	136
3.28. grafikoa	Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2015ean: salgai-motak.	136
4.1. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%)	141
4.2. grafikoa	Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2004-2008 aldiko bilakaera (aldakuntza-tasa, ehunekotan).....	142
4.3. grafikoa	Ertzaintzak eta Udaltzaingoak ¹ 2000 eta 2015 artean EAeko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak	143
4.4. grafikoa	Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-28n, 2014an.	144
4.5. grafikoa	Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2015 arteko bilakaera	146
4.6. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2014 (%)	154
4.7. grafikoa	Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2014 artean (%).....	155
4.8. grafikoa	Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2014 artean	155
4.9. grafikoa	Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2005-2015 arteko bilakaera	160
4.10. grafikoa	EAeko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2015 (%).....	160
4.11. grafikoa	Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean. 2015	161
4.12. grafikoa	Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2005-2015	162
4.13. grafikoa	Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2005 eta 2015 artean.	162

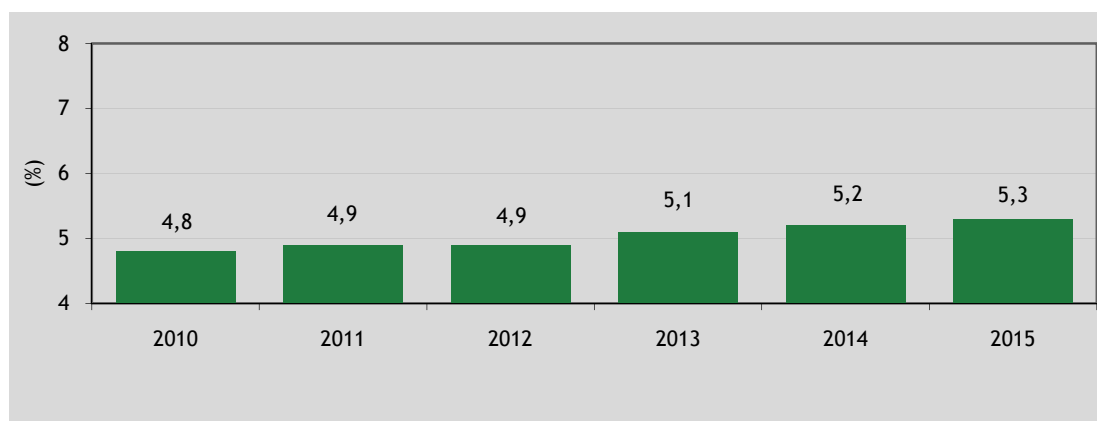
O

**Egindakoaren
Laburpena**

0. EGINDAKOAREN LABURPENA

Euskadiko jarduera ekonomikoak gorantz jo du 2015ean (BPGk %4 egin du gora; aurreko urtean, berriz, %1,4). Hala, garraioaren eta posta-jardueren sektoreak biziagotu egin du bere balio erantsi gordinaren igoera; 2014an igoera %2,2koa izan zen eta 2015ean, berriz, %5,8koa. Horiek horrela, ekonomia orokorrarekin alderatuta balio erantsi gordinaren hazkunde handiagoa izan duenez, sektoreak euskal ekonomiaren balio erantsi gordin osoan duen partaidetza igo egin da zertxobait (2015ean %5,3 eta 2014an %5,2).

Garraioaren eta posta-jardueren sektoreak (JESN-2009 eta EKS-10) EAEko BEGean duen partaidetza (%): 2010-2015 urteak. Garraioaren Panoramikaren aurtengo txostenaren 1.1. grafikoaren laburpena.



Garraioaren azpi-sektoreari dagokionez, esan beharra dago azpi-sektore horrek garraioaren eta posta-jardueren sektoreko jardueraren %93,6 hartzen duela. Garraioaren sektore horrek 3.101,8 milioi euroko BEG sortu du 2015ean, hau da, euskal ekonomia osoaren %5,0. 2014an, berriz, kuota hori txikiagoa izan zen, %4,8koa.

Aipatutako sektoreko establezimenduei eta establezimendu horiei lotutako enpleguari erreparatuta (eskuragarri dugun informaziorik berriena 2013ko ekitaldikoa da), azpimarratu beharra dago urte horretatik aurrera jarduera ekonomikoak gora egin duela etengabe. Garraioaren eta posta-jardueren sektoreko establezimendu kopurua %-4,3 jaitsi zen 2013an eta horri lotutako enplegua, berriz, %-3,8. Urte hartan, Euskadiko ekonomiarekiko pisu erlatiboa jaitsi egin zen (2013an, sektorearen partaidetza, establezimendu kopuruari dagokionez, %6,6koa izan zen, eta establezimendu horiei lotutako enpleguarena %4,9koa).

Baliagarria izaten da, bestalde, garraiolarien jarduerarako enpresen eta baimenen (baimendutako ibilgailuen) kopuruak nolako bilakaera izan duten ikustea. 2015ean, enpresa eta ibilgailu-baimenen kopuruak gora egin du, 2014ko urtearekin alderatuta, salgaien garraioak izan duen gorakadaren ondorioz gehienbat. Azken urteotako joerari erreparatuz gero, esan beharra dago 2015ean, kopuru guztiak batuta, balantzeak negatiboa izaten jarraitzen duela, 2009ko mailekin alderatuta: bidaiari-garraioaren jardueran apur bat positiboa da, eta salgai-garraioaren jardueran, berriz, negatiboa, 2009ko urtearekin alderatuta betiere.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

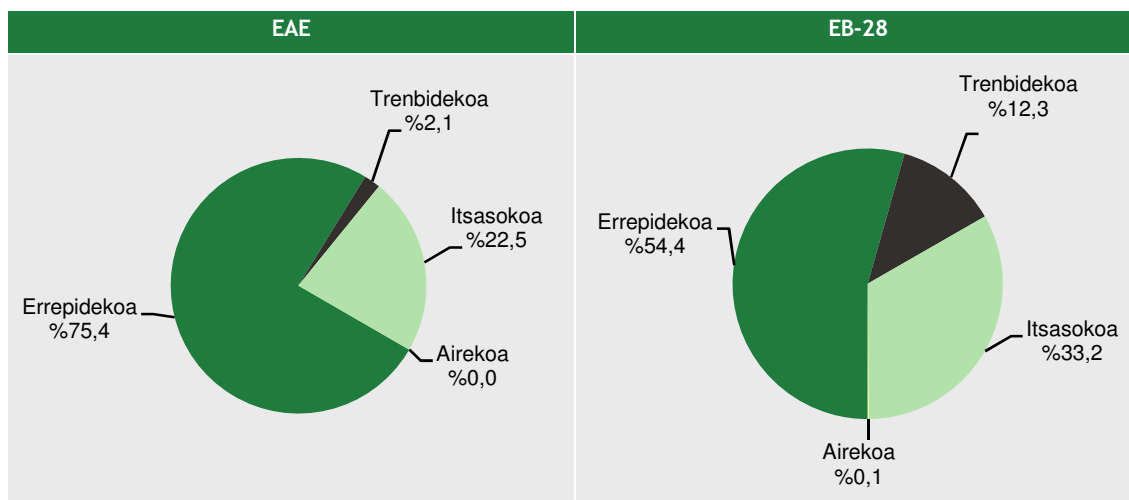
Bidaiari- eta salgai-garraiorako enpresen eta baimenen bilakaera EAEn, 2009-2015 aldian. Garraioaren Panoramikaren txosten honetako 1.5 taulatik ateratako laburpena.

		EAE								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Δ 15/09	Δ 15/14
Bidaiari-garraioa	Enpresak	2.351	2.398	2.408	2.415	2.350	2.394	2.400	2,1%	0,3%
	Baimenak	4.535	4.625	4.670	4.702	4.674	5.042	5.112	12,7%	1,4%
Salgai-garraioa	Enpresak	7.861	7.331	7.344	6.807	6.925	6.668	6.831	-13,1%	2,4%
	Baimenak	18.646	17.004	17.238	15.049	15.425	14.372	15.201	-18,5%	5,8%
Guztira EAEn	Enpresak	10.212	9.729	9.752	9.222	9.275	9.062	9.231	-9,6%	1,9%
	Baimenak	23.181	21.629	21.908	19.751	20.099	19.414	20.313	-12,4%	4,6%

Garraio eta mugikortasun motaren arabera banaketari dagokionez, azpimarratzekoa da errepideko garraioaren nagusitasuna hura baino jasangarriagok diren beste batzuen aldean, hala nola trenbideko eta itsasoko garraioaren aldean.

Lehenik eta behin, salgaien garraioaren banaketari dagokionez, nabarmentzekoa da EAEn eta EB-28ren artean alor horretan dagoen aldea. Izan ere, EAEko errepideko salgai-garraioaren pisua askoz handiagoa da: hain zuzen, %75,4koa da EAEn eta %54,4koa, batez beste, EB-28an. Aitzitik, beste garraio-sistema jasangarriago batzuek askoz pisu txikiagoa dute EAEn. Azpimarratzekoa da, adibidez, trenbideko garraioak duen pisu txikia.

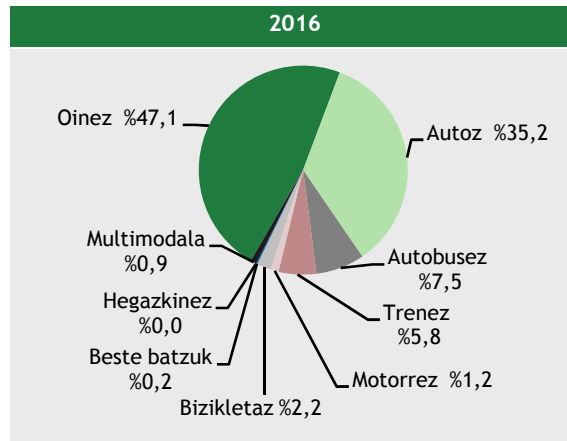
Salgai-garraioaren banaketa, garraio-motaren arabera (%). 2014. urtea (alderaketa honetarako eskuragarri ditugun azken datuak). Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txosten honetatik ateratako 3.17 grafikoaren laburpena.



Bestalde, pertsonen mugikortasun-motaren arabera banaketari dagokionez, eta "Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterketa" izeneko txostenaren arabera, azpimarratzekoa da oinezko joan-etorriak lehen garraio modu bezala finkatu direla EAEko biztanleen artean: ia mugimenduen erdia hartzen dute (%47,1). Bigarren tokian autoa dago oraindik ere, joan-etorri guztien %35,2 bilduta. Mugikortasun-motaren arabera banaketaren bilakaerari erreparatuz gero, azpimarratzekoa da oinezko joan-etorriek gora egin dutela etengabe 2007tik hona (2007an, joan-etorri guztien %41,4 hartzen zuten eta 2011n, %44,8) eta autoa eta motoa bezalako ibilgailu pribatuen erabilerak, berriz, behera:

2006an %39,8 hartzen zuten, 2011an %36,7 eta 2016an %36,4. Bestalde, garraio modu kolektiboek (autobusak, trenbideak, hegazkinak eta ontziak) joan-etorri guztien %13,3 hartzen dute, hau da, pisua galdu dute aurreko urteetakoaren aldean: 2007an joan-etorri guztien %17,5 hartzen zuten eta 2011n %16,1. Azkenik, bizikletaren erabilerak gora egiten jarraitzen du eta %2,2koa izateraino igo da (2007an %0,9koa zen eta 2011n %1,9koa)

EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa garraio-moduaren arabera. 2016 (%). Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txosten honetatik ateratako 3.3 taularen laburpena.



EAEko mugikortasun-eskariari dagokionez, eta Eusko Jaurlaritzak aldian-aldian egiten duen mugikortasun inkestaren arabera (azkena 2016an), mugikortasunak gora egin du. Zehazki, 2016an, (6 urtetik gorako) biztanle bakoitzeko batez besteko joan-etorrien kopurua 3,33koa izan da. Hau da, 2011koa baino handiagoa, orduko batez bestekoa 3,05 joan-etorrikoa izan baitzen.

Garraio publiko kolektiboaren mugikortasun-eskariari erreparatuz gero, azpimarratzekoa da errepide eta trenbide bidezko garraio-zerbitzuen erabiltzaile kopuruak gorako joerari eutsi diola azken bi hamarkadotan. 2000-2015 bitarteko aldirian, erabiltzaile-kopurua %11,5 handitu da. Dena dela, esan beharra dago goranzko joera hori moteldu egin dela azkeneko urteetan. Hala, 2015an, 251,9 milioi joan-etorri izan dira guztira, hau da, 2014an baino %0,2 gehiago.

Garraio kolektiboak izan duen bilakaeraren azterketa egiteko, aztergai den eremu geografikoan dagoen eskaintzari buruzko ikuspegi orokorra eman beharra dago. Horiek horrela, garraio mota bakoitzari punturik azpimarragarrienak azalduko ditugun ondoko lerrootan:

- Lehenik eta behin, errepideko garraio publikoa aztertuko dugu:
 - Hiri-eremuan, bidaiari kopuruak bilakaera positiboa izan da hiru euskal hiriburuetan. Zehazki, Tuvisan %5,2igo da garraiatutako pertsonen kopurua eta orain arteko marka hautsi du: 13,8 milioi bidaiari izan ditu. DBusek, aldiz, 28,2 milioi pertsona garraiatu ditu eta %0,6ko igoera izan du aurreko urtetik hona; Bilbobusek, azkenik, 26,1 milioi pertsona garraiatu ditu 2015ean, hau da, aurreko urtean baino %0,2 gehiago.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- Hiriarteko arloan, Lurraldebusek goranzko joerari eutsi dio, aurreko urteen ildo beretik, eta 22,9 milioi bidaiari garraiatu ditu (2014an baino %3,4 gehiago). Aitzitik, Bizkaibusek eta A-3700 Bilbo/Gasteiz autobus linearen kontzesioak 27,3 milioi bidaiari garraiatu dituzte, hau da, aurreko urtean baino %4,2 gutxiago. Arabako Hiriarteko Autobusek, aldiz, 392,2 mila bezero garraiatu dituzte; horrek esan nahi du konpainiaren jarduerak %12,3egin duela behera aurreko urtearekin alderatuta.

Zifra horiei dagokienez, zehaztu behar da aipatutako datuak garraio publiko kolektiboko zerbitzuen eskaintza osoaren testuinguruan aztertu behar direla; hau da, garraibide batzuen eta besteen (autobusa, metroa eta tranbia) eskaintza kontuan hartuta eta hirietako, hiri inguruetako eta metropolietako eremu guztiei begiratuta. Ñabardura hori are garrantzitsuagoa da azken urteetan garraio-moduaren eskaintza handitu den tokietan; hala Bilbo Handiko metropoli eremuan, nola Gasteizen.

■ Trenbideko garraioari dagozkion alderdietan, honakoa ikusten da:

- 2015ean, Bilboko Metroaren zerbitzuen eskariak aurreko hiru urteetako mailari eutsi dio. Hala, 87,5 milioi bidaiari erregistratu dira, 2014an baino %0,2 gehiago.
- EuskoTrenen tranbia-sisteman eskaria %3,0 igo da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Jarduera-mailaren igoera hori Bilboko Tranbiaren eskariak izandako beherakadak (%-3,1) ahulduta dago: 2.887,5 mila bidaiari zenbatu dira, azkenean, ekitaldi amaieran. Gasteizko tranbian, berriz, %5,5 egin du gora bidaiari kopuruak 2014tik, eta 7.699,8 mila bidaiari izan dira guztira. Hala, 2009an zerbitzua eskaintzen hasi zenetik, azkeneko hau izan du jarduera handieneko urtea.
- Hiriarteko arloan, Renfek ohiko zabalera eta zabalera metrikoko sareari buruz emandako datuetan ikus daiteke jaitsi egin dela bidaiari kopurua eta ekitaldi amaieran 16,3 eta 1,1 milioi pertsona erregistratu dituzte (%-0,5 eta %-3,7, hurrenez hurren). Euskotrenek, berriz, 15,6 milioi bidaiari erregistratu ditu. Beraz, trafikoa %0,1 jaitsi da, 2014ko urtekoarekin alderatuta.

Garraio publiko kolektiboko zerbitzuen eskariak izan duen bilakaera honako taula honetan ikus daiteke.

Bidaiarien bilakaera (milaka pertsonatan) errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2015 aldian. Garraioaren panoramikaren txosten honetatik ateratako 3.1 taularen laburpena.

Urtea	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092	--	--
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	49.746	100.041	37.540	255.004	-- ⁽¹⁾	--
2012	66.942	50.426	97.975	36.277	251.620	-1,3	--
2013	66.235	50.864	97.532	34.110	248.741	-1,1	--
2014	67.236	51.085	97.674	33.147	249.142	0,2	--
2015	68.130	50.601	98.121	33.018	249.870	0,3	--

(1) Ehunekoaren aldakuntzaren balioa ez da adierazgarria, aurreko urteko datuak osatu gabe daude eta.

- Pertsonen aireko garraioari dagokionez, EAEk hazkundearen bidean segitzen du beste urte batez, jatorria eta/edo helmuga Euskadiko aireportuetan duten lekualdatze kopuruari begiratuta. EAEko aireko trafikoaren zabalkunde horren bultzatzaile nagusia Bilboko terminala da (%+6,9); izan ere, 4,26 milioi pertsona ibili dira bertan. Donostiako aireportuak %4,1 handitu du bere jarduera maila eta 255.100 pertsona inguru garraiatu ditu. Azkenik, Gasteizko aireportuak 11.200 pertsona inguru garraiatu ditu. Horrek esan nahi du %55,7 igo dela bertako trafikoa aurreko ekitaldikoarekin alderatuta eta hautsi egin dela 2007an hasitako joera negatiboa.
- Pertsonak itsasoz garraiatzeari dagokionez, Bilboko Portuan dago garraio hori kontzentratuta, 165,5 mila pertsona mugitu dira 2015ean, 2014an erregistratutakoak baino %2,7 gehiago. Igoera linea erregularraren bidaiari bolumenean izandako igoerak ekarri du: 94.981 bidaiari urtean zehar. Datu horien arabera, trafikoak %17,2 egin du gora aurtengo ekitaldian: %16,6 ontziratutako pertsonen kopuruak eta %17,8 lehorreratutakoen kopuruak.
- Azkenik, beste garraibide batzuen eskariari dagokionez, aipatzekoa da kable bidezko garraio sisteman 2.048 mila pertsona lekualdatu direla funikularretan eta 362 mila, berriz, Ereagako igogailuan (igogailu hori da 2015eko erabiltzaileei buruzko datuak dituen bakarra), hau da, aurreko ekitaldian baino %-9,3 eta %+4,9, hurrenez hurren. Bizkaia Zubi Esekian 3.664 mila pertsona ibili dira (aurreko urtean baino %3,7 gutxiago) eta Portugalete-Areeta eta Erandio-Barakaldo joan-etorriak egiten dituzten txalupetan ibilitako pertsonak 487,8 mila izan dira (2014an baino %13,7 gutxiago).

EAEko garraio publiko kolektiboko zerbitzuen *eskaintzari* dagokionez, honako alderdi hauek nabarmendu behar dira:

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estadistikako
Eranskina

7.

- Errepideko garraio publikoan, hiri-eremuan, Bilbobus, Dbus eta Tuvisa konpainiek eskaintzen dituzte zerbitzuak. Bizkaiko hiriburuan, 148 autobus ditu Bilbobusek (2014an baino 1 gehiago), eta 43 lineatan banatuta, 567,3 kilometroko ibilbidea egin dute; bestalde, Dbusek, Donostian, 127 autobus ditu zerbitzua eskaintzeko (2014an baino 5 gehiago), 38 lineatan banatuta, eta 260 kilometroko ibilbidea egin dute; Tuvisak, berriz, 81 autobus izan ditu (aurreko ekitaldian baino 5 gutxiago) 15 lineatan banatuta eta 209,2 kilometro egin dituzte Arabako hiriburuan.

- Trenbide-eskaintzari dagokionez, hiri-garraioaren kasuan, Bilboko tranbiaren eskaintzak aurreko urteko mailari eutsi dio, bai tren kopuruan, bai eskainitako plazetan; Gasteizko tranbiaren eskaintza ere aurreko urteko bera da eskainitako tren eta plaza kopuruari dagokionez.

2015ean, Bilboko Metroaren sareak aurreko urteko luzera bera du (45,1 km) eta 41 geltoki. Metroak eskainitako kilometro kopurua aurreko ekitaldian eskainitako bera da ia, baina tren-kilometro eta toki-kilometro kopuruak behera egin du apur bat (%-2,2).

Hiriarteko garraioei begiratuta, EuskoTrenek eskainitako zerbitzuei dagokienez, igo egin da euskal gizartearen zerbitzura jarritako trenen eta plazen kopurua (%-9,2 eta %6,2, hurrenez hurren) eta eskainitako kilometro kopurua eta kilometro bakoitzeko plaza kopurua ere %1,3 eta %2,2 igo dira, hurrenez hurren.

Renfek aldiriko zerbitzuetan, ohiko trenbide sarean, eskaintzen duen tren-kopuruak jaitziera arin bat izan du (%-0,2) aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta; eta kilometroko toki kopurua eta tren kopurua ere %0,9 eta %0,7 jaitsi dira, hurrenez hurren. Renfek zabalera metrikoko sarerako egindako eskaintzak ere behera egin du eskura dugun azken datuen (2014) arabera (%1 tren kopuruan eta %31 kilometroko eskainitako tokietan), Bilbo-Balmaseda lineako trenen maiztasuna txikitu egin delako.

- Aireko garraioaren eskaintzari dagokionez, Euskadiko aireportuek egindako operazio komertzialen bolumenean %5,4ko igoera globala izan da: Gasteizen %13,8, Bilbon %3,9 eta Donostian %3,5.
- Azkenik, itsasoko garraioan, aurreko urtean bezala, Anavasi lotutako merkataritzako ontzidiak 11 ontzi enpresa izan ditu eta 54 ontzi, guztira, erabilgarri. Salgaien mugimenduari dagokionez, 2015ean, zama osoaren bolumena 332,7 mila tona gordinera igo da (%+0,4) eta 585,0 mila tona izan dira pisu hilean (%+0,2)

Salgaien garraioari buruzko azterketari begiratuta, EAEn 2015ean izandako trafikoa 152.215,4 mila tonakoa izan da; hau da, 2014. urterako estimatutako datuak baino %1,7 gutxiagokoa. Jarraian, garraio modu bakoitza aztertuko dugu, bakoitza bere aldetik:

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio jarduerak, jarduera sortutako ondorioak eta joerak	4.
Garraioaren erabilgarritasun jasangarriaren helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

- EAEn errepidez egiten den salgaien zirkulazioak %4,1 egin du behera 2014ko ekitaldikoarekin alderatuta eta mugitutako salgaien bolumen osoa 91,0 milioi tonakoa izan da. Aztertu ditugun salgaien garraioaren bilakaeran alde handiak egon dira eremu batzuetatik besteetara: eskualde arteko garraioak eta nazioarteko garraioak %12,9 eta %3,1 egin dute gora, hurrenez hurren, eta 44,4 eta 5,5 milioi tonara iritsi dira, hurrenez hurren; aitzitik, eskualde barneko garraioak beherakada handia izan du (%-18,1) eta 41,1 milioi tonara jaitsi da.
- Trenez garraiatutako salgaietan, guztizko trafikoa 3.137,9 mila tonakoa izan da. Beraz, 2014an mugitutako bolumena bainoa %2,7 txikiagoa. Operadoreetako bakoitzaren azterketak erakusten duenez, Renfek, ohiko tren-sarean, 2.384,2 mila tona garraiatu ditu guztira (2014an baino %5,7 gutxiago), eta bera izan da EAEko tren-operadore nagusia, trafiko osoaren %76 bereganatuta. Bestalde, Renfek, zabalera metrikoko sarean, %7,3eko gorakada izan du (745,4 mila tona garraiatu ditu 2015ean). Azkenik, Euskotrenek salgaien garraioan azken urteotan galdua zuen indarraren parte bat berreskuratu du, eta, hala, 8,3 mila tona garraiatu ditu 2015ean.
- Salgaien aireko trafikoan, EAEn, 49,3 mila tona garraiatu dira 2015ean. Horrek esan nahi du %9,3 igo dela mobilizatutako zama aurreko ekitalditik. Bilakaera positibo hori, batez ere, Gasteizko aireportuaren jarduerak gora egin duelako da: 46,4 mila tona garraiatu ditu, hau da, aurreko urtean baino %10 gehiago. Bestalde, Bilboko aireportuak aurreko urteko jarduera mailari eutsi dio (%0,7ko igoera arina izan du) eta 2,9 milioi tona garraiatu ditu guztira. Azkenik, Donostiako aireportuan, salgaien trafikoak %89,7 egin du behera, eta mugitutako salgai bolumena 3,2 tonakoa izan da guztira.
- Azkenik, EAEko bi portu nagusien jarduera komertzialak 36,9 milioi tonako bolumena erregistratu du 2015ean, 2014an baino %6,1 gehiago. 2007tik erregistratuko bigarren markarik handiena da hori. Bilboko Portuaren kasuan, 32,9 milioi tonako karga mugimendua erregistratu da, aurreko ekitaldian erregistratutakoa baino %6,0 handiagoa. Hala, han egin da EAEko itsas zirkulazio guztiaren %89. Pasaiaiko Portuan %6,7 igo da mobilizatutako tona kopurua eta 3,8 milioi tonara iritsi da trafiko (mobilizatutako salgai guztien %10,3). Bermeoko portuan (itsas zirkulazioaren guztizkoan duen partaidetza askoz txikiagoa da: %0,7) %15,6ko jaitsiera izan du garraiatutako zamaren bolumenak.

Ondoren, *garraio arloko azpiegiturak* hobetzeko eta hedatzeko 2015ean EAEn egindako inbertsio nagusiak aipatuko ditugu:

- Bideko azpiegiturei dagokienez, lehendik zeuden bideak hobetu eta birgaitu egin dira, eta trazatu berriak ere abiarazi dira. Hala, honako hauek dira jarduketa aipagarrienak:

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- Bizkaiko lurralde historikoan, zerbitzuan jarri dira Bermeoko saihezbidea eta N-634 errepidera sartzeko adarra, Durangoko saihezbidea hobetzeko lanak esleitu dira, BI-623 errepidearen tartean segurtasuna areagotzeko, 29,200 kilometro-gunetik hasita, eta lanak hasi dira BI-633 errepidean. Gainera, Unbeko Korridoreko Bide-Plan Berezia, Unbegana-Pozozabale-Mendiondo zatirako, BI-631 errepiderako proiektuaren lehiaketa-fasea hasi da, eta N-637 errepidea N-633 eta BI-737 errepideekin lotzeko proiektuaren esleitze prozesua abian jarri da.
- Gipuzkoan, aurrera egin dute Beasain-Durango ardatzeko lanek, GI-632 errepidearen saihezbidea irekita, GI-632 errepidean Antzuloa-Bergara zatia osatzeko proiektu teknikoaren idazketa-lana hasi da, eta Antzuolako biribilgunea eraiki da.
- Araban, A-2601 eta A-4624 egokitzeko eta urbanizatzeko lanak adjudikatu dira, A-3110 errepidean Elburgoko saihezbidea eraikitze proiektuaren erredakzioa onartu da, eta errepide foru sarean segurtasuna areagotzeko lanak egin dira.

■ Trenbide-azpiegituretan egindako jardueretatik honakoak azpimarra daitezke:

- Adifek martxan jarri ditu Donostia-Irun zatian –Madril-Hendaia trenbide-linea konbentzionalen– errailak eta trabesak da berritzeko eta balastoa aldatzeko lanak, Bilbo-Abando Indalecio Prieto geltoki intermodaleko nasetan tratamenduak aplikatu dira.
- 2015ean ETSk lurralde historiko bakoitzean egindako lanen artean, hauek dira aipagarrienak:
 - Bizkaian, Durango Proiektuari dagokionez, aipagarriak dira Euskotrenek orain arte –lekualdaketa egin arte– erabiltzen zituen lantegi eta kotxetegiak eraisteko lanak eta trenbide super-egitura zaharra desegiteko egindakoak. Gainera, Zugastietako eta Muxikako geltokien arteko bidea berritzeko lanak amaitu dira, eta Ola-Sondika trenbide zatia hobetzeko –eta Bilboko metroaren 3. linean integratzeko– proiektuaren idazketa lizitatu da.
 - Gipuzkoan, martxan da Eibarren, hiru urteko lanen ondoren, Amañako lurrazpiko geltoki berria.
 - Donostialdeko Metroa proiektuaren esparruan, hauek dira egin diren aurrerapen nagusiak: Loiolako desbideraketa eta behin-behineko geltokia zerbitzuan jarri da eta Loiola-Herrera zatian geltoki berria eraikitze lanak adjudikatu dira; Altzako geltoki berria eraikitze lanetan aurrera egin da, eta Herrera-Altza saihezbide berria Lasarte-Donostia-Hendaia linearekin (Herrera-Altza zatian) lotzeko lanak amaitu dira; trenbide-pasantea (Lugaritz-Miraconcha eta Miraconcha-Easo) egituratuta dagoen bi segmentuak eraikitze proiektuaren lizitazioarako baldintza-pleguak onartu dira, eta Altza-Pasaia-Galtzaraborda trenbide-saihezbidea eraikitze proiektu zibilaren idazketa-lana amaitu da.
 - Bilboko Metroan hauek izan dira lan garrantzitsuenak: 1. linean, bidea Urdulizko geltokitik igarotzen den lekuan lurperatzeko lanak hasi dira; Urdulizen linearen lurperaketaren instalazio elektrikoak, ekipamenduei eta elektrifikatzeari dagozkien lanak lizitatu dira; 3. linean, gune

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Larduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

nagusia den Alde Zaharreko geltoki berria eraikitze lanak adjudikatu dira, Txurdinaga eta Otxarkoagako geltokien arteko zulatutako tunelaren zati bien arteko lotura gauzatu da, garraio bereziak Zurbaranbarriko geltokira iritsi dira, eta instalazio eta ekipamendu lanak egin dira Matiko, Uribarri, Zurbaranbarri eta Otxarkoagako geltokietan; 5. linean, etorkizuneko linean obra zibila egiteko proiektuaren idazketa-lanak aurrera eraman dira.

- Tranbia-programari dagokionez, Gasteizen, aurrera egin dute dauden zabaltze aukerak zehazteko azterlan informatiboaren idazketa-lanek, eta Bilbon, amaitu da La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiaren azterlan informatiboaren idazketa.
- Euskal Trenbide Sare berriari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak gauzatutako euskal Y-ren Gipuzkoako adarrean, 2015eko amaieran amaituta zeuden Bergara-Lezo igarobideko sei zati, beraz, amaitutako kilometroak, guztira, 17 dira; hau da, Eusko Jaurlaritzak ETS erakunde publikoaren bidez egin beharreko ibilbidearen %25. Bestalde, 2014a amaitzean, abian ziren Gipuzkoako adarreko beste 11 zatitako lanak, 42 km-ri dagozkienak (ibilbidearen %61).
- Sustapen Ministerioak egindako lanari dagokionez, Bertarako lotuneko hiru zati berrietan plataformak eraikitze proiektuak lizitatu dira, Atxondo-Abadiño, Arrasate-Bergara (Angiozar sektorea) eta Elorrio-Bergara zatietan lanak egiteko proiektuak adjudikatu dira, informazio publikora atera da “Euskadiko trenbide-sare berriaren azterlan informatiboa. Basauri-Bilbo zatia”, eta Arrasate-Bergara eta Elorrio-Elorrietako zatietako lanak adjudikatu dira.

■ Aireko azpiegiturei dagokienez:

- Aenak jarraitu du Bilboko Aireportuaren Isolatze Akustikorako Planeko lanak egiten (2015eko amaieran mila higiezin baino gehiago zeuden intsonorizatuta), eta aparkaleku espres berria eraikitze lanak hasi dira.
- Donostiako aireportuari dagokionez, 139/2014 europar erregelamendu berria indarrean sartzeak baliogabe utzi du Hondarribiko pistaren salbuespena adierazteko prozesua.
- Azkenik, Sustapen Ministerioak erabaki du Gasteizko aireportuaren ordutegia zabaltzea onartzea –erabilera mugatuko modalitatean– eta hegazkintza orokor ez-komertzialaren trafikoa baimentzea.

■ Itsas azpiegiturretan:

- Bilboko portuan, Bilboko Portuaren Pancorboko (Burgos) trenbide-terminal logistikoan operatzen hasteko baimena jaso da eta terminala urbanizatzen hasteko lehen fasea adjudikatu da. Bestalde, aurrera egin da Punta Sollana dikea luzatzeko lanetan eta barneko tren-sarbideak hobetzeko bi obra abiarazi dira.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

- Pasaiaiko Portuan, amaitu dira Pedroko arrantza-lonja berria eraikitzeko lanak, Portuko Agintaritzak portuko edukiontzien terminal berria eraikitzeko lanak adjudikatu ditu (Iberdrolaren Kaian kokatuko da), eta proiektuaren lehen faseari ekin zaio. Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak Pasaiaiko Portuaren Berrantolaketa Plana eta “Berrantolaketa Plan Berezia”-ren berrikusketa onartu ditu.
- Bermeoko portuan, hauek dira 2015ean egin diren jarduketa nagusiak: arrantza-lonja berreraikitzekeo lanak adjudikatzea eta Portu Zarra aldean zoladura berria jartzea.

- Azkenik, foru-aldundiek eta udalek bizikleta-bidexken sarea sustatzen jarraitzen dute EAE osoan. Ildo horretan, hiru euskal hiriburuetan eta hiru lurralde historikoetan egindako bidegorriak bizikleta bidezko mugikortasunaren alde emandako urratsak dira.

Garraio-jarduerak sortutako *kontrako ondorioei* erreparatuta, eta eskuragarri dauden datu berrienak aintzat hartuta, gogorarazi behar da 2008an, urtean, 1.700 milioi eurokoak izan zirela; beste nolabait esanda, 2004ko mailekiko %-12,9ko jaitsiera izan zuten. Aldi horietan egindako estimazioetatik, ezbehar kopuruari lotutako eraginak eta airea kutsatzetik sortutako kostuak bakarrik jaitsi ziren.

Istripu-tasari dagokionez, Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako 2015-2020 Plan Estrategikoan ezarritako epe luzerako ikuspegiarekin, 2015ean, gure autonomia-erkidegoko errepideetan, 53 pertsona hil dira zirkulazioko istripuz (2014an, ezohiko jaitsiera erregistratu zen urte batean, 29 pertsona hil ziren). Beraz, beheranzko joera mantendu da, aurreko urteetako datuei erreparatuz gero (2013an 56, 2012an 58, 2011n 60).

Motorizazio-indizearen parametroak garraioaren hainbat alderdiri eragin diezaieke: pilaketei, kutsadurari... Alde horretatik, aipagarria da maila horrek gora egin duela bigarren urtez jarraian (%+1, 2014ko ekitaldiarekin alderatuta), mila biztanleko 440 ibilgailu erregistratu baitira aurtengo ekitaldian.

Azkenik, garraioaren sektoreak ingurumenean duen eraginari dagokionez, zifrek erakusten dute sektoreko CO2 igorpenek %3,3ko urte arteko igoera izan zutela 2014an, eta sektoreko energia-kontsumoak urte arteko %3,4ko hazkundea 2015ean.

1

**Testuinguru
Orokorra**

1. TESTUINGURU OROKORRA

1.1. GARRAIOA, JARDUERA EKONOMIKOAREN SEKTORE

Kapitulu honetan, garraioaren alderdi esanguratsuenak aztertuko ditugu, jarduera ekonomikoaren sektore gisa hartuta garraioa. Lehenik eta behin, azterketan erabiliko ditugun printzipio metodologikoak zehaztuko ditugu.

Establezimenduei, enpleguari eta balio erantsi gordinari (BEGd) buruzko informazioa indarrean dagoen jarduera ekonomikoaren sailkapen nazionalaren (EJSN-2009) arabera ezartzen da.

Horri dagokionez, gogorarazi beharra dago 2013an metodologia berri baten bidez eguneratu zirela aurreko urteetan argitaratutako BEGd-aren datuak. Horretarako, SEC-2010 (2010eko Europar Batasuneko Estatuko eta Eskualdeetako Kontuen Sistema) izeneko metodologia erabili zuten, 2010. urtetik datuak aplikatuta (urte hura barne) eta datuak 2009ko EJSN sailkapenaren arabera prestatu zituzten. Aldaketa metodologiko horrek eragina izan zuen BEGd orokorrean eta sektoreko datuetan. Zehazki, garraioaren eta komunikazioen sektorean, aldaketak, neurri handi batean, I+G gastuak eta norberaren amaierako erabilerarako produkzioaren tratamendua gehitu izanak eragin zituzten. Era berean, ekonomia orokorraren inguruko informazioak, lehen aipatutako kausez gain, legez kontrako jardueren estimazioak, aseguru-enpresen tratamendua eta administrazio publikoen sektorearen mugaketa txertatu izanaren eragina jasan zuen.

Bestalde, garraioaren panoramikako txostenaren aurreko hiru edizioetan ere garraioari erantsitako jardueren bereizketa handiagoa eskaini zutela gogorarazi beharra dago; establezimenduei dagokien informazioan zein enpleguari dagokionean. Lehenago, jarduera horiek elkarrekin lantzen ziren, baina 2012ko Euskadiko Garraioaren Panoramikako txostena argitaratu zenetik aurrera, honela bananduta hasi ziren eskaintzen (informazio hau eskuragarri dago 2011ko ekitaldirako eta hurrengoetarako):

- ▶ Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak.
- ▶ Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak.
- ▶ Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak.
- ▶ Garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak: hainbat garraio-modurekin uztartutako jarduerak biltzen ditu, bidaiariak eta/edo salgaiak.

Halaber, gogorazi beharra dago, 2012. urteari buruzko txostenean, establezimenduen eta enpleguaren arloan hodi bidezko garraioari buruzko informazioa sartu zela lehen aldiz. Panoramikaren txosteneko aurreko argitalpenekin alderatuta, establezimenduen eta enpleguaren kopuru orokorretan aldaketa txikiak egon ziren, guztizkoarekiko duten eragina oso txikia delako (%0,03koa establezimenduen kasuan, eta %0,09koa 2013an enpleguan). Nolanahi ere, azterketa homogeenagoa egin ahal izateko, 2012ko Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txostenean, 2009. urtetik, establezimenduen eta enpleguaren serieak irizpide berri horren arabera berrikusi zituzten.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Azkenik, hemen darabilgun metodologiari buruzko oharrekin amaitzeko, gogorazi beharra dago BEGd-aren gaineko azken ekitaldiko informazioa behin-behinekoa izaten dela beti, jatorria Kontu Ekonomikoetan izanda. Halaber, urtero, behin betiko datuekin eguneratzen dugu ekitaldiari buruzko informazioa, aurreko ekitaldiko txostenean datuen aurrerapen bat argitaratzen baitugu.

1.1.1. Garraioaren eta posta-jardueren sektorea

Garraio-sektoreak eta posta-jarduerak establezimendu asko, balio erantsi gordin handiak eta jende askorentzako lanpostuak sortzen dituzte. Bistan da, beraz, jarduera horrek garrantzi handia duela gure ekonomian.

Horrekin lotuta, adierazi beharra dago Ekonomia Jardueren Sailkapen Nazionalako (EJSN-2009) 49. ataletik 53.era bitartekoek osatzen dutela garraioaren eta posta-jardueren sektorea (H atala: Garraioa eta biltegiatzea). Izan ere, kapitulu honen hasierak makrosektore horretan jarrita du arreta gunea.

Bestalde, zehaztu beharra dago, txosten hau egin den unean, establezimenduei eta enpleguari buruzko eskuragarri zegoen azken informazioa 2013koa zela (2013ko eta 2014ko Euskadiko Garraioaren Panoramikaren txostenetan argitaratutakoa, alegia). BEGd-ari buruzko informazioa, berriz, 2015eko ekitaldikoa da.

Establezimenduen eta enpleguaren inguruan eskuragarri dugun azken informazioaren arabera, hauek dira 2013an magnitude nagusiek izandako kopuruak:

- 11.770 establezimendu daude jardunean EAEn garraioaren eta posta-jardueren sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino %4,3 txikiagoa da (12.304 establezimendu zeuden 2012an); EAEko ekonomia oro har kontuan hartuta %2,8 jaitsi da establezimenduen kopurua (179.285 establezimendu 2013an, eta 184.471 establezimendu 2012an).
 - EAEko establezimendu guztien %6,6 da (aurreko ekitaldiko ia portzentaje bera).
- 42.136 pertsona aritu dira lanean sektorean. Kopuru hori:
 - aurreko ekitaldikoa baino %3,8 txikiagoa da (43.800 pertsona egon ziren lanean 2012an), eta EAEko ekonomian oro har izan den beherakada (%-2) baino handiagoa (855.093 pertsona aritu dira lanean 2013an, eta 873.121 pertsona, 2012an).
 - EAEn lanean aritu direnen %4,9 da (%5, aurreko ekitaldian).

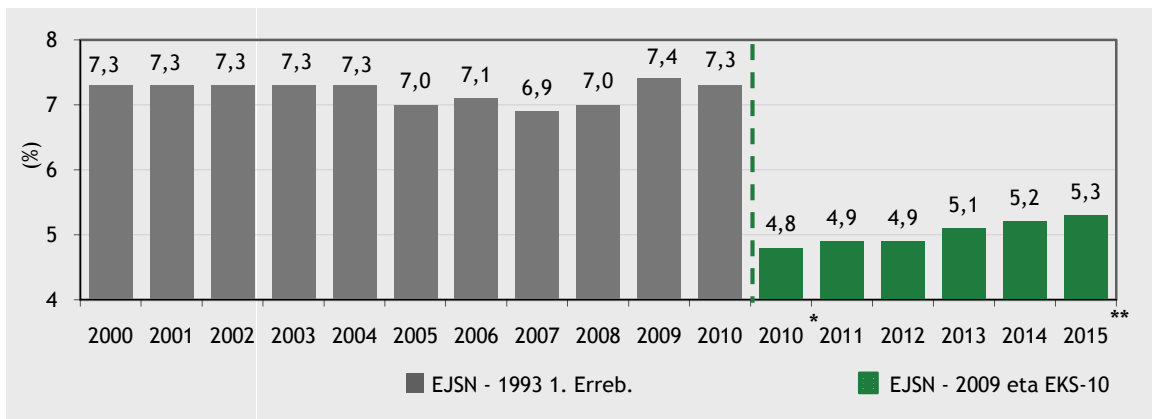
BEGd-ari dagokionez, eskuragarri dugun informazioa 2015eko ekitaldikoa da. Hori kontuan izanda, hauek azpimarratu behar dira:

- Sektoreak 3.312,5 milioi euroko Balio Erantsi Gordina (BEGd) sortzen du. Beste era batera esanda:

- 2014ko ekitaldiarekin alderatuta, igoera %5,8koa izan da. Euskadiko ekonomia osoaren BEGd-a, berriz, ez da hainbeste hazi: %3,1.
- Euskadiko ekonomiaren BEGd-a osoarekiko partaidetza %5,3koa da, aurreko ekitaldian izandakoaren oso antzekoa (2014an, %5,2).

Denbora-tarte handiago bat hartuta (2000-2015 aldia), EJSNren aldaketak ez du ahalbidetzen sektoreak Euskadiko ekonomiako BEGd-an duen partaidetzaren azterketa homogeneoa egitea; izan ere, sektorearen dimentsioa aldatu egiten da aplikatutako EJSNaren arabera (garraioaren eta komunikazioen sektorea EJSN-1993ren 1. berrikuspenaren kasuan; garraioaren eta posta-jardueren sektorea EJSN-2009ren kasuan). Hala ere, azterketa berezitate bi denbora-tartetan bana dezakegu: 2000-2010 aldia (EJSN-1993, 1. berrikuspena), eta 2010-2015 aldia (EJSN-2009ren eta SEC-10en arabera). Horiek guztiak ikusita, sektoreak ekonomiaren BEGd-ara egindako ekarpena azken urteotan apur bat ugartu dela esan dezakegu.

1.1. grafikoa Sektoreak EAEko BEGd-an duen pisua (%): 2000-2010 urteak garraioaren eta komunikazioen sektoreari dagokie (EJSN-1993 1. berrik.); eta 2010-2015 urteak, garraioaren eta posta-jardueren sektoreari (EJSN-2009 eta EKS-10)¹



1 Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratutako datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

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

** 2015ari dagokion BEGd-aren datua (EJSN-2009 eta EKS-10) aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak).

Azterketa 2015eko ekitaldira mugatzen badugu, garraio-jardura garraioaren eta posta-jardueren sektoreak sortutako guztizko BEGd-aren %93,6koa dela esan dezakegu. Balio absolututan, 3.101,8 milioi euroko ekarpena egiten du. Aldiz, posta-jarduerak sortutako zenbatekoa 210,3 milioi eurokoa da.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

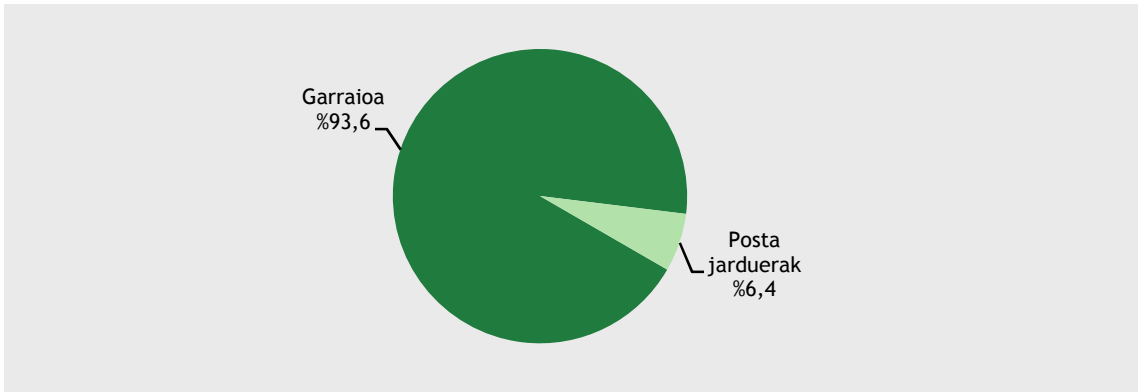
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

1.2. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko BEGd-aren¹ banaketa 2015ean² (%)



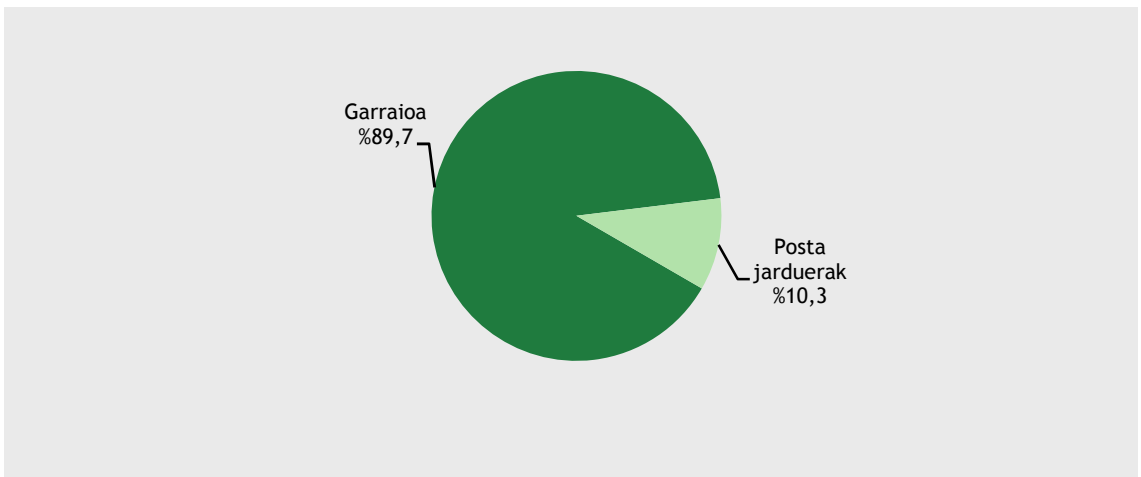
¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2015eko datua aurrerapena da.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009 eta EKS-10).

Enpleguari dagokionez, eta kontuan izanda kasu honetan informazioa 2013ko ekitaldikoa dela, garraioak sektoreko guztizkoaren %89,7 pilatzen du. Aldiz, posta-jarduerari dagokien gainerako %10,3.

1.3. grafikoa EAEko garraioaren eta posta-jardueren sektoreko enpleguaren banaketa 2013an (%)



Iturria: Eusko Jaurlaritzak.

1.1.2. Garraioaren sektorea Euskadin

Garraioaren eta posta-jardueren makrosektorea labur-labur aztertu ondoren, garraioaren sektorea aztertuko dugu orain, Ekonomia Jardueren 2009ko Sailkapen Nazionalako 49. ataletik 52. atalera bitartekoek osatzen duten sektorea, alegia.

Horrekin lotuta, berriro ere gogorarazi beharra daukagu garraioaren panoramikaren txostenaren edizio hau egiteko garaian eskuragarri dagoen azken informazioa –establezimenduei eta enpleguari dagokienez– 2013ko ekitaldikoa dela. Hau da, aurreko bi txostenean argitaratutako berbera da (2013ko eta 2014ko Euskadiko Garraioaren Panoramika). Aldiz, BEGd-ari buruzko informazioak 2015eko ekitaldia jasotzen du.

a) *Garraio-sektorearen magnitude ekonomiko nagusiak*

Iturri desberdinetako informazioa kontuan harturik, garraio-sektorearen magnitude hauek nabarmendu behar dira.

Establezimenduei eta enpleguari dagokienez, 2013an:

- Sektoreak, guztira, *11.185 establezimendu* biltzen ditu; hau da, Euskadiko ekonomia osoaren %6,2. 2012. urtekoa baino zertxobait txikiagoa da ehuneko hori (%6,3koa zen).
- Enplegua, guztira, *37.800 lagunekoa* da; bolumen hori Euskadiko establezimenduei lotutako guztizkoaren %4,4koa da, eta 2012an izandakoa baino apur bat txikiagoa (%4,5).

BEGd-ari dagokionez, 2015ean:

- Sektoreak *3.101,8* milioi euroko Balio Erantsi Gordina sortu du; hau da, Euskadiko ekonomiari dagokion guztiaren %5,0. Ehuneko hori aurreko ekitaldikoa baino pixka bat handiagoa da (2014an, %4,8).

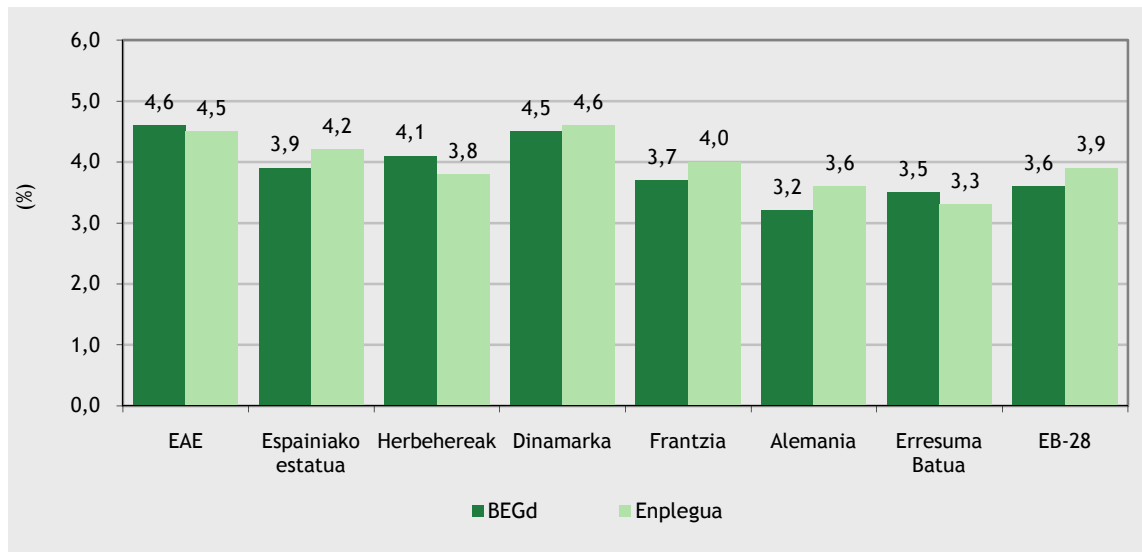
Garraio-sektoreko biztanleria landuna (16 urtetik gorakoa) generoaren arabera aztertuta, eta kontuan izanda kasu zehatz horretan 2015. urteko informazioa eskuragarri dagoela (Eustaten Biztanleria Jardueraren Arabera Sailkatzeko Inkesta (BJA) da erabilitako informazio-iturria), gizonak guztizkoaren %79,6¹ izan dira 2015ean, eta emakumeak, gainerako %20,4.

Alderaketa eginda, hurrengo grafikoan (2012. urtekoa da, huraxe baita Europako informazio agregatua eskuragarri dagoen azken urtea) ikus dezakegu garraio-sektoreko magnitude ekonomiko horiek handiagoak direla EAEn Estatuan eta Europar Batasun osoan baino. Guztizko BEGg-arekiko partaidetzari dagokionez, 2012an, Estatuko ehunekoak zazpi hamarren txikiagoa da Euskadikoa baino. Aldiz, EB-28ren kasuan, aldea hamarren batekoa da. Enpleguari dagokionez, aldeak apur bat txikiagoak dira. Izan ere, Estatukoaren eta EB-28koaren aldea hiru eta sei hamarrenekoa da EAEkoarekiko hurrenez hurren.

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

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

1.4. grafikoa Garraio-sektorearen pisua EAEko balio erantsi gordinean eta enpleguan, eta beste herrialde interesgarri batzuekiko konparazioa. 2012 (%)



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren, Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda eta Kontu Ekonomikoak, EAEko datuei buruzkoak; Structural Business Statistics, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2015, eta Economy and Finance Statistics (Eurostat) Estatuko eta gainerako herrialdeetarako. Behatokiak egina.

i) *Jardueraren azpisektorearen arabera*

Establezimenduak eta establezimenduei loturiko enplegua azpisektoreka aztertzen baditugu, ikus daiteke 2013an salgaien errepideko garraioak izan duela establezimendu guztien %65,4 (7.312), eta enpleguaren %43,0 (16.271 pertsona). Tarte handia dago hortik bigarreneara, alegia, pertsonen lurreko garraioa; horrek establezimenduen %22,4 izan du (2.511), eta enpleguaren %21,5 (8.138 pertsona). Segidan, garraioarekin uztartutako jarduerak agertzen dira, orotara establezimenduen %11,1 (1.247) eta enpleguaren %30,9 (11.660 pertsona) dutenak; horien artean, bereziki azpimarratu behar da garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak azpisektorea, establezimenduen %7,1 (789) eta enpleguaren %16,7 (6.311 pertsona) baitu. Hortaz, hiru kategoria horiek garraioaren arloko EAEko establezimendu guztien %99 osatzen dute, eta establezimendu horiei loturiko guztizko enpleguaren %95,4. Gainerako azpisektoreen pisua oso txikia izan da.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

1.1. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua azpisektoreka, 2012-2013 aldian

	Establezimenduak				Enplegua			
	2012		2013		2012		2013	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Bidaiarien lurreko garraioa*	2.547	21,9	2.511	22,4	8.252	21,0	8.138	21,5
Salgaien garraioa errepidez	7.682	66,0	7.312	65,4	17.378	44,2	16.271	43,0
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	62	0,5	62	0,6	1.074	2,7	1.077	2,8
Salgaien garraioa trenez	8	0,1	9	0,1	77	0,2	85	0,2
Hodi-sare bidezko garraioa	4	0,0	4	0,0	37	0,1	39	0,1
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	17	0,1	15	0,1	55	0,1	46	0,1
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	14	0,1	14	0,1	392	1,0	390	1,0
Bidaiarien aireko garraioa	8	0,1	11	0,1	131	0,3	94	0,2
Salgaien aireko garraioa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak.	314	2,7	306	2,7	2.917	7,4	2.957	7,8
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	120	1,0	114	1,0	1.395	3,5	1.273	3,4
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	34	0,3	38	0,3	1.127	2,9	1.119	3,0
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	827	7,1	789	7,1	6.491	16,5	6.311	16,7
GUZTIRA	11.637	100,0	11.185	100,0	39.326	100,0	37.800	100,0

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

(**) Barnean hartzen ditu garraiatzeko hainbat modurekin uztartutako jarduerak, bidaiarienak nahiz salgaienak (EJSN 2009ko talde hauek: 5210, 5224 eta 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritzia.

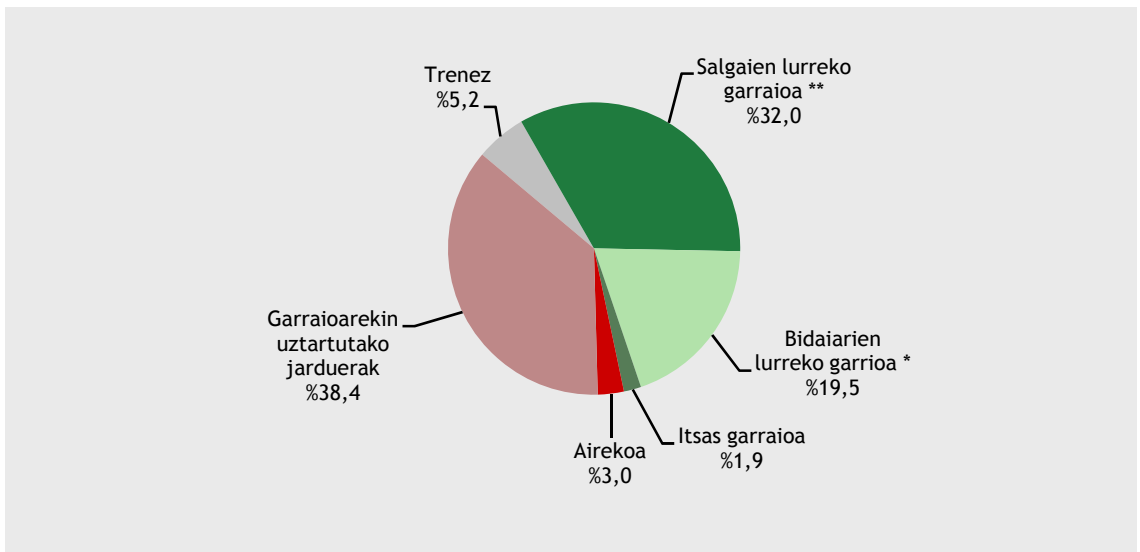
BEGd-aren banaketari dagokionez, 2015ean, garraioari erantsitako jarduerak guztizkoaren %38,4 pilatu zuten; salgaien lurreko garraioak² %32,0, bidaiarien lurreko garraioak³ %19,5, tren bidezko garraioak %5,2, airekoak %3, eta itsasokoak gainerako %1,9. Sektoreko guztizko BEGd-an egindako ekarpenaren arabera gainerako azpisektoreen arteko garraioari atxikitako jardueren BEGd-aren proportzioa kalkulaturik, eta bidaiarien lurreko garraioa, salgaien lurreko garraioa eta tren bidezko garraioa gehituta, jarduera horiek guztiek garraioaren BEGd-aren %92,1 batzen dute; aldiz, itsasoko eta aireko garraioaren baturari %7,9 dagokie.

² Merkantzietako lurrekoa: merkantzien garraioa errepide bidez, mudantza-zerbitzua eta hoditeria bidezko garraioa.

³ Bidaiarien lurrekoa: bidaiarien hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta nonbait sailkatu gabeko bidaiarien lurreko beste garraio mota bat.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

1.5. grafikoa EAEko garraio-sektorearen balio erantsi gordinaren¹ banaketa 2015ean², azpisektoreen arabera (%)



¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean.

² BEGd-ari buruzko 2015eko datua aurrerapena da.

* Bidaiarien lurreko garraioa: bidaiariak garraiatzeko hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio-mota batzuk.

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

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009 eta EKS-10).

ii) Lurralde mailako presentzia

1.2. taula EAEko garraio-sektoreko establezimenduak eta enplegua 2013an, azpisektoreen eta lurralde historikoen arabera

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
Establezimenduak								
Bidaiarien lurreko garraioa*	296	11,8	1.451	57,8	764	30,4	2.511	100,0
Salgaien garraioa errepidez	921	12,6	3.842	52,5	2.549	34,9	7.312	100,0
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	2	3,2	41	66,1	19	30,6	62	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	0,0	7	77,8	2	22,2	9	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	2	50,0	2	50,0	0	0,0	4	100,0
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	5	33,3	10	66,7	15	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	0,0	13	92,9	1	7,1	14	100,0
Bidaiarien aireko garraioa	3	27,3	7	63,6	1	9,1	11	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	54	17,6	151	49,3	101	33	306	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	0,0	80	70,2	34	29,8	114	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	8	21,1	22	57,9	8	21,1	38	100,0
Lurreko garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	115	14,6	406	51,5	268	34	789	100,0
GUZTIRA	1.401	12,5	6.027	53,9	3.757	33,6	11.185	100,0
Enplegua								
Bidaiarien lurreko garraioa*	1.112	13,7	4.816	59,2	2.210	27,2	8.138	100,0
Salgaien garraioa errepidez	2.214	13,6	7.946	48,8	6.111	37,6	16.271	100,0
Bidaiarien hirien arteko garraioa trenez	(***)	(***)	722	67,0	348	32,3	1.077	100,0
Salgaien garraioa trenez	0	--	41	48,2	(***)	(***)	85	100,0
Hodi-sare bidezko garraioa	(***)	(***)	(***)	(***)	0	--	39	100,0
Bidaiarien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	15 y (***)	32,6 y (***)	30	65,2	46	100,0
Salgaien itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	0	--	376	96,4	(***)	(***)	390	100,0
Bidaiarien aireko garraioa	10	10,6	66	70,2	(***)	(***)	94	100,0
Salgaien aireko garraioa	0	--	0	--	0	--	0	--
Lurreko garraioarekin uztartutako jarduerak	249	8,4	1.577	53,3	1.131	38,2	2.957	100,0
Itsas garraioari eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoari uztartutako jarduerak	0	--	1.031	81,0	242	19	1.273	100,0
Aireko garraioarekin uztartutako jarduerak	356	31,8	648	57,9	115	10,3	1.119	100,0
Garraioarekin uztartutako gainerako jarduerak**	1.400	22,2	3.147	49,9	1.764	28	6.311	100,0
GUZTIRA	5.341 y (***)	14,1 y (***)	20.385 y (***)	53,9 y (***)	11.951 y (***)	31,6 y (***)	37.800	100,0

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

(**) Barnean hartzen ditu garraiatzeko hainbat modurekin uztartutako jarduerak, bidaiariaren nahiz salgaiaren (EJSN 2009ko talde hauek: 5210, 5224 eta 5229).

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

Iturria: Eusko Jaurlaritzia.

Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da hiru lurralde historikoetako atxikitako establezimendu eta enplegu kopurua oso ezberdina dela, eskuragarri ditugun azken datuen arabera (2013). Dena den, horien banaketa ez da aldatu denborarekin. Horrela, Bizkaian dago EAEko sektoreko establezimenduen eta enpleguaren erdia baino gehiago; zehatz-mehatz, 6.027 establezimendu daude bertan, eta 20.385 langiletik gorak jarduten dute zeregin horretan. Hurrengoa Gipuzkoa da, sektoreko establezimenduen eta enpleguaren

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak, Sortutako Ontorioak eta Joerak
4.

Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

heren bat baino pixka bat gehiago biltzen baita bertan (3.757 establezimendu eta 11.951 langiletik gora). Azkenik, Arabak du pisurik txikiena sektorean, %12,5ekoa establezimenduei dagokionez (1.401) eta %14,1ekoa enpleguari dagokionez (5.341 langiletik gora). Esan beharra dago enpleguaren lurraldez lurraldekako kopuruetan ez direla zenbatu koadroan agertzen ez direnak, estatistika-sekretua gordetzeko. Dena dela, kopuru horiek oso pisu txikia dute guztizko ehunekoan.

Ondoren, garraio-sektorearen informazio ekonomikoaren osagarri gisa, garraio-jarduerarako enpresa eta baimen kopuruari buruzko alderdirik azpimarragarrienak azalduko ditugu, garraio-lana egiten duten enpresen jarduera ekonomikoaren egoera eta bilakaera islatzen baitituzte, neurri batean behintzat; kontuan izan behar da enpresa horiek garrantzi handikoak direla garraio-sektorearen barnean. Baimenak bat datoz garraio-jarduerarako baimena duten eta hala erregistratuta dauden ibilgailuen kopuruarekin; garraio-jarduera ibilgailu motaren eta baimen-txartel motaren arabera zehaztuta dago.

1.3. taula Bidaiarien garraiorako enpresen eta baimenen banaketa Lurralde Historikoetan. EAE. 2015.

		Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
		Zk.	%	Zk.	%	Zk.	%	Zk.	%
ID: Autobus Diskrezionala	Enpresak	30	14,9	108	53,7	63	31,3	201	100,0
	Baimenak	394	16,8	1.260	53,7	691	29,5	2.345	100,0
TI: Taxiak, A edo B motako baimenak	Enpresak	235	10,9	1.263	58,3	667	30,8	2.165	100,0
	Baimenak	240	11,1	1.263	58,2	668	30,8	2.171	100,0
OI: Anbulantzia	Enpresak	1	10,0	4	40,0	5	50,0	10	100,0
	Baimenak	3	0,6	247	48,1	264	51,4	514	100,0
GGA: Gidaririk gabeko alokairua	Enpresak	0	--	0	--	0	--	0	--
	Baimenak	0	--	0	--	0	--	0	--
TIC: Taxiak, C motako baimena	Enpresak	5	20,8	16	66,7	3	12,5	24	100,0
	Baimenak	28	34,1	30	36,6	24	29,3	82	100,0
Guztira EAEn	Enpresak	271	11,3	1.391	58,0	738	30,8	2.400	100,0
	Baimenak	665	13,0	2.800	54,8	1.647	32,2	5.112	100,0

Iturria: Sustapen Ministerioa.

EAEko bidaiarien garraiorako enpresen lurraldekako banaketari dagokionez, esan beharra dago Bizkiako lurralde historikoan instalatuta daudela gehien-gehienak: 1.391 konpainia, hau da, guztizkoaren %58. Segidan, Gipuzkoa agertzen da (738 enpresa, hau da, guztizkoaren %30,8), eta ondoren, Araba (271 sozietate, hau da, EAEko guztizkoaren %11,3). Bestalde, Bizkaian, 2015ean, 2.800 baimen erregistratu dira guztira (hau da, guztizkoaren %54,8); Gipuzkoa, 1.647 baimen (%32,2; eta Araban, berriz, 665 baimen (EAEko guztizkoaren 13).

1.4. taula Salgaien garraiorako enpresen eta baimenen banaketa Lurralde Historikoetan. EAE. 2015

		Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
		Zk.	%	Zk.	%	Zk.	%	Zk.	%
SDA: salgaiak diskrezional arina	Enpresak	348	13,6	1.434	56,0	781	30,5	2.563	100,0
	Baimenak	481	13,3	2.045	56,4	1.103	30,4	3.629	100,0
SDA: salgaiak diskrezional astuna	Enpresak	494	13,2	1.923	51,4	1.324	35,4	3.741	100,0
	Baimenak	1.531	13,9	4.881	44,2	4.633	41,9	11.045	100,0
GO: Garraio-operadorea (garraio-kudeatzaileak eta biltegizainak)	Enpresak	64	12,1	243	46,1	220	41,7	527	100,0
	Baimenak	64	12,1	243	46,1	220	41,7	527	100,0
Guztira EAEn	Enpresak	906	13,3	3.600	52,7	2.325	34,0	6.831	100,0
	Baimenak	2.076	13,7	7.169	47,2	5.956	39,2	15.201	100,0

Iturria: Sustapen ministerioa.

2015ean, salgaien garraiorako 3.600 enpresa daude Bizkaian instalatua, hau da, EAEko guztizkoaren %52,7; Gipuzkoa, berriz, 2.325 konpainia daude, hau da, termino erlatiboetan, %34; eta azkenik, Araban, 906 sozietate daude, hau da, guztizkoaren %13,3. Baimenen lurraldekako banaketari dagokionez: Bizkaiak 7.169 biltzen ditu, hau da, EAEko guztizkoaren %47,2; Gipuzkoan, berriz, 5.956 baimen erregistratu dira, eta Araban, 2.076, hau da, guztizkoaren %39,2 eta %13,7, hurrenez hurren.

1.5. taula Bidaiarien eta salgaien garraiorako enpresen eta baimenen bilakaera EAEn. 2015

		EAE								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Δ 15/09	Δ 15/14
Bidaiarien garraioa	Enpresak	2.351	2.398	2.408	2.415	2.350	2.394	2.400	2,1	0,3
	Baimenak	4.535	4.625	4.670	4.702	4.674	5.042	5.112	12,7	1,4
Salgaien garraioa	Enpresak	7.861	7.331	7.344	6.807	6.925	6.668	6.831	-13,1	2,4
	Baimenak	18.646	17.004	17.238	15.049	15.425	14.372	15.201	-18,5	5,8
Guztizkoa EAEn	Enpresak	10.212	9.729	9.752	9.222	9.275	9.062	9.231	-9,6	1,9
	Baimenak	23.181	21.629	21.908	19.751	20.099	19.414	20.313	-12,4	4,6

Iturria: Sustapen ministerioa.

2014-2015 aldian, EAEko pertsonen garraiorako enpresen eta baimenen egoerak hobera egin du nabarmen. Sozietateen kopurua %0,3 handitu da, eta zerbitzua emateko baimena duten ibilgailu erregistratuen kopurua %1,4. Hala, 2015eko amaieran, 2.400 konpainia eta 5.112 baimen zeuden erregistratuta. Salgaien garraioarren alorrean, egoerak hobera egin du, 2014ko ekitaldiarekin alderatuta, bai enpresa kopuruari dagokionez, bai baimenen kantitateari dagokionez: 6.831 enpresa (%+2,4, 163 sozietate gehiago) eta 15.201 baimen (%+5,8, aurreko ekitaldian baino 829 gehiago). Epe luzeko azterketa eginez gero, bidaiarien garraioaren sektoreak eta salgaien garraioarenak bilakaera desberdina izan dute 2009. urtetik aurrera: batetik, enpresen kopurua %2,1 handitu da (2009an baino 49 sozietate gehiago), eta baimenek ere %12,7 egin dute gora (557 baimen gehiago). Aitzitik, salgaien garraioak murrizketa nabarmena jasan du 2009. urtearen hasieratik hona, bai sozietateen kopuruan (%-13,1, hau da, 1.030 sozietate gutxiago), bai baimenen kopuruan (%-18,5, 3.455 baimen gutxiago).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

iii) Lan-kostua

Aurreko urteetan egindako lanari jarraipena emanez, orain, atal honetan, ekonomia osorako langile eta hilabete bakoitzaren guztizko lan-kostuaren (lehen sektorea albo batera utzita) eta garraio-jarduera osatzen duten azpisektoreen azterketa konparatiboa egingo dugu. Horretarako, kontuan izango ditugu jarduera horietan eta ekonomia orokorraren artean dauden aldeak lan-kostuari dagokionez.

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

Lurreko eta hodi bidezko garraioa izan ezik, 2015ean, garraio arloko gainerako azpisektoreek ekonomia orokorrak lortutakoa baino nabarmen handiagoa izan den lan-kostua erakutsi dute langileko eta hilabete bakoitzeko lan-kostu handiena erregistratu duena (4.216 euro); horren ondoren, garraioari lotutako jarduerak eta biltegitratzea (3.137 euro) eta itsasoko garraioa eta barneko bide nabigagarrietakoa (2.907 euro) aipatu behar dira. Bestalde, lurreko eta hodi bidezko garraioak ekonomia orokorrari dagokiona baino apur bat altuagoa den lan-kostua izan dute langileko eta hilabete bakoitzeko lan-kostu handiena erregistratu duena (4.216 euro).

1.6. taula Lan-kostua langileko eta hileko. Espainiako estatua. 2014-2015

	Lan-kostua guztira		Urte arteko aldakuntza (%)
	2014	2015	
Ekonomia guztira (lehen sektorea kenduta)	2.536	2.552	0,6
Lurreko garraioa eta hodi-sare bidezko garraioa	2.526	2.567	1,6
Itsas garraioa eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoa	3.127	2.907	-7,1
Aireko garraioa	4.242	4.216	-0,6
Biltegitratzea, eta garraioarekin uztartutako jarduerak	3.212	3.137	-2,3

Iturria: Kostuaren hiruhileko inkesta (ETCL), Estatistikako Institutu Nazionala (INE).

Urte arteko azterketa eginda ikusten denez, 2015ean, eta lehen sektorea albo batera utzita, ekonomia orokorreko langile eta hilabete bakoitzeko lan-kostua apur bat handitu da (%+0,6). Era berean, handitu egin da lurreko eta hodi bidezko garraioari dagokiona (%+1,6). Aitzitik, garraioaren gainerako azpisektoreetan, gutxitu egin da, 2014ko ekitaldiarekin alderatuta: itsasoko garraioarena eta barruko bide nabigagarrietatik eginikoarena %-7,1 gutxitu da, aireko garraioarena %-0,6, eta biltegitratzearena eta garraioari lotutako jarduerena %-2,3.

b) *Prezioen bilakaera*

1.7. taula Automobiletarako gasolioaren nazioarteko kotizazioaren bilakaera 2012 eta 2015 artean

	2012	2013	2014	2015	Δ 15/14
Automobiletarako gasolioa	63,80	59,21	53,85	37,64	%-30,10
Gasolina	60,46	56,03	51,19	38,26	%-25,26
Brent upela	54,62	51,45	46,66	29,74	%-36,26

Unitatea: euro-zentimoak litroko.

Iturria: Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.

2015ean, Brent upelaren batez besteko prezioa 52,46 dolarrekoa izan da; hau da, aurreko ekitaldikoa baino nabarmen txikiagoa (99,4 dolarrekoa upeleko 2014an). Goranzko joerak maizta arte iraun du (hileko batez besteko balioak hilabete horretan izan du urteko balio maximoa: 64,32 dolar upel bakoitzeko). Ekainetik aurrera, ordea, abendura arte beheranzko joera argia hartu du (hilabete horretan izan du urteko balio minimoa: 38,16 dolar upel bakoitzeko). Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da nazioarteko merkatuetako petrolio gordinaren eskaintza gehiegizkoa dela, eskariak nabarmen behera egin duen batean, eta horrek eragin duela jaitsiera hori. Edonola ere, 2015ean zehar dolarrarekin alderatuta gertatu den euroaren balio-galerak (euro bakoitzeko 1,33 dolar 2014an eta euro bakoitzeko 1,11 dolar 2015ean) eragin nabarmena izan du petrolioaren prezioan, eta, neurri batean, hori izan da automobilgintzako gasolioaren urte batetik besterako kotizazioak %-30,1eko jaitsiera izatearen arrazoia; gasolinaren kotizazioaren jaitsiera, berriz, txikiagoa izan da: %-25,26koa, hain zuzen.

Jarduera ekonomikoaren susperraldiaren baitan (Euskadiko BEGd-ak %4ko igoera izan du 2015ean, eta %1,4koa baino ez 2014an), gure erkidegoko KPIa igo egin da. Hala, 2015eko ekitaldiaren amaieran (abendutik abendura bitarteko aldaketa), EAEko prezioen aldaketa %+0,3koa izan da (aurreko ekitaldikoa, aldiz, %-0,7koa izan zen). Ondasun-talde desberdinak kontuan hartuta, prezioetan jaitsierak izan dituzten kategoria bakarrak etxebizitza eta garraioa izan dira (%-1,6 eta %-2,5, hurrenez hurren); gainerako ondasunek igoerak izan dituzte prezioetan: janari eta edari ez-alkoholdunen taldeak %+2,3koa, beste batzuek %+1,8koa, eta edari alkoholdun eta tabakoaren taldeak %+1ekoa. Garraioaren KPIari dagokionez, aipatu beharrekoa da talde horrek jaitsierak izan dituela azken bi urteotan. Dena dela, 2015eko jaitsiera (%-2,5) aurreko ekitaldikoa (%-5) baino txikiagoa izan da.



1.8. taula EAEko KPI, taldeka. 2012-2015

Abendutik abendurako aldakuntza

	2012	2013	2014	2015
Janaria eta edari ez-alkoholdunak	3,4	0,8	-0,1	2,3
Edari alkoholdunak eta tabakoak	5,8	5,1	-0,2	1,0
Jantziak eta oinetakoak	0,4	0,2	0,4	0,5
Etxebizitza	6,1	0,0	0,6	-1,6
Etxeko tresneria	2,6	-0,2	-0,1	0,3
Medikuntza	3,9	9,2	-0,2	0,9
Garraioak	2,4	1,2	-5,0	-2,5
Komunikazioak	-2,8	-6,5	-5,6	0,5
Aisia eta kultura	1,9	-0,8	-0,9	0,1
Irakaskuntza	3,4	2,5	2,9	0,6
Hotelak, kafetegiak eta jatetxeak	1,1	0,7	0,4	0,8
Beste batzuk	3,6	0,5	1,4	1,8
Orokorra	2,7	0,6	-0,7	0,3

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala.

Industria Prezioen Indizeak izandako bilakaerari begiratuta, agerian geratzen da petrolio upelaren prezioak izandako jaitsiera (lehen aipatu duguna), ekitaldiaren bigarren erdian bereziki, bai eta jaitsiera horrek industria prezioen murrizketan izandako eragina ere. Hala, 2015eko amaieran (abendutik abendura bitarteko aldea), industria prezioen indizea %1,8 jaitsi da EAEn (aurreko urtean %3,6koa izan zen jaitsiera). Sektoreka, industria-prezioak igo egin dira honako jarduera-adar hauetan: energia elektrikoa, gasa eta lurrina (%+3,1) eta erauzketa-industria (%+0,8). Aitzitik, manufaktura-industrian behera egin du prezioak, koke-lantegien eta petrolioaren finketaren adarrak jasandako beherakada dela eta (%-13,7), 2015. urtean petrolio gordinaren prezioak izandako beherakadaren ondorioz.

1.9. taula EAEko industria-prezioen indizea, jarduera-adarren arabera. 2012-2015

Abendutik abendurako aldakuntza

	2012	2013	2014	2015
Indize orokorra	0,7	0,5	-3,6	-1,8
Erauzteko industriak	-5,2	-0,5	-1,9	0,8
Erauzteko industriak	-5,2	-0,5	-1,9	0,8
Manufaktura-industria	0,6	-0,4	-3,4	-2,5
Elikagaien, edarien eta tabakoaren industriak	5,5	-1,6	-0,4	-0,8
Ehungintza eta jantzigintza, larruaren eta oinetakoen industria	2,4	-0,8	-0,4	2,4
Zurgintza, papera eta arte grafikoak	-1,8	0,8	0,2	0
Kokegintza eta petrolio finitzeko industriak	1,0	0,7	-22,6	-13,7
Kimika-industria	2,3	0,2	-1,0	-1,3
Farmazia-produktuak	0,9	0,1	1,2	1,5
Kautxua eta plastikoa	-0,4	5,3	-2,3	0,8
Metalgintza eta metalezko produktuak	-0,5	-3,0	0,8	-4,1
Informatika-produktuak eta produktu elektronikokoak	0,4	-2,0	1,0	-0,5
Material eta ekipamendu elektrikoa	2,1	-2,0	-0,5	1
Makinaria eta ekipamendua	0,4	2,1	0,2	0
Garraio-materiala	-0,6	1,0	-0,5	1,6
Altzariak eta beste manufaktura batzuk	2,7	-0,7	-3,7	1,6
Energia elektrikoa, gasa eta lurrina	1,5	6,0	-4,4	3,1
Energia elektrikoa, gasa eta lurrina	1,5	6,0	-4,4	3,1

Iturria: Eustat (EJSN-2009).

- Egindakoaren Laburpena
- 0.
- 1.
- Garraioaren Eskaintza
- 2.
- Garraioaren Eskaria
- 3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
- 4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
- 5.
- Funtsezko Adierazleak
- 6.
- Estatistikako Eranskina
- 7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

1.2. 2015EKO LEGEGINTZA BERRITASUNAK: EUROPAN, ESPAINIAN ETA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOAN

1.2.1. Legegintza berritasunak Europan

a) Direktibak

Errepideko garraioa

- 2015/413 (EB) Direktiba, 2015eko martxoaren 11koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, bide-segurtasunaren arloko trafikoko arau-hausteei buruzko informazioaren mugaz gaindiko trukaketa errazteko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 68, 2015/03/13koa, 09/25. or.).
- 2015/653 (EB) Direktiba, 2015eko apirilaren 24koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/126 (EE) Direktiba, gidabaimenari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 107, 2015/04/25koa, 68/73. or.).
- 2015/719 (EB) Direktiba, 2015eko apirilaren 29koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, honako hau aldatzeko dena: Batzordearen 96/53 (EE) Direktiba, Europar Batasuneko errepideetan dabilzan zenbait ibilgailurentzat nazioko zein nazioarteko trafikoan baimendutako gehieneko neurriak eta nazioarteko trafikoan baimendutako gehieneko pisuak finkatzen dituena (EBren Egunkari Ofiziala, L 115, 2015/05/06koa, 01/10. or.).
- 2015/1513 (EB) Direktiba, 2015eko irailaren 9koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, honako hauek aldatzen dituena: 98/70 (EE) Direktiba, gasolinaren eta gasolioaren kalitateari buruzkoa, eta 2009/28 (EE) Direktiba, iturri berriztagarrietatik datorren energia erabiltzea sustatzeari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 239, 2015/09/15koa, 01/29. or.).

Itsasoko eta ibaiko garraioa

- 2015/559 (EB) Direktiba, 2015eko apirilaren 9koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: Kontseiluaren 96/98 (EE) Direktiba, itsasoko ekipamenduei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 95, 2015/04/10koa, 01/66. or.).
- 2015/1794 (EE) Direktiba, 2015eko urriaren 6koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, honako hauek aldatzen dituena: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008/94 (EE), 2009/38 (EE) eta 2002/14 (EE) Direktibak eta Batzordearen 98/59 (EE) eta 2001/23 (EE) Direktibak, itsas jendeari buruzkoak (EBren Egunkari Ofiziala, L 263, 2015/10/08koa, 01/05. or.).
- 2015/2087 (EB) Direktiba, 2015eko azaroaren 18koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/59 (EE) Direktiba, ontziek sortutako hondakinak eta karga-hondarrak hartzen dituzten portuetako instalazioei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 302, 2015/11/19koa, 99/102. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala.

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

b) Erregelamenduak

Errepideko garraioa

- 2015/45 (EB) Erregelamendua, 2015eko urtarrilaren 14koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baitira Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46 (EE) Direktiba eta Batzordearen 692/2008 (EE) Erregelamendua, ibilgailu komertzial arinen CO2 isuriak gutxitzeko teknologia berritzaileei dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 9, 2015/01/15ekoa, 01/04. or.).
- 2015/758 (EB) Erregelamendua, 2015eko apirilaren 29koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, ibilgailuetan integratutako eCall sistema –112 zenbakian oinarritua– hedatzeko mota-homologaziorako baldintzei buruzkoa, eta 2007/46 (EE) Direktiba aldatzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 123, 2015/05/19koa, 77/89. or.).

Trenbideko garraioa

- 2015/10 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko urtarrilaren 6koa, Batzordearena, trenbideen azpiegitura-gaitasuna lortzeko hautagaiak bete beharreko irizpideei buruzkoa, eta honako hau indargabetzen duena: 870/2014 (EB) Betearazpen Erregelamendua (EBren Egunkari Ofiziala, L 3, 2015/01/07koa, 34/36. or.).
- 2015/171 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko otsailaren 4koa, Batzordearena, trenbide-enpresei baimenak emateko prozeduraren alderdi jakin batzuei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 29, 2015/02/05ekoa, 03/10 or.).
- 2015/302 (EB) Erregelamendua, 2015eko otsailaren 25ekoa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 454/2011 (EB) Erregelamendua, Europar zeharreko trenbide-sistemako “bidaiari-zerbitzuetarako aplikazio telematikoak” azpistemaren elkarrengarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 55, 2015/02/26koa, 02/03. or.).
- 2015/429 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko martxoaren 13koa, Batzordearena, zeinaren bidez ezartzen baitira soinu-efektuen kostuaren tarifakazioa aplikatzeko jarraitu beharreko modalitateak (EBren Egunkari Ofiziala, L 70, 2015/03/14koa, 36/42. or.).
- 2015/909 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko ekainaren 12koa, Batzordearena, trenbide-zerbitzuaren ustiaketaekin zerikusi zuzena duten kostuak kalkulatzeko modalitateei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 148, 2015/06/13koa, 17/22. or.).
- 2015/924 (EB) Erregelamendua, 2015eko ekainaren 8koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 321/2013 (EB) Erregelamendua, Europar Batasunaren trenbide-sistemako «material ibiltaria – salgaien bagoiak» azpistemaren elkarrengarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 150, 2015/06/17koa, 10/16. or.).
- 2015/995 (EB) Erregelamendua, 2015eko ekainaren 8koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 2012/757 (EB) Erregelamendua, Europar Batasunaren trenbide-sistemako «trafikoaren ustiaketa eta kudeaketa» azpistemaren elkarrengarritasunerako zehaztapen teknikoari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 165, 2015/06/17koa, 01/69. or.).
- 2015/1100 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko uztailaren 7koa, Batzordearena, estatu kideak trenbide-merkatua gainbegiratzearen esparruan informatzeko betebeharrei buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 181, 2015/7/09koa, 01/26. or.).
- 2015/1136 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko uztailaren 13koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 402/2013 (EB) Betearazpen Erregelamendua, arriskua ebaluatzeko eta balioesteko segurtasun-metodo komun bat hartzeari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 185, 2015/7/14koa, 6/10. or.).

Itsasoko garraioa

- 2015/757 (EB) Erregelamendua, 2015eko apirilaren 29koa, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, itsasoko garraioak eragiten dituen karbono dioxido isurien jarraipenari, jakinarazpenari eta egiaztapenari buruzkoa eta honako hau aldatzeko dena: 2009/16 (EE) Direktiba (EBren Egunkari Ofiziala, L 123, 2015/05/19koa, 55/76. or.).
- 2015/2338 (EB) Erregelamendua, 2015eko abenduaren 11koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 965/2012 (EB) Erregelamendua, hegaldi-erregistratzaileei, itsaspeko lokalizazio-gailuei eta aireontzien jarraipen-sistemei buruzko betebeharrei dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 330, 2015/12/16koa, 1/11. or.).

Aireko garraioa

- 2015/140 (EB) Erregelamendua, 2015eko urtarrilaren 29koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 965/2012 (EB) Erregelamendua, hegaldi-kabina esterilari dagokionez, bai eta zuzentzen ere (EBren Egunkari Ofiziala, L 24, 2015/01/30ekoa, 5/10. or.).
- 2015/187 (EB) Betearazpen Erregelamendua, Batzordearena, 2015eko otsailaren 6koa, 185/2010 (EB) Erregelamendua aldatzeko dena, esku-bagajea ikuskatzeko erabiltzen diren metodoei dagokionez (EBren Egunkari Ofiziala, L 31, 2015/02/07koa, 18/19. or.).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

- 2015/180 (EB) Erregelamendua, 2015eko otsailaren 9koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 748/2009 (EE) Erregelamendua, 2006ko urtarrilaren 1ean edo data horretatik aurrera Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2003/87 (EE) Direktibaren I. eranskinean zerrendaturiko abiazio-jardueraren bat egiten duten aireontzi-operadoreen zerrendari buruzkoa, eta operadore bakoitzaren kudeaketaz arduratzen den estatu kidea zehazteko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 34, 2015/02/10ekoa, 01/190. or.).
- 2015/310 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko otsailaren 26koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 29/2009 (EB) Erregelamendua, Europako zero bakarra lortzeko datu-loturarako zerbitzuei buruzko baldintzak ezartzeko dena; eta honako hau baliogabetzen: 441/2014 (EB) Betearazpen Erregelamendua (EBren Egunkari Ofiziala, L 56, 2015/02/27koa, 30/32. or.).
- 2015/340 (EB) Erregelamendua, 2015eko otsailaren 20koa, Batzordearena, zeinaren bidez ezartzen baitira aire-zirkulazioko kontrolatzaileen baimenei eta ziurtagiriei buruzko baldintza teknikoak eta prozedura administratiboak –Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EB) Erregelamendua betez–, zeinaren bidez aldatzen baita Batzordearen 923/2012 (EB) Erregelamendua, eta indargabetzen Batzordearen 805/2011 (EB) Erregelamendua (EBren Egunkari Ofiziala, L 63, 2015/03/06koa, 01/122. or.).
- 2015/445 Erregelamendua, 2015eko martxoaren 17koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 1178/2011 (EB) Erregelamendua, abiazio zibileko hegaldietako langileekin lotutako baldintza teknikoak eta prozedura administratiboak ezartzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 74, 2015/03/18koa, 01/17. or.).
- 2015 /640 (EB) Erregelamendua, 2015eko apirilaren 23koa, Batzordearena, jarduera mota jakin baterako aire-nabigagarritasuneko espezifikazio gehigarrii buruzkoa, eta honako hau aldatzeko dena: 965/2012 (EB) Erregelamendua (EBren Egunkari Ofiziala, L 106, 2015/04/24koa, 18/22. or.).
- 2015/1014 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko ekainaren 25ekoa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 474/2006 (EB) Erregelamendua, eta zeinaren bidez ezartzen baita Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien zerrenda komunitarioa (EBren Egunkari Ofiziala, L 162, 2015/06/27koa, 65/97. or.).
- 2015/1018 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko ekainaren 29koa, Batzordearena, zeinaren bidez ezartzen baita abiazio zibilean gertaturiko eta derrigor jakinarazi beharreko gertaeren sailkapen zerrenda bat, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 376/2014 (EB) Erregelamenduaren arabera (EBren Egunkari Ofiziala, L 163, 2015/06/30ekoa, 01/17. or.).
- 2015/1039 (EB) Erregelamendua, 2015eko ekainaren 30koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 748/2012 (EB) Erregelamendua, hegaldietan egiten diren probei dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 167, 2015/07/01ekoa, 1/9. or.).
- 2015/1088 Erregelamendua, 2015eko uztailaren 3koa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 1321/2014 (EB) Erregelamendua, abiazio orokorreko aireontziak mantentzeko prozedurak sinplifikatzeari buruzkoa (EBren Egunkari Ofiziala, L 176, 2015/7/07koa, 04/28.or.).
- 2015/1329 (EB) Erregelamendua, 2015eko uztailaren 31koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 965/201 (EB) Erregelamendua, Europar Batasuneko aire-konpainiek hirugarren herrialderen batean matrikulatutako aireontzien jarduerari dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 206, 2015/8/01ekoa, 21/25. or.).
- 2015/1536 (EB) Erregelamendua, 2015eko irailaren 16koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 1321/2014 (EB) Erregelamendua, aire-nabigagarritasunaren mantentze-arauak 216/2008 (EE) Erregelamenduarekin bateratzeari dagokienez, mantentze-lan kritikoei dagokienez eta aireontziaren aire-nabigagarritasunaren mantentze-lanak gainbegiratzeari dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 241 de 17.9.2015, 16/48. or.).
- 2015/1998 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko azaroaren 5koa, aireko segurtasunerako oinarritzko arau komunak aplikatzeko neurriak ezartzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 299, 2015/11/14koa, 01/142. or.).
- 2015/2322 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko abenduaren 10ekoa, Batzordearena, honako hau aldatzeko dena: 474/2006 (EB) Erregelamendua, Europako Erkidegoan jardutea debekatuta duten aire-konpainien zerrenda ezartzeko dena (EBren Egunkari Ofiziala, L 328, 2015/12/12koa, 65/97. or.).
- 2015/2338 (EB) Erregelamendua, 2015eko abenduaren 11koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 965/2012 (EB) Erregelamendua, hegal-di-erregistratzaileei, itsaspeko lokalizazio-gailuei eta aireontzien jarraipen-sistemei buruzko betebeharreri dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 330, 2015/12/16koa, 1/11. or.).
- 2015/2426 (EB) Betearazpen Erregelamendua, 2015eko abenduaren 18koa, Batzordearena, zeinaren bidez aldatzen baita 2015/1998 (EB) Erregelamendua, abiazio zibilerako segurtasunari buruzko oinarritzko arau komunen pareko segurtasun-arauak aplikatzeko eskubidea aitortzen zaien hirugarren herrialdeei dagokienez (EBren Egunkari Ofiziala, L 334 de 22.12.2015, 5/9. or.).

Iturria: Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala.

1.2.2. Legegintza berritasunak Espainian

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Errepideko garraioa

- 1057/2015 Errege Dekretua, azaroaren 30koa, honako hauek aldatzen dituena: lurreko garraioen Antolaketari buruzko Legearen Erregelamendua –irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren bidez onartutakoa, gidaridun ibilgailuen alokairuaren alorrean, uztailaren 4ko 9/2013 Legea egokitzeko–, lurreko garraioen Antolaketari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea, eta Aireko Segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea. (BOE 279, 2015/11/21ekoa).
- FOM/2799/2015 Agindua, abenduaren 18koa, honako hau aldatzeko dena: FOM/36/2008 Agindua, urtarrilaren 9koa, zeinaren bidez garatzen baita irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren bidez onartutako lurreko garraioen Antolaketari buruzko Legearen Erregelamenduko V. tituluko IV. kapituluaren bigarren sekzioa, gidaridun ibilgailuen alokairuaren alorrean. (BOE 307, 2015/12/24koa).

Trenbideko garraioa

- FOM/22/2015 Agindua, urtarrilaren 19koa, honako hau aldatzeko dena: 1434/2010 Errege Dekretuaren III. eranskina, azaroaren 5koa, Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-sistemaren elkarrengarritasunari buruzkoa. (BOE 18, 2015/01/21ekoa).
- FOM/167/2015 Agindua, otsailaren 6koa, egiturazko azpisistemak, trenbideak eta trenbide-ibilgailuak martxan jartzeko baldintzak arautzeko dena. (BOE 35, 2015/02/10ekoa).
- FOM/189/2015 Agindua, otsailaren 11koa, trenbide-azpiegiturak erabiltzearen kanon-sisteman pizgarriak aplikatzeko oinarriko printzipioak –Trenbide Sektorearen azaroaren 17ko 39/2003 Legearen 73. Artikuluan ezarritakoak– garatzeko dena. (BOE 37, 2015/02/12koa).
- FOM/679/2015 Agindua, apirilaren 9koa, honako hau aldatzeko dena: FOM/2872/2010 Agindua, azaroaren 5koa, trenbideetako langileek zirkulazio-segurtasunarekin lotuta dituzten eginbeharrak betetzeko titulu gaitzaileak eskuratzeko baldintzak ezartzeko dena, bai eta langileen prestakuntzarako eta mediku-azterketetarako zentro homologatuen araubidea ere. (BOE 94, 2015/04/20koa).
- FOM/710/2015 Agindua, urtarrilaren 30ekoa, Interes Orokorreko Trenbide Sareko Lineen eta Bide-zatien Katalogoa onartzeko dena. (BOE 97, 2015/04/23koa).
- 664/2015 Errege Dekretua, uztailaren 17koa, Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudia onartzeko dena. (BOE 171, 2015/07/18koa).
- FOM/1630/2015 Agindua, uztailaren 14koa, “Galiboen trenbideetako instrukzioa” onartzeko dena. (BOE 185, 2015/08/04koa).
- 1006/2015 Errege Dekretua, azaroaren 6koa, Trenbide Sareko Zirkulazioaren Segurtasunari buruzko Araudia –ekainaren 22ko 810/2007 Errege Dekretuak onartua– aldatzeko dena. (BOE 267, 2015/11/07koa).
- FOM/2437/2015 Agindua, azaroaren 13koa, azaroaren 5eko 1434/2010 Errege Dekretuaren –Interes Orokorreko Trenbide Sareko trenbide-sistemaren elkarrengarritasunari buruzkoa– I, V eta VI. eranskinak aldatzeko dena. (BOE 277, 2015/11/19koa).

Itsasoko garraioa

- 2015eko urtarrilaren 9ko Ebazena, Pasaiaiko Portu Agintaritzarena, erakundearen erregistro elektronikoa sortzeko eta arautzeko dena. (BOE 40, 2015/02/16koa).
- FOM/824/2015 Agindua, apirilaren 13koa, Pasaiaiko portuko zerbitzu-eremuko lurren eta uren balorazioa onartzeko dena. (BOE 108, 2015/05/06koa).
- FOM/882/2015 Agindua, apirilaren 21ekoa, zeinaren bidez eguneratzen baitira maiatzaren 14ko 809/1999 Errege Dekretuko A eranskineko baldintza teknikoak, itsasontzietarako itsasketa-ekipoek bete beharreko baldintzak arautzen dituztenak, 96/98 (EE) Direktibak xedatutakoa –gerora 98/85 (EE) Direktibak aldatua– betez. (BOE 116, 2015/05/15ekoa).
- 707/2015 Errege Dekretua, uztailaren 24koa, Portuetako Lurreko Irisgarritasunaren Finantza Funtza arautzeko dena. (BOE 177, 2015/07/25ekoa).
- 706/2015 Errege Dekretua, uztailaren 24koa, honako hau aldatzeko dena: 877/2011 Errege Dekretua, ekainaren 24koa, itsasontziak ikuskatzen eta aztertzen diharduten erakundeetarako eta Itsas Administrazioen dagozkien jardueretarako arau eta estandar komunei buruzkoa. (BOE 191, 2015/08/11koa).
- FOM/2162/2015 Agindua, urriaren 6koa, Bilboko Portuko espazio eta erabileren mugaketaren funtsezko aldaketa onartzeko dena. Sustapen Ministerioa (BOE 249, 2015/10/17koa).
- FOM/2163/2015 Agindua, urriaren 6koa, Pasaiaiko Portuko espazio eta erabileren mugaketaren funtsezko aldaketa onartzeko dena. (BOE 249, 2015/10/17koa).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- FOM/2258/2015 Agindua, urriaren 23koa, zeinaren bidez eguneratzen baitira maiatzaren 14ko 809/1999 Errege Dekretuko A eranskineko baldintza teknikoak, itsasontzietarako itsasketa-ekipoek bete beharreko baldintzak arautzen dituztenak, 96/98 (EE) Direktibak xedatutakoa betez. (BOE 260, 2015/10/30ekoa).
- FOM/2380/2015 Agindua, azaroaren 6koa, honako hau aldatzeko dena: 210/2004 Errege Dekretuaren III. Eranskina, otsailaren 6koa, itsas trafikoari buruzko jarraipen- eta informazio-sistema ezartzeari buruzkoa. (BOE 270, 2015/11/11koa).

Aireko garraioa

- FOM/16/2015 Agindua, urtarrilaren 16koa, ekainaren 26ko 1675/1972 Dekretuaren I. eranskinaren bosgarren atala aldatzeko dena; dekretu horren bidez, aireko nabigazioko laguntza-sarea (Eurocontrol) erabiltzeagatik aplikatu beharreko tarifak onartzen dira eta tarifa horien ordainketarako berandutza- interesen tipoa aldatzen da. (BOE 17, 2015/01/20koa).
- 384/2015 Errege Dekretua, maiatzaren 22koa, Aireontzi Zibilen Araudia onartzeko dena. (BOE 144, 2015/02/16koa).
- FOM/1468/2015 Agindua, uztailaren 17koa, otsailaren 13ko 170/2009 Errege Dekretuan araututa datozen diruz laguntzeko kostuei aplikatzekoak zaizkien kostu tipoa zehazten dituena 2014. urterako. Dekretu horrek Europako Erkidegoa Eratzeko Tratatuaren I. eranskinean sartuta dauden eta Kanariar Uharteetan abiapuntu edo helmuga duten salgaien itsasoko eta aireko garraioari eman beharreko konpentsazioa arautzen du. (BOE 174, 2015/07/22koa).
- FOM/1687/2015 Agindua, uztailaren 30ekoa, aireontzi zibilen nazionalitate- eta matrikula-markei buruzko xedapen osagarriak ezartzeko dena. (BOE 190, 2015/08/10ekoa).
- 1070/2015 Errege Dekretua, azaroaren 27koa, erabilera mugatuko aerodromoetan jarduteko segurtasun-arau teknikoak onartzen dituena eta abuztuaren 19ko 1189/2011 Errege Dekretua (azpiegitura aeronautikoen plangintzaren aldez aurreko txostenak eta aerodromo autonomikoak ezarri, aldatu eta trafikora ireki aurretik eman beharreko txostenak emateko prozedura arautzeko) eta 1986ko apirilaren 24ko Agindua (ultrارين hegaldiak arautzeko) aldatzen dituena. (BOE, 285. zk., 2015/11/28koa).
- Ebazpena, 2015eko abenduaren 2koa, ENAIRE Enpresa Erakunde Publikoarena, zeinaren bidez aldatzen baita Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioaren 2010eko urriaren 15ekoa, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa Enpresa Erakunde Publikoaren Egoitza Elektronikoa sortzeko dena. (BOE, 1.zk., 2016/01/01ekoa).

Iturria: Sustapen Ministerioa.

1.2.3. Legigintza berritasunak Euskal Autonomia Erkidegoan

Orokorra

- 179/2015 Dekretua, irailaren 22koa, Bizkaiko Garraio Partzuergoko Kontseilu Orokorreko eta Batzorde Eragileko Lehendakaria kargutik kentzea eta izendatzea xedatzen dituena. (EHAA, 195. zk. 2015/12/14).

Errepideko garraioa

- 19/2014 FORU ARAUA, abenduaren 23koa, honako hau aldatzeko dena: 2010eko ekainaren 15eko 4/2010 Foru Arau Dekretua, AP-1 eta AP-8 autobideak Gipuzkoako zatian 2010eko uztailaren 1etik aurrera erabiltzeko kanonak ezartzeko (21. EHAA, 2015/02/02).
- 69/2015 DEKRETUA, maiatzaren 19koa, Euskal Autonomia Erkidegoko unibertsitatez kanpoko ikastetxe publikoetako ikasleen eskola-garraioari garraioaren arloan eskumenak dituen sailak finantzatuari buruzkoa. (EHAA, 93. zk., 2015/05/22).
- AGINDUA, 2015eko ekainaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailburuarena, jarduera bertan behera uztea dela-eta bidaiarien eta salgaien garraio publikoaren sektorerako laguntza-programa bat ezartzen duena. (EHAA, 113. zk., 2015/06/18).
- AGINDUA, 2015eko ekainaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko errepideko garraioaren sektoreko elkarte profesional eta enpresarialentzako laguntzetarako deia egiten duena. (EHAA, 113. zk., 2015/06/18).
- AGINDUA, 2015eko ekainaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko bidaiarien eta salgaien errepideko garraio publikoan teknologia berriak eta segurtasuna areagotzeko laguntza-programa bat ezartzen duena. (EHAA, 113. zk., 2015/06/18).
- AGINDUA, 2015eko ekainaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko bidaiarien eta salgaien errepideko garraio publikoan kalitatea eta ingurumena kudeatzeko sistemak ezartzeko laguntza-programa bat ezartzen duena. (EHAA, 113. zk., 2015/06/18).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

- 87/2015 DEKRETUA, ekainaren 9koa, «Aparkabisa Bizkaiko Garraio Gunea, A.B. - Centro de Transportes de Bizkaia, S.A. (Aparkabisa)» sozietatearen kapital-gehikuntzan Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak parte hartzeko baimenari buruzkoa. (EHAA, 121. zk., 2015/06/30).
- 157/2015 DEKRETUA, uztailaren 27koa, zeinaren bidez premia larrikotzat jotzen baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea gauzatzeko, proiektu honen eraginpeko eskubide eta ondasunak okupatzea: A-3122 errepidean Berantevillako saihezbidea eraikitze proiektua. (EHAA, 164. zk., 2015/08/31).
- 182/2015 DEKRETUA, irailaren 29koa, zeinaren bidez premia larrikotzat jotzen baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea gauzatzeko, proiektu honen eraginpeko eskubide eta ondasunak okupatzea: A-2602 eta A-4624 errepideak Artziniegatik igarotzen egokitu eta urbanizatzeko eraikitze proiektua. (EHAA, 188. zk., 2015/10/02).
- 191/2015 DEKRETUA, urriaren 20koa, zeinaren bidez premia larrikotzat jotzen baita Arabako Foru Aldundiak, nahitaezko desjabetzea gauzatzeko, proiektu honen eraginpeko eskubide eta ondasunak okupatzea: «A-3314 errepidean (Estación kalea), 36,390 kilometrotik 36,76 kilometrora, Izarrako zeharbidea egokitzeko eta urbanizatzeko eraikitze-proiektua. (EHAA, 212. zk., 2015eko azaroaren 6koa).
- AGINDUA, 2015eko azaroaren 10ekoa, Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Sareko bide-zoruak dimentsionatzeko Arauaren aldaketa onartzeko dena. (EHAA, 215. zk., 2015/10/10).

Trenbideko garraioa

- 12/2015 DEKRETUA, otsailaren 3koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kide batzuk kendu eta beste batzuk izendatzeko dena. (EHAA, 25. zk., 2015/02/06).
- 170/2015 DEKRETUA, irailaren 8koa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kide batzuk kendu eta beste batzuk izendatzeko dena. (EHAA, 181. zk., 2015/09/23).

Itsasoko garraioa

- 137/2015 DEKRETUA, uztailaren 7koa, Euskal Autonomia Erkidegoak Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan dituen ordezkariak kargugabetzeko eta izendatzeko dena (EHAA, 134. zk., 2015/07/17).
- 161/2015 DEKRETUA, uztailaren 27koa, «Euskadiko Kirol Portua, S.A.» kirol-portua zerbitzu publikoaren kudeaketa esleitzeko dena. (EHAA, 164. zk., 2015/08/31).
- 172/2015 DEKRETUA, irailaren 15koa, Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluko ordezkariak kargugabetzeko eta izendatzeko dena. (EHAA, 182. zk., 2015/09/24).
- 173/2015 DEKRETUA, irailaren 15ekoa, Pasaiako Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluko ordezkariak kargugabetzeko eta izendatzeko dena. (EHAA, 188. zk., 2015/10/02).

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria. Eusko Jaurlaritzaren.

2

**Garraioaren
Eskaintza 2015ean**

2. GARRAIOAREN ESKAINTZA 2015ean

Euskal Autonomia Erkidegoaren garraio-sistema sare zabal batek osatua da: bide-azpiegiturek, trenbide-azpiegiturek, aireko azpiegiturek, portuetako azpiegiturek, kable sistema batek eta logistika integraleko sistema batek osatua, hain zuzen. Ondoko taula honetan, labor jasota dago sistema hori osatzen duten osagaiei buruzko informazio guztia:

2.1. taula EAEko garraio-sistema.

Sistema	Azpiegitura	Organo titularra	Erakundea/Operadorea
Bide-sistema	Errepide-sare nagusia**	Foru-aldundiak	Garraio-zerbitzu publikoaren emakidadun edo mailegatzaila. Erabiltzaile partikularra.
	Hiri barneko sarea	Udalak	
	Autobidea*	Espainiako estatua	
Trenbide-sistema	Europa barneko sarea Iberiar penintsulako sarea Sare Metrikoa (erkidego artekoa)	Espainiako estatua	Adif eta Renfe
	Sare Metrikoa (erkidego barrukoa)	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS eta EuskoTren
	Metroa/tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	ETS, Metro Bilbao eta EuskoTren
	Bizkaia zubia	Bilboko Portuko Agintaritza	Pribatua
Portu-sistema	Interes orokorreko portuak	Espainiako estatua	Portuko agintaritza
	Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aireko sistema	Interes orokorreko aireportuak	Espainiako estatua	Aena
Kable bidezko sistema	Igogailuak eta funikularrak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Pribatuak Publikoak
Garraio-sistema intermodala	Garraio- eta logistika-zentroak	Partzuergo/erakunde publikoak, pribatuak eta bitarikoak	Logistika-operadoreak

* Estatuak titulartasuna du autobide hauetan: AP-68an eta AP-1en hegoaldeko tarte batean, Armiñonera bitartean.

** Foru Aldundiek titulartasuna dute errepide sare orokorrean eta honako autobide hauetan: A-8an, AP-1en Lukotik Eibarrerako tartean, eta Bilboaldeko metropoliaren hegoaldeko saihebidetan.

Iturria: Garraio Iraunkorraren Gida plana 2002-2012. 2013ko egoerara eguneratua, Feve Renferen barruan integratu eta gero.

Ondoko atalean, xehetasun handiagoz aztertuko ditugu Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sistemaren ezaugarriak.



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

EAEko garraio-sistemaren deskripzioa

- Bide-sistemari dagokionez, 2015ean, 4.178 kilometrokoa da EAEko errepide-sarea. Haietatik 617 kilometro zirkulazio-ahalmen handiko bideak dira (autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak), eta EAE osoko bide-eskaintzaren %14,8 da hori.
- Bide-azpiegitura gehien titularra lurralde bakoitzeko foru-aldundia da, baina bi salbuespen daude: A-68 autobidea eta AP-1aren hegoaldeko zati bat, Armiñon bitartekoa (Espainiako estatua da haien titularra) eta Artxandako tunelak (Bizkaiko Foru Aldundiaren sozietate emakidaduna). Bestalde, A-8 autobidea ustiatzeko, autobide horren kudeaketa BIDEGLren esku utzi du Gipuzkoako Foru Aldundiak, eta INTERBIAK-en esku Bizkaiko Foru Aldundiak. AP-1 bidearen Arabako zatiari dagokionez, ARABAT sozietate publikoari utzi dio hura kudeatzeko ardura Arabako Foru Aldundiak.
- Trenbide-sisteman, Adif eta ETS dira azpiegituren administratzaileak. EAEn, hauek dira azpiegitura horietan pertsonak eta salgaiak trenbidez garraiatzeko zerbitzua ematen duten operadoreak: *Renfe* (Adifen trenbide zabalera konbentzionaleko zein metrikoko operadorea da; trenbide-sare konbentzionalean, EAEko hiriburuekin lotzen ditu probintzietako hainbat udalerrri, eta Espainiako estatuko beste toki batzuekin ere egiten du lotura; lehen Fevek kudeatzen zuen baina egun Renfen integratua dagoen zabalera metrikoko sarean, berriz, elkarrekin lotzen ditu Bizkaiko mendebaldeko udalerrriak, eta lotura egiten du, halaber, Kantauri itsasertzeko hainbat udalerrirekin, eta Gaztela eta Leoneko iparraldekoekin); eta ETSren azpiegiturei dagozkien eragile operadoreak: alegia, *EuskoTren* –hiriarteko zerbitzuak ematen ditu Gipuzkoako eta Bizkaiko hainbat udalerritan–, *Metro Bilbao* –Bizkaiko hiriburuan bidaiariak garraiatzen ditu, hiri barnean nahiz metropoli-inguruan–, eta *EuskoTrenen* tranbiak –Bilboko tranbiak eta Gasteizko tranbiak garraio-zerbitzua ematen dute Bizkaiko eta Arabako hiriburuaren barnean, hurrenez hurren–.
- Bestalde, Transbordador de Vizcaya SL sozietateak kudeatzen du Bizkaia Zubiako jarduera.
- Azkenik, “EAEko prestazio handiko trenbide-sare berria”-ren eraikuntzak, Euskal Y deritzonak, osatuko du etorkizun hurbilean EAEko trenbide-azpiegituren gaur egungo mapa.
- Portu-sistemari dagokionez, Bilboko eta Pasaiaiko portuak dira merkataritza-portu nagusiak; bi portu horiek interes orokorrekoak dira, eta Espainiako estatua da haien titularra. EAEko gainerako portuek (15 guztira) Euskadiko portu-sistema osatzen dute; estatuko administrazioak EAEko administrazioari transferitu zizkion maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, eta geroztik, Eusko Jaurlaritzaren eskumena dira.
- EAEko aireko sistema, bestalde, Bilboko aireportuko, Donostiako aireportuko eta Gasteizko aireportuko azpiegiturek osatzen dute. Hiru aireportu horien titularra Espainiako estatua da, eta Aenak kudeatzen ditu.
- EAEko kable bidezko sistema, berriz, lau funikularrek eta bost igogailuk osatzen dute: batetik, Artxandako funikularrak, Larreinetakoak, Igeldokoak eta Mamarigakoak; eta, bestetik, Arangoitiko igogailuak, La Salvekoak, Solokoetxeakoak, Begoñakoak eta Ereagakoak. Bizkaian daude guztiak, Igeldoko (Donostia) funikularra izan ezik.
- Azkenik, Euskadiko garraio-sistemaren egitura hainbat logistika-operadorek osatzen dute, salgaien garraioaren eraginkortasuna bultzatzeko sortutakoak: Aparkabisa, Bizkaian; Zaisa, Gipuzkoan; eta Gasteizko Garraio Zentroa eta Arasur, Araban.

Hurrengo ataletan, xehe-xehe azalduko ditugu EAEko azpiegituren ezaugarriak, garraio-modua aintzat hartuta. Horrez gain, azken ekitaldian izan diren azken gertaerak ere bildu dira, inbertsioei, egindako lanei eta kasu bakoitzean indarrean diren jarduera-planei lotuta.

2.1. ERREPIDEKO GARRAIOA

2015. ekitaldiko Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarian argitaratutako azken datuek erakusten dutenez, EAEko errepide-sareak 4.178 kilometro ditu. Ildo horretan, EAEko administrazioek apustu sendoa egin dute Euskadiko lurralde osoa egituratzeko; hala erakusten dute Bizkaian egin diren jarduerak: martxan jarri da Bermeoko bariantea, aurrerapenak egin dira Durango bariantean, Unbeko Korridorearen Bide Plan Berezia onartu da, eta hobekuntzak egin dira beste errepide erradial batzuetan; Gipuzkoan, Beasain eta Durango arteko ardatzaren azken zatia egin da; eta Araban, bide-sare sistema hobetzeko eta berritzeko lanak egin dira, bai eta egoera txarrean ziren bideak birgaitzeko eta egokitzeko hainbat lan ere. Une honetan, beraz, zirkulazio-ahalmen handiko bideak (hau da, autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak) EAEko errepide guztien %14,8 dira.

2.2. taula EAEko errepide-sarea 2015ean, errepide-motaren arabera. 2015

	2000	2013	2014	2015
LUZERA (km)				
Ordainpeko autobideak	196	248	243	254
Doako autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak	299	352	359	363
Galtzada bakarreko errepideak	3.858	3.575	3.567	3.561
Guztira	4.353	4.175	4.169	4.178
DENTSITATEA (m/km¹)				
Ordainpeko autobideak	27,1	34,3	33,6	35,1
Doako autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak	41,4	48,7	49,7	50,2
Galtzada bakarreko errepideak	533,6	494,2	493,3	492,2
Guztira	602,1	577,1	576,6	577,5

¹ Errepide-sarearen luzeran eta EAEn azaleran oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala eta Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

Aurreko urteetan bezala, zirkulazio-ahalmen handiko bideen kopuruak Espainiako estatukoak baino askoz ere handiagoa izaten jarraitzen du: izan ere, autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak estatuko bide-sistemaren %10 dira. Esparru geografiko zabalago bati erreparatuz gero, agerian geratzen da horrelako bide-motak ugariagoak direla, oro har, Europan. Zehazki, EB-28-n⁴, zirkulazio-ahalmen handiko bideak errepide guztien %19,8 dira.

Ildo horretan, EAEko bide-sistemaren dentsitatea, 2015. urtean, 577,5 m/km²-ra iritsi da, eta nabarmen gaititu du Estatuko eta UE-28-ko¹ errepideen dentsitatea (328 m/km² eta 414,4 m/km², hurrenez hurren).

⁴ EB-28; 2013koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2016 buletinean argitaratua.



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

2.3. taula Errepide-sarearen dentsitatea. EAEn, Espainiako estatuan eta EB-28n, 2013-2015 aldian

Errepide-mota	2013		2014		2015	
	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹	Luzera (km)	Dentsit. (m/km ²) ¹
EAE²						
Ordainpeko autobideak	248	34,3	243	33,6	254	35,1
Doako autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak	352	48,7	358	49,5	363	50,2
Galtzada bakarreko errepideak	3.575	494,2	3.568	493,2	3.561	492,2
Guztira	4.175	577,1	4.169	576,3	4.178	577,5
ESPAINIAKO ESTATUA						
Ordainpeko autobideak	3.026	6,0	3.020	6,0	3.040	6,0
Doako autobideak, autobiak eta errail anitzeko errepideak	13.557	26,8	13.685	27,1	13.982	27,6
Galtzada bakarreko errepideak	148.778	294,0	149.579	296,4	148.981	294,4
Guztira	165.361	326,8	166.284	329,5	166.003	328,1
EB-28						
Autobideak	74.341	17,0	--	--	--	--
Errepide nagusiak edo nazionalak	284.866	65,0	--	--	--	--
Bigarren mailako edo eskualdeko errepideak	1.546.479	332,4	--	--	--	--
Guztira	1.906.202	414,4	--	--	--	--

¹ Errepide-sarearen luzeran (m) eta EAEn, Espainiako estatuaren edo EB-28ren azalera (km²) oinarrituz kalkulatu da.

Iturria: Sustapen Ministerioa, Estatistikako Institutu Nazionala, EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2016, International Road Federation.

Azken urteetan, Euskadiko bideetako politikak galtzada bakarreko bideak murriztera eta gaitasun handiko autobiak eta autobideak ugaritzera daude bideratuta, betiere, trafikoa errazago igaro dadin eta Euskadiko bide-sistemak estaldura eta segurtasun hobea izan dezan.

2015ean, EAeko errepideetan egindako lanek lehendik bazeuden bideak hobetzea eta birgaitzea izan dute xede, baita ibilbide berriak abian jartzea ere. Honela, bideko azpiegituren alorrean Foru Aldundiek egindako ekintza garrantzitsuenak biltzen dira hurrengo ataletan.

Bide-azpiegiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- *Bizkaian*, maiatzean, martxan jarri da Bermeko Bariantea. Hiru kilometro luze da eta hegoaldeko inguratzen du hirigunea, Landabasoko industriadetik portu ingururaino. Bermeotik Mungiarako BI-631 errepidearen eta Bermeotik Gernikarako BI-2235 errepidearen trafikoak batuko ditu. Hori guztia osatzeko, oinezkoentzako 1,7 kilometroko pasealeku bat egongo da Mundaka eta Bermeo artean.
- Lehenago, urtarrilean, Artigako Bidezubia jarri zen. Bidezubi berria 155 metro luze da, saihesbidean dauden hiru bidezubitatik luzeena. Maniobra egiteko, tonaje handiko garabi bat erabili zen, egitura behin behineko euskarrietatik behin betiko ainguratzeko puntura eraman zuena.
- Otsailean, Durangoko saihesbidea hobetzeko lanak adjudikatu ziren. Lanak burutzeko epea bederatzi hilabete da. Lan horietan Tabirako biribilgune berria eraikiko da, gaur egungoa ordeztuko duena. Helburua da BI-623 errepidean bide-segurtasuna indartzea, hain zuzen ere, 29,200 kilometro-gunetik (San Rokeko sarbidea) 30,200 kilometro-gunera (Tabirako biribilgunearen ondoan).
- Unbeko korridorearen bide-plan berezia onartu da, Unbegana-Pozozabala-Mendiondo tartean. Horretarako, BI-2704 errepidearen tarte horretan trazatua hobetuko da, eta horrela, Urdulizen Mendiondotik BI-634 errepidearekin lotzeko aukera egongo da, bai eta sarbideak antolatu eta

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Ierak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

elkarguneak egokitzeko ere. Korridorearen segurtasuna eta funtzionaltasuna handitzea da helburua.

- Martxoan, abian jarri da BI-635 errepidetik Busturialdetik datozen ibilgailuak N-634 errepidera sartzeko adar berriaren zerbitzua. Bide-tarte hauek abiaraziko dira: BI-635 errepidetik Betarraganetik Amorebieta-Etxanora sartzeko bide-tarte, N-634 errepidera José Antonio Agirre Etorbidetik Donostiarako norabidean sartzeko gunea eta BI-635 errepidetik etorri eta N-634 errepiderantz eta AP-8 autobiderantz doan trafikoa banatzen duen biribilgunea.
- BI-631 errepidean, Orueta eta Santo Domingo gaina artean, hasiera eman zaio sarbideak eta espaloiak berrantolatzeako proiektuaren lehiaketari. Proiektu horren bidez jarduketa batzuk egin nahi dira foru errepidearen edukiera handitzeko eta, horrela, bidearen segurtasuna handitzeko; horretarako, trazatua, drainatzea eta seinaleak hobetuko dira, eta segurtasun-hesiak jarriko dira zirkulazioaren bi noranzkoak fisikoki bereizteko. Horretaz gainera, Artxandatik Bilbora eta Deriora doazen adarren trazatua eta BI-631etik Begoña aldera irteteko gunea hobetuko dira.
- Markina-Xemeingoko Urberuragako auzoan, BI-633 errepidea hobetzeko lanak hasi dira. Bertan egingo den jarduketatako bat da BI-633 errepidearen egungo trazatua aldatzea, eta horretarako, itzulbide bat egingo dute BI-4403 errepidearekiko bidegurutzera birmoldatuz. Errepidearen sekzio berriak 3,50 metroko zabalera bi errail izango ditu eta 0,50 metroko bazterbidea. Gainera, babes-berma bat ezarriko da eta 250 metro baino erradio txikiagoko kurba guztiak zabalduko dira.
- Abian jarri da N-637, N-633 eta BI-737 errepideak batzen dituen lotunea (Errontegi Mungiako noranzkoan) egokitzeko obrak esleitzeko prozesua, Derioko lotunean zirkulazioa hobetzeko. Zehazki, Txorierriko Korridorearen 17. irteeraren adarkaduran (Mungiako noranzkoan), N-637 errepidetik irten eta N-633 errepidera sartzeko adarkadura egokituko da, errailen banaketa aldatuz. Horrela, bi errail lortuko dira aireportuko edo Parke Teknologikoko edo inguruko industrialdeetako noranzkoan zirkulatzen doazen ibilgailuentzat.
- *Gipuzkoan*, aurrera egin da Beasain-Bergara ardatza eraikitze lanetan, GI-632 errepideko saihesbidea irekita Urretxu/Legazpiko lotunearen eta Antzuloako erdi-lotunearen artean. Bidezati berria 2,7 kilometro luze da eta berari esker ibilgailuek Deskargako gainetik igaro beharra saihestuko dute. Bideak 700 metroko tunel bikoitz bat dauka, segurtasun-teknologiaren alorreko azken aurrerapenez hornitua (mezu aldakorreko 4 panel kanpoan eta 2 barruan, Gurutze/Gezi tankerako eta AMK (abiadura mugaren kontrola) 32 seinale, 16 GB (gorri, berde) semaforo. Sarrera-ahoa eta galerietan, SOS piloteak (Kontrol Zentroarekin komunikatuta), 6 CO sentso (monoxidoa) eta 6 NO2 sentso (nitrogeno dioxidoa).
- GI-632 errepideko Antzuloa-Bergara zatia amaitzeko proiektu tekniko idazteko prozedurari ekin zaio. Horretarako, preskripzio teknikoaren pleguak idatzi dira eta hasiera eman zaio lizitazio-prozedurari. Kontratu-lizitazioaren oinarritzko aurrekontua: 798.600 €. Behin proiektua esleituta, lanak egiteko epea 6 hilabetekoa izango da.
- Bestalde, Antzuola eta Bergara arteko harri-jauzia konpontzeko lanak egiten ari dira. GI-632 errepideko obretan, Antzuola-Bergara zatian, duela urtebete gertatu zen harri-jauzia konpontzeko karga-zelulak jartzeko lanak egiten ari dira. Obraren iraupena sei hilabetekoa izatea aurreikusten da. Lanak amaitzean, Deskargakako autobidea eraiki ahal izango da, Besasain eta Bergara lotzeko.
- Antzuolako biribilgunea egiteko lanak egin dira, Urretxu alderako irteeran. Biribilgune horren bitartez egingo dira mugimendu guztiak bai herrigunean sartzeko bai herrigunetik irteteko, hau da, Bergaratik nahiz Zumarragatik joanda, herrigunean sartzeko, eta Bergararantz nahiz Zumarragarantz abiatuta, herrigunetik irteteko. Biribilguneak 13,5 metroko kanpo-erradioa dauka eta eraztunaren zabalera 4,5 metrokoa da. Hiru adar nagusi ditu: bi GI-632 errepidera, eta hirugarrena, berriz, Aiherra kalera. Gainera, adar txiki bat izango du, Zupide baserrira joateko.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- *Arabán*, azaroan, A-2601 eta A-4624 errepideak, Artziniegatik igarotzen diren zatian, egokitzeko eta urbanizatzeko lanak esleitu dira, 1,3 milioi euroan, zortzi hilabetean egiteko baldintzarekin. Lanok bertako zeharbidea hobetzea dute helburu, eta horretarako, espaloiak eta berdeguneak gaituko dira eta Arabako herri horri izena ematen dion ibaiaren gaineko zubia handituko da.
- Halaber, urrian, A-4202 errepidea Lapuebla de Labarcako harri-jauzietatik babesteko proiektua esleitu da.
- Hil horretan bertan, A-3110 errepidean Burgeluko saihesbidea eraikitzeke proiektuaren idazketa onartzen duen akordioa gauzatu zen.
- 2015ean, Arabako Foru Aldundiak, hainbat lan egin ditu errepide-sareko segurtasuna hobetze aldera, eta 505.000 euro bideratu ditu horretarako. Jarduketa gehienek helburua hau da: hainbat herritako (Leza, Labastida, Moreda, Ilarratza, Matauko, Antoñana, Galarreta, Etxaguen, besteak beste) zeharbideetan eta hiri zatietan ibilgailuen abiadura motelaraztea, eta horretarako, argiseinaleak, abiadura adierazten duten informazio-radarrak, oinezkoentzako pasabide goratuak edo konkordunak jartzea.
- Abuztuan, Bergarako errepideko 5+910 kilometro-puntuaren eta 6+300 kilometro-puntuaren artean, Duranatik igarotzen den tartean, ezkerreko bazterrean, Urbanizazioa eraikitzeke proiektua onartu da.

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

Hurrengo paragrafo hauetan, EAEko hiru hiriburuetak hiri-eremuetako bidaiarien erabilera orokorreko garraio publiko erregularreko zerbitzuen eskaintzaren ezaugarri nagusiak azaltzen dira; alegia, Tuvisarena (Transportes Urbanos de Vitoria SA) Gasteizen, Bilbobusena Bilbon, eta Dbus konpainiarena Donostian.

Bilbo da herritarrei zerbitzua emateko autobus-parke handiena duen hirigunea. Han, Bilbobusek 148 autobuseko eskaintza du, 43 lineatan (27 zerbitzu arruntak, 8 gauekoak eta 8 auzobus), eta guztira, 567,3 kilometroko ibilbidea egiten dute Bizkaiko hiriburuaren hiri-eremuan (108,3 km gauekoak dira eta 56,6 km auzobusekoak).

Bestalde, Gipuzkoako hiriguneak flota ugaritu du, 260 kilometro egiten dituzten 127 autobusetara (2014an baino 5 gehiago) iritsi dira, 38 lineatan banatuta (29 egunekoak eta 9 gauekoak). Dbusek eskaintako zerbitzuen barruan, Bus Rapid Transit zerbitzua (BRT) ere badago, eta zirkulazio-ahalmen eta maiztasun handiko linea hauen bitartez ematen da: L5 Bentaberri, L28 Amara-ospitaleak eta L13 Altza. Hiru linea horietako erabiltzaileek bidaiari-kopuru osoaren (11.338.856) %40,1 hartzen dute. Auzo horiek dira hiriko hiru ardatz nagusiak, eta 18 metroko ibilgailu artikulatuekin komunikatzen dute erdigunea. Linea horien maiztasuna 6-8 minutukoa da.

Azkenik, eskura ditugun azken datuen arabera (2014. urtekoak), Gasteizen Tuvisak ematen duen hiri-zerbitzuan 81 autobus daude guztira (aurreko urtean baino 5 gutxiago), 15 lineatan banatuta, eta 209,2 kilometroko ibilbidea egiten dute, Arabako hiriburuan barna.

2.4. taula Hiriko garraio-eskaintza publikoaren ezaugarriak, EAEko hiriburuetan, 2013-2015 bitartean

Errepide mota	2013	2014	2015	Δ %14/15
BILBO				
Sareko lineak ¹	43	44	43	-2,3
Luzera (km) ¹	575,1	581,1	567,3	-2,4
Autobus-kopurua	146	147	148	0,7
DONOSTIA				
Sareko lineak ¹	36	36	38	5,6
Luzera (km) ¹	247,0	253,0	260,0	2,8
Autobus-kopurua	120	122	127	4,1
GASTEIZ				
Sareko lineak ¹	15	15	--	--
Luzera (km) ¹	209,2	209,2	--	--
Autobus-kopurua	86	81	--	--
GUZTIRA				
Sareko lineak ¹	94	95	--	--
Luzera (km) ¹	1.031,3	1.043,3	--	--
Autobus-kopurua	352	350	--	--

¹ Sartuta daude eguneko eta gaueko zerbitzu erregularrak.

Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus.

Garraio pribatuaren esparruan, eta Trafiko Zuzendaritza Nagusiak emandako datuen arabera, Euskadiko ibilgailu-parkeak aurreko urteko mailei eutsi die (%0,9ko gorakada). Zenbaki absolutuetan, 1.309.350 ibilgailu egon dira guztira erregistratuta EAEn, urtearen amaieran; kopuru hori 2014ko ekitaldiaren amaieran erregistratutakoa (1.297.743) baino pixka bat handiagoa da.

Ibilgailu-parkea ibilgailu motaren arabera aztertuz, nabarmendu beharrekoa da guztizko parke mugikorraren %86,8 turismoei, kamioiei eta furgonetei dagokiela (%73 eta %13,8, hurrenez hurren). Urte arteko aldaerei dagokienez, motozikletek izan dute hedapenik handiena; hain zuzen ere, 2015ean %3,9ko igoera izan dute, aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Aitzitik, beste ibilgailu mota hauek murrizketak erregistratu dituzte: kamioi eta furgonetek %1,1koa, autobusek %0,5koa eta bestelako ibilgailuek %0,8koa. Turismoen kasuan, igoera arin bat nabaritu da aurreko urtean erregistratutako datuekin alderatuta (%+1, hau da, 2014an baino 9.416 auto gehiago).

2.5. taula EAEko ibilgailuen kopurua 2015ean.

	Araba		Bizkaia		Gipuzkoa		EAE	
	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%	Ibilgailu-kopurua	%
Autoak	150.062	73,6	497.528	75,6	308.580	69,0	956.170	73,0
Motozikletak	14.702	7,2	49.957	7,6	54.669	12,2	119.328	9,1
Kamioiak eta furgonetak	29.867	14,6	87.049	13,2	63.966	14,3	180.882	13,8
Autobusak	503	0,2	1.764	0,3	895	0,2	3.162	0,2
Traktore industrialak	1.156	0,6	3.475	0,5	3.127	0,7	7.758	0,6
Bestelako ibilgailuak	7.591	3,7	18.508	2,8	15.951	3,6	42.050	3,2
Guztira	203.881	100,0	658.281	100,0	447.188	100,0	1.309.350	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusia

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estadistikako Eranskina **7.**

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

Ikuspegia Europa osora zabalduz, hurrengo koadroak motorizazio-indizearen sailkapena erakusten du, mila biztanleko turismo-ratio gisa neurtuta, EB-28ren testuinguruan, Merkataritza Askeko Europako Elkarteko gainerako herrialdeekin eta EBko kide izango diren herrialde hautagaiekin batera. Eurostatetik etorritako azken datuak (2014ko ekitaldiri dagozkionak) aztertuta ikus daitekeenez, Luxemburgek zerrendaren buruan jarraitzen du, mila biztanleko 662 turismorekin. Sailkapenaren beste muturrean, berriz, Turkia dago: 117 auto mila biztanleko. Erregistro horiek erakusten dutenez, hauek izan dira ratioan igoerarik handienak izan dituzten herrialdeak: Albania (%11), Mazedonia (%7,1), Turkia (%5) –Ebean sartzeko hautagaiak hiruak–, Errumania (%5,1) eta Letonia (%4,4). Bestalde, Lituania (%-32,8), Motenegro (%-2,4) eta Frantzia (%-0,2) dira biztanleko ibilgailu kopuruan jaitsiera handiena gertatu den herrialdeak.

Arreta EAEn jarrita, 2014anan, indizea mila biztanleko 436 turismotara iritsi da; horrela, sailkapeneko 22. lekuari eutsi dio (EB-28ko 19. lekua). Lurrealde Historikoei dagokienez, Arabak du ibilgailu-indize handiena termino erlatiboetan, 464, hain zuzen. Aldiz, Bizkaiak eta Gipuzkoak oso antzeko motorizazio-maila erakusten dute: 430 eta 431, hurrenez hurren. Bestalde, Estatuko batez bestekoa (474) Euskadiko hiru lurraldeetako erregistroen gainetik kokatzen da.

2.6. taula Motorizazio-indizea Europan, 2013-2014an¹

Auto-kopurua 1.000 biztanleko

Herrialdea/urtea	2013	2014
Luxenburgo	661	662
Islandia ²	654	661
Malta	602	619
Italia	608	610
Finlandia	574	581
Txipre	553	565
Austria	546	547
Alemania	543	547
Suiza ²	531	532
Polonia	510	526
Eslovenia	516	518
Estonia	478	497
Belgika	491	495
Noruega ²	489	495
Frantzia	481	479
Espainia	474	474
Herbehereak	471	472
Grezia	469	472
Erresuma Batua	467	472
Suedia	466	470
Txekiar Errepublika	450	459
CAPV	434	436
▪ Araba	461	464
▪ Bizkaia	429	431
▪ Gipuzkoa	429	430
Portugal	430	433
Irlanda	420	425
Bulgaria	402	418
Lituania	615	413
Danimarka	406	412
Eslovakia	347	360
Kroazia	341	349
Letonia	317	331
Hungaria	308	316
Montenegro ³	287	280
Serbia ³	248	253
Errumania	235	247
Macedonia ³	168	180
Albania ³	118	131
Turquia ³	121	127

¹ Europako herrialdeei buruzko azken datuak, Statistical Pocketbook 2016ren bidez lortutakoak, 2014koak dira.

² Europako Merkataritza Libreko Erkidegoko Herrialdeak (EFTA - European Free Trade Association).

³ EBko herrialdeak izateko hautagaiak

Iturria: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2016, DGT e INE.

Eskuragarri dauden azken datuen arabera (2015eko datuak dira), EAEko motorizazio-mailaren urte batetik besterako aldaketak igoera arina izan du: %1ekoa, hain zuzen. Horrek esan nahi du 2014an mila biztanleko 435,7 turismo izatetik 2015ean 440 turismo izatera pasatu dela. Gorako joera hori hiru Lurralde Historikoetan gertatu da. Horrela, Bizkaia izan du hazkunderik handiena, 431,3tik 435,9ra pasatuz (%+1,1); jarraian dator Gipuzkoa, 430,1etik 434,6ra (%+1), eta ondoren, Araba, non motorizazio-maila 2014an mila biztanleko 463,8 ibilgailu izatetik 2015ean 466,4 izatera pasatu baita (%+0,5).



Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

2.2. TREN GARRAIOA

2013ko urtarrilaren 1az geroztik, operadore hauek administratutako azpiegiturek osatzen dute EAEko trenbide-egitura:

- ▶ Adif-Trenbide Azpiegituren Administrazioa: trenbide horietatik, Renfe operadore nagusiak estatuko hiriburu nagusiekin lotzen du EAE. 2013ko urtarrilaren 1az geroztik, Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE, Bide Estuko Trenbideak) enpresa-erakunde publikoa Adifen integratuta dago, trenbide-azpiegiturak egiteko eta mantentzeko lanei dagokionez, uztailaren 20ko 2012/22 Errege Dekretu-legeak xedatutakoa betez. Egun horretatik aurrera, Renfe Operadora da Kantauriko itsasertzeko trenbide-zerbitzuak eskaintzen dituen konpainia.
- ▶ ETS (Euskal Trenbide Sarea): EuskoTren operadoreak ematen ditu hiriarteko zerbitzuak, Metro Bilbaok metropoli horretan jarduten du, eta EuskoTren tranbiak Bizkaiko eta Arabako hiriburu-eremu hiri-eremuetan ematen ditu zerbitzuak.

2014ko datuen arabera (horiek dira argitalpen honen itxieran eskuragarri dituzten azkenak), Estatuarekin eta EB-28rekin alderatuta, ikus daiteke alde handiak daudela trenbide-azpiegituren dentsitateari dagokionez. Horrela, Euskadik 633 km trenbide ditu guztira, eta trenbide-azpiegituren dentsitatea 87,5 m/km² da. Datu hori Estaturakoa (31,5 m/km²) eta EB-28koa (49,4 m/km²) baino dezente handiagoa da. Horrez gain, EAEko trenbide-sareko trenbide gehienak elektrifikatuak dira, trenbide guztien %93,7, zehazki; Espainiako estatuan eta EB-28n, berriz, elektrifikatze-maila askoz txikiagoa da (%61,1 eta %52,1, hurrenez hurren).

2.7. taula. Trenbideen dentsitatea EAEn, Estatuan eta EB-28n, 2014an.

	Guztira	Elektrifikatu gabek			Elektrifikatuak		
		Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra	Guztira	Guztizk. %	Bide bakarra
Luzera (km)							
EAE	633	40	6,3	40	593	93,7	231
Espainiako estatua	15.900	6.183	38,9	6.111	9.717	61,1	3.952
EB-28 ¹	220.673	105.605	47,9	--	115.068	52,1	--
Dentsitatea (m/km ²)							
EAE	87,5	5,5	--	5,5	82,0	--	31,9
Espainiako estatua	31,5	12,3	--	12,1	19,3	--	7,8
EB-28 ¹	49,4	23,4	--	--	25,7	--	--

¹ EB-28ri buruz eskura ditugun azken datuak 2014koak dira.

Iturria: Adif, autonomia-erkidegoetako konpainiak eta partikularrak, Euskal Trenbide Sarea, Sustapen Ministerioa, EU Transport i Figures-Statistical Pocketbook 2016, eta Eurostat.

Hurrengo ataletan, EAEko trenbide-azpiegiturak erabiltzen dituzten operadoreen (hots, Adif, non trenbide-sare konbentzionala eta zabalera metrikoko sarea bereizten baitira, eta ETS-RFV) xehetasunak azaldu dira, bai eta trenbide horietan esku hartzen duten eragileen zerbitzuen eskaintza ere.

2.2.1. Adif Trenbide Azpiegituren Administrazioa

i) Adifen trenbide-sare konbentzionala

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

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

2.8. taula Adifen eskaintzari buruzko oinarritzko datuak, Trenbide Sare Konbentzionala. 2015

Lineen luzera km-tan	2015
Bi bide elektrifikatu	
Irun-Donostia-Gasteiz-Miranda Ebro	181,5
Bilbo-Urduña	40,3
Bilbo-Barakaldo-Santurtzi	13,6
Bi bide elektrifikatu, guztira	235,4
Bide elektrifikatu bakarra	
Urduña - Miranda Ebro	62,9
Barakaldo-Muskiz	13,1
Bide elektrifikatu bakarra, guztira	76,0

Iturria: Adif.

Renfek, Trenbide Sare Konbentzionalan, eskualdeetako lineen bidez eskaintako zerbitzuei dagokionez, hazkunde bat antzeman da aurreko urtearekin alderatuz, bai eskaintako tren-kopuruan (8.325, hau da, %61,6 gehiago), bai tren-kilometroaren kopuruan (2.142.044, hau da, %25,6 gehiago), eta bai toki-kilometroaren kopuruan ere (553.736.329, hau da, %26,8 gehiago).

Bestalde, 2015an, Renfek 130.133 tren jarri ditu erabiltzaileen esku bere aldirietako zerbitzuan, hau da, trenbide sare konbentzionaleko tren-eskaintza guztizkoaren %94. Aurtengo ekitaldian eskaintako tren-kopuruan murrizketa arin bat antzeman da (%-0,2koa) 2014ko ekitaldiko datuekin alderatuta; toki-kilometroaren kopuruan, murrizketa hori %0,9koa izan da eta tren-kilometroaren kopuruan, berriz, %0,7koa.

Donostiako linean, Renfek 25.689 tren jarri ditu erabiltzaileen esku, hau da, aldirietako zerbitzuko tren eskaintza guztizkoaren %19,7. 2015ean, eskaintza hori 2014koa baino %0,4 txikiagoa izan da. Bilbon diharduten aldirietako hiru lineetan, eskaintako tren-kopurua 104.444koa izan da (aldirietako tren zerbitzuaren %80,3), aurreko ekitaldikoa baino %0,2 txikiagoa.



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

2.9. taula Trenbide Sare Konbentzionaleko eskaintzari buruzko oinarritzko datuak. 2013-2015

	2013	2014	2015
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua ⁵	5	4	4
Eskaintako trenen kopurua	4.771	5.153	8.325
Eskaintako tren-kilometroak	1.677.426	1.705.800	2.142.044
Eskaintako toki-kilometroak	430.437.570	436.795.864	553.736.329
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	4	4	4
Eskaintako trenen kopurua	128.386	130.438	130.133
Eskaintako tren-kilometroak	4.411.494	4.386.945	4.355.265
Eskaintako toki-kilometroak	1.061.090.046	937.305.825	928.511.442

Iturria: Renfe.

ii) *Adifen zabalera metrikoko sarea*

Uztailaren 20ko 22/2012 Errege Dekretu-legean xedatukoaren arabera, Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha) Adifen erakundeetan integratuta geratu da, azpiegiturak mantentzeko eta eraikitzeko lanei dagokienez, eta Renfen integratuta, berriz, bidaiari eta salgaien garraioari dagokionez. Hala, Renfe zabalera metrikoak zerbitzua eskaintzen die Kantauri itsasertzeko eremuei, eta bidaiarien eta salgaien mugikortasuna ahalbidetzen du Galizia, Asturias, Kantabria, EAE eta Gaztela eta Leonen artean.

Adifek EAEn dituen zabalera metrikoko azpiegiturak Bizkaian daude kokatuta, operadoreak Bilbo-Santander eta Bilbo-Leon eskualdeetako lineak ustiatzen baititu; horrez gain, Bilbo-Balmaseda probintzia barruko aldirietako zerbitzua ematen du. Lutxanatik Bilboko portura doan adar bat ere kudeatzen du Adifek. Beraz, 75,7 kilometro trenbide ditu EAEn Adifek (zabalera metrikoko sareak), guztira.

Eskuragarri dauden azken datuen arabera (2014ko ekitaldikoak), eta aldirietako zerbitzuari dagokionez, Renfek, zabalera metrikoko sareari dagokionez, eskaintza gutxitu du aldirietako zerbitzuetan, Bilbo-Balmaseda lineako trenen maiztasuna txikiagoa delako. Zehazki, Renfek, 16.700 tren jarri ditu bezeroen esku aldiriko zerbitzuan, aurreko urtearekin alderatuz %1eko beherakada suposatu duena. Bestalde, eskaintako toki-kilometroak %31en gutxitu dira.

Eskualdeetako lineei dagokionez, 2014an, eskaintako tren kopurua aurreko urteko kopuruetan mantentzen den bitartean (%-0,2), eskaintako tren-kilometroak eta toki-kilometroak nabarmenki hazi dira, %25,3 eta %34,2, hurrenez hurren.

⁵ 2014 urtean Renfek bere zerbitzuak berrantolatu ditu, zenbait linea batuz; hori dela eta linea kopurua gutxitu da baina zerbitzuak handitu.

2.10. taula Renfe Zabalera Metrikoko Sarearen eskaintzari buruzko oinarrizko datuak. 2012-2014 alditakoak

	2012	2013	2014
ESKUALDEETAKO LINEAK			
Linea-kopurua	2	2	2
Eskaintako trenen kopurua ¹	3.651	3.609	3.600
Eskaintako tren-kilometroak ¹	537.520	541.220	677.959
Eskaintako toki-kilometroak ¹	45.550.106	45.952.811	61.644.345
ALDIRIETAKO LINEA			
Linea-kopurua	1	1	1
Eskaintako trenen kopurua	16.832	16.866	16.700
Eskaintako tren-kilometroak	562.148	570.301	421.445
Eskaintako toki-kilometroak	74.455.103	74.948.874	51.709.871

¹ Trenen abiapuntuari edo helmugari dagokio, autonomia-erkidegoa zehaztu gabe.

Iturria: FEVE (2013tik aurrera, Renfe).

Ondoren, azken ekitaldian Adifen azpiegiturretan egin diren jarduera nagusiak aipatzen dira.

Adif-en bide-azpiegitura - 2015eko berrikuntza nagusiak

Adifen ohiko tren-sarea

- Adif urtarrilean hasi zen Madril-Hendaia trenbide zabalera konbentzionaleko Donostia-Irun zatiko trenbide errailak eta trabesak berritzean. Lan horiek linea horretako trenen zirkulazioa eta erregularatasuna hobetzen lagunduko dute. Gainera, trabes berriei esker errazago gertatutako da etorkizunean hirugarren errail bat instalatzea, Frantziako muga iberiar zein nazioarteko zabalera (UIC) trenbide batez lotzeko eta bide batez bultzada bat emateko Gasteiz-Bilbo-Donostia-Frantziako muga arteko Abiadura Handiko Lineari.
- Adifek portiko-garabi bat eskuratu du Irungo zentro logistikorako, nazioarteko zein iberiar zabalera bagoien arteko edukiontzi-aldaketak eta zeregin horiekin loturiko lanka egin ahal izateko, Iberiar Penintsularen eta Europaren arteko salgai-trafikoari noranzko bietan jarraipena emate aldera.
- Martxoan, Bilbo-Abando Indalecio Prietako geltoki intermodalaren aldirietako nasetako zoladuran irristaden kontrako tratamendua emateko lanak hasi dira, euri-egunetan bide-zoruaren itsasgarritasuna areagotzeko. Aldirietako hiru lineei zerbitzua eskaintzen dieten bost nasetan aplikatu da tratamendua (3.300 m² zoladura), horiek baitira bidaiariaren joan-etorriengatik kaltetuenak.
- Uztailean, geltoki bereko distantzi luzeko lineen bi nasetan aplikatu zen irristaden kontrako tratamendu hori. Nasen luzera: 6/7 nasek 1.100 metro eta 8. nasek 850 metro. Lanak 2 hilabetez luzatu ziren.
- Adifek birgaitze-lanak egin ditu Bilbo-Abando Indalecio Prietoko geltoki intermodaleko eraikin nagusian, baita irisgarritasuna hobetzeko lanak ere, Olabarria plazatik sarbide berri bat irekita, gerora arrapala batekin osatuko dena. 1,1 milioi euroko inbertsioa egingo da.
- Urrian, balastoa (errailen euskarri gisa erabiltzen den legar-geruza) ordezkatzeko lanak hasi dira Horrela emango zaio amaiera Madril-Hendaia zabalera konbentzionaleko trenbidearen Donostia-Iruneko zatia zaharberritzeko lanen azken faseari. Lanen bigarren fase horretan, eta behin trenbideko errailak eta trabesak aldatuta, trazatuaren kokapen geometrikoarekin berdindu ahalko da trenbidea, baita egokitu ere, denborak eta erabilerak higitutako legarra ordezkatuta.

Adifen zabalera metrikoaren sarea

- Bizkaiko Bilbao-Abando Indalecio Prieto geltoki intermodalean, egitura konpontzeko lanak egin dira: besteak beste zabalera metrikoko trenbide-sareko trenbidearen zati batean, Zabalburuko tunelaren ahoan, eta Bilbao La Concordia geltokiaren tailerretarako sarbidean, Bailen kalearen ondoan. Goialdean, sarbidean eta aparkalekuaren zati batean egin dira lanak.



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

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

EAEko trenbide-sistema osatzeko, Adifek kudeatutako trenbide-sareari, ETS-Euskal Trenbide Sarearen azpiegiturak gehitu behar zaizkio. Hain zuzen ere, azpiegitura horien bidez ematen dute zerbitzua EuskoTren eta Metro Bilbao operadoreek. Horri dagokionez, hau aipatu behar da:

i) *EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen dituen azpiegiturak.*

EuskoTrenek zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak 187,2 kilometro hartzen dituzte; ia kilometro guztiak (%96,7) trenbide elektrifikatuak dira (181,1 km), eta horietako asko (%67,9) bide bakarreko trenbideak dira (127,2 km). Horri dagokionez, esan beharra dago azken urteetan ahalegin handiak egin direla bi bideko trenbideak ezartzeko. Zehazki, 2015ean bi noranzko bideak 59,4 km-etara iritsi dira, 2010ean zegoen trenbide bikoitzeko kilometro-kopuruaren (30,9 km) halako bi ia.

EuskoTrenek linea hauen bidez ematen du zerbitzua:

- 1) Bilbo-Donostia linea eta Amorebieta-Bermeo adarra: 109 kilometro inguruko ibilbidean (Bilbo-Donostia zatia), EuskoTrenek hainbat lotune ditu, garraioko beste linea edo modu batzuekin. Zehazki, Bizkaiko hiriburuan, Boluetako geltokian, Bilboko metroa hartzeko lotunea dago; Galdakaon, Usansoloko ospitalera joateko EuskoTrenen mikrobusa hartzeko; Zumaian, EuskoTrenen autobusak har daitezke (Urola eskualdean ematen dute zerbitzua); eta, Donostian, Amarako geltokian, EuskoTrenen Topo trena har daiteke, Hendaiarantz joateko. Horrez gain, linea horrek Amorebieta-Bermeo adarra du, 29 kilometro baino gehiagoko luzera duen trenbidea.
- 2) Lasarte Oria-Donostia-Hendaia linea: Bilbo-Donostia linearen sare berbera erabiltzen du linea horrek Errekaldeko eta Amarako geltokien artean (Gipuzkoan biak ere), eta haietatik Bilbo-Donostia linea horretako trenak hartzeko aukera ere badago.
- 3) Bilbo (Deustu)-Lezama: 17 kilometro inguruko ibilbideko linea da eta Txorierriko herriekin lotzen du Bilbo. Metro Bilbaorekin konexioa du Alde Zaharreko geltokian.

EuskoTrenek eskaintako zerbitzuei dagokienez, 2015eko ekitaldian gorakada gertatu da operatzailearen eskaintzan, bai behintzat euskal herritarren zerbitzura jarritako trenei eta plazei dagokienez (%9,2 eta %6,2, hurrenez hurren). Zenbaki absolutuetan, 63.476 mila toki erregistratu dira guztira, 200.197 trenetan banatuta. Gora egin dute, halaber, eskaintako kilometroen eta toki-kilometroen kopuruak (%1,3 eta %2,2, hurrenez hurren), eta hala, 4.624,5 mila kilometrokoa eta 1.740,3 miloi toki-kilometroa da gaur egun eskaintza hori.

2.11. taula Egun, EuskoTrenek zerbitzuak emateko erabiltzen duen ETSren azpiegiturari eta EuskoTrenen zerbitzuei buruzko 2013-2015 aldiko oinarritzko datuak.

	2013	2014	2015
Linea-kopurua	3	3	3
Linea konbentzionalen luzera (km)	183,3	182,3	187,2
Bide bakarreko linea konbentzionalen luzera (km)	128,5	125,9	127,2
Bi bideko linea konbentzionalen luzera (km)	54,8	56,4	59,4
Elektrifikatutako linea konbentzionalen luzera (km)	178,4	181,2	181,1
Elektrifikatu gabeko linea konbentzionalen luzera (km)	4,9	1,2	6,1
Eskainitako trenen kopurua	201.817	183.256	200.197
Eskainitako tokien kopurua	60.848.792	59.747.433	63.476.046
Eskainitako kilometroen kopurua	4.496.264	4.565.171	4.624.459
Eskainitako toki-kilometroak	1.474.022.080	1.702.426.081	1.740.323.660

Oharra: Tranbia-lineei buruzko datuak ez dira sartu. Bai ordea Larreinetako funikularrari buruzkoak.

Iturria: Euskal Trenbide Sarea (ETS), lineen kopuru eta luzerari buruzko informazioari dagokionez - Euskotren, tren-, toki- eta kilometro-kopuruaren eskaintzari buruzko informazioari dagokionez.

ETSren inbertsio-ahaleginari dagokionez, 2015eko jarduera nagusiak taula honetan laburbildu dira:

EuskoTrenek zerbitzuak ematen dituen ETSen egiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- **Bizkaian**, ETSk ardatz hauetan aurrera egin du:
 - Durango proiektua: martxoan, Euskotrenek operatzaileak erabiltzen zituen lantegi eta kotxe-toki zaharrak eraisteko lanak hasi dira. Izan ere, urtarrilaz geroztik Abadiñoako udalerriko Lebario auzoan ditu instalazio berriak Euskotrenek. Jarduketa horren bidez eman zaio hasiera trenbide-azpiegitura zaharra (elektrifikatze sistemaren elementuak, piloteak eta katenaria, trenbide errailak, trabesak, balastoa eta beste zenbait material) eraisteko prozesuari. Jarduketa biak beste urrats bat dira udalerriko urbanizatzeari ekiteko bidean.
 - Ola-Sondika trenbide-zatian hobekuntza lanak egiteko eta Bilboko Metroaren 3. linean integratzeko proiektu-idazketa esleitu da. Era berean, beste bi kontratu esleitu dira: batetik, Larrondoko geltokiko arranja eta nasak berritzeko eta egokitzeko; bestetik, Txorierriko geltokietan hiri-altzariak, baranda eta informazio-euskarriak jartzeko.
 - Urteko azken hiruhilekoan, Amorebieta-Bermeo lineako trenbidea (4,6 kilometro luze den tarte batean, Zugastietan eta Muxikako geltokien artean) berritzeko lanak amaitu dira. Lan horiei esker, drainatzea hobetu da, trenbideko ubideko urak behar bezala husteko, ezegonkorrak ziren ezpondak finkatu dira, mikro-piloteak eta saretak jarri, dauden trenbide pasaguneak egokitu dira eta basoko bi trenbide-pasagune kendu dira.
- **Gipuzkoan**, urrian, martxan jarri da Amañako (Eibar) lurpeko geltoki berria; horrekin amaitzen da hiru urtean zehar garatutako proiektua. 16,5 milioi euro inbertitu dira proiektu horretan, eta hor sartzen dira 650 metroko zatian (Amaña-Ardantza) trenbidea bikoizteko lanak eta eremu horren hiri-fisonomiaren erabateko eraldaketa. Bikoiztutako zatiaren mendebaldeko muturrean dago Amañako geltoki berria. 82 metroko luzerako nasa dauka, eta erabat irisgarria da.
- **Azkenik**, *Donostialdeko Metroa* proiektuaren baitan, 2015ean, aurrerapen nagusiak hauek izan dira:
 - Loiola-Herrera zatian, maiatzean, Metroaren azterlan eta proiektuaren jarraipen eta koordinaziorako erakunde arteko batzordearen hamaikagarren bileraren esparruan, akordio bat lortu da Loiolako geltoki berria eta bide-zubia eraikitzen direnean eta gaur egun Lasarte-Hendaia trenbidea igarotzen duen trenbide-lubakia desagertzen denean libre geratuko den espazioa urbanizatzeke.
 - Uztailean, zerbitzuan jarri da Loiolako behin-behineko geltokia. Lehen urratsa da trenak igarotzen diren ezponda kentzeko eta geltoki berria eta bide-zubi berri eraikitzeke lanei ekin aurretik. Behin-behineko geltokia martxan jarri ondoren, trenbidea eta gainegitura desegiteke lanak hasi ziren; baita, geroago, bide-zubia eraikitzeke lehen fasearen lanak ere.
 - Bestalde, irailean, geltoki berria eraikitzeke lanak esleitu ziren. Aurrekontua 9 milioi eurotik gorakoa eta lanak betetzeko epea 18 hilabetekoa.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

EuskoTrenek zerbitzuak ematen dituen ETSen egiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- Loiola inguruan aurrera eramandako jarduketan artean trakzioko azpi-estazio elektriko berri baten eraikuntza dago, 4000 kW-ko potentziarako, ekipamendu oso batez hornitua.
- Herrera-Altza zatian, 2015ean, aurrera egin da Altzako geltoki berria egiteko lanetan: geltokia egongo den eremua erabat estalia dago eta nasak eta gela teknikoak eraikitze lanak abian dira, baita sarbide-atartearen sostengu-habeak jartzeko lanak ere.
- Irailean, Herrera-Altza saihesbide berria Lasarte-Donostia-Hendaia linearekin lotzeko lanak amaitu dira: hormigoizatzea, trenbide-aparatuak muntatzea, eta katenaria eta beste zenbait oinarritzko elementu kokatzea.
- Azaroan, Altzako geltoki berriko igogailuak eta eskailera mekanikoak eraikitze, instalatzeko eta mantentzeko kontratuak esleitu ditu ETSk. Lan horiek egiteko epea sei hilabetekoa da.
- Arasoko (Irun) tailerretan eta kotxetegieta (2013ean partzialki erabiltzeko irekiak) amaitu dira bai elektrifikatze lanak, bai trakzioko azpi-estazioari eta komunikazio-sistemei lotutakoak, eta baita sarbideetako eta tailerretako trenbide-zirkulazioko seinaleztapen-sistemaren ezarpenari lotutakoak ere.
- Maiatzean, Donostialdeko Metroaren Lugaritz-Easo tarteari (lurpeko igarobidea) buruzko azterlana jendaurrean jartzen zuen ebazpena argitaratu zen. Lurpeko tarte berriaren eraikuntzak -4.170 metroko luzera izango du- metro-sistema batez hornituko du Donostiako hiriburua.
- Gero, uztailean, ETSk trenbide-pasagunea egituratua dagoen bi segmentuen (Lugaritz-Mirakontxa eta Mirakontxa-Easo) eraikuntza-proiektuen lizitazioarako baldintza-agiriak onartu zituen, eta azaroan esleitu zituen, bi kasuetan sei hilabeteko egikaritze-epea ezarri.
- Azkenik, ETSk Altxa-Pasaia-Galtzaraborda tren-saihesbidearen obra zibileko eraikuntza-proiektuaren idazketa amaitu zuen. Saihesbidearen trazadura, behin Altzako geltoki berria amaitzen denean hasiko dena (une honetan eraikitzen ari dira), gutxi gorabehera bi kilometrokoa izango da. Proiektu horrek Pasaian geltoki berria eraikitzea aurreikusten du, eta Herrera-Altza bitan banatzeari jarraipena ematen zaio.

ii) *Bilboko Metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSen azpiegiturak*

Metro Bilbaok zerbitzua emateko erabiltzen dituen ETSren azpiegiturak 45,1 kilometro dituzte egun. Sare horrek 41 geltoki ditu guztira, bi lineatan banatuta: 1. linea - Plentzia-Basauri, eskuinaldeko udalerriei zerbitzua ematen diena, eta 2. linea - Santurtzi-Basauri, metropoli-inguruaren ezker aldean zerbitzua ematen duena. Era berean, Santurtziko udalerrian, 2. linea horrek Mamariga auzoarekin lotzeko garraibide azkarraren zerbitzua du 2010etik. Geltoki horietatik guztietatik, 25 lur azpian daude eta gainerako 16ak lur azalean. Metro Bilbaoren azpiegiturak, bestalde, 80 sarbidez eta 70 atartez horniturik daude.

2.12. taula Metro Bilbaoren azpiegiturari eta eskaintzari buruzko oinarrizko datuak, 2013-2015

	2013	2014	2015
Linea-kopurua	2	2	2
Geltoki-kopurua	40	40/41 ⁽¹⁾	41
Sarearen luzera (km)	43,3	43,3/45,1 ⁽¹⁾	45,1
Eskainitako kilometroen kopurua	4.514.030	4.777.343	4.645.305
Eskainitako kotxe-kilometroen kopurua	20.299.920	21.429.553	20.956.198
Eskainitako toki-kilometroak	2.905.079.430	3.066.472.434	2.999.320.548

⁽¹⁾ 2014/06/27 arte/ 2014/06/28tik (Kabiezes).

Iturria: Metro Bilbao.

2015ean eskainitako zerbitzua kontuan hartuz, Metro Bilbaok 4.645,3 mila kilometro jarri ditu guztira herritarren zerbitzura; hau da, aurreko ekitaldiko mailan mantendu da ia (%-2,8). Joera hori bera antzematen da, halaber, eskainitako auto-kilometroei eta toki-kilometroei dagokienez, urte batetik bestera %-2,2ko beherakada arina izan baitute indize biek. Zenbaki absolutuei dagokienez, 2014ko eskaintzarekin alderatuz, auto-kilometroak 0,47 milioi gutxiago izan dira, eta toki-kilometroak, 67,2 milioi gutxiago.

Horrez gain, Metro Bilbaok metroaren egungo egitura sendotzeko jarduerak ditu aurreikusita hurrengo urteetarako; sarea handitu nahi da, beste hiru linea berri zabalduz: 3. linea - Matiko-Etxebarri iparraldea (egiten ari dira, eta 2016rako amaituta izatea aurreikusten da), 4. linea - Matiko-Errekalde (proiektuan dago) eta 5. linea - Etxebarri-ospitalea (proiektuan dago).

Ondoko lerrootan, 2015ean gauzatutako jarduera nagusiak jaso dira:



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Bilboko Metroak zerbitzuak emateko erabiltzen dituen ETSen azpiegiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- Apirilean, 1. Linean, ETSk linea –Urdulizko geltokiaren parean– lur azpian sartzeko lanak hasi zituen. Aurrekontua 21 milioi eurokoa da. Jarduketak 700 metrotan zehar egingo dira, eta horietatik 543 metro lur azpian geratuko dira. Trazadura berriak %2,7ko malda izango du gehienez.
- Abuztuan, ETSk, Metroaren 1. Linea –Urdulizko geltokiaren parean– lurperatzeko lanetan, instalazio elektrikoei, ekipoei eta elektrifikatzeari dagozkien lanak hasi zituen. Aurrekontua 2,3 milioikoa da, gutxi gorabehera, eta lanak egiteko epea 7 hilabetekoa.
- 3. lineari dagokionez, urtarrilaren 30ean, Alde Zaharrean geltoki berria egiteko lanak esleitu ziren. Geltokia linea horretako gune nagusia izango da. Izan ere, gaur egun dagoen geltokia ordezkatzeko du eta geltoki intermodal gisa funtzionatuko du, loturak izango baitu bai 1. eta 2. lineekin, bai tranbiarekin eta baita Euskotren enpresa publikoak kudeatzen duen Txorierriko linearekin ere.
- Martxo amaieran, Txurdinagako eta Otxarkoagako geltokien arteko indusketaren alde biak lotu ziren, 25 metroko sakoneran. Eraikuntza-prozesuaren pauso garrantzitsu horrekin, Etxebarriko San Antonio eta Zurbaranbarri tunel bidez lotuta geratu dira (4 kilometro).
- Ekainaren 23an, 3. lineako igarobide gurpildunak zekartzaten garraiobide bereziak Zurbaranbarriko geltokira iritsi ziren; horrekin, obra-prozesuaren fase berriari ekin zitzaion.
- Urrian, geltoki horretan bertan, lehen eskailera mekanikoa jartzeko prozesua hasi zen. Ekipamendu horiei esker, 26 metroko desnibela gaudituko da (13 metroko bi zatitan), mezzaninaraino.
- ETSk, 3. lineako instalazioen eta ekipamenduen arloan, 2015. urtean zehar egindako lanak, Matiko, Uribarri, Zurbaranbarri eta Otxarkoagako geltokietan zentratu dira batez ere, obra zibila zati anitzetan amaituz joan den heinean.
- Ildo horretan bertan, ETSk sei kontratu berri esleitu zituen, seinaleztapenen instalazioari, komunikazioari, Txurdinagako azpi-estazio elektrikoari, ponpaketa-putzuari, elektrifikatzeari eta Etxebarriko San Antonio-n igogailu makurtua ekipatzeko beharrezko lanei zegozkienak.
- 2015ean zehar, Bilboko Trenbide Metropolitarraren 5. Linea izango denaren obra zibila eraikitzeke proiektua idazteko lanekin jarraitu du ETSk; linea hori Sarratutik Basaurira eta Galdakao-Usansoloko Ospitalera joango da, eta geltokiak izango ditu Aperribain, Bengoetxen eta Galdakaon.

iii) Euskotrenek zerbitzua ematen dien ETSen tranbien azpiegiturak.

Orain arte aipatu ditugun trenbide-azpiegitura horiei, ETSren tranbia-azpiegiturak gehitu behar zaizkie: Gasteizko Tranbia, Arabako hiriburuan, eta Bilboko Tranbia, Bizkaiko hiriburuan. Ildo horretan, tranbia-sistemak programa berriak eta lineen zabaltzeak izango dituela aurreikusita dago, hurrengo urteetan sare hori zabaltzen joateko xedearekin.

2015ean, Bilboko tranbiak 14 geltoki ditu egun, eta 5,53 kilometrotan luzatzen da Atxuri eta La Casilla-ko geltokien artean: horietatik 1,72 km noranzko bakarreko bideak dira (gutzizkoaren %31,2) eta 3,81 km noranzko bikoak.

2015eko trazatuaren eskaintza aztertuta ikusten denez, tren-kopurua eta herritarren eskura jarritako toki-kopurua aurreko urteko mailan kokatzen da, bi kasuetan %0,15eko jaitsierak erregistratuz. Oro har, datu horien arabera, ekitaldi honetan 94 tren gutxiago ibili dira eta eskainitako edukiera 11.750 plaza gutxiagokoa izan da. Aldiz, tranbiak egindako distantzia 10.340 kilometro gehiagokoa izan da; eta eskainitako toki-km kopuruak ere %3,1 egin du gora (2014an baino 1.292.952 toki-km gehiago).

Bestalde, Gasteizko Tranbia sarea bi lineak osatzen dute, eta guztira, 20 geltoki daude. Linea horiek 8,05 km hartzen dituzte guztira, eta bi noranzkoak dira ia denak (%99,6). 2015eko eskaintzari erreparatuta ikusten denez, bai tren-kopurua (97.266) bai toki-kopurua (14,8 milioi) aurreko urteko mailan kokatzen dira (%+0,02). Bestalde, 2015. urtean egindako distantzia aurreko urtean egindakoaren parekoa da (%-0,02), 493.192 km eta 75 milioi toki-km eskaini baitira. Zenbaki absolutuetan, horrek esan nahi du aurreko urtean baino 119 km eta 18.022 toki-km gutxiago eskain direla.

2.13. taula EuskoTrenen tranbia-eskaintzari buruzko 2015eko oinarrizko

	Bilbo	Gasteiz
Linea-kopurua	1	2
Geltoki-kopurua	14	20
Lineen luzera (km)	5,53	8,05
Lineen luzera (trenbide bakarra)	1,72	0,03
Lineen luzera (trenbide bikoitza)	3,81	8,02
Lekuak, gehienez (pertsonak) ⁽¹⁾	192 (esertzeko tokiak: 50)	244 (esertzeko tokiak: 52)
Leku-kopuru aplikatua (pertsonak) ⁽¹⁾	125 (esertzeko tokiak: 50)	152 (esertzeko tokiak: 52)
Eskainitako trenen kopurua	62.018	97.266
Eskainitako tokien kopurua	7.752.250	14.784.432
Eskainitako kilometroen kopurua	346.901	493.192
Eskainitako toki-kilometroak	43.362.572	74.965.235

⁽¹⁾EuskoTrenen aplikaturiko leku-kopurua txikiagoa da fabrikatzaileak ezarritako gehieneko leku-kopurua baino. Gehieneko erosotasun-irizpideen arabera ezartzen da, eta irizpide horiek metro koadroko lau pertsonako Europako erreferentzian daude oinarrituta.

Iturria: EuskoTren.

Hemen azpian, tranbia-azpiegiturak zabaltzeko egin diren jarduera nagusiak azalduko ditugu:

EuskoTrenen zerbitzuak ematen dituen ETS tranbia-azpiegiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- **Gasteizko Tranbiari dagokionez**, 2015ean aurrera jarraitu zuten Gasteizko tranbia hedatzeko (Lehen Fasea) aukerak definitzeko informazio azterlanaren idazketa-lanek, une honetan ustiatzen ari den linearen hegoaldeko muturretik Arabako Unibertsitateko Campuseraino. Azpiegitura horren hedapenak 1.340 metroko luzera izango du, eta Adurza eta San Kristobal auzoek hiriaren erdigunearekin eta ipar-mendebaldearekin duten lotura hobetzea ahalbidetuko du.
- **Bilboko Tranbiari dagokionez**, La Casilla-Zabalburu-Pio Baroja-Atxuri zatiaren informazio-azterketaren idazketa amaitu da. Azterlanaren ondorioek *tranbia eraztuna* deiturikoa ixteko dauden aukerak definitzeko balioko dute, hiri-egituraren ezaugarriak kontuan izan da.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

2.2.3. EAEko trenbide-sare berria - ETS eta Adif

Europar Batasunak Euskadi Atlantikoko trenbide-korridorean sartzea erabaki zuen, eta erabaki horrek Euskadiko trenbide-sareak EBko sareetan duen parte hartzea areagotu du, batetik, eta bultzada handia izan da, bestetik, EAEko trenbide-sare berriarentzat (“Euskal Y” deritzonarentzat). EAEko azpiegituren proiektu nagusietako bat da, eta Gasteizen trenbide-lotune bat jartzeko aukera ematen du, estatuko gainerako lurraldeekin komunikatzeko, eta Europako gainerako lurraldeekin komunikatzeko, Irunen Europara doazen trenbideekin lotuz eta Bilboko porturantz hurbilduz. Trenbide-azpiegitura horrek pertsonak eta salgaiak garraiatuko ditu. Gainera, Euskal Yak EAEko hiru hiriburuak lotuko ditu, haien arteko joan-etorriak bizkortuz eta haietan iraunkortasuna hobetuz.

Azpiegitura hori Europako bideen zabalera estandarrera egokitu da, eta aukera emango du Euskal Autonomia Erkidegoa Europa barneko abiadura handiko sarean sartzeko. Espainiako bideen ezaugarriak izateak Europarekin lotzeko sortu izan dituen oztopoak gainditzea ekarriko du, eta, horrenbestez, Europako merkatuetan sartu ahal izango da, kostu txikiagoekin.

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

Azpiegitura berri horren eraginen bitartez, errepide nagusietako zirkulazioa arindu nahi da, bai eta trenbide-lineetakoa ere. Alde horretatik, espero da Euskal Y berriarekin 1.690 auto gutxiago egotea egunero A-8 errepidean, Bilbo eta Donostia artean; 2.475 auto gutxiago A-68 errepidean, Bilbo eta Gasteiz artean; eta 1.210 auto eta 1.175 kamioi gutxiago N-1 eta AP-1 errepideetan, Donostia eta Gasteiz artean (gaur egun, EAEn, hiriburu batetik bestera 43.880 lekualdaketa⁶ egiten dira, egunero). Bestalde, errepideetan 800.000 kamioi gutxiago ibiltzea lortuko dela uste da. Gainera, azpiegitura berri horri esker, astean ibilbide luzeko 240 tren gutxiago ibiliko dira, eta horrek %200 handituko du linea horietako salgaien zerbitzu-ahalmena; horrenbestez, salgaiak trenez garraiatzea bultzatuko da.

Gobernu zentrala arduratuko da abiadura handiko trenbide-azpiegitura eraikitzeaz, Sustapen Ministerioaren bidez. Alde horretatik, Euskal Yaren harira, Ministerioak eta EAEko Administrazioak akordio bat sinatu zuten 2006ko apirilaren 24an; akordio horren bidez, Sustapen Ministerioak eskumenaren zati bat Eusko Jaurlaritzari laga zion, eta berarentzat gorde zituen Araba eta Bizkaiko tarteen eraikuntza, Euskal Yak Arrasaten, Elorrioren eta

⁶ Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketatik jasotako datua.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Bergaran izango dituen lotuneen eraikuntza eta Bilboko eta Gasteizko sarrerena. Adif arduratuko da lan horiek egiteaz, eta 2.536 milioi euroko inbertsioa izango da guztira.

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

2014an, ETSk “Euskal Y-aren” Gipuzkoako ibilbidean egin beharreko lanak (17) exekuzio-fasean daude edo amaituta; Adif, bestalde, Gasteiz-Bilbo adarreko ibilbidearen bi herenetan ari da lanean. Taula batean jaso dira alde bietan 2015eko ekitaldian aurrera eramán dituzten jarduerak garrantzitsuenak.

EAEko trenbide-sare berriko azpiegiturak - 2015eko berrikuntza nagusiak

- Urtea amaitzean, “Euskal Y”aren Gipuzkoako adarrari dagokionez, Bergara-Lezo korridoreko sei zatiren eraikuntza amaitu zen; zehazki hauek: Ezkio Itsaso-Beasain, Beasain mendebalde, Beasain ekialdea, Ordizia-Itsasondo, Legorreta eta Tolosa-Hernalde. Beraz, egindako kilometroen guztizkoa 17n kokatzen zen; ETS erakunde publikoaren bidez Eusko Jaurlaritzari exekutatzeko dagokion trazuaren %25.
- Bestalde, 2015 amaitzean, Gipuzkoako adarraren beste 11 zati exekutatzen ari ziren, 42 kilometroko luzerarekin (guztizkoaren %61).
- Otsailean, Ministro Kontseiluak *Bergarako lotuneko* hiru zati berrietako plataformak eraikitze proiektuen lizitazioa baimendu zuen. Hain zuzen, hauek dira hiru zati horiek: Arrasate-Bergara (Zumelegi sektorea), Elorrio-Bergara eta Elorri-Elorrio.
- Ekainean, Adifek AHTren beste hiru zati eraikitze lanen lizitazioa onartu zuen onartu zuen, 191 milioi eurotik gorako aurrekontuarekin. Zati horietako bat Atxondo-Abadiño artekoa da, 6,6 kilometro luze izango dena eta Elorrio, Atxondo eta Abadiño herrietatik igaroko dena. Esleitutako beste bi zatiak hauek dira: Arrasate-Bergara (Angiozar sektorea) eta Elorrio-Bergara.
- Sustapen Ministerioak informazio publikora atera zuen “Euskal Herriko trenbide sare berriaren informazio-azterlana. Basauri-Bilbo zatia”. Azterlan horretan “Euskal Y”-aren Bilborako sarbidea zehaztu nahi da, Nerbioi ibaiaren gainean (Basauri) eraikitako zubi-bidetik Cantalojas tunelaren hego-ahoraino.
- Abuztuan, Adifek “Euskal Y”-aren beste bi zati esleitu zituen, honako hauek, hain zuzen: Arrasate-Bergara (Zumelegi sektorea) eta Elorrio-Elorrio. Kontratu horiek onartuta, “Euskal Y”-aren Bergarako lotunea osatzen duten bost zatiak esleituta daude dagoeneko.

2.3. AIREKO GARRAIOA

2015ean, Euskadik hobekuntza erregistratu du aireko trafiko eragiketa komertzialen bolumenari dagokionez. Horrela, krisi ekonomikoaren eraginez sortutako beheranzko joera aldatu dela esan daiteke, bi urte segidan egin baitu gora trafiko horrek. Hala, Euskadiko hiru aireportuek 52.323 eragiketa erregistratu dituzte, hau da, %5,4ko igoera izan da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da aerodromo guztiek igoerak izan dituztela egindako operazioen kopuruan. Hala ere, igoera ez da berdina izan lurralde guztietan. Igoerarik handiena Arabako terminalak izan du; bertan, aireontzien zirkulazioak %13,8 egin du gora 2014ko datuekin alderatuta. Bilboko eta Donostiako aireportuek, berriz, igoera txikiagoak izan dituzte: %3,9 eta %3,5, hurrenez hurren.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

Ondoko taulan, aireko trafikoaren banaketa aztertzen da aireportuko; bertan, Bizkaiko terminalaren parte hartzea nabarmendu behar da; izan ere, aireportu horrek biltzen ditu operazio gehien, Euskadiko aireontzien trafiko orokorraren %78,6 bereganatuta. Bestalde, Gasteizko aerodromoak mugimenduen %12,5 hartzen du, eta Donostiakoak, gainerako %8,9a.

2.14. taula Aireko garraioa: EAEko aireportuetako aireontzien zirkulazioa¹. 2000-2015

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)	Aireontzi-kopurua	Urteko hazkundera (%)	Aireontzi-kopurua	Aldiko urtetik urterakoa (%)
2000	13.726	24,0	5.569	25,1	40.770	14,9	60.065	17,5
2004	10.848	-5,7	6.299	3,1	47.020	3,6	64.167	1,7
2005	8.894	-18,0	7.153	13,6	51.745	10,0	67.792	5,6
2006	9.462	6,4	8.873	24,0	52.200	0,9	70.535	4,0
2007	9.131	-3,5	9.884	11,4	54.877	5,1	73.892	4,8
2008	9.497	4,0	8.897	-10,0	52.966	-3,5	71.360	-3,4
2009	6.518	-31,4	6.957	-21,8	46.497	-12,2	59.972	-16,0
2010	5.440	-16,5	6.622	-4,8	47.235	1,6	59.297	-1,1
2011	5.749	5,7	6.860	3,6	47.341	0,2	59.950	1,1
2012	5.773	0,4	6.160	-10,2	44.879	-5,2	56.812	-5,2
2013	5.258	-8,9	4.302	-30,2	38.914	-13,3	48.474	-14,7
2014	5.753	9,4	4.311	0,2	39.584	1,7	49.648	2,4
2015	6.546	13,8	4.464	3,5	41.113	3,9	52.323	5,4

¹ Zirkulazioari buruzko datuak aireontzien merkataritza-zirkulazioari dagozkie.

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena

Azkenik, EAEn aireportuko azpiegituren alorrean izandako berrikuntza nagusiak nabarmendu behar ditugu, Euskadiko aireportuei buruzko informazioa osatze aldera.

Bilboko Aireportua- 2015eko Berrikuntzak

- Maiatzean, aireportuko irteeren guneko aparkaleku espres berria eraikitzeke lanak hasi ziren. Aparkalekuak 71 plaza izango ditu eta ingurua berrantolatzea ahalbidetuko dugu, pilaketak eta erabilera okerrak saiheste aldera.
- Urtean zehar, Aenak aurrera jarraitu du Bilboko Aireportuko Isolamendu Akustikoko Planari dagozkion lanekin. Ekainean, 11 etxebizitza intsonorizatzeko proiektuak egin ziren, eta ekitaldia ixtean, 1.071 dira jada intsonorizatutakoak. Gainera, Derio, Erandio, Loiu, Sondika eta Zamudio udalerrietako beste 82 etxebizitza intsonorizazio-lanak egiteko premian direla egiaztatu da.
- Azaroan, Txorierriko beste 130 etxebizitzatan gisako jarduketak egitea hitzartu du Ingurumenaren Segimendu Batzordeak.

Donostiako Aireportua - 2015eko Berrikuntzak

- 2015eko urtarrilaren 1ean, indarrean sartu zen 139/2014 europar erregelamendu berria, zeinaren bidez azartzen baitira aerodromoei buruzko baldintza eta prozedura administratiboak, segurtasun-baldintzak betetzera behartuz. Arau horrek baliogabe uzten du Hondarribiko pistari buruzko 2014ko salbuespen-adierazpena eta pista 2017ko abenduaren 31n baino lehen egokitzea exijitzen du, segurtasun-araudia betetze aldera.

Gasteizko aireportua - 2015eko berrikuntzak

- Ekainean, Sustapen Ministerioak ordutegia zabaltzea baimendu du, erabilera mugatuko modalitatean: astelehenetik ostiralera, 8:30etatik 16:00etara. Ordu horietan baimenduta egongo da hegazkintza orokorreko trafiko ez-komertziala zaintzea (pilotu-eskolak, hegazkintza pribatua eta aerokluba).

2.4. ITSASOKO GARRAIOA

Euskadiko itsas garraioko egitura aztertuta ikusi dugunez, 2015. urtean, Anavas (Asociación de Navieros Vascos) elkarteko merkataritza-ontzidiak 11 ontzi-enpresa zituen, eta enpresa horiek, guztira, 54 ontzi zituzten, aurreko urtean bezala. Hori dela eta, karga-bolumenak igoera arina izan du: 332,7 mila tona gordin (%+0,4) eta 585,0 mila tona pisu hil (%+0,2) mugitu dira aurten.

2.15. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren ezaugarriak 1995 eta 2015 artean

Urtea	Enpresa-kopurua	Ontzi-kopurua	TB ¹	TPM ²
1995	13	62	344.397	577.850
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042

¹ Tona gordin.

² Tona pisu hil.

Iturria: Anavas.

Azterketa amaitzeko, esan beharra dago, ontzien tipologiari dagokionez, ontzidiaren egitura aurreko urtekoaren berdina dela: atoiontziak eta barne-zirkulazioko ontziak dira ontzidiaren erdia baino gehiago (%61,1). Haien atzetik daude Bulk Carrier motakoak eta edukiontziak garraiatzeko itsasontziak (%20,4), tanke-ontziak (%11,1) eta, azkenik, hozkailu-ontziak eta petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak (%3,7, hurrenez hurren).

Nabarmendu behar da 2015. urtearen amaieran, EAEko merkataritza-ontzidiak nahiko berria izaten jarraitzen duela (10,4 urte, batez beste), Espainiako eta munduko ontzidiarekin alderatuta (16,1 urte eta 14 urte, batez beste eta hurrenez hurren, 2015ean).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

2.16. taula Itsasoko garraioa: EAEko ontzidiaren tipologia, 2012-2015

Ontzi-mota	Ontzi-kopurua			
	2012	2013	2014	2015
Atoiontzia eta barne-zirkulazioa	34	34	33	33
Tanga-ontziak	7	7	6	6
Petrolio-gas likidotua garraiatzeko ontziak	10	2	2	2
Bulk Carrier motakoak eta edukiontzia garraiatzeko itsasontziak	12	10	11	11
Hozkailuak	2	2	2	2
GUZTIRA	65	55	54	54

Iturria: Anavas.

Salgaien eta pertsonen itsasoko garraiorako azpiegitura nagusiei erreparatuz, esan behar da Euskadik interes orokorreko bi portu dituela, Estatuaren eskumenekoak biak –Bilboko portua eta Pasaiako portua–, eta merkataritzako eta arrantzako portu garrantzitsu bat, Eusko Jaurlaritzaren eskumenekoa –Bermeoko portua–. Dena den, Euskadiko portu-sareak baditu garrantzi txikiagoko beste portu batzuk, Gipuzkoako eta Bizkaiko kostaldean: Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak. Horrenbestez, taula honetan agertzen dira, laburbilduta, EAEko portu nagusietan aurrera eramandako lan eta inbertsio nagusiak.

Bilboko Portua - Egoera eta 2015eko Berrikuntzak

- 2015ean amaitutako obren artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Bilboko Portuaren Pancorboko (Burgos) portu-trenbide terminal logistikoa. Terminalak otsailean jaso zuen plataforma gaitzen duen eta merkataritza-eragiketak egiteko eskumena ematen dion baimena. Gainera, portuak Telof-eko 500.000 m² urbanizatzeko lanak egin ditu urte hasieran, terminala (zamalanelarako hiru trenbidez hornitua) ustiatzearekin batera
 - Irailean, Bilboko Portuko Agintaritzak lehiaketara atera zuen Bilboko Portuaren Pancorboko (Burgos) portu-trenbide terminal logistikoa (TELOF) urbanizatzeko lehen faseko lanak. Lizitazio aurrekontua 6,88 milioi eurokoa da eta lanak egiteko aurreikusitako epea hamar hilabetekoa. Lehen fase horretan, 60.000 m² urbanizatzea da asmoa: horietatik erdia sarbideak dira, eta beste erdia azalera garbia
 - Abenduan, terminal logistikoa urbanizatzeko lehen fasea esleitu zen.
 - Portuko Agintaritzak martxan jarri ditu hainbat lan, hala nola portuan egiteko den kaiko esparruak itxeko erabiliko den materiala hornitzeko eta jartzeko lanak. Hala, Deustuko Ubidetik itsasoz datorren materiala bertan isuri ahalko da. Lanak 6,3 miliotan esleitu dira eta maiatzean amaituko dira.
- 2015ean zehar martxan dauden lan nagusien artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Sollanako puntako dikearen luzapena. 2012an hasi zen obra eta 2016an bukatuko da. Obra honek egungo dike 680 metro arte luzatzea ahalbidetuko du, eta honek solidoen eta likidoen trafikoa bultzatzea ahalbidetuko du.
 - Otsaileko azken ostiraleko Ministro Kontseiluak baimena eman zuen lankidetzeta-hitzarmen bat izenpetu zedin Euskadiko Autonomia Erkidegoaren, Arabako Foru Aldundiaren eta Bilboko Portuko Agintaritzaren artean, Arasurreko plataforma logistikoa, Rivabellosako udalerrian (Araba), trenbide-terminal bat finantzatze eta eraikitze aldera. Plataformak lotura izango du Bilboko portuarekin eta eragin-eremuko ekoizpen- eta kontsumo-zentroekin.
 - Urtearen amaieran, Portuko Agintaritzak Arasurreko trenbide-bazterbidea eraikitze proiektuaren lanak lizitatu ditu, joan den martxoan sinatutako akordioaren arabera Bilboko Portuko Agintaritzak baitauka lanak izapidetzeko eta kontratatze erantzukizuna.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Pasaiaiko Portua - Egoera eta 2015eko Berrikuntzak

- Urte hasieran, San Pedroko arrain-merkatu berriaren eraikuntza-lanak (2011an hasiak) amaitu ziren. Eraikuntza-lan horren lehen fasea 2013ko azaroan amaitu zen, higiezin erdiaren inaugurazioarekin. Esparru horrek, beste batzuen artean, hauek ditu: 1.700 metro koadroko erakusketa-aretoa, kamioientzako kaia eta ehun plaza baino gehiagoko lur azpiko aparkalekua. Bigarren fasea amaitu ostean, eraikinak 24.600 metro koadro ditu guztira.
- Martxoan, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Iberdrolako Kaian edukiontzien terminal bat eraikitzeko lanak esleitu zituen. Portuaren proiektuaren arabera, terminalak 2,23 hektareako azalera izango du, eta 25.000 TEUko edukiera, 250 metroko luzera eta 10 metroko sakonera duen kai batean. Kai hori Iberdrolak duela gutxi libratu duen orube batean dago, zeinak bost hektareako azalera baitu, eta 500 metroko atrakatzeko-lerroa. Dena dela, kontratua (Sustapen Ministerioak BOEn argitaratua) ez zen gauzatu 2015eko apirilaren 16 arte.
- Maiatzean, Pasaiaiko portuko Iberdrolaren kaia moldatzeko (bertara iristen diren salgai-edukiontziak behar bezala artatu ahal izateko) lanen lehen fasea hasi zen. Fase horretan, besteak beste, kaiaren egitura sendotuko da, garabiei eutsi ahal izateko.
- Irailean, Pasaiaiko Portua Berrantolatzeke Plana onartu zen, Pasaiaiko portua eta badia birsortzeko prozesu globalaren lehen urrats gisa.
- Irailean bertan, Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak Pasaiaiko Portuaren zerbitzuearen “Antolamendu Plan Berezia”-ren berrikusketaren formulazioa onartu zuen. Plan Berezi horrek 7,9 hektarea eskainiko ditu hiritarren erabilerarako espazio libreetarako, 97.000 m² portu biltegiarako eta 67.700 m² eraikinetarako, jarduera ekonomiko berriei leku emateko eta birsortze ekonomiko eta sozialerako bidean laguntzeko asmoan.
- Urrian, Sustapen Ministerioak Pasaiaiko Portuko Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren funtsezko aldaketa bat onartu du, portuko erabilerak eta eremuak mugatzen dituena. Erabilera jakin bati atxikitako eremua %15etik gora aldatzea dakar horrek, eta, beraz, Estatuko Portuetako eta Itsas Merkataritzako legearen arabera, funtsezko aldaketa izaera du.
- 2015ean amaitutako lanen artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - Platako Itsasargirako sarbidea egokitzeko proiektuaren barruan jasotako lanak (2. fasea).
 - Lezo-1 kaian Aglomeratuzko zoladurarako unitate-zerrendaren barruan jasotako lanak.
 - Lezo-1 kaian pilotutako lur metak Iberdrolaren kaira eramateko lanak, Lezo-1 kaia egokitzeko premiazko lanen eta berorien ingurumen-jarraipenaren barruan jasoak.
 - Cirizako zabalgunean zoladura jartzeko lanak.
 - Lezo-1 kaian bildutako lurak Iberdrolaren kaira eramateko lanak, Lezo-1 kaiaren premiazko egokitzapenerako, eta lan horien ingurumen-jarraipena.
- 2015ean martxan dauden lanen artean, hauek nabarmendu behar dira:
 - “Instalazio berriak Pasaiaiko Portuko arrantza-eremuan” Proiektu Aldatuaren barruan jasotako lanak.
 - “Iberdrolaren Kaia erabilera berrietarako egokitzea. Edukiontzien terminalaren egokitzapena” Proiektuaren barruan jasotako lanak.

Bermeoko Portua - Egoera eta 2015eko Berrikuntzak

- Otsailean, Eusko Jaurlaritzak Frantxuako arrantza-lonjak berreraikitzeke proiektuaren lehiaketa argitaratu zuen.
- Apirilean, lonja berreraikitzeke lanak esleitu ziren. Besteak beste, lan hauek egingo dira: lonjetako hormigoizko egitura konpondu, egoera txarrean daudenak eraitsi, eta argindar- eta ur-instalazioak zaharberritu.
- Portu Zarra aldean, inguruan zoladura jartzeko lanak egin dira. Eremua bi eremutan banatuta egongo da: bata ibilgailuentzat, oinezkoentzat bestea. Gainera, berdegune bat ere izango da lonjetarako sarreraren aldean.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerek Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estadistikako Eranskina
7.

2.5. KABLE BIDEZKO GARRAIOA

Pertsonak soilik erabiltzekoa den kable bidezko garraioa Artxanda, Larreinetako eta Igeldoko funikularrez eta Arangoiti, La Salve, Solokoetxe, Begoña eta Ereagako igogailuez osatua dago. Guztiak Bizkaian daude, Igeldoko funikularra izan ezik, Donostian baitago.

2.17. taula EAEko funikularren azpiegituren ezaugarriak.

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

Iturria: Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).

2.6. BIZIKLETA

EAEko bide-sistema bizikletaz ibiltzeko sare bat osatzen duten zenbait azpiegitura dauzka eta ingurumena kaltetzen ez duen garraio-bide bat sustatzea eta mugikortasun jasangarria sustatzea du helburu. Horren haritik, foru-aldundiak eta udaletxeak lan handia egiten ari dira, hiru lurraldeetan, azpiegitura horiek garatzeko, bat etorritik gero eta herritar gehiagok duten kezkaekin: ingurumenaren aldetik iraunkorra izango den gizartea lortu beharra.

EAEko hiru hiriburuen azterketan agerian geratu denez, Gasteizen dago oraindik bizikletaz ibiltzeko sarearen kontzentrazio handiena. Hala, 137,4 kilometro hartzen dituzte, guztira, Gasteizen bizikletaz ibiltzeko egokitutako bideek. Hau da, %1,3 bidegorri gehiago egokitu dira urte batetik bestera. Gasteizen atzetik, tarte handi samarrera, Donostia dago: 73,2 kilometroko bidegorri-azpiegitura du, 2013an baino %12,4 gehiago. Eta azkenik, Bilbok 30 kilometro bidegorri ditu erabiltzeko prest, 2014an baino %3,4 gehiago.

2015ean, planifikatutako bizikleta-bide guztien %73,9 jada erabiltzeko prest daude Gasteizen (186 kilometro daude aurreikusita, guztira), %81,3 Donostian (90 kilometro daude aurreikusita, guztira) eta %35,3 Bilbon (85 kilometro daude aurreikusita).

2.18. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua EAEko hiru hiriburuetan (bizikletaz ibiltzeko sarearen egoera 2015eko abenduan)

	Guztira		Egokitutakoak		Abian direnak	Planifikatuta koak
	Km	Δ 15/14 (%)	Km	Δ 15/14 (%)	Km	Km
Gasteiz	186	14,1	137,4	1,3	0	3,4
Bilbo	85	0	30	3,4	0	55
Donostia	90	32,7	73,2	12,4	4,1	2

Iturria: Gasteizko Udala, Bilboko Udala eta Donostiako Udala.

Bestalde, lurralde-ikuspegi zabalago batetik, aipatu beharrekoa da EAEk 742 kilometroko bizikleta-sarea duela. Bide gehienak Bizkaian daude: 312 kilometro bidegorri daude,

guztira; 2014. urtean baino %10,2 gehiago (284 km). Gipuzkoan, bidegorrietarako egokitutako bideak 207,3 kilometro dituzte egun; beraz, %1,8eko igoera arina izan du bidegorrien ibilbideak, 2014. urtearekin alderatuta (203,6 km zeuden).

2.19. taula Bizikleta-sarearen kilometro-kopurua hiru lurralde historikoetan. 2015

	Aurrez ikusitako sarea, guztira		Egindako zatiak		Abian diren zatiak	Proiektua eginda duten zatiak
	Km	Δ 15/14	Km	Δ 15/14	Km	Km
Araba ¹	--	--	222,2	--	--	--
Bizkaia	849	2,2	312	10,2	7	76
Gipuzkoa ²	442,9	0,9	207,3	1,8	2	4

¹ 2011koa da eskura daukagun azken datua. Garraioaren Panoramikaren txosten honen argitalpen momentuan, ez dugu eguneratuago dagoen daturik.

Arabako ibilbide berdeen 119,195 kilometroak ere sartuta daude.

² Aurreikusitako sare osoaren eta egindako zatien mapako datuak Oinarrizko Foru Sarearen eta Oinarrizko Tokiko Sarearen batura dira. Gipuzkoako Foru Aldundia.

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

Azkenik, Arabako bizikleta-sareak 222,2 kilometro zituen guztira 2011n⁷, eta horietatik 103 kilometro txirringularririk Gasteizen soilik erabiltzeko bideak ziren. Probintziako gainerako lurraldean eta Gasteiztik kanpo bada ibilbide berdeen sare bat, motorrik gabeko lekualdatzeak egiteko: oinezkoek, txirringularririk, zaldizkoek, patinatzaileek eta beste batzuek erabiltzeko bideak. 2011ren amaieran, 119,195 kilometro ziren, natura-ingurune hauetan banatuta: Opakuako basabidea (3,3 km); Ullibarri Ganboako urtegia inguratzen duen bidea (44 km); Berantevillako basabidea (3,145 km); Vasco-Navarro trenaren ibilbide berdea (61,15 km); eta Nerbioiko Parke Linealeko ibilbidea (7,6 km). Ibilbideen helburua da garraio iraunkorreko garraio-bideak sustatzea eta ekologia eta aisia uztartzen dituzten jarduerak sustatzea, naturan.

⁷ Garraioaren Panoramikaren txosten honen argitalpen momentuan, ez dugu eguneratuago dagoen daturik.



Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

2.7. LOGISTIKA-ZENTROAK

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

2.20. taula EAEko logistika-plataforma handien magnitude nagusiak. 2015

	Gasteizko Garraio Zentroa	Arasur	Aparkabisa	Zaisa
Azalera eraikia (m ²)	238.929	85.000	312.560	126.608
Azalera urbanizagarria, guztira (m ²)	718.141	551.000		400.000
Instalatutako enpresa-kopurua	69	8	49	146
Enplegua	1.285	75	502	1.700
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	--	350.000	384.100	2.900.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko				
- Kamioiak	1.413	65	303	2.205
- Furgonetak	427	30	394	3.194
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	4	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	23.821	20.000	192.050	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	197	1.323	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	80,8%	40,0%	95,0%	97,0%

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

Ondoren, plataforma horietako bakoitzaren inguruko informaziorik aipagarriena azalduko da.

2.7.1. Gasteizko Garraibideak (CTV)

Gasteizko Garraio Zentroa Jundizko industrialdean dago, Gasteiztik hurbil, eta eragile dinamizatzailea da: logistika-jarduerak egiteko asmoa duten enpresak sustatzea du helburu. Plataforma horrek 718.141 m²-ko azalera du guztira, eta horietatik, 238.929 m² nabeek hartzen duten azalera da, eraikitako azalera, alegia. Nabeetan garraioarekin eta logistikarekin zerikusi zuzena duten jarduerak egiten dira: biltegitratzea, banaketa, aduanak eta stockak kudeatzea, zama zatitzea eta finkatzea, eta garraio-motaz aldatzea.

Horren haritik, honela banatuta dago jarduera horiek egiteko azalera: garraio-motaz aldatzeko jardueretarako (tren bidezko garraiotik errepide bidezkoa eta alderantziz) azalera 122.587 m²-koa da; banaketa-jardueretarako, 110.336 m²-koa, biltegitratze- eta garraio-jardueretarako, berriz, 109.312 m²-koa. Logistika-jarduerarako azalera 190.441 m²-koa da, zerbitzuen zonak 28.214 m² hartzen ditu, eta ibilgailu industrialentzako aparkalekurako azalera, berriz, 23.821 m²-koa da.

2.21. taula Gasteizko Garraio Zentroaren jardueraren bilakaera. 2013-2015

	2013	2014	2015
Instalatutako enpresak	69	70	69
Enplegua	1.153	1.168	1.285
Salgaien zirkulazioa (tona urtean) ¹	6.993	--	--
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	1.338	1.361	1.840
- Kamioiak	976	992	1.413
- Furgonetak	362	369	427
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	23.821	23.821	23.821
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	182	182	182
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	75,8%	70,3%	80,8%

¹: Datu hau merkantzia intermodalari dagokio. 2014an kudeatzen zuen enpresa itxi egin dute. Arasurek ez dauka instalatutako gainontzeko enpresek mugitutako tonen inguruko daturik.

Iturria: Gasteizko Garraio Zentroa.

Zentroak 2015ean izan duen jarduerari dagokionez, esan beharra dago 2014tik aurrera ez dagoela plataformak erabilitako salgaiaren inguruko daturik, trenbide-garraiorako partzela intermodala kudeatzen zuen enpresak ez baitu jarduerarik izan. Gainerako adierazleei dagokienez, denek bilakaera positiboa izan dutela ikusten da, instalatutako enpresen kopuruak izan ezik, unitate batean bat baitu behera. Hala, Ibilgailu industrialen trafikoak %35,2 egin du gora eta CTVen lursail intermodalek zerbitzua ematen duten eguneko 1.840 unitate zenbatzen dira (1.413 kamioi eta 427 furgoneta). Era berean, Ibilgailu industrialen aparkalekuaren erabilerak 10,5 portzentaje-puntuetan egin du gora, eta eskuragarri dauden 182 plazatatik, abonatu eta aldi batekoen artean, 147 betetzen dira, batez beste, hilean.

2.7.2. Arasur

Arasur plataforma logistiko multimodala Miranda de Ebrotik hurbil dago, 1.500.000 m² lur urbanizagarritz osatutako eremua da eta 85.000 m² inguru ditu urbanizatuta. Honako alor hauetan jarduten du, batez ere: portuetako eta aireko jardueri laguntzeko arloan; biltegiratzean, arautzean eta banatzean; garraio-mota batetik besterako aldatetan; flotisten garraioan; nazioarteko zirkulazioan, eta administrazio- eta merkataritza-zentroari dagozkion jardueretan. Plataformak zentroko nabeetara trenez sartzeko zerbitzua du, eta beraz, salgaiak trenen eta kamioien artean alda daitezke.

2.22. taula Arasurreko jardueraren bilakaera. 2013-2015

	2013	2014	2015
Instalatutako enpresak	6	6	8
Enplegua	50	60	75
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	300.000	300.000	350.000
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	25	80	95
- Kamioiak	25	55	65
- Furgonetak	--	25	30
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	1	1	1
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	20.000	20.000	20.000
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	197	197	197
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	28%	30%	40%

Iturria: Arasur



Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaerak

2.

Garraioaren
Eskaeria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

2015ean, plataforma logistikoak eskaintako datuen arabera, salgaien trafikoak %16,7 egin du gora aurreko urteko datuekin alderatuta. Bestalde, ibilgailu industrialen fluxuak gora egin du bigarren urtez segidan, %18,8 hain zuzen, 2014ko ekitaldiko datuekin alderatuta. Zehazki, kamioien eguneroko trafikoak 10 unitate egin du gora 2014an, eta furgonetenak 5 unitate, egunean 30 unitateko batez bestekoa erregistratuz. Era berean, nabarmendu behar da parke logistikoaren ibilgailu industrialentzako aparkalekuak 20.000 m²-ko azalera duela, eta 197 aparkaleku. Eskura ditugun azken datuek adierazten dutenez, aparkalekuaren batez besteko okupazioa aurreko urteetako baino handiagoa izan da 2015ean, %40raino handitu baita.

2.7.3. Aparkabisa

Aparkabisa - Bizkaiko Garraio Gunea zentro logistikoaren jardueraren xedea da salgaiez eta ibilgailu industrialen aparkalekuz osatutako zentralak sustatzea, prestatzea eta ustiatzea. Azpiegitura oso ongi komunikatuta dago Bilboko portuan dituen instalazioei esker. Gainera, Loiuo aireportutik gertu dago, bai eta Espainiako estatua Europarekin lotzen duten errepide- eta tren-sare nagusietatik gertu ere.

Gaur egun, Aparkabisak bi eremutan jarduten du: Ugarteko garraio-zentroan (Barakaldo eta Trapagaran artean dago, eta 200.000 m²-ko azalera eraikia hartzen du) eta Zierbenan (Bilboko portuaren lurretan dago eta 112.560 m²-ko azalera du). Lau aparkaleku daude instalazio horietan: Trapagaranen bi daude (batek 33.000 m²-ko azalera du eta besteak 47.000 m²-koa) eta Zierbenan beste bi (batek 56.760 m²-ko azalera duela eta besteak, salgai arriskutsuentzat erabiltzen denak, 41.014 m²-koa). Lau aparkalekuen artean 1.323 toki dituzte.

2.23. taula Aparkabisako jardueraren bilakaera 2013-2015

	2013	2014	2015
Instalatutako enpresak	37	45	49
Enplegua	510	545	502
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	448.838	344.071	384.100
Ibilgailu industrialen zirkulazioa eguneko	587	960	697
- Kamioiak	330	543	303
- Furgonetak	257	417	394
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	4	4	4
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	192.050	192.050	192.050
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	1.323	1.323	1.323
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	96,0%	97,0%	95,0%

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

2015eko ekitaldiko datuak aztertuta, adierazle nagusiek bilakaera desberdina izan dutela ikusten da. Horrela, mobilizatutako salgaien bolumenak %11,6 egin du gora, guztira 384.100 tonako trafikoa erregistratuta. Aitzitik, ibilgailu industrialen batez besteko fluxuak %27,4 egin du behera, batez ere kamioien eguneroko mugimenduan izan den beherakadaren ondorioz (%-44,2, hau da, 240 ibilgailu gutxiago egunean). Hori dela eta, aparkaleku industrialen batez besteko okupazioa aurreko urteko mailena baino zertxobait baxuagoa da (%95 2015ean; %97 2014an).

2.7.4. Zaisa

Zaisa (Irungo Garraio Zentroa) Gipuzkoako logistika-zentroa da, eta Europako errepideko zirkulazioaren leku estrategiko batean dago, Frantziaren eta Espainiaren arteko mugan, A-8 eta A-68 autobideen ondoan, Madril eta Paris arteko ardatzean; gainera, Donostiako eta Biarrizko aireportuetatik gertu dago, eta Pasaiaiko portutik hurbil. 400.000 m² hartzen ditu zentroak, eta 126.608 m² eraikitako azalera da, garraio- eta logistika-jarduerak egiteko. Jakina, non kokatuta dagoen ikusita, nazioarteko garraioa eta logistika dira nagusi. Biltegiatzeko nabeetarako 8.500 m², bulego eta lokal komertzialetarako 7.000 m², harrera-zentroa eta ZAISA III-ko gasolina-zerbitzugunearen orubea ditu plataformak. Instalazio horietan jarduten duten enpresek hainbat jarduera egiten dituzte: garraio nazionala eta nazioarteko garraioa, karga zatitua, karga osoa, salgai arriskutsuen garraioa, logistika eta biltegiatzea, hozkailu-ibilgailuen bidezko banaketa eta aduanetako jarduerak.

2015ean zehar, zentroan zerbitzua ematen zuten enpresa kopuruak unitate bat egin du behera: 2014an 147 enpresa aktibo egotetik egun 146 egotera pasatu gara. Horrek ez du eraginik izan ez enpleguan ez mobilizatutako salgaien bolumenean, aurreko urteko mailetan eutsi baitiote biek ala biek: 1.700 langile eta 2,9 milioi tona, hurrenez hurren.

2.24. taula ZAISAren jardueraren bilakaera. 2013-2015

	2013	2014	2015
Instalatutako enpresak	144	147	146
Enplegua	1.650	1.700	1.700
Salgaien zirkulazioa (tona urtean)	2.850.000	2.900.000	2.900.000
Ibilgailu industrialentzako aparkaleku-kopurua	2	2	2
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuaren azalera, guztira (m ²)	45.400	45.400	45.400
Ibilgailu industrialentzako aparkalekuetako toki-kopurua	375	375	375
Batez besteko betetze-maila ibilgailu industrialentzako aparkalekuetan, guztira	94,7%	96,0%	97,0%

Iturria: Zaisa.

Bestalde, zentroan aparkatzeko lekua handituz joan da, zenbait zabaltze-fase egin baitira (3 fase). Gaur egun, ibilgailu industrialentzat egokitutako bi aparkaleku ditu Zaisak. 45.400 m²-ko azalera hartzen dute guztira, eta 375 toki daude. Aparkaleku horien batez besteko betetze-maila %97koa izan da 2015ean, aurreko urtekoa baino ehuneko puntu bat handiagoa.

2.8. GELTOKI INTERMODALAK

Eusko Jaurlaritzak, salgaien trenbide bidezko garraioa garatzeko egin duen apustuarekin bat, 2011n lankidetzeta-protokolo bat sinatu zuen Sustapen Ministerioarekin Jundizko (Araba) eta Lezoko (Gipuzkoa) terminal logistiko intermodalak garatzeko. Bi-biak Sustapen Ministerioak Salgaien Trenbide Garraioa Sustatzeko Plan Estrategikoko terminal logistiko intermodalen oinarritzko sarean sartuta daude.

2015ean, eragile publiko eta pribatuekin elkarlanean, aurrera eramane da zabalkunde-estrategia bat Basque Country Logistic marka ezagutzera emateko, "EAEko Plataforma Logistiko Intermodalak Sustatu eta Garatzeko Estrategiak" izeneko esparruaren barruan.



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Estrategia horren helburua, besteak beste, trenbide-loturak bultzatzea da, baita portu eta aireportuetako azpiegitura handiekiko loturak ere.

Jundizeko plataformari dagokionez, lurralde-ahokaduraren azterketa egin ostean, Eusko Jaurlaritza elkarrizketetan jarraitzen du Sustapen Ministeriorekin Plataforma Multimodala garatzeko hurrengo faseei heltzeko. Plataforma horrek 48 hektareatako azalera izango du, Gasteizko aireportuarekin konektatuta egongo da, Bilboko eta Pasaiaiko Portuari zerbitzua eskainiko die, eta bertan egingo dute bat Renfeko lineak eta Abiadura Handiko etorkizuneko trenak.

Pasaia-Irun plataforma logistikoari dagokionez, proiektuaren hurrengo fasea plataforma lurraldean eta logistikan txertatzeko diseinuaren azterketaren behin betiko bertsioa egitea da. Eraitza gisa, Pasaia-Irungo tren-geltoki intermodalak 15 hektareatako azalera izango duela aurreikusten da, Adif eta EuskoTren bideekin paraleloan, eta 16 bideko multzoa izango du bidearen hiru zabalaretarako: Adif (zabalera iberikoa), Abiadura Handiko Trena (UIC) eta EuskoTren (bide estua). Horri dagokionez, Sustapen Ministerioak Adifen bidez Pasaiaiko Kanpo Portuarekin plataforma eta konexioa egiteko konpromisoa hartu zuen, eta Eusko Jaurlaritza izango litzateke EuskoTren bidea plataformara iristearen arduraduna. Egun, Pasaiaiko Portuko kanpo kaiaren eraikuntza-proiektua gelditzearekin, Eusko Jaurlaritza plataformari balioa ematen jarraitzen ahalegintzen da; izan ere, portuaren egungo azpiegiturarako garapenerako elementu garrantzitsua da.

3

**Garraio Eskaria
2015**

3. GARRAIO ESKARIA 2015

Kapitulu honetan, EAEko garraio-eskariaren egoera aztertuko dugu, baita eskariak azken urteotan izan duen bilakaera ere, hala bidaiarien mugikortasunaren arloan, nola salgaien garraioaren arloan.

2016. urtean, Mugikortasunaren Azterketa berri bat egin dugu, EAEko etxeetan bizi den biztanleriaren mugikortasun inkesta bat barne hartzen duena, besteak beste. Lan honen helburu nagusia hau da: erkidego honetan bizi den (6 urtetik gorako) biztanleriaren lanegunetako mugikortasunaren ezaugarriak ezagutzea. Atal honetan, inkesta horretako daturik esanguratsuenak txertatuko ditugu, bai eta pertsonen mugikortasunak EAEn izan duen bilakaeraren azterketa bat ere.

3.1. BIDAIAIEN GARRAIOA

Pertsonen mugikortasunari dagokionez, 2016ko Mugikortasunaren Azterlanaren datuez gainera, beste azterlan hauetako datuak ere jasotzen ditugu: “Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011”⁸, “Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003”⁹, eta “Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007”¹⁰. Egungo argitalpenek EAEko mugikortasunaren bilakaera aztertzeko bidea ematen digute: joan-etorrien kopurua, joan-etorrien esparrua (lurralde barnekoa, lurralde artekoa, kanpokoak), joan-etorrien tipologia (etapa bakarrekoak edo etapa bat baino gehiagokoak), garraio-motak, joan-etorrien arrazoiak.

Alde horretatik, informazio hori azterlan horietan nahiz txosten honen aurreko argitalpenetan¹¹ bilduta dagoenez, emaitza nagusien sintesia egingo dugu epigrafe honetan, eta operadoreek zuzenean emandako informazio guztia eguneratuko dugu.

3.1.1. Magnitude nagusiak

a) EAE

“Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2016” lanaren datuen arabera, EAEko (6 urtetik gorako) biztanleriak 6.705.864 joan-etorri egin ditu eguneko. Zifra horrek adierazten duenez, batez besteko lanegun batean, biztanleko batez besteko joan-etorri kopurua 3,33koa izan da. Horrek esan nahi du, 2011ko ekitaldiko datuekin alderatuta, biztanleriaren eguneko joan-etorrien kopurua %8,1 handitu dela, zeren, “Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011” lanean jasotako datuek erakusten dutenez,

⁸Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html

⁹Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2003: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informacion/4793/eu_4108/eu_15780.html

¹⁰Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html

¹¹Euskadiko Garraioaren Panoramika 2011:

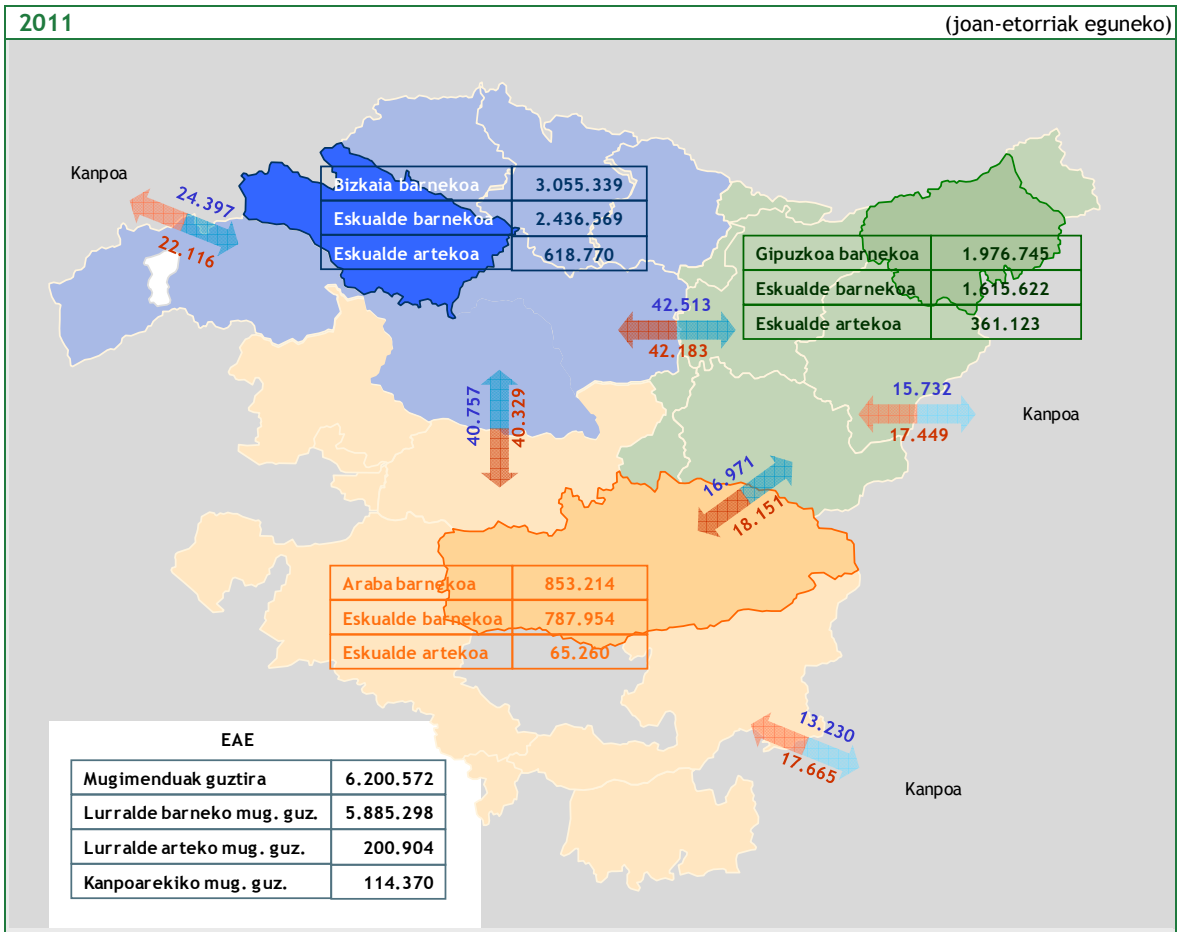
[http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/pano2011/eu_def/pano2011.html)

[430/eu/contenidos/informe_estudio/pano2011/eu_def/pano2011.html](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/pano2011/eu_def/pano2011.html)

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

gaur egun, eguneko 6.200.572 joan-etorri izaten dira EAEn. Beraz, gutxi gorabehera 3,05 joan-etorri izaten dira biztanleko, lanegun arrunt batean.

3.1. grafikoa Pertsonen mugikortasuna EAEn, esparruaren arabera: laburpen-taula¹. 2011-2016.

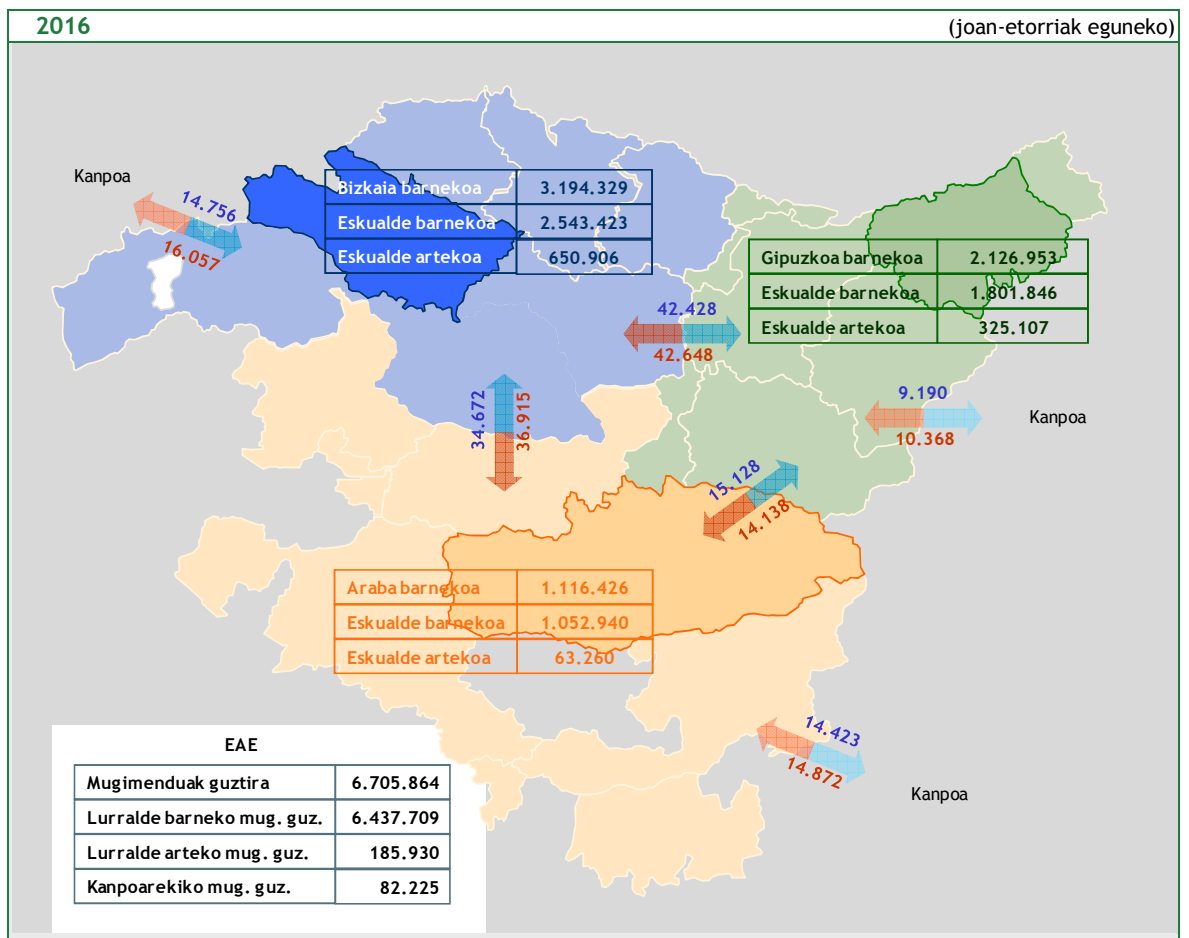


¹EAEko biztanleez dihardu.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estatistikako Eranskina **7.**



¹EAEko biztanleez dihardu.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

EAEko biztanleen mugikortasunaren arloari erreparatuz, 2016. urtean, eguneroko joan-etorrien %98,8k EAE bera izan dute abiapuntu eta helmuga. Hain zuzen ere, grafikoan agertzen den bezala, lurralde barnekoa da joan-etorrien %96 (lurralde beraren barnean izan dira 6.437.709 joan-etorri), lurralde artekoa da %2,8 (lurralde ezberdinetan egon dira 185.930 joan-etorriren abiapuntua eta helmuga), eta kanpokoa izan da, gainerako %1,2a (EAEtik kanpo egon da 82.225 joan-etorriren abiapuntua edo helmuga).

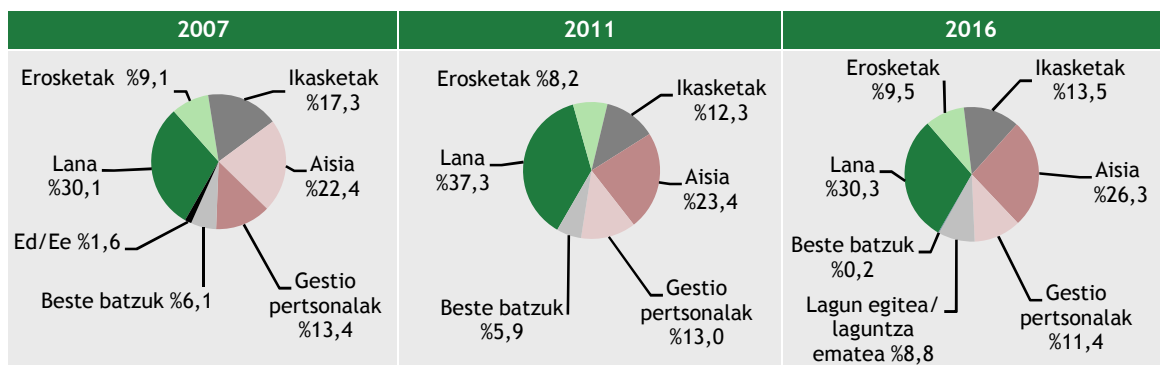
“EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011” lanean bildutako emaitzei dagokienez, EAEko joan-etorrien guztizko kopuruak %8,1 egin du gora (6.200.572 joan-etorria 2011ko ekitaldian). Horrek esan nahi du EAE abiapuntu eta helmuga duten eguneroko joan-etorriak %8,8 handitu direla (6.086.202 joan-etorri 2011n): zehazki, lurralde barneko joan-etorriak %9,4 handitu dira (2011n, 5.885.298 joan-etorri) eta lurralde artekoak, berriz, %7,1 gutxitu (2011n, 200.094 joan-etorri). Azkenik, abiapuntua edo helmuga EAEtik kanpoko lurralderen bat duten joan-etorriak %28,1 gutxitu dira (2011n, 114.368 joan-etorri).

Intermodalitateari dagokionez, 2016an, EAEko joan-etorrien %99,1 etapa bakarrekoak izan dira. Horrek esan nahi du 0,3 ehuneko-puntu igo direla 2011ko datuekin alderatuta.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Bestalde, 2016ko ekitaldiko joan-etorrien arrazoiei erreparatuz, esan behar da nahitaezko lekualdaketak direla –hots, lana edo ikasketak direla-eta egindakoak– EAEko biztanleek egiten dituzten eguneroko joan-etorri gehienak (%43,8). Dena dela, 2007ko eta 2011ko datuekin alderatuta, joan-etorri horien bilakaera ez da berdina izan beti: adibidez, 2011ko datuekin alderatuta, lanak eragindako joan-etorrien kopuruak behera egin du, eta 2007koekin alderatuta, berriz, gora (2016an, %30,3, baina 2011n %37,3 eta 2007an %30,1). Bestalde, ikasketek eragindako joan-etorrien kopuruak gora egin du 2011ko datuekin alderatuta, eta behera, berriz, 2007koekin alderatuta (%13,5, 2006an; %12,3, 2011n; eta %17,3, 2007an).

3.2. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2016 aldian, arrazoiaren arabera (%).



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

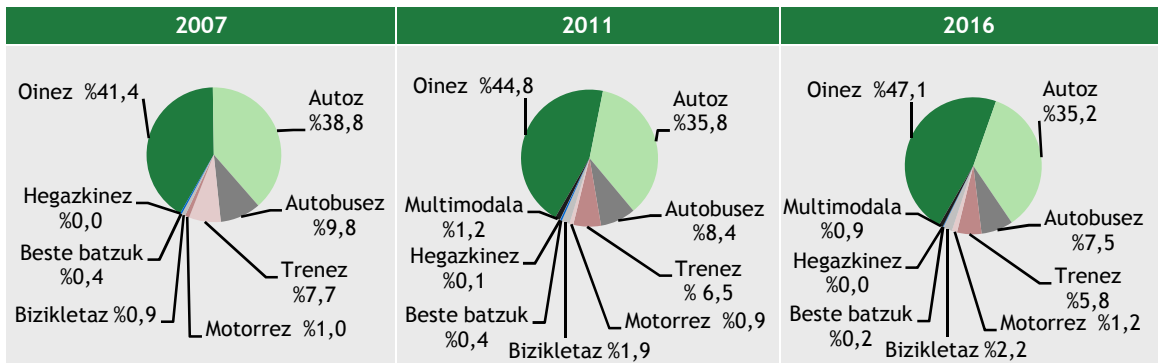
Garraio-moduen banaketari behatzen badiogu, nabarmentzekoa da oinezko joan-etorrien proportzioak gora egiten jarraitu duela 2016an, lekualdaketa guztien ia erdia hartzeraino. Hala, beraz, oinezko joan-etorriak dira oraindik ere lekualdatzeko modu nagusia (2016an, %47,1; 2011n, %44,8; 2007an, %41,4). Bestalde, ibilgailu pribatuaren (autoa eta motoa) erabilera behera egiten segitzen du, eta pisua galtzen: %36,4, 2016an; %36,7, 2011an; %39,8, 2006an). Hala ere, autoak bigarren tokian segitzen du lekualdaketen garrantziaren hurrenkeran, joan-etorrien %35,2 bereganatuta.

Bestalde, garraio-modu kolektiboek (autobusa, trenbidea, hegazkina eta ontzia) joan-etorri guztien %13,3 hartzen dute, hau da, 2011an eta 2007an baino gutxiago, %16,1 eta %17,5 hartzen baitzuten, hurrenez hurren, urte horietan. Esan beharra dago, baina, beherakada hori garraio kolektiboaren ehuneko pisuari dagokiola; izan ere, garraio-modu batzuetan, garraio kolektiboaren erabilera bere horretan mantendu da, baina baita igo ere. Dena dela, erabilera gora egin arren, ehuneko pisuak behera egin dezake, beste garraio-modu batzuetan joan-etorrien kopuruak gora egiten badu.

Bestalde, bizikletak pisu gehiago hartzen segitzen du garraio-mota gisa, eta %2,2 izatera igo da haren erabilera (%1,9, 2011n; %0,9, 2007an).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.3. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa 2007-2016 aldian, garraio-motaren arabera (%).



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

2015ean errepide eta tren bidezko garraio kolektiboko zerbitzu publikoaren erabiltzaileek izandako bilakaera aztertu ondoren, operatzaileek zuzenean eskaintako datuen arabera, bidaiarien guztizko kopurua aurreko urteko mailetan mantentzen dela ikusten da: izan ere, %0,3ko igoera arina erregistratu da 2014ko datuekin alderatuta: zehazki, 249,9 milioi pertsonak erabili dute garraio kolektiboren bat, joan den ekitaldian baino 728 mila gehiago. Datuak xehetasun handiagoarekin aztertuz, hiri-garraiorako zerbitzu publikoek gora egin dute bidaiari-kopuruan: autobusak %1,3ko igoera izan du (894 mila erabiltzaile gehiago) eta trenak %0,5koa (447 mila bezero gehiago). Bestalde, hiriarteko garraioan behera egin du bidaiari-kopuruak: hiriarteko autobusak %0,9ko jaitsiera izan du (484 mila bidaiari gutxiago), eta hiriarteko trenak %0,4koa (129 mila bidaiari gutxiago), aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

Dena dela, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, beharrezkoa da aztertutako eremu geografikoko eskaintzaren ikuspegi orokorra kontuan edukitzea; izan ere, azpiegitura berriak martxan jartzearen ondorioz, batetik, garraio kolektiboaren eskari berriak asetzen dira, eta bestetik, joan-etorriak garraibide batetik bestera aldatzen dira, garraio publikoaren eskaintza murriztu gabe.

3.1. taula Bidaiarien bilakaera errepide- eta trenbide-garraio kolektiboen zerbitzu publikoetan, 2000-2015 aldian.

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA ¹	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA ²	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	225.092	--	--
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	230.539	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	234.281	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	242.833	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	240.808	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	243.000	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	245.487	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	249.564	1,7	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	248.735	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	248.444	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	250.445	0,8	11,3
2011	67.677	49.746	100.041	37.540	255.004	-- ⁽¹⁾	--
2012	66.942	50.426	97.975	36.277	251.620	-1,3	--
2013	66.235	50.864	97.532	34.110	248.741	-1,1	--
2014	67.236	51.085	97.674	33.147	249.142	0,2	--
2015	68.130	50.601	98.121	33.018	249.870	0,3	--

⁰ Bizkaiko, Gipuzkoako edo Arabako “Hiriarteko autobusa” zutabeko datuek barnean hartzen dituzte hiru aldundietako bakoitzaren zerbitzu-emakiden autobus bidezko joan-etorriak, hala lurralde bakoitzaren barrukoak nola lurralde bateko eta beste bietako herri eta hirien artekoak.

¹ “Bizkaiko hiriarteko autobusa” zutabeko datuek barnean hartzen dituzte, 2011z geroztik, Bilbo/Vitoria-Gasteiz A-3700 emakidaren lineak. 2011n, adibidez, 1.076.097 pertsonak erabili zituzten linea horiek. Aurreko urteetako daturik ez dago oraingoz.

² Alde batera utzi dira La Reineta funikularreko bidaiariak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Azkenik, generoaren ikuspegitik, ikus daiteke garraio-moduak erabiltzean badaudela desberdintasun batzuk emakumeen eta gizonen artean. Eskuragarri ditugun azken datuen arabera (“EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016”), motorrik gabeko garraio-moduak gizonezkoen zein emakumezkoen garraio-modu nagusi bihurtu dira (emakumezkoen %53,4rentzat eta gizonezkoen %45,1entzat). Horretaz gainera, azken datuen arabera, gizonen artean nagusitasun handiagoa dute automobil pribatuetako joan-etorriek, mugimendu guztien %42,2, hain zuzen; emakumeen artean, berriz, mugimendu guztien %28,2 dira joan-etorri horiek. 2007-2016 aldia aztertuta, ikusten da mugikortasun iraunkorrago baten aldeko joera nagusitzen ari dela bai emakumezkoen artean bai gizonezkoen artean: oro har, motorrik gabeko joan-etorriak gora egiten ari dira eta (2011n baino 5,3 puntu gehiago eta 2007an baino 7,8 gehiago, gizonezkoen kasuan, eta 0,3 eta 6,8 puntu gutxiago, hurrenez hurren, emakumezkoen kasuan) motordun ibilgailu pribatuak gutxiago erabiltzen dira (2011n baino 4,2 puntu gutxiago eta 2007an baino 3,5 gutxiago) gizonezkoen kasuan, halere, emakumezkoen kasuan, automobil pribatuaren erabilerak gorantz jo du pixka bat (0,4 ehuneko-puntu gehiago).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.2. taula Joan-etorriak garraio-motaren eta sexuaren arabera, 2007-2016 aldian.

Garraio-mota	Emakumezkoak			Gizonezkoak			Guztira		
	2007 (%)	2011 (%)	2016 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2016 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2016 (%)
Motorrik gabea	47,0	53,1	53,4	37,3	39,8	45,1	42,2	46,7	49,2
Trenbideko garraioa	8,7	7,6	7,1	6,7	5,3	4,4	7,7	6,5	5,8
Autobusa	11,6	9,8	9,7	7,8	6,9	5,3	9,8	8,4	7,5
Ibilgailu pribatua	31,8	27,8	28,2	45,7	46,4	42,2	38,6	36,7	35,2
Beste batzuk ^(*)	0,9	1,6	1,5	2,5	1,6	2,9	1,7	1,7	2,2

(*) Motorra barne

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

b) Lurraldearen arabera banaketa

Euskadiko biztanleriaren mugikortasunaren ezaugarriak antzekoak dira hiru lurralde historikoetan, baina badira berezitasunak, ez direlako berdinak orografia, biztanleriaren lurraldekako banaketa, mugikortasun-beharrak eta garraio kolektiboaren eskaintza. Hori dela eta, azterketa xeheago bat egin behar da.

Joan-etorrien lurraldekako banaketari dagokionez, eta 2016ko datuak kontuan hartuta, ikusten da EAEko joan-etorrien ia erdia (%49,6) Bizkaiko lurralde historikoko biztanleek egin dituztela, %32,7 Gipuzkoakoek, eta gainerako %17,7a, Arabakoek.

3.3. taula Pertsonen mugikortasuna EAEn, bizileku duten lurraldearen arabera, 2003-2016 aldian.

	Joan-etorriak		5. urtetik gorako biztanleak ¹	Joan-etorriak, 5 urtetik gorako biztanleko ¹
	Nº	%		
2003				
Araba	750.736	13,7	272.716	2,76
Bizkaia	2.758.254	50,5	1.072.694	2,57
Gipuzkoa	1.955.169	35,8	639.548	3,06
EAE	5.464.159	100	1.984.958	2,75
2007				
Araba	921.635	15,1	291.263	3,20
Bizkaia	3.224.633	53	1.091.548	2,94
Gipuzkoa	1.941.332	31,9	660.627	2,95
EAE	6.087.600	100	2.043.438	2,98
2011				
Araba	932.387	15,0	295.554	3,15
Bizkaia	3.206.263	51,7	1.080.375	2,97
Gipuzkoa	2.061.921	33,3	657.190	3,14
EAE	6.200.572	100,0	2.033.118	3,05
2016				
Araba	1.184.448	17,7	296.790	3,99
Bizkaia	3.327.749	49,6	1.060.816	3,14
Gipuzkoa	2.193.667	32,7	655.192	3,35
EAE	6.705.864	100,0	2.012.798	3,33

¹ 2016ko ekitaldiko datuak 6 urtetik gorako biztanleei buruzkoak dira.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016, EUSTAT.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

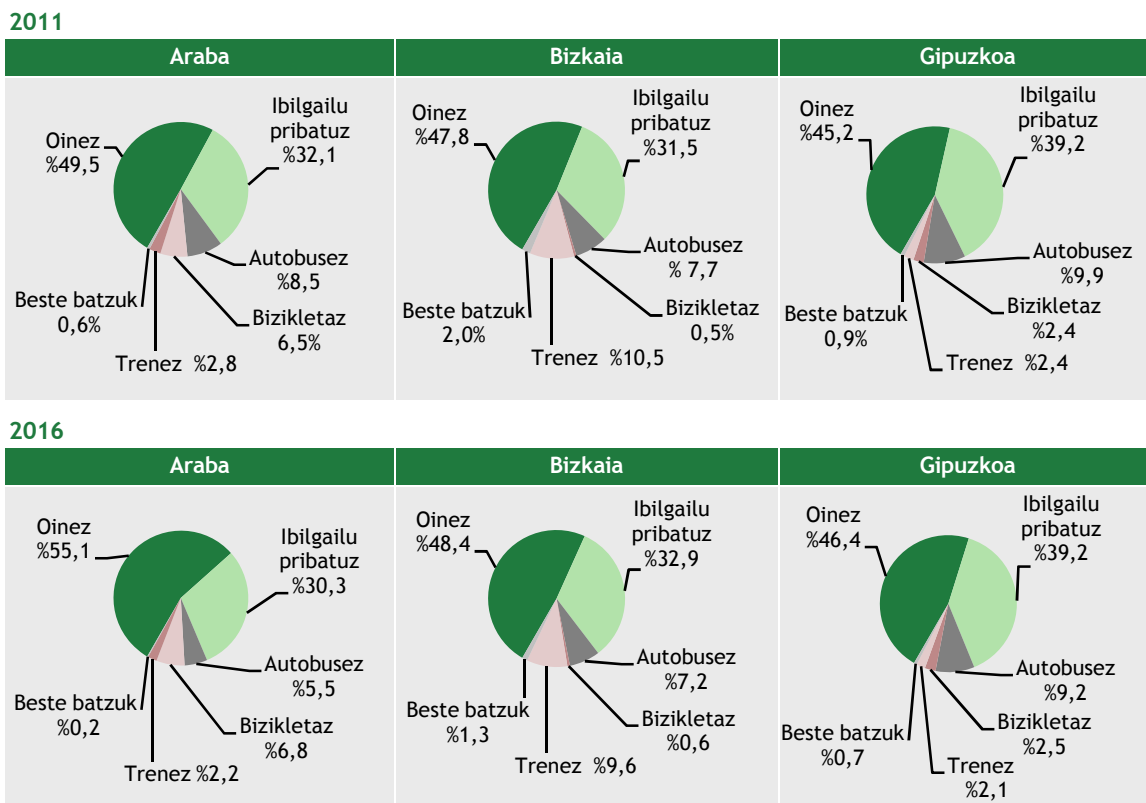
Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

Azterketa 2007-2016 aldiko bilakaera aztertuz, ikusten da joan-etorriek hiru lurralde historikoetan egin dutela gora, Dena dela, batez ere Araban bizi direnek eragin dute azken bost urtean izan den mugikortasun orokorraren hazkundera; zehazki, %27ko hazkundera izan dute. Atzetik, gipuzkoarrak daude, %6,4ko hazkunderarekin, eta bizkaitarrak ondoren, %3,8ko hazkunderarekin.

3.4. grafikoa EAEko pertsonen mugikortasunaren banaketa, lurraldearen eta garraio-motaren arabera, 2011-2016 bitartean (%)



Grafikoa, motorra barne dago ibilgailu pribatuan.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

Lurralde bakoitzaren barneko mugikortasuna garraio-mota aintzat hartuta aztertuz gero, oinezko joan-etorriek orain arteko proportziorik handiena iritsi dute hiru lurraldetan (%55,1 Araban, %48,4 Bizkaian eta %46,4 Gipuzkoan). Lurralde bakoitzaren ezaugarriari erreparatu gero, nabarmentzen da Gipuzkoan dagoela ibilgailu pribatuaren erabilerearen proportziorik handiena (joan-etorri guztien %39,2), bai eta errepideko garraio kolektiboaren proportziorik handiena ere (%9,2). Bestalde, Metro Bilbaoren arrakasta aintzat hartuta logikoa denez, Bizkaian dago trenbide bidezko mugikortasunaren ehunekorik handiena (joan-etorri guztien %9,6). Eta azkenik, Araban, bereziki azpimarratu behar da bizikletaren erabilera handia; zehazki, lurraldean egiten diren joan-etorrien %6,8 bizikletaz egiten dute bertako biztanleak.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

2011ko ekitaldiarekin alderatuta, motorrik gabeko garraio-moduek (oinez eta bizikletaz) gora egin dute lurralde historiko guztietan: zehazki, 6 ehuneko-puntu Araban eta 1,5 ehuneko-puntu Bizkaian eta Gipuzkoan. Aitzitik, behera egin dute bai motordun ibilgailu pribatuetan egindako joan-etorriek (zehazki: 1,8 ehuneko-puntu) Araban, Gipuzkoan, berriz, ez dago aldaketarik, eta Bizkaian, aldiz, 1,4 ehuneko-puntu igo du. Eta garraio kolektiboetan (autobusa eta tren) egindakoek (zehazki: 3,6 puntu Arabako probintzian, 1,4 puntu Bizkaiko lurraldean eta puntu bat Gipuzkoan). Gorago esan dugun bezala, nahiz eta garraio-modu batzuen erabilera mantendu edo handitu (joan-etorrien guztizko kopuruaren gorakadarengatik), ez da harrizkoa garraio kolektiboaren portzentajezko pisuak behera egin izana, batez ere oinezkoen joan-etorriek izan duten gorakadarengatik.

Bestalde, garraio-motaren araberako banaketa aztertzen badugu, eta bilakaera EAEko hiriburuka bereizten badugu, azpimarratu behar da 2011-2016 aldian behera egin dutela Donostia eta Gasteiz abiapuntu edo helmuga izanik ibilgailu pribatuan egindako lekualdaketak. Garraio-zerbitzu kolektiboan egindako lekualdaketek ere behera egin dute aldi horretan, Bilbo eta Donostia abiapuntu edo helmuga duen trenbide bidezko garraio publikoak eta errepideko autobus-zerbitzu bereziek izandako beherakadaren ondorioz, batez ere. Aitzitik, motorrik gabeko garraio-bideetan (oinez zein bizikletaz) egindako joan-etorriek gora egin dute.

3.4. taula **Joan-etorrien bilakaera, guztira (abiapuntua eta/edo helmuga hiriburuetan). 1996-2016**

	Bilbo					Donostia					Gasteiz				
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴
Banakako ibilgailu motorduna ⁵	%25	%24	%28,3	%27,7	%29,6	%33	%35	%40,9	%42,2	%40,2	%29	%31	%39,2	%36,0	%32,8
Garraio kolektiboa	%23	%24	%36,05	%29,7	%27,7	%19	%18	%27,0	%22,1	%20,9	%8	%8	%9,24	%12,3	%8,6
Errepidea -Autobus berezia	--	--	%1,15	%1,78	%1,1	--	--	%5,1	%2,5	%0,8	--	--	%3,0	%3,2	%0,8
Errepidea -Garraio publikoa	--	--	%11,2	%8,5	%9,4	--	--	%15,1	%15,2	%16,2	--	--	%6,0	%6,2	%5,4
Trenbideko garraioa - Garraio publikoa	--	--	%23,7	%19,4	%17,2	--	--	%6,8	%4,4	%3,9	--	--	%0,24 (*)	%2,9	%2,4
Oinez	%48	%49	%33,8	%39,1	%40,1	%42	%41	%26,0	%31,8	%34,1	%56	%55	%48,0	%43,9	%50,4
Etap bat baino gehiagokoa ⁶	--	--	--	%2,8	%1,7	--	--	--	%1,07	%1,7	--	--	--	%0,69	%0,7
Beste batzuk	%4	%3	%1,86	%0,7	%0,8	%6	%6	%6,16	%2,8	%3,2	%7	%6	%3,7	%7,1	%7,4
- Bizikleta	--	--	%0,26 (*)	%0,38	%0,7	--	--	%1,76	%2,5	%3,2	--	--	%2,6	%6,8	%7,4
- Beste batzuk	--	--	%1,6	%0,3	%0,1	--	--	%4,4	%0,3	%0,0	--	--	%1,1	%0,3	%0,0

¹ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003

² Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 azterketarako egindako inkesta.

³ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketarako egindako inkesta.

⁴ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2016 azterketarako egindako inkesta.

⁵ 2011ko eta 2016ko ekitaldietako datuen elkarketa.

⁶ Etapa bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etapa bat baino gehiagoko lekualdaketa bada (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdaketa lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

Erkidegoko hiru hiriburuetak bakoitzaren barneko joan-etorriek 2011-2016 aldian izandako bilakaerari erreparatuta, ikusten da oinezko joan-etorriek nabarmen egin dutela gora Bizkaiko hiriburuan (3,5 ehuneko-puntu), trenbideko garraioaren kaltean, Bilbo barneko joan-etorrietan metroaren erabilerak izan duen beherakadagatik batez ere; dena dela, esan beharra dago metroak oso erabilia izaten segitzen duela metropoli aldean. Donostian, ibilgailu pribatuen erabilerak gora egin du (5,4 ehuneko-puntu) eta autobusean (hiri-autobusetan zein autobus-zerbitzu berezietan) eta oinez egiten dira joan-etorriek, berriz, behera (2,5 puntu). Azkenik, Gasteizko biztanleen artean gora egin dute bai oinez egindako joan-etorriek (3,8 ehuneko-puntu) bai banakako ibilgailu motordunetan egindakoek (0,3 puntu), garraio kolektiboan egindakoen kaltean: azken horren partaidetzak 1,2 puntutan egin du behera hiri-autobusaren kasuan eta 0,7 puntu tranbiaren kasuan (beherakada hori portzentajeetan ematen da, beste garraio-modu batzuen joan-etorrien kopuruan izandako gorakada dela-eta, baina erabileran gora egin dute biek). Bestalde, bai Bizkaiko hiriburuan bai Gipuzkoakoan gora egin du bizikletaz egindako joan-etorrien proportzioak, nahiz eta haien pisua txikia izan oraindik.

3.5. taula Hiriburuen barneko joan-etorrien bilakaera (abiapuntua eta helmuga hiriburu berean). 1996-2016

	Bilbo					Donostia					Gasteiz				
	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴	1996 ¹	2002 ¹	2006 ²	2011 ³	2016 ⁴
Banakako ibilgailu motorduna ⁵	%13	%13	%11,2	%11,5	%12,0	%27	%28	%28,6	%26,0	%31,4	%27	%28	%30,4	%25,4	%25,7
Garraio kolektiboa	%23	%24	%29,2	%24,5	%21,3	%19	%18	%25,52	%20,5	%17,7	%8	%7	%7,5	%12,3	%8,8
Errepidea -Autobus berezia	--	--	%0,60 (*)	%1,66	%0,8	--	--	%4,9	%2,1	%0,4	--	--	%1,6	%2,0	%0,5
Errepidea -Garraio publikoa	--	--	%12,7	%9,0	%10,1	--	--	%19,3	%17,3	%15,8	--	--	%5,9	%6,8	%5,6
Trenbideko garraioa - Garraio publikoa	--	--	%15,8	%13,9	%10,4	--	--	%1,32 (*)	%1,19	%1,5	--	--		%3,5	%2,7
Oinez	%62	%61	%58,9	%61,8	%65,3	%47	%48	%42,6	%48,7	%46,2	%60	%59	%58,9	%53,4	%57,2
Eta bat baino gehiagokoa ⁶	--	--	--	%1,21	%0,4	--	--	--	%0,55	%0,5	--	--	--	%0,26	%0,1
Beste batzuk	%2	%2	%0,8	%1,0	%1,0	%7	%6	%3,3	%4,2	%4,2	%5	%6	%3,4	%8,6	%8,2
- Bizikleta	--	--	%0,28 (*)	%0,51	%0,8	--	--	%2,7	%3,9	%4,2	--	--	%3,2	%8,2	%8,2
- Beste batzuk	--	--	%0,5	%0,49	%0,2	--	--	%0,6	%0,3	%0,0	--	--	%0,2	%0,4	%0,0

¹ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen mugikortasunari buruzko 2003

² Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2007 azterketarako egindako inkesta.

³ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2011 azterketarako egindako inkesta.

⁴ Iturria: Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren azterlana 2016 azterketarako egindako inkesta.

⁵ 2011ko eta 2016ko ekitaldietako datuen elkarketa.

⁶ Eta bat baino gehiagoko moduan garraio-mota aldatzea dakartenak (adibidez, autobusa-trena) eta ez dakartenak sartzen dira (adibidez, autobusa-autobusa). 2011 baino lehen egin ziren inkestetan, etapa bat baino gehiagoko lekualdaketa bada (garraio-mota aldatu ala ez) lekualdaketa lehen garraio-motan zenbatzen zen.

(*) Laginketa-errore askoko datuak.

3.1.2. Errepideko garraioa

a) Ibilgailu pribatu bidezko mugikortasuna

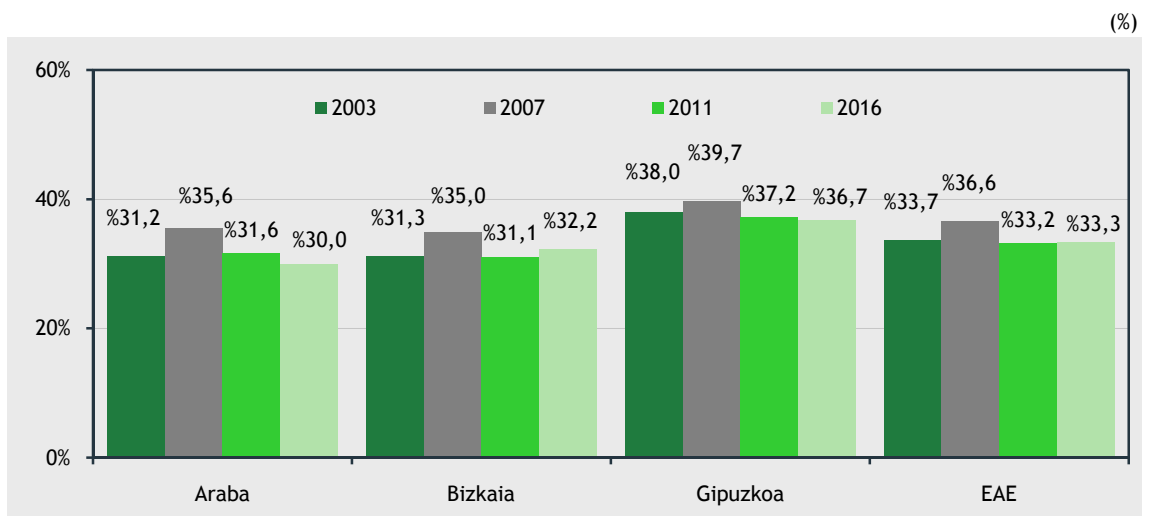
Bistakoa da autoa gero eta gehiago erabiltzen dugula, azken urteetako motorizazio mailaren joera gorakorrek garbi erakusten duenez. 2000. urtean, 391 automobil genituen mila biztanleko, eta aurtengo ekitaldian, 440. 2015ean, EAEko motorizazio-indizeak zertxobait

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

gora egin du berriro (%1), 2014ko ekitaldiarekin alderatuta, eta, hala, 2011ko motorizazio-maila ere (ordu arte altuena: 439,6 automobil mila biztanleko) gaintitu da.

Ibilgailu pribatuaren erabileraren bilakaerari dagokionez, esan behar da 2003-2016 bitarteko aldian, autoaren erabilera-maila 0,4 ehuneko-puntutan gutxitu dela 2003koaren aldean. Horri dagokionez, eta 2011-2016 aldian lurraldearen arabera azterketa eginda, ikusten da Araban eta Gipuzkoan egin duela gehien behera autoaren erabilera (-1,6 eta -0,5 puntu, hurrenez hurren). Dena dela, Gipuzkoa izan da ibilgailu pribatua gehien erabili den lurraldea (%36,7). Bestalde, Bizkaian, gora egin du pixka bat autoan egindako joan-etorrien kopuruak: 1,1 puntu, 2011ko ekitaldiaren aldean.

3.5. grafikoa Pertsonen auto bidezko mugikortasuna: autoaren erabilera 2003 eta 2016¹ artean



¹ Guztirakoa probintzia barneko lekualdaketen batukaria da.

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2003, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

Lurralde baten barnean autoan¹² egiten diren lekualdaketen banaketari dagokionez, azpimarratu beharra dago inguru hurbileneko joan-etorrietarako erabiltzen dela batez ere autoa. Izan ere, EAEn egindako joan-etorrien ia hiru heren multzo horren barruan sartzen dira: %39,6 hiri barneko joan-etorriak dira eta %34,6 eskualde artekoak. Bestalde, lurralde barneko joan-etorriek, lurraldeen artekoak eta lurraldetik kanpokoak pisu gutxiago izan dute: %16,9, %6,0 eta %3,0, hurrenez hurren. “EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011” azterketaren emaitzekin alderaketa eginda, hiri barneko joan-etorrien partaidetza-tasak 4,4 ehuneko-puntutan egin du gora, eta eskualde artekoak, berriz, bere horretan mantendu dira. Aitzitik, lurralde barneko, lurraldeen arteko eta lurraldetik kanpoko lekualdaketen partaidetza-tasek behera egin dute: 1,2 puntu, 1,4 puntu eta 1,5 puntu, hurrenez hurren.

¹² Auto gidaria, auto bidaiaria eta taxia barne hartuta.



3.6. taula Autoan egindako lekualdaketen banaketa lurralde-esparruaren arabera. 2006-2016.

Lekualdaketa mota	2006	2011	2016
Hiri barnekoa	%32,2	%35,2	%39,6
Eskualde barnekoa	%38,0	%34,8	%34,6
Lurralde barnekoa	%19,3	%18,1	%16,9
Lurralde artekoa	%5,7	%7,4	%6,0
Lurraldetik kanpokoa	%4,8	%4,5	%3,0
Guztira	%100,0	%100,0	%100,0

Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2006, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

Azterketan sakonduta, eta 2016an lurralde-esparruko tokialdaketatik autoak izan duen erabilera-mailari dagokionez, azpimarratzekoa da autoaren erabilera-maila handia esparru guztietako lekualdaketatik, hiri barnekoetan izan ezik. Hala, autoa da oraindik ere gehien erabiltzen den garraio-bidea. Zehazki, eskualde barneko esparruan, hiri arteko lekualdaketatik, 801 mila joan-etorri egin ziren autoan, hau da, eskualde barnean egindako mugimendu guztien %58,4. 2011ko urteko datuen aldean, autoaren erabileraren partaidetza-tasak 3,4 ehuneko-puntutan egin du behera eskualde arteko lekualdaketatik.

“EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016” azterketaren arabera, hiri-esparruko ibilgailu pribatuen mugikortasunari dagokionez, aipatzekoa da Donostia barnean egiten diren lekualdaketen %31,4 autoan¹³ egiten direla, Gasteizen bananako garraio-bide motordunek lekualdaketa guztien %25,7 hartzen dutela eta Bilbon, berriz, askoz txikiagoa dela autoaren erabilera-maila: %12,0koa baino ez. “EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011” azterketaren emaitzekin alderatuta, auto bidezko lekualdaketen proportzioak gora egin du hiru hiriburuetan, baina gehiago Donostian (+5,4 ehuneko-puntu, %26,0 2011), Bilbon baino (+0,6 ehuneko-puntu, %11,4 2011n) eta Gasteizen baino (+0,3 ehuneko-puntu, %25,4 2011n).

Aipagarriak dira, halaber, Euskadiko hiru hiriburuetara motordun ibilgailuen bidez sartzeko egiten diren lekualdaketei buruzko datuak. Izan ere, lekualdaketa horiek (barne-lekualdaketak barne) EAEko biztanleek egiten dituzten lekualdaketa guztien %46,7 hartzen baitute. Horiek horrela, hiriburuetara sartzeko edo hiriburu barruan mugitzeko lekualdaketatik autoa¹⁴ erabiltzen dutenen proportzioa %33,2koa da. Arreta hiru hiriburuetako barne-lekualdaketatik bakarrik jarrita, autoaren erabilera-proportzioa %20,1koa da. Hiriburuak helburu duten lekualdaketatik, berriz, autoaren erabilera askoz handiagoa da: %62,0koa, hain zuzen.

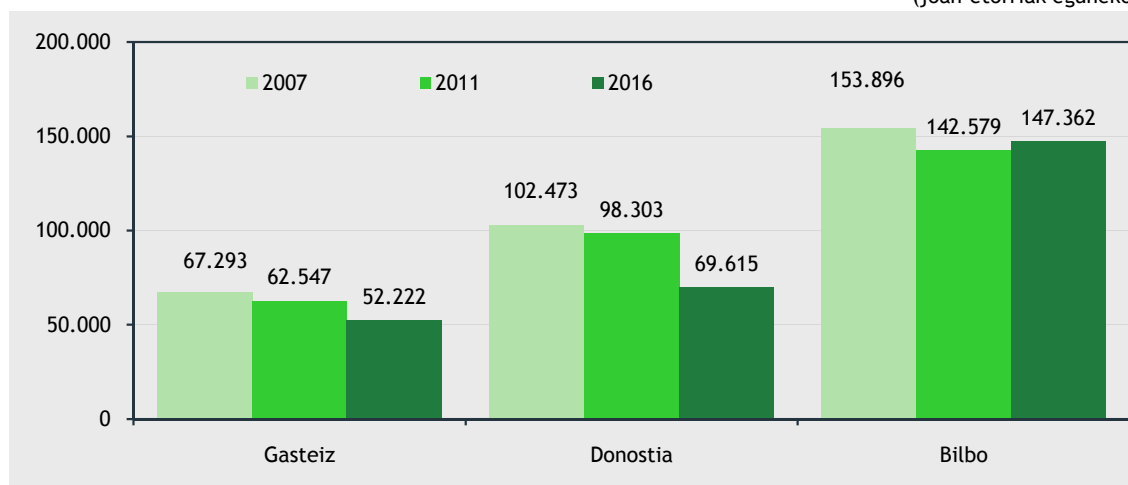
Kanpotik Euskadiko hiriburuetara autoz egindako sarrerei dagokionez, eta mugikortasunari buruzko azken lanetan argitaratutako datuak oinarri hartuta, Bilbo da oraindik kanpotik auto gehien sartzen den hiriburua (147.362 joan-etorri egunean); ondoren Donostia dago (69.615 joan-etorri egunean), eta, azkenik, Gasteiz (52.222 joan-etorri egunean). “EAEko Mugikortasunari buruzko azterlana 2011” azterketaren datuekin alderatuta, Donostian (-%29) eta Gasteizen (-%17) sarreren kopurua gutxitzen ari da, Bilbon, berriz, igo da (+%3).

¹³ Auto gidaria, auto bidaiaria, motorra eta taxia barne hartuta.

¹⁴ Auto gidaria, auto bidaiaria eta taxia barne hartuta.

3.6. grafikoa Kanpotik hiriburuetara autoz egindako sarrerak. 2007-2016.

(joan-etorriak eguneko)



Iturria: EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007, EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011 eta EAEko Mugikortasunaren azterlana 2016.

b) *Garraibide kolektibo bidezko mugikortasuna*

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

3.7. taula Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 1990-2015.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Gasteiz		Donostia		Bilbo		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan
1990	10.295	-	27.001	-	29.494	-	66.790	-
1995	10.765	0,9	26.371	-0,5	30.208	0,5	67.344	0,2
2000	11.383	1,1	27.213	0,6	22.729	-5,5	61.325	-1,9
2004	11.805	0,9	26.003	-1,1	25.518	2,9	63.326	0,8
2005	11.513	-2,5	26.219	0,8	26.086	2,2	63.818	0,8
2006	10.865	-5,6	26.670	1,7	27.265	4,5	64.800	1,5
2007	12.043	10,8	27.361	2,6	27.705	1,6	67.109	3,6
2008	12.643	5,0	28.003	2,3	26.004	-6,1	66.650	-0,7
2009	10.356	-18,1	28.460	1,6	25.755	-1,0	64.571	-3,1
2010	11.091	7,1	29.015	2,0	25.425	-1,3	65.531	1,5
2011	11.881	7,1	29.217	0,7	26.579	4,5	67.677	3,3
2012	12.165	2,4	28.963	-0,9	25.814	-2,9	66.942	-1,1
2013	12.762	4,9	27.652	-4,5	25.821	0,0	66.235	-1,1
2014	13.084	2,5	28.078	1,5	26.074	1,0	67.236	1,5
2015	13.766	5,2	28.243	0,6	26.121	0,2	68.130	1,3

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

Behin hori argituta, eta *hiri barneko alorraren* azterketan sakonduta, esan beharra dago EAEko hiriburuetan zerbitzuak ematen dituzten hiru autobus-konpainiek —hau da, Vitoria-

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estadistikako Eranskina **7.**

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Tuvisa (Gasteiz), Dbus (Donostia) eta Bilbobus (Bilbo)– 68,1 milioi pertsona garraiatu dituztela guztira 2015ean. 2014an jasotako datuak baino %1,3 gehiago da hori.

Operadore bakoitza aztertuz, Tuvisa da 2015ean dinamismorik handiena erakutsi duena, bere jarduera %5,2 handitu baita aurreko ekitaldikoarekin alderatuta. Horrela, konpainiak 2007an hasitako joera positiboa sendotzea lortu du. 2009an soilik eten du joera hori –tranbia martxan jarri zenean–, eta jardueraren errekor berri bat egin du 13,8 milioi bidaiarekin (2014an baino 682 mila bidaiari gehiago). Nabarmendu beharrekoa da hiru hiriburuetan hiriko autobusetan egin diren bidaia guztien %20,2 Tuvisako autobusetan egin direla.

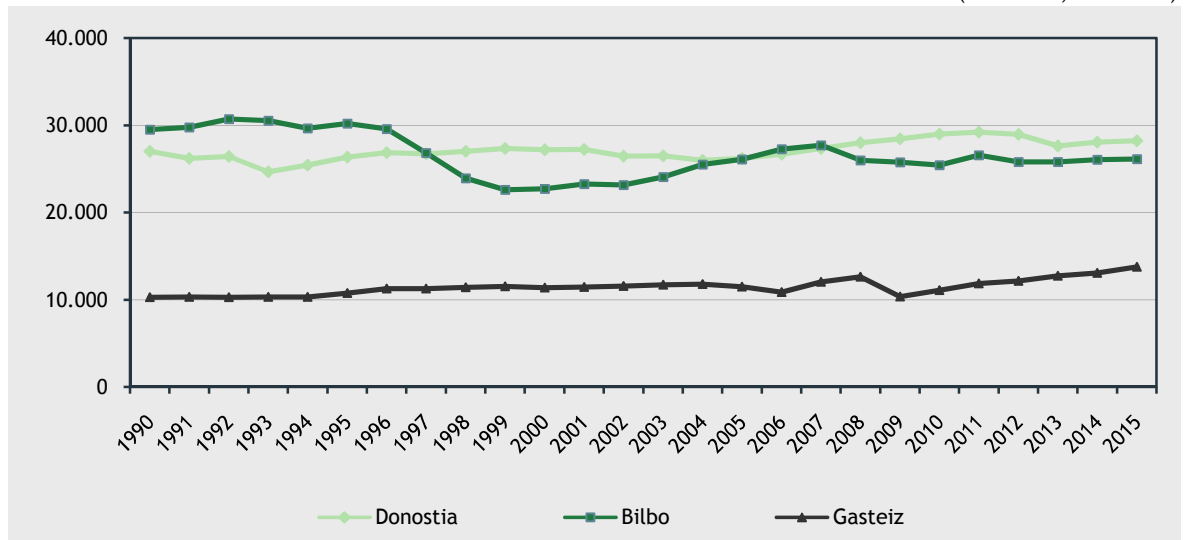
DBusek, bestalde, 28,2 milioi bidaiari garraiatu ditu. Horrek esan nahi du %0,6ko urte arteko igoera izan duela bere jardueran; 2012-2013 biurtekoan galdutako trafikoaren zati bat berreskuratzeko aukera izan du hala operadoreak. Oro har, 165 mila bidaiari gehiago garraiatu dira. Hiru hiriburuetan hiriko autobusetan egin diren bidaia guztien %41,5 DBuseko autobusetan egin dira.

Bilbobusek, azkenik, 26,1 milioi pertsona lekualdatu ditu guztira 2015ean. Kopuru horrek esan nahi du, joan den urtearekin alderatuta, %0,2 igo dela konpainiaren jarduera maila. EAEn, hiriko autobusetan egin diren bidaia guztien %38,3 Bilbobuseko autobusetan egin dira.

Epe luzeagoko azterketa bat eginez gero, azpimarratzekoa da hiru konpainiek garraiatutako pertsonen egungo kopurua laurogeita hamarreko hamarkadaren hasierakoaren antzekoa dela, baina desberdintasun nabarmenak daudela hala ere hiru hiriburuaren artean. Hala, hiriko autobusetan egindako bidaien kopuruak Gasteizen eta Donostian nabarmen gora egin duten bitartean (%33,7 eta %4,6 hurrenez hurren), Bilbon %11,4 egin du behera. Horrekin lotuta, berriro azpimarratu behar da, bilakaera hori aztertzean, kontuan hartu behar dela Bilboaldeko metropoli-inguruko garraio-zerbitzu publiko kolektiboaren eskaintza. Izan ere, aztertu dugun denbora-tartean, garraio-bide berriak jarri dituzte erabiltzaileen eskura, hala nola metroa eta tranbia, eta beraz, hiriko garraio-zerbitzu publikoen guztizko eskaria asko handitu da.

3.7. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EAEko hiriburuetako autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1990 eta 2015 artean

(bidaiariak, milakotan)



Iturria: Tuvisa, Bilbobus eta Dbus

Hiriarteko joan-etorrietan, honako operadore hauek dute garraio kolektiboko zerbitzua emateko ardura: Bizkaibusek Bizkaiko lurralde historikoan, Arabako Hiriarteko Autobusek (AIA) Araban eta Lurraldebus osatzen duten eragileek Gipuzkoan.

Gipuzkoako hiriarteko autobusak, 2015ean, 22,9 milioi bidaiari garraiatu dituzte. Horrek esan nahi du %3,4ko igoera izan dela, 2014ko ekitaldiko datuekin alderatuta, eta azken urteotako joera gorakorrari eusten zaiola. Epe luzeagoko azterketa bat eginez gero ikus daitekeenez, azken hamarkadan (2006-2015 aldian) Lurraldebusak %42,3 handitu du joan-etorrien kopurua.

Bestalde, Bizkaibusek eta A-3700 Bilbao/Vitoria-Gasteiz autobus linearen kontzesioak 27,3 milioi pertsonari eman diete Zerbitzua 2015ean. Horrek esan nahi du jarduera-bolumenak %4,2 egin duela behera 2014ko ekitaldiarekin alderatuta. Zifra horrek azken urteotako joera beherakorrari eusten dio. Horri dagokionez, berriro adierazi beharra dago, datu horiek aztertzerakoan, Bilboaldeko garraio publikoko zerbitzuen eskaintza osoa hartu behar da kontuan, azken urteotan asko ugartu baita garraio kolektiboaren eskaria Bilboaldeko metropoli-inguruan.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria**
3.
- Garraio Jarduera eta Sorkuntza Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

3.8. taula Hiriarteko garraio publikoa: hiriarteko autobus-zerbitzu erregularren erabiltzaileak 2000 eta 2015 artean

Años	Gipuzkoa, Donostia izan ezik		Bizkaia, Bilbo izan ezik ²		Araba, Gasteiz izan ezik ²	
	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
2000	18.461,2	--	36.062,0	--	n.d.	--
2001	17.748,7	-3,9	38.535,9	6,9	145,5	--
2002	17.022,3	-4,1	35.115,4	-8,9	267,0	83,5
2003	16.712,0	-1,8	37.030,6	5,5	315,3	18,1
2004	16.626,6	-0,5	36.875,8	-0,4	439,2	39,3
2005	15.382,3	-7,5	34.134,2	-7,4	324,3	-26,2
2006	16.109,1	4,7	32.810,0	-3,9	374,0	15,3
2007	16.120,2	0,1	30.875,7	-5,9	349,3	-6,6
2008	17.199,1	6,7	30.195,5	-2,2	348,2	-0,3
2009	18.140,6	5,5	28.807,8	-4,6	421,0	20,9
2010	18.907,5	4,2	27.716,3	-3,8	516,4	22,7
2011	19.772,4	4,6	29.473,7	-- ⁽¹⁾	500,1	-3,1
2012	20.517,0	3,8	29.414,2	-0,2	495,0	-1,0
2013	21.121,0	2,9	29.252,7	-0,5	490,0	-1,0
2014	22.159,5	4,9	28.479,0	-2,6	446,7	-8,8
2015	22.920,6	3,4	27.288,7	-4,2	392,2	-12,3

⁰ "Hiriarteko autobusa" zutabeko datuek –Bizkaia, Gipuzkoa zein Arabakoek– barnean hartzen dituzte hiru aldundietako bakoitzaren zerbitzu-emakiden autobus bidezko joan-etorriak, hala lurralde bakoitzaren barrukoak nola lurralde bateko eta beste bietako herri eta hirien artekoak.

¹ "Bizkaiko hiriarteko autobusa" zutabeko datuek barnean hartzen dituzte, 2011z geroztik, Bilbo/Vitoria-Gasteiz A-3700 emakidaren lineak. 2011n, adibidez, 1.076.097 lagunek erabili zituzten linea horiek. Aurreko urteetako daturik ez dago oraingoz.

² Bizkaibusen lineek (Transportes Colectivos SAK, Encartaciones SAK, Compañía de Autobuses Vascongados SAK, Pesak, EuskoTrenak, ADNORek eta Loiuko Autobusek) garraiatutako bidaiariak ditu kontuan taulak. EuskoTren 2002ko abenduaren 1ean sartu zen Bizkaibus sarean; ADNOR, 2005eko abenduaren 1ean; eta Loiuko Autobusak, 2006ko azaroaren 1ean.

³ 2003tik 2006ra bitartean erabiltzaile kopuruan egondako gorabeherak linea batean izandako aldaketen ondorio dira nagusiki; Gasteiz eta Gorbeia merkataritza-gunea lotzen zituen linea horrek.

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

Azkenik, AIA - Arabako Hiri arteko Autobusek 392,3 mila bezero garraiatu dituzte 2015ean. Horrek esan nahi du %12,3ko jaitsiera izan duela bere jardueran, aurreko urtearekin alderatuta. Horri dagokionez, ñabardura bat egin behar da: lurraldearen okupazio-eredua desberdina delako erabiltzen da hain gutxi Araban hiriarteko autobusa –eta, bereziki, beste bi lurraldeekin alderatuta–, populazioa oso kontzentratuta baitago hiriburuan, eta horrek probintzia horretako herrien arteko lekualdaketa-eskaria txikiagoa izatea eragiten du.

3.1.3. Tren-garraioa

a) Hiriko / metropoli inguruko garraioa

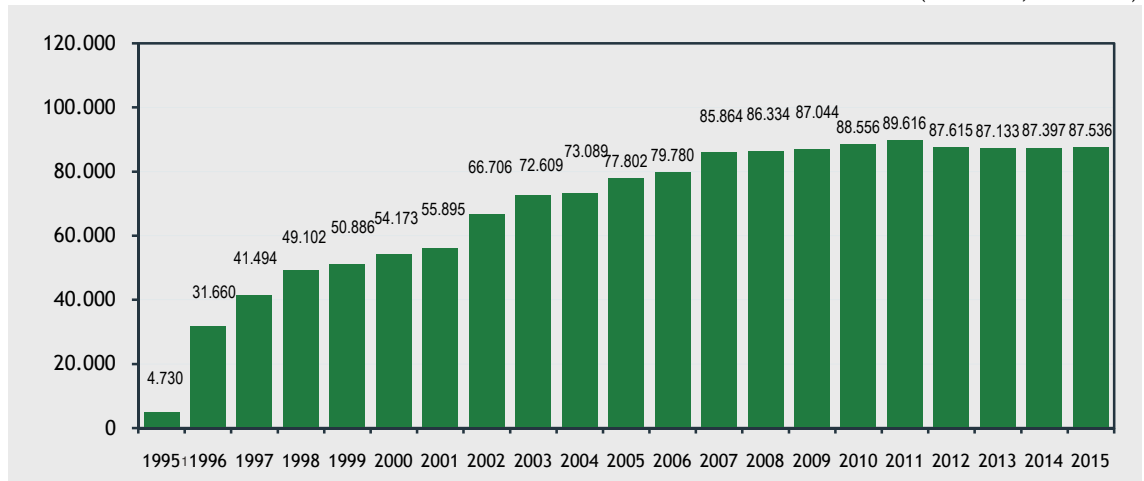
2015ean, Bilboko Metroko zerbitzuen eskaera aurreko hiru urtetakoen maila berebetean mantendu da: 87,5 milioi bidaiari erregistratu dira guztira, hau da, 2014an baino %0,2 gehiago (139 mila pertsona gehiago). Zerbitzua lineen arabera aztertuta ikus daitekeenez, sarearen trazatuaren enbor komunak %1 bidaiari gehiago izan ditu, Galdakaoko anezkatik Boluetan gehitzen zaizkion erabiltzaileengatik batez ere; 2. lineak igoera txiki bat izan du (%0,2), Kabiezesko geltokian (2014ko ekainean zabaldu zen) gehitzen zaizkion

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

bidaiariengatik neurri batean. Bestalde, 1. lineak bidaiak galdu ditu (-2,5); izan ere, Urdulizko trenbide-pasagunea lurperatzeko egiten ari diren lanak direla eta, bidaiariak autobusez egiten dute Sopela-Plentzia arteko bidea. 3. linea egiteko hasitako lanak direla eta Euskotrenekin partekatzen diren bidaiak zertxobait konpentsatzen dute beherakada hori.

3.8. grafikoa Hiriko eta metropoli-inguruko garraio publikoa: Bilboko metroaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1995 eta 2015 artean.

(bidaiariak, milakotan)



¹ Martxan jarri zutenetik (1995eko azaroaren 11tik) urte amaiera arte.

Iturria: Metro Bilbao.

Erabiltzaileen kopurua geltokien arabera aztertuta ikus daitekeenez, Bilboko erdiguneko geltokietan izan da bidaiarien joan-etorri handiena, aurreko urteetan bezala: zehazki, Moyuako, Indautxuko, Abandoko, San Mameseko eta Alde Zaharreko geltokietan ibili da jende gehien, hurrenkera horretan (6,2 milioi eta 5,7 milioi arteko joan-etorri urtean). Hala, bost geltoki horiek Metro Bilbaoren trafiko osoaren %34,6 hartzen dute. Azterketa ibaiaren bi aldeetan sakonduz ikus daitekeenez, Ezkerraldean, Barakaldoko eta Gurutzetako geltokiak erabili dituzte gehien: zehazki, 3,5 milioi bidaiaritik gora izan dira bi geltoki horietan. Eskuinaldean, berriz, Areetako geltokia izan da erabiltzaile gehien izan dituen, 3,3 milioi joan-etorriekin.

Bestalde, urte batetik bestera bidaiari-fluxua gehien handitzea lortu duten geltokiak Lutxana (+114,2), Kabiezes (+100) eta Sopela (+61) dira: Lutxana Txorierriko linearekiko lotura egiten duen geltokia da orain, metroko 3. linea zabaltzeko lanak direla-eta; Kabiezesko geltokia 2014ko ekainaz gero dago martxan; eta Sopela, linea amaiera da orain, Sopela-Plentzia arteko bidea autobusez egiten baita, Urdulizko trenbide-pasagunea lurperatzeko lanak direla-eta. Kontrara, erabiltzaile kopuruaren eskaeran murrizketarik handiena izan duten geltokiak honakoak izan dira: Plentzia (-82,2), Urduliz (-75,7) eta Santurtzi (-11,1). Lehen bien kasuan, Urdulizko trenbide-pasagunea lurperatzeko lanek eragin dute jaitsiera hori, eta Santurtziko geltokiaren kasuan, Kabiezes auzoak geltoki berria ireki izanak, hau da, Santurtziko geltokiak linea-amaiera izateari uzteak.

Azkenik, indarrean dauden tituluaren erabilerari dagokionez, Creditrans izan da txartelik erabiliena ekitaldi honetan ere, nahiz eta jaitsiera txiki bat izan duen: 2014an bidaien

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

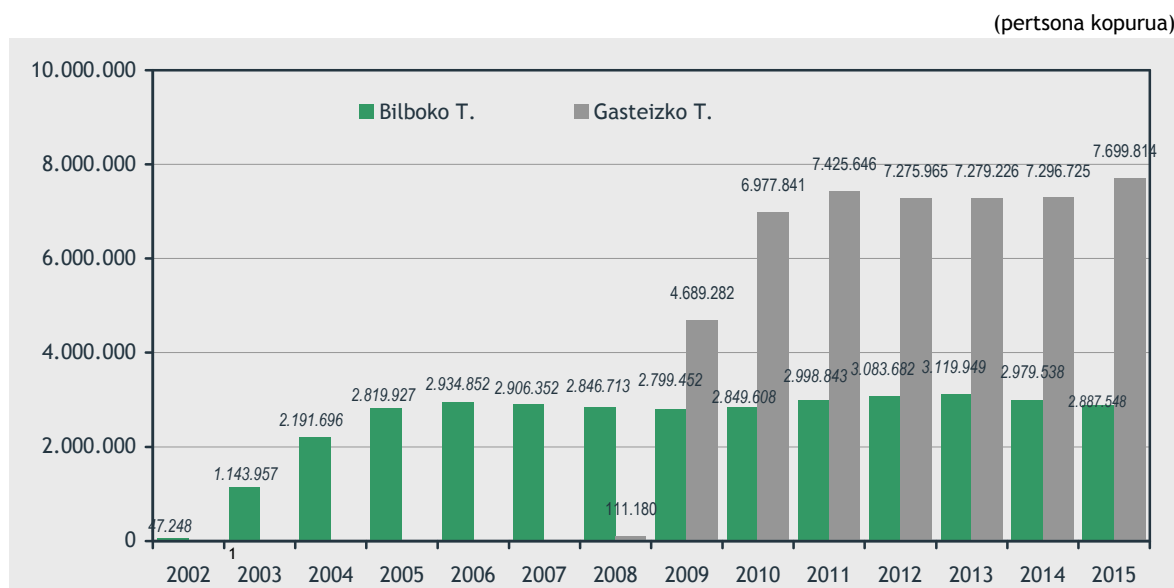
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

%53,3 izatetik 2015ean %52,9 izatera igaro baita. Garrantziari dagokionez, atzetik ditu Hileko Bonoa eta Gizatrans, %13,9 eta %12,9ko erabilerarekin, hurrenez hurren. Erabileraren aldetik, badira aintzat hartu beharreko beste bi titulu: Super 50 eta Anual, (%7,9 eta %5,5, hurrenez hurren). Bestalde, noizbehinkako txartelaren erabilera gora egiten hasi da nabarmen, eta erabilitako txartelen %2,7 izatera iritsi da; aurreko urteko erabilera maila antzekoarekin.

3.9. grafikoa Hiriko garraio publikoa: EuskoTrenen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2002 eta 2015 artean.



¹ Martxan jarri zutenetik (2002ko abenduaren 12tik) urte amaiera arte.

Iturria: EuskoTren.

2015. urtean eskaintako tranbia-zerbitzuari dagokionez, EuskoTrenek, orotara, 10.587 mila erabiltzaile izan ditu. Horrek esan nahi du %3 egin duela gora jardura mailak aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

Igoera horrek Bilboko Tranbiaren bidaiari kopuruan izandako jaitsierarekin kontrastatzen du: izan ere, 2014an baino 91.990 pertsona gutxiagok (%-3,1) erabili dituzte Bilboko Tranbiaren zerbitzuak 2015ean; martxan jarri zirenetik (2003), bidaiari kopuruak behera egiten duen bigarren urtea da hau (2013an lortu zen lekualdaketa-bolumenaren maximo historikoa). Hala, bada, 2015ean, 2.887,5 mila lekualdaketa egin dira guztira.

Bestalde, Vitoria-Gasteizko Tranbiak, 2014ko ekitaldiarekin alderatuta, %5,5eko igoera erregistratu du bidaiari kopuruari dagokionez, eta 7.699,8 mila erabiltzaile izan ditu guztira. Zerbitzua martxan jarri zenetik (2009), aurtengo hau izan du, beraz, jardura handieneko urtea.

b) Hiriarteko garraioa

Renfek –hala sare konbentzionaletan nola zabalera metrikoko sarean– eta EuskoTrenek ematen dituzten garraio-zerbitzuek osatzen dute EAEko trenbide-eskaintza. Bi konpainia

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

horien artean, 33,0 milioi pertsonaren eskariari erantzun diote 2015ean, eta, beraz, aurreko urtean baino %3,2 joan-etorri gutxiago egin dituzte. Horrenbestez, hiriarteko tren-garraioak duela hamar urte baino gehiago hasitako beheranzko joerarekin jarraitu du aurten ere. Dena dela, konpainia biek bilakaera desberdina izan dute azken urtean, aurrekoetan bezalaxe: izan ere, Renfen bidaiari kopuruak behera egin duen bitartean, eskariak gora egin du Euskotrenean.

Renfek, ohiko linearen sarean, 2015ean, %0,5eko jaitsiera arina izan du bidaiari kopuruan. Horrek esan nahi du 76 mila lekualdaketa gutxiago egin direla aurten. Ekitaldian zenbatutako bidaiari-bolumena 16,3 milioikoa izan da. Kopuru horrek esan nahi du Renfek, Bilboko Metroa kenduta, ohiko tren-sarean zerbitzua emanez, Euskadiko hiriarteko trenbide-trafiko guztiaren %49,5 bereganatu duela.

Egoera lurraldez lurralde aztertuta ikus daitekeenez, jaitsiera hori, datu erlatiboetan, desberdina izan da Bizkaian eta Gipuzkoan, Renfek, trenbide-sare konbentzionalaren bidez, aldirietako zerbitzuak ematen dituen EAEko bi probintzietan. Hala, Bilbo hiriguneko lineak –hots, Bilboko Abando eta Santurtzi arteko C-1 lineak, Bilboko Abando eta Muskiz arteko C-2 lineak, eta Bilboko Abando eta Urduña arteko C-3 lineak– %0,6ko igoera arina izan dute, aurreko ekitaldiarekin alderatuta: beraz, 10,2 milioi joan-etorri egin dira, eta 2014an baino 56,2 mila bidaiari gutxiago ibili dira. Bizkaiko gunean daude bilduta Renfek EAEko trenbide-sare konbentzionalan egiten dituen lekualdaketen %62,3. Aldiz, Gipuzkoako Irun-Brinkola C1 lineak %2,1eko beherakada izan du Donostia-San Sebastian gunean; horrek esan nahi du 131 mila pertsona gutxiago garraiatu dituela eta 6,2 milioi lekualdaketa gutxiago egin dituela. 2015ean, Renfek Euskadiko trenbide-sare konbentzionalan egin dituen bidaiari guztien %37,7 bereganatu ditu linea horrek.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.9. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2000 eta 2015 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe, trenbide-sare konbentzionala ¹		Renfe, zabalera metrikoko sarea ²		EUSKOTREN		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Per. urteko Δ (%)
2000	35.288	--	1.866	--	17.917	--	55.292	--
2001	36.533	3,5	1.835	-1,7	17.855	-0,3	56.441	2,1
2002	34.288	-6,1	1.900	3,5	17.746	-0,6	54.149	-4,1
2003	32.926	-4,0	1.841	-3,1	17.934	1,1	52.923	-2,3
2004	29.864	-9,3	1.895	2,9	16.500	-8,0	48.463	-8,4
2005	29.223	-2,1	1.945	2,6	17.553	6,4	48.925	1,0
2006	28.934	-1,0	1.832	-5,8	17.913	2,0	48.877	-0,1
2007	26.430	-8,7	1.772	-3,3	18.137	1,3	46.521	-4,8
2008	25.785	-2,4	1.506	-15,0	17.759	-2,1	45.232	-2,8
2009	23.654	-8,3	1.345	-10,7	16.972	-4,4	42.149	-6,8
2010	21.532	-9,0	1.346	0,1	16.516	-2,7	39.569	-6,1
2011	20.318	-5,6	1.314	-2,3	15.908	-3,7	37.702	-4,7
2012	19.848	-2,3	1.249	-4,9	15.180	-4,6	36.433	-3,4
2013	17.390	-12,4	1.151	-7,8	15.569	2,6	34.110	-6,4
2014	16.410	-5,6	1.107	-3,8	15.630	0,4	33.147	-2,8
2015	16.334	-0,5	1.066	-3,7	15.618	-0,1	33.018	-0,4

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

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak.

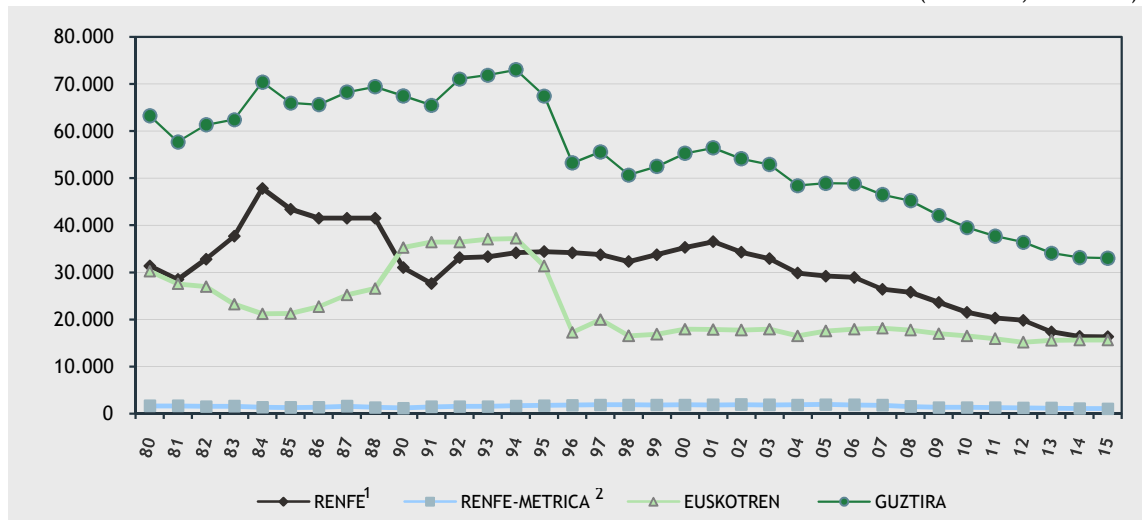
Iturria: Renfe eta EuskoTren.

Renfek zabalera metrikoko tren-sarean eskaintitako tren-zerbitzuei dagokienez –hau da, Bilbotik Balmasedako bidea–, 2015ean 1.065,8 milioi bidaiari ibili ziren, hau da, 2014an baino, %3,7 gutxiago. Oro har, urte batetik besterako bilakaerak 41.012 bidaiariko galera izan dela erakusten du. Renfek EAEko hiri arteko tren-garraioan duen ordezkartza, Bilboko Metroa kanpo utzita, %3,2koa da.

EuskoTrenek, bestalde, 15.618 mila erabiltzaile izan ditu aurtengo ekitaldian, aurrekoan baino 12 mila gutxiago, trafikoak %0,1 egin baitu behera. Hala, 2013an bidaiari kopuruan hasitako susperraldian eten bat eragin du beherakada horrek. Izan ere, urte hartan eman zion buelta EuskoTrenek, bidaiari kopuruari dagokionez, 2008. urtean hasitako joera beherakorrari. EuskoTrenek EAEko hiri arteko tren-garraioan duen partaidetza –Bilboko Metroa kontuan hartu gabe noski– %47,3koa izateraino igo da.

3.10. grafikoa Hiriarteko garraio publikoa: tren-zerbitzu erregularren erabiltzaile kopuruaren bilakaera, 1980 eta 2015 artean.

(bidaiariak, milakotan)



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

² Bilbo eta Balmaseda arteko lineari buruzko datuak. Bizkaiko hiriarteko trenen erabiltzaile kopuruan ez dira aintzat hartzen Larreinetako funikularreko bidaiariak.

Iturria: Renfe eta EuskoTren.

Atal honekin amaitzeko, egoki deritzogu hiriarteko trenbide-garraioaren eskariak epe luzean izan duen bilakaerari buruzko azterketa bat egiteari, Bilboko metroa alde batera utzita. Horri dagokionez, ikusten da operadore horiek EAEko lurraldean egiten dituzten urteko joan-etorrien kopuruak behera egin duela 80ko hamarkadaren hasieratik, 30 milioi gutxiago, hain zuzen. Aurrez aipatu dugun moduan, garraio kolektiboaren bilakaera aztertzean, eremu geografiko bakoitzeko eskaintza osoaren ikuspegi orokorra hartu behar da aintzat. Bizkaiaren kasuan, adibidez, beherakada horren arrazoia da garraio-modu publiko kolektiboen eskaintza handiagoa jarri dela erabiltzaileen esku –esaterako, Bilboko metroa– eta horrek Renferen aldirietako zerbitzua erabiltzen zuten erabiltzaileen zati handi bat hartu duela Bilboko metropoli-inguruan.

c) Eskualde arteko garraioa

Renfe da EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten bidaiarien eskualde arteko garraio-zerbitzuak ematen dituen trenbide-operadorea, bai trenbide-sare konbentzionalen, bai zabalera metrikoko¹⁵ trenbide-sarean.

Eskura dugun azken informazioaren arabera, 2014ko ekitaldikoa, Renfek lekualdatutako pertsona kopurua 969,9 milakoa izan zen. Beraz, aurreko urtean (2013) baino %5,3 lekualdaketa gehiago egin zituen.

¹⁵ 2013ko urtarrilaren 1az geroztik, FEVE enpresa Renfe Operadora enpresan integratuta geratu da

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera, Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

3.10. taula Eskualde arteko garraio publikoa: bidaiari kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan, 2010 eta 2014 artean.

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

Urtea	Renfe, trenbide-sare konbentzionala ¹		Renfe, zabalera metrikoko trenbide-sarea ²		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Bid. urteko Δ (%)
2010	832,3	--	51,4	--	883,7	--
2011	836,9	0,6	56,6	10,1	893,6	1,1
2012	800,7	-4,3	53,6	-5,4	854,2	-4,4
2013	869,8	8,6	51,6	-3,7	921,4	7,8
2014	914,0	5,1	55,9	8,3	969,9	5,3

Iturria: Renfe

Goiko taulan, eskualde arteko garraio publikoari buruz ditugun azken datuak agertzen dira, 2014ko ekitaldiari dagozkionak, hain zuzen. Bertan azaltzen denez, Renfeko trenbide-sare konbentzionaleko bidaiari kopurua %5,1 handitu zen urte hartan. Horrek, oro har, esan nahi du aurreko urtean baino 44,2 mila bidaiari gehiago garraiatu zituela. Aipatu behar da Renferen bidez bideratzen direla trenez egiten diren eskualde arteko joan-etorrien %94,2.

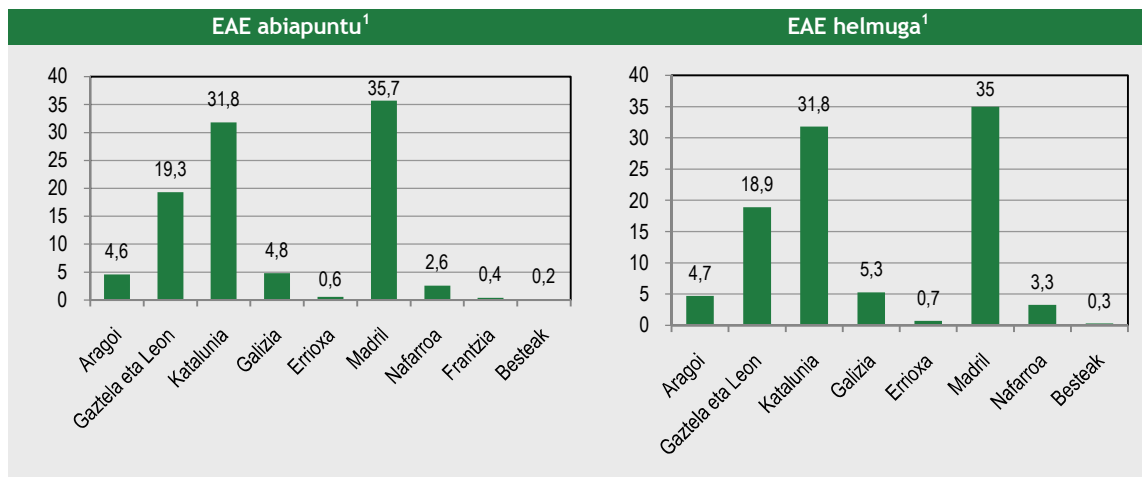
3.11. taula Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2015ean. Abiapuntua eta/edo helmuga.

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (pertsonak)	EAE helmuga (pertsonak)	Guztira (pertsonak)
EAE (eskualde barnekoa)			9.581
Eskualde artekoa, guztira	457.411	461.884	919.295
Andaluzia	397	492	889
Aragoi	20.938	21.752	42.690
Gaztela-Mantxa	973	908	1.881
Gaztela eta Leon	88.492	87.449	175.941
Katalunia	12	20	32
Galizia	145.976	146.731	292.707
Errioxa	22.209	24.525	46.734
Madril	2.735	3.328	6.063
Nafarroa	163.911	161.545	325.456
Nazioartekoa, guztira	11.768	15.134	26.902
Frantzia	2.038	0	2.038
Portugal	2.038	0	2.038
GUZTIRA			930.914

Iturria: Renfe.

Bidaiarien eskualde arteko fluxuei begiratu gero, zera nabarmendu behar da: beste urte batez, Madrilgo Erkidegoa da EAEko distantzia luzeko tren-zirkulazioaren jatorri eta helmuga nagusia, lekualdaketa guztien heren bat baino gehiago (%34,6). Katalunia (%31,1) eta Gaztela eta Leon (%18,7) datoz ondoren. Bestalde, Renferen nazioarteko trafikoak, Frantzia eta EAE artean, 2015eko lekualdaketa guztien %0,2 bereganatzen du. Eta azkenik, eskualde arteko trafikoak (jatorria eta helmuga EAEn dutenak) Renfek EAEn distantzia luzeko lineetan garraiatutako bidaiari guztien %1 hartzen du.

3.11. grafikoa Bidaiarientzako Renferen distantzia luzeko garraio-zerbitzua, 2015ean. Abiapuntua eta/edo helmuga. (%)



¹Ez da kontuan hartu eskualde arteko zirkulazioa (EAE abiapuntu eta helmuga duena).

Iturria: Renfe.

Pertsonen joan-etorriari buruz ditugun azken datuen arabera, 2014an, bidaiarien eskualde arteko trenbide-zirkulazioaren %5,8 Renfek bideratu zuen zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez; hots, abiapuntu edo helmuga EAE zuten 55,9 mila lekualdaketa bideratu zituen guztira. Beraz, aurreko urteko datuekin alderatuta, eskaria %8,3 handiagoa izan zen urte horretan.

Ondoko koadroko datuak 2012. urteko ekitaldiari dagozkio, txosten honen idazketa-lana amaitu denean Renfe zabalera metrikoko zerbitzuak eskainitako gainontzeko probintziekin Bizkaia abiapuntua/helmuga duten bidaiari kopuruaren datu eguneratuagorik ez dagoelako.

3.12. taula Renfeko bidaiarien probintzia arteko garraioa, zabalera metrikoko trenbide-sarean: abiapuntu edo helmuga diren probintziak. 2012¹.

Abiapuntua/Helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Asturias	37	280	317
Kantabria	19.009	14.903	33.912
Burgos	5.486	4.277	9.763
Palentzia	2.532	2.283	4.815
Leon	2.465	2.268	4.733
Probintziaren barnekoa guztira	29.529	24.011	53.540

¹ Koadro honetako datuak 2012. urteko ekitaldiari dagozkio, txosten honen idazketa-lana amaitu denean Renfe zabalera metrikoko zerbitzuak eskainitako gainontzeko probintziekin Bizkaia abiapuntua/helmuga duten bidaiari kopuruaren datu eguneratuagorik ez dagoelako.

Iturria: Feve.

Bidaiarien abiapuntu/helmuga geografikoa xehetasunez aztertuz, ikusten da Renfe Métrica konpainiaren bidaiarik jendetsuenak Bizkaia eta Kantabria artekoak direla: zehazki, 2012an, joan-etorri guztien %63,4.

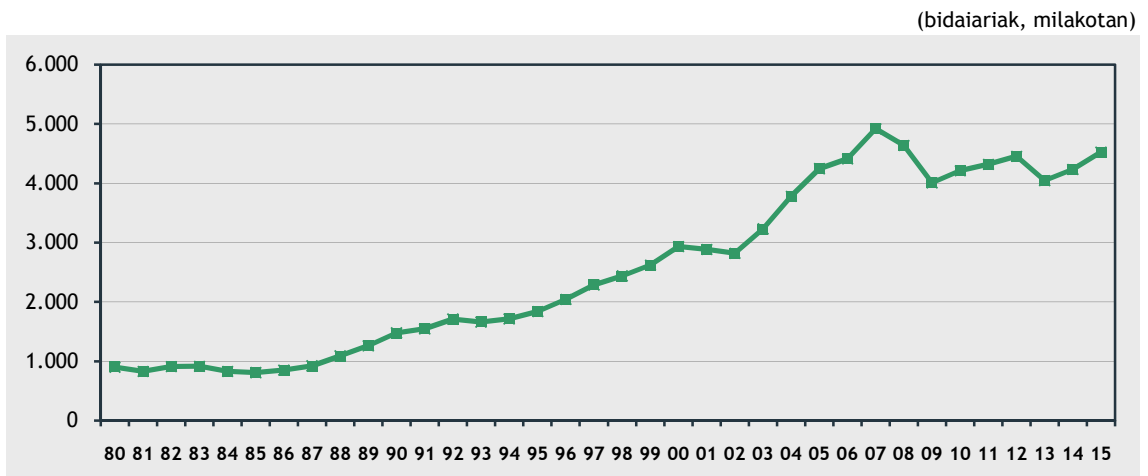
- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

3.1.4. Aireko garraioa

2015. urtean, igoeraren bideari eutsi zaio, EAEko aireportu-azpiegiturretan jatorria edo helmuga izanik egindako lekualdaketa kopuruari dagokionez. Hala, EAEko hiru aireportuek 4.525 milako bidaiari-bolumena erregistratu dute guztira. Horrek esan nahi du bidaiari-kopuruak %6,9ko igoera izan duela aurreko ekitaldiko kopuruarekin alderatuta. Igoera hori bat dator Estatuko aireportu-sistemak oro har izandakoarekin, 2015eko ekitaldian %5,9ko igoera izan baitu bidaiari-kopuruan.

3.12. grafikoa Bidaiariak aireko zirkulazioan, EAEn: aireko zerbitzuen erabiltzaile kopuruaren bilakaera 1980 eta 2015 artean.



Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena.

Terminal bakoitzeko hegazkinen joan-etorrien fluxua aztertuz gero, zera ikusten da garbi: Bilbo da, aurreko urtean baino %6,9 lekualdaketa gehiagorekin, aireko trafikoak EAEn izan duen hedapenaren eragile nagusia: izan ere, euskal aireportuetako bidaiari-bolumen handiena biltzen du, 2015eko bidaia guztien %94,1 bereganatuta. Hala, aurtengo urtean, 4,26 milioi pertsonak erabili dute Bizkaiko aireportua, orain arteko urterik hoberenean adina ia-ia; izan ere, 2007an 4,28 milioi erabiltzaile izan zituen.

Bilboko aireportuko trafikoaren jatorriari eta helmugari erreparatu gero ikusten denez, bidaia nazioartean zein nazioartekoetan handitu da eskaria. Hala, atzerriko herrialdeekiko %11,9 handitu da eta guztira 1.789 mila bidaiari zenbatu dira; hots, Bilboko aireportua jatorri edota helmuga duten hegazkin trafikoaren %42. 2015ean dinamikoenak izan diren nazioarteko konexioen artean –termino erlatiboetan, 2014. urtearekin alderatuta, bidaiari kopuruan izan duten hazkundea dela eta–, hauek aipatu behar dira: Bristol-eko terminala (2015eko apirilean Easyjet konpainiak aire-bidea berreskuraturik, 14.414 bidaiarirekin itxi du ekitaldia), Zuricheko aireportua (Swiss airelinearen eskutik konexioa berriro ezarri, 17.453 bidaiari garraiatu ditu) eta Londres/Gatwick (maiatzetik aurrera, bi hirien arteko hegaldiak eskaintzen hasi dira hainbat konpainia, eta 52.592 bidaiari garraiatu dituzte guztira). Era berean, Pragra/Ruzyne (%+286,6), Amsterdam/Schiphol (%+60,1), Londres/Heathrow (%+43,5) eta Erroma/Fiumicino (%+30) bidaiari-trukaketan izandako igoerak nabarmendu behar dira.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Loiuko terminalarekin trafiko handiena duten atzerriko hirien artean, lehenik eta behin Londres nabarmendu behar da. Izan ere, aireportu guztiak kontuan hartuta, Bizkaiko aerodromoaren nazioarteko trafikoaren %19,6 bereganatzen du. Garrantzi mailan, aireportu hauek datoz jarraian: Munich, Frankfurt eta Paris (Charles de Gaulle eta Orly). Nazioarteko trafikoaren %12,4 bereganatzen dute lehenengo biek, eta %12,3, berriz, hirugarrenak.

Bestalde, hegaldi nazionalek %3,6 egin dute gora 2014ko ekitaldiarekin alderatuta: guztira 2.470 mila bidaiari garraiatu dira 2015an, barne-trafiko horretan. Oro har, bidaiari kopuruaren gorakada handiena honako aireportuekiko konexioetan gertatu da: Madril (52.682 pertsona gehiago, hau da, %8,5eko gorakada), Ibiza (12.938 bezero gehiago, hau da, %19,6ko hobekuntza) eta Santiago (9.409 bidaiari gehiago, %+25,6). Estatuko konexio nagusiek –hau da, Madril-Barajas Adolfo Suárez eta Bartzelona-El Prat– bilakaera desberdina izan dute: Loiuren eta Madrilgo aireportuaren arteko joan-etorrietako bidaiari kopuruan, %8,5eko igoera erregistratu da bidaiari-kopuruan, 2014ko datuekin alderatuta, eta Prateko aireportuaren arteko joan-etorrietako bidaiari kopuruan, berriz, %0,3ko beherakada arina. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da bi aireportu horiek Loiuko aireportuaren guztizko trafikoaren laurdena baino zertxobait gehiago bereganatzen dutela (%27,3, hain zuen: %15,7 Madril-Barajasek, %11,6 Bartzelona-El Pratek) eta estatuko trafikoaren ia erdia (%47,1, hain zuzen, %27,1 Madril-Barajasek eta %20 Bartzelona-El Pratek). Nolanahi dela ere, parte-hartze hori antzeko kopuruetan mantendu da azken urteotan, Bilboko aireportuko erakunde sustatzaileak konexioak dibertsifikatzeko azken urteetan egindako lanaren ondorioz.

Loiun diharduten konpainia nagusiei dagokionez, 2014ko ekitaldiko hurrenkera berdinean ordenatuta segitzen dute denek. Vueling da ostera ere Bizkaiko terminaleko konpainia nagusia, garraiatutako bidaiari kopuruari dagokionez: 1.548,7 mila pertsona, hain zuzen; aurreko urtean baino %6,4 gehiago. Operadoreen garrantziaren arabera sailkapen horretan, Air Europa, Lufthansa eta Iberia datoz ondoren, 498,4 mila, 444 mila eta 429,1 mila garraiatutako bidaiarirekin, hurrenez hurren. Opera horiek izan duten bilakaerari dagokionez, nabarmendu beharrekoa da Air Europak %3,6ko igoera izan duela bere jardueran, eta horregatik, aireportuko trafikoan bigarren konpainia gisa kokatu ahal izan dela. Iberiak, berriz, %3,6 bidaiari gehiago izan ditu 2015ean, eta azpimarratzekoa da bi urte segidan gehitu duela bidaiari kopurua, 2008an hasi zuen bezero bolumenaren beheranzko joera hautsiz hala. Azkenik, Lufthansak %2,2 egin du behera bidaiari kopuruan, aurreko ekitaldiko datuekin alderatuta, baina sendo finkatuta dago hirugarren postuan, bidaiari kopuruari dagokionez. Azken ekitaldian, lau konpainia horiek bereganatu dute Loiuko aireportuko trafiko osoaren %68,6. Dena dela, 2015ean, bidaiari kopuru txikixeagoa erregistratu dute operadore nagusi horiek, 2014ko ekitaldiaren aldean (%70,4).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.13. taula Bidaia-riren zirkulazioa EAEko aireportuetan: aireportu bakoitzaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera 2000 eta 2015 artean.

Urtea	BILBO		DONOSTIA		GASTEIZ		GUZTIRA	
	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %	Pertsonak, milakotan	Per. urteko Δ %
2000	2.527,8	--	283,8	--	123,4	--	2.935,0	--
2001	2.475,4	-2,1	281,1	-1,0	128,7	4,3	2.885,2	-1,7
2002	2.450,6	-1,0	271,2	-3,5	98,8	-23,2	2.820,6	-2,2
2003	2.842,4	16,0	283,8	4,7	101,9	3,1	3.228,1	14,4
2004	3.390,8	19,3	295,6	4,1	94,4	-7,3	3.780,8	17,1
2005	3.841,5	13,3	308,8	4,5	91,4	-3,2	4.241,7	12,2
2006	3.871,1	0,8	368,0	19,2	173,1	89,4	4.412,2	4,0
2007	4.280,7	10,6	466,5	26,8	173,2	0,1	4.920,4	11,5
2008	4.169,0	-2,6	403,2	-13,6	67,5	-61,0	4.639,7	-5,7
2009	3.652,0	-12,4	315,3	-21,8	39,9	-40,9	4.007,2	-13,6
2010	3.883,3	6,3	286,1	-9,3	41,8	4,8	4.211,2	5,1
2011	4.044,1	4,1	248,0	-13,3	28,0	-33,0	4.320,1	2,6
2012	4.167,2	3,0	262,4	5,8	24,1	-13,9	4.453,7	3,1
2013	3.794,2	-9,0	245,0	-6,6	6,8	-71,9	4.046,0	-9,2
2014	3.982,9	5,0	245,0	0,0	7,1	4,4	4.235,0	4,7
2015	4.258,9	6,9	255,1	4,1	11,2	57,7	4.525,2	6,9

Iturria: Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - Aena

Oharra: baliteke datuak banatuagoak eta eguneratuagoak egotea jatorrizko iturrian. Esteka: www.aena.es.

2015ean, Donostiako aireportuak gorakada izan du aire-trafikoan, eta 255,1 mila pertsona garraiatu ditu guztira. Horrela, aireportuak eten egin du azken urteetako beheranzko joera, 2007tik bere trafikoaren %45,3 galtzea eragin diona. Urte hartan terminalak bere jardueraren maximo historikoa erregistratu zuen: 466,5 mila lekualdaketa.

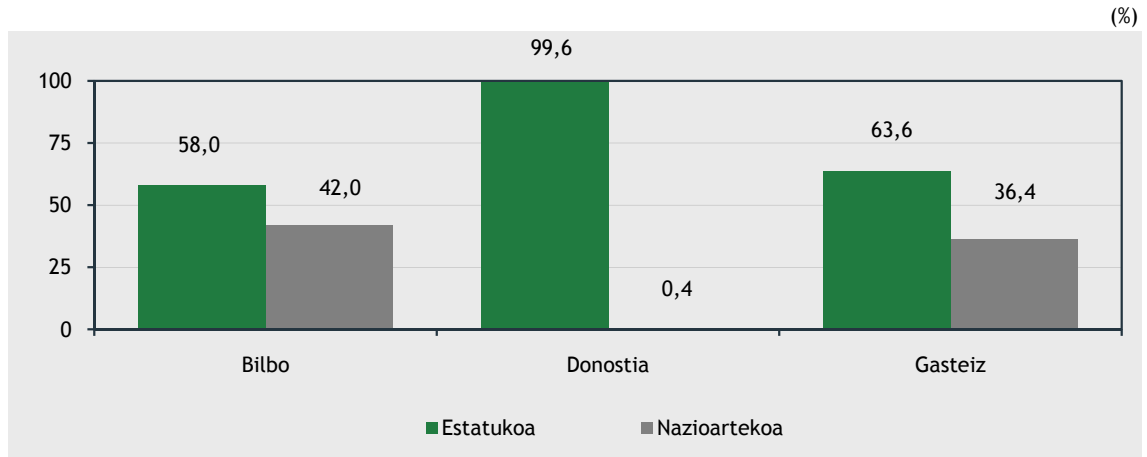
Aireportuko trafikoaren jatorriari eta helmugari dagokionez, Madril-Barajas Adolfo Suárez aireportua da Donostiako aireportuaren aire-konexio nagusia: 162,2 mila bidaiari garraiatu ditu aurten, hau da, aurreko ekitaldian baino %7,5 gehiago. Aldiz, Bartzelona-El Prat aireportuarekin %1,9 egin du behera jarduerak: 86,7 mila pertsona garraiatu ditu aurtengo ekitaldian. Nabarmendu beharrekoa da bi aireportu horiek aurreko ekitaldian baino 9.732 bidaiari garraiatu dituztela aurtengoan. Hala, bi terminal horien eta Gipuzkoako aireportuaren arteko konexioak Donostiako aire-trafikoaren %97,6 biltzen du (%63,6 Madrilera eta %34 Bartzelonara). Aireportuko nazioarteko jardura oso txikia da, eta ozta iristen da %0,6ra: nazioarteko hegaldietan, zenbaki absolutuetan, 1.432 pertsona garraiatu dituela esan nahi du horrek.

Gipuzkoako aireportuan diharduten aire-konpainien artean, Air Nostrum eta Vueling dira bi operadore nagusiak: aireportuko trafiko osoaren %98,4 bereganatu dute bien artean aurten (%64,7 Air Nostrumek eta %33,8 Vuelingek). Urte batetik besterako bilakaerari dagokionez, aipatu beharrekoa da Air Nostrumek aurreko ekitaldian baino %8 bezero gehiago izan dituela aurten, eta Vuelingek, aldiz, %1,9 gutxiago.

Azkenik, Gasteizko aireportuak, 11.164 pertsonako trafiko erregistratu du; hau da, jarduerak %55,7 egin du gora aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Hala, aireportuak 2007an hasi zuen beheranzko joerarekin haustea lortu du. Urte hartan, lekualdaketa-kopuru maximoa lortu zuen Gasteizko aireportuak: 173,2 mila bidaiari. Hala ere, aurtengo

ekitaldiko gorakadak 2007tik galdutako jardueraren zati txiki berreskuratzea baino ez dakar.

3.13. grafikoa Bidaiarien abiapuntua eta helmuga 2015ean, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa .

Gaur egun, Gasteizko aireportuak ez du bidaiari-linea erregularrik 2013an Helitt Hegazkin Konpainiak Bartzelona-El Prat aireportuarekin konexioa eta Estatu mailako gainerako hegaldiak bertan behera utzi zituenetik charter aerolinea bihurtzeko.

Trafikoaren jatorriari eta helmugari dagokionez, Gasteizko aireportuaren konexio nagusiak hiru turismo-helmuga dira: Palma Mallorcakoa, Menorca eta Jerez dela Frontera. Gasteizko aireportuaren eta helmuga horien arteko hegaldiak ekainetik irailera bitartean izaten dira eta Arabako terminaleko bidaiari guztien %10,1, %9,6 eta %7,5 bereganatzen dute, hurrenez hurren. Madril eta Bartzelona, berriz, Arabako terminaleko erabiltzaileen %7 eta %6,2ren jatorria edo helmuga dira, hurrenez hurren. Trafiko hori, neurri handi batean, inguruko aireportuetan bertan behera gelditu diren (klima-egoera okerrak eraginda, normalean) eta Gasteizek jaso dituen hegaldiengatik izan da. Era berean, aipamena merezi du Forondak New Yorkera charter hegaldi bat eskaini izanak urrian.

Nazioarteko trafikoari dagokionez, Arabako aerodromotik Europako zenbait hirirekiko eta turismo-helmugekiko konexioak bultzatu dira. Horien artean aipagarriak dira Nuremberg, Turin eta Pisa, besteak beste, lekualdaketa guztien %0,4 bereganatu baitute.

Gasteizko aireportuan diharduten konpainiei dagokienez, Air Nostrum da pertsona gehien garraiatu dituen (guztizkoaren %45,6), bere gain izanik udako hegaldietarako hegazkinak pleitatzeko ardura.

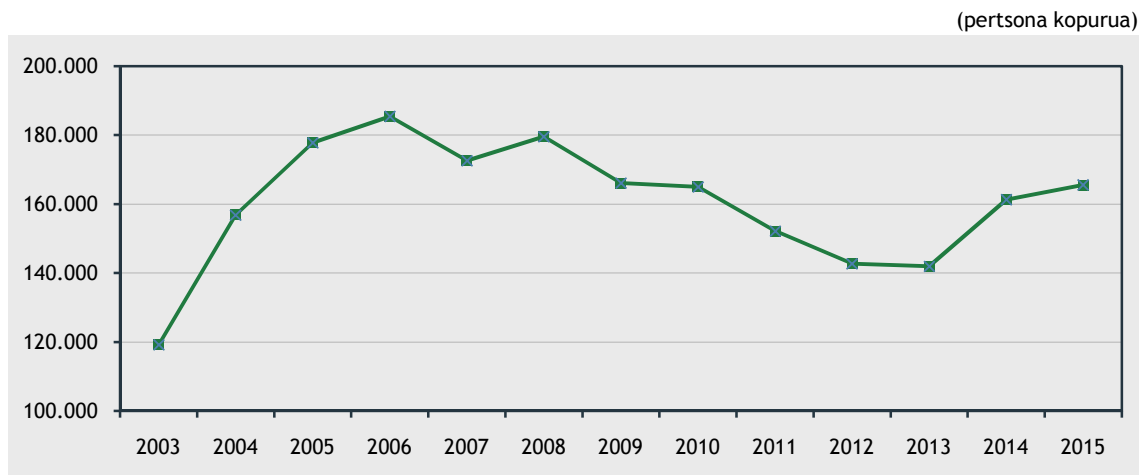
3.1.5. Itsasoko garraioa

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

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

3.14. grafikoa Bidaiarien zirkulazioa Bilboko portuan, 2003 eta 2015 artean.



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

Bilboko Portuko Agintaritzaren arabera, Bizkaiko portuak 165,5 mila pertsonaren mugimendua erregistratu du 2015ean; horrek esan nahi du bidaiari kopuruak %2,7 egin duela gora joan den urtean erregistratutako kopuruarekin alderatuta.

Bilboko portuaren eta Portsmouth-eko (Erresuma Batua) portuaren arteko linea erregularri dagokionez, Brittany Ferries konpainiak ferry zerbitzua eskaintzen jarraitu du, eta, urtean zehar egindako 121 eskalatan, 94.981 pertsona garraiatu ditu guztira. Datu horiek erakusten dutenez, bidaiarien trafikoak %17,2 egin du gora (ontziratutako pertsonen kopuruak %16,6, eta ontzitik jaitzitateko kopuruak %17,8).

3.14. taula Pertsonen itsas garraioa Bilboko portuan, 2009 eta 2015 artean.

(pertsona kopurua)

Portua	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	urteko Δ (%) 15/14
Linea erregularra	137.109	121.630	74.788	76.801	85.975	81.036	94.981	17,2
▪ Ontziratutak	45.370	41.714	38.204	39.038	42.957	40.455	47.171	16,6
▪ Lehorreratuak	91.739	79.916	36.584	37.763	43.018	40.581	47.810	17,8
Itsas bidaiak	28.995	43.394	77.413	65.953	56.004	80.206	70.542	-12,0
▪ Linearen hasiera	59	2.808	6.984	6.243	5.814	1.749	2.156	23,3
▪ Linearen amaiera	339	4.342	7.953	6.394	5.866	1.728	1.877	8,6
▪ Bidean	28.597	36.244	62.476	53.316	44.324	76.729	66.509	-13,3
GUZTIRA	166.104	165.024	152.201	142.754	141.979	161.242	165.523	2,7

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Bilboko portuan, 2015ean, aurreko urtean baino gurutze-ontzi gutxiago porturatu dira: Getxoko instalazioetan 43 gurutze-ontzi porturatu dira guztira (aurreko urtean baino 15 gutxiago), eta 70.542 pertsona (aurreko urtean baino 9.664 gutxiago). Horrek esan nahi du trafikoak %12 egin duela behera aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Nabarmentzekoa da gurutze-ontzi horietako bederatzik lehen aldiz bisitatu dutela aurten Bizkaiko portua.

Konpainien arabera, gurutze-ontzi hauek nabarmentzen dira: Anthem of the Seas (Royal Caribbean konpainiarena), munduko bigarren handiena izanik Bilbo aukeratu baitzuen estreinako bidaiarako, Britannia (Carnival taldeko P&O Crusies konpainia britainiar/amerikarrarena), Celebrity Eclipse (Celebrity RCCL konpainia) eta Explorer of the Seas (RCCL taldeko konpainia alemaniar/amerikarrarena). Nabarmentzekoa da, halaber, bi ontzi-konpainiak (Aida Cr. eta Grand Circle Cruise Line izenekoek) lehen aldiz porturatu direla aurten Bilboko portuan. Orotara, 15 konpainiak erabili dituzte portuko instalazioak 2015ean, eta zortzi izan dira Bilbon lehen aldiz lehorreratu duten gurutze-ontziak.

3.1.6. Kable bidezko garraioa

Hurrengo atal honetan, EAEn operatibo dagoen kable bidezko garraio-sisteman pertsonen mugikortasuna aztertuko dugu, hau da, funikular eta igogailu publikoetakoak. 2015ean, aurreko ekitaldian gertatutakoaren antzera, modu independentean baloratu behar da kable bidezko bi garraio-sistemen bilakaera jarraitua; izan ere, Solokoetxe eta Begoñako igogailuetarako ez dago nahikoa informazio (Begoñako igogailuak 2014ko uztailean utzi zion zerbitzua eskaintzeari), eta ez dago ekitaldien arteko datuak alderatzerik.

Zehaztasun horien ondoren, garraiatutako pertsonen kopuruaren erregistroa eskuragarri duten funikularretan, bidaiari-bolumenak %9,3 egin du behera 2015ean; orotara, 2,05 milioi lekualdaketa zenbatu dira. Bidaiari-galera hori Mamarigako funikularren erabiltzaile-kopuruaren beherakadak eragina da soilik, hango instalazioak itxita egon biatira uztailetik azarora bitartean. Gainerako funikularrek aurreko urteetako gorako joerari eutsi diote. Bidaiari igoera handiena izan dutenak honakoak izan dira: Artxanda (%18,7), Igeldo (%17) eta Larreineta (%13). Hiru funikularren artean 2014an baino 216 mila bidaiari gehiago izan dituzte.

3.15. taula Pertsonen kable bidezko garraioa 2009 eta 2015 artean.

(bidaiariak, milakotan)

Garraio-mota	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	UrtekoΔ (%) 15/14
Artxandako funikularra	517	524	565	522	565	614	729	18,7
Larreinetako funikularra	178	175	161	156	156	146	165	13,0
Igeldoko funikularra	331	373	401	415	420	482	564	17,0
Mamarigako funikularra ¹		263	740	679	821	1.015	590	-41,9
FUNIKULARRAK, GUZTIRA	1.026	1.335	1.867	1.772	1.962	2.257	2.048	-9,3
Arangoitiko igogailua ²	--	--	--	--	--	--	--	--
La Salveko igogailua ³	--	--	--	--	--	--	--	--
Solokoetxeko igogailua ⁴	731	675	651	586	--	--	--	--
Begoñako igogailua ⁴	416	418	403	388	--	--	--	--
Ereagako igogailua	284	269	250	274	312	345	362	4,9
IGOGAILUAK, GUZTIRA⁵	1.431	1.362	1.304	1.248	312	345	362	4,9
GUZTIRA⁵	2.457	2.697	3.171	3.020	2.274	2.602	2.410	-7,4

¹Mamarigako funikularra 2010eko irailean zabaldu zen, eta horrenbestez, urte horretako datuak irailetik abendura bitartekoak dira. 2013tik aurrera doakoa da metroaren erabiltzaileentzat.

² 2008az geroztik, ez dugu Arangoitiko igogailuari buruzko daturik. Igogailu hori geldirik dago 2010eko abendutik.

³ La Salveko igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik, eta pertsona kopurua zenbatzeari utzi diote.

⁴2013an eta 2014an, Solokoetxe eta Begoñako igogailuei buruzko datuak ez daude erabilgarri. Begoñako igogailuak 2014ko uztailean utzi zion zerbitzua eskaintzeari

⁵Ez dira sartu ez Arangoitiko, ez La Salveko, ez Solokoetxeko, ez Begoñako igogailuen datuak, ez baitaude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Eusko Jaurlaritza; EuskoTren, eta Artxandako funikularra.

Igogailuetako bidaiarien bilakaerari dagokionez, 2015ean, Ereaga igogailurako informazioa soilik dugu; izan ere, Arangoitiko igogailuak geldirik jarraitzen du 2010eko abendutik, La Salveko igogailua doakoa izatera pasatu zen 2008an; beraz, data horretatik ez du erregistrorik; Begoñako igogailuak 2014ko uztailean utzi zion zerbitzua eskaintzeari eta ez da lehen seihilekoko informaziorik. Solokoetxeko igogailuaren kasuan berriz, ez da ekitaldi honetarako datu publikorik. 2015ean, Ereagako igogailuak %4,9ko igoera izan du erabiltzaile kopuruari dagokionez. Horrek esan nahi du 2014ko ekitaldian baino 17 mila pertsona gehiago garraiatu dituela aurtengoan.

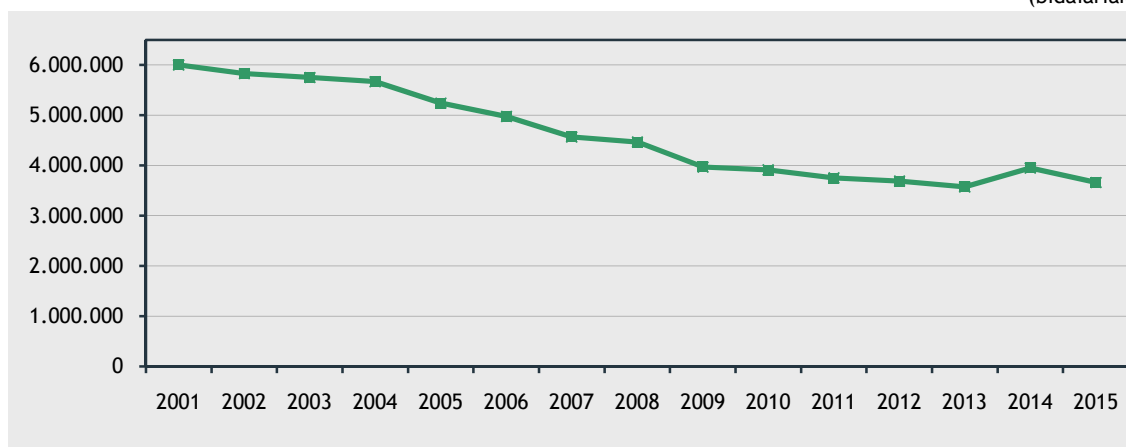
3.1.7. Beste batzuk

Azken hamarkadan, Bilboko Metroko zerbitzuak ezker aldeko udalerrietara pixkanaka hedatzeak Bilboko Itsasadarra gurutzatzeko Bizkaiko Zubi Esekia erabiltzen duten pertsonen kopuruak behera egitea eragin du. Hala eta guztiz ere, beheranzko joera hori aldatu egin da azken urtean. 2015ean, berriro agertu da aurreko urtean eten zen beheranzko joera. Zehazki, ehun urtetik gora dituen azpiegitura horrek 3.664 mila erabiltzaile erregistratu ditu guztira aurrean, hau da, %7,3ko beherakada izan du aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Beherakada horrek, oro har, 2014an baino 288 mila bidaiari gutxiago izan direla esan nahi du. Joan den hamarkadaren hasieratik (2001) Bizkaiko zubi esekiko bidaiari-kopurua %38,9 murriztu da, hau da, 2,4 milioi pertsona gutxiago garraiatu dira.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

3.15. grafikoa Bizkaia Zubiko zirkulazioa. 2001-2015.

(bidaiariak)



Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Bestalde, 2015ean, aurreko bi urteetan bezala, %14,6 egin du behera Portugalete eta Areeta arteko itsasadarra gurutzatzen duten ontzien erabiltzaile-kopuruak. Oro har, horrek esan nahi du aurreko ekitaldian baino 70,9 mila pertsona gutxiago garraiatu dituztela aurtengoan.

3.16. taula Bidaiariontzien zirkulazioa 2006 eta 2015 artean.

(bidaiariak, milakotan)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	urteko Δ (%) 15/14
Portugalete-Areeta	610,0	582,0	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8	-14,6
Erandio-Barakaldo				74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0	-8,8
GUZTIRA	610,0	582,0	550,7	629,5	656,1	706,2	702,1	590,8	565,6	487,8	-13,7

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa.

Azkenik, Erandio eta Barakaldo artean itsasadarra gurutzatzen duten ontzietako bidaiari-kopuruak %8,8 egin du behera, 2011n hasitako beheranzko bidea berriro harturik. Horrek esan nahi du aurtengo ekitaldian 72 mila pertsona garraiatu direla; 2009tik erregistratu den bidaiari kopururik txikiena da hori.

3.2. SALGAIEN GARRAIOA

Ondoko atal hauetan, salgaien EAeko garraioari buruzko datu nagusiak aztertuko ditugu, salgaiak garraiatzeko erabilitako garraio-motaren arabera. Eta horretarako erabiliko ditugun azken datuak, operadore bakoitzak emandako informazioa alde batera utzita, azterketa hauen bidez jasotakok izango dira: Sustapen Ministerioaren Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta eta EAeko garraio-eskariaren irudia 2011¹⁶. Azken ikerketa horrek oinarritzko informazio-iturri gisa erabili ditu, Salgaien Errepideko Garraioari buruzko

¹⁶Salgaien zirkulazioari buruz emandako datuak 2010. urteari dagozkionak dira.

“EAeko Garraio Eskaeraren Irudia. 2011. urtea” http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Etengabeko Inkestaz gain, kamioilariei egindako inkestak, mugako zirkulazioa eta haren osaera zehazteko.

Aurreko ekitaldietan erabilitako metodologia bera aplikatuz, Biriatur kamioilariei egindako inkestak daturik ez dugunez, txostenaren aurreko argitalpenetan emandako datuekin alderaketa egiteko, EAEko salgaien guztizko zirkulazioa zenbatetsi da operadoreek eta Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestak emandako datuen bidez; horretarako, hipotesi hau hartu da oinarri: errepide-garraioari dagokionez, zirkulazio hori gorpil gainean garraiatutako guztizkoaren %18,8¹⁷ dela, eta ez duela Sustapen Ministerioak zenbatesten Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkestan. Hala, premisa horri jarraituz, salgaien zirkulazioa 152.215,4 mila tonakoa izan da EAEn; hau da, %1,7ko beherakada izan da aurreko urtean egindako zenbatespenarekin alderatuta.

3.17. taula Salgaien banaketa garraio-motaren arabera, 2013 eta 2015 artean.

Zirkulazio-mota	2013		2014		2015	
	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%	Tonak, milakotan	%
Errepidea	103.854,7	74,0	116.779,7	75,4	112.099,5	73,6
▪ Barnekoa	40.922,0	29,1	50.203	32,4	41.109	27,0
▪ Abiapuntua/Helmuga	43.454,0	30,9	44.673	28,9	49.915	32,8
▪ Zirkulazioan ¹	19.478,7	14,0	21.902,7	14,1	21.074,5	13,8
Trenbideko garraioa	3.211,9	2,3	3.224,6	2,1	3.137,9	2,1
Airekoa	40,0	0,0	47,5	0,0	45,0	0,0
Itsasokoa ²	33.326,5	23,7	34.824,4	22,5	36.933,0	24,3
GUZTIRA	140.414,2	100,0	154.875,2	100,0	152.215,4	100,0

¹ EAEko Garraio Eskariaren Irudia 2011 azterketako datuen arabera kalkulatu da.

² Bilboko, Pasaiaiko eta Bermeoko portuetako datuak sartuta daude.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Renfe, EuskoTren, Aena, Bilboko Portuko Agintaritzza, Pasaiaiko Portuko Agintaritzza, Eusko Jaurlaritzza.

Urte arteko aldakuntzak aztertuta ikus daitekeenez, itsasoko garraioak goranzko joera izan du, jarduera-bolumenak %6,1eko hazkundea izan baitu. Aldiz, salgaien errepideko, trenbideko eta aireko garraioek behera egin dute nabarmen: %4, %2,7 eta %5,3, hain zuzen, hurrenez hurren.

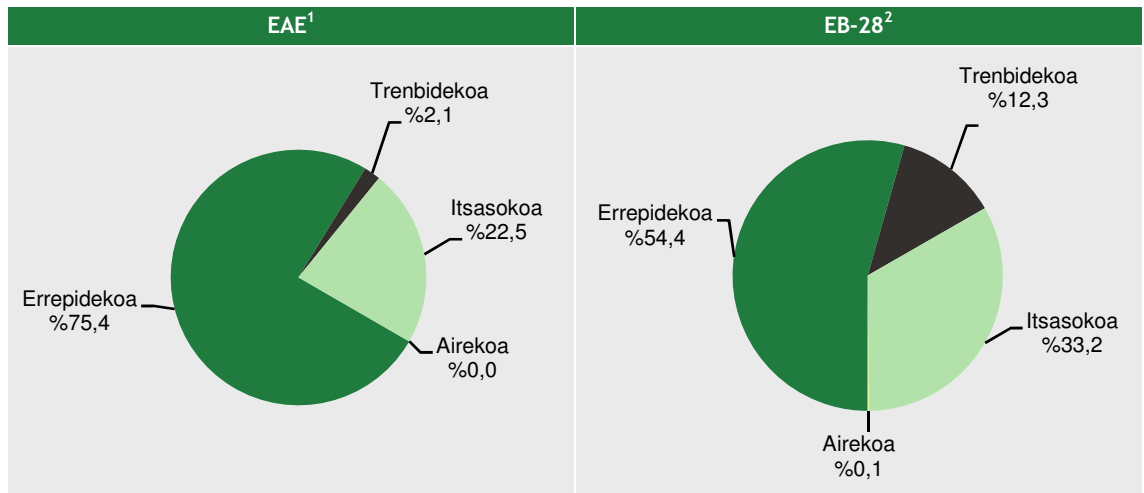
Salgaiak garraiatzeko moduen banaketari dagokionez, nabarmentzekoa da egitura desberdina dutela EAEn eta EB-28n. Hala, 2014ko azken datuak erreferentziazat hartuta¹⁸, ikusten da EAEn errepide-garraioak duen parte-hartzea askoz handiagoa dela EB-28n duenaren batez bestekoa baino (%75,4 EAEn eta %54,4 EB-28n). Aldiz, EB-28n neurri handiagoan erabiltzen dituzte garraio-mota iraunkorrakoak, hots trenbideko eta itsasoko garraioa: EAEn salgaien %2,1 eta %22,5 trenez eta itsasoz garraiatu dira, hurrenez hurren, eta Europan, %12,3 eta %33,2, hurrenez hurren.

¹⁷ %18,8 da 2010ean errepidez egindako zirkulazioaren pisua, EAEko Garraio Eskariari buruzko Inkesta 2011 azterketako datuen arabera.

¹⁸ 2014koa da daukagun azken datua, Statistical Pocketbook 2016 buletinean argitaratua.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

3.16. grafikoa Salgaiak garraiatzeko moduen banaketa 2014an, ehunekotan (%).



¹ “EAEko Garraio Eskariaren Irudia 2011” ikerketako datuen arabera kalkulatu da iragaitzako errepideko garraioa.

² 2014koa da eskuragarri dagoen azken datua. Itsas garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak. Datuak EB-28ri dagozkio, eta barne hartzen dute Kroazia, 2013ko ekainaren 1a geroztik EBko kide dena.

Iturria: Salgaien Errepideko Garraioari buruzko Etengabeko Inkesta, Sustapen Ministerioa, Feve (2013tik aurrera Renfek zabalera metrikoko sarean jarduten du), EuskoTren, Aena, Bilboko Portuko Agintaritza, Pasaiaiko Portuko Agintaritza, Eusko Jaurlaritza eta EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2016.

Horregatik, Euskadiko administrazio publikoak ahalegin handiak egiten ari dira salgaiak errepidez garraiatu beharrean garraio bide iraunkorragoak erabil daitezkeen (itsasoko eta trenbideko garraioa). Ahalegin horiek, eta beste batzuek, erakusten ari dira, bai aurrerapen zantzuak. Esate baterako, errepideko garraioak garraiatutako salgai guztiekiko duen pisua 7,7 puntu jaitsi da 2002. urteaz¹⁹ geroztik; eta itsasoko garraioaren pisuak, berriz, 8,1 puntu egin du gora urte hartatik bertatik hona.

3.2.1. Errepideko garraioa

2015ean, EAEn, errepideko salgaien trafikoak behera egin du, aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Hala ere, 2015ean garraiatutako salgaien bolumena 2012-2013 urteetan garraiatutakoa baino handiagoa da eta gogorarazi beharra dago aldi horretan iritsi zela errepideko salgaien garraioa bere behereneko mailara, 2008an beheranzko joera hasi zuenetik, krisi ekonomikoak eragindako eskaeraren ahuleziaren ondorio gisa. Horrela, EPTMk eskaintutako datuen arabera, 2015ean, Euskadiko errepideetan garraiatutako salgaien bolumena 91,0 milioi tonatan kokatzen da. Hau da, %4,1eko gainbehera, aurreko urteko ekitaldiarekin alderatuta.

Salgaien garraioak bilakaera desberdina izan du esparru batean edo bestean: eskualde arteko eta nazioarteko garraioek, adibidez, gora egin dute (%12,9 eta %3,1, hurrenez hurren), eta, aldiz, eskualde barnekoak –hau da, EAEn jatorria eta helmuga duenak– behera egin du nabarmen (%-18,1), eta 41,1 milioi tonarekin itxi du ekitaldia, hau da,

¹⁹Ikus EAEko Garraio Eskariaren Irudia, 2003ko eguneratzea: http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/demanda_de_transporte/eu_11014/garraio_eskaera_txostena.html

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

aurreko urtean baino 9,1 milioi tona gutxiago garraiatu ditu. Eskualde barneko garraioaren baitan, behera egin dute bai udalerrri barneko trafikoak, bai udalerrrien artekoak, baina neurri desberdinean: %-5,6 lehenak eta %-20,9 bigarrenak. Azken urteko aldakuntza dela-eta, salgaien eskualde arteko garraioaren parte-hartzea (%48,8) eskualde barneko garraioarena (%45,1) baino handiagoa izan da.

Batetik, nazioarteko trafikoak %3,1 egin du gora eta 5,5 milioi tonako mugimendua lortu du, errepide bidez garraiatutako guztizko karga bolumenean duen parte-hartzea askoz txikiagoa bada ere (trafikoaren %6,1).

3.18. taula EAEko salgaien errepide-garraioak izandako bilakaera 2011 eta 2015 artean.

Garraio-mota	2011		2012		2013		2014		2015	
	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)	Tonak, milako t.	Urteko Δ (%)
Eskualde barneko garraioa¹	51.928	-9,4	42.076	-19,0	40.922	-2,7	50.203	22,7	41.108	-18,1
Udalerrri barnekoa	11.427	-18,0	8.669	-24,1	8.395	-3,2	9.033	7,6	8.528	-5,6
Udalerrri artekoa	40.501	-6,6	33.046	-18,4	32.527	-2,6	41.170	26,6	32.580	-20,9
Eskualde arteko garraioa²	45.103	-6,1	41.606	-7,8	38.799	-6,7	39.321	1,3	44.396	12,9
Beste autonomia-erkidego batzuetatik jasotakoa	22.039	-13,2	22.301	1,2	19.818	-11,1	20.204	1,9	23.674	7,2
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa	23.064	1,9	19.305	-16,3	18.981	-1,7	19.117	0,7	20.722	8,4
Nazioarteko garraioa	4.796	-2,3	4.822	0,5	4.655	-3,5	5.352	15,0	5.519	3,1
Jasotakoa	2.494	-9,9	2.308	-7,5	2.092	-9,4	2.729	30,5	2.755	0,9
Bidalitakoa	2.301	7,6	2.514	9,3	2.563	1,9	2.622	2,3	2.764	5,4
EAE, guztira	101.826	-7,6	88.504	-13,1	84.376	-4,7	94.875	12,4	91.024	-4,1

¹ EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerrri arteko garraioa eta udalerrri barneko garraioa sartzen dira).

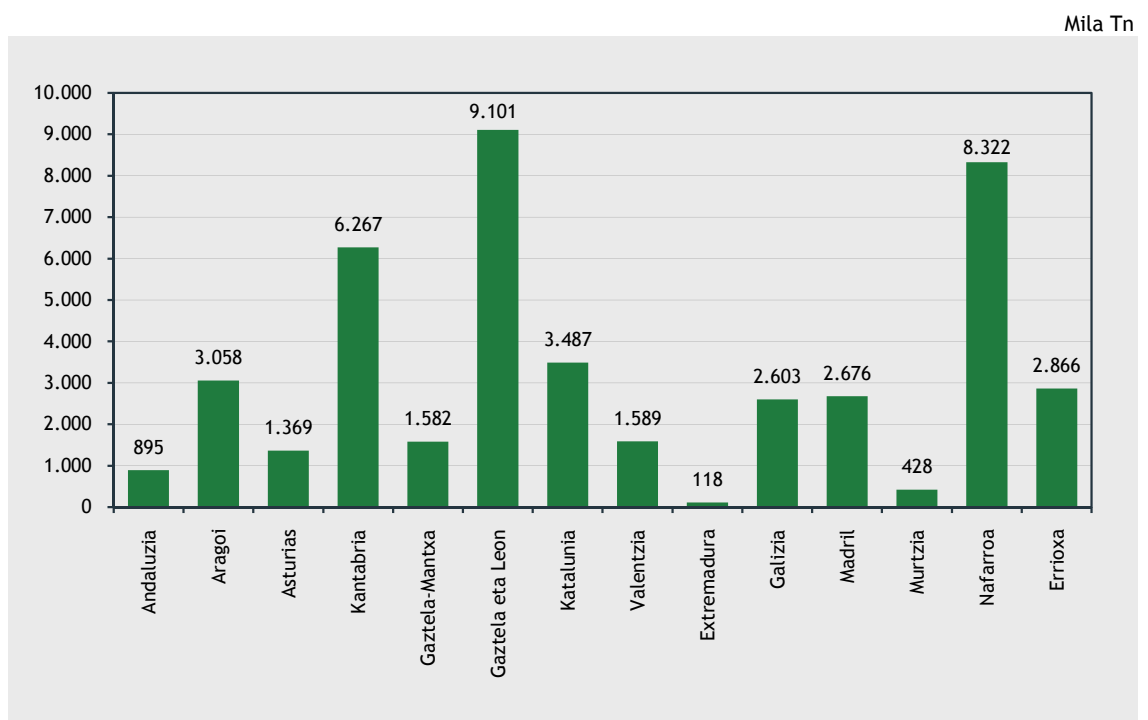
² EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

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

Azkenik, eskualde arteko garraioak (jatorria edo helmuga EAE) igoera nabarmena izan du (%+12,9) eta 44,4 milioi tonako mugimendua erregistratu du guztira, Hau da, 5 milioi tona baino zertxobait gehiago lekualdatu dira. EAEn, errepide bidezko salgaien garraioaren eskualde arteko trafikoaren garrantzia %48,8koa izateraino igo da.

Arreta eskualde arteko alorrean jarrita, salgaien trukaketa-fluxu handiena, aurreko urteetan bezala, Gaztela eta Leonekin gertatzen da; izan ere, autonomia erkidegoekin mugimenduen guztizko bolumenaren %20,5 biltzen du eta 2015ean 9,1 milioi tonako erregistroa zuen. Garrantziari begira, hauek datoz jarraian: Nafarroa, 8,3 milioi tonarekin (eskualde arteko mugimenduaren guztizkoaren %18,7), Kantabria, 6,3 milioirekin (%14,1) eta Katalunia, ia 3,5 milioirekin (%7,9); Katalunia EAEko laugarren bazkide gisa kokatzen da errepide bidezko salgaien trukaketan, Aragoiren eta Madrilaren aurretik.

3.17. grafikoa Eskualde arteko salgaien garraioa EAren eta gainerako autonomia-erkidegoen artean, 2015ean.



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

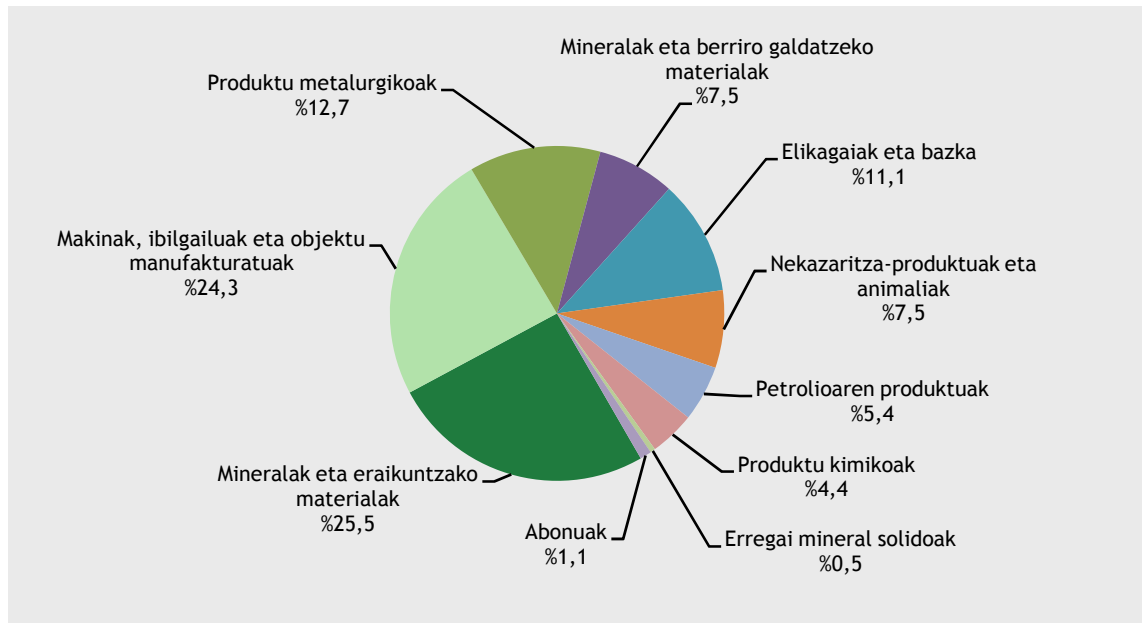
Urte arteko aldakuntzaren bilakaerari erreparatuta, eta zenbaki absolutuei begiratuta, Nafarroarekin trukaturako salgaien bolumenaren ugartzea nabarmendu behar da; izan ere, 2,5 milioi tona egin du, hau da, %43,8. Kantabriarekin izandako salgaien garraio-hazkundera ere adierazgarria da, 1.521 mila tona gehiago; horrek esan nahi du %32,1eko igoera izan duela aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Bestalde, Gaztela eta Leonekin izandako hazkundera ere adierazgarria da: 2014an baino 576 mila tonako gehiago (%+6,8).

Aldiz, balio absolutuetan, salgaien joan-etorrien jaitsiera handienak Asturiasekin gertatu dira, 646 mila tonako gutxiago trukatu baitira (%-32,1); baita Madrilekin ere, 200 mila tonako beherakada izan baita (%-7).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- 3.** Garraioaren Eskaria
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraio Jarduera, Sorkuntza, Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estatistikako Eranskina **7.**

3.18. grafikoa Eskualde barneko eta eskualde arteko salgaien errepede-garraioaren tipologia 2015ean, ehunekotan.



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

Informazioa osatzeko, EAEko eskualde arteko eta eskualde barneko errepedeko garraioko salgaien tipologia aztertuko dugu orain. Lehenik eta behin, nabarmendu beharra dago garraiatutako ondasunen %25,5 eraikuntzarako minerelek eta materialek osatzen dutela. Horri dagokionez, aipatu beharrekoa da 2015ean %16,8 egin duela behera trafiko mota horren garrantziak, eta 2013ko ekitaldiko mailaren pareraino (21,3 milioi tona) egin duela atzera. Garrantzi-ordenaren arabera, hauek dira hurrengo ondasunak: makinak, ibilgailuak, manufaktura-objektuak (mobilizatutako salgai guztien %24,3 ordezkatzeko), eta produktu metalurgikoak, %12,7ko datuarekin.

3.2.2. Trenbideko garraioa

Atal honetan, EAEko salgaien trenbideko garraioari buruzko datu esanguratsuenak aztertuko ditugu. Horretarako, gure lurraldean zerbitzua ematen duten trenbide konpainia nagusien jarduerari buruz eskuragarri dauden datuak aurkeztuko ditugu: konpainia horiek Renfe eta EuskoTren dira (Renferen kasuan, trenbide-sare konbentzionalako garraioa eta zabalera metrikoko sareko garraioa bereiziko ditugu). Hala, bi operadore horiek, elkarrekin, 3.137,9 mila tona salgai garraiatu dituzte 2015ean, aurreko ekitaldian baino %2,7 gutxiago.

Operadore bakoitzak erregistratutako kopuruei dagokienez, Renfek, trenbide-sare konbentzionalaren bidez, 2.384,2 mila tonako salgai-bolumena mugitu du guztira, eta, beraz, haren jarduerak %5,7 egin du behera 2014ko ekitaldikoarekin alderatuta. Jardueraren beherakada hori gorabehera, Renfe da oraindik ere, EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien trenbideko garraioan, EAEko sare konbentzionalako operadore nagusia; izan ere, trenbidez garraiatutako salgaien %76 Renferen trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dira.

3.19. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatu dituen eta EAE abiapuntu eta/edo helmuga duten salgaien kopurua 2013 eta 2015 artean.

	2013		2014		2015		Δ %15-14
	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	Tonak	Tonak eguneko	
Araba	122.354,4	335,2	109.329,0	299,5	48.015,6	131,5	-56,1
Gipuzkoa	1.448.551,0	3.968,6	1.443.781,5	3.955,6	1.428.454,7	3.913,6	-1,1
Bizkaia	804.658,5	2.204,5	975.250,4	2.671,9	907.724,2	2.486,9	-6,9
GUZTIRA	2.375.563,9	6.508,4	2.528.360,9	6.927,0	2.384.194,4	6.532,0	-5,7

Iturria: Renfe

Salgaien garraioaren lurraldeen araberako banaketaren azterketak agerian uzten duenez, Gipuzkoak salgaien zirkulazioaren %59,9 biltzen du, Bizkaiak %38 eta Arabak %2,1.

2015ean, lurralde guztietan egin du behera salgaien trafikoak. Hala, jatorria edo helmuga Bizkaia duten salgaien trafikoak izandako beherakadak (%-6,9koa, hau da, 67.525,6 tona gutxiago mugitu dira) eragin da, neurri handi-handi batean, jarduera horrek EAEn izan duen gainbehera orokorra. Zehazki, Santurtzi-Bilboko Portuarekin konexioa egiten duen lineako trafikoak %12,7 egin du behera (94.094 tona gutxiago), eta, aldiz, Sestao-Urbinaga jatorria eta helmuga duten salgaien bolumenak %11,1 egin du gora (26.068 tona gehiago).

Gipuzkoan, garraiatutako salgaien fluxuaren %-1,1eko jaitsiera arina erregistratu da, eta, hala, 2015ean, 1.428,5 mila tona mugitu dira guztira. Jaitsiera hori, neurri handi batean, Irungo geltokiko salgaien trafikoa murrizteak eragin du; izan ere, %1,9 egin du behera azken ekitaldian (22.814 tona gutxiago). Kontrara, Pasaian gora egin du trafikoak, iaz bezala, eta, guztira, %15,7 hazi da salgaien-joan-etorria (2014an baino 13.469 tona gehiago mugitu dira).

Azkenik, Arabako trafikoak 2009an hasitako beherako joerarekin jarraitzen du, eta aurtengo ekitaldian, joera areagotuz, erdia baino gehiago murriztu du bere jarduera (%-56,1), 48.015 tonatan kokatu arte. Horrek esan ahi du 61.313,5 tonako galera efektiboa izan duela. Beherakada gehien nabaritu den geltokia Jundizekoa izan da; izan ere, %57,3 murriztu da han jarduera. Horrek esan nahi du, zenbaki absolutuetan, 57.367,1 tona gutxiago mugitu direla aurtan.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

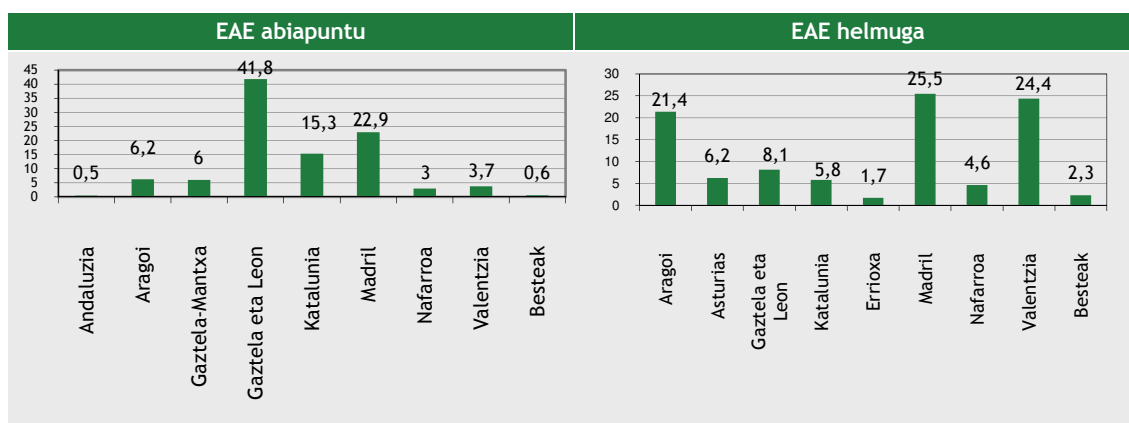
3.20. taula Renfek trenbide-sare konbentzionalaren bidez garraiatutako salgaien abiapuntu edo helmuga diren autonomia-erkidegoak 2015ean.

Helmuga/Abiapuntua	EAE abiapuntu (tonak)	EAE helmuga (tonak)	Guztira (tonak)
EAE (eskualde barnekoa)			75.664,2
Eskualde artekoa, guztira	1309.782,5	998.747,7	2.308.530,22
Andaluzia	6.458,1	8.939,7	15.397,8
Aragoi	80.863,5	213.726,1	294.589,6
Asturias	1.176,9	62.052,9	63.229,8
Kantabria			0,0
Gaztela-Mantxa	78.043,4	3.810,8	81.854,3
Gaztela eta Leon	547.863,3	80.427,4	628.290,6
Katalunia	200.142,4	57.489,1	257.631,5
Extremadura	0,0	0,0	0,0
Galizia	199,9	23,9	223,8
Errioxa	950,5	16.770,2	17.720,7
Madril	300.403,2	254.445,1	554.848,3
Murtzia	6.025,7	10.882,4	16.908,1
Nafarroa	39.468,7	46.217,1	85.685,8
Valentzia	48.186,8	243.963,1	292.150,0
GUZTIRA			2.384.194,4

Iturria: Renfe.

Salgaien eskualde arteko fluxuen azterketaren bidez ikus daitekeenez, 2015ean Gaztela eta Leon da berriro ere EAEko bazkide komertzial nagusia, beste autonomia erkidegoekin egindako trafikoaren guztizkoaren %26,4 bilduta, atzetik oso gertu Madrilgo Erkidegoa duela (%23,3). Aurreko urteetako ordena bera gordez, parte-hartze txikiagoa duten hiru erkidego nabarmendu behar dira ondoren: Aragoi (%12,4), Valentzia (%12,3) eta Katalunia (%10,8). Beraz, bost komunitate autonomo horiek jatorria edo helmuga EAE duten eskualde arteko trafiko guztiaren %85 biltzen dute. Bestalde, eskualde arteko trafikoan oinarritzen da Renfek Euskadiko ohiko sarean garraiatutako tona guztien %3,2.

3.19. grafikoa Renfek EAEn eta gainerako autonomia-erkidegoen artean 2015ean garraiatutako salgaiak (%).

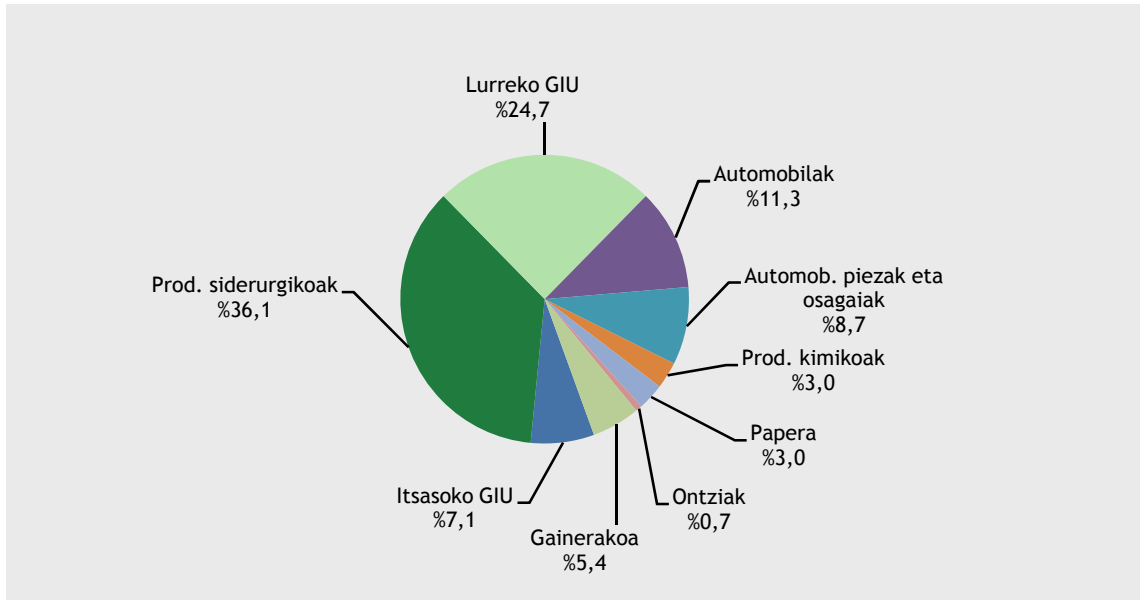


Iturria: Renfe

Azken ekitaldian garraiatutako artikuluen tipologiaren arabeko salgaien trafikoaren banaketa aztertuta, zenbait produktutan dagoen kontzentrazioa nabarmen daiteke; izan ere, garraiatutako produktuen %60,8 baino gehiago biltzen dute bi talde handienek elkarrekin. Kategorien garrantziaren arabeko banaketari dagokionez, produktu siderurgikoak dira garrantzi handiena dutenak, Renfek ohiko tren-sarearen bidez

lekualdatutako tona guztien %36,1 baitira. Lurreko Garraio Intermodaleko Unitateak (GIU²⁰) datoz ondoren, %24,7 baitira. Atzerago, distantzia batera, honako beste hauek daude: automobilak (%11,3), automoziozko piezak eta osagaiak (%8,7) eta itsasoko Garraio Intermodaleko Unitateak (%7,1) .

3.20. grafikoa Renfek EAetik eta/edo EAera garraiatutako salgaien tipologia 2015ean, ehunekotan



Iturria: Renfe.

Zabalera metrikoko tren-sarean, Renferen jarduerak gorako bidea hartu du 2015ean, hainbat urtetan, krisi ekonomikoaren ondorioz, salgaien trafikoan beherakadak pairatu ondoren. Hala, aurtengo hazkundera %7,3 tonakoa izan da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Horrek esan nahi du, zenbaki absolutuetan, aurtengo ekitaldian aurrekoan baino 50,7 mila tona gehiago garraiatu direla. Beraz, 745,4 mila tonako guztizko bolumenarekin itxi da aurtengo ekitaldia.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

²⁰ Garraio Intermodaleko Unitatea (GIU) garraio intermodalerako egokia den edukiontzia, kaxa mugikorra eta erdiatoaia da.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.21. taula Renfek zabalera metrikoko trenbide-sarearen bidez EAETik eta/edo EAera garraiatutako salgai kopuruen bilakaera 2002 eta 2015 artean.

Urtea	Mila tonak ¹	Tonak egunean	Urte arteko hazkundera (%)
2002	1.127,9	3.090,1	--
2003	1.041,6	2.853,7	-7,7
2004	1.092,4	2.992,9	4,9
2005	1.054,4	2.888,8	-3,5
2006	1.063,4	2.913,4	0,9
2007	1.088,4	2.981,9	2,3
2008	1.053,5	2.886,7	-3,2
2009	823,7	2.256,8	-21,8
2010	976,7	2.675,9	18,6
2011	948,7	2.599,3	-2,9
2012	862,0	2.361,6	-9,1
2013	816,9	2.238,0	-5,2
2014	694,7	1.903,4	-15,0
2015	745,4	2.042,2	7,3

¹ Taulak ez ditu kontuan hartu iragaitzak salgaiak.
Iturria: Renfe.

Beste autonomia-erkidego batzuetatik datozen eta Bizkaia helmuga duten salgaiak dira Renferen jarduera-lerro nagusia zabalera metrikoko trenbide-sarean: izan ere, 645,6 mila tona jasotzen ditu bide horretatik Bizkaia, hau da, konpainiaren EAEko salgaien zirkulazio osoaren %86,6. Bizkaitik abiatu eta helmugatzat beste autonomia-erkidegoak izan dituzten salgai-tonak, berriz, mugimendu guztien %13,4 izan dira (99,9 mila tona). Bestalde, 2015ean eskura dugun informazioak ez digu uzten ezagutzen zenbatekoa den Probintzia barneko garraio-operazioetan –hau da, Bizkaiko puntu batetik beste batera egindakoetan– mugitutako salgaien bolumena.

Aurreko urteko bilakaerarekin alderatuta, egoerak hobera egin du aurtengo ekitaldian, bai EAE abiapuntu duen trafikoan, bai helmuga duenean. Dena dela, hobekuntza hori ez da neurri berdinean gertatu bi norabidetan. Hala, Bizkaitik beste autonomia erkidegoetara egindako mugimenduetan %17,6koa izan da hazkundera, baina beste erkidegoetatik Bizkaira egindakoetan, berriz, askoz txikiagoa izan da, %5,7koa, hain zuzen.

Garraioaren panoramikaren 2014ko txostenean azaldu genuen bezala, FEVEk (Renfe Métrica izendatua 2013tik aurrera, Renfe Operadorea konpainian integratua geratzen den urtetik aurrera, alegia) mugitutako tonak abiapuntu/helmuga geografikoaren arabera zehaztasunez aztertuz, ikus dezakegu, 2014an, Bizkaiaren eta Asturiasen arteko salgai-trukea dela nagusi oraindik ere, eta zirkulazio osoaren %44,9 hartzen duela. Horri dagokionez, adierazi behar da salgaien mugimendua, funtsean, inportatzailea dela, Bizkaia helmuga duten mugimenduak Printzerriarekin egiten diren truke guztien %93,3 baitira.

Trafiko horren atzetik, garrantzitsuak dira baita ere Burgosetik datozen salgaiak. Horiek guztizkoaren %29,3 dira eta Coruña, Lugo eta Kantabriarekin egindako trukaketak, berriz, %10,2, %9,7 eta %5,8 dira, hurrenez hurren.

3.22. taula Renfe-Feveren bidez egindako salgaien garraioa: abiapuntuko edo helmugako probintziak, 2014an

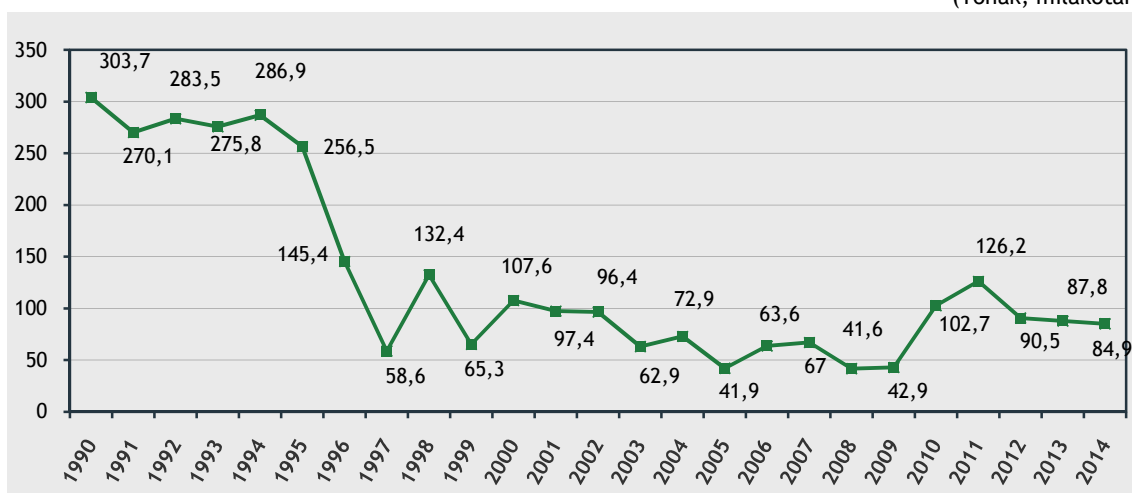
Abiapuntua/Helmuga	Bizkaia abiapuntu	Bizkaia helmuga	Guztira
Bizkaia (probintziaren barnekoa)			1.195
Probintzien artekoa guztira	83.714	609.831	693.545
Coruña	62.710	8.124	70.834
Lugo	--	67.112	67.112
Asturias	21.004	290.588	311.592
Kantabria	--	40.257	40.257
Burgos	--	203.750	203.750
GUZTIRA			694.740

Iturria: Renfe.

Ondorengo grafikoan, Renfek zabalera metrikoko trenbide sarearen bitartez EAE abiapuntu izanda, hau da, Bizkaia abiapuntu izan duten salgaien bolumenak izan duen bilakaera adierazten du. 2014an 84.909 tona garraiatu dira Bizkaia abiapuntu izanda, hots, Bizkaia abiapuntu izan duten salgaien bolumena (83.714 tona) eta Bizkaia barruan mugitutako salgaiak (1.195 tona) batuz kalkulatu dena.

3.21. grafikoa Renfek garraiatu dituen eta jatorria¹ EAEn izan duten salgaien kopurua. Zabalera Metrikoko Trenbide Sarea. 1990-2014.

(Tonak, milakotan)



¹ Probintziaren barneko zirkulazioa ere sartzen da (abiapuntua eta helmuga Bizkaian duena)
Iturria: Renfe

Garraiatutako salgaien tipologiari dagokionez, Bizkaia abiapuntu duen Renferen zirkulazioan (lehen FEVEk operatzen zuena), zabalera metrikoko sarean, bobinak eta produktu siderurgikoak dira nagusi. Deskargen tipologia, aldiz, dibertsifikatuagoa da; hau da, bobinez eta produktu siderurgikoez gain, beste produktu batzuk ere garraiatzen dira, adibidez: aluminioa, harea, errautsa eta sosa.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.2.3. taula EuskoTrenen EAetik edo EAera garraiatutako salgaien kopurua 2002 eta 2015 artean.

Urtea	Tonak milakotan	Tonak egunean	Δ%
2002	157,0	430,1	--
2003	154,2	422,5	-1,8
2004	164,9	451,8	6,9
2005	148,0	405,5	-10,2
2006	166,4	455,9	12,4
2007	173,6	475,6	4,3
2008	183,3	502,2	5,6
2009	121,4	332,6	-33,8
2010	139,6	382,5	15,0
2011	138,9	380,6	-0,5
2012	84,1	230,4	-39,5
2013	0,5	1,32	-99,4
2014	0,3	0,86	-40,0
2015	8,3	22,7	2.550,1

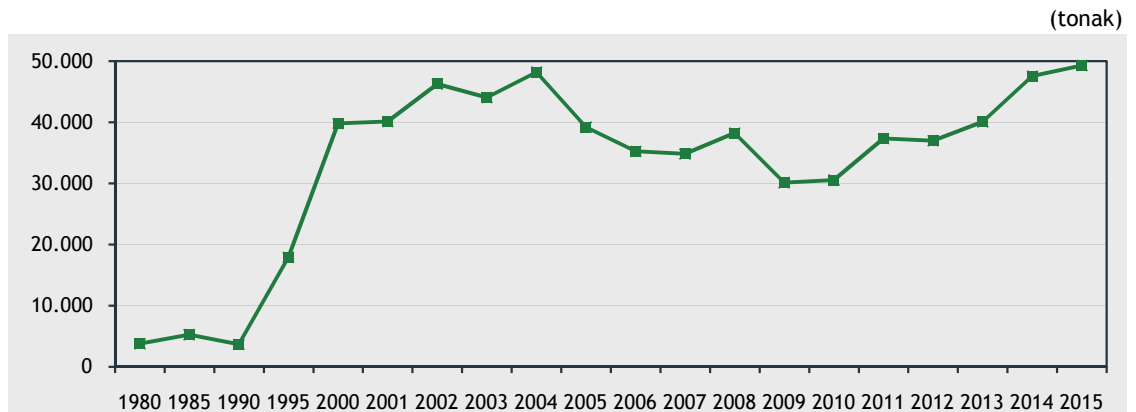
Iturria: EuskoTren.

2015ea susperraldia izan du Euskotrenen salgai garraioak, jardueraren beheraldi baten ondoren. Azken urteetan, Euskotren beherakada handia pairatzen ari zen salgaien garraio-zerbitzuetan, azken urteotan bere garraio bezero tradizionalak produkzioaren eta logistikaren alorretan egindako aldaketa sakonen eraginez. Hala, 2012an, Euskotrenen bere salgai negozio nagusia galdu zuen, Arcelor Mittal bezeroak garraiatzen diren bobinetan egindako aldaketek eraginda, Euskotrenen egungo instalazioek ez baitituzte betetzen bobina horiek garraiatzeko eta biltegitratzeko bete behar diren baldintzak. Euskotrenen –Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca (ETS) konpainiarekin batera– Euskal Trenbide Sarearen potentziala areagotzeko hainbat jarduera eraman ditu aurrera. Halaber, etengabeko elkarriketan dihardu bere bezero potentzialekin, batez ere siderurgiako eta egurgintzako alorrekoekin. Ildo horretan, aurtengo ekitaldian, merkataritza-akordio berriak gauzatu ahal izan dira, eta 8,3 mila tona garraiatuta itxi da ekitaldia. Garraiatutako salgai motari dagokionez, altzairuzko totxoak garraiatu dira Basauriko eta Irungo geltokien artean, eta zura bi zerbitzutan, bata Santanderreko portutik, eta bestea Mataporquera (Kantabria) eta Durango artean.

3.2.3. Aireko garraioa

EAEko salgaien aireko garraioak 2010ean hasitako goranzko joerari eusten dio oraindik, eta 2015ean maximo historiko berria lortu du, 49.250 tona, aurreko maximo historikoa (2004koa, 48.161 tona) gaindituz. Horrela, aurtengo ekitaldian, salgaiaren guztizko mugimendua 49,3 mila tonatan kokatu da. Horrek esan nahi du %9,3 egin duela gora 2013ko kopuruekin alderatuta. Igoera hori Estatuko aireportu-sistemaren jarduerak bere osotasunean izandakoa baino zertxobait handiagoa da, %4,7 handitu baititu salgaien mugimenduak 2014ko ekitaldiarekin alderatuta.

3.22. grafikoa Salgaien aireko zirkulazioaren bilakaera EAEn 1980 eta 2015 artean.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

EAEko aireportu-azpiegitura bakoitzaren datuen azterketan sakonduta, ikusten da igoera hori Gasteizko aireportuan jarduerak izandako gorakadaren ondorio dela, neurri handian. Hala, Arabako terminalak 46,4 mila tonako guztizko bolumena erregistratu du, hau da, %10 igoera aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Horrenbestez, estatu mailan salgaien trafiko handiena duen laugarren aireportu gisa finkatu da Gasteiz, beste terminal hauen atzetik: Adolfo Suárez Madril-Barajas (381,6 mila tona), Bartzelona-El Prat (117,2 mila tona) eta Zaragoza (85,7 mila tona).

Arabako aireportuan zerbitzua ematen duten konpainiei dagokienez, DHL –European Air Transport Leipzig operatzailearen bidez– sendo agertzen da Gasteizko terminaleko salgaien garraio-konpainia handiena gisa (trafiko guztiaren %95,2). Ekitaldia ixterako 44,1 mila tona salgai garraiatu zituela esan nahi du horrek, eta, horrenbestez, %11,2ko igoera izan zuela joan den ekitaldiarekin alderatuta. TNT Airways da bigarren operatzailearik garrantzitsuen; azken urtean, 1,4 milioi tonako mugimendua lortu du (Arabako airez garraiatutako salgai guztien %3,2), hau da, %20,8 handitu du bere jarduera 2014ko ekitaldiarekin alderatuta.

Azkenik, aireportuaren 2014ko aire-konexioei dagokienez, nabarmendu beharra dago bi konexio nagusiek Leipzig eta Brusela direla, igoera izan dutela trukaketa-bolumenean: %9,4koa eta %7koa, hurrenez hurren.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.24. taula Salgaien garraioa aireportuko¹, 1980 eta 2015 artean.

Urtea	Bilbo		Donostia		Gasteiz		Guztira	
	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)	Tonak	Urteko hazkundera (%)
1980	3.376,5	-	428,3	-	0,3	-	3.805,1	-
1985	4.080,5	3,9	466,6	1,7	703,1	372,0	5.250,2	6,7
1990	2.805,0	-7,2	366,0	-4,7	533,8	-5,4	3.704,8	-6,7
1995	3.879,4	6,7	292,6	-4,4	13.782,1	91,6	17.954,1	37,1
2000	4.038,7	0,8	176,1	-9,7	35.609,7	20,9	39.824,5	17,3
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,6	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.855,6	0,7	3,2	-89,7	46.371,3	10,0	49.250,6	9,3

¹ Ez da kontuan hartzen bidean den salgaia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Bestalde, Bilboko aireportuak aurreko urteko jarduera mailari eutsi dio eta 2,9 mila tona mobilizatzea lortu du. Hau da, %0,7ko igoera arina izan du aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Zenbaki absolutuetan, igoera handienak honako operadore hauek izan dituzte: Deutsche Lufthansa (2014an baino 80,6 tona gehiago) eta British Airways (2014an baino 28,4 tona gehiago). Bilbotik eta Bilbora garraiatutako karga %+14,7 eta %+203,6 ugaritu dute, hurrenez hurren. Kontrara, Iberia konpainiak %20ko beherakada izan du bere jarduera mailan; horrek esan nahi du aurreko ekitaldian baino 69,6 tona gutxiago garraiatu dituela. Azkenik, Bilbo jatorria eta/edo helmuga duten salgai-trukeetan Swiftair izan da aurreko ekitaldian nagusia Bilboko terminalean, trafikoaren %57,2 bereganatuta. Haren ondotik Deutsche Lufthansa aipatu behar da (%21,8).

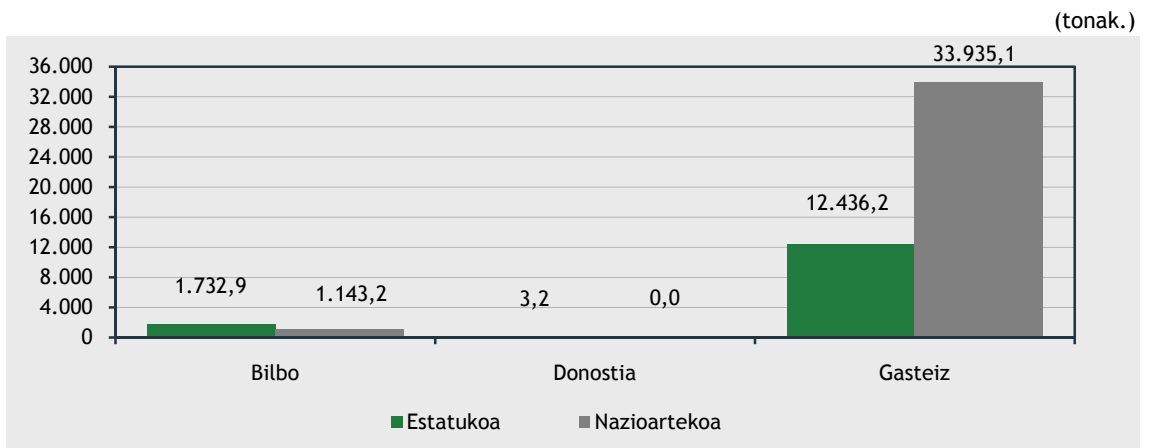
Zenbaki absolutuetan, aireportu aktiboenak Munich Franz Josep Strauss eta Colonia Bonn izan dira: 96,8 mila tona (%+214,1) eta 80,5 tona (%+63,1) handitu dute, hurrenez hurren, beren eskaria. Bestalde, 2014ko ekitaldiarekin alderatuta beren jarduera maila gehien handitu duten terminalen artean beste bi aipatu behar dira: Palma Mallorcakoa (%+198,1) eta Rennes St. Jacques (%+193,8). Dena dela, Bizkaiko aireportuarekin salgai-trafiko handiena duen aireportua Madril-Barajas da oraindik ere: salgai kopuru osoaren %57,5 hartzen du, 2015eko ekitaldian aurrekoan baino 224,5 tona gutxiago mugituta ere.

Azkenik, Donostiako aireportuaren jarduera mailak atzerakada latza pairatu du 2015eko ekitaldian, %89,7 egin baitu behera. Beraz, esan daiteke Donostiako aireportua jatorri eta/edo helmuga duen jarduera maila hutsala dela salgaien trafikoari dagokionez (2015ean, 3,2 tonakoa). Madril-Barajas Adolfo Suarez (2 tona) eta Bartzelona El Prat (1,2 tona) aireportuarekin dituen zerbitzu erregularrak beren horretan mantendu dira.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Hemen aurkezten ditugun datuei erreparatuz ikus daitekeenez, EAEn Gasteizko aireportua da nagusi salgaien aire-trafikoari dagokionez. Izan ere, Arabako terminalak EAEn mugitutako karga guztiaren %95,2 bereganatzen du, eta Bilboko aireportua jatorri eta/edo helmuga duen salgai-trafikoak gainerako %5,8 hartzen du. Izan ere, 2015ean, Donostiako aireportuak mugitutako salgaien bolumena hutsaren hurrengoa da EAEko gainerako aireportuetako guztizko bolumenarekin alderatuta.

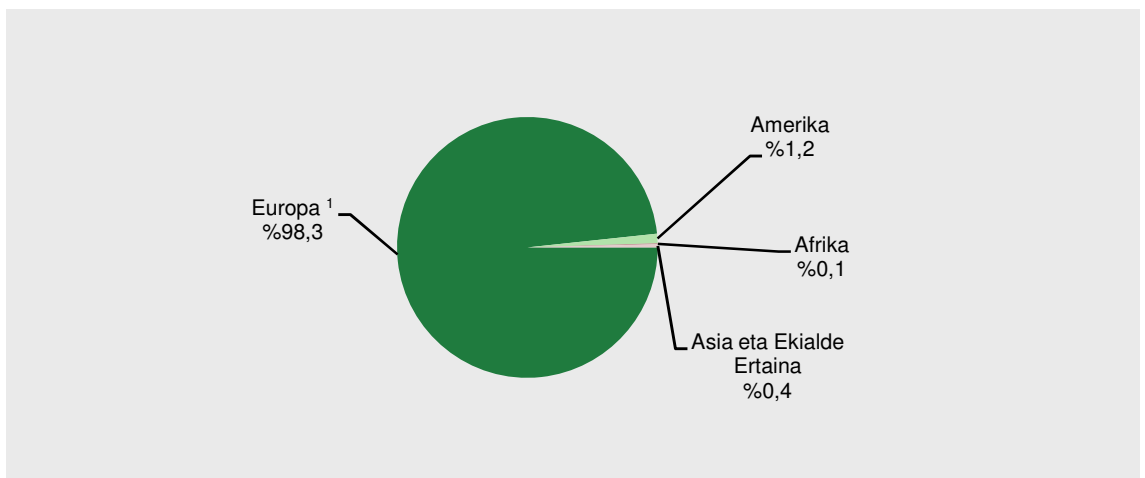
3.23. grafikoa Salgaien abiapuntua eta helmuga 2015ean, aireportuaren arabera.



Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

Salgaien abiapuntuari eta helmugari dagokienez, nazioarteko zirkulazioak mugitutako salgai guztien %71,2 hartu du. Nazioarteko trafikoak EAEko aireko zirkulazioan duen nagusitasunak Gasteizko aireportuan du jatorria, aireportu horretako salgai-trafikoaren hamar tonatetik zazpi (%73,2) atzerriko aireportuak baitituzte abiapuntu edo helmuga. Bestalde, Bilboko aireportuak Espainiako estatuko beste aireportu batzuekin egiten ditu truke gehienak (%61,2). Donostiako aireportuaren kasuan, ez dago inolako salgai-trukerik Estatutik kanpo dauden aireportuekin; salgai-truke guztiak (%100) estatu barruko aireportuekin egiten dira.

3.24. grafikoa Salgaien nazioarteko zirkulazioa eremu geografikoen arabera, 2015ean (%).



¹ Honako hauek hartu dira kontuan: EB-28, Kroazia, Errusiar Federakundea, Norvegia, Serbia eta Montenegro, Suitza, Turkia, Ukraina eta Bielorrusia.

Iturria: Aena, Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

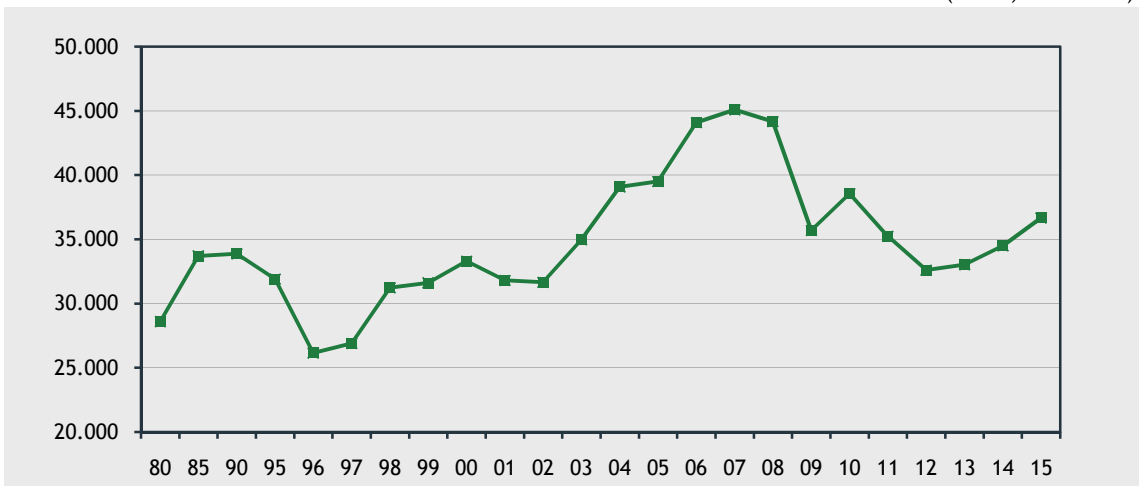
Salgaien garraioa nagusiki zer eremu geografikorekin egin den begiratzen badugu, ikus dezakegu Europa kontinenteko herrialdeak direla nagusi, EAEko aireportuetako truke-jardueraren %98,3ren abiapuntu edo helmuga baitira. Mugitutako gainerako salgaiei dagokienez, %1,2k Amerika dute abiapuntu edo helmuga, %0,4k Asia eta Ekialde Ertaina, eta gainerako %0,1ek, Afrika. Herrialdeen arabera, Alemania eta Espainia dira EAEko aireportuen bazkide komertzial nagusiak: 2015ean, antzeko parte-hartzea dute biek guztizko trafikoaren ganean: %28,9 eta %28,8, hurrenez hurren); haien atzetik daude Portugal (%14,4), Belgika (%9,8) eta Erresuma Batua (%7,5). Hortaz, bost herrialde horiek hartzen dute EAEko salgaien aireko trukeen %89,3.

3.2.4. Itsasoko garraioa

2015ean, Euskadiko portuen jarduera komertzialak igoera izan du berriz ere, 2013an hasitako hazkunde-bidea finkatua dela eta krisi ekonomikoaren garaian galdutako trafiko susperraldi mantsoa baina jarraitua izaten ari dela agerian utziz. Hala, Euskadiko bi portu komertzial nagusiek, Bilbok eta Pasaia, salgai-mugimendu guztietan %6,1eko igoera izan dute, eta 2015ean, guztizko garraioa 36,7 milioi tonakoa izan da, 2007an krisiaren ondorioak nabaritzen hasi zirenetik lotutako daturik hoberena 2010ean mugitu ziren 38,6 milioi tonako marka historikoaren atzetik.

3.2.5. grafikoa Salgaien itsas zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1980 eta 2015 artean.

(tonak, milakotan)



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuari dagokionez, 2015ean, 32,9 milioi tona mugitu dira guztira. Horrek esan nahi du, aurreko ekitaldian izandako trafikoarekin alderatuta, igoera %6,0koa izan dela. Igoera hori dela eta, Bilboko portuak postu bat egin du aurrera salgai-trafiko handieneko Estatuko portu-azpiegituren sailkapenean, seigarren postutik bosgarrenera pasatuta. Azken ekitaldi honetan, beraz, Cartagena (32,7 milioi tona) gainditzea lortu du, eta laugarren postuan dagoen portua berdindu du ia: Tarragona (33 milioi tona). Beste behin, Estatuko portu hauek izan dute jarduera handiena: Algeciras (98,2 milioi tona), Valentzia (70,1 milioi tona) etaartzelona (46,8 milioi tona). Horrez gain, aipatu behar da Estatuko portuen sistemak %4ko igoera izan duela garraiatutako salgaien bolumenean, 2014ko datuekin

alderatuz gero; datu horrek, beraz, adierazten digu Bizkaiko instalazioen lehiakortasunak aurrera egin duela apur bat estatuaren portu-sistemaren aurrean.

3.25. taula Salgaien itsas zirkulazioaren bilakaera Bilboko eta Pasaiaiko portuetan, 1985 eta 2015 artean.

Urtea	Bilbao			Pasaia			Guztira		
	Tonak, milakotan	urteko aldian (%)	Δ	Tonak, milakotan	urteko aldian (%)	Δ	Tonak, milakotan	urteko aldian (%)	Δ
1985	28.636,0	3,4		5.060,5	3,0		33.696,5	3,3	
1990	30.066,2	1,0		3.823,5	-5,5		33.889,7	0,1	
1995	27.766,1	-1,6		4.146,6	1,6		31.912,7	-1,2	
2000	28.637,8	0,6		4.671,4	2,4		33.309,2	0,9	
2001	27.100,5	-5,4		4.720,0	1,0		31.820,5	-4,5	
2002	26.259,1	-3,1		5.402,7	14,5		31.661,8	-0,5	
2003	29.010,1	10,5		5.959,5	10,3		34.969,6	10,4	
2004	33.336,3	14,9		5.736,5	-3,7		39.072,8	11,7	
2005	34.100,5	2,3		5.410,0	-5,7		39.510,5	1,1	
2006	38.590,9	13,2		5.504,6	1,7		44.095,5	11,6	
2007	40.014,3	3,7		5.074,4	-7,8		45.088,7	2,3	
2008	39.398,0	-1,5		4.773,7	-5,9		44.171,7	-2,0	
2009	32.179,9	-18,3		3.519,7	-26,3		35.699,6	-19,2	
2010	34.665,4	7,7		3.898,1	10,8		38.563,5	8,0	
2011	32.001,4	-7,7		3.252,1	-16,6		35.253,5	-8,6	
2012	29.505,9	-7,8		3.101,6	-4,6		32.607,5	-7,5	
2013	30.071,3	1,9		2.955,6	-4,7		33.026,9	1,3	
2014	31.007,3	3,1		3.503,2	18,5		34.510,6	4,5	
2015	32.874,7	6,0		3.793,4	6,7		36.668,1	6,1	

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Portu-jarduerak izan duen gorakada, neurri handi batean, porturatutako salgaiak izandako igoeraren ondorioa da; izan ere, aurreko urtearekin alderatuta, %5,4ko igoera izan dute. Zenbaki absolutuetan, milioi bat tonatik gorako igoera efektiboa esan nahi du horrek, eta %62,2ko parte-hartzea portuko trafiko osoan. Bestalde, ontziratutako salgaiak 2014an baino %4,7 gehiago izan dira, hau da, 536,4 milioi tona gehiago (portuko jarduera guztiaren %36,4).

Azkenik, hornidurak eta tokiko trafikoak –portuko jardueran askoz pisu txikiagoa duten zerbitzuak: %0,4 eta %1,1, hurrenez hurren– bilakaera desberdina izan dute. Hornidura-jarduera, adibidez, %8,3 murriztu da aurreko ekitaldiko jarduera-mailarekin alderatuta, eta, aitzitik, tokiko trafikoak %492,2 handitu da, eta 359,0 mila tonara iritsi. Hala, tokiko trafikoak 2014an galdutako bolumena berreskuratu duela esan daiteke, eta are 2013an lortutako maila (348,3 mila tona) gainditu ere.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio-jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

3.26. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2011 eta 2015 artean, zirkulazio-
motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo					Pasaia				
	2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Deskargak	21.299,8	18.735,6	19.247,4	19.421,2	20.464,3	1.927,2	1.935,4	1.671,6	1.990,3	2.316,1
Kargak	10.427,0	10.217,1	10.353,4	11.399,2	11.935,6	1.268,6	1.114,2	1.234,4	1.461,9	1.422,4
Tokiko garraioa	144,2	431,3	348,3	60,6	359,0	--	--	--	--	--
Hornidura	130,4	121,9	122,2	126,4	115,9	33,0	27,6	27,7	28,3	31,6
Arrantza	--	--	--	--	--	23,3	24,3	21,9	22,7	23,2
Guztira	32.001,4	29.505,9	30.071,3	31.007,4	32.874,7	3.252,1	3.101,6	2.955,6	3.503,2	3.793,4

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuko produktu motaren araberako trafikoaren osaeran sakonduta, bilakaerak ezberdinak izan direla ondoriozta dezakegu. Hala, solteko salgai likidoek portuko zirkulazio osoaren %55,4 hartu dute, eta, oro har, %11,3ko igoera izan dute. Zehazki, petrolio-produktuek %9,2ko igoera izan dute aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Trafiko orokorrean duten proportzioa %46,6ra arte igo dute, eta, horri esker, Bilboko portuko salgai nagusi gisa sendotu dira. Igoera hori petrolio gordinaren garraioan izandako gorakadak eragina izan da neurri handi batean, aurreko ekitaldian baino 1,7 milioi tona gehiago (%+20,4) garraiatu baitira aurtengoan; hala, jarduera horrek portuko jarduera osoaren laurdena bereganatu du. Era berean, beste produktu hauek ere gorakada nabarmena izan dute: gas naturalak %+41ekoa (495 mila tona gehiago), gasolioak %+22,8koa (325,5 mila tona gehiago) eta gasolinak %+23,9koa (296,6 mila tona gehiago). Aitzitik, fuel-olioak %47,7ko beherakada izan du (1,1 milioi tona gutxiago)).

Solteko salgai solidoek dagokienez, garraiatutako salgai-bolumenak %1,4ko beherakada arina izan du, ikatzaren eta petrolio-kokearen esportazioak izan duten beherakada handiaren (%32,8) ondorioz batez ere; izan ere, zenbaki absolutuetan, 219,6 mila tonako beherakada izan da. Hala ere, beste produktu batzuen esportazioak gora egin du nabarmen: hala nola, mea ez-metalikoenak (%+57,5) eta zementu eta clinkerrarenak (%+20,7).

Balio erantsi handieneko salgaiei dagokienez, hau da, salgai orokorrari dagokionez, 2015ean %2,1 egin du behera manipulaturako salgaien trafikoak; gainerako salgaiek izan duten beherakadak (118,3 mila tona gutxiago, hau da, %-18,5) eta ibilgailuek eta ibilgailuetako osagaiek izandakoak (54,4 mila tona gutxiago, hau da, %-16,2) ekarri dute jaitsiera hori. 2014ko ekitaldiarekin alderatuta hazkundera izan duten produktuen artean, azpimarratu beharrekoa da produktu siderurgikoez izandako egoera, 187,9 mila tona gehitu baitizkiote salgai orokorren trafikoari.

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

3.27. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa 2012 eta 2015 artean, produktu-
motaren arabera.

(tonak, milakotan)

Azalpena	Bilbo				Pasaia			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Solteko salgai likidoak	15.060,9	15.761,4	16.344,9	18.199,8	--	--	--	--
Petrolioaren produktuak	11.306,6	12.930,6	14.026,6	15.319,1	--	--	--	--
Gas naturala	2.684,6	1.883,7	1.206,3	1.206,3	--	--	--	--
Solteko beste salgai likido batzuk	1.069,8	947,1	1.112,0	2.880,7	--	--	--	--
Solteko salgai solidoak	4.261,7	4.421,6	4.594,0	4.528,2	1.420,0	1.212,2	1.509,0	1.694,3
Salgai orokorrak	9.630,1	9.417,7	9.881,5	9.671,8	1.629,7	1.693,8	1.943,2	2.044,2
Edukiontzietan sartutakoak	6.392,1	6.333,2	6.608,1	6.462,6	--	--	--	--
Beste salgai orokor batzuk	3.238,0	3.084,5	3.273,4	3.209,2	--	--	--	--
Gainerakoak	553,1	470,6	187,0	474,9	51,9	49,6	51,0	54,9
Guztira	29.505,9	30.071,3	31.007,4	32.874,8	3.101,6	2.955,6	3.503,2	3.793,4

Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza. Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Bilboko portuan manipulaturako salgaien jatorriari eta helmugari dagokionez, trukebolumen handiena Europa Atlantikoan bildu da (%37). Hala ere, salgaien fluxua %10,6 gutxitu da 2014ko ekitaldikoarekin alderatuta. Dena den, Bilboko portua da oraindik ere penintsula Europako iparraldearekin lotzeko konexio nagusia.

Herrialdekako azterketa eginda ikusten denez, Erresuma Batuekin trukaturako salgaien bolumena %23,5 igo da. Horri esker, herrialde anglosaxoia izan da 2015ean Bilboko porturako merkatu nagusia, zirkulazio guztiaren %14,4 harekin lotuta egon baita, batez ere petrolio gordinaren inportazioek izan duten igoerari esker (700 mila tona gehiago). Europako salgaien trafiko horretan, Errusia dago bigarren postuan (guztizkoaren %7,1). Dena den, aurreko ekitaldiarekin alderatuta, porturatuko salgaien kopuruak %27,2ko jaitsiera izan du aurtengo urtean. Garrantziari dagokionez, herrialde hauek daude hurrengo postuetan, baina sailkapen buruko postuetatik urrun: Espainia (guztizkoaren %4,9) eta Herbehereak (guztizkoaren %4,3).

Ildo horretan, "Short Sea Shipping" izeneko zerbitzuetan 2015ean izandako berrikuntza nagusien artean, nabarmendu beharrekoa da Transfennica ontzi-enpresak (Holanda) Bilbo eta Zeebrugge (Belgika) arteko itsas autobideko Ro-Ro zerbitzua bertan behera uzteko hartutako erabakia.

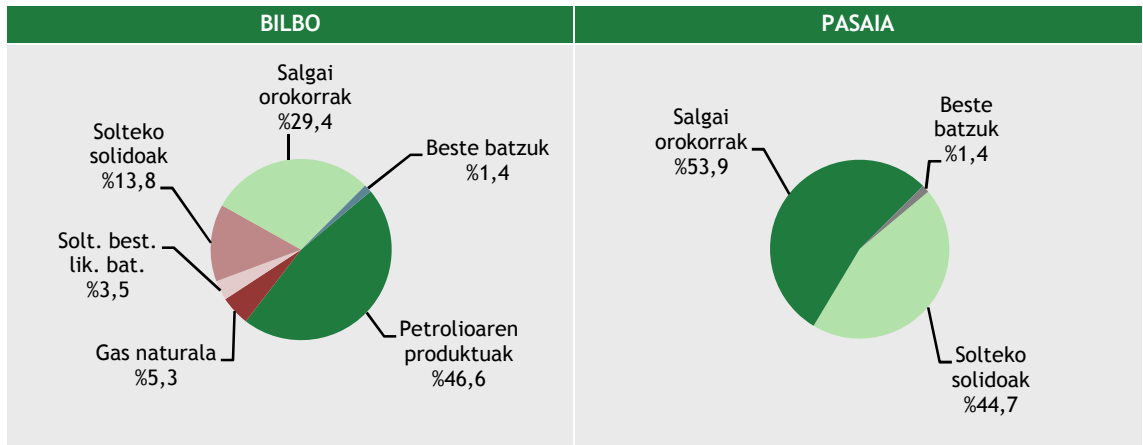
Azkenik, ozeanoz bestaldeko merkatuei dagokienez, Ipar Amerika da bigarren eremu geografikoa portuko jarduera-bolumenaren garrantziari dagokionez. 2015ean, trafiko guztiaren %16 hartu du jarduera horrek, eta, gainera, Ipar Amerikarekiko trukea %15,8 handitu da azken ekitaldian, Estatu Batuekin (%8,5) eta Mexikorekin (%7,1) bereziki. Gainerako eremu geografikoetako jardueraren bilakaerari dagokionez, aipatzekoa da Bilboko portuak Asiarekin duen merkataritza-harremana %1,8 handitu dela (portuko zirkulazio osoaren %11,6 hartzen du), Hego Amerikarekin duena %1,5 (guztizkoaren %8,3), eta Afrikarekin duena %55,8 (guztizkoaren %13,2), Nigeriako eta Angolako inportazioak zirela eta: 884,1 mila tona eta 744,1 mila tona gehiago, hurrenez hurren). Erdialdeko Amerikarekiko merkataritza-harremanez, berriz, %29 egin dute behera (2015ean, portuko jardueran izandako parte-hartzekoa %5,3koa izan da).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak, Surtutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

Herraldeka, distantzia luzeko harreman komertzial esanguratsuenak Estatu Batuekin, Mexikorekin, Kolonbiarekin eta Brasilekin gertatzen dira; portuko jardueraren ehuneko hauek jasotzen dituzte, hurrenez hurren: %8,5, %7,1, %3,4 eta %3,3. Horrekin lotuta, 2015ean, nabarmendu beharrekoa da Mexikok erakutsi duen dinamismoa (%21,6 hazi da, garraiatutako salgaien bolumenari dagokionez), baita Estatu Batuena ere, %13ko gorakada izan baitute aurreko ekitaldiarekin alderatuta.

3.26. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bilboko eta Pasaiaiko portuetan 2015ean: salgai-motak (%).



Iturria: Bilboko Portuko Agintaritza.Pasaiaiko Portuko Agintaritza.

Pasaiaiko portuak, bestalde, 2015ean %6,7eko igoera izan du merkataritza-jardueran. Urtearen amaieran, guztizko trafikoa 3,8 milioi tonakoa izan da. Hala, bada, bi urte segidan izan du gorakada merkataritza-jarduerak Pasaiaiko portuan, eta 2010. urteko jardueraren pareko maila (3,9 milioi tona) erdietsi ahal izan du horri esker. Dena dela, erregistratutako mugimenduak krisia hasi aurreko mailaren azpitik daude oraindik.

Azterketa sakonagoa egiten badugu, Pasaiaiko portuko jarduerak izan duen igoera hori lehorreratatutako salgaien igoerak (%+15,1) ahalbidetu duela ikusiko dugu. Bestalde, portuko kargak %4,6 egin du behera 2014ko ekitaldikoarekin alderatuta. Horri dagokionez, azpimarratu beharra dago Pasaiaiko portua portu inportatzailea dela guztiz, deskargak zirkulazio osoaren %61,1 izan baitira 2015ean, eta bertatik bidalitako salgaiak, berriz, %37,5. Hornidura-jarduerak eta arrantzak, bestalde, behera egin dute 2015ean (%11,8 eta %2,1, hurrenez hurren). Dena dela, hori baino askoz ere indar txikiagoa dute portuko jardueran (%0,8 eta %0,1, hurrenez hurren).

Trafikoaren osaera, produktu motaren arabera, salgai konbentzionalen eta solteko salgai solidoen arteko konbinazio bat da. Horiek osatzen dute trafiko osoaren %98,6 (%53,9 eta %44,7, hurrenez hurren). Bi salgai-kategoria horiek izandako bilakaera positiboa izan da azken ekitaldian. Solteko salgai solidoen igoera %12,3koa izan da, eta salgai orokorrena, aldiz, %5,2koa.

Azterketa gehiago sakonduta, aipatu beharrekoa da portuko trafiko-igoera, batez ere, manipulaturako salgaien gorakadak ahalbidetu duela: burdin txatarra, bestelako mea ez-metalikoak eta eraikuntza-gaiak. 2015ean, burdin txatarraren zirkulazioa %21,5 igo da (133 mila tona gehiago), portuko jardura osoaren %20,1 bereganatzeraino. Horrenbestez,

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

produktu siderurgikoei, oro har, portuko salgai nagusi gisa duten hegemoniari eutsi diote ekitaldi honetan, trafiko osoaren %60,3 hartuta. Beste mea ez-metalikoei dagokienez, salgai horiek 2015ean hasi ziren manipulatzeko, eta 104,6 mila tonako bolumena bildu dute urtean zehar. Dena dela, kategoria horrek proportzio txikia du portuko trafikoan (%3,7). Azkenik, eraikuntza-gaiak %197,9 hazi dira 2015ean (91,7 mila tona gehiago), eta bolumen osoaren %3,7 biltzen dute. 2015eko truke-bolumenean igoera handiak izan dituzten eta portu-trafikoan proportzio handia duten beste salgai batzuk dira hauek: papera eta paper-orea (%+19,8; salgai-trafiko guztiaren %3,8), eta ongarri naturalak eta artifizialak (%+14,8; salgai-trafiko guztiaren %4,5).

Ibilgailuen trafikoak %10,2ko igoera izan du. Guztira, 246,2 mila ibilgailurekin itxi du ekitaldia. Jarduera-igoera hori inportatutako unitateen kopuru handiagoak (%+35,2) zein ontziratutako ibilgailu kopuruaren igoerak (%+8) ahalbidetu dute. Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da ontziratutako unitateek Pasaiaiko portutik igarotzen diren ibilgailu guztien %90,2 osatzen dutela, eta lehorreratutako automobilek, berriz, guztizkoaren %9,8.

Pasaiaiko portutik mobilizatutako ibilgailuen bolumenari dagokionez, enpresa nagusiak Opel GM eta Mercedes dira; unitate guztien %93,9 biltzen dute (%63,3 eta %30,6 hurrenez hurren).

3.28. taula Bilboko eta Pasaiaiko portuetako zirkulazioa, herrialdearen arabera, 2015ean.

(tonak, milakotan)

Herrialdea	Bilboko portua				Pasaiaiko portua				
	Deskargak	Kargak	Guztira	%	Herrialdea	Deskargak	Kargak	Guztira	%
Erresuma Batua	1.987,4	2.682,1	4.669,5	14,4	Erresuma Batua	601,5	198,4	799,9	21,4
Estatu Batuak	1.897,8	871,4	2.769,3	8,5	Alemania	105,3	370,1	475,5	12,7
Mexiko	215,0	2.095,9	2.310,9	7,1	Belgika	181,0	168,4	349,4	9,3
Errusia	73,1	2.211,1	2.284,2	7,1	Herbehereak	50,0	260,8	310,8	8,3
Espainia	1.055,5	547,6	1.603,1	4,9	Errusia	0,2	250,6	250,8	6,7
Herbehereak	595,6	784,2	1.379,8	4,3	Suedia	2,1	169,1	171,2	4,6
Txina	111,4	1.172,0	1.283,4	4,0	Finlandia	7,5	161,8	169,3	4,5
Nigeria	11,6	1.263,2	1.274,8	3,9	Aljeria	119,1	34,2	153,3	4,1
Angola	21,0	1.127,4	1.148,4	3,5	Irlanda	76,1	61,8	137,9	3,7
Kolonbia	144,8	950,6	1.095,5	3,4	Frantzia	0,0	121,0	121,0	3,2
Guztira	11.935,6	20.464,3	32.399,8		Guztira	1.422,4	2.316,1	3.738,5	

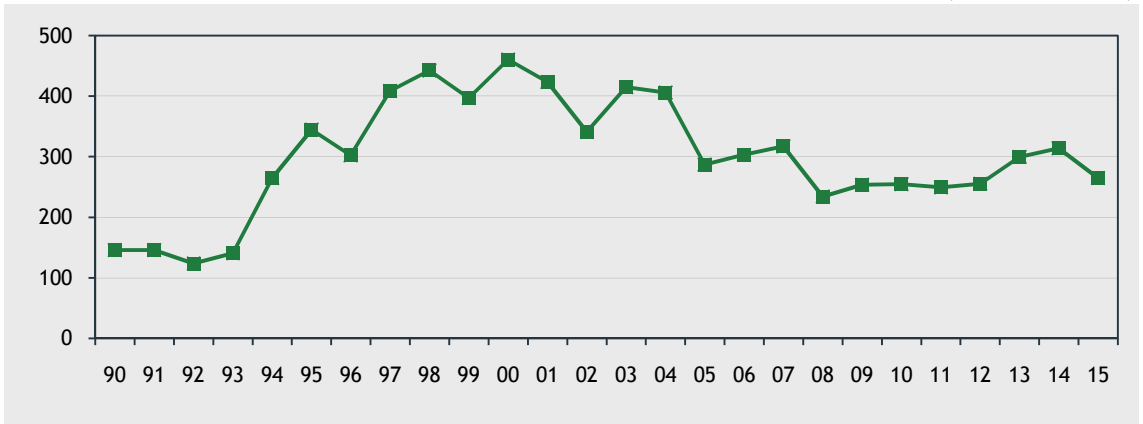
Iturria: Bilboko Portuko Agintaritzak. Pasaiaiko Portuko Agintaritzak.

Pasaiaiko portuaren merkatu nagusiak kontuan hartuta, Erresuma Batuak salgaiak trukatzeko bazkide nagusi izaten jarraitu du, herrialde hura helmuga dutela ontziratutako produktuei esker, neurri handi batean; izan ere, produktu horiek osatzen dute Erresuma Batuekiko aldeko zirkulazioaren %75,2 eta portuan kargatutako salgai guztien %42,3. Bestalde, Erresuma Batua helmuga duten salgaien artean produktu siderurgikoak dira nagusiak (guztizkoaren %54,4). Erresuma Batuen atzetik, hauek dira helmuga nagusiak: Belgika (karga guztien %12,7 hartzen du) eta Aljeria (%8,4).

Bestalde, 2015ean, jatorri-herrialdeei dagokienez, Alemania da Pasaiaiko portuan lehorreratutako tona bolumen handiena duen jatorri-merkatua. Deskarga guztien %16 biltzen du (batez ere, altzairuzko bobinak eta txapak). Garrantziari dagokionez, ondoren Herbehereak eta Errusia aipatu behar dira; izan ere, deskargatutako bolumenaren %11,3 osatzen du lehenengo horrek, eta %10,8 bigarrenak.

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estatistikako Eranskina **7.**

3.27. grafikoa Salgaien itsasoko zirkulazioaren bilakaera Bermeoko portuan, 1990 eta 2015 artean. (tonak, milakotan)



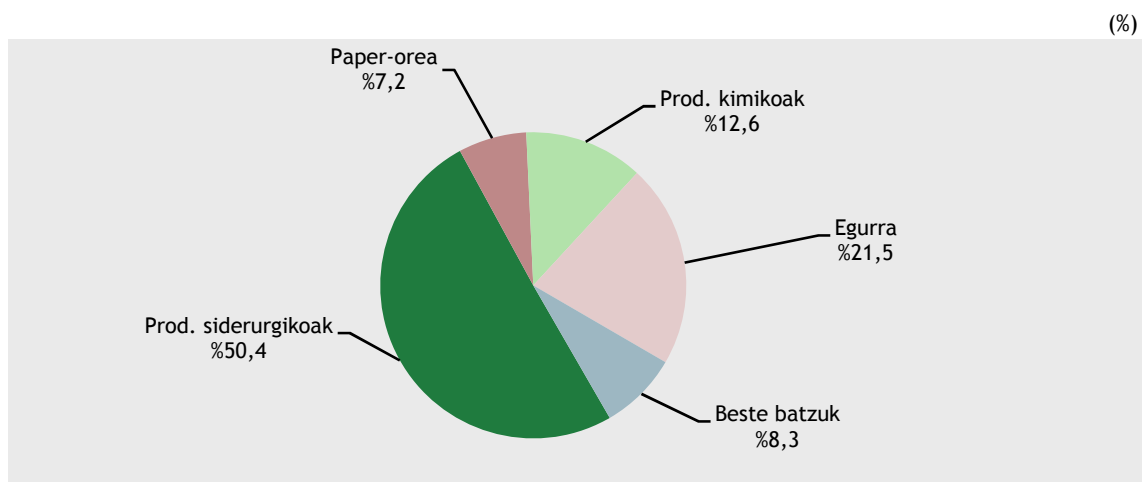
Iturria: Eusko Jaurlaritza.

Arreta Bermeoko portura ekarrita, esan beharra dago, 2015eko ekitaldian, 264,9 mila tonako salgai-trafikoa lortu duela; %15,6ko jaitsiera izan du, beraz, aurreko urtearekin alderatuta. Horrek esan nahi du portuko jarduera-bolumena krisiaren azken urteen mailan dagoela (2012an, 255,2 mila tona erregistratu ziren).

2015an izandako beherakada salgaien lehorreratze zein ontziratze jardueren murrizketak eragin du; izan ere, 170,6 mila tona deskargatu dira guztira, hau da, aurreko ekitaldian baino %13,8 gutxiago. Bestalde, 92,7 mila tona salgai kargatu dira; beraz, 2014an kargatutakoarekin alderatuz, jarduera %19,2 txikiagoa izan da.

Azkenik, nabarmendu beharra dago Bermeoko portuak duen izaera inportatzaileak bere horretan jarraitzen du; izan ere, deskargen bolumenak portuko jarduera osoaren %64,4 hartu du 2015ean.

3.28. grafikoa Salgaien zirkulazioa Bermeoko portuan 2015ean: salgai-motak.



Iturria: Eusko Jaurlaritza.

Salgaien tipologia aztertuz, 2015ean ere produktu siderurgikoak (adibidez, metalezko xaflek eta bobinak) izan dira Bermeoko portuan gehien mugitu diren salgaiak, mugitutako tona

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

guztien %50,4 izan baitira. Nagusitasun hori are nabarmenagoa da azterketa egin diren lehorreratzeetara mugatzen badugu; izan ere, Bermeoko portuan deskargatutako tona guztien %81,6 produktu siderurgikoak izan dira. Garrantzian bigarren kategoria, egur, tabloi eta taulen trafikoa izan da: portuko zirkulazio osoaren %21,5 hartu dute, eta ontziratutako guztiaren %60,4. Ondotik, portuko trafikoan duten pisuari dagokionez, produktu kimikoak azpimarratu behar dira, bereziki ongarriak: sulfato sodikoa, sosa kaustikoa eta potasa. Produktu horiek portuko trafiko osoaren %12,6 hartu dute, eta kargatutako salgai guztien herena baino gehiago (%35,8).

4

**Garraio-jarduerak
Sortutako
Ondorioak eta Joera
Nagusiak**

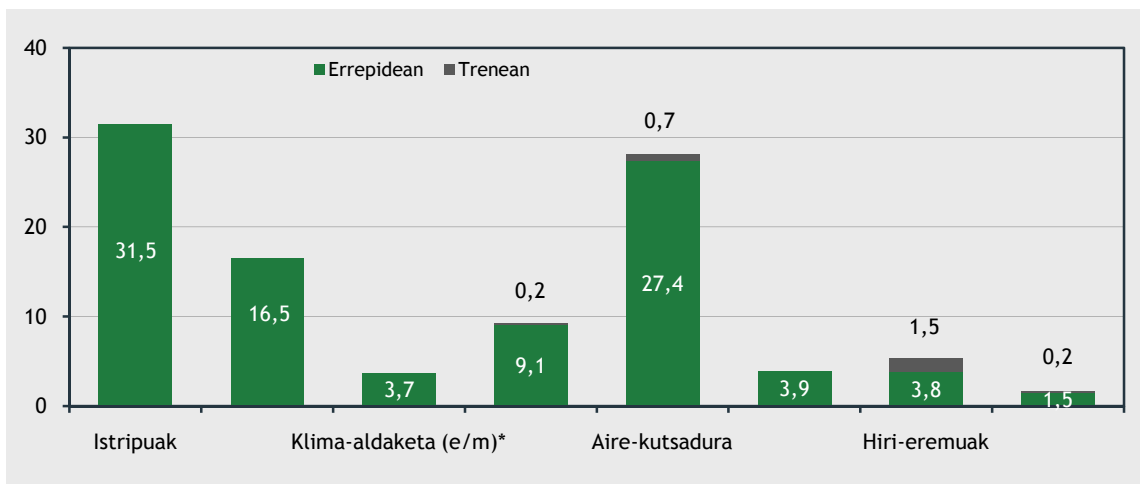
4. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK ETA JOERA NAGUSIAK

4.1. GARRAIO-JARDUERAK SORTUTAKO ONDORIOAK

Garraio-sektorearen jarduerak eragindako ondorio nagusiak aztertzen hasi aurretik, eta, txosten honen aurreko beste argitalpenetan adierazi izan den bezala, garraio-jarduerak pertsonen osasunean eta ingurumenean zer eragin duen ikusita beharrezkoa da garraio-jarduera iraunkortasunaren ikuspegitik planifikatzea eta ahalik eta gehien murrizten saiatzea pertsonen mugikortasuna eta salgaien zirkulazioa errazten dituzten azpiegiturek, inputek, zerbitzuek eta prozesuek eragindako kostuak.

Eskuragarri dugun azken informazioaren arabera, beste behin ere gogora ekarri behar da hurrengoa: “EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa”²¹ izeneko txostenaren datuen arabera, garraioak 2008an EAEn sortutako kanpo-eragin guztien balio ekonomikoa 1.700 milioi eurokoa²² izan zen.

4.1. grafikoa Garraioak EAEn sortutako kanpo-kostuen laburpena. 2008 (%)



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

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

²¹ Txosten hori Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak egin zuen 2010ean. Informazio gehiago nahi izanez gero, sartu helbide honetan:

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41->

[3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/es_def/adjuntos/CostesExternosTransp2008.pdf)

²² Kanpo-eraginaren diru-balioa kalkulatzeko, 2004ko euroak erabili dira, 2004ko eta 2008ko txostenen denbora-testuinguruen arteko konparazio egokia lortzeko.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Carduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

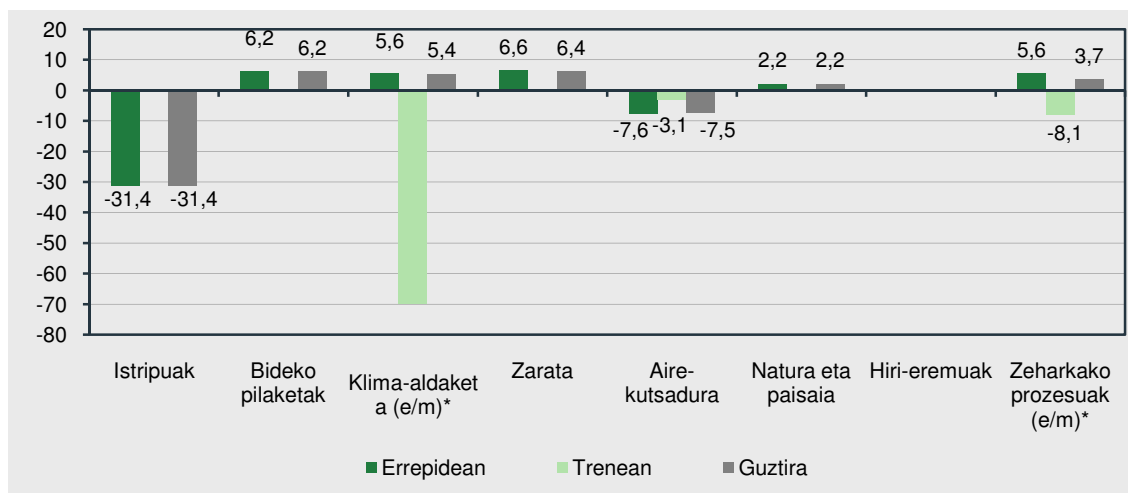
Estatistikako Eranskina
7.

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

Eragindako kostu-motei erreparatu, istripuek guztizko kostuen %31,5 sortu zuten, eta horren atzetik zeuden airearen kutsadura (%28,1) eta bideko pilaketak (%16,5).

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

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



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

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

4.1.1. Istripuak

Ekartzen dituen kalteak eta gizartean eragiten dituen ondorioak direla-eta, istripuak dira, gauza jakina denez, garraioaren arazo larrienetako bat. Horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da 2014an, EB-28ko errepideetan, 25.974 pertsona hil zirela guztira. Treneko istripuek, aldiz, 15 hildako eragin zituzten.

Horri dagokionez, aipatu beharra dago ezen “Bideko Segurtasuneko eta Mugigarritasun Seguru eta Iraunkorreko Plan Estrategikoa 2015-2020” izeneko dokumentuak, 2014an gure komunitateko bideko segurtasunaren eta mugikortasun seguruaren eta iraunkorraren egoeraren inguruan egindako hausnarketa-prozesuaren emaitzak jasotzean, ikuspegi estrategiko hau ezartzen duela:

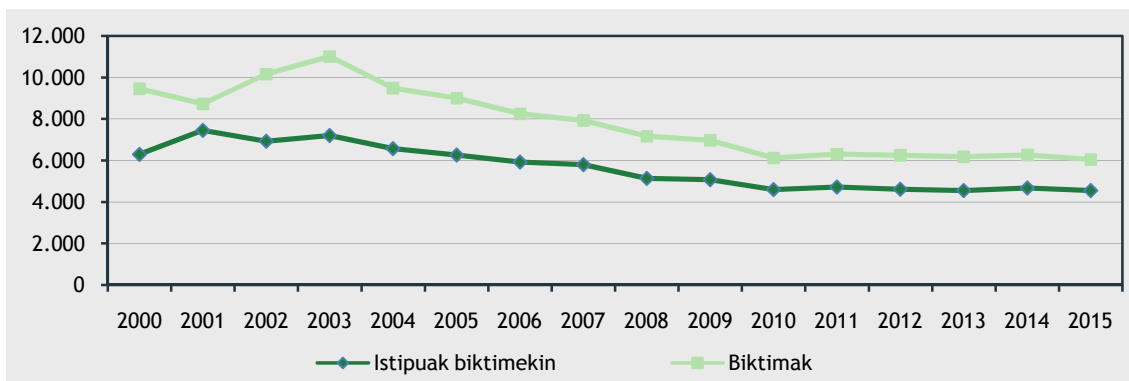
- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtzeko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

“Euskadi mugikortasun seguruaren eta iraunkorraren arloan erreferente bihurtzea bideko segurtasunari eta zirkulazioaren kudeaketari dagokienez eragingarriak diren estrategien bidez. Bertan, herritarrek portaera arduratsua dute eta erakunde publikoek, eragile pribatuekin elkarlanean, modu koordinatuan eta eragingarrian egiten dute lan zirkulazio-istripuen kopurua eta larritasuna gutxitzen”.

Istripuak
<ul style="list-style-type: none"> ■ 2015ean, 53²³ lagun hil dira gure komunitateko errepideetan zirkulazio-istripuen ondorioz. Hau da, aurreko ekitaldian baino 24 lagun gehiago (%+82,8). ■ 2008an, istripuek 535,2 milioi euroko kostua izan zuten (garraio-jarduerak sortutako kanpo-kostu guztien %31,5); 2004an, berriz, 779,7 milioi euroko kostua izan zuten (urte horretako guztizkoaren %40).

Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzak argitaratutako datuen arabera, biktimak eragin zituzten zirkulazioko 4.553 istripu gertatu ziren EAEn¹, eta guztira 6.050 lagunek jasan zituzten eraginak. Horrek esan nahi du urte batetik besterako aldatetek %2,8ko eta %3,4ko beherakadak erakusten dituztela. Biktima guztietatik, %92,4k zauri arinak izan dituzte (5.592 lagun), %6,7k zauri larriak (405 lagun), eta gainerako %0,9 istripuan bertan edo hurrengo 24 orduren barruan hil da (53 lagun). Aurreko urtearekin alderatuta, istripuetan hildako zein larri zauritutako biktimen kopuruak gora egin du (%+82,8 eta %+2,5, hurrenez hurren). Aldiz, biktima arinen kopuruak %-4,2 egin du behera. Hildakoen kopuruari dagokionez, aipatu beharrekoa da 2015ean bi urte lehenagokoaren antzerako egoerara bueltatu garela, 2014ko beherakada ohiz kanpokoaren ondoren.

4.3. grafikoa Ertzaintzak eta Udaltzaingoak¹ 2000 eta 2015 artean EAeko bide-azpiegiturretan erregistratutako biktimadun istripuak eta biktimak



¹ 2005era arte, EAeko hiru hiriburu eta udaltzaingoak adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n, 2012an, 2013an, 2014an eta 2015ean EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak.

Iturria: Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa. Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza

²³ Ertzaintzak eta udaltzaingoek erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, udaltzaingoak EAeko hiru hiriburu eta udaltzaingoak istripuak bakarrik aztertzen zituzten; 2006an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Beasaingoak eta Basaurikoak; 2008an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak; 2009an, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010, 2011n, 2012an, 2013an, 2014an eta 2015ean, EAeko hiriburu eta udaltzaingoak, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak). Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailaren Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garralo
arduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

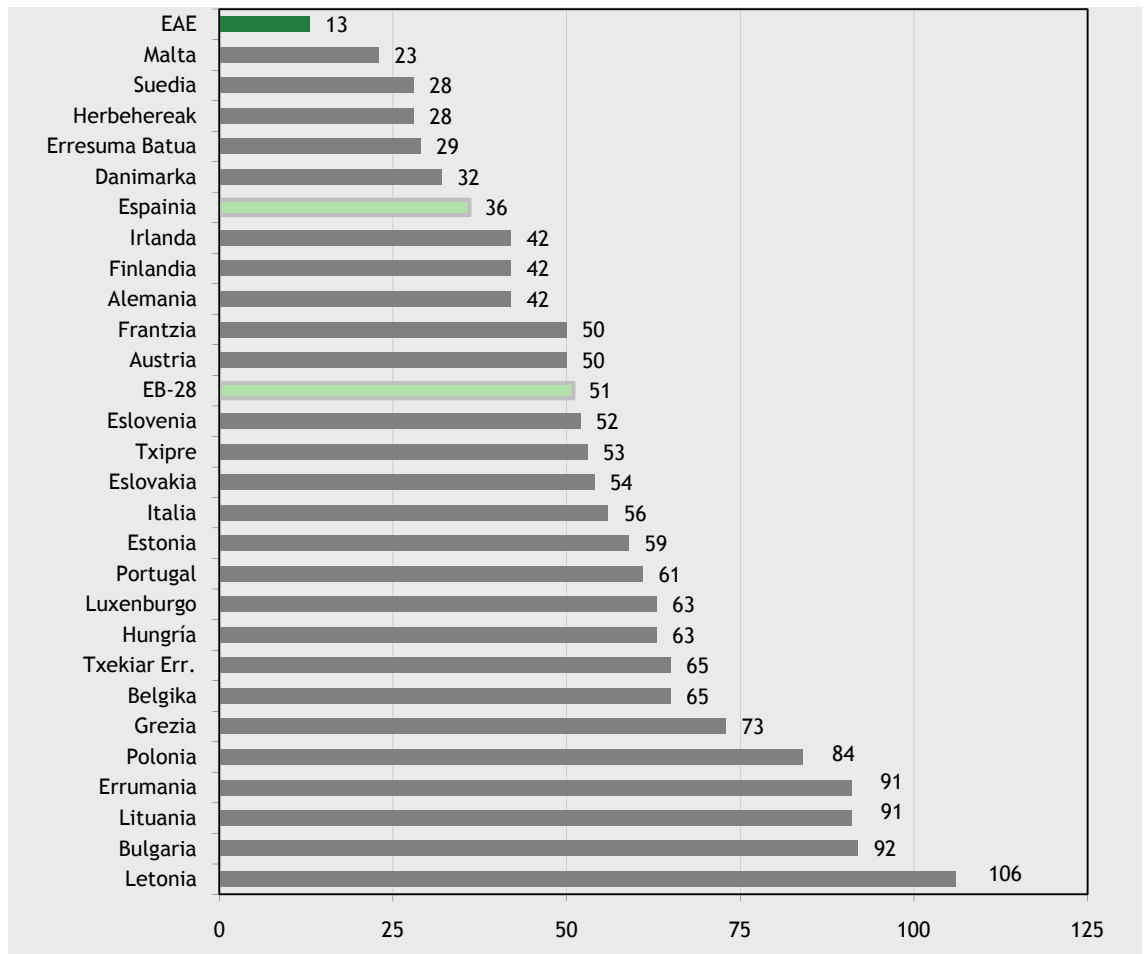
Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

EB-28ren barrutira zabaldua azterketa, aipatu beharrekoa da 2014an (Europa mailan eskuragarri dagoen azken urtea) EAEk sendotu egin duela bere lehen postua Europar Batasuneko herrialdeen artean bideko segurtasunari dagokionez. Milioi bat biztanleko errepideko heriotzen kopuru txikiena du (13 heriotza); atzerago datoz Malta (23), Suedia eta Herbehereak (28na), Erresuma Batua (29), eta, atzerago oraindik, Danimarka (32) eta Espainia (36). Dena dela, horiek denak EB-28ren batez bestekoaren (51) azpitik daude, nabarmen.

4.4. grafikoa Bide-istripuetan hildakoen kopurua milioi bat biztanleko EB-28n, 2014an.



Iturria: EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2016; Trafiko Istripuen Urtekari

Lurralde historikoetan gertatutako istripu datuei erreparatuta, Ertzaintzak erregistratu dituen biktimadun istripuak bakarrik hartu dira kontuan, 2015ean, Arabak bildu du biktimak eragindako istripuen %11,8, eta EAEko biktimen %12,1. Kaltegarritasunari dagokionez, gure erkidegoan zirkulazio-istripuan hildakoen %13,6 bildu du Arabak, eta larri zauritutakoen %20,2. 2015ean, Arabako zauritu larrien ehunekoak –lurraldeko biktimen gutizkoaren aldean– handia izan da: lurraldeko biktima guztien %13,3, hain zuzen; Gipuzkoaren pare (lurraldeko guttizkoaren %13,3) eta Bizkaian (lurraldeko guttizkoaren %4,8) baino askoz gehiago.

Bestalde, Bizkaiak biltzen ditu biktimak eragin dituzten EAEko istripuen %47,2 eta biktima guztien %47,1, EAEko hildako guztien %25 eta zauritu larri guztien %28,4 bereganatuta. Hala, beraz, Bizkaian behera egin du hildakoen indizeak, Euskadiko biktimen guztizkoarekin alderatuta: lurraldeko biktima guztien %0,7 izan dira hildakoak (Arabaren kasuan, %1,5koa da ehuneko hori, eta Gipuzkoaren kasuan, %2,2koa).

4.1. taula Ertzaintzak 2015ean erregistratutako biktimadun trafiko-istripuak, lurralde historikoaren arabera

Lurraldea	Biktimadun istripuak		Biktimak							
			Guztira		Hildakoak		Larri zaurituak		Arin zaurituak	
	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Araba	264	11,8	390	12,1	6	13,6	52	20,2	332	11,3
Bizkaia	1.053	47,2	1512	47,1	11	25,0	73	28,4	1.428	48,8
Gipuzkoa	912	40,9	1206	37,6	27	61,4	160	62,3	1.019	34,8
EAE, guztira	2.229	100,0	3210	100,0	44	100,0	257	100,0	2.929	100,0

Oharra: 24 ordu igaro baino lehen hildakoak.

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

Azkenik, Gipuzkoak EAEko biktimadun istripu guztien %40,9 eta biktimen %37,6 bildu du. Kaltegarritasunari dagokionez, lurralde horrek hildakoen %61,4 eta zauritu larrien %62,3 erregistratu du.

Arreta heriotza eragin duten istripuetan jarrita, hauek izan dira hildako gehien izan dituzten errepideak: Araban, A-1, A-2122, A-2620, A-3214, AP-1 eta AP-68 (errepide bakoitzean, hildako bat); Bizkaian, A-8, AP-68, AP-8, BI-2301, BI-2704, BI-3527, BI-633, BI-240, BI-634, BI-636 eta N-639 (errepide bakoitzean, hildako bat); Gipuzkoan, AP-8 (3 hildako), GI-2132 (5 hildako), N-634 (2 hildako), GI-2133, GI-2630, GI-2633, GI-3261, GI-3440, GI-3550, GI-41, GI-9999, N-1, N-121-A (errepide bakoitzean, hildako bat, eta beste 3 hildako hiri-bideetan)

Ildo horretan, nabarmendu beharrekoa da lehen aipatu dugun “Bideko Segurtasuneko eta Mugigarritasun Seguru eta Iraunkorreko Plan Estrategikoa 2015-2020” izenekoak helburu orokor hauek finkatzen dituela aipatutako ikuspegi estrategikorantz aurrera egiteko:

- Egoera ahulenean dauden kolektiboak babestea.
- Zirkulazioaren kudeaketa hobetzea bide nagusietan.
- Bide-segurtasuna hobetzea mailako errepideetan.
- Egokiak ez diren portaerak zuzentzea.
- Hiri-inguruetan mugikortasun segurua eta iraunkorra erraztea.

4.1.2. Bideko pilaketak

Euskadiko garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko edizioetan bezala, atal honetan gogoratu beharra daukagu ezen, “EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostuak murrizteko eta barneratzeko neurriak eguneratzea” txostenaren arabera, bideko pilaketek (hiri barnekoak, hirien artekoak eta gorabeherak) 280,8 milioi euroko kostua izan zutela

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Carduerak, Sorkuntza Oriburak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

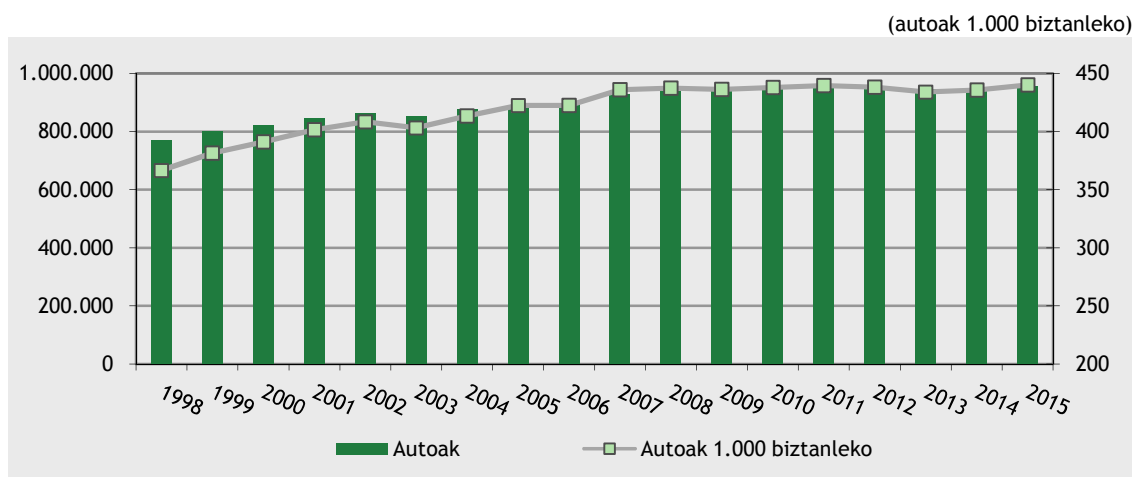
Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

2008an, 2004an (264,3 milioi euro) baino handiagoa; igoera horren arrazoia da aipatutako hiru osagaiek gora egin zutela.

Bideko pilaketen faktore baldintzatzaileetako bat ibilgailu pribatuen mugitzeko eskaria delako arrazoibidetik abiatuta, motorizazio-indizeak goranzko joera izan du Euskadin 90eko hamarkadaren amaieratik aurrera, nahiz eta joera horrek geldialdiak izan dituen 2003, 2006, 2009, 2012 eta 2013. urteetan. 2015ean, motorizazio-indizeak gora egin du bigarren urtez jarraian, ibilgailuen parkeak izan duen gorakada dela-eta. Zehazki, 2015ean, mila biztanleko 440 ibilgailu egon dira (435,71 ibilgailu 2014an). Horrekin lotuta, zera aipatu behar da: zenbat eta handiagoa izan motorizazio-indizea, orduan eta ibilgailu gehiago egongo dira errepideetan, eta, beraz, are eta handiagoak izango dira pilaketa-arazoak.

4.5. grafikoa Autoen parkea eta motorizazioa. 1998-2015 arteko bilakaera



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

Orobat, beste behin ere, Eustatek 2009an²⁴ argitaratutako Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak adierazitakoa ekarri behar da gogora. Inkesta horretan adierazten denez, 2008an, 1,4 ibilgailu zeuden batez beste etxebizitza bakoitzeko, eta etheen ia %5en, hiru ibilgailu edo gehiago. Horrenbestez, argi ikusten da EAEko familiek asko erabiltzen dutela garraio pribatua mugitzeko, eta noski, horrek eragin negatiboa du bideko pilaketetan.

Garraioaren panoramikari buruzko txostenaren aurreko argitalpenetan egin bezala, atal honetan bideko pilaketak aztertuko ditugu labur-labur, *Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan*²⁵ (Bizkaiko Foru Aldundia) eta *Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa*²⁶ (Gipuzkoako Foru Aldundia) argitalpenetako informazioan oinarrituta.

²⁴ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3q2wFLDHM

²⁵ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&Idioma=EU

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Lehenik eta behin, Bizkaiari buruzko informazioari dagokionez, eta aurreko ekitaldian bezala, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sarea kontrolatzeko zenbait gunetan eman den zerbitzu-mailaren arabera urtean banatu diren orduak hartu dira kontuan azterketa egiteko. Zerbitzu-maila A-tik F-ra bitartean sailkatu dugu: A-k ona adierazten du, eta F-k, berriz, pilaketa askokoa. Horrenbestez, azterketa honetan, E mailatik gora, errepidean pilaketak daudela ulertuko dugu.

2015eko ekitaldian, zerbitzu-maila bakoitzerako, Bizkaiko errepideek urtean funtzionamenduan emandako orduak eta haien banaketa horizontala aztertuta, zera esan dezakegu: 2015ean, errepideen %1,09k E gisa katalogatutako zerbitzu maila izan du, eta %0,06k, aldiz, F gisa katalogatutako zerbitzua. Horrela, ekitaldi honetan, zirkulazio-ahalmen handiko bide-sareko funtzionamenduan emandako urteko guztizko kopuruen %1,15ek bideko pilaketak pairatu dituela esan dezakegu.

4.2. taula 2015eko funtzionamenduan emandako orduak, zerbitzu-mailaren arabera.

Gunea		Zerbitzu-maila						Orduak, guztira	
		Erre-pid.	A	B	C	D	E		F
21a1	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (BI-S)	A-8	3.504	1.160	2.578	1.509	8	1	8.760
21a2	Kaxtresana G. - Gurutzeta G. (S-BI)	A-8	3.421	1.567	2.627	1.141	3	1	8.760
45a1	Arrontegiko zubia (BI-Getxo)	N-637	3.531	1.464	2.341	1.215	207	2	8.760
45a2	Arrontegiko zubia (Getxo-BI)	N-637	3.640	1.325	1.936	1.664	164	31	8.760
81a1	Erandio G. - Unibertsitate G. (BI-Getxo)	BI-637	4.227	2.318	1.628	583	4	1	8.760
81a2	Erandio G. - Unibertsitate G. (Getxo-BI)	BI-637	3.648	1.639	2.126	1.148	196	3	8.760
99a1	Enekuri G. - Artxandako tunelak	N-637	4.799	2.142	1.225	541	52	1	8.760
99a2	Artxandako tunelak - Enekuri G.	N-637	4.606	1.606	1.795	635	117	1	8.760
179a1	Sestao G. - Trapagaran G. (BI-S)	A-8	3.780	1.341	2.227	1.223	179	10	8.760
179a2	Trapagaran G. - Sestao G. (S-BI)	A-8	3.551	1.530	2.435	1.114	120	10	8.760
183A	Areeta - L.P. Santander	A-8	4.017	3.134	1.510	97	0	1	8.760
Orduak, guztira			42.724	19.226	22.428	10.870	1.050	62	96.360
Guztizko orduak zerbitzu-mailaren arabera banatuta, ehunekotan			44,34	19,95	23,28	11,28	1,09	0,06	100,00
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan			--	--	--	--	1,15	--	--

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.

Denbora-epe luzeago bat aztertuta (2009-2015 aldia), bideko pilaketen bilakaera heterogeneoa izan dela esan dezakegu. Dena den, 2011. urteaz geroztik, pilaketak gutxitu egin dira, nahiz eta azken bi urteotan berriro gora egin duten apur bat (%1,15 2015ean, eta %1,13 2014an).

²⁶ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DWIBideAzpiegiturakWEB/listaDocumentos.do?lista=5&apart=5&js=S&anti_c ache=1380812049503

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garralo
arduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

4.3. taula Errepideko pilaketen bilakaera. 2009-2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
E eta F mailen batura. Guztizko orduen gainean duen parte-hartzea, ehunekotan	0,69	1,85	1,59	1,16	1,02	1,13	1,15

Iturria: Trafikoaren Bilakaera Bizkaiko Errepideetan. Bizkaiko Foru Aldundia.

Gipuzkoari buruzko informazioari dagokionez, bide-sareko zenbait tartetan batez beste erabilitako abiadurak hartzen ditu oinarritzat azterketak. Auto higikorren metodoaren bidez lortu dira abiadura horiek, eta zenbat eta txikiagoa izan batez besteko abiadura, orduan eta pilaketa handiagoak daudela uler daiteke. (Metodo horretan, neurtzeko autoak edo auto higikorrek abiadura hau izango du, aztertutako bideetan: auto higikorrek aurreratzen dituen ibilgailuen kopurua auto higikorra bera aurreratzen dutenenaren berdina izateko modukoa).

Horrekin lotuta, zehaztu beharrekoa da txosten hau egiteko unean, Gipuzkoako errepideetarako eskuragarri dagoen azken informazioa 2014koa dela. Xeheki azalduko dugu orain zein den errepide horien egoera.

Gipuzkoako interes nagusiko sarean aztertutako zatiei dagokienez, 2014an behera egin du ibilgailuen batez besteko abiadurak AP-1 autopistan, aztertutako bi zatietan, pilaketa gehiago izan diren seinale. N-638 errepidean, berriz, batez besteko abiadurak 2014ko mailari eutsi dio. Bestalde, N-121-A errepidean orduko kilometro bat handitu da batez besteko abiadura, eta horrek pilaketa gutxiago izan dela adierazten du. A-15 errepidean, batez bestekoak gora egin du edo lehengoari eutsi dio zati guztietan. AP-8, N-1 eta N-634 errepideetan, berriz, egoera desberdinak ikusten dira: lehen bi errepideetan, abiadura gutxitu duten tartek handitu dutenak baino gehiago izan dira, eta hirugarrenean, berriz, handitu dutenak gutxitu dutenak adina izan dira.

4.4. taula Batez besteko abiaduren bilakaera, zatika, interes nagusiko sarean (kilometroak orduko). 2013-2014

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2013	2014
A-15	139,8	156,6	16,8	97,0	96,5
	159,9	164,4	5,5	97,0	101,5
	164,4	167,2	2,9	100,0	100,0
	167,2	169,3	2,1	97,0	98,0
AP-1	114,3	133,0	18,8	114,0	109,5
	133,0	146,2	13,2	113,0	110,5
AP-8	0,0	7,4	7,4	91,5	88,5
	7,4	15,5	8,1	92,5	97,0
	15,5	25,5	10,0	109,0	100,0
	25,5	38,2	12,7	103,0	102,0
	38,2	54,6	16,4	104,5	103,5
	54,6	69,7	15,1	102,0	103,0
	69,7	74,9	5,2	100,0	103,0
N-121-A	68,5	75,1	6,6	70,0	71,0
N-1	405,3	416,0	10,7	78,5	86,0
	416,0	436,8	20,8	98,0	90,0
	436,8	447,7	10,9	98,5	91,0
	447,7	454,4	6,8	92,0	89,5
N-634	0,0	4,0	4,0	63,5	51,5
	4,0	19,1	15,1	44,5	53,0
	19,1	29,9	10,8	55,0	51,5
	29,9	44,3	14,4	51,5	52,5
	44,3	57,8	13,5	56,5	52,5
	57,8	66,0	8,2	50,0	53,0
N-638	0,0	2,5	2,5	48,5	49,0

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Gipuzkoako oinarrizko bide-sareari dagokionez, aztertutako zatietan, batez besteko abiadura handiagoa izan da GI-11, GI-21 eta GI-638 errepideetan (pilaketa gutxiago izan den seinale). GI-636 errepidean, batez besteko abiadurak aldaketarik gabe eutsi dio: 61,5 km/h. Aldiz, abiadura 2014koaren batez bestekoa baino txikiagoa izan da GI-41 errepidean (pilaketa gehiago izan diren seinale). Oinarrizko sareko gainerako bideetan, egoera desberdinak ikusten dira batez besteko abiadurari dagokionez aztertutako zatiaren arabera: errepide guztietan (GI-20, GI-40, GI-627, GI-631 eta GI-632) batez besteko abiadura handitu duten zatiak gutxitu duten zatiak adina izan dira.



Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortzeko
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

4.5. taula Batez besteko abiaduraren bilakaera oinarritzko sarean (kilometroak orduko). 2013-2014

Errepidea	Hasierako kilometro-puntua	Amaierako kilometro-puntua	Luzera (km)	Batez besteko abiadura (km/h)	
				2013	2014
GI-11	0,0	2,3	2,3	74,0	77,5
GI-20	0,0	5,5	5,5	101,5	94,5
	5,5	7,2	1,7	82,0	88,5
	7,2	11,0	3,8	88,5	85,5
	11,0	15,7	4,7	97,5	86,5
GI-21	0,0	2,3	2,3	52,0	57,5
GI-40	0,0	1,9	1,9	46,5	57,0
	1,8	3,8	1,9	66,0	61,5
GI-41	0,0	3,0	3,0	63,5	62,0
GI-627	18,0	27,2	9,2	51,0	60,0
	27,2	36,0	8,8	70,5	63,5
	36,0	44,5	8,5	60,5	64,0
	44,5	56,3	11,8	74,0	62,0
GI-631	0,0	3,8	3,8	70,5	54,5
	3,8	13,6	9,8	58,0	52,5
	13,6	19,1	5,5	43,5	53,0
	19,1	34,5	15,5	56,0	85,5
GI-632	0,0	11,2	11,2	96,0	65,0
	11,2	22,1	10,9	42,0	62,0
	22,1	24,6	2,5	55,5	74,0
	29,8	35,2	5,4	79,0	62,5
GI-636	0,0	17,2	17,2	61,5	61,5
GI-638	0,0	4,7	4,7	49,0	49,0
	4,7	7,9	3,2	49,0	77,5

Iturria: Gipuzkoako Errepideetako Zirkulazio Neurketen Informazioa.

Amaitzeko, beste behin adierazi behar da, Europako Batzordearen Garraioa 2050²⁷ estrategia globalaren arabera, pilaketek barne-produktu gordinaren %1 inguruko kostua dakarkiotela Europari urtero, eta horrek kezka handia eragiten du. Gainera, aurreikuspenek diote salgaien garraio-jarduerak, 2005eko datuen aldean, %40 inguru gehiago izango direla 2030ean (eta %80 gehiago 2050ean). Bidaiarien garraioa ere %34 gehituko dela aurreikusi da (%51, 2050ean).

4.1.3. Ingurumena

a) Zarata

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

²⁷ Garraioa 2050 MEMO: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio-jarduerak, sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Hala, “EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa” txostenak dioena berriro kontuan harturik, 2008an 158,6 milioi eurokoak izan ziren zaratak (autoek, motozikletek, autobusek, furgonetek, kamioiek eta bidaiarien nahiz salgaien trenek sortutakoak) eragindako kostuak; zenbateko hori handiagoa da 2004rako kalkulaturakoa baino (149 milioi euro). Zehazki, errepidearekin lotutako osagaia izan zen gorakada horren sortzailea (trenbidearekin lotutako zaratagatiko kostuak ez ziren aldatu).

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

Era berean, Eustatek 2009an argitaratutako “Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkesta”²⁸ izeneko txostenetik ateratako informazioaren arabera, EAEko etxebizitzaren %11,9k lehorreko garraioarekin lotutako zarata-arazoak zituen 2008an; arazoa zertxobait handiagoa zen Gipuzkoan (etxebizitzaren %13,2k) Bizkaian eta Araban baino (etxebizitzaren %11,9k eta %9,4k, hurrenez hurren).

Zarata

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

b) Klima-aldaketa

Gaur egungo gizartearen erronkarik handienetako bat da klima-aldaketa, gaiaren orokortasunagatik eta aldaketak berak izan ditzakeen ondorioengatik, bai eta fenomeno azkar hedatzen ari delako, eta erabiltzen diren produkzio-baliabideetan eragin zuzena duelako ere. Hori dela eta, klima-aldaketaren aurka borrokatzeko alde anitzeko erantzuna behar da, eta herrialde guztiek hartu behar dute parte erantzun horretan, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko eta Kyotoko Protokoloko aldeek egiten dituzten urteko bileren bitartez, hain zuzen ere.

Ildo horretan, 2015. urtearen amaieran, Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioko aldean hogeita batgarren konferentzia (COP21) egin da Parisen (Frantzia), bai eta Kyotoko Protokoloren parte diren aldean konferentziaren hamaikagarren saioa ere (COP-MOP11). Era berean, Konbentzioko organo subsidiarioen berrogeita hirugarren batzarraldia egin da, eta Durbaneko plataformako ad hoc taldeko bigarren saioaren hamabigarren parte.

²⁸ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus: http://eu.eustat.es/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/ti_Ingurumena-Familiak_inkesta/temas.html#axzz2jBgFdwHQ

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
arduerak
sorritutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

COP21 konferentzia Parisko Akordioa hartuta amaitu zen. Akordio horretan, 2020tik aurrera klima-aldaketaren aurka borrokatzeko esparru orokorra zehazten da. Klima-aldaketaren kontra borrokatzeko akordio bat da funtsean, klima-aldaketa gainditzeko gai izango den isuri gutxiko ekonomia baterako trantsizio bat sustatzen duena. Konbentzioan lortutako emaitza nagusiak honako puntu hauetan labur daitezke:

- Helburu nagusia da batez besteko tenperatura globalak industrializazio aurreko garaietakoa bi gradu baino gehiagotan gainditzea eragozte, eta, gainera, beroketa globala 1,5 gradu baino gehiago igo ez dadin egin beharreko bestelako ahalegin gehigarriak sustatzea bilatzen du.
- Isuri globalei lehenbailehen muga jartzeko beharra aitortzen du, nahiz eta onartu garapen-bidean dauden herrialdeek denbora gehiago beharko dutela horretarako. Gainera, epe ertain eta luzera isuriak murrizteko bide bat zehazteko garrantzia aintzatesten du, mendearen bigarren erdian karbono neutraltasuna (hau da, berotegi efektuko gas isurien eta xurgapenen arteko oreka) bermatuko duen egoera batekin koherentzian egongo dena.
- Bost urtez behin isuriak murrizteko beren helburuak jakinarazteko eta mantentzeko konpromisoa harrarazten die herrialde guztiei, baita helburuok lortzeko politika eta neurri nazionalak bideratzeko konpromisoa ere.
- Bost urtez behingo berrikusketa ziklo bat abiatzea proposatzen du (2023tik aurrera), lehen ahapaldian aipatutako helburuaren gainean (tenperatura bi gradu baino gehiago igotzea eragozte) egindako Akordioaren inplementazioa zer egoeratan dagoen aztertzeraz behartuko duena.
- Kalteberatasuna murrizteko eta egokitzapen gaitasuna handitzeko helburu global bat ezartzen du, herrialde mailan zehaztu beharrekoa, modu garden batean eta zeharkako arazoak aintzat hartuta.
- Isuri gutxiko garapen eruedetara aldatzeko oinarriak ezartzen ditu. Horretarako badago Akordioa inplementatzen lagunduko duen finantza-pakete handi bat.
- Beren borondatez finantziarioa ematera bultzatzen ditu, lehen aldiz, garapen-bidean dauden herrialdeak.
- Garapen-bidean dauden herrialdeen gaitasunak sendotzeko beharra aitortzen du. Hortik gaitasunak sendotzeko Batzorde baten sorrera (Parisko Batzordea), garapen-bidean dauden herrialdeek gai horretan izan ditzaketen hutsuneak eta premiak antzemateko helburuarekin.
- Klima Aldaketari buruzko Nazio Batuen Esparru Konbentzioaren gardentasuna eta kontu ematea ziurtatzeko egungo sistema indartzen du, herrialdeen arteko konfiantza sendotzeko, informazio sistema argi eta komunak (berotegi efektuko gasen isurpen eta xurgapen zifrak bereziki) eta emandako eta hartutako laguntza oinarri hartuta.
- Akordioa ezartzen laguntzea eta alde guztiek hura bete dezaten sustatzea helburu izango duen Batzorde bat sortzen du. Batzordea bideratzailea da, ez liskargilea eta ez zigortzailea.
- Parisko Akordioa gutxienez 55 herrialdek (munduko isurketen %55, gutxienez, ordezkatzeko duten 55 herrialdek) berresten dutenean sartuko da indarrean.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

Gainera, Parisen, 2020 aurreko aldiari arintze kontuetan anbizio maila areagotzeko prozesuari buruzko erabaki bat onartu zen. Horren arabera, aurrera jarraituko da berotegi efektuko gasen isurketen murrizketa gehigarriak (hau da, herrialdeek lehendik hitzartutakoez bestelakoak) ahalbidetzen duten ekintzen identifikazio-prozesuarekin.

Europar, klima aldaketaren kontrako borroka prozesuan, Europako Batzordeak 2014ko urtarrilean aurkeztu zuen bere lana: Energiaren eta Klima Aldaketaren Europako Paketeari jarraipena emango dion proposamen bat. Horren epemuga 2030ekoa da eta igorpenak murrizteko eta energia berriztagarrien inguruko helburu berriak proposatzen ditu.

Berotegi-efektuko gasen igorpenak

- 2014an, garraio-sektoreko CO₂-ren igorpenak %3,3 igo ziren urtetik urterako datuei dagokienez. Sektore hori izan zen EAEn produzitutako guztizko igorpenen %28,7ren arduraduna.
- Garraio-sektoreko igorpenen %96 inguru errepideko garraioak eragiten du. Igorpenen %60 inguru autoek sortzen dute, eta ia gainerako %40a, salgaien garraioak.
- 2008an, EAeko garraioaren igorpenen ondoriozko klima-aldaketak 62,1 milioi euroko kostua sortu zuen epe motzera –Kyotoko Protokoloaren helburua–, eta 165,7 milioi eurokoa epe luzera –Kyotoko Protokoloaren osteko helburuak– (58,9 eta 157,1 milioi euro 2004an, hurrenez hurren). Zenbateko horiek garraio-jarduerak urte horretan sortutako kostu guztien %3,7 eta %9,7 dira.

Autonomia Erkidego honetan, 2015ean, klima-aldaketarekin lotuta aurrera eramandako ekimenen artean, honako hauek aipatu behar dira:

- 2015eko ekainean, Eusko Jaurlaritzak ontzat eman du Klima Aldaketari aurreko egiteko Euskal Estrategia berria, Klima 2050, begirada 2050. urtean jarrita. Estrategia horren helburua eredu sozioekonomiko berri bat bultzatzea da, karbonoarekiko mendekotasun txikiagoa izango duena, klima-aldaketaren aurrean duen ahultasuna minimizatuko duena eta ekonomia iraunkor baten aldeko bidean aurrera egiteko aukera emango duena. 2030erako, Euskadiko berotegi efektuko gasen isurpenak gutxienez %40 murriztea espero da, eta 2050erako, gutxienez %80, 2005. urteko isurpen-kopuruekin alderatuta.
- IV Ingurumen Esparru Programak 2020. urtera arteko indarraldia izango du. Programa hori prestatzeko orduan, Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020 planean ezarritakoaren aurrerapen-maila berraztertu da. Programak, hala, 6 proiektu giltzarri jasotzen ditu, 75 jardueratan banatuta. Haien helburua hau da: Euskadiko ekonomia lehiakorra, berritzailea, karbono gutxikoa eta baliabideen erabilerari dagokionez eraginkorra izatea. Programak berrikuntza nagusi bi ditu: batetik, ingurumen politika prebentibo bat ezartzea ohiko politika erreaktiboaren ordez; bestetik, azken 30 urteotan ingurumenean egindako inbertsioaren errentagarritasun ekonomikoa bilatzea.

EAEko datuak aztertuta eta txosten hau egiteko unean 2015. urteari buruzko informazioa eskuragarri ez dagoela kontuan izanda, aipatu beharrekoa da 2014an, berotegi-efektuko²⁹ gasen guztizko igorpenak 19,3 milioi tona CO₂-koak izan direla eta, horrenbestez, aurreko urteko igorpen mailari eutsi zaiola. Horri dagokionez, nabarmendu beharrekoa da mailari

²⁹ Elektrizitate-inportazioei lotutako igorpenak biltzen ditu.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
arduerak
sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

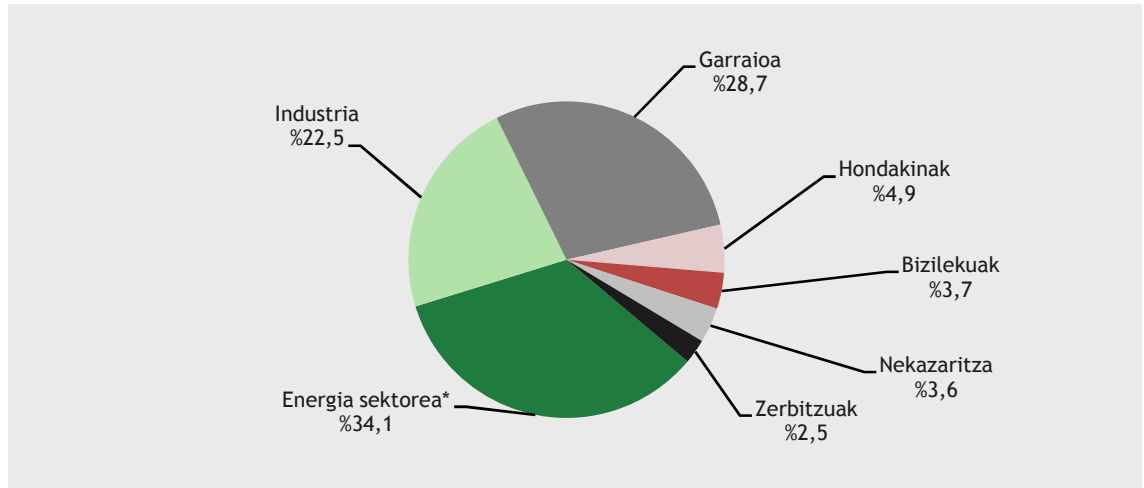
Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

euste hori jarduera ekonomikoaren goranzko testuinguru batean gertatu dela (Euskadiko BPGa %1,8 handitu zen 2014an).

Gauzak horrela, Kyotoko Protokolorako erreferentzia-indizeak oinarri-urtekoa baino ia hamar puntu txikiagoa izaten jarraitzen du (%-9,9).

4.6. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpen guztiak EAEn, sektorearen arabera. 2014 (%)



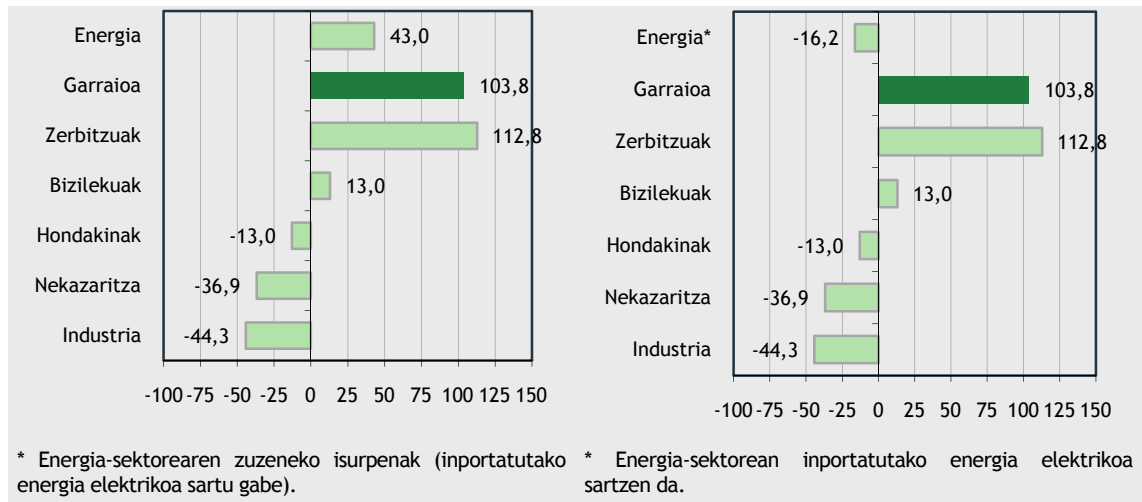
* Energia-sektorean inportatutako energia elektrikoa sartzen da.

Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2014. Eusko Jaurlaritza.

Sektorekako azterketak erakusten duenez, energia-sektorea (inportatutako energia elektrikoa barne) da oraindik ere berotegi-efektuko gasen igorle nagusia (guztizkoaren %34,1). Ondoren, garraioa (guztizkoarekiko %28,7) eta industria (%22,5) datoz. Zehazki, 2014an, garraio-sektoreak egindako igorpenak 5,5 milioi tona CO₂-koak izan ziren. Beste era batera esanda, urtetik urterako igoera %3,3koa izan da (2013an gertatu zen %1,4ko igoera baino handiagoa).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

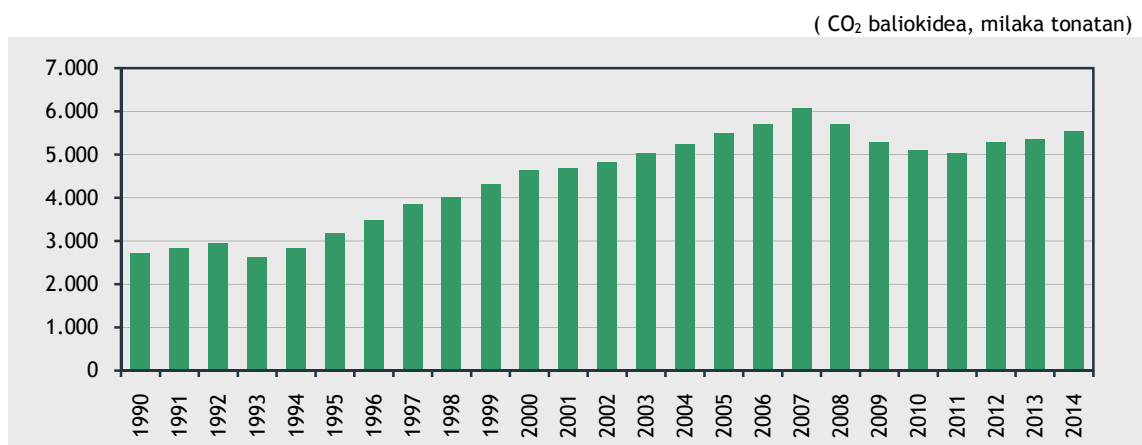
4.7. grafikoa Berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, jarduera-sektorearen arabera, 1990 eta 2014 artean (%)



Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2014. Eusko Jaurlaritza.

Oinarri-urtearekin alderatuta (Kyotoko Protokoloa), garraiotik eratorritako igorpenak %103,8 igo dira. Igoera hori zerbitzuetakoa baino (%112,8) txikiagoa izan da. Ondoren, distantzia handira, energia-sektoreari dagokion igoera aipatu behar dugu (%43), inportatutako elektrizitate eratorritako igorpenak sartu gabe, eta ondoren, bizitegien sektoreak izandakoa (%13,0). Inportatutako elektrizitate eratorritako igorpenak energia-sektorean sartuz gero, igorpenak %-16,2 gutxitu dira.

4.8. grafikoa Garraio-sektoreko berotegi-efektuko gasen igorpenen bilakaera EAEn, 1990 eta 2014 artean



Iturria: Berotegi-efektuko gasen isurketen inbentarioa. Euskal Autonomia Erkidegoa. 2014. Eusko Jaurlaritza.

Aurreko ekitaldietan bezala, honako jardura hauek nabarmendu behar dira garraio-sektoreak klima-aldaketan duen eragina murrizteko egin diren jardueren artean: ibilgailu industrial arinen eta autoen gaineko zergak haiek isurtzen dituzten CO₂ igorpenen arabera

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garralo Carduerak, Sortutako Oriburtoak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

modulatzea, ibilgailu elektrikoetarako laguntzak ematea, bioerregaien erabilera hedatzea eta ibilgailu hibrido edo elektrikoena.

Ilido horretan, aipatu beharrekoa da 2015ean jarraipena izan duela Ibilgailu Eraginkorren aldeko Pizgarrien Programak (PIVE Plana³⁰). Ekitaldi horretan, zehazki, PIVE 7 (martxoaren 2tik) eta PIVE 8 (2015eko maiatzaren 16tik urte amaieraraino) planak egon dira indarrean aldi berean. Azken horrekin lotuta, aipatu beharrekoa da onuradun bakoitzak jasotzen duen deskontuaren guztizko zenbatekoa 1.500 eurokoa izaten dela gehienez, baina 5 toki baino gehiagoko ibilgailua erosten duten familia ugariak edo mugikortasun urruko pertsonentzako ibilgailua eskuratzen dutenek 3.000 euro arteko beherapena eskuratu ahalko dute erosketa-fakturari. Bi kasu horietan, Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundeak (IDAE) eta saltokiek erdibana egingo dute diru-ekarpen hori.

Igorritako CO₂ tarteen arabera 2015ean erregistratutako matrikulazioen azterketak agerian uzten duenez, gure komunitatean gero eta handiagoa da gutxien kutsatzen duten (igorpenak <=120 CO₂ gramo egindako kilometro bakoitzeko) ibilgailuekiko interesa; izan ere, hiru lurraldeetan, ibilgailu mota horien matrikulazio-kopuruak aise gainditu du gainerako ibilgailu motena (Arabian, guztizkoarekiko %64; Bizkaian, %67,5; Gipuzkoan, %64,1). Gainera, hiru kasuetan, horixe izan da talde dinamikoena (urtetik urterako igoerak, hurrenez hurren, hauek izan dira: %12,5, %36 eta %28,1).

³⁰ Informazio gehiagorako: <http://www.planpive.net/>

4.6. taula Matrikulazioak¹, igorritako CO₂-ren arabera. 2012-2015

	CO ₂ igorpenak	2012	2013	2014	2015	Urte arteko aldakuntza	
						2014	2015
Araba	<=120	1.492	2.322	3.765	4.234	62,1	12,5
	>120<160	2.714	2.573	2.421	2.236	-5,9	-7,6
	>=160<200	573	244	205	119	-16,0	-42,0
	>=200	84	41	58	26	41,5	-55,2
	Gainerakoak	1	2	0	0	-100,0	0,0
	Guztira	4.864	5.182	6.449	6.615	24,5	2,6
Bizkaia	<=120	4.307	7.294	9.467	12.877	29,8	36,0
	>120<160	6.851	5.614	5.543	5.743	-1,3	3,6
	>=160<200	1.411	778	547	378	-29,7	-30,9
	>=200	245	151	127	83	-15,9	-34,6
	Gainerakoak	17	20	0	0	-100,0	0,0
	Guztira	12.831	13.857	15.684	19.081	13,2	21,7
Gipuzkoa	<=120	2.737	4.027	5.956	7.632	47,9	28,1
	>120<160	4.155	3.711	3.764	3.952	1,4	5,0
	>=160<200	873	444	359	250	-19,1	-30,4
	>=200	153	90	88	71	-2,2	-19,3
	Gainerakoak	5	10	0	0	-100,0	0,0
	Guztira	7.923	8.282	10.167	11.905	22,8	17,1
EAE	<=120	8.536	13.643	19.188	24.743	40,6	29,0
	>120<160	13.720	11.898	11.728	11.931	-1,4	1,7
	>=160<200	2.857	1.466	1.111	747	-24,2	-32,8
	>=200	482	282	273	180	-3,2	-34,1
	Gainerakoak	23	32	0	0	-100,0	0,0
	Guztira	25.618	27.321	32.300	37.601	18,2	16,4
Espainiako estatua	<=120	290.470	420.948	581.257	763.075	38,1	31,3
	>120<160	338.606	262.480	241.386	248.736	-8,0	3,0
	>=160<200	58.680	30.043	26.217	16.839	-12,7	-35,8
	>=200	11.314	8.342	6.417	5.569	-23,1	-13,2
	Gainerakoak	519	876	31	13	-96,5	-58,1
	Guztira	699.589	722.689	855.308	1.034.232	18,4	20,9

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

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

Erregai motak aintzat hartuta egindako matrikulazioen azterketak agerian uzten du ezen, diesela nagusi den testuinguru batean (2015ean, erregai hori darabil EAEn matrikulatuko ibilgailu guztien %60,9ak eta Estatuko guztizkoaren %62,9ak), ibilgailu hibridoek izan dira hiru lurraldeetan zabalkunde handiena izan dutenak (matrikulazioen urtetik urterako igoerak %81,1ekoak, %82,2koak eta %44,1ekoak izan dira, hurrenez hurren). Dena dela, matrikulazio guztiak kontuan izanda, ibilgailu hibridoen proportzioa oso txikia da oraindik ere, nahiz eta joera gorakorra izan. Aipatzekoa da, halaber, gasolinazko ibilgailuen dinamismoa, gora egin baitute horiek ere hiru lurraldeetan (%40,7, %42,7 eta %37,3, hurrenez hurren).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

4.7. taula Matrikulazioak¹, erregai-motaren arabera. 2012-2015

	Erregai-mota	2012	2013	2014	2015	Urte arteko aldakuntza	
						2014	2015
Araba	Gasolina	1.230	1.378	1.829	2.574	32,7	40,7
	Diesela	3.570	3.692	4.516	3.864	22,3	-14,4
	Elektrikoak	3	2	9	5	350,0	-44,4
	Hibridoak	61	110	95	172	-13,6	81,1
	Guztira	4.864	5.182	6.449	6.615	24,5	2,6
Bizkaia	Gasolina	3.666	4.128	4.759	6.793	15,3	42,7
	Diesela	8.985	9.564	10.658	11.850	11,4	11,2
	Elektrikoak	18	18	37	19	105,6	-48,6
	Hibridoak	162	147	230	419	56,5	82,2
	Guztira	12.831	13.857	15.684	19.081	13,2	21,7
Gipuzkoa	Gasolina	2.238	2.642	3.237	4.443	22,5	37,3
	Diesela	5.617	5.570	6.734	7.187	20,9	6,7
	Elektrikoak	4	10	10	7	0,0	-30,0
	Hibridoak	64	60	186	268	210,0	44,1
	Guztira	7.923	8.282	10.167	11.905	22,8	17,1
EAE	Gasolina	7.134	8.148	9.825	13.810	20,6	40,6
	Diesela	18.172	18.826	21.908	22.901	16,4	4,5
	Elektrikoak	25	30	56	31	86,7	-44,6
	Hibridoak	287	317	511	859	61,2	68,1
	Guztira	25.618	27.321	32.300	37.601	18,2	16,4
Espainiako estatua.	Gasolina	206.709	224.643	276.346	363.506	23,0	31,5
	Diesela	482.323	486.941	565.474	650.096	16,1	15,0
	Elektrikoak	484	819	1076	1.342	31,4	24,7
	Hibridoak	10.073	10.286	12.412	19.288	20,7	55,4
	Guztira	699.589	722.689	855.308	1.034.232	18,4	20,9

¹ Autoak eta lur orotarako ibilgailuak.

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

Era berean, garraioak klima-aldaketan duen eragina murriztuko bada, garraio-sektorea modu jasangarriagoan antolatu beharko litzatekeela nabarmendu beharra dago. Horiek horrela, garraio kolektiboa erabiltzea sustatu behar da, bai eta ingurumenerako hain kaltegarriak ez diren beste garraibide batzuk –hala nola trenbideko garraioa eta itsas garraioa– erabiltzea ere.

Datuek agerian uzten dutenez, errepideko garraioak eragiten ditu garraio-sektorearen CO₂ isuri gehienak (sektorearen isuri guztien %96, gutxi gorabehera). Isuri horien zati handi bat salgaien errepideko garraioari dagokio (errepideko garraio osoaren %40, gutxi gorabehera). Horren haritik, kontuan izan behar da, oro har, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen isuriak ibilgailu horien antzinasunaren arabekoak izaten direla (ibilgailua zenbat eta zaharragoa, orduan eta handiagoa haren CO₂ isuria).

Txosten honen aurreko argitalpenetan erabili dugun prozedurari jarraituz, salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen antzinasuna aztertuko dugu segidan, kamioiak, furgonetak, atoiak eta erdi-atoiak kontuan hartuta. Zehazki, 2015eko ekitaldiaren amaieran EAEn zegoen ibilgailu-kopurua aztertu da, ibilgailu-mota eta matrikulazio-urtea kontuan hartuta. Izan ere, ezinezkoa da gure mugen barruan ibiltzen diren salgaien

Egindakoaren Laburpena

0.

Testuinguru Orokorra

1.

Garraioaren Eskaintza

2.

Garraioaren Eskaria

3.

Garraio Carduek Sorritako Ondoak eta Joerak

4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak

5.

Funtsezko Adierazleak

6.

Estatistikako Eranskina

7.

errepideko garraiorako ibilgailu guzti-guztien antzintasuna aztertzea, beste herrialde batzuetan matrikulatua dauden eta gure errepideetatik ibiltzen diren ibilgailuei buruzko daturik izan gabe. Ondoko koadroan, salgaien errepideko garraiorako dauden ibilgailuen antzintasuna erakusten da, matrikulazio-urtearen arabera.

4.8. taula Estatuan salgaien errepide bidezko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuak, 2015eko abenduaren 31n

Matrikulazio-urtea	Balio absolutuak			Ehunekoak		
	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA	Kamioiak eta furgonetak	Atoiak eta erdi-atoiak	GUZTIRA
1994 baino lehen	28.352	2.607	30.959	15,7	13,1	15,4
1994-1998	19.307	2.023	21.330	10,7	10,2	10,6
1999-2003	39.771	4.135	43.906	22,0	20,8	21,9
2004-2008	61.265	6.256	67.521	33,9	31,5	33,6
2009-2013	23.435	3.203	26.638	13,0	16,1	13,3
2014	3.867	758	4.625	2,1	3,8	2,3
2015	4.885	878	5.763	2,7	4,4	2,9
GUZTIRA	180.882	19.860	200.742	100,0	100,0	100,0

Iturria: Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren urtekari estatistikoa.

2015eko urtearen amaieran, Euskadin, errepide bidezko salgaien garraiora bideratutako ibilgailuen erdiak baino gehiagok zuen 10 urte baino gehiagoko antzintasuna (guztizkoaren %53,5ek, hain zuzen; zehazki, kamioi eta furgonetan %54,3k eta atoi eta erdi-atoien %46,4k), eta %16,8k 20 urte baino gehiago zituen. Horiek horrela, esan beharra dago garraioaren jarduerak sortzen dituen isurietan eragina duen faktore nagusietako bat salgaien errepideko garraiorako erabiltzen diren ibilgailuen adina handia dela.

c) Energia-kontsumoa

Energia-kontsumoari buruzko gorabeherak aztertzen hasi aurretik, gogoratu beharra dago ezen, txosten honen 2011ko argitalpenean, aldaketa bat izan zela energia-kontsumoaren kalkuluan, baterako sorkuntzako instalazioetan sortutakoa beroa eta xede horretarako kontsumitzen den erregai-kantitatea kontabilizatzeko metodologiari dagokionez. Zehazki, Eurostaten metodologiari jarraiki, eraldaketa-sarreretako erregai-kontsumotzat kontabilizatu zen baterako sorkuntzarako instalazioetan elektrizitatea sortzeko erabiltzen zen energia kantitatea; beroa sortzeko erabiltzen zen erregai kantitatea, berriz, hori baliatzen zuen azken sektore kontsumitzailean kontabilizatu zen, zuzenean. Energia-erlaketatik azken kontsumora egin zen kontsumo-aldaketaz gain, energia deribatuen beroaren kontabilizatzeara kendu zen eraldaketa-irteera eta azken sektoretako kontsumo-energia gisa. Nolanahi ere, energia-kontsumoaren urtetik urterako azterketa homogenea izan da, 2010etik aurrerako datuak metodologia berriaren arabera kalkulatu baitira berriro.

Energiaren azken kontsumoaren sektorekako banaketari dagokionez, 5.034 mila tona petrolio baliokide (ktpb) kontsumitu dira EAEn; zifra horrek adierazten du %8,7ko jaitziera metatua egon dela hamar urte lehenago lortutako mailarekin alderatuta. Denbora-tarte horretan –hau da, 2005-2015 urteen artean–, garraio-sektorearen energiaren azken

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Carduerak, Sortutako Oudorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

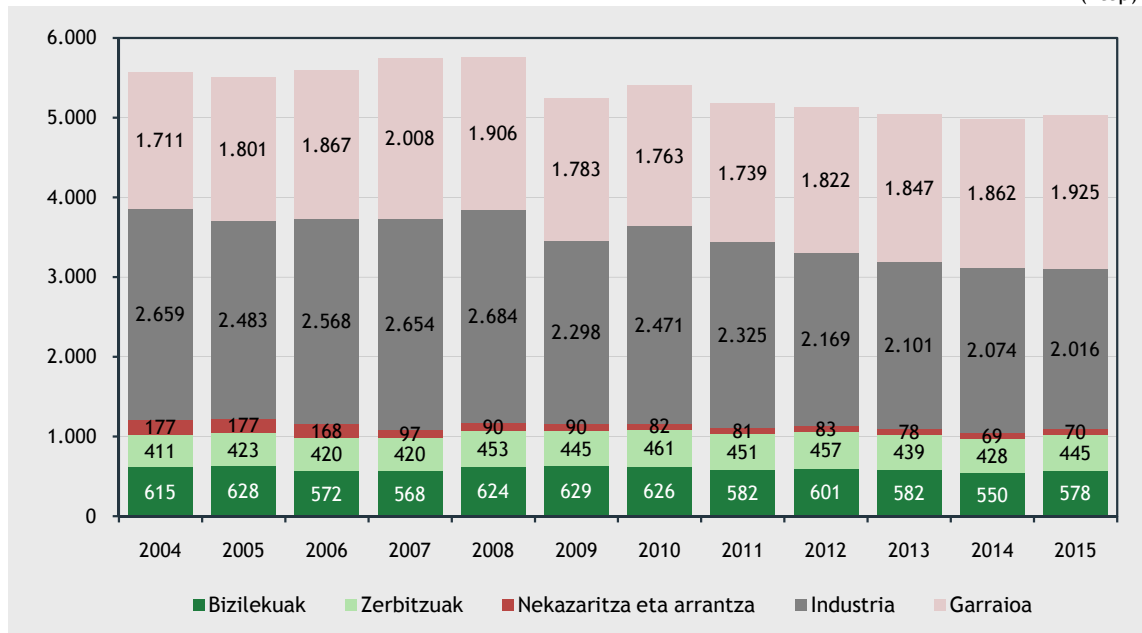
Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

kontsumoak kontsumo orokorrak ez bezalako bilakaera izan du; izan ere, %6,9 igo da, batez ere errepideko mugikortasun-eskarian izandako gorakadaren eraginez.

4.9. grafikoa Energiaren guztizko kontsumoa, sektorearen arabera. 2005-2015 arteko bilakaera

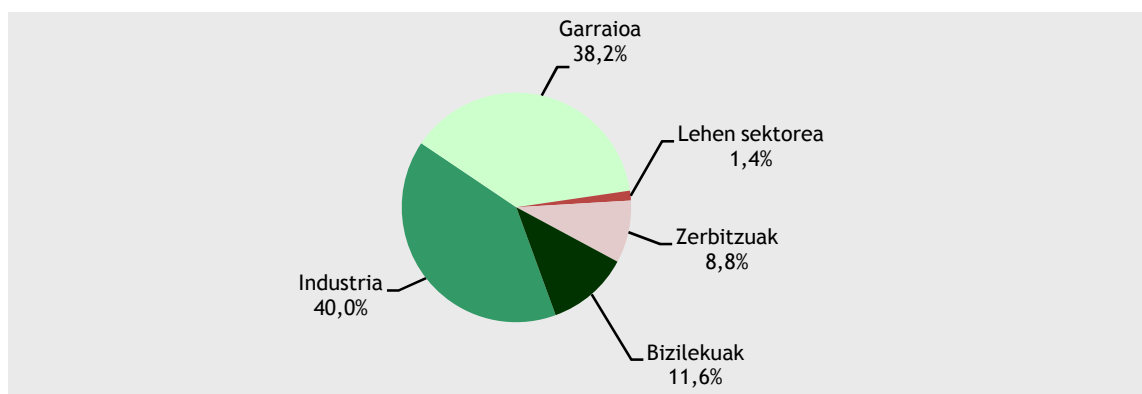
(ktep)



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015. Energiaren Euskal Erakundea

Zehazki, 2015ean, garraio-sektorearen energiaren azken kontsumoa 1.925 ktpb-ekoa izatera iritsi da, hau da, aurreko urtekoa baino %3,4 handiagoa. Horrenbestez, kontsumoak gora egin du lau urte jarraian, eta krisi ekonomikoa hasi zenekoa (2008) baino handiagoa izan da. Kontsumo hori EAEko energiaren azken kontsumoaren %38,2 izan da 2015ean; industria-sektoreak (%40) bakarrik gainditu du partaidetza hori.

4.10. grafikoa EAEko energia-kontsumoaren banaketa, sektorearen arabera. 2015 (%)

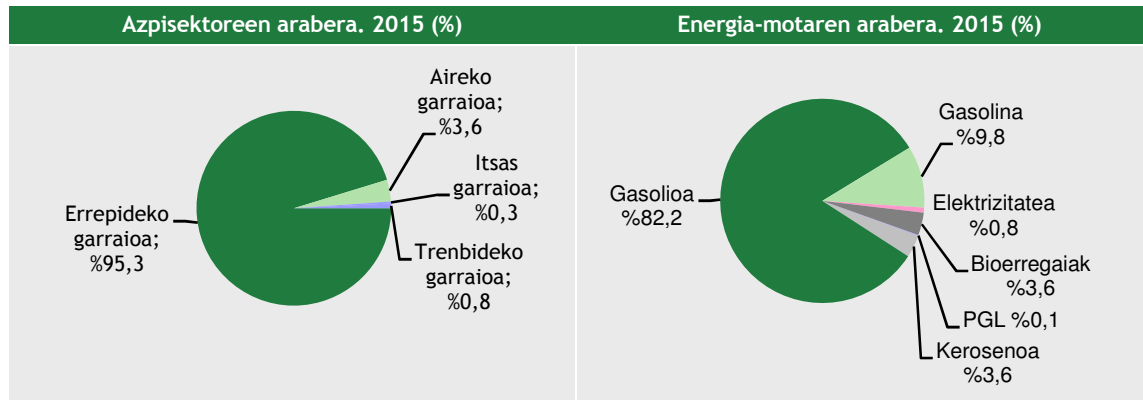


Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015. Energiaren Euskal Erakundea

Banaketa hori azpisektoreka aztertzen badugu, ikus dezakegu errepide-garraioa (publikoa eta pribatua) sendotu egiten dela sektoreko energia-kontsumitzaile handiena bezala,

gutzizkoaren %95,3 hartzen baitu (%91,3, 1990ean). Gehien kontsumitzen duen hurrengoa aireko garraioa da, baina askoz kontsumo txikiagoa izan du, sektoreko energia-kontsumo osoaren %3,6 hartu baitu. Trenbide-garraioak eta itsas garraioak, biek batera, gainerako %1,1 baino ez dute hartu.

4.11. grafikoa Energia-kontsumoaren banaketa garraio-sektorean. 2015



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-jardueretan kontsumitutako energiari erreparatuz gero, petrolioz egindako produktuekiko mendekotasun handia nabarmendu beharra dago, aurreko ekitaldian bezala. Izan ere, gasolioak, gasolinak eta kerosenoak sektoreko energia-kontsumo guztiaren %95,7 hartu dute; bioerregaiak, berriz, kontsumo guztiaren %3,6 baino ez dira izan. Sektorearen baitan energia-iturrien desoreka hori egoteak CO₂-ren igorpen masiboa eragin du, petrolioaren deribatuen errekuntzaz sortua; hori dela eta, berotegi-efektuko gasen emisio gehien isurtzen duten sektoreen artean bigarrena da garraioa.

Energia-kontsumoaren adierazleak

- Garraio-sektoreak EAEko energia-kontsumo osoaren %38,2 hartu du.
- Azken hamarkadan, garraio-sektorearen gutzizko energia-kontsumoa %8,7 igo da. Tasa hori kontrastean dago EAEko gutzizko energia-kontsumoaren gainbeherarekin (-6,9).
- Garraioak EAEko energia-kostu guztiaren %45,0 sortzen du; hau da, termino absolututan, 2.482 milioi euro.

EAEko hiru lurraldeetako azken hamarkadako datuak aztertuta, Gipuzkoan, azken hamarkadan, %-0,3 gutxitu da energia-kontsumoa, eta sektoreko kontsumo osoaren %37,5 hartu du. Bizkaian, %2,4 igo da kontsumoa 2005-2015 aldian, eta sektoreko kontsumoaren %37,8 hartu du. Azkenik, Araban, %39,7 igo da kontsumoa 2005. urtetik hona, eta sektoreko kontsumo osoaren %24,7 hartu du aurtengo ekitaldian.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio-jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

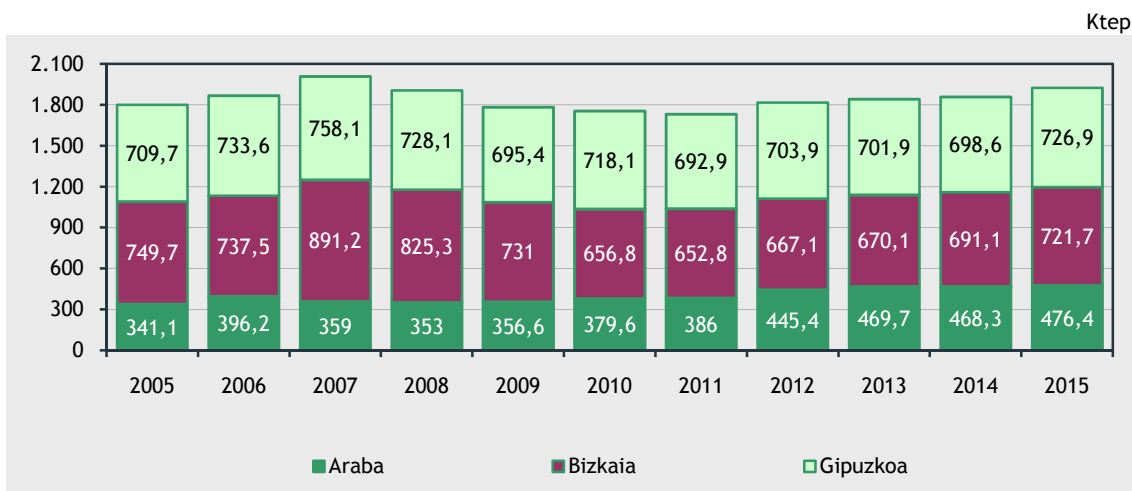
Garraio Carduerak, Sortutako Odborak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

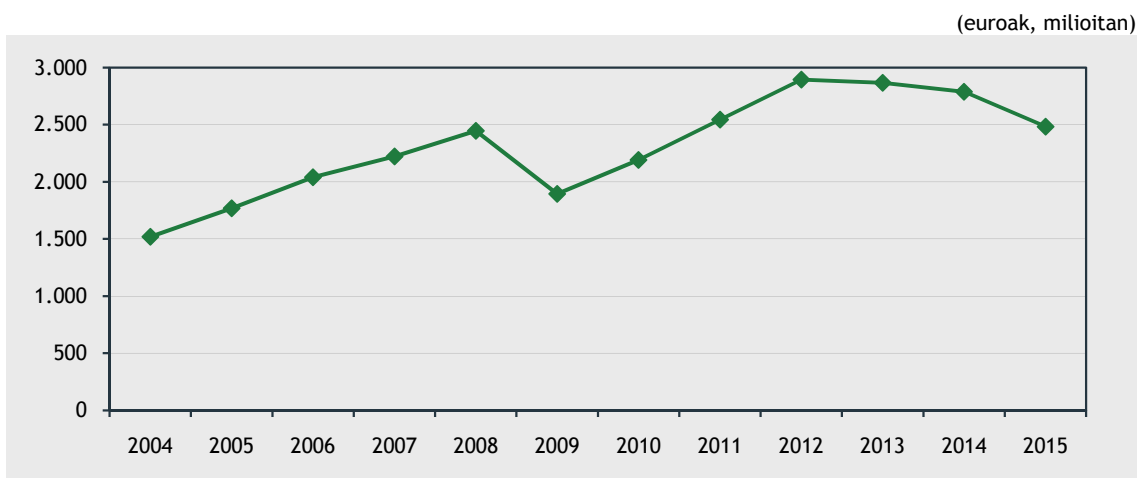
4.12. grafikoa Energia-kontsumoa garraio-sektorean, lurraldearen arabera. 2005-2015



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015. Energiaren Euskal Erakundea

Bestalde, 2015ean, garraioaren energia-faktura 2.482 milioi eurokoa izan da, aurreko urtekoa baino %11 txikiagoa. Horrenbestez, garraioaren sektoreak EAEko guztizko energia-fakturaren %45 hartu du.

4.13. grafikoa Garraio-sektorearen energia-kostuaren bilakaera EAEn, 2005 eta 2015 artean.



Iturria: Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015. Energiaren Euskal Erakundea

Garraio-sektoreko bioerregaien erabilari dagokionez, 2015. urtean, 68,8 mila tona petrolio baliokide kontsumitu da, eta, beraz, 2014ko datuekin alderatuz, %5,8ko gorakada izan da. Bilakaera bat dator Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketako jardura-ildoan zehaztutako norabidearekin, garraio-sektorean petrolioarekiko mendekotasun energetikoa gutxitzea baitu xede.

Testuinguru horren baitan, kontuan izan behar da Gasteizko Transportes Urbanos enpresaren autobus guztiek bioerregaiak erabilia zirkulatzen dutela: 2014an, flota 81 ibilgailuk osatzen dute eta %5ean nahastutako biodiesela erabiltzen dute. Ildo berean,

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio-jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

2015ean, Bilbobuseko autobusen %74tik %83ra bitartek erabiltzen duen erregaiak biodiesela darama %5 baino gehiagoko proportzioan nahastuta. Bestalde, 2015ean, autobus elektriko batek, 10 hibridok eta biodieselarekin funtzionatzen duten 116 autobusek osatzen dute DBusen flota. Hori dela eta, autobus guztien %90 baino gehiago dago kokatuta EURO 3 igorpenen araudiaren gainetik, EURO 6 arau zorrotza betetzen duten ibilgailuen %16 barne.

Amaitzeko, administrazio publikoek garraioaren arloan energia modu eraginkorrean erabiltzeko hartutako neurrien testuinguruan, aipatzekoak dira, beste urte batez, “Hiri-mugikortasuneko planak” eta eraginkortasunez gidatzeko ikastaroak (profesionalei zein ez-profesionalei bideratuak), EEEK (Energiaren Euskal Erakundea) eta IDAEk (Energia Dibertsifikatu eta Aurrezteko Erakundea) sustatuak. Era berean, azpimarratu beharrekoa da CIC energiGUNEk bioerregaiak garatzeko ikerketaren inguruan egindako lana.

d) Ingurumenaren gaineko beste eragin batzuk

Kontuan harturik garraio-jarduerak sortutako eragin kaltegarrietako batzuek ez dutela, epe motzean, ia aldaketarik izan, modu laburtuan aurkeztuko dugu orain, azpiko koadro horietan, airearen kutsadurak eragindako ondorioen bilakaera, lurzorua okupazioak eragindakoarena eta naturan eta paisaian izandakoarena, bai eta zeharkako ondorioek eragindako kostuak ere, eskura dugun azken informazioa oinarri hartuta.

Airearen kutsadura
<ul style="list-style-type: none"> Kalkuluen arabera, 2008an airearen kutsadurak 478,6 milioi euroko galera ekonomikoa sortu zuen EAEn; hau da, garraio-jarduerak eragindako kostuen %28,1. Autoek eta kamioiek eragin zuten kostu horren %77,9¹. Azpimarratu behar da garraioak sortutako aire-kutsaduraren kostua murriztu egin zela (478,6 milioi euro 2008an, eta 517,5 milioi euro 2004an), motordun ibilgailuen igorpenei buruzko legedia eta automobil-parkea berritzeari buruzko legedia zorrotzek eraginda, hain zuzen¹.
Lurzorua okupazioa
<ul style="list-style-type: none"> Garraio-azpiegiturek okupatutako hiri-eremuak finkatuta daudenez, esan daiteke 2004tik 2008ra bitartean ez zela aldakuntza garrantzitsurik egon kostu horretan. Baliteke zirkulazioa arintzeko politikek kostu horiek murriztu izana, gero eta sendagoak baitira, baina murrizketa hori zenbatekoa den kalkulatzea oso zaila denez, lurzorua okupazioagatik sortutako galera ekonomikoek 2004tik ez dutela aldaketarik izan jotzen da (90,7 milioi euro 2004an nahiz 2008an)¹. EAE osoan, garraio- eta komunikazio-azpiegiturek 9.697 hektareako azalera hartu dute 2015ean, eta azalera horren zati handiena (7.668 hektarea) bide-sistemari dagokio. Hala, EAEko sistema orokorreko lurzorua azalera osoaren %32,1 hartzen dute azpiegitura horiek².

Iturria:

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

² EAEko sistema orokorreko lurzorua, Eusko Jaurlaritza. Udalplana.

4.9. taula EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan). 2014-2015

	EAE	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
2014				
Guztira	29.783	9.793	10.057	9.932
Ekipamenduak	5.279	2.191	1.869	1.218
Eremu libreak	8.488	1.101	2.579	4.808
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	9.269	2.855	3.942	2.472
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.486	2.274	3.233	1.979
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	615	175	205	235
- AHT*	306	123	63	119
- Aireportuak ²	599	283	278	38
- Portuak ²	264	0	163	102
Oinarritzko azpiegiturak	1.198	274	620	305
Ibai-ibilguak	5.548	3.373	1.047	1.129
2015				
Guztira	30.191	9.870	10.406	9.915
Ekipamenduak	5.272	2.193	1.865	1.215
Eremu libreak	8.508	1.107	2.590	4.810
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	9.697	2.928	4.306	2.463
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	7.668	2.347	3.341	1.981
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	615	175	204	235
- AHT*	304	123	63	117
- Aireportuak ²	615	283	294	38
- Portuak ²	495	0	404	91
Oinarritzko azpiegiturak	1.181	274	601	305
Ibai-ibilguak	5.534	3.367	1.044	1.123

¹ Sailkapen hori lurzoruaren kalifikazioari dagokio. (2007-2012 aldiari dagokiona, Estatistikako eranskinean).

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

* 2014an lehen aldiz adierazten da EAEko sistema orokorren lurzorian AHT; horrek aurreko urteekin alderatuz atal honetan gertatutako aldaketa azaltzen du

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren Udalplana.

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Natura eta paisaia

- Kalkuluen arabera, garraio-jarduerak EAEko naturari eta paisaiari sortutako kalteengatiko kostuak 66,2 milioi eurokoak izan ziren 2008an, 2004an baino handiagoak, beraz (64,8 milioi eurokoak 2004an). Igoera hori zati berdinetan bana daiteke lurzoruaen kutsaduraren eta iragazkortze/berritzearen artean¹.
- Autoen zirkulazioak sortutako iragazkortze/berritze kostuak 2008ko kostu osoaren herena baino gehiago izan ziren (%37,7, zehazki)¹.
- EAEko azaleraren %45 (321.868 hektarea) inpaktu bisual negatiboen eraginpean zegoen 2004an, eta garraioaren eta energiaren sektoreek sortu zituzten batik bat².

Zeharkako ondorioak

- Kalkuluen arabera, EAEn zeharkako ondorioek sortutako kanpo-eraginak 28,1 milioi eurokoak izan ziren epe motzera (Kyotoren helburua), eta 74,8 milioi eurokoak epe luzera (Kyotoren osteko helburuak). Zeharkako ondorioak lirarteke garraio-ibilgailuak martxan egon aurreko eta ondorengo prozesuak, hala nola: energia eta erregaiak sortzekoak; ibilgailuak egin, mantendu eta desegiteko prozesuak; eta azpiegiturak eraiki, mantendu eta kentzekoak. 2004an, 27,1 milioi eurokoak eta 72 milioi eurokoak izan ziren kostu horiek, hurrenez hurren¹.
- 2008an, epe motzeko kostuaren %87,9 errepide bidezko garraioak sortu zuen, eta gainerako %12,1a trenbide bidezko garraioak¹.

Iturria:

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

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

4.2. GARRAIO-JARDUERAREN JOERAK

EAEko garraio- eta mugikortasun-joeren azalpena egiterakoan, garraio-jardueraren alorrean Europar Batzordearen 2009. urteko argitalpen hau oinarri hartuta: “*Etorkizun iraunkor bat garraioetarako: sistema integratu, teknologiko eta erabilerraz baterantz*”³¹.

Bestalde, Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zurian, “Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea” izenekoa³², beharrezkotzat jotzen da gai berari buruzko Europako Batzordearen lan-dokumentuari³³ erreparatzea, bertan garraioaren egungo joerak eta etorkizuneko erronkak aztertzen baitira berriro; hau da, joerak ebaluatu, eta Europako etorkizuneko erronkak eta mugak aurkezten dira. Aipatu beharrekoa da 2012, 2013 eta 2014. urteetako Euskadiko garraioaren panoramikaren txostenek azterketa hori txertatu zutela. Orduetik, Europako Batzordeak ez du gai horren inguruko dokumentu espezifikorik argitaratu txosten hau egin den arte.

³¹ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2009_future_of_transport_es.pdf

³² Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf

³³ Informazio gehiago nahi izanez gero, ikus:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011SC0391:EN:NOT>

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskarria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

Kontuan izan behar da, bestalde, azterketa hori Europari dagokion arren, bertako eduki gehienek gure erkidegorako ere balio dutela, zenbait xehetasun gorabehera, eskala geografikoaren ondorioz sortutakoak, besteak beste. Nolanahi ere, garraio-jarduerak etorkizunean EAEn izango duen garapenera asko hurbiltzen direla uste da.

Egungo joerak

- Garraio-jarduera hazten ari da, besteak beste, EB zabaltzen ari delako eta munduko merkatuak gero eta gehiago sartzen ari direlako.
- Pertsonen mugikortasuna gero eta handiagoa da, nahiz eta hiri askotan pilaketa handiak izaten diren.
- Garraioan gero eta efizientzia eta segurtasun handiagoa dago.
- Ez dago egiturazko aldaketarik, petrolio-zko produktuekiko mendekotasuna eta CO₂-ren igorpenak gutxitzeko aukera ematen duenik. (Aurrerapen teknologikoari esker, energia-eraginkortasun handiagoa lortu da, baina ez da nahikoa izan, zirkulazio-hazkundera berdintzeko).
- Erregai fosilekiko mendekotasuna ia erabatekoa da.
- Kutsadura-maila legezko muga oso gainera dago hainbat hiritan eta leku kalteberetan.
- Garraio-sistemaren ingurumen-errendimendua eskasa da; izan ere, egungo joeran errepide bidezko garraioa da nagusi, bai salgaien garraioari dagokionez bai bidaiarien garraioari dagokionez.

Joeren ebaluazioa: etorkizuneko egoera, ekintza politikorik gabeko egoeran

Petrolioaren prezioaren igoera eta harekiko mendekotasun iraunkorra

- Petrolioaren eskarian eta hori ateratzeko kostuetan izandako igoera direla eta, petrolioaren prezioa eta horren aldakortasuna handiagoak izango dira.
- Garraioak eragingo du 2050erako aurreikusitako petrolio-kontsumoaren hazkunderaren ia %90; munduko hazkunderaren erdia, zehazki, Txinak hartuko du.

Gero eta pilaketa gehiago eta irisgarritasuna gero eta okerragoa

- 2030. urterako, salgaien garraioa %40 inguru handituko da, 2005ekin alderatuta, eta %80 baino gehiago, gaurtik 2050era.
- Bidaiarien zirkulazioa gutxiago haziko da, ziur asko: gutxi gorabehera, %34 eta %51, 2003an eta 2050ean, hurrenez hurren.
- Politikan aldaketa nabarmenik gertatu ezean, garraio-modu bakoitzak duen pisua ez da ia batere aldatuko: errepideko garraioak nagusitasuna izaten jarraituko du, bai bidaiarien garraioari dagokionez bai salgaien garraioari dagokionez; bestalde, bidaiarien garraio guztiari dagokionez, garraioen bi heren baino gehiago autoetan egingo da 2050ean.
- Konpentsazio-neurri eraginkorrik ezean (adibidez, bide-tarifak ezartzea), hainbat estatu kidek pilaketa-arazo larriak izango dituzte beren errepideetan 2030ean.
- Pilaketek eragindako kostuak ia %50 handituko dira, 2050era bitartean.
- Europako aireko espazioa eta aireportuak gainezka daude: bidaiarien aireko zirkulazioa %50 baino gehiago haziko da 2020ra bitartean, eta salgaiena, %125.
- Erregaien kostua eta pilaketak handitu egingo dira, ziur asko, eta horrek larriagotu egingo ditu irisgarritasunean dauden desberdintasunak.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Tokiko klima eta ingurumena okertzen

- Horri lotutako neurririk ezean, EBko CO₂-ren igorpen guztiekiko garraioak eragindakoen ratioak handitzen jarraituko du: 2030era bitartean, %38 arte, eta 2050era bitartean, %50 arte. Izan ere, garraioak eragindako CO₂-ren igorpenak ez dira jaitziko energia elektrikoaren ekoizpenak eta beste sektore batzuek eragindako igorpenak beste.
- Politika berriak abiatzen ez badira, energia-iturri berriztagarriak %13 soilik ugarituko dira garraio-sektorean, 2050era bitartean, eta propulzio elektrikoak ez du inongo aurrerapen nabarmenik izango errepideko garraioan.
- Bestalde, garraioaren kanpo-kostuek handitzen jarraituko dute. Zirkulazioa handitzearen ondorioz, 2050era bitartean, kanpo-kostuak %40 igoko dira, gutxi gorabehera, eta %35, istripuek eragindako kanpo-kostuak.
- NO_x-en eta partikulen igorpenak %40 eta %50 gutxituko dira, hurrenez hurren, 2030era bitartean; gero, maila horietan egonkortzera egingo dute. Horren ondorioz, atmosfera-kutsatzaileen igorpenekin lotutako kanpo-kostuak %60 gutxituko dira 2050era bitartean.

Etorkizuneko erronkak eta mugak

Gero eta lehiakortasun handiagoa garraioaren mundu-merkatuetan

- Europako ekonomia-agenteeek munduko lehiakideen gero eta kopuru handiagoari egin behar diote aurre.
- Aireko garraio-sistemak eta horren hornidura-kateak (goi-mailako teknologiako industria aeronautikoa barne) bultzada handia ematen diote Europako ekonomiari eta Europak eskualde gisa duen lehiakortasunari. Dena den, gero eta zailagoa izango du munduko merkatuan duen postuari eustea, Europaren ahalmenaren mugak eta beste eskualdeetan aireko garraioarekin lotutako azpiegituretan egin dituzten inbertsio handiak direla eta.
- Abiadura handiko trenetara dagokionez, Txinak bere tren propioak egin ditu (lehen, Europako, Kanadako edo Japoniako teknologiak zituen euskarri); testuinguru horretan, EBk mundu-mailako aurrerapen teknologikoen erritmoari jarraitu behar dio, baldin eta balio erantsi handiko garraio-industrietan duen lehiakortasun-mailari eutsi nahi badio.
- Txina, jada, munduko auto-ekoizle handiena bihurtu bada ere, Europako konpainiek munduko konpainia nagusien artean jarraitzen dute oraindik, autoen, kamioien eta ohiko autobusen ekoizpenari dagokionez; dena den, Europako fabrikatzaileek arriskua dute beren lehiakideekin alderatuz atzean gelditzeko.
- Itsas ontzien eraikuntzari dagokionez, Asiak lehentasunezko postua du kargaontzien ekoizpenean. Europak, bestalde, bidaiarien ontziak edota ontzi bereziak eraikitzeke teknologia onena du, bai eta itsas ekipamenduekin lotutako munduko industria-sektore handietan ere; egun, gainera, ontziolak eta ekipamendu-hornitzaileak itsas garraiorako eta logistikarako funtsezko elementu dira. Horrenbestez, ontzien eraikuntzari dagokionez, Europak lehiakor izaten jarraitu behar du, edo gutxienez, masa kritikoa izan behar du.
- Europako konpainia logistikoek –zalantzarik gabe, egun munduko liderrak– merkatu-kuota galtzeko arriskua dute, garraio-sektoreko munduko azpiegituren gune nagusia Asiarantz mugitzen ari baita.

Karbono-balantzea, garraio-sektoreari egokিতuta

- Berotegi-efektuko gasen igorpenei dagokionez, munduko temperatura gehienez ere 2 ° C berotzeko helburua ezarri zen; ildo horretan, helburu hori kostuei dagokionez ahalik eta modu eraginkorrean lortzeko aukera emango luketen zenbait egoera aztertu ditu Europako Batzordeak. Klima-aldaketari buruzko Gobernuarteko Taldeak egindako lanarekin bat etorritik, emaitzek erakutsi dute, 2050erako ezarritako helburua lortzeko (hots, munduko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, erdira jaitea), ezinbestekoa dela EB barruko igorpenak, 1990eko datuekin alderatuz, %80 inguru jaitea 2050erako. Helburu horrek, halaber, garraioaren sektoreko egoeraren bilakaerarako mugak ezartzen ditu.
- Modelizazio-azterketaren emaitzek erakutsi dutenez, garraio-sektoreak prestatu egin behar du, 2050erako, bere igorpenak 1990ekoak baino %60 inguru gutxiago izatea lortzeko. Egungo mailekin alderatuz, igorpenak %70 inguru gutxitu beharko lirarteke.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio jarduerak sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

- Garraioaren igorpenak hiru osagai handik eragiten dituztela esan daiteke: garraioaren jarduera-mailek, garraio-jardueraren energia-intentsitateak eta garraioan erabiltzen den energiak eragindako berotegi-efektuko gasen intentsitateak. Horrenbestez, igorpenak zorrozki gutxitzeko, ezinbestekoa izango da hiru faktore horietan eragitea, hobekuntza teknologikoen bitartez soilik nekez lortuko baita 2050erako igorpenak %60 gutxitzea.

- Berotegi-efektuko gasen iturri nagusia bidaiarien garraioa da; batik bat, autoek sortzen dituzte igorpen gehien, errepideko garraioak sortutako igorpen guztien bi heren, gutxi gorabehera. Ikuspegi zabalagoa kontuan hartuta, aireko eta itsasoko garraioetan ere igorpenak gutxitzeko erronkak izango dira.

Azpiegituretan inbertsioak egiteko baldintza zorrotzak

- 2010-2030 aldiko garraio-eskariari aurre egin ahal izateko EBk behar izango dituen azpiegiturek 1,5 bilioi euroko kostua izango dutela kalkulatu da; hurrengo urteetan eta hamarkadetan, ordea, gero eta zailtasun handiagoak izango dira azpiegitura horiek finantzatzeko.

- Finantziazioko defizit hori estali ahal izateko, ahalegin bateratua egin beharko dute estatuek, EBk eta finantza-erakundeek, eta horrez gain, kapital-merkatuen eredu berriak eta tarifak ezartzeko mekanismo berriak (adibidez, pilaketen araberako tasak) ezarri beharko dira. Finean, finantziazio-mekanismo orokorra “erabiltzaileak ordaintzen du” printzipiora bideratu behar da.

Beste mugikortasun-estrategia baten premia

- Aurrez azaldutako guztia kontuan hartuta, egungo egoeran jarraitzea ez da, inolaz ere, aukera bideragarria; enpresentzat garraio-kostuak handitzeak hazkunde ekonomikoa oztopatuko luke, ez litzateke karbono-igorpenen muga zorrotza inondik inora beteko, eta horrez gain, herritarren mugikortasun pertsonala mugatu egingo litzateke, bai eta haien egoera ekonomikoa pobretu ere, ondasunak eta zerbitzuak garestitzearen ondorioz. Horregatik guztiagatik sortu da “2050erako ikuspegia: mugikortasun integratu, iraunkor eta eraginkorraren sarea” estrategia berria.

Gure autonomia-erkidegoko egoerari erreparatuta eta zenbait aldagaik izan duten bilakaeran arreta jarrita, mugikortasunaren arloan eta garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuetan zer joera izan den jakin dezakegu.

Mugikortasuna

- EAEko mugikortasuna handitu egin da, baina hazkunde-erritmoa motelduz joan da: pertsonak egunero egiten dituzten joan-etorriak %13,5 ugaitu ziren 2003-2011 aldian, baina azken urteetan, joera horrek indarra galdu du nabarmen. 2007 eta 2011 artean, %1,9ko hazkunde txikia izan zen, eta hazkunde horretan, mugitzeko bitarteko iraunkorrenak izan zuten pisu handiena (oinezkoen joan-etorriak, bizikletaz egindakoak...).

- Autoa lehen baino gehiago erabili da, nahiz eta azken urteetan erabilerak behera egin duen; egunero ibilgailu pribatuan egiten diren joan-etorriak %34,6 ziren 2003an, eta 2011n, %35,7 izan ziren. Dena den, denbora-aldi txikiagoa oinarri hartuta (2003-2007 aldian), ehuneko horrek behera egin zuen (%35,7 2011n, eta %38,6, 2007an).

- Oro har, ibilgailuen kopurua handituz joan da, azken ekitaldietan EAEko biztanleriaren motorizazio-maila ez aurrera ez atzera egon bada ere. Dena dela, azken bi urteotan halako gorakada bat hauteman da eta 2015ean gora jo du motorizazio-indizeak.

- Bide-azpiegiturak hobetu dira. 2000tik 2015era bitartean, zirkulazio-ahalmen handiko bideak %24,6 areagotu dira. 2015ean, bide horiek bide-sare osoaren %14,8 izan dira; 2000. urtean, %11,4 ziren.

- Garraio-zerbitzu kolektiboaren eskaria etengabe handitu da azken urteotan hiri-eremuan, eta 2000-2015 aldian, %43,9 hazi da.

- Edukiera handiko hiri-garraio publikoen eskariak ere gora egin du etengabe. Adibidez, Metro Bilbaon, 2000. eta 2015. urteen artean, %61,6 egiten du gora eskariak. Dena dela, bidaiari-kopurua bere horretan mantendu da azken urteetan. Horrekin batera, aipagarria da ere Bilboko eta Gasteizko tranbia-zerbitzuetan izan den erabilera-gorakada.

- EAEtik ateratzen eta EAera datozen bidaiarien aireko zirkulazioak ere gora egin du nabarmen; zehazki, %54,2 hazi da, 2000-2015 aldian. Azken urteotan gorakada nabaritu da eta urte arteko hazkundera %6,8koa izan da.

7.	Estatistikako Eranskina
6.	Funtsezko Adierazleak
5.	Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
4.	Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
3.	Garraioaren Eskaria
2.	Garraioaren Eskaintza
1.	Testuinguru Orokorra
0.	Egindakoaren Laburpena

- Salgaien itsas garraioak pisu handiagoa lortu du EAeko salgaien garraioaren guztizkoan; zehazki, %16,2tik %24,3ra igo da garraio-mota horrek guztizkoan duen pisua, 2003tik 2015era bitartean.

Iraunkortasuna: garraioaren iraunkortasunarekin lotutako beste alderdi batzuk

- Denbora-tarte luzeagoa kontuan hartuta (2005-2015 aldia), sektoreko energia-kontsumoa %6,9 hazi da eta urte arteko hazkundeak gora egin du laugarren urtez jarraian (2015an, %3,4). Horrenbestez, eten egin da 2008an hasitako joera beherakorra.
- Erregai fosilekiko hainbesteko mendekotasuna ez duten energia-ereduengatiko interesa gero eta handiagoa da, eta bioerregaiak ere gero eta gehiago erabiltzen dira garraio-sektorean. Hala, 2015ean, bioerregaien erabileraren urte arteko igoera %5,8koa izan da.

5

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Esparruko Helburuak

5. GARRAIOAREN ETA MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ESPARRUKO HELBURUAK

Eusko Jaurlaritzak Euskadin garraio-eredu iraunkor bat lortzeko bidean aurrera egitea du helburu. Hori dela eta, Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat prestatu du, baita plana Euskadiko Garraio Agintaritzaren baitan garraio eta mugikortasunari buruzko eskumenak dituzten euskal administrazioetan aurkeztu ere.

Plan berriak beste hainbat helburu eta estrategia ezartzen ditu, bere garaian “Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana” izeneko txostenean³⁴ aurkeztutakoak aberastuz eta eguneratuz. Gogorazi beharra dago txosten horrek gai horri buruz Europar Batasunean aurrera eraman beharreko politika komuna jasotzen duen beste liburu hau zuela erreferentziatzat: “Liburu Zuria: Europako garraioaren politika 2010erako”³⁵.

Kapitulu honetan, lehenik eta behin, Europar Batasunak egindako “*Liburu Zuria: Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea*”³⁶ izeneko lanean ezarritako helburuen laburpena eskaintzen da. Era berean, EAEn, alor honetako aurreko planean (hau da, Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanean) jasotako helburu eta estrategia nagusiak aipatuko ditugu.

Amaitzeko, Eusko Jaurlaritzak, Euskadin garraio-eredu gero eta iraunkorrago bat lortzeko bidean, 2015eko ekitaldian zehar gauzatutako jarduerak zehazten dira.

5.1. EUROPAR BATASUNAREN LIBURU ZURIAREN HELBURU NAGUSIAK

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

Ildo horretan, liburuan hamar helburu zehaztu dira, ekintza politikoak orientatzeko eta Europako garraio-sistema lehiakor eta iraunkor baterako bidea neurtzeko diseinatu direnak.

³⁴ Informazio gehiagorako, kontsultatu:

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/2905/es_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf

³⁵ Informazio gehiagorako, kontsultatu:

Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010

³⁶ Informazio gehiagorako, kontsultatu: Libro blanco del transporte - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Alderazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

Erregai eta propulzio-sistema iraunkor berriak garatzea eta erabiltzea

- 2030. urterako, hiriko garraioan propulzio-sistema arrunta duten autoen erabilera erdira jaitea; 2050erako, pixkanaka-pixkanaka desagerraraztea; 2030erako, hirigune nagusietako logistika-elementuek CO₂-ren igorpenik egin ez dezaten lortzea.
- 2050erako, aireko garraioaren sektorean, erregai iraunkor hipokarbonikoen erabilera %40ko mailara iristea; 2050erako, Europar Batasuneko CO₂ igorpenak, itsas garraioaren sektorean erabiltzen diren galdaren fuel-olioak eragindakoak, %40 gutxitzea (eta ahal bada, %50).

Kate logistiko multimodalen errendimendua optimizatzea, baita energiaren ikuspegitik erabilera eraginkorragoak bultzatuz ere

- Gaurtik 2030era bitartean, errepide bidezko garraioaren %30 beste modu batzuetara aldatzen saiatzea (adibidez, tren bidezko garraioa edo itsas nabigazio bidezkoa), salgaiak garraiatzeko korridore eraginkorrak eta ekologikoak baliatuz; 2050erako, %50etik gora finkatu da helburua. Helburu hori lortzeko, ezinbestekoa izango da azpiegitura egokia garatzea.
- 2050erako, Europako abiadura handiko trenen sarea osatzea. 2030erako, abiadura handiko trenbideen sarearen luzera hirukoiztea, eta estatu kide guztietan trenbide-sare trinkoari eustea. 2050ean, bidaiarien distantzia ertaineko garraioaren zatirik handiena trenez egin beharko litzateke.
- 2030erako, Europako oinarrizko garraio-sarea izatea, Europar Batasuneko eremu guztia hartuko duena, multimodala eta guztiz operatiboa. Garraio-sare horrek goi-mailako kalitatea eta ahalmena izan behar ditu 2050erako, eta dagozkion informazio-zerbitzuak.
- Gaurtik 2050era bitartean, oinarrizko sareko aireportu guztiak trenbide-sarearekin lotzea, ahal dela abiadura handiko trenbide-sarearekin; itsas portu nagusiek salgaiak garraiatzeko trenbide-sistemarekin behar bezalako lotura dutela bermatzea, eta ahal denean, baita barruko bide nabigagarrien sistemarekin ere.

Garraioaren eta azpiegitura-erabileraren eraginkortasuna handitzea, informazio-sistemak eta merkatuan oinarritutako pizgarriak baliatuz

- 2020rako aireko zirkulazioa kudeatzeko belaunaldi berriko Europako sistema (SESAR³⁷) ezartzea, eta Abiaziorako Europako Eremu Bateratua eraikitzen amaitzea. Garraioa kudeatzeko sistema baliokideak ezartzea errepide, itsas eta ibai bidezko garraioetarako (ERTMS³⁸, ITS³⁹, SSN eta LRIT⁴⁰ RIS⁴¹). Europako satelite bidezko nabigazio-sistema orokorra ezartzea (Galileo).
- 2020rako, garraio multimodalen informaziorako, kudeaketarako eta ordainketarako Europako sistema baten esparrua ezartzea.
- Gaurtik 2050era bitartean, errepide bidezko garraioan hildakorik ez ("zero hildako") izateko helburura hurbiltzea. Xede horren ildotik, 2020rako, errepideko biktimak erdira jaisteko helburua finkatu du Europar Batasunak. Horrez gain, garraibide guztietako garraioaren segurtasunari eta babesari dagokienez, Europar Batasuna munduan aitzindari dela bermatzea.
- "Erabiltzaile ordaintzailea" eta "kutsatzen duenak ordaindu egiten du" printzipioak bere osotasunean betetzeko bidean aurrera egitea, eta sektore pribatuak konpromisoa hartzea desorekak kentzeko (dirulaguntza kaltegarriak barne), diru-sarrerak sortzeko eta etorkizunean garraioan inbertsioak egitea bermatzeko.

³⁷ Europako aireko zirkulazioko joan-etorrien gidaplanaren arabera:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³⁸ ERTMSrako Europako ezarpen-planaren arabera: Ikus Batzordearen 561 Erabakia (EE) (2009).

³⁹ EasyWay 2 gauzatzeko planari jarraiki: ikus Batzordearen 9675 Erabakia (EE) (2010).

⁴⁰ 2002/59/EE Zuzentaraua, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzkoa (EBren Aldizkari Ofiziala, L 208, 2002-08-05ekoa), 2009/17/EE Zuzentarauak aldatua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 131, 2009-05-28).

⁴¹ Ikus 2005/44/EE Zuzentaraua.

5.2. AURREKO GARRAIO GIDAPLANAREN HELBURUAK ETA ESTRATEGIAK

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana

2002ko azaroan, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplana onartu zen, EAEn garraioaren arloan lortu beharreko helburuak eta helburu horiek lortzeko estrategia orokorrak zehazten dituena. Garraio Iraunkorraren Gidaplanean xedatutakoaren arabera, beharrezkoa da garraio-sistema modu integral batean kudeatzea eta ahaleginak egitea pertsonen nahiz salgaien mugikortasuna eta irisgarritasuna garraio iraunkorraren irizpideei jarraituz lantzeko. Garraio iraunkorraren kontzeptu horrek berekin dakar trenbide-sistemaren aldeko politikei lehentasuna ematea eta trenbide-sistema berritzea, bai eta itsas garraioa berritzea ere.

Bost helburu nagusi zehaztu dira, eta bakoitza behar bezala mugaturik dago. Estrategiak, bestalde, helburu bat baino gehiago lortzeko erabil daitezke.

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

Helburu orokorra da, Europar Batasunaren *Garraioaren Liburu Zurian* jasota dago, eta barne-produktu gordinaren hazkundearen eta garraioaren hazkundearen arteko lotura desegin nahi du. Garraio iraunkorraren bidetik joateko, garraio-eskariaren hazkundeak BPGd-arena baino txikiagoa izan behar du.

Estrategiak:

- 1) Iraunkortasunaren kultura bat sustatzea eta gizartea nahiz administrazioak kontzientziatzeko prozesua abian jartzea, kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri behar zaizkiola ikus dezaten; halaber, ohartarazi nahi da mugikortasunaren gaineko kontrola galdu dela joan-etorrietarako garraio-eskaria handitu delako eta, 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 harreman sozialen globalizaziora. Erantzun bat ematean, funtsezkoa da segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna bermatzea. Horretarako, gaur egungo enpresa-sektorea indartuko da, hura kontzentraturik eta modernizatuz, eta prestakuntza eskainiz.
- 3) "Prebentzio-garraioko" irizpideak aplikatzea zerbitzuen eta mugikortasunaren eskaria kudeatzeko. Eskaria iraunkortasunaren arabera kudeatze aldera, beharrezkoa da garraio-mota garbienak hautatzea, joan-etorri zuzenenak egitea, eta behin eta berriz errepikatzen diren prozesuak ezabatzea. Antolaketa-sistema berriak ezarri behar dira, eta horretarako, premia-zerbitzuak ez diren joan-etorriak kendu behar dira, eta intermodalitatea eta logistika sustatu.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarritasun Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

2. helburua. Irisgarritasun unibertsal eta iraunkorra lortzea

Funtsezko helburua da; izan ere, lortuz gero, oinarritzko mugikortasun-premiak aseko lirerateke, bai pertsoneri bai salgaiei begira, etorkizuneko belaunaldiek beren premiak asetzeko duten ahalmena arriskuan jarri gabe. Horretarako, ahaleginak egin behar dira garraioa irisgarria izan dadin gizarteko talde guztientzat, eta modu eraginkor batean garatu behar da, istripuak ahalik eta gehien gutxituz eta garraio bide ugari eskainiz, erabiltzaileek hautatzeko modua izan dezaten.

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 egungo garraioaren antolaketa-modua aldatu behar da; hala, garraioa "aurreikusitako eta eskaintzaren ordez", "aurrea hartu eta kudeatu" egin beharko da.
- 2) Egoitza-jarduerak eta jarduera sozioekonomikoak lurraldean hobeto banatzea eta espazioan hobeto kokatzea. Lurzoruaren erabilera tentuz eta garraio publikoarekin batera koordinaturik planifikatzen bada, eskaria modu eraginkorrago batean kudeatu ahal izango da.

3. helburua. Garraio-moduen arteko beste oreka bat bultzatzea

Oreka handiagoa lortu behar da garraio-moduen artean; horretarako, tren bidezko garraioa eta itsas garraioa bultzatu behar dira, haien kalitatea hobetuta eta azpiegituretan inbertsioak eginda. Garraio-modu horiek bultzatzeaz gain, errepide-garraioaren kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, hark sortzen dituen ondorio negatiboak arintzearen (auto-pilaketak, istripuak, kutsadura eta abar).

Estrategiak:

- 1) Bidaiarien nahiz salgaien garraioan intermodalitatea sustatzea, erabiltzaileek eta zamaketariek garraio-modu iraunkorragoak hautatzeko aukera izan dezaten. Ekimen intermodalak eta errepide-garraioaz bestelako alternatiba erakargarriak bultzatzeko neurriak gehitzea, harik eta ekimen eta alternatiba horiek komertzialki bideragarriak izatea lortu arte. Intermodalitatea lortzeko, beharrezkoa da, halaber, sistemak egoki uztartzea, kontainerrei, karga-unitateei eta garraio-kudeatzailearen lanbideari dagokienez.
- 2) Lehian dauden garraio-zerbitzuak garraio-zerbitzu osagarri bihurtzea. Horretarako, neurriak hartu behar dira eskura dauden baliabideak ahalik eta modu eraginkor eta egokienean erabiltzeko, baliabideak behar bezala aprobetxatuz; hau da, hainbat garraio-modu uztartuz, eta erabiltzaileei horiek erabiltzea erraztuz. Hartara, ez da bi aldiz zerbitzu bera emango, eta beraz, dirua aurrezteaz gain, ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izango da.
- 3) Ingurumenen kalte gutxien sortzen duten garraio-moduak sustatzea; bereziki, itsas garraioa eta tren bidezko garraioa. Trenbide-azpiegiturek eta itsas azpiegiturek

bultzatzeko neurriak hartzea, azpiegitura horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat erakargarriak izan daitezen lortzeko.

4. helburua. Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

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

Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi plataforma logistikoa indartzea, garraioa kudeatzeko, koordinatzeko eta antolatzeko.
- 2) Garraio-sistema osoki zaintzeko eta kudeatzeko ahalmena izango duten zentro logistikoak sortzea.

5. helburua. Garraio iraunkorraren bidetik

Iraunkortasunaren bidetik garatuko den garraio-sistema bat sortzea da xedea; horrela, ekonomiaren hazkundera, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren premiak, errentagarritasuna eta kalitatea zein segurtasuna kontuan harturik, ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenarekiko errespetua, berdintasuna eta belaunaldien arteko elkartasuna bermatu nahi dira. Hau da, garraioak alderdi sozialak, ekonomikoak nahiz ingurumen-alderdiak barne hartu behar ditu, eta gizartea, oro har, garraioaren erabilera pertsonalaz kontzientziatu behar du, herritar guztiek konpromiso zuzena har dezaten sistema iraunkor baten alde.

Estrategiak:

- 1) Gizartea, oro har, eta, bereziki, erakundeak eta enpresak garraio iraunkorraren premiaz kontzientziatzea.
- 2) Garraio publikoaren erabilera hobetzea eta sustatzea. Bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoaren kalitatea hobetzea, eta neurriak ezartzea ibilgailu pribatuaren ordez garraio publikoa erabil dadin sustatzeko.
- 3) Ibilgailu pribatua zentzu handiagoz erabil dadin sustatzea. Ibilgailu pribatu berean eta aldi berean pertsona bat baino gehiago ibil dadin sustatzeko neurriak hartzea, autoa pertsona bakar batek erabil ez dezan; hartara, joan-etorrien kopurua gutxituko da, eta baliabideen erabilera ere gutxitu egingo da.
- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa egitea. Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistemak bultzatzeko neurriak hartzea, beste garraio-modu batzuen eta garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboaren bidez.
- 5) Beste tarifa-politika bat bultzatzea. Txartel intermodalak arrazionalizatzeko neurriak egokitzea, garraio-modu hori erabiltzaileentzat erakargarriagoa eta praktikoagoa izan dadin, bai ekonomikoki, bai kalitateari eta eraginkortasunari begira.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

5.3. EUSKADIRAKO GARRAIO-EREDU IRAUNKOR BATERANTZ

X. legegintzaldirako gobernu-programak azpiegituren eta garraio iraunkorraren esparruan dituen helburuetako bat Garraio Iraunkorraren Gidaplan berri bat onartzea da; integrazio intermodalean oinarrituta egongo den eta garraioa bera lurralde-politikaren zatitzat joko duen garraio-politika bat ezartzeko erreferentzia-esparru gisa balioko duen Gidaplan bat onartzea, hain zuzen.

Garraio Iraunkorraren Gidaplan horren xedea hau da: Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak datozen urteotan (2020. urte arte, hain zuzen) garraioaren esparruan aurrera eraman nahi duen politika komuna formulatzea; eta Euskadirako garraio-eredu iraunkor bat lortzeko bidean aurrera egitea du oinarritzko helburu.

Garraio Iraunkorraren Gidaplan berria 2015ean aurkeztu da Euskadiko Garraio Agintaritzaren baitan garraio eta mugikortasunari buruzko eskumenak dituzten euskal administrazioetan.

5.4. 2015EKO JARDUERAK

Garraioaren plangintzari eta garapenari dagokienez, bereziki aipatu beharrekoak dira Garraio Jasangarriaren Gidaplanean egin diren aurrerapenak, hala nola, Euskadiko Errepideen Plan Orokorrean (hirugarren plana) eta Bizikleta Bideen Planean egindakoak ere.

Euskadiko Garraio Agintaritzak aurrera jarraitu du bere ohiko jarduerarekin, eta osoko bilera bat egin du, 2015eko apirilaren 15ean, hain zuzen. Osoko bilera horretan, EAErako txartel bakarra ezartzeko proiektuan egin diren aurrerapenen inguruan jardun dute.

Sekzioen jarduerari dagokionez, guztietan eman zuten Estatuko eta Europako garraio-araudian izandako aldaketen inguruko informazioa. Horiek guztiek eragin nabarmena izango dute sektorean. Sektorearen egoera aztertu zuten eta autonomia-erkidegoan zein Estatu eta Europa mailan eskuragarri dauden laguntzei eta 2015. urterako errepide bidezko garraiorako Estatuko Ikuskapen Planari buruzko informazioa eman zuten. Modu espezifikoan, hauek nabarmendu behar dira:

- Autobus bidezko Pertsonen Garraioaren Sekzioan, koordinazio-lanak egin dira sektorean, tarifakazioa, ordainketa sistema eta zerbitzuaren kudeaketa tratatu dira, eta pertsona bidaiarien garraio zerbitzuen etorkizuna planteatu da. Gainera, lineaz kanpoko garraioen, eskola garraioen eta behar bereziak dituzten pertsonen garraioen arazoa tratatu da, bai eta lanbideari eragiten dioten lege berrien gaia ere.
- Goi Ikuskaritzaren Sekzioan, Ikuskapenen Plana onartu zuten 2015erako. Estatuko eta Europako araudien inguruko informazioa eman dute eta koordinazio-lanak egin dituzte araudi horiek aplikatzeko garaian. Horien artean aipatzekoak dira alokatutako ibilgailuen kontrola edo Gurutze Gorria, Dya eta abarren zerbitzu bereziak, besteak beste.
- Azkenik, Salgaien Garraio Sekzioari dagokionez, egoera zein den jakinarazi zaio sektoreari, bai eta, mugimendu ekonomikoa erakartzeko, lurraldea *Basque Country*

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Logistic (BCL) markaren pean sustatzeko beharraren berri eman ere. Bestalde, sektoreak bere kezka helarazi dio Garraio Plangintzaren Zuzendaritzari kualifikaziorik gabe eta ibilgailu egokirik gabe diharduten garraiolarien intrusismoa dela eta, trenbide modura desbideratutako laguntzak direla eta, eta 44 tonako ibilgailuen zirkulazioaren egoera dela eta, horrek guztiak garraio zerbitzuen prezioa jaitsarazten duelako, eta errepide bidezko garraioaren sektorea desegiten ari delako.

Era berean, aipatu beharra dago modu aktiboan jardun dugula Arabako Garraio Agintaritzaren osieran, gainerako administrazio parte-hartzaileekin koordinatuta. Bestalde, 2015ean, aipatutako partzuergoa sortzeko prestatze-dokumentuak berrikusketa fasean zeuden oraindik.

Era berean, EAEko Mugikortasun Foroa antolatu da, hala alor publikoan nola pribatuan pertsonen mugikortasunean inplikaturik dauden eragileen topagune gisa. Foro horren bi jardunaldi egin dira 2015ean: lehena, irailean, “Suitza, garraio publikoaren planifikazio estrategikoaren eredu” izenburupean; bigarrena, azaroan, “WEBeko kokapena mugikortasun operadoreak EAEn” izenburupean.

Bestalde, *Euskadiko Garraio Behatokiak (EUSGABE)* EAEko garraioari buruzko oinarrizko informazioa prestatzeko bere funtzioak garatu ditu, Garraioaren Informazio Sistemari (GIS) eutsiz, eta Euskadiko Garraioaren Panoramikaren urteko txostena eginez. Txostena gure webgunean argitaratu da, Euskadiko salgaien errepide bidezko garraioaren eta bilakaeraren inguruan –2015ean bertan– egin den azterketa batekin batera. Bestalde, Sailaren Estatistika Organoarekin batera, 2016rako EAEko Mugikortasunaren Inkesta prestatu da. Azkenik, mugikortasun jasangarriaren alorrean aurrera egitea helburu duten lan eta ekimenetan parte hartu da, beste sail edo erakunde batzuekin elkarlanean, hala nola Udalsarea21 eta Ihobe erakundeekin.

Plangintzaren alorrean, “Garraio Jasangarriaren Gidaplana”-ri dagokionez, 2020rako planaren proposamen dokumentua prestatu da 2015ean, eta garraioaren eta mugikortasunean eskumenak dituzten euskal administrazioetan aurkeztu da plana. Euskadiko Garraio Agintaritzaren 2015eako bilkuran, planaren proposamenaren edukia eztabaidatu da, baita plan horri buruzko Txosten-batzorde bat sortu ere.

Plangintzan aurrera eramandako beste ekimen batzuen artean, honako hauek nabarmendu nahi ditugu:

- 2016-2027 aldirako Euskadiko Errepideen Plan Orokorren hirugarren idazketa egiten ari da dagoeneko. Plana 2016an sartuko da indarrean.
- Aurrerapen nabarmenak egin dira errepide-zoruetarako preskripzio teknikoak zabaltzeko eta osatzeko ikerketa-lanetan.
- 2/189 Legea, maiatzaren 30ekoa, Euskadiko Errepideen Plan Orokorra araupetzen duena, aldatzeko lege-aurreproiektu baten zirriborroa prestatu da, eta argitara eman da 2015eko azaroaren 10eko Agindua, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Sareko bide-zoruak dimentsionatzeko Arauaren aldaketa onartzeko dena, arauari 7. eranskina txertatuta: errodadura geruzetan erabili beharreko nahaste bituminosoetarako agregakinak.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

- Aurrera egin da, Foru Aldundiekin elkarlanean, Bizikleta Bideen Planaren zirriborroaren idazketan. Dokumentua 2016ko hasierarako prest egotea aurreikusten da, eta, hartara, onarpena jasotzeko izapideak abiatu ahal izatea.

Garraio publikoren ordenamenduari dagokionez, 2015ean, tarifak arautzeko arloan, ondorengo Agindu hau zehaztu da:

- Hiriarteko garraio publikoko tarifak turismo-ibilgailuetan (2015eko abenduaren 22ko Agindua).

Ondoren, 2015. urtean egindako jarduera nagusiak adierazi ditugu, Eusko Jaurlaritzak garraioaren esparruan aurrera eraman dituen programa desberdinen eta helburu nagusien arabera sailkatuta (helburuok aurreko gidaplanaren helburuen modu bertsuan egituratua daude):

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

Garraio-sektorea modernizatzeke programa

- Salgaien eta bidaiarien garraio-sektorean kalitatea eta lehiakortasuna hobetzeko helburuak faktore horiek handitzeko joera duten hainbat jarduera biltzen ditu. Jarduera uzteari dagozkion programak garatu dira, asoziazionismoaren sustapena, kalitate eta ingurumen sistemen ezarpena, sektorearen modernizazioa teknologia berrien ezarpenean (kokapen- eta kontrol-sistemak, segurtasun-elementuak, haurra atxikitzeke sistemak).

Prestakuntza sustatzea eta indartzea

- Harremanak izan dira garraioaren alorreko prestakuntza eskaintzen duten hainbat erakunderekin eta Euskal Institutuaren Logistika eta Mugikortasun Jasangarriko Logistika masterra jarraituko da..
- Salgai arrikutsuen errepide bidezko garraiorako Segurtasun-kontseilari izateko hautaprobetarako deialdi bat egin da, titulua lortzeko nahiz hura berritzeko, eta 2015eko azaroaren 25ean eta 26an egin dira probak; eta beste deialdi bat ere egin da garraiolari izateko gaikuntza-titulua lortzeko; behin deialdi horietarako eskariak eta titulu-emateak izapideturik, 2015eko uztailaren 16an egin dira probak.
- Itsas sektorean profesionalak eta graduatu-ondoko ikasleak trebatzeko jardueri dagokienez:
 - Lankidetzeta Itun bat egin da Deustuko Unibertsitatearekin, itsas eta portuko gaietan trebatzeko eta ikerketa eta zabalkunde jarduerak garatzeko. Jarduera horietan artean, Itsas eta Portu Enpresen Kudeaketa eta Itsas Zuzenbidea masterra egiteko eskaintza nabarmenduko genuke.
 - Itsas Garraioko, Lurreko eta Multimodaleko Aldizkari Juridikoaren hamabosgarren eta hamaseigarren aleak editatu dira.
 - Euskal Kostaldearen Itsasbidea egin da eta Jaurlaritzaren webgunean argitaratuko da.
 - Bestalde, Euskal Untzijabeen Elkarteari emandako diru-laguntzaren bidez, itsas sektoreko profesionalak izateko beharrezko diren praktikak egiteko aukera bermatu zaie Nautikako ikasleei. Halaber, Euskal Herriko Unibertsitateari “Saltillo” belaontzia mantentzeko eta erabiltzeko eman zaion diru-laguntzaren bidez, merkataritza-ontzidiko etorkizuneko ofizialek itsas prestakuntza jaso dezaten bermatu da, eta aldi berean, egindako bidaietan “Euskadi” marka sustatu da.
 - Itsas sektorea bultzatzea helburu, diru-laguntzak eman zaizkie elkarte hauei: Euskal Herriko Itsas Foroari, Uniport-i, Giport-i eta Euskal Untzijabeen Elkarteari. Era horretan, distantzia laburreko itsas merkataritza sustatu da.
 - Horrez gain, Euskadiko kirol-portuak sustatu dira, Euskaquitaine mugaz haraindiko elkarteak diruz lagunduz. Hala, bere web orri berria aurkeztu zuen elkarteak urte amaieran.
 - SINAVALEn hartu dugu parte, itsasontzi sektorearen azokan, Barakaldoko BEC-en, apirilean. Azken edizio honetan, Hego Amerikako hainbat Portu Agintaritzetako ordezkariak izan ditugu, eta azpiegitura alorretan nolako beharrak dituzten jakinarazi digute, etorkizunean EAEko ingeniari eta enprekin lankidetzan aritzeko aukerak aztertzea begira.
 - Halaber, diruz lagundu da Bilboko Itsas Museoko “Burdin kolorea” erakusketa eta kirol itsasontzietarako instalazioen garapena.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

2. helburua - Irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea

Errepide-plana

- 2016-2027 aldirako Euskadiko Errepide Plan Orokorren hirugarren idazketa egiten ari da dagoeneko. Plana 2016an sartuko da indarrean.
- Aurrera egin da errepide-zoruetarako preskripzio teknikoak zabaltzeko eta osatzeko ikerketa-lanetan.

3. helburua - Garraio-moduen artean beste oreka bat bultzatzea

Trena indartzea

Eusko Tren XXI plana

- Bizkaian, 2015ean, Artxandako tunelean trenbidea muntatzeko lanak hasi dira; Bizkaiko hiriburuak Loiuo aireportuarekin konexioa izateko eta Mendizurreko (Bedia) trenbide-pasagunea kentzeko lehen pausa da hori.
- Gainera, Zugastieta-Muxika zatiaren pasagunea kentzeko eta trenbidea berritzeko lanak amaitu dira.
- Urdulizeko trenbide-pasagunea kentzeko lanak hasi dira.
- Gipuzkoan, hainbat jarduera egin dira sarean. Horien artean nabarmendu behar dira Loiola-Herrera zatia bikoiztea, Irunen Arasoko lantegiak eta kotxe-tailerrak eraikitzea, Eibarren Amaña-Ardantza bikoiztea eta estalkia jartzea eta Loiolako geltoki berria eraikitzeko lanak hastea.
- Ibilgailu pribatuaz bestelako garraio-sistema erabiltzeko aukera ET/FV, S.A.U. Elkarte Publikoaren bitartez gauzatu da. Pertsonen trenbide bidezko, tranbia bidezko eta errepide bidezko garraio zerbitzua eskaintzen du elkarte horrek, baita salgaien trenbide bidezko zerbitzua ere. Elkarte horrek jaso duen diru-laguntza zerbitzua hobetzeko balio izan du, eta horri esker, maiztasun eta kalitate hobek eta segurtasun eta erosotasun handiagoak eskaini diezazkieke gaur egun bidaiariei.
- EAEko garraio-sistema trenbide-zerbitzu aukera on bat eskainiz arrazionalizatzeari dagokionez, azpimarratu beharra dago Sailaren helburu nagusietako bat garraio-moduen arteko berrorka lortzen sartzeko delatza, eta horretarako, jasangarriagoak direnak –esate baterako, trenbidea– sustatzea.

Euskal Trenbide Sare Berria

- 2006ko apirilaren 24an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek, Estatuko Administrazio Orokorrek eta Adifek lankidetzatza-hitzarmen bat sinatu zuten Euskal Trenbide Sare Berria eraikitzeko. Hitzarmen horren arabera, Eusko Jaurlaritzak bere gain hartu zuen "Euskal Y" sarearen Bergararik Irunera bitarteko Gipuzkoako adarra (Donostiara sartzen den tartea barne) eraikitzeko proiektuak idaztea, lan horiek zuzentzea, kontratatzea eta gauzatzea, bai eta adar horretako desjabetze-espeditteen kudeaketa administratiboan laguntzea ere.
Hortaz, Euskal Trenbide Sarea (ETS) erakundeak, maiatzaren 21eko 6/2004 Legeak esleitzen dizkion eginkizunak betez, bere gain hartu ditu eraikuntza-proiektuek, desjabetzeen kudeaketak eta lanen eskumeneko zuzendaritzak eragindako gastuak eta Gipuzkoako adarra eraikitzeak sortutako beste gastu batzuk.
- Euskal Trenbide Sarea erakundeak obrek ukitutako nekazaritza-lurzoruen kudeaketan parte hartu du, bai eta Gipuzkoako adarreko obrek eragindako desjabetzeen kudeaketa administratiboan ere.
- Halaber, zenbait batzorde eta lan-talde antolatu dira, "Euskal Y" bere osotasunean koordinatzeko.

Bilboko Hiri Trenbidea

- Bilboko Metropoli-eremuko Trenaren 1. lineari dagokionez, Urdulizko trenbide-pasagunea kentzeko lanak hasi dira.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

- Bilboko Metropoli-eremuko Trenbidearen 3. lineari (Etxebarri-Matiko linea) dagokionez, 2015ean lanak egin dira Etxebarri-Txurdinaga zatian eta Matikoko alta Alde Zaharreko geltokietan. Gainera, instalazio guztietako lanak esleitu dira eta Uribarri, Txurdinaga-Alde Zaharra eta Etxebarriko San Antonio zatietako lanak amaitu dira.
- Bilboko Metropoli-eremuko Trenbidearen 4. Lineari dagokionez, eraikuntza-proiektuak lizitatu dira.
- Bilboko Hiri Trenbidea (1. eta 2. lineak) finantzatu ahal izateko, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Finantza Planean ezarritakoari jarraituz –plan horretan zehaztu baitira tokiko erakunde horrek Metro Bilbao SA sozietateari egin behar dizkion ekarpenak–, 35.000.000 euroko diru-laguntza eman zaio Bizkaiko Garraio Partzuergoari; Bizkaiko Foru Aldundiak eman dion diru-kopuru bera, hain zuzen.
- Halaber, Bilboko Hiri Trenbidearen 3. linea (Etxebarri-Matiko linea) eraikitzeko eta finantzatzeko Euskal Trenbide Sarearekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin sinatutako lankidetzaz hitzarmena betez, beharrezko funtsak transferitu zaizkio (kapitalezko diru-laguntza gisa) erakunde publiko horri, linea hori finantza dezan.
- Azkenik, maiatzaren 21eko 6/2004 Legearen bidez sortutako Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuko erakunde publikoak Bilboko Hiri Trenbidearen gaineko eraikuntzako eta ekipamenduko proiektuetarako kudeaketak egin ditu, bai eta lanen eta instalazioen zuzendaritza, ikuskaritza eta kontrol teknikoko lanak ere.

Kable bidezko garraioa

- 2015ean, aurrera egin dugu EAEko kable bidezko garraio-instalazioen ikuskapen lanekin, ikuskapen-txostenetan jasotako oharrak bilduta.
- Igeldoko funikularraren egungo emakidaren ondasunak likidatu eta itzultzeko espedientea bideratzen jarraitu da. 2014an, espediente horren kontra, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusian, administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jarri zen. 2015ean, instalazioen titulartasun publikoa berresten duen epaiaren berri eman da, baina horren kontra ere aurkeztu da errekurtsoa; beraz, 2015ean zehar, Monte Igeldo enpresak emakida-pleguetan ezarritako baldintzetan eman dezake zerbitzua, hori ematen jarraituko dela bermatzeko. 2015ean, Igeldoko funikularraren garraio publikoaren zerbitzua berriro lizitzeko pleguak idatzi eta berrikusten jarraitu da.

Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna

- Garraio Txartel Bakarria lortzeko helburuaren baitan Euskadin aldi berean dauden hiru garraio-txartelen (BAT, BARIK eta MUGI) Elkarreragingarritasuna martxan jartzeko prozesuan aurrera egin da. Tartean sartutako erakundeek hartzen dute parte proiektu honetan: Bizkaiko Garraio Partzuergoak, Gipuzkoako Garraio Agintaritzak, Arabako Foru Aldundiak, Euskotrenek eta Eusko Jaurlearitzaren Garraio Plangintza Zuzendaritzak. 2015ean, BAT-BARIK-MUGI txartelen elkarreragingarritasunerako Masterplana ezartzen jarraitu da. Horrek egun Euskadin dauden bateratutako hiru tarifa-sistemen arteko elkarreragingarritasuna lortzeko Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako garraio publikoko sistemen alorrean egin beharrek jarduerak babestu eta baloratzen ditu. 2015ean, Masterplana exekutatzean, proiektu pilotu hauen abiatzea finkatu da: Bilboko tranbia 2014ko uztailetik aurrera dago operatibo, hiru txarteletarako; Vitoria-Gasteizko tranbia 2015eko apiriletik aurrera dago operatibo, BAT-BARIK-MUGI txarteletarako; Donostiako hiri autobusetarako (Dbus) proiektu pilotua. Azken horrek 2015ean amaitu du 2016rako aurreikusita dagoen ezarpeneko pleguen lizitazioa. 2015ean, Masterplanari jarraikiz, Euskotren erakundearen Linea Orokorrean BAT-BARIK-MUGI txartelen elkarreragingarritasuna ezartzen jarraitu da eta BGP zein CGLaren konpentsazio-zentroen eta BAT txartelaren Erakunde Kudeatzailearen arteko komunikazio funtzionalerako oinarriak ezarri dira.
- EAEko Plataforma Logistiko Intermodalak Sustatzeko eta Garatzeko Estrategiaren ekintzak aurrera eramaten jarraitu da. Horren helburua plataforma logistikoa sustatu eta garatzea da, eremu logistiko intermodalen sarean babestuko den euskal sistema ezartzeko ekimenekin. Hauek txertatuko dituzte: garraio-modu desberdinak, tren-konexioen bultzada eta plataforma logistikoen garapena portuetako eta aireportuetako azpiegitura handiekin batera doazen ekintzen bultzadarekin. Estrategia honen baitan, Basque Country Logistics marka dago txertatuta. Horren helburua plataforma logistiko multimodala eta multipolarra instrumentaltzatzea da; izan ere, Iberiar Penintsula eta Europar Batasunaren arteko salgaien fluxuaren lotura nagusia da eta 2015ean hainbat ekintza eta aurkezpen egin ditu maila autonomikoan, estatalean eta europar mailan.
- Bestalde, dagoeneko abian den zentro logistikoei babesa ematea ekarpen ekonomikoan gauzatu da, horietan sozietateko partaidetza izatearekin batera.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

Inbertsioak egitea portu-azpiegituretan, eta gaur egungo azpiegitura mantentzea EAEn eskumeneko portuetan

- Garraio-jarduerekin zerikusia duten azpiegituretan eta portuetako instalazioetan egindako jardueri dagokienez, 2015eko ekitaldian zehar, 2014ko neguan izandako ezohiko ekaitzak ekarritako kalteen ondorioz exekutatzeko zeuden azpiegiturak berreraiki edo konpontzeko jarduerak itxi dira. Horien artean, honako hauek dira azpimarratzekoak:
 - Orioko kontradiketa sendotzea (10, 20 eta 30 tn-ko dentsitate altuko ia 2.000 hormigoizko bloke jarri dira), eta Bermeoko Frantxuako zabalgunean lehendik zeuden 45 lonja –neurri handiago edo txikiagoan kaltetuak– berreraikitzea (babes-lana bukatutakoan egin da horien egokitzapena).
 - Ondarroako Arrigorriko kai-muturrerako obrak eta Bermeoko kontradikerako obrak likidatu dira.
 - Orioko portua babesteko dikea indartzeko proiektua idatzi da eta Bermeoko dikearena idazteko lanak hasi dira, eredu fisikoaren entsegua barne.
 - 2015ean, Lazunarriko dikea sendotzeko sistemaren hidrodinamikaren azterketa kontratatu da, egin beharreko dragatzeen baldintzak ezarrita. Ildo horretan, Plentziako portuko bokalearen egoera hobetzeko hainbat aukera ere aztertu dira.
 - Orioko portuko eremura sartzeko bidearen ondoko hegalaren lerradura masiboen ondoren, bide trazaduraren bestelako konponbide posibleak aztertu dira. Konponbide horiek ingurumen ikuspegitik eremu sentikorrean exekutatuko lirakeenez, lurralde-antolamendu eta hirigintzan, ingurumen eta itsasertzetan eskumena duten agintaritzen txostenak hartu dira kontuan, azkenean portuko instalazioetara sartzea ahalbidetzen duen eta eraiki den konponbide aukeratzean.
 - 2015ean, Donostiako portuan dagoen Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzuaren eraikina birmoldatzeko lanak lizitatu dira. Horrela, kanpoko aurrealdea berdin mantenduta, egitura-segurtasunerako, irisgarritasunerako eta erosotasunerako baldintza guztiak beteko ditu. Izan ere, ezinbesteko baldintza da hori bai gure langileentzat, bai gure bezeroentzat.
- Portu plangintzari dagokionez, Hondarribia eta Bermeoko portuetako plan berezien aldaketa bana idatzi da, eta Getariako portuko Plan Berezia izapidetzeko prozedurari ekin zaio.
- Itsas eta kirol instalazioak mantentzeko eta kudeatzeko lanei dagokionez, Donostian, urte amaieran, arrantza-dartsena berrantolatzeke obrak hasi dira, ur azal erabilgarria egungo beharretara egokitzeko. Horrela, pantalan flotatzaile berriak instalatuko dira, arrantza-ontzi tradizional eta beteranoen ontzietan ez ezik, joan-etorrian dabiltzan ontzietan ere kortesiazko 14 atrakatzeko berri eskaintzeko hain leku ezagunetan.
- Itsas kirolei sostengua emateko instalazioak hobetzeko ildo horretan, aurten egindako beste jarduera batzuen artean, azpimarratzekoak dira Debako sasoiko pantalan berria edo Bermeoko arraunketa pantalan berria.
- 2015eko ekitaldian zehar, Gipuzkoako eta Bizkaiko portuetako ur azala eta lehorreko aldea garbitzeko indarrean diren kontratuak exekutatu jarraitu da. Horretarako, 12 hilabetez luzatu da Bermeo, Mundaka, Arminza eta Plentziako portuei dagokiena.
- Portuen segurtasun- eta zaintza-zerbitzuari dagokionez, 2015ean, 12 hilabetez luzatu da Bizkaian zerbitzua emateko indarrean den kontratua. Hori Bermeo, Ondarroa eta Lekeitioko portuei dagokie, udan. Zerbitzu hori etorkizunean ere emateko, kontratazio espediente berri bati eman zaio hasiera eta Mundakako portua sartu da bertan.
- Gipuzkoan, segurtasun- eta zaintza-zerbitzua Donostian baino ez da eman.
- Bestalde, barruko larrialdietako planak eta barruko itsas planak ezarri dira, eta Mutrikuko portuan simulakroa egin da.
- Azkenik, aurrera jarraitu da ontziek sortutako hondakinak jasotzeko planarekin eta Bermeoko portua babesteko planarekin.

Aireko garraioaren plangintza eta garapena

- EAEko Aireportuak Kudeatzeko Plana amaitu zenetik (2014) eta horretan zein EAEko lurralde historikoetan kokatutako aireportuen Marketin plan irekietan oinarrituta (Loiu, Foronda eta Hondarribiko aireportuak), Aireportuak Koordinatzeko Batzordea eratu zen. Era berean, horrek Aireportuetako Lantalde Teknikoa sortzea bultzatu zuen eta haren eginkizunak ezarri zituen, aireportu bakoitzak (beraien eremuan eta EAEn baitan) sustatzen laguntzen duten ekimen teknikoak ekarri, aztertu eta aukeratzeko, negozio-bolumena igo dadin epe motz zein luzera. Lantalde tekniko horrek lanak 2016an zehar amaitu eta bero ondorioak Aireportuak Koordinatzeko Batzordeari aurkeztuko dizkiola dago aurreikusita.
- Bestalde, Hondarribia-Donostiako Aireportua Sustatzeko Sozietatea (Ortizibia, SL) birdefinitu eta bultzatu egin da, eta, aldiz, Gasteizko Aireportua Sustatzeko Sozietatea (VIA, SA) eta Bilboko Aireportua Sustatzeko Sozietatea S.M. mantendu egin dira.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

4. helburua - Euskadik Europan duen kokapen estrategikoa indartzea

Ardatz atlantikoa indartzea komunikazio-ardatz gisa

- Eusko Jaurlaritzak Arku Atlantikoko eskualdeen artean sustapen-ekintzen lidergoarekin jarraitu du, lehenetsitako Europaz gaindiko garraio-sareetan ardatz atlantikoaren behin-betiko txertaketaren ostean.
- Eusko Jaurlaritza buru den CFA-EFFIPLAT proiektua amaitu da. Proiektuaren helburua korridore atlantikoaren sustapen-ahaleginak koordinatzea izan da. Proiektuan taldeburu gisa dagozkion lanak egin ditu Eusko Jaurlaritzak: komunikazio- eta hedapen-lanak, alde batetik, eta koordinazio, justifikazio eta proiektuaren kontrol-lanak bestetik. Horretarako, Bilbon, proiektu amaierako Gidatze Batzordea eratu da, eta zenbait bideokonferentzia egin dira.
- Era berean, proiektuan aurrez ikusitako azterketak amaitu dira: batetik, azpiegiturei eta proiektuei buruzko azterketan, eta bestetik, zerbitzuen azterketan eta intermodalitatean. Horiek 2015eko apirillean aurkeztu ziren publikoki Pasaiaiko portuan.
- Europar Batasuneko Itsas Eskualde Periferikoen Konferentziaren baitako Arku Atlantikoaren Batzordean (AAB) parte hartu dugu, Europako beste eskualde batzuekin batera, garraio arloan politika bateratuak sustatze aldera. Hori dela eta, Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak parte hartzen du Arku Atlantikoaren Garraiorako Taldean.
- Akitania-Euskadi euroeskualdearen eremuan, Transfermuga proiektuari jarraikortasuna emateko lan egin da, hau da, Baiona-Donostia eurohirian tren-loturak hobetzeko. Horretarako, Transfermuga 2 proiekturako hautagaitza-inprimaki bat prestatu eta 2015ean aurkeztu da.

5. helburua - Garraio iraunkorren bidetik

- Beste helburu batzuen harira aipatutako hainbat ekintzak helburu hau erdiesteko ere balio dute. Bereziki, garraio publiko kolektiboa sustatzeko ekintzez ari gara –jada aipatu ditugunak–, bai eta itsas garraioa bultzatzeko ekintzez ere. Horretarako, bada, garraio publikoko zerbitzu berriak ezarriko dira, edo bestela, garraio horietarako azpiegiturak eraikiko dira, batez ere, trenbide bidezko garraioaren kasuan.

6

**Funtsezko
Adierazleak**

6. EAE-KO GARRAIO SEKTOREAREN FUNTSEZKO ADIERAZLEAK

6.1. ADIERAZLE EKONOMIKOAK

1. adierazlea	2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2011 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2012 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2013 (a) ¹ (EJSN-2009 eta EK2-10)	Aurrerapen-maila	
					13-03	13-12
Garraioaren produktibitatea (BEGd/Enplegua)	55,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	72,3 mila euro lanean dagoen pertsonako	71,7 mila euro lanean dagoen pertsonako	74,7 mila euro lanean dagoen pertsonako	%35,1	%1,0

2013an, garraioaren produktibitatea 74,7 mila euro baino handiagokoa izan da lanean dagoen pertsona bakoitzeko; ekonomia osoaren produktibitatea, berriz, 67,8 mila eurokoa izan da.

Bilakaerari begiratzan badiogu, garraioaren produktibitatea %35,1 hazi da 2003tik, eta %1,0 handitu da aurreko ekitaldiarekin alderatuta. Ekonomia osoa hartzen badugu kontuan, %26,9 eta %-2,7 izan dira datu horiek, hurrenez hurren.

¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegitratze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalean estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

2. adierazlea	2003 (EJSN-1993 1. berrik.)	2013 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2014 ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	2014 (a) ¹ (EJSN-2009 eta EKS-10)	Aurrerapen-maila	
					15-03	15-14
EAEko garraioaren eta ekonomia osoaren hazkunde konparatua (BEGd)	Garraioa: 2.148.203 mila euro. Ekonomia: 44.646.354 mila euro.	Garraioa: 2.871.363 mila euro. Ekonomia: 59.903.935 mila euro.	Garraioa: 2.929.703 mila euro. Ekonomia: 60.692.811 mila euro.	Garraioa: 3.101.822 mila euro. Ekonomia: 62.602.876 mila euro.	Garraioa: %44,4 Ekonomia: %40,2	Garraioa: %5,9 Ekonomia: %3,1

Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gidaplanaren helburua zen garraioaren hazkundera ekonomia osoaren hazkunderaren azpitik egotea; izan ere, gehiegizko mugikortasunak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen-kostu gehiegi sortuko lituzke.

Denbora-ikuspegi zabala hartuz, (2003-2015 aldia), garraioaren BEGd-aren hazkundera ekonomia osoaren BEGd-aren hazkundera baino handiagoa izan da: %44,4 eta %40,2, hurrenez hurren.

Aurreko urtean (2014tik 2015era bitarteko bilakaeran) ere garraioaren BEGd-a hazi egin da, ekonomia bere osotasunen hazi dena baino gehiago: %5,9 eta %3,1, hurrenez hurren.

¹ Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegitratze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalean estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

3. adierazlea	2000	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila ¹	
						15-00	15-14
Zirkulazio-ahalmen handiko bideak ²	%11,4	14,4	%14,4	%14,4	%14,8	%3,4	%0,4

Zirkulazio-ahalmen handiko bide-azpiegituren proportzioa eta kalitatea ahalik eta handiena izan dadin, azken urteetan ahalegin handiak egin dira hiru lurralde historikoetan bide-azpiegiturak egokitzeko eta hobetzeko; hau da, autobide eta autobietan inbertitu da. Helburua da pilaketak gutxitzea eta, era berean, errepideen segurtasun-maila handitzea.

Ildo horretan, 2000-2015 aldian, zirkulazio-ahalmen handiko bideen proportzioa bide-sare osoarekiko 3,4 puntu hazi da ehunekotan (495 km izatetik 617 km izatera igaro da), eta 2015ean, EAEko errepideetako kilometro guztien %14,8 hartu du. Horrek esan nahi du, zenbait urtetan ez atzera eta ez aurrera egon ondoren, aurtengo ekitaldian 0,4 puntu hazi dela, ehunekotan, aurreko urtearekin alderatuta.

¹ Aldea ehunekotan puntutan.

² Iturria: Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekaria.

6.2. ADIERAZLE SOZIALAK

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

4. adierazlea	2000	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila ²	
						15-00	15-14
Garraio publiko kolektiboaren erabilera	225.966 mila bidaiari	253.393 mila bidaiari	244.031 mila bidaiari	251.398 mila bidaiari	251.918 mila bidaiari	%+11,5	%+0,2

EAEko errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetako bidaiarien kopurua %11,5 handitu da 2000-2015 aldian. Datu horiek adierazten dute garraio publikoaren erabilera bilakaera positiboa izan duela EAEko biztanleen artean, aztertutako aldirian.

Hala, azken ekitaldian, errepideko eta trenbideko garraio kolektiboaren zerbitzu publikoetan ibili den bidaiari kopurua, lehengo urteko maila berean mantendu da, 251,9 milioi pertsonetara iritsi da. Beraz, bidaiari kopuruak %0,2 egin du gora, 2014ko ekitaldiko datuekin alderatuta.

¹ Adierazle honetan, funikular erabiltzaileen kopurua jasotzen da, baina igogailu erabiltzeena ez, artean ez baititugu 2000. urteko datu guztiak.

² 2000-2015 urteen arteko "Aurrerapen maila" A-3700 Bilbo/Gasteiz kontzesioaren autobus lineak kontuan hartu gabe dago kalkulaturik, artean ez baitugu 2011. urtea baino lehenagoko linea horiei buruzko daturik.

5. adierazlea	2003	2006	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila ¹	
							15-03	15-14
Salgaien garraioa trenez eta itsasoz	%19,2	%21,8	%24,8	%26,0	%24,6	%26,4	%7,1	%1,8

2003, 2006 eta 2011ko EAEko Eskariari Buruzko Irudia azaltzen duten ikerketetako azken datuen arabera, EAEko salgaien garraioari dagokionez, garraio-moten banaketa orekatuz eta iraunkorrago eginez joan da. Hala, trenez edo itsasontziz garraiatutako salgaien proportzioa ehuneko 7,1 puntu handitu da, 2003-2015 aldirian.

Hobekuntza nabarmena izan den arren, salgaien errepideko garraioak pisu handia du oraindik (guztizkoaren %73,6, 2015ean), EB-28n duen pisua baino askoz handiagoa; hain zuzen ere, EB-28ko garraibide iraunkorrenak, trenbidekoak eta itsasokoak, salgai guztien %45,5² hartzen dute.

¹ Aldea ehuneko puntutan.

² 2013, datuak ditugun azken urtea. Itsasoko garraioak barnean hartzen ditu barnealdeko bide nabigagarriak.

6. adierazlea	2001	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila	
						15-01	15-14
Errepideetan hildako pertsonak¹	186	58	56	29	53	%-71,5	%82,8

"2015-2020 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoaren" helburu nagusia mugikortasun seguru eta jasangarriari dagokionez Euskadi eredu bilakatzea da.

2001etik 2015era bitartean, EAEko errepideetan hildako pertsonen kopurua %71,5 jaitsi da.

Bestalde, 2015ean, EAEko errepideetan hildako pertsonak aurreko urtean baino %82,8 gehiago izan dira. Dena dela, esan beharra dago 2014an ohiz kanpoko beherakada da izan zela gure errepideetan hildakoen kopuruan.

¹ Ertzaintzak eta udaltzaingoa erregistratu dituzten biktimadun istripuak sartu dira (2005era arte, EAEko hiru hiriburu eta udaltzaingoa adierazitako istripuak bakarrik; 2006an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoa, Irungoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Basaurikoak; 2007an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoa, Irungoak, Beasaingoa eta Basaurikoak; 2008an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoa, Irungoak, Santurtzikoak eta Sestaokoak; 2009an, EAEko hiriburu eta udaltzaingoa, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak, Lezokoak eta Zarauzkoak; eta 2010ean, 2011n, 2012an, 2013an, 2014an eta 2015ean EAEko hiriburu eta udaltzaingoa, Irungoak, Barakaldokoak, Santurtzikoak, Sestaokoak eta Zarauzkoak).

6.3. INGURUMEN-ADIERAZLEAK

7. adierazlea	1990	2008	2012	2013	2014 ¹	Aurrerapen-maila	
						14-90	14-13
Berotegi-efektuko gasen igorpenak garraio-sektorean	2.717 mila tona CO ₂ baliokide	5.713 mila tona CO ₂ baliokide	5.288 mila tona CO ₂ baliokide	5.364 mila tona CO ₂ baliokide	5.540 mila tona CO ₂ baliokide	%103,9	%3,3

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

1990etik 2014ra bitartean, berotegi-efektuko gasen igorpenak %103,9 handitu dira garraio-sektorean, Kyotoko Protokoloan hitzartutakoaren kontra. Hala, 2014 eta 2015 artean, garraioak eragindako berotegi-efektuko gasen igorpenak %3,3 handitu dira. Igoera hori gertatzearekin batera, jarduera ekonomikoak gora egin du (BPGd-aren %1,4ko igoera 2014an).

¹ Txosten hau egitean eskura izan den azken informazioa.

8. adierazlea	2002	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila	
						15-02	15-14
Energia-kontsumoa garraio-sektorean	1.590 ktpb	1.822 ktep	1.847 ktep	1.862 ktep	1.925 ktep	%21,1	%3,4

2011-2015 Ingurumen Esparru Programaren helburu estrategikoen arabera, baliabideen erabilera eraginkorra eta kontsumo arduratsua sustatu behar dira.

Garraioaren energia-kontsumoa %21,1 handitu da 2002-2015 aldian; bilakaera hori aipatutako helburu estrategikoen guttiz aurkakoa da. 2015ean, garraioaren energia-kontsumoa %3,4 igo da aurreko urtearekin alderatua, gure erkidegoko jarduera ekonomikoak egin duen bezala (BPGd-a %4 hazi da 2015ean; 2014an, berriz, %1,4 hazi zen).

9. adierazlea	2006	2012	2013	2014	2015	Aurrerapen-maila	
						15-06	14-15
Bioerregaien kontsumoa	6,5 mila tona petrolio baliokide	104,2 mila tona petrolio baliokide	68,0 mila tona petrolio baliokide	64,9 mila tona petrolio baliokide	68,8 mila tona petrolio baliokide	%958,5	%5,8

Euskadiko Energia Estrategia 2020 azterketaren jarduera-ildoan, garraio-sektoreak petrolioarekiko duen energia-mendekotasuna gutxitzea aipatzen da.

Garraio-sektorean, bio-erregaien kontsumoa %958,5 hazi da 2006-2015 aldian. Aurtengo ekitaldian, %5,8 handitu da kontsumo hori, aipatu jarduera-lerroan markatutako joeraren ildotik jarraituta.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7

Estatistikako Eranskina

7. ESTATISTIKAKO ERANSKINA

7.1. ESPARRU OROKORRARI BURUZKO ERANSKINA

7.1.1. Establezimendu-kopurua

7.1. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera EAEn (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)

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

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Establ. kop.	%(B) / (C)	Establ. kop.
2009	13.825	95,0	6,8	14.547	7,2	202.093
2010	12.495	94,5	6,5	13.227	6,9	191.057
2011	11.782	94,8	6,4	12.430	6,7	185.454
2012	11.637	94,6	6,3	12.304	6,7	184.471
2013	11.185	95,0	6,2	11.770	6,6	179.285

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	190,0	168,8	6,2
1997	10,2	9,4	5,5
1998	4,2	3,9	4,8
1999	1,8	1,8	2,3
2000	-1,1	-1,0	1,7
2001	-1,9	-1,9	-0,8
2002	-1,6	-0,9	2,1
2003	-1,8	-1,8	0,9
2004	-0,6	-0,5	2,0
2005	0,5	1,1	3,5
2006	-0,1	0,6	2,6
2007	3,6	4,2	7,0
2008	-0,9	-0,2	2,3
2009	-1,6	-1,2	-1,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,6	-9,1	-5,5
2011	-5,7	-6,0	-2,9
2012	-1,2	-1,0	-0,5
2013	-3,9	-4,3	-2,8

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.3. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Araban (establezimendu-kopurua eta ehunekoak)

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

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Establ. kop.	%(B) / (C)	Establ. kop.
2009	1.744	95,6	6,5	1.825	6,8	26.791
2010	1.575	94,5	6,2	1.667	6,6	25.277
2011	1.490	94,7	6,0	1.573	6,3	24.884
2012	1.471	94,1	5,7	1.563	6,1	25.788
2013	1.401	94,3	5,5	1.485	5,9	25.364

Iturria: Eusko Jaurlaritzak eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	226,3	206,3	5,0
1997	12,0	11,7	6,1
1998	4,5	4,2	4,2
1999	2,9	2,9	4,2
2000	-2,8	-2,4	0,2
2001	-1,2	-1,4	1,1
2002	-2,7	-1,6	2,4
2003	-2,7	-2,4	1,4
2004	0,5	0,8	0,7
2005	2,9	3,8	4,9
2006	-1,6	-1,1	1,5
2007	6,0	7,3	8,7
2008	-0,4	0,5	2,5
2009	-1,0	-0,9	-0,7

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-9,7	-8,7	-5,7
2011	-5,4	-5,6	-1,6
2012	-1,3	-0,6	3,6
2013	-4,8	-5,0	-1,6

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.5. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoa)

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

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Establ. kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Establ. kop.	%(B) / (C)	Establ. kop.
2009	4.780	95,9	6,8	4.985	7,1	70.709
2010	4.207	95,5	6,3	4.405	6,6	66.694
2011	4.052	95,7	6,4	4.235	6,6	63.768
2012	3.939	95,3	6,2	4.135	6,5	63.381
2013	3.757	95,5	6,1	3.933	6,3	61.972

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	198,6	178,8	6,9
1997	12,2	11,5	5,8
1998	6,0	5,7	5,8
1999	2,8	2,6	2,5
2000	0,6	0,7	2,4
2001	-1,6	-1,6	-0,4
2002	-2,8	-1,9	1,8
2003	-2,6	-2,8	1,2
2004	-0,8	-0,5	2,0
2005	0,0	0,6	2,8
2006	-0,3	0,1	2,1
2007	4,0	4,4	7,3
2008	-2,1	-1,7	1,4
2009	-2,2	-2,0	-2,0

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-12,0	-11,6	-5,7
2011	-3,7	-3,9	-4,4
2012	-2,8	-2,4	-0,6
2013	-4,6	-4,9	-2,2

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.7. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopuruaren bilakaera Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

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

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia, guztira (C)
	Establ. kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Establ. kop.	%(B) / (C)	Establ. kop.
2009	7.301	94,4	7,0	7.737	7,4	104.593
2010	6.713	93,8	6,8	7.155	7,2	99.086
2011	6.240	94,2	6,4	6.622	6,8	96.802
2012	6.227	94,3	6,5	6.606	6,9	95.302
2013	6.027	94,9	6,6	6.352	6,9	91.949

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena

0.

Testuinguru Orokorra

1.

Garraioaren Eskaintza

2.

Garraioaren Eskaria

3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak

4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak

5.

Funtsezko Adierazleak

6.

Estadistikako Eranskina

7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1995	--	--	--
1996	178,3	156,5	6,0
1997	8,7	7,7	5,1
1998	3,0	2,7	4,2
1999	1,0	1,1	1,7
2000	-1,9	-1,8	1,6
2001	-2,4	-2,2	-1,6
2002	-0,5	0,0	2,3
2003	-1,1	-0,9	0,6
2004	-0,8	-0,7	2,3
2005	0,2	0,8	3,6
2006	0,3	1,3	3,3
2007	2,8	3,4	6,3
2008	-0,2	0,6	2,9
2009	-1,4	-0,8	-0,3

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-8,1	-7,5	-5,3
2011	-7,0	-7,4	-2,3
2012	-0,2	-0,2	-1,5
2013	-3,2	-3,8	-3,5

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.9. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, EAEn (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	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
2008	12.462	72	20	42	2.146	14.742
2009	12.200	58	20	39	2.183	14.500
%						
1995	60,80	1,72	0,38	0,99	36,11	100,00
1996	89,66	0,59	0,08	0,21	9,46	100,00
1997	89,49	0,48	0,08	0,17	9,79	100,00
1998	89,00	0,46	0,09	0,18	10,28	100,00
1999	88,67	0,44	0,09	0,18	10,62	100,00
2000	87,56	0,45	0,10	0,18	11,72	100,00
2001	86,49	0,46	0,11	0,20	12,75	100,00
2002	85,69	0,49	0,10	0,27	13,45	100,00
2003	85,31	0,49	0,10	0,24	13,86	100,00
2004	85,10	0,47	0,10	0,23	14,11	100,00
2005	85,09	0,51	0,14	0,25	14,01	100,00
2006	84,89	0,54	0,13	0,26	14,18	100,00
2007	84,74	0,52	0,13	0,26	14,36	100,00
2008	84,53	0,49	0,14	0,28	14,56	100,00
2009	84,14	0,40	0,14	0,27	15,06	100,00

Iturria: Eustat (Jardura Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Bidaiari urreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
2009	2.694	9.669	41	3	3	16	17	10	6	-	-	-	1.366	13.825
2010	2.587	8.468	57	5	4	15	14	11	5	289	109	32	899	12.495
2011	2.560	7.909	62	6	5	16	12	8	6	283	106	26	783	11.782
2012	2.547	7.682	62	8	4	17	14	8	0	314	120	34	827	11.637
2013	2.511	7.312	62	9	4	15	14	11	0	306	114	38	789	11.185
%														
2009	19,49	69,94	0,30	0,00	0,00	0,10	0,10	0,10	0,00	-	-	-	9,90	100,00
2010	20,70	67,77	0,46	0,04	0,03	0,12	0,11	0,09	0,04	2,31	0,87	0,26	7,19	100,00
2011	21,73	67,13	0,53	0,05	0,04	0,14	0,10	0,07	0,05	2,40	0,90	0,22	6,65	100,00
2012	21,89	66,01	0,53	0,07	0,03	0,15	0,12	0,07	0,00	2,70	1,03	0,29	7,11	100,00
2013	22,45	65,37	0,55	0,08	0,04	0,13	0,13	0,10	0,00	2,74	1,02	0,34	7,05	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jardura Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.10. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Araban (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	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
2008	1.577	1	7	0	258	1.843
2009	1.553	2	7	0	262	1.824
%						
1995	60,42	0,00	0,63	0,00	38,96	100,00
1996	90,10	0,00	0,19	0,00	9,71	100,00
1997	89,74	0,00	0,17	0,00	10,09	100,00
1998	89,03	0,00	0,33	0,00	10,64	100,00
1999	89,24	0,00	0,37	0,00	10,39	100,00
2000	88,66	0,00	0,33	0,00	11,01	100,00
2001	87,86	0,00	0,33	0,00	11,81	100,00
2002	86,73	0,00	0,28	0,00	12,99	100,00
2003	87,06	0,00	0,23	0,00	12,71	100,00
2004	86,43	0,00	0,23	0,00	13,34	100,00
2005	86,02	0,06	0,39	0,00	13,53	100,00
2006	86,03	0,06	0,40	0,00	13,52	100,00
2007	85,90	0,05	0,38	0,00	13,67	100,00
2008	85,57	0,05	0,38	0,00	14,00	100,00
2009	85,14	0,11	0,38	0,00	14,36	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Bidaiari urreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraio trenez	Salgaien garraio trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
2009	307	1.274	0	0	1	0	0	2	2	-	-	-	158	1.744
2010	303	1.096	1	0	2	0	0	2	2	49	1	11	108	1.575
2011	300	1.017	2	0	2	0	0	1	2	52	0	8	106	1.490
2012	300	988	2	0	2	0	0	3	0	55	0	7	114	1.471
2013	296	921	2	0	2	0	0	3	0	54	0	8	115	1.401
%														
2009	17,60	73,10	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,10	0,10	-	-	-	9,10	100,00
2010	19,24	69,59	0,06	0,00	0,13	0,00	0,00	0,13	0,13	3,11	0,06	0,70	6,86	100,00
2011	20,13	68,26	0,13	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,13	3,49	0,00	0,54	7,11	100,00
2012	20,39	67,17	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,20	0,00	3,74	0,00	0,48	7,75	100,00
2013	21,13	65,74	0,14	0,00	0,14	0,00	0,00	0,21	0,00	3,85	0,00	0,57	8,21	100,00

* Hiriko eta hiriarteke errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estadistika Eranskina
7.

7.11. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (establezimendu kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	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
2008	4.327	22	2	10	714	5.075
2009	4.210	16	2	10	725	4.963
%						
1995	58,93	1,36	0,00	1,02	38,70	100,00
1996	90,41	0,48	0,00	0,16	8,96	100,00
1997	90,62	0,39	0,02	0,10	8,88	100,00
1998	90,15	0,36	0,00	0,13	9,35	100,00
1999	90,16	0,33	0,00	0,15	9,36	100,00
2000	89,15	0,33	0,02	0,15	10,35	100,00
2001	87,79	0,34	0,02	0,19	11,66	100,00
2002	87,07	0,35	0,02	0,25	12,31	100,00
2003	86,09	0,42	0,04	0,18	13,28	100,00
2004	86,01	0,38	0,04	0,22	13,35	100,00
2005	85,94	0,44	0,04	0,20	13,38	100,00
2006	85,78	0,44	0,02	0,20	13,56	100,00
2007	85,43	0,42	0,02	0,19	13,93	100,00
2008	85,26	0,43	0,04	0,20	14,07	100,00
2009	84,83	0,32	0,04	0,20	14,61	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garr.	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. b. este ekintza**	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
2009	828	3.458	14	2	0	7	2	2	1	-	-	-	466	4.780
2010	793	2.934	20	2	0	7	0	2	1	87	30	6	325	4.207
2011	794	2.817	19	2	1	9	0	1	2	91	28	6	282	4.052
2012	775	2.706	19	2	0	10	1	1	0	102	38	8	277	3.939
2013	764	2.549	19	2	0	10	1	1	0	101	34	8	268	3.757
%														
2009	17,30	72,30	0,30	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	-	-	-	9,70	100,00
2010	18,85	69,74	0,48	0,05	0,00	0,17	0,00	0,05	0,02	2,07	0,71	0,14	7,73	100,00
2011	19,60	69,52	0,47	0,05	0,02	0,22	0,00	0,02	0,05	2,25	0,69	0,15	6,96	100,00
2012	19,68	68,70	0,48	0,05	0,00	0,25	0,03	0,03	0,00	2,59	0,96	0,20	7,03	100,00
2013	20,34	67,85	0,51	0,05	0,00	0,27	0,03	0,03	0,00	2,69	0,90	0,21	7,13	100,00

*Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

**Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estadistika Eranskina
7.

7.12. taula Garraio-sektoreko establezimendu-kopurua garraibidearen arabera, Bizkaian (establezimendu kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	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
2008	6.558	49	11	32	1.174	7.824
2009	6.437	40	11	29	1.196	7.713
%						
1995	61,94	2,25	0,54	1,16	34,11	100,00
1996	89,11	0,79	0,10	0,29	9,71	100,00
1997	88,72	0,64	0,09	0,24	10,31	100,00
1998	88,24	0,62	0,09	0,25	10,80	100,00
1999	87,55	0,62	0,09	0,23	11,51	100,00
2000	86,23	0,63	0,10	0,24	12,81	100,00
2001	85,27	0,64	0,12	0,26	13,71	100,00
2002	84,54	0,70	0,12	0,34	14,31	100,00
2003	84,40	0,64	0,12	0,34	14,50	100,00
2004	84,19	0,63	0,11	0,29	14,79	100,00
2005	84,31	0,66	0,14	0,34	14,55	100,00
2006	84,06	0,72	0,13	0,35	14,74	100,00
2007	84,01	0,69	0,14	0,36	14,80	100,00
2008	83,82	0,63	0,14	0,41	15,01	100,00
2009	83,46	0,52	0,14	0,38	15,51	100,00

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Bidaiari lurreko garraio*	Salgai garraio errep.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ESTABLEZIMENDU-KOPURUA														
2009	1.559	4.937	27	1	2	9	15	6	3	-	-	-	742	7.301
2010	1.491	4.438	36	3	2	8	14	7	2	153	78	15	466	6.713
2011	1.466	4.075	41	4	2	7	12	6	2	140	78	12	395	6.240
2012	1.472	3.988	41	6	2	7	13	4	0	157	82	19	436	6.227
2013	1.451	3.842	41	7	2	5	13	7	0	151	80	22	406	6.027
%														
2009	21,40	67,60	0,40	0,00	0,00	0,10	0,20	0,10	0,00	-	-	-	10,20	100,00
2010	22,21	66,11	0,54	0,04	0,03	0,12	0,21	0,10	0,03	2,28	1,16	0,22	6,94	100,00
2011	23,49	65,30	0,66	0,06	0,03	0,11	0,19	0,10	0,03	2,24	1,25	0,19	6,33	100,00
2012	23,64	64,04	0,66	0,10	0,03	0,11	0,21	0,06	0,00	2,52	1,32	0,31	7,00	100,00
2013	24,07	63,75	0,68	0,12	0,03	0,08	0,22	0,12	0,00	2,51	1,33	0,37	6,74	100,00

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritz eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.1.2. Enplegua

7.13. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	24.950	3,9	633.089
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	40.944	85,0	4,8	48.180	5,6	853.835
2006	42.331	84,9	4,8	49.851	5,7	880.002
2007	44.840	85,5	4,9	52.465	5,7	919.370
2008	45.608	85,7	4,8	53.191	5,6	942.479
2009	46.128	85,7	4,8	53.835	5,7	951.158

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
2009	44.487	91,2	4,7	48.880	5,1	952.510
2010	41.515	89,7	4,6	46.339	5,1	906.044
2011	39.430	89,8	4,4	43.892	4,9	890.093
2012	39.326	89,8	4,5	43.800	5,0	873.121
2013	37.800	89,7	4,4	42.136	4,9	855.093

Iturria: Eusko Jaurlaritzak eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

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

(%)

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

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,7	-5,2	-4,9
2011	-5,0	-5,3	-1,8
2012	-0,3	-0,2	-1,9
2013	-3,9	-3,8	-2,1

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.15. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	2.565	2,6	97.299
1996	--	--	--	4.280	4,3	100.034
1997	--	--	--	4.722	4,5	103.930
1998	--	--	--	4.979	4,6	107.859
1999	--	--	--	5.080	4,4	115.141
2000	--	--	--	5.113	4,3	119.065
2001	--	--	--	5.350	4,3	123.715
2002	--	--	--	5.684	4,4	128.340
2003	--	--	--	5.716	4,4	130.403
2004	4.974	86,1	3,7	5.777	4,3	133.632
2005	5.162	86,5	3,7	5.971	4,3	139.400
2006	5.609	87,3	4,0	6.425	4,5	141.904
2007	5.999	86,6	4,1	6.928	4,7	147.541
2008	6.132	86,5	4,1	7.093	4,7	150.985
2009	6.363	89,9	4,2	7.079	4,6	152.283

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
2009	6.301 eta (*)	93,9 eta (*)	4,1 eta (*)	6.709 eta (*)	4,4 eta (*)	152.568
2010	5.886 eta (*)	90,5 eta (*)	4,0 eta (*)	6.501 eta (*)	4,4 eta (*)	146.912
2011	5.561 eta (*)	90,3 eta (*)	3,8 eta (*)	6.195 eta (*)	4,3 eta (*)	144.926
2012	5.530 eta (*)	89,9 eta (*)	3,9 eta (*)	6.133 eta (*)	4,3 eta (*)	142.274
2013	5.341 eta (*)	89,9 eta (*)	3,9 eta (*)	5.940 eta (*)	4,3 eta (*)	138.285

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

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	66,9	2,8
1997	--	10,3	3,9
1998	--	5,4	3,8
1999	--	2,0	6,8
2000	--	0,6	3,4
2001	--	4,6	3,9
2002	--	6,2	3,7
2003	--	0,6	1,6
2004	--	1,1	2,5
2005	3,8	3,4	4,3
2006	8,7	7,6	1,8
2007	7,0	7,8	4,0
2008	2,2	2,4	2,3
2009	3,8	-0,2	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-6,6	-3,1	-3,7
2011	-5,5	-5,3	-1,4
2012	-0,6	-0,4	-1,8
2013	-3,4	-3,1	-2,8

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.17. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	7.778	3,6	214.435
1996	--	--	--	12.113	5,5	220.535
1997	--	--	--	12.678	5,6	227.080
1998	--	--	--	13.003	5,6	233.616
1999	--	--	--	14.173	5,8	245.983
2000	--	--	--	13.635	5,4	252.190
2001	--	--	--	14.018	5,5	256.981
2002	--	--	--	14.889	5,6	266.117
2003	--	--	--	15.014	5,5	271.258
2004	13.245	85,6	4,8	15.467	5,6	274.392
2005	13.991	87,0	4,9	16.090	5,6	285.643
2006	13.974	87,0	4,8	16.071	5,5	292.876
2007	14.537	86,5	4,7	16.804	5,5	307.346
2008	14.660	87,1	4,7	16.824	5,4	313.168
2009	14.694	86,9	4,7	16.911	5,4	313.654

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
2009	14.761 eta (*)	91,5 eta (*)	4,7 eta (*)	16.125 eta (*)	5,1 eta (*)	313.842
2010	13.274 eta (*)	90,5 eta (*)	4,4 eta (*)	14.670 eta (*)	4,9 eta (*)	299.038
2011	12.726 eta (*)	91,2 eta (*)	4,4 eta (*)	13.953 eta (*)	4,8 eta (*)	292.430
2012	12.587 eta (*)	90,2 eta (*)	4,4 eta (*)	13.886 eta (*)	4,8 eta (*)	288.459
2013	11.951 eta (*)	90,7 eta (*)	4,2 eta (*)	13.172 eta (*)	4,6 eta (*)	283.940

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

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTorea	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	55,7	2,8
1997	--	4,7	3,0
1998	--	2,6	2,9
1999	--	9,0	5,3
2000	--	-3,8	2,5
2001	--	2,8	1,9
2002	--	6,2	3,6
2003	--	0,8	1,9
2004	--	3,0	1,2
2005	5,6	4,0	4,1
2006	-0,1	-0,1	2,5
2007	4,0	4,6	4,9
2008	0,8	0,1	1,9
2009	0,2	0,5	0,2

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTorea	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-10,1	-9,0	-4,7
2011	-4,1	-4,9	-2,2
2012	-1,1	-0,5	-1,4
2013	-5,1	-5,1	-1,6

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estadistikako
Eranskina

7.

7.19. taula Garraio-sektoreko enpleguaren bilakaera Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
1995	--	--	--	14.607	4,5	321.355
1996	--	--	--	21.040	6,4	326.612
1997	--	--	--	21.725	6,6	330.890
1998	--	--	--	22.425	6,6	338.060
1999	--	--	--	23.193	6,4	359.963
2000	--	--	--	23.715	6,4	372.574
2001	--	--	--	24.317	6,4	378.887
2002	--	--	--	24.640	6,3	394.206
2003	--	--	--	25.464	6,3	404.559
2004	21.090	81,8	5,1	25.769	6,3	412.019
2005	21.791	83,4	5,1	26.119	6,1	428.792
2006	22.748	83,2	5,1	27.355	6,1	445.222
2007	24.304	84,6	5,2	28.733	6,2	464.483
2008	24.816	84,8	5,2	29.274	6,1	478.326
2009	25.071	84,0	5,2	29.845	6,2	485.221

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Enplegu kop.	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Enplegu kop.	%(B) / (C)	Enplegu kop.
2009	23.424 eta (*)	90,2 eta (*)	4,8 eta (*)	25.971 eta (*)	5,3 eta (*)	486.100
2010	22.092 eta (*)	88,9 eta (*)	4,8 eta (*)	24.861 eta (*)	5,4 eta (*)	460.094
2011	20.985 eta (*)	88,8 eta (*)	4,6 eta (*)	23.621 eta (*)	5,2 eta (*)	452.737
2012	21.125 eta (*)	89,0 eta (*)	4,8 eta (*)	23.697 eta (*)	5,4 eta (*)	442.388
2013	20.385 eta (*)	89,0 eta (*)	4,7 eta (*)	22.901 eta (*)	5,3 eta (*)	432.868

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

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

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

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
1996	--	44,0	1,6
1997	--	3,3	1,3
1998	--	3,2	2,2
1999	--	3,4	6,5
2000	--	2,3	3,5
2001	--	2,5	1,7
2002	--	1,3	4,0
2003	--	3,3	2,6
2004	--	1,2	1,8
2005	3,3	1,4	4,1
2006	4,4	4,7	3,8
2007	6,8	5,0	4,3
2008	2,1	1,9	3,0
2009	1,0	2,0	1,4

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2009	--	--	--
2010	-5,7	-4,3	-5,3
2011	-5,0	-5,0	-1,6
2012	0,7	0,3	-2,3
2013	-3,5	-3,4	-2,2

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.21. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, EAEn (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2003	25.407 ¹	--	342	471	12.594	38.814
2004	24.049	1.693	341	457	12.769	39.309
2005	24.790	2.744	409	470	12.531	40.944
2006	26.103	2.622	384	412	12.810	42.331
2007	27.859	2.465	394	425	13.697	44.840
2008	28.822	2.272	391	395	13.728	45.608
2009	29.237	2.144	423	387	13.937	46.128
%						
2003	65,46	--	0,88	1,21	32,45	100,00
2004	61,18	4,31	0,87	1,16	32,48	100,00
2005	60,55	6,70	1,00	1,15	30,61	100,00
2006	61,66	6,19	0,91	0,97	30,26	100,00
2007	62,13	5,50	0,88	0,95	30,55	100,00
2008	63,20	4,98	0,86	0,87	30,10	100,00
2009	63,38	4,65	0,92	0,84	30,21	100,00

¹ Lurreko garraioari buruzko datua da (errepideko garraioa eta trenbidekoa barne).

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIBIDEA	Bidaiari urreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari hiriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza **	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	8.062	22.522	1.120	87	37	51	319	215	201	-	-	-	11.910	44.524
2010	8.145	19.772	1.097	75	36	50	381	281	178	2.536	1.478	955	6.567	41.551
2011	8.192	18.318	1.106	72	41	52	293	101	55	2.646	1.491	833	6.230	39.430
2012	8.252	17.378	1.074	77	37	55	392	131	0	2.917	1.395	1.127	6.491	39.326
2013	8.138	16.271	1.077	85	39	46	390	94	0	2.957	1.273	1.119	6.311	37.800
%														
2009	18,1	50,6	2,5	0,2	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5	-	-	-	26,7	100,0
2010	19,6	47,6	2,6	0,2	0,1	0,1	0,9	0,7	0,4	6,1	3,6	2,3	15,8	100,0
2011	20,8	46,5	2,8	0,2	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	6,7	3,8	2,1	15,8	100,0
2012	21,0	44,2	2,7	0,2	0,1	0,1	1,0	0,3	0,0	7,4	3,5	2,9	16,5	100,0
2013	21,5	43,0	2,8	0,2	0,1	0,1	1,0	0,2	0,0	7,8	3,4	3,0	16,7	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritza eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estadistikako Eranskina
7.

7.22. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Araban (enplegu-kopurua eta ehunekoak)

URTEA / GARRAIBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	3.215	0	41	0	1.718	4.974
2005	3.274	(*)	55	0	1.782	5.162
2006	3.568 eta (*)	(*)	50	0	1.972	5.609
2007	3.843 eta (*)	(*)	54	0	2.083	5.999
2008	3.837 eta (*)	(*)	54	0	2.221	6.132
2009	3.954 eta (*)	(*)	54	0	2.276	6.363
%						
2004	64,64	0,00	0,82	0,00	34,54	100,00
2005	63,43	(*)	1,07	0,00	34,52	100,00
2006	63,61 eta (*)	(*)	0,89	0,00	35,16	100,00
2007	64,06 eta (*)	(*)	0,90	0,00	34,72	100,00
2008	62,57 eta (*)	(*)	0,88	0,00	36,22	100,00
2009	62,14 eta (*)	(*)	0,85	0,00	35,77	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaiarilu rreko garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari iriarte garraioa trenez	Salgaien garraioa trenez	Hodi bidezko garraioa	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgaien itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgaien aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	721	3.244	0	0	(**)	0	0	(**)	(**)	-	-	-	1.955 eta (**)	6.301 eta (**)
2010	1.157	2.823	(**)	0	14	0	0	(**)	(**)	236	(**)	405	1.223	5.886 eta (**)
2011	1.150	2.586	(**)	0	(**)	0	0	(**)	(**)	229	0	357	1.239	5.561 eta (**)
2012	1.132	2.403	(**)	0	14	0	0	12	0	252	0	343	1.374	5.530 eta (**)
2013	1.112	2.214	(**)	0	(**)	0	0	10	0	249	0	356	1.400	5.341 eta (**)
%														
2009	11,4	51,5	0,0	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	-	-	-	31,0 eta (**)	100,0
2010	19,7	48,0	(**)	0,0	0,2	0,0	0,0	(**)	(**)	4,2	(**)	7,2	21,8 eta (**)	100,0
2011	20,7	46,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	(**)	(**)	4,1	0,0	6,4	22,3	100,0
2012	20,5	43,5	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,6	0,0	6,2	24,8	100,0
2013	20,8	41,4	(**)	0,0	(**)	0,0	0,0	0,2	0,0	4,7	0,0	6,7	26,2	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritz eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasanagarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

7.23. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Gipuzkoan (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	8.895	248	24	32	4.046	13.245
2005	9.340	847	17	30	3.757	13.991
2006	9.400	560	0	30	3.984	13.974
2007	9.839 eta (*)	521	(*)	35	4.119	14.537
2008	10.066	501	36	32	4.025	14.660
2009	10.022	480	36	22	4.134	14.694
%						
2004	67,16	1,87	0,18	0,24	30,55	100,00
2005	66,76	6,05	0,12	0,21	26,85	100,00
2006	67,27	4,01	0,00	0,21	28,51	100,00
2007	67,68 eta (*)	3,58	(*)	0,24	28,33	100,00
2008	68,66	3,42	0,25	0,22	27,46	100,00
2009	68,20	3,27	0,24	0,15	28,13	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIOBIDEA	Bidaiarilurako garraio*	Salgai garraio errepi.	Bidaiari iriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraio	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgai itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai aireko garraioa	Lehor. garr. erantsi. ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. beste ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	2.234	8.331	371	(**)	0	17 eta (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	3.705 eta (**)	14.761 eta (**)
2010	2.210	7.402	(**)	(**)	(**)	20 eta (**)	0	(**)	(**)	917	(*)	122	2.122	13.274 eta (**)
2011	2.261	6.950	351	(**)	(**)	26 eta (**)	0	(**)	(**)	953	253	108	1.824	12.726 eta (**)
2012	2.287	6.592	346	(**)	0	33	(**)	(**)	0	1.103	264	118	1.844	12.587 eta (**)
2013	2.210	6.111	348	(**)	0	30	(**)	(**)	0	1.131	242	115	1.764	11.951 eta (**)
%														
2009	15,1	56,4	2,5	(**)	0,0	0,1 eta (**)	(**)	(**)	(**)	-	-	-	25,1 eta (**)	100,0
2010	16,6	55,8	(**)	(**)	(**)	0,2 eta (**)	0,0	(**)	(**)	6,9	(**)	0,9	23,8 eta (**)	100,0
2011	17,8	54,6	2,8	(**)	(**)	0,2 eta (**)	0,0	(**)	(**)	7,5	2,0	0,8	14,3	100,0
2012	18,2	52,4	2,7	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	8,8	2,1	0,9	14,7	100,0
2013	18,4	51,1	2,9	(**)	0,0	0,3	(**)	(**)	0,0	9,5	2,0	1,0	14,8	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurteko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritzak eta Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

- Egindakoaren Laburpena **0.**
- Testuinguru Orokorra **1.**
- Garraioaren Eskaintza **2.**
- Garraioaren Eskaria **3.**
- Garraioaren Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak **4.**
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak **5.**
- Funtsezko Adierazleak **6.**
- Estatistikako Eranskina **7.**

7.24. taula Garraio-sektoreko enplegua garraibidearen arabera, Bizkaian (enplegu-kopurua eta ehunekoa)

URTEA / GARRAIO BIDEA	Errepidekoa	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA						
2004	11.939	1.445	276	425	7.005	21.090
2005	12.176	1.846	337	440	6.992	21.791
2006	13.117 eta (*)	2.054	314	382	6.874	22.748
2007	14.156 eta (*)	(*)	320	390	7.495	24.304
2008	14.899 eta (*)	(*)	301	363	7.482	24.816
2009	15.224 eta (*)	(*)	333	365	7.527	25.071
%						
2004	56,61	6,85	1,31	2,02	33,21	100,00
2005	55,88	8,47	1,55	2,02	32,09	100,00
2006	57,66 eta (*)	9,03	1,38	1,68	30,22	100,00
2007	58,25 eta (*)	(*)	1,32	1,60	30,84	100,00
2008	60,04 eta (*)	(*)	1,21	1,46	30,15	100,00
2009	60,72 eta (*)	(*)	1,33	1,46	30,02	100,00

(*) Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

Iturria: Eustat (Jardura Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTE/ GARRAIO BIDEA	Bidaiarilu rreko garraio*	Salgai garraio errepia.	Bidaiari iriarte garraioa trenez	Salgai garraioa trenez	Hodi bidezko garraio	Bidaiari itsas gar. eta bide nabiga.	Salgai itsas gar. eta bide nabiga.	Bidaiari aireko garraioa	Salgai aireko garraio	Lehor. garr. erantsi .ekint.	Itsas gar. eta bide nabiga erant.	Aireko garr. erantsi. ekintza	Garr. erantsi. best e ekintza***	GUZTIRA
ENPLEGU-KOPURUA														
2009	3.658	10.947	749	(**)	(**)	11 eta (**)	(**)	181	162	-	-	-	6.249 eta (**)	23.424 eta (**)
2010	4.778	9.547	692	(**)	(**)	11 eta (**)	381	241	(**)	1.383	1.211	428	3.222	22.092 eta (**)
2011	4.781	8.782	747	29	23	22 eta (**)	293	71	(**)	1.464	1.238	368	3.167	20.985 eta (**)
2012	4.833	8.383	721	34	23	20 eta (**)	378	101	0	1.562	1.131	666	3.273	21.125 eta (**)
2013	4.816	7.946	722	41	(**)	15 eta (**)	376	66	0	1.577	1.031	648	3.147	20.385 eta (**)
%														
2009	15,6	46,7	3,2	(**)	(**)	0,0 eta (**)	(**)	0,8	0,7	-	-	-	26,7 eta (**)	100,0
2010	21,6	43,2	3,1	(**)	(**)	0,1 0,0 eta (**)	1,7	1,1	(**)	6,3	5,5	1,9	28,3 eta (**)	100,0
2011	22,8	41,8	3,6	0,1	0,1	0,1 eta (**)	1,4	0,3	(**)	7,0	5,9	1,8	15,1	100,0
2012	22,9	39,7	3,4	0,2	(**)	(**)	1,8	0,5	0,0	7,4	5,4	3,2	15,5	100,0
2013	23,6	39,0	3,5	0,2	(**)	(**)	1,8	0,3	0,0	7,8	5,1	3,2	15,4	100,0

* Hiriko eta hiriarteko errepideko garraioa barne, bai eta bestelako lurreko garraibideak ere (trenbidea, funikularrak eta abar), hirikoak edo hirialdekoak badira.

** Eustatek ez du datua eman, estatistika-sekretua gordetzeko. Guztizkoan sartuta dago.

*** Garraio mota komun desberdinei erantsitako jarduerak biltzen ditu, pertsona zein merkantzien garraio motak (2009 JESN-ko ondorengo taldeak biltzen ditu: 5210, 5224, 5229).

Iturria: Eusko Jaurlaritz eta Eustat (Jardura Ekonomikoen Gidazerrenda, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

7.1.3. Balio erantsi gordina (eguneko prezioak)

7.25. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioak eta komunikazioak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Euroak, milakotan	%(B) / (C)	Euroak, milakotan
2002	2.101.347	68,0	5,0	3.089.554	7,3	42.107.236
2003	2.148.203	65,7	4,8	3.268.374	7,3	44.646.354
2004	2.288.812	65,6	4,8	3.491.058	7,3	48.054.354
2005	2.462.830	68,5	4,8	3.593.268	7,0	51.110.318
2006	2.662.981	68,6	4,9	3.881.303	7,1	54.903.081
2007	2.850.229	69,1	4,8	4.124.107	6,9	59.349.634
2008	2.968.908	69,1	4,8	4.295.031	7,0	61.706.519
2009	2.978.407	68,7	5,1	4.335.283	7,4	58.529.576
2010	2.925.469	67,8	5,0	4.312.463	7,3	59.036.092

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)			Garraioa eta posta-jarduerak (B)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	%(A) / (B)	%(A) / (C)	Euroak, milakotan	%(B) / (C)	Euroak, milakotan
2010	2.747.693	93,3	4,5	2.945.378	4,8	61.304.826
2011	2.849.321	93,7	4,6	3.039.797	4,9	61.968.224
2012	2.819.911	94,0	4,6	2.998.851	4,9	60.875.938
2013	2.871.363	93,7	4,8	3.063.079	5,1	59.903.935
2014	2.929.703	93,6	4,8	3.131.636	5,2	60.692.811
2015 ^(a)	3.101.822	93,6	5,0	3.312.458	5,3	62.602.876

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

7.26. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera EAEn (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioak eta komunikazioak	Ekonomia, guztira
2003	2,2	5,8	6,0
2004	6,5	6,8	7,6
2005	7,6	2,9	6,4
2006	8,1	8,0	7,4
2007	7,0	6,3	8,1
2008	4,2	4,1	4,0
2009	0,3	0,9	-5,1
2010	-1,8	-0,5	0,9

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Garraioa eta posta-jarduerak	Ekonomia, guztira
2010	--	--	--
2011	4,1	3,2	1,1
2012	-1,0	-1,3	-1,8
2013	1,8	2,1	-1,6
2014	-0,5	2,2	1,3
2015 ^(a)	5,9	5,8	3,1

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAeko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasagarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estadistikako
Eranskina

7.

7.27. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	%(A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	277.320	3,8	7.338.666
2004	296.367	3,6	8.127.822
2005	321.937	3,7	8.661.296
2006	348.974	3,8	9.202.895
2007	373.920	3,8	9.846.988
2008	389.432	3,8	10.256.185
2009	345.465	3,7	9.438.887
2010	347.472	3,6	9.641.437

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	361.047	3,7	9.862.191
2011	357.555	3,6	10.053.006
2012	340.763	3,5	9.838.282
2013	347.700	3,6	9.726.379
2014	359.834	3,6	9.910.397
2015 ^(a)	373.265	3,7	10.191.286

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.28. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Araban (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,9	10,8
2005	8,6	6,6
2006	8,4	6,3
2007	7,1	7,0
2008	4,1	4,2
2009	-11,3	-8,0
2010	0,6	2,1

(%)

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	-0,8	1,9
2012	-4,7	-2,1
2013	2,0	-1,1
2014	0,7	1,9
2015 ^(a)	3,7	2,8

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena

0.

Testuinguru Orokorra

1.

Garraioaren Eskaintza

2.

Garraioaren Eskaria

3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak

4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak

5.

Funtsezko Adierazleak

6.

Estadistikako Eranskina

7.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugakortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistika
Eranskina
7.

7.29. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	%(A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	646.905	4,4	14.657.746
2004	690.505	4,4	15.628.580
2005	747.667	4,5	16.664.331
2006	807.224	4,4	18.175.363
2007	855.325	4,4	19.581.970
2008	894.599	4,4	20.179.833
2009	910.531	4,8	19.081.532
2010	862.511	4,5	19.172.826

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	774.014	3,8	20.115.084
2011	815.771	4,0	20.351.064
2012	817.329	4,1	20.137.159
2013	830.611	4,2	19.795.575
2014	826.189	4,1	20.040.651
2015 ^(a)	859.092	4,1	20.765.010

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegitratze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.30. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Gipuzkoan (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,7	6,6
2005	8,3	6,6
2006	8,0	9,1
2007	6,0	7,7
2008	4,6	3,1
2009	1,8	-5,4
2010	-5,3	0,5

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	5,8	1,2
2012	0,2	-1,1
2013	1,6	-1,7
2014	-3,1	1,2
2015 ^(a)	4,0	3,6

^(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegitratze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.31. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (milaka euro unean uneko prezioetan eta portzentajezko pisua)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak (A)		Ekonomia guztira (C)
	Euroak, milakotan	%(A) / (C)	Euroak, milakotan
2003	1.223.978	5,4	22.649.942
2004	1.301.940	5,4	24.297.952
2005	1.393.226	5,4	25.784.691
2006	1.506.783	5,5	27.524.823
2007	1.620.984	5,4	29.920.676
2008	1.684.877	5,4	31.270.501
2009	1.722.411	5,7	30.009.157
2010	1.715.486	5,7	30.221.829

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	1.612.632	5,1	31.327.551
2011	1.675.995	5,3	31.564.154
2012	1.661.819	5,4	30.900.497
2013	1.693.052	5,6	30.381.981
2014	1.743.680	5,7	30.741.763
2015 ^(a)	1.869.465	5,9	31.646.580

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.32. taula Garraio-sektoreko BEGd-aren bilakaera Bizkaian (urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / SEKTOREA	Garraioak	Ekonomia, guztira
2004	6,4	7,3
2005	7,0	6,1
2006	8,2	6,7
2007	7,6	8,7
2008	3,9	4,5
2009	2,2	-4,0
2010	-0,4	0,7

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

2010	--	--
2011	4,3	0,8
2012	-0,8	-2,1
2013	1,9	-1,7
2014	0,5	1,2
2015 ^(a)	7,2	2,9

(a): Datuen aurrerapena.

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena

0.

Testuinguru Orokorra

1.

Garraioaren Eskaintza

2.

Garraioaren Eskaria

3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak

4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak

5.

Funtsezko Adierazleak

6.

Estadistikako Eranskina

7.

7.33. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen arabera EAEn (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
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	966.425	374.589	122.935	65.200	62.824	870.857	2.462.830
2006	1.038.737	404.371	128.773	71.311	68.654	951.135	2.662.981
2007	1.091.517	430.351	130.661	76.047	82.786	1.038.867	2.850.229
2008	1.122.994	453.319	140.439	74.470	78.565	1.099.121	2.968.908
2009	1.101.841	481.583	143.235	63.422	68.836	1.119.490	2.978.407
2010	1.011.958	495.651	153.634	66.900	74.520	1.122.806	2.925.469
%							
2003	52,24		6,66	1,89	2,44	36,77	100,00
2004	52,50		6,43	2,17	2,46	36,44	100,00
2005	39,24	15,21	4,99	2,65	2,55	35,36	100,00
2006	39,01	15,18	4,84	2,68	2,58	35,72	100,00
2007	38,30	15,10	4,58	2,67	2,90	36,45	100,00
2008	37,83	15,27	4,73	2,51	2,65	37,02	100,00
2009	36,99	16,17	4,81	2,13	2,31	37,59	100,00
2010	34,59	16,94	5,25	2,29	2,55	38,38	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurreko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.
Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	1.457.752	151.638	93.432	56.829	988.042	2.747.693
2011	1.514.365	165.815	94.278	56.623	1.018.240	2.849.321
2012	1.497.773	160.840	94.197	54.741	1.012.360	2.819.911
2013	1.544.399	162.961	80.506	54.397	1.029.100	2.871.363
2014	1.521.860	161.309	86.512	55.882	1.104.140	2.929.703
2015 ^(a)	1.598.967	160.809	92.080	59.401	1.190.565	3.101.822
%						
2010	53,05	5,52	3,40	2,07	35,96	100,00
2011	53,15	5,82	3,31	1,99	35,73	100,00
2012	53,12	5,70	3,34	1,94	35,90	100,00
2013	53,79	5,68	2,80	1,89	35,84	100,00
2014	51,95	5,51	2,95	1,91	37,69	100,00
2015 ^(a)	51,55	5,18	2,97	1,92	38,38	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propioarako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasagarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.34. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraibidearen arabera, Araban (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	176.563		4.891	4.615	0	91.251	277.320
2004	188.792		5.063	5.341	0	97.171	296.367
2005	143.673	72.505	606	7.235	0	97.918	321.937
2006	153.729	77.890	637	8.031	0	108.687	348.974
2007	161.540	88.937	641	7.975	0	114.827	373.920
2008	166.157	93.144	693	7.951	0	121.487	389.432
2009	149.589	92.610	659	6.890	0	95.717	345.465
2010	144.059	98.697	723	7.028	0	96.965	347.472
%							
2003	63,67		1,76	1,66	0,00	32,90	100,00
2004	63,70		1,71	1,80	0,00	32,79	100,00
2005	44,63	22,52	0,19	2,25	0,00	30,42	100,00
2006	44,05	22,32	0,18	2,30	0,00	31,14	100,00
2007	43,20	23,79	0,17	2,13	0,00	30,71	100,00
2008	42,67	23,92	0,18	2,04	0,00	31,20	100,00
2009	43,30	26,81	0,19	1,99	0,00	27,71	100,00
2010	41,46	28,40	0,21	2,02	0,00	27,91	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurteko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	213.191	5.542	2.189	9	140.116	361.047
2011	209.097	7.773	1.557	8	139.120	357.555
2012	195.003	7.268	1.274	7	137.211	340.763
2013	198.641	7.043	1.025	0	140.991	347.700
2014	202.355	6.880	1.223	0	149.376	359.834
2015 ^(a)	212.425	6.859	1.468	0	152.513	373.265
%						
2010	59,05	1,53	0,61	0,00	38,81	100,00
2011	58,48	2,17	0,44	0,00	38,91	100,00
2012	57,23	2,13	0,37	0,00	40,27	100,00
2013	57,13	2,03	0,29	0,00	40,55	100,00
2014	56,24	1,91	0,34	0,00	41,51	100,00
2015 ^(a)	56,91	1,84	0,39	0,00	40,86	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiaritze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengoia barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.35. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Gipuzkoan (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	376.246		50.511	2.307	889	216.952	646.905
2004	403.927		52.076	2.517	955	231.030	690.505
2005	356.540	84.395	47.945	3.298	1.463	254.026	747.667
2006	381.499	90.729	50.410	3.693	1.464	279.429	807.224
2007	400.877	99.412	51.274	3.897	1.719	298.146	855.325
2008	414.737	104.006	55.030	3.756	1.632	315.438	894.599
2009	418.054	111.927	57.150	2.954	1.255	319.191	910.531
2010	376.667	114.230	60.922	2.865	1.345	306.482	862.511
%							
2003	58,16		7,81	0,36	0,14	33,54	100,00
2004	58,50		7,54	0,36	0,14	33,46	100,00
2005	47,69	11,29	6,41	0,44	0,20	33,98	100,00
2006	47,26	11,24	6,24	0,46	0,18	34,62	100,00
2007	46,87	11,62	5,99	0,46	0,20	34,86	100,00
2008	46,36	11,63	6,15	0,42	0,18	35,26	100,00
2009	45,91	12,29	6,28	0,32	0,14	35,06	100,00
2010	43,67	13,24	7,06	0,33	0,16	35,53	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurteko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	465.011	53.024	6.091	7.743	242.145	774.014
2011	489.527	57.873	5.273	7.339	255.759	815.771
2012	492.595	53.191	5.475	6.712	259.356	817.329
2013	502.751	53.564	4.660	6.423	263.213	830.611
2014	483.080	52.874	6.307	7.224	276.704	836.189
2015 ^(a)	499.033	52.710	6.496	7.824	293.029	859.092
%						
2010	60,08	6,85	0,79	1,00	31,28	100,00
2011	60,01	7,09	0,65	0,90	31,35	100,00
2012	60,27	6,51	0,67	0,82	31,73	100,00
2013	60,53	6,45	0,56	0,77	31,69	100,00
2014	58,47	6,40	0,76	0,87	33,49	100,00
2015 ^(a)	58,09	6,14	0,76	0,91	34,11	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegiatze azpisektorean, eta %4,5koa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalen estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurteko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugakotasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.36. taula Garraio-sektoreko BEGd-a garraiobidearen arabera, Bizkaian (milaka euro uneko preziotan eta portzentajezko pisua)

URTEA / GARRAIOBIDEA	Errepidekoa + Beste batzuk ¹		Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
	Errepidekoa	Beste batzuk ¹					
EUROAK, MILAKOTAN							
2003	569.450		87.587	33.760	51.447	481.734	1.223.978
2004	608.962		90.024	41.890	55.290	505.774	1.301.940
2005	466.212	217.689	74.384	54.667	61.361	518.913	1.393.226
2006	503.509	235.752	77.726	59.587	67.190	563.019	1.506.783
2007	529.100	242.002	78.746	64.175	81.067	625.894	1.620.984
2008	542.100	256.169	84.716	62.763	76.933	662.196	1.684.877
2009	534.198	277.046	85.426	53.578	67.581	704.582	1.722.411
2010	491.232	282.724	91.989	57.007	73.175	719.359	1.715.486
%							
2003	46,52		7,16	2,76	4,20	39,36	100,00
2004	46,77		6,91	3,22	4,25	38,85	100,00
2005	33,46	15,62	5,34	3,92	4,40	37,25	100,00
2006	33,42	15,65	5,16	3,95	4,46	37,37	100,00
2007	32,64	14,93	4,86	3,96	5,00	38,61	100,00
2008	32,17	15,20	5,03	3,73	4,57	39,30	100,00
2009	31,01	16,08	4,96	3,11	3,92	40,91	100,00
2010	28,64	16,48	5,36	3,32	4,27	41,93	100,00

¹ Hauek hartzen ditu barnean: hiriko eta hirialdeko trenbideko garraioa, bidaiarien hiriko garraio erregularra, bidaiarien errepideko garraio erregularra, bestelako garraio erregularra (teleferikoa, funikularra eta kremailera), taxi bidezko garraioa, bidaiarien lurteko bestelako garraio-motak (eskatu ahalakoak) eta hodi bidezko garraioa.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-1993 1. berrik.). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

URTEA / GARRAIOBIDEA	Lurreko garraioa ¹	Trenbidekoa	Airekoa	Itsasokoa	Erantsitako jarduerak	GUZTIRA
EUROAK, MILAKOTAN						
2010	779.550	93.072	85.152	49.077	605.781	1.612.632
2011	815.741	100.169	87.448	49.276	623.361	1.675.995
2012	810.175	100.381	87.448	48.022	615.793	1.661.819
2013	843.007	102.354	74.821	47.974	624.896	1.693.052
2014	836.425	101.555	78.982	48.658	678.060	1.743.680
2015 ^(a)	887.509	101.240	84.116	51.577	745.023	1.869.465
%						
2010	48,34	5,77	5,28	3,04	37,57	100,00
2011	48,67	5,97	5,22	2,94	37,19	100,00
2012	48,75	6,04	5,26	2,89	37,06	100,00
2013	49,79	6,05	4,42	2,83	36,91	100,00
2014	47,97	5,82	4,53	2,79	38,89	100,00
2015 ^(a)	47,47	5,42	4,50	2,76	39,85	100,00

Europako Kontu Sisteman (EKS-10) ezarritako metodologiaren arabera eskuratuko datuak: I+G alorreko eta kontsumo propiorako gastuak, besteak beste. 2010-2013 bitarteko urteetan, gastu horiek %1,3ko urteko gehikuntza ekarri zuten garraio eta biltegitratze azpisektorean, eta %4,5ekoa EAEko ekonomia globalean, jarduera ilegalean estimazioa barne hartu izanaren efektu gehigarriaren ondorioz.

¹ Ondorengo barneratzen du:

-Bidaiariak: lur bitartez egindako hiriko eta hirialdeko garraioa, taxi bidezko garraioa eta bestela sailkatu gabeko beste bidaiarien lehorreko garraioa.

-Salgaiak: lurreko salgaien garraioa, mudantza zerbitzuak eta hodi bidezko garraioa.

^(a): Datuen aurrerapena.

Iturria: Eustat (Kontu Ekonomikoak, EJSN-2009). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

7.2. GARRAIOAREN ESKAINTZA ETA ESKARIARI BURUZKO ERANSKINA

7.2.1. Garraio-eskaintza

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

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, 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	210	317	3.677	4.204
2007	206	345	3.656	4.207
2008	218	348	3.615	4.181
2009	234	351	3.602	4.187
2010	232	344	3.600	4.176
2011	247	350	3.592	4.189
2012	248	354	3.583	4.185
2013	248	352	3.575	4.175
2014	243	359	3.568	4.169
2015	254	363	3.561	4.178
DENTSITATEA (m/km²)¹				
1992	25,7	27,2	559,6	612,6
1993	25,7	32,0	536,7	594,3
1994	25,7	34,2	537,6	597,5
1995	25,9	33,2	543,7	602,8
1996	25,9	34,7	533,6	594,2
1997	25,9	38,2	523,8	587,8
1998	26,0	38,0	533,1	597,1
1999	26,0	40,4	548,5	614,9
2000	27,1	41,4	533,6	602,1
2001	27,1	41,5	527,8	596,4
2002	26,6	41,9	521,2	589,6
2003	27,8	44,0	517,8	589,6
2004	28,5	43,7	515,6	587,8
2005	29,2	45,0	509,3	583,4
2006	29,2	43,8	508,6	581,6
2007	31,5	47,7	505,7	584,9
2008	30,1	48,1	499,6	577,9
2009	32,3	48,5	497,8	578,7
2010	32,1	47,6	497,9	577,6
2011	34,2	48,4	496,8	579,4
2012	34,3	49,0	495,6	578,8
2013	34,3	48,7	494,2	577,1
2014	33,6	49,7	493,3	576,4
2015	35,1	50,2	492,2	577,5

¹ Dentsitatea kalkulatzeko, EAEren azalera eta errepide-sarearen luzera hartu dira kontuan.

2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiaiko tartea bi aldiz zenbatu zelako.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estadistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

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

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, 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
2008	75	105	1.286	1.466
2009	75	105	1.286	1.466
2010	75	105	1.286	1.466
2011	75	104	1.284	1.463
2012	75	104	1.284	1.463
2013	75	104	1.284	1.463
2014	75	104	1.284	1.463
2015	75	103	1.280	1.458
DENTSITATEA (m/km²)				
1992	19,8	26,1	492,0	537,9
1993	19,8	36,9	435,6	492,3
1994	19,8	36,9	441,6	498,3
1995	20,1	33,0	439,6	492,7
1996	20,1	36,6	428,4	485,1
1997	20,1	36,6	428,4	485,1
1998	20,1	37,3	444,5	501,9
1999	20,1	37,3	464,6	522,0
2000	20,4	36,9	427,4	484,8
2001	20,4	36,9	427,4	484,8
2002	20,4	36,9	427,4	484,8
2003	20,4	36,9	427,4	484,8
2004	20,4	36,9	430,0	487,4
2005	20,4	36,9	430,0	487,4
2006	20,4	36,9	429,7	487,1
2007	20,4	36,9	429,7	487,1
2008	24,7	34,6	424,1	483,4
2009	24,7	34,6	424,1	483,4
2010	24,7	34,6	424,1	483,4
2011	24,7	34,3	423,4	482,5
2012	24,7	34,2	422,7	481,6
2013	24,7	34,2	422,7	481,7
2014	24,7	34,2	422,7	481,7
2015	24,7	33,9	420,8	479,3

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

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

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobideak, 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
2008	81	111	1.193	1.385
2009	97	114	1.195	1.406
2010	95	110	1.198	1.403
2011	95	120	1.194	1.409
2012	95	120	1.193	1.412
2013	96	121	1.184	1.401
2014	96	121	1.183	1.400
2015	107	123	1.183	1.413
DENSITATEA (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	661,0
1995	35,3	34,8	604,4	674,6
1996	35,3	34,8	604,4	674,6
1997	35,3	37,9	574,1	647,4
1998	35,3	37,9	574,1	647,4
1999	35,3	41,9	604,4	681,7
2000	37,9	41,9	604,9	684,7
2001	37,9	41,9	606,5	686,2
2002	34,8	42,9	602,9	680,7
2003	38,9	42,9	603,9	685,7
2004	40,9	42,9	603,4	687,3
2005	43,4	46,0	602,9	692,3
2006	43,4	45,4	603,4	692,3
2007	40,9	54,0	601,4	696,3
2008	40,9	56,1	602,4	699,4
2009	49,0	57,6	603,4	710,0
2010	48,0	55,5	604,9	708,5
2011	48,0	60,6	602,9	711,5
2012	48,5	62,1	602,4	713,0
2013	48,5	61,1	597,8	707,5
2014	48,5	61,1	597,3	707,0
2015	54,1	62,2	598,1	714,4

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

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

- Egindakoaren Laburpena
0.
- Testuinguru Orokorra
1.
- Garraioaren Eskaintza
2.
- Garraioaren Eskaria
3.
- Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.
- Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.
- Funtsezko Adierazleak
6.
- Estatistikako Eranskina
7.

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

URTEA / BIDE-MOTA	Bidesaridun autobideak	Doako autobideak, autobikiak, 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	62	115	1.179	1.356
2007	63	126	1.162	1.351
2008	62	132	1.136	1.330
2009	62	132	1.121	1.315
2010	62	129	1.116	1.307
2011	77	126	1.114	1.317
2012	77	127	1.106	1.310
2013	77	127	1.107	1.311
2014	72	134	1.101	1.306
2015	72	137	1.098	1.307
DENTSITATEA (m/km²)				
1992	25,3	29,8	618,8	673,8
1993	25,3	30,2	621,0	676,5
1994	25,3	30,2	621,0	676,5
1995	25,3	32,0	631,9	689,1
1996	25,3	32,0	614,3	671,5
1997	25,3	40,6	609,3	675,2
1998	25,7	39,2	617,4	682,4
1999	25,7	43,3	613,4	682,4
2000	26,6	46,9	615,2	688,7
2001	26,6	47,4	594,9	668,8
2002	27,5	47,8	576,4	651,7
2003	28,0	54,6	564,7	647,2
2004	28,4	53,7	554,3	636,4
2005	28,4	55,0	534,0	617,4
2006	28,4	51,9	531,7	612,0
2007	38,3	56,8	524,1	619,2
2008	31,3	66,7	573,6	671,6
2009	31,3	66,7	566,1	664,0
2010	31,3	65,1	563,5	660,0
2011	34,7	56,8	502,4	594,0
2012	34,8	57,4	499,9	592,1
2013	34,7	57,3	499,3	591,3
2014	32,4	60,5	496,6	589,0
2015	32,5	61,9	495,7	590,1

Dentsitatea kalkulatzeko, kontuan hartu dira EAeren azalera eta errepide-sarearen luzera.

Iturria: Sustapen Ministerioa eta Estatistikako Institutu Nazionala (INE). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE). 2007tik eta 2011ra arteko datuak berrikusi dira, AP68 errepideko bizkaiko tartea bi aldiriz zenbatu zelako.



7.41. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAEn, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU -MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	651.265	--	39.542	--	109.908	--	2.358	--	4.707	--	11.377	--	819.157	--
1993	662.532	1,7	40.991	3,7	113.246	3,0	2.369	0,5	4.776	1,5	11.944	5,0	835.858	2,0
1994	674.331	1,8	41.731	1,8	116.433	2,8	2.340	-1,2	4.911	2,8	12.553	5,1	852.299	2,0
1995	694.049	2,9	42.489	1,8	121.382	4,3	2.323	-0,7	5.386	9,7	13.614	8,5	879.243	3,2
1996	716.015	3,2	43.438	2,2	127.437	5,0	2.404	3,5	5.711	6,0	14.366	5,5	909.371	3,4
1997	737.811	3,0	44.604	2,7	132.011	3,6	2.440	1,5	6.173	8,1	15.265	6,3	938.304	3,2
1998	769.317	4,3	46.332	3,9	138.516	4,9	2.513	3,0	6.742	9,2	16.670	9,2	980.090	4,5
1999	801.137	4,1	48.320	4,3	145.574	5,1	2.578	2,6	7.257	7,6	18.261	9,5	1.023.127	4,4
2000	820.618	2,4	50.245	4,0	150.122	3,1	2.635	2,2	7.765	7,0	20.152	10,4	1.051.537	2,8
2001	843.544	2,8	51.923	3,3	154.400	2,8	2.678	1,6	8.285	6,7	22.160	10,0	1.082.990	3,0
2002	861.225	2,1	53.563	3,2	158.488	2,6	2.668	-0,4	8.419	1,6	24.189	9,2	1.108.552	2,4
2003	851.684	-1,1	53.781	0,4	159.988	0,9	2.643	-0,9	8.356	-0,7	25.966	7,3	1.102.418	-0,6
2004	874.085	2,6	57.259	6,5	167.201	4,5	2.668	0,9	8.645	3,5	28.343	9,2	1.138.201	3,2
2005	889.109	1,7	64.036	11,8	174.891	4,6	2.809	5,3	8.762	1,4	30.967	9,3	1.170.574	2,8
2006	893.371	0,5	72.600	13,4	180.091	3,0	2.800	-0,3	8.620	-1,6	33.821	9,2	1.191.303	1,8
2007	928.759	4,0	82.564	13,7	191.684	6,4	2.908	3,9	9.138	6,0	37.466	10,8	1.252.519	5,1
2008	939.235	1,1	90.721	9,9	194.379	1,4	2.944	1,2	9.149	0,1	39.354	5,0	1.275.782	1,9
2009	943.394	0,4	96.000	5,8	194.954	0,3	3.006	2,1	8.747	-4,4	40.440	2,8	1.286.541	0,8
2010	949.655	0,7	101.448	5,7	195.851	0,5	3.055	1,6	8.443	-3,5	41.355	2,3	1.299.807	1,0
2011	955.598	0,6	106.356	4,8	193.859	-1,0	3.151	3,1	8.303	-1,7	42.267	2,2	1.309.534	0,7
2012	955.937	0,0	109.202	2,7	190.759	-1,6	3.157	0,2	7.821	-5,8	42.228	-0,1	1.309.104	0,0
2013	945.833	-1,1	111.176	1,8	186.800	-2,1	3.120	-1,2	7.564	-3,3	41.937	-0,7	1.296.430	-1,0
2014	946.694	0,1	114.901	3,4	182.961	-2,1	3.178	1,9	7.631	0,9	42.378	1,1	1.297.743	0,1
2015	956.170	1,0	119.328	3,9	180.882	-1,1	3.162	-0,5	7.758	1,7	42.050	-0,8	1.309.350	0,9

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.42. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Araban, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	90.131	--	4.741	--	17.949	--	422	--	783	--	1.640	--	115.666	--
1993	91.885	1,9	4.928	3,9	18.582	3,5	423	0,2	801	2,3	1.742	6,2	118.361	2,3
1994	96.172	4,7	4.996	1,4	19.170	3,2	418	-1,2	807	0,7	1.848	6,1	123.411	4,3
1995	102.049	6,1	5.084	1,8	20.074	4,7	418	0,0	909	12,6	2.000	8,2	130.534	5,8
1996	107.247	5,1	5.322	4,7	21.657	7,9	437	4,5	950	4,5	2.094	4,7	137.707	5,5
1997	112.004	4,4	5.258	-1,2	22.279	2,9	429	-1,8	1.029	8,3	2.256	7,7	143.255	4,0
1998	117.890	5,3	5.423	3,1	23.489	5,4	428	-0,2	1.193	15,9	2.467	9,4	150.890	5,3
1999	123.477	4,7	5.543	2,2	25.004	6,4	456	6,5	1.231	3,2	2.691	9,1	158.402	5,0
2000	127.351	3,1	5.623	1,4	25.932	3,7	474	3,9	1.275	3,6	2.970	10,4	163.625	3,3
2001	131.537	3,3	5.848	4,0	26.672	2,9	467	-1,5	1.294	1,5	3.338	12,4	169.156	3,4
2002	135.345	2,9	6.063	3,7	27.366	2,6	465	-0,4	1.333	3,0	3.663	9,7	174.235	3,0
2003	125.458	-7,3	5.934	-2,1	26.734	-2,3	448	-3,7	1.340	0,5	3.991	9,0	163.905	-5,9
2004	129.882	3,5	6.391	7,7	27.855	4,2	443	-1,1	1.369	2,2	4.393	10,1	170.333	3,9
2005	132.927	2,3	7.286	14,0	29.219	4,9	468	5,6	1.406	2,7	4.898	11,5	176.204	3,4
2006	135.044	1,6	8.323	14,2	30.288	3,7	509	8,8	1.378	-2,0	5.496	12,2	181.038	2,7
2007	141.555	4,8	9.566	14,9	32.267	6,5	495	-2,8	1.466	6,4	6.152	11,9	191.501	5,8
2008	144.419	2,0	10.602	10,8	32.673	1,3	496	0,2	1.447	-1,3	6.450	4,8	196.087	2,4
2009	146.071	1,1	11.328	6,8	32.740	0,2	519	4,6	1.391	-3,9	7.259	12,5	199.308	1,6
2010	148.208	1,5	12.043	6,3	32.929	0,6	522	0,6	1.351	-2,9	7.489	3,2	202.542	1,6
2011	148.697	0,3	12.682	5,3	32.352	-1,8	539	3,3	1.325	-1,9	7.733	3,3	203.328	0,4
2012	149.099	0,3	13.073	3,1	31.684	-2,1	554	2,8	1.232	-7,0	7.748	0,2	203.390	0,0
2013	147.782	-0,9	13.422	2,7	30.912	-2,4	537	-3,1	1.150	-6,7	7.691	-0,7	201.494	-0,9
2014	148.436	0,4	14.074	4,8	30.265	-2,1	523	-2,6	1.116	-3,0	7.765	1,0	202.179	0,4
2015	150.062	1,1	14.702	4,5	29.867	-1,31	503	-3,8	1.156	3,6	7.591	-2,2	203.881	0,8

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



7.43. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Gipuzkoan, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu-kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	210.309	--	17.108	--	38.016	--	726	--	1.865	--	3.907	--	271.931	--
1993	214.413	2,0	17.844	4,3	39.637	4,3	733	1,0	1.900	1,9	4.115	5,3	278.642	2,5
1994	217.020	1,2	18.294	2,5	41.076	3,6	735	0,3	1.967	3,5	4.342	5,5	283.434	1,7
1995	222.489	2,5	18.802	2,8	42.913	4,5	728	-1,0	2.132	8,4	4.709	8,5	291.773	2,9
1996	229.360	3,1	19.422	3,3	44.903	4,6	761	4,5	2.244	5,3	4.994	6,1	301.684	3,4
1997	236.611	3,2	20.463	5,4	47.020	4,7	745	-2,1	2.452	9,3	5.334	6,8	312.625	3,6
1998	247.066	4,4	21.580	5,5	49.555	5,4	749	0,5	2.673	9,0	6.001	12,5	327.624	4,8
1999	257.658	4,3	22.749	5,4	52.152	5,2	749	0,0	2.959	10,7	6.696	11,6	342.963	4,7
2000	263.933	2,4	23.696	4,2	53.815	3,2	753	0,5	3.169	7,1	7.401	10,5	352.767	2,9
2001	271.439	2,8	24.504	3,4	55.383	2,9	761	1,1	3.399	7,3	8.240	11,3	363.726	3,1
2002	276.854	2,0	25.149	2,6	56.789	2,5	764	0,4	3.423	0,7	9.085	10,3	372.064	2,3
2003	276.174	-0,2	25.379	0,9	58.085	2,3	761	-0,4	3.346	-2,2	9.745	7,3	373.490	0,4
2004	282.987	2,5	26.942	6,2	60.856	4,8	759	-0,3	3.489	4,3	10.677	9,6	385.710	3,3
2005	287.191	1,5	29.998	11,3	63.793	4,8	771	1,6	3.496	0,2	11.653	9,1	396.902	2,9
2006	287.873	0,2	33.892	13,0	65.870	3,3	778	0,9	3.409	-2,5	12.570	7,9	404.392	1,9
2007	298.750	3,8	38.378	13,2	70.070	6,4	811	4,2	3.629	6,5	13.743	9,3	425.381	5,2
2008	301.700	1,0	41.786	8,9	71.105	1,5	826	1,8	3.567	-1,7	14.382	4,6	433.366	1,9
2009	302.256	0,2	44.060	5,4	71.268	0,2	844	2,2	3.306	-7,3	14.607	1,6	436.341	0,7
2010	303.261	0,3	46.433	5,4	71.373	0,1	853	1,1	3.195	-3,4	14.855	1,7	439.970	0,8
2011	305.650	0,8	48.571	4,6	70.115	-1,8	874	2,5	3.141	-1,7	15.306	3,0	443.657	0,8
2012	306.729	0,4	49.944	2,8	68.830	-1,8	871	-0,3	2.949	-6,1	15.390	0,5	444.713	0,2
2013	303.919	-0,9	50.995	2,1	67.168	-2,4	870	-0,1	2.890	-2,0	15.546	1,0	441.388	-0,7
2014	304.802	0,3	52.588	3,1	65.270	-2,8	904	3,9	3.065	6,1	15.879	2,1	442.508	0,3
2015	308.580	1,2	54.669	4,0	63.966	-2,0	895	-1,0	3.127	2,0	15.951	0,5	447.188	1,1

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).



7.44. taula Ibilgailu-kopuruaren bilakaera Bizkaian, karrozeria-motaren arabera (ibilgailu-kopurua eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / IBILGAILU- MOTA	Autoak		Motozikletak		Kamioiak eta furgonetak		Autobusak		Traktore industrialak		Bestelako ibilgailuak		GUZTIRA	
	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ(%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)	Ibilgailu- kopurua	Urte arteko Δ (%)
1992	350.825	--	17.693	--	53.943	--	1.210	--	2.059	--	5.830	--	431.560	--
1993	356.234	1,5	18.219	3,0	55.027	2,0	1.213	0,2	2.075	0,8	6.087	4,4	438.855	1,7
1994	361.139	1,4	18.441	1,2	56.187	2,1	1.187	-2,1	2.137	3,0	6.363	4,5	445.454	1,5
1995	369.511	2,3	18.603	0,9	58.395	3,9	1.177	-0,8	2.345	9,7	6.905	8,5	456.936	2,6
1996	379.408	2,7	18.694	0,5	60.877	4,3	1.206	2,5	2.517	7,3	7.278	5,4	469.980	2,9
1997	389.196	2,6	18.883	1,0	62.712	3,0	1.266	5,0	2.692	7,0	7.675	5,5	482.424	2,6
1998	404.361	3,9	19.329	2,4	65.472	4,4	1.336	5,5	2.876	6,8	8.202	6,9	501.576	4,0
1999	420.002	3,9	20.028	3,6	68.418	4,5	1.373	2,8	3.067	6,6	8.874	8,2	521.762	4,0
2000	429.334	2,2	20.926	4,5	70.375	2,9	1.408	2,5	3.321	8,3	9.781	10,2	535.145	2,6
2001	440.568	2,6	21.571	3,1	72.345	2,8	1.450	3,0	3.592	8,2	10.582	8,2	550.108	2,8
2002	449.026	1,9	22.351	3,6	74.333	2,7	1.439	-0,8	3.663	2,0	11.441	8,1	562.253	2,2
2003	450.052	0,2	22.468	0,5	75.169	1,1	1.434	-0,3	3.670	0,2	12.230	6,9	565.023	0,5
2004	461.216	2,5	23.926	6,5	78.490	4,4	1.466	2,2	3.787	3,2	13.273	8,5	582.158	3,0
2005	468.991	1,7	26.752	11,8	81.879	4,3	1.570	7,1	3.860	1,9	14.416	8,6	597.468	2,6
2006	470.454	0,3	30.385	13,6	83.933	2,5	1.513	-3,6	3.833	-0,7	15.755	9,3	605.873	1,4
2007	488.454	3,8	34.620	13,9	89.347	6,5	1.602	5,9	4.043	5,5	17.571	11,5	635.637	4,9
2008	493.116	1,0	38.333	10,7	90.601	1,4	1.622	1,2	4.135	2,3	18.522	5,4	646.329	1,7
2009	495.067	0,4	40.612	5,9	90.946	0,4	1.643	1,3	4.050	-2,1	18.574	0,3	650.892	0,7
2010	498.186	0,6	42.972	5,8	91.549	0,7	1.680	2,3	3.897	-3,8	19.011	2,4	657.295	1,0
2011	501.251	0,6	45.103	5,0	91.392	-0,2	1.738	3,5	3.837	-1,5	19.228	1,1	662.549	0,8
2012	500.109	-0,2	46.185	2,4	90.245	-1,3	1.732	-0,3	3.640	-5,1	19.090	-0,7	661.001	-0,2
2013	494.132	-1,2	46.759	1,2	88.720	-1,7	1.713	-1,1	3.524	-3,2	18.700	-2,0	653.548	-1,1
2014	493.456	-0,1	48.239	3,2	87.426	-1,5	1.751	2,2	3.450	-2,1	18.734	0,2	653.056	-0,1
2015	497.528	0,8	49.957	3,6	87.049	-0,4	1.764	0,7	3.475	0,7	18.508	-1,2	658.281	0,8

Iturria: Eustat (Jarduera Ekonomikoen Gidazerrrenda). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.45. taula Motorizazio-indizea (auto-kopurua 1.000 biztanleko)

(autoak 1.000 biztanleko)

URTEA / LURRALDEA	Araba	Gipuzkoa	Bizkaia	EAE
1996	380,6	339,2	332,8	341,3
1997	397,4	349,9	341,4	351,7
1998	414,2	365,2	355,5	366,6
1999	432,1	380,4	369,3	381,4
2000	444,5	388,5	379,0	391,0
2001	455,5	399,1	389,0	401,4
2002	463,7	405,4	396,2	408,5
2003	426,2	403,5	397,1	403,2
2004	438,9	412,2	407,1	413,2
2005	443,2	417,0	412,8	418,4
2006	447,3	416,1	412,7	418,7
2007	463,4	429,9	427,9	433,6
2008	466,4	430,4	430,1	435,4
2009	465,5	428,3	429,5	434,3
2010	467,0	428,8	431,8	436,0
2011	465,8	430,7	433,7	437,4
2012	462,2	430,7	431,7	435,9
2013	461,4	429,3	429,4	434,1
2014	463,8	430,1	431,3	435,7
2015	466,4	434,6	435,9	440,0

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

7.46. taula Aireontzien zirkulazioa aireportuetan (aireontzi-kopurua)

(aireontzien kopurua)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	17.473	1.850	2.733	22.056
1993	16.545	1.822	3.168	21.535
1994	17.266	1.803	2.747	21.816
1995	20.348	1.814	4.689	26.851
1996	23.190	3.789	8.783	35.762
1997	28.667	3.713	13.054	45.434
1998	32.118	4.535	13.269	49.922
1999	36.394	5.212	14.730	56.336
2000	40.770	5.569	13.726	60.065
2001	40.295	5.869	13.489	59.653
2002	37.134	6.033	11.949	55.116
2003	40.867	6.257	11.283	58.407
2004	47.020	6.299	10.848	64.167
2005	51.745	7.153	8.894	67.792
2006	52.200	8.873	9.462	70.535
2007	54.877	9.884	9.131	73.892
2008	52.966	8.897	9.497	71.360
2009	46.497	6.957	6.518	59.972
2010	47.235	6.622	5.440	59.297
2011	47.341	6.860	5.749	59.950
2012	44.879	6.160	5.773	56.812
2013	38.914	4.302	5.258	48.474
2014	39.584	4.311	5.753	49.648
2015	41.113	4.664	6.546	52.323

Jatorrizko iturriak datu bereziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

7.47. taula Matrikulatutako merkantzia-ontziteriaren karakterizazioa

(Unitate eta tn)

URTEA / LURRALDEA	EAE			
	Enpresa-kopurua	Ontzi-kopurua	GT (Gross Tons)	TMP
1995	13	62	344.397	577.850
1996	12	64	282.368	454.381
1997	11	66	176.048	287.430
1998	12	63	345.387	560.407
1999	11	57	334.551	553.207
2000	11	56	328.937	543.033
2001	10	52	322.295	519.898
2002	12	53	321.193	532.790
2003	12	55	332.021	546.588
2004	11	50	455.803	796.813
2005	11	67	524.523	917.116
2006	11	71	542.901	938.900
2007	14	68	535.720	927.707
2008	14	80	574.292	970.421
2009	13	73	393.275	631.405
2010	13	69	365.719	590.947
2011	12	66	396.280	663.302
2012	12	65	396.128	663.013
2013	11	55	336.059	592.931
2014	11	54	331.535	584.104
2015	11	54	332.746	585.042

EAEko datuak EAEn erregistratutako ontzien zenbatekoari dagokio. Anavas da iturria.

Iturria : Anavas. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

7.2.2. Pertsonen mugikortasun-eskaria

a) Garraio kolektiboan zerbitzu publikoak

7.48. taula Bidaiarien bilakaera errepideko eta trenbideko garraio kolektiboan zerbitzu publikoetan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Bilboko hiribusa	Donostiako hiribusa	Gasteizko hiribusa	Bizkaiko hiriarteko autobusa ¹	Gipuzkoako hiriarteko autobusa	Arabako hiriarteko autobusa ²	Bilboko metroa	EuskoTran	Renfe ³	Euskotren	Renfe Métrica ⁴	Funikularrak ⁵
2000	22.729	27.213	11.383	36.062	18.461	--	54.173	--	35.288	18.138	1.866	874
2001	23.277	27.239	11.474	38.536	17.749	146	55.895	--	36.533	17.855	1.835	831
2002	23.146	26.483	11.561	35.115	17.022	267	66.706	47	34.288	17.746	1.900	838
2003	24.093	26.511	11.718	37.031	16.712	315	72.609	1.144	32.926	17.934	1.841	913
2004	25.518	26.003	11.805	36.876	16.627	439	73.089	2.192	29.864	16.500	1.895	914
2005	26.086	26.219	11.513	34.134	15.382	324	77.802	2.820	29.223	17.553	1.945	962
2006	27.265	26.670	10.865	32.810	16.109	374	79.780	2.935	28.934	17.913	1.832	1.028
2007	27.705	27.361	12.043	30.876	16.120	349	85.864	2.906	26.430	18.137	1.772	983
2008	26.004	28.003	12.643	30.196	17.199	348	86.334	2.958	25.785	17.759	1.506	998
2009	25.755	28.460	10.356	28.808	18.141	421	87.044	7.489	23.654	16.972	1.345	1.026
2010	25.425	29.015	11.091	27.716	18.907	516	88.556	9.827	21.532	16.516	1.345	1.335
2011	26.579	29.217	11.881	29.474	19.772	500	89.616	10.424	20.318	15.908	1.314	1.868
2012	25.814	28.963	12.165	29.414	20.517	495	87.615	10.360	19.848	15.180	1.249	1.773
2013	25.821	27.652	12.762	29.253	21.121	490	87.133	10.399	17.390	15.569	1.151	1.962
2014	26.074	28.078	13.084	28.479	22.160	447	87.397	10.276	16.410	15.630	1.107	2.256
2015	26.121	28.243	13.766	27.289	22.920	392	87.536	10.587	16.334	15.618	1.066	2.048

⁰ “Hiriarteko autobusa” zutabeko datuek –Bizkaia, Gipuzkoa zein Arabakoek– barnean hartzen dituzte hiru aldundietako bakoitzaren zerbitzu-emakiden autobus bidezko joan-etorriak, hala lurralde bakoitzaren barrukoak nola lurralde bateko eta beste bietako herri eta hirien artekoak.

¹ “Bizkaiko hiriarteko autobusa” zutabeko datuek barnean hartzen dituzte, 2011z geroztik, Bilbo/Vitoria-Gasteiz A-3700 emakidaren lineak. 2011n, adibidez, 1.076.097 lagunek erabili zituzten linea horiek. Aurreko urteetako daturik ez dago oraingoz.

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

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

⁴ “Renfe Métrica” (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

⁵ Barne hartzen du funikular-erabiltzaileen eskaria, ez ordea igogailu-erabiltzaileena, eskura ditugun 2000. urteko datuak ez baitira osoak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraioak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Eraberraren
Indizeak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

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

(bidaiariak, milakotan)

URTEA	Hiriko AUTOBUSA	Hiriarteko AUTOBUSA ¹	Hiriko TRENA	Hiriarteko TRENA	Funikularrak ²	GUZTIRA	Urteko Δ	Δ metatua
2000	61.325	54.523	54.173	55.071	874	225.966		
2001	61.990	56.431	55.895	56.223	831	231.370	2,4	2,4
2002	61.190	52.404	66.753	53.934	838	235.119	1,6	4,1
2003	62.322	54.058	73.753	52.700	913	243.746	3,7	7,9
2004	63.326	53.942	75.281	48.259	914	241.722	-0,8	7,0
2005	63.818	49.840	80.622	48.720	962	243.962	0,9	8,0
2006	64.800	49.293	82.715	48.679	1.028	246.515	1,0	9,1
2007	67.109	47.345	88.770	46.340	983	250.547	1,6	10,9
2008	66.650	47.743	89.292	45.050	998	249.733	-0,3	10,5
2009	64.571	47.370	94.533	41.971	1.026	249.471	-0,1	10,4
2010	65.531	47.139	98.383	39.392	1.335	251.780	0,9	11,4
2011	67.677	49.746	100.040	37.540	1.868	256.871	-- ⁽¹⁾	--
2012	66.942	50.426	97.975	36.277	1.773	253.393	-1,4	--
2013	66.235	50.864	97.532	34.110	1.962	250.703	-1,1	--
2014	67.236	51.085	97.674	33.147	2.256	251.398	0,3	--
2015	68.130	50.601	98.123	33.018	2.048	251.920	0,2	--

⁰ Bizkaiko, Gipuzkoako edo Arabako “Hiriarteko autobusa” zutabeko datuek barnean hartzen dituzte hiru aldundietako bakoitzaren zerbitzu-emakiden autobus bidezko joan-etorriak, hala lurralde bakoitzaren barrukoak nola lurralde bateko eta beste bietako herri eta hirien artekoak.

¹ “Bizkaiko hiriarteko autobusa” zutabeko datuek barnean hartzen dituzte, 2011z geroztik, Bilbo/Vitoria-Gasteiz A-3700 emakidaren lineak. 2011n, adibidez, 1.076.097 pertsonak erabili zituzten linea horiek. Aurreko urteetako daturik ez dago oraingoz.

² Barne hartzen du funikular-erabiltzaileen eskaria, ez ordea igogailu-erabiltzaileena, eskura ditugun 2000. urteko datuak ez baitira osoak.

Iturria: GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

b) Errepideko garraioa

7.50. taula Garraio pribatua: eguneko ibilgailu-kopuruaren bilakaera EAeko hiriburuetarako sarbide nagusietan (ibilgailu-kopurua eta ehunekoak)

HIRIBURUA/URTEA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Δ 15/14
Vitoria-Gasteiz													
Arkaute	10.838	10.119	10.547	10.733	10.201	9.949	9.892	9.199	8.941	8.667	8.421	8.386	-0,4
Gamarra Nagusia ¹	23.751	23.608	24.036	24.056	23.769	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zadorraren zubia ¹	33.734	34.283	24.419	34.113	33.438	33.902	33.121	33.255	31.184	29.877	ez eskur.	ez eskur.	--
Krispiña	31.871	34.381	34.269	37.510	36.861	37.020	37.233	36.506	34.674	33.437	34.056	34.606	1,6
Gometxa	16.954	17.991	18.506	19.323	18.816	17.162	17.001	16.607	15.894	15.547	15.795	16.245	2,8
GUZTIRA	117.148	120.382	111.777	125.735	123.085	--	--	--	--	--	--	--	--
Donostia²													
Herrera	45.750	40.700	38.637	28.093	20.728	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Loiola	17.503	17.248	15.723	14.717	15.167	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Zapatari-Tolosa hiri.	31.407	32.560	30.734	32.584	32.148	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Ospitaleko aldapa	18.083	19.639	19.421	18.648	17.733	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Amara	43.529	38.758	47.831	44.083	42.934	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
GUZTIRA	156.272	148.905	152.346	138.125	128.710	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	ez eskur.	--
Bilbo													
Deustu-Elorrieta	17.124	17.305	17.109	16.730	16.186	16.107	15.332	14.765	14.348	14.072	13.153	12.340	-6,2
Deustu-Enekuri	46.025	46.198	49.805	48.921	48.580	49.544	51.336	51.528	52.633	51.375	51.959	52.195	0,5
Artxandako tunelak	12.247	13.108	14.121	16.427	17.647	15.276	15.589	15.494	14.968	14.616	15.587	16.499	5,9
Orueta-Egirleta	37.800	36.098	36.990	37.464	36.443	36.229	35.853	36.356	36.172	33.779	34.034	34.254	0,6
Ibarsusi-Etxebarri	45.072	44.625	41.945	40.987	40.132	39.106	37.878	36.965	34.247	32.543	31.932	32.776	2,6
Boluetza-Zubialdea	17.320	15.182	13.627	13.988	14.168	13.626	13.043	12.441	11.941	11.578	11.707	11.012	-5,9
Miraflores-Heg. bide ³	40.318	43.415	47.802	52.223	53.096	53.406	56.772	55.833	51.882	46.437	45.652	46.665	2,2
Zabalburu pl.-Heg. bide	34.422	34.144	34.502	35.582	35.616	34.101	32.925	31.731	32.375	38.629	36.971	36.741	-0,6
Jesusen Bih.-Heg. bidea	67.683	66.857	63.282	66.603	66.953	67.093	65.147	63.587	60.571	55.368	56.012	54.181	-3,3
Basurtu-Kastresana	10.827	10.065	8.917	9.266	8.883	8.543	7.905	7.636	7.193	6.836	6.698	6.872	2,6
Basurtu-Zorrotxa	18.571	17.143	16.292	13.679	13.330	12.909	12.161	10.254	9.782	9.888	9.691	9.650	-0,4
TOTAL	347.409	344.140	344.392	351.870	351.034	345.940	343.941	336.590	326.112	315.121	313.396	313.185	-0,1

¹ Gasteizen Gamarra Nagusiko eta Zadorraren zubiko sarbideari buruzko datuak ez daude eskuragarri.

² 2009tik aurrera, ez dago Donostiako sarbide nagusietako ibilgailu-kopuruaren daturik.

³ Sarbide horri dagokion 6A neurketa-estazioa Miribillaren eta Mirafloresen artean dago. Sistema telematikoaren bidez, Miribillaren eta A-8ren arteko zirkulazioa kontrolatu da, eta horrek gorantz aldatu ditu 2005-2009 aldiko zirkulazioak.

Iturria: Arabako Foru Aldundiaren 2015eko Edukieren Plana, Bizkaiko Foru Aldundiaren 2015eko Edukieren Plana, Gipuzkoako Foru Aldundiaren 2008ko Edukieren Plana. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.51. taula Hiriko garraio publikoa: EAeko hiru hiriburuetakoko autobusetako bidaiari-kopuruaren bilakaera

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / HIRIBURUA	Bilbo		Donostia		Vitoria-Gasteiz		GUZTIRA	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	29.494	--	27.001	--	10.295	--	66.790	--
1991	29.772	0,9	26.220	-2,9	10.324	0,3	66.316	-0,7
1992	30.727	3,2	26.441	0,8	10.286	-0,4	67.454	1,7
1993	30.521	-0,7	24.667	-6,7	10.328	0,4	65.516	-2,9
1994	29.670	-2,8	25.447	3,2	10.335	0,1	65.452	-0,1
1995	30.208	1,8	26.371	3,6	10.765	4,2	67.344	2,9
1996	29.594	-2,0	26.886	2,0	11.266	4,7	67.746	0,6
1997	26.841	-9,3	26.737	-0,6	11.267	0,0	64.845	-4,3
1998	23.935	-10,8	27.023	1,1	11.441	1,5	62.399	-3,8
1999	22.622	-5,5	27.338	1,2	11.524	0,7	61.484	-1,5
2000	22.729	0,5	27.213	-0,5	11.383	-1,2	61.325	-0,3
2001	23.277	2,4	27.239	0,1	11.474	0,8	61.990	1,1
2002	23.146	-0,6	26.483	-2,8	11.561	0,8	61.190	-1,3
2003	24.093	4,1	26.511	0,1	11.718	1,4	62.322	1,8
2004	25.518	5,9	26.003	-1,9	11.805	0,7	63.326	1,6
2005	26.086	2,2	26.219	0,8	11.513	-2,5	63.818	0,8
2006	27.265	4,5	26.670	1,7	10.865	-5,6	64.800	1,5
2007	27.705	1,6	27.361	2,6	12.043	10,8	67.109	3,6
2008	26.004	-6,1	28.003	2,3	12.643	5,0	66.650	-0,7
2009	25.755	-1,0	28.460	1,6	10.356	-18,1	64.571	-3,1
2010	25.425	-1,3	29.015	2,0	11.091	7,1	65.531	1,5
2011	26.579	4,5	29.217	0,7	11.881	7,1	67.677	3,3
2012	25.814	-2,9	28.963	-0,9	12.165	2,4	66.942	-1,1
2013	25.821	0,0	27.652	-4,5	12.762	4,9	66.235	-1,1
2014	26.074	1,0	28.078	1,5	13.084	2,5	67.236	1,5
2015	26.121	0,2	28.243	0,6	13.766	5,2	68.130	1,3

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

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

7.52. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera hiriarteko autobus-zerbitzu erregularretan

(bidaiariak, milakotan, eta ehunekoak)

URTEA / ESPARRUA	Bizkaiko hiriarteko zerbitzua ¹		Gipuzkoako hiriarteko zerbitzua		Arabako hiriarteko zerbitzua ²	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2000	36.062	1,7	18.461	-2,9	n.d.	--
2001	38.536	6,9	17.749	-3,9	146	--
2002	35.115	-8,9	17.022	-4,1	267	82,9
2003	37.031	5,5	16.712	-1,8	315	18,0
2004	36.876	-0,4	16.627	-0,5	439	39,4
2005	34.134	-7,4	15.382	-7,5	324	-26,2
2006	32.810	-3,9	16.109	4,7	374	15,4
2007	30.876	-5,9	16.120	0,1	349	-6,7
2008	30.196	-2,2	17.199	6,7	348	-0,3
2009	28.808	-4,6	18.141	5,5	421	21,0
2010	27.716	-3,8	18.907	4,2	516	22,6
2011	29.474	-- ⁽¹⁾	19.772	4,6	500	-3,1
2012	29.414	-0,2	20.517	3,8	495	-1,0
2013	29.253	-0,5	21.121	2,9	490	-1,0
2014	28.479	-2,6	22.160	4,9	447	-8,8
2015	27.289	-4,2	22.920	3,4	392	-12,3

⁰ "Hiriarteko autobusa" zutabeko datuek –Bizkaia, Gipuzkoa zein Arabakoek– barnean hartzen dituzte hiru aldundietako bakoitzaren zerbitzu-emakiden autobus bidezko joan-etorriak, hala lurralde bakoitzaren barrukoak nola lurralde bateko eta beste bietako herri eta hirien artekoak.

¹ "Bizkaiko hiriarteko autobusa" zutabeko datuek barnean hartzen dituzte, 2011z geroztik, Bilbo/Vitoria-Gasteiz A-3700 emakidaren lineak. 2011n, adibidez, 1.076.097 lagunek erabili zituzten linea horiek. Aurreko urteetako daturik ez dago oraingoz.

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

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

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

c) *Trenbideko garraioa*

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

URTEA	Bilboko metroa	
	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1995 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
2008	86.334	0,5
2009	87.044	0,8
2010	88.556	1,7
2011	89.616	1,2
2012	87.615	-2,2
2013	87.133	-0,6
2014	87.397	0,3
2015	87.536	0,2

¹ Azaroaren 11n martxan jarri zenetik urtearen bukaera arte.

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

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

0.	Egindakoaren Laburpena
1.	Testuinguru Orokorra
2.	Garraioaren Eskaintza
3.	Garraioaren Eskaria
4.	Garraio Larduerak, Sortutako Sarrutako eta Jorak
5.	Garraioaren er Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
6.	Funtsezko Adierazleak
7.	Estadistikalako Eranskina

7.54. taula Bilboko metroko bidaiari-kopurua, hilabetearen arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

HILABETEA / URTEA	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.	Pertsona-kopurua	% bertik.
Urtarrila	7.890.635	9,1	7.422.774	8,5	7.486.534	8,5	7.710.731	8,6	7.892.863	9,0	7.963.909	9,1	7.719.661	8,8	7.574.909	8,7
Otsaila	7.535.389	8,7	7.169.024	8,2	7.462.083	8,4	7.499.367	8,4	7.550.717	8,6	7.217.675	8,3	7.268.324	8,3	7.126.991	8,1
Martxoa	6.496.436	7,5	7.587.744	8,7	8.119.871	9,2	8.683.312	9,7	8.165.874	9,3	7.367.021	8,5	7.826.690	9,0	7.770.472	8,9
Apirila	7.844.999	9,1	6.641.599	7,6	7.017.668	7,9	6.993.220	7,8	6.491.388	7,4	7.462.431	8,6	6.723.598	7,7	6.883.974	7,9
Maiatza	7.729.117	9,0	7.501.805	8,6	8.009.284	9,0	8.195.908	9,1	8.032.161	9,2	7.914.929	9,1	7.596.478	8,7	7.739.825	8,8
Ekaina	7.243.399	8,4	7.380.731	8,5	7.555.653	8,5	7.679.481	8,6	7.411.664	8,5	7.193.762	8,3	7.227.306	8,3	7.473.184	8,5
Uztaila	6.447.061	7,5	6.827.149	7,8	6.635.682	7,5	6.420.383	7,2	6.521.293	7,4	6.414.257	7,4	6.404.863	7,3	6.495.487	7,4
Abuztua	5.179.199	6,0	5.627.069	6,5	5.524.726	6,2	5.775.166	6,4	5.585.844	6,4	5.551.982	6,4	5.606.154	6,4	5.707.297	6,5
Iraila	6.921.810	8,0	7.141.594	8,2	7.173.394	8,1	7.436.533	8,3	6.836.034	7,8	6.934.761	8,0	7.245.977	8,3	7.140.435	8,2
Urria	8.035.544	9,3	7.923.846	9,1	7.691.262	8,7	7.617.943	8,5	7.771.663	8,9	7.847.591	9,0	8.216.513	9,4	7.910.584	9,0
Azaroa	7.483.017	8,7	7.921.563	9,1	8.106.018	9,2	7.914.296	8,8	7.694.369	8,8	7.515.170	8,6	7.681.877	8,8	7.781.494	8,9
Abendua	7.527.137	8,7	7.898.814	9,1	7.774.106	8,8	7.690.058	8,6	7.661.217	8,7	7.749.546	8,9	7.879.953	9,0	7.931.163	9,1
GUZTIRA	86.333.743	100,0	87.043.712	100,0	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0	87.133.034	100,0	87.397.394	100,0	87.535.815	100,0

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

7.55. taula Bilboko metroaren bidaiari-kopurua, geltokiaren arabera (pertsona-kopurua eta ehunekoak)

GELTOKIA / URTEA	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala	Pertsona-kopurua	%bertikala
Etxebarri	2.361.783	2,7	1.540.178	1,7	1.346.288	1,5	1.332.371	1,5	1.362.305	1,6	1.437.160	1,6
Bolueta	1.482.354	1,7	1.321.891	1,5	1.099.182	1,3	1.133.394	1,3	1.169.552	1,3	1.265.624	1,4
Basarrate	2.231.784	2,5	2.238.321	2,5	2.160.226	2,5	2.147.980	2,5	2.154.600	2,5	2.151.766	2,5
Santutxu	4.837.362	5,5	4.832.327	5,4	4.687.312	5,3	4.663.570	5,4	4.633.297	5,3	4.651.238	5,3
Alde Zaharra	6.338.656	7,2	6.388.989	7,1	6.257.809	7,1	5.988.909	6,9	5.779.965	6,6	5.677.617	6,5
Abando	6.441.791	7,3	6.261.471	7,0	5.960.941	6,8	5.948.390	6,8	5.973.068	6,8	6.141.887	7,0
Moiua	6.465.464	7,3	6.392.082	7,1	6.221.799	7,1	6.189.467	7,1	6.153.620	7,1	6.220.196	7,1
Indautxu	6.284.057	7,1	6.382.162	7,1	6.157.792	7,0	6.089.346	7,0	6.160.455	7,1	6.184.740	7,1
San Mames	5.821.457	6,6	5.852.299	6,5	5.870.713	6,7	5.873.240	6,7	5.873.015	6,7	6.056.465	6,9
Deustu	4.910.313	5,5	4.713.708	5,3	4.315.724	4,9	4.234.870	4,9	4.161.514	4,8	4.118.341	4,7
Sarriko	2.572.323	2,9	2.547.779	2,8	2.453.889	2,8	2.425.761	2,8	2.390.051	2,7	2.396.347	2,7
San Inazio	2.276.742	2,6	2.330.358	2,6	2.325.615	2,7	2.312.943	2,7	2.288.490	2,6	2.283.368	2,6
Lutxana	213.398	0,2	210.443	0,2	183.643	0,2	170.638	0,2	172.226	0,2	368.979	0,4
Erandio	1.709.212	1,9	1.723.129	1,9	1.693.997	1,9	1.698.813	1,9	1.697.058	1,9	1.650.714	1,9
Astrabudua	1.366.793	1,5	1.353.002	1,5	1.336.405	1,5	1.366.987	1,6	1.369.091	1,6	1.308.539	1,5
Leioa	1.035.400	1,2	1.033.256	1,2	1.010.683	1,2	1.005.282	1,2	1.014.852	1,2	1.025.752	1,2
Lamiako	324.214	0,4	317.586	0,4	294.863	0,3	296.330	0,3	302.007	0,3	302.524	0,3
Areeta	3.490.095	3,9	3.494.171	3,9	3.407.329	3,9	3.338.313	3,8	3.357.754	3,8	3.311.874	3,8
Gobela	907.653	1,0	907.296	1,0	876.564	1,0	841.480	1,0	825.852	0,9	815.136	0,9
Neguri	684.403	0,8	695.003	0,8	673.013	0,8	669.108	0,8	659.554	0,8	661.586	0,8
Aiboa	385.209	0,4	401.730	0,4	407.248	0,5	410.027	0,5	400.193	0,5	399.739	0,5
Algorta	2.494.829	2,8	2.486.939	2,8	2.435.747	2,8	2.400.846	2,8	2.387.899	2,7	2.364.805	2,7
Bidezabal	1.481.883	1,7	1.470.510	1,6	1.409.399	1,6	1.398.186	1,6	1.404.479	1,6	1.372.709	1,6
Berango	406.929	0,5	436.252	0,5	418.340	0,5	382.852	0,4	378.436	0,4	384.714	0,4
Larrabasterra	412.188	0,5	419.555	0,5	415.304	0,5	426.285	0,5	423.106	0,5	457.661	0,5
Sopela	595.588	0,7	599.980	0,7	587.032	0,7	582.828	0,7	586.914	0,7	945.066	1,1
Urduz	292.216	0,3	308.770	0,3	306.482	0,3	311.796	0,4	316.909	0,4	77.173	0,1
Plentzia	651.311	0,7	676.065	0,8	642.488	0,7	653.253	0,7	656.606	0,8	117.020	0,1
Gurutzeta	3.724.279	4,2	3.684.961	4,1	3.509.099	4,0	3.517.314	4,0	3.521.871	4,0	3.510.319	4,0
Ansio	1.318.251	1,5	1.268.482	1,4	1.250.489	1,4	1.210.514	1,4	1.297.218	1,5	1.260.592	1,4
Barakaldo	3.696.222	4,2	3.666.215	4,1	3.558.938	4,1	3.572.670	4,1	3.582.258	4,1	3.551.226	4,1
Bagatza	2.046.348	2,3	2.029.195	2,3	1.899.801	2,2	1.882.988	2,2	1.894.186	2,2	1.924.411	2,2
Urbanaga	119.742	0,1	115.347	0,1	107.634	0,1	102.625	0,1	99.367	0,1	108.285	0,1
Sestao	2.489.999	2,8	2.478.597	2,8	2.352.843	2,7	2.333.309	2,7	2.304.404	2,6	2.325.160	2,7
Abatxolo	827.863	0,9	811.564	0,9	772.196	0,9	776.193	0,9	769.004	0,9	767.411	0,9
Portugalete	2.116.272	2,4	2.129.064	2,4	2.005.450	2,3	2.030.599	2,3	2.041.467	2,3	2.085.085	2,4
Peñota	1.320.568	1,5	1.339.342	1,5	1.332.057	1,5	1.375.422	1,6	1.369.212	1,6	1.356.405	1,5
Santurtzi	2.421.330	2,7	2.759.124	3,1	2.698.063	3,1	2.739.059	3,1	2.652.089	3,0	2.356.964	2,7
Basauri	--	--	173.589	0,2	1.209.664	1,4	1.291.853	1,5	1.317.040	1,5	1.334.374	1,5
Ariz	--	--	1.825.666	2,0	1.963.026	2,2	2.007.223	2,3	2.046.236	2,3	1.908.874	2,2
Kabezes	--	--	--	--	--	--	--	--	450.174	0,5	901.969	1,0
GUZTIRA	88.556.281	100,0	89.616.398	100,0	87.615.087	100,0	87.133.034	100,0	87.397.394	100,0	87.535.815	100,0

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



Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

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

URTEA	Bidaiariak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2002 ¹	47,2	--
2003	1.144,0	--
2004	2.191,7	91,6
2005	2.819,9	28,7
2006	2.934,9	4,1
2007	2.906,4	-1,0
2008 ²	2.957,9	1,8
2009 ³	7.488,7	153,2
2010	9.827,4	31,2
2011	10.424,5	6,1
2012	10.359,6	-0,6
2013	10.399,2	0,4
2014	10.276,3	-1,2
2015	10.587,4	3,0

¹ 2002ko abenduaren 12an Bilboko tranbia martxan jarri zenetik zenbatzen dira bidaiariak.

² Gasteizko tranbiaren bidaiariak sartzen dira, 2008ko abenduaren 23an Erdialdeko eta Lakuako adarrak martxan jarri zirenetik.

³ 2009ko uztailaren 10ean, Gasteizko tranbiaren Abetxukuko adarraren linea berria ireki zen.

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

7.57. taula Hiriarteko garraio publikoa: bidaiari-kopuruaren bilakaera tren-zerbitzu erregularretan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	GUZTIRA
1980	31.404	30.234	1.631	63.269
1981	28.503	27.564	1.631	57.698
1982	32.834	26.973	1.532	61.339
1983	37.669	23.222	1.579	62.470
1984	47.852	21.178	1.386	70.416
1985	43.443	21.263	1.294	66.000
1986	41.524	22.725	1.380	65.629
1987	41.530	25.189	1.571	68.290
1988	41.533	26.571	1.320	69.424
1990	31.023	35.253	1.211	67.487
1991	27.644	36.437	1.441	65.522
1992	33.143	36.438	1.531	71.112
1993	33.318	37.064	1.553	71.935
1994	34.164	37.212	1.668	73.044
1995	34.412	31.344	1.744	67.500
1996	34.196	17.245	1.820	53.261
1997	33.765	19.952	1.872	55.589
1998	32.321	16.525	1.872	50.718
1999	33.777	16.865	1.863	52.505
2000	35.288	18.138	1.866	55.292
2001	36.533	17.855	1.835	56.223
2002	34.288	17.746	1.900	53.934
2003	32.926	17.934	1.841	52.701
2004	29.864	16.500	1.895	48.259
2005	29.223	17.553	1.945	48.721
2006	28.934	17.913	1.832	48.679
2007	26.430	18.137	1.772	46.339
2008	25.785	17.759	1.506	45.050
2009	23.654	16.972	1.345	41.971
2010	21.532	16.516	1.345	39.393
2011	20.318	15.908	1.314	37.540
2012	19.848	15.180	1.249	36.277
2013	17.390	15.569	1.151	34.110
2014	16.410	15.630	1.107	33.147
2015	16.334	15.618	1.066	33.018

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

² Euskotrenek ustiatutako trenbide-zerbitzuak bakarrik.

³ "Renfe Métrica" (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren eta Renfe Métrica. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio jarduerak sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

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

(%)

URTEA / KONPAINIA	Renfe ¹	EuskoTren ²	Renfe Métrica ³	GUZTIRA
1980	--	--	--	--
1981	-9,2	-8,8	0,0	-8,8
1982	15,2	-2,1	-6,1	6,3
1983	14,7	-13,9	3,1	1,8
1984	27,0	-8,8	-12,2	12,7
1985	-9,2	0,4	-6,6	-6,3
1986	-4,4	6,9	6,6	-0,6
1987	0,0	10,8	13,8	4,1
1988	0,0	5,5	-16,0	1,7
1990	-25,3	32,7	-8,3	-2,8
1991	-10,9	3,4	19,0	-2,9
1992	19,9	0,0	6,2	8,5
1993	0,5	1,7	1,4	1,2
1994	2,5	0,4	7,4	1,5
1995	0,7	-15,8	4,6	-7,6
1996	-0,6	-45,0	4,4	-21,1
1997	-1,3	15,7	2,9	4,4
1998	-4,3	-17,2	0,0	-8,8
1999	4,5	2,1	-0,5	3,5
2000	4,5	7,5	0,2	5,3
2001	3,5	-1,6	-1,7	1,7
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	6,4	2,6	1,0
2006	-1,0	2,1	-5,8	-0,1
2007	-8,7	1,3	-3,3	-4,8
2008	-2,4	-2,1	-15,0	-2,8
2009	-8,3	-4,4	-10,7	-6,8
2010	-9,0	-2,7	0,0	-6,1
2011	-5,6	-3,7	-2,3	-4,7
2012	-2,3	-4,6	-4,9	-3,4
2013	-12,4	2,6	-7,8	-6,4
2014	-5,6	0,4	-3,8	-2,8
2015	-0,5	-0,1	-3,7	-0,4
Δ 80/15	-48,0	-48,3	-34,6	-47,8

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

² Euskotrenek ustiatutako trenbide-zerbitzuak bakarrik.

³ "Renfe Métrica" (lehen FEVE): Bilbo-Balmaseda aldiriko lineako datuak.

Iturria: Renfe, EuskoTren eta Renfe Métrica. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren es Mugikortasun Jasangarriaren Heiburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

d) Airekoa

7.59. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (bidaiariak, milakotan)

(bidaiariak, milakotan)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	1.381	100	226	1.707
1993	1.289	123	249	1.661
1994	1.399	127	188	1.714
1995	1.560	127	153	1.840
1996	1.747	152	143	2.042
1997	1.969	174	144	2.287
1998	2.089	218	128	2.435
1999	2.219	249	152	2.620
2000	2.528	284	123	2.935
2001	2.475	281	129	2.885
2002	2.451	271	99	2.821
2003	2.842	284	102	3.228
2004	3.391	296	94	3.781
2005	3.842	309	91	4.242
2006	3.871	368	173	4.412
2007	4.281	466	173	4.920
2008	4.169	403	68	4.640
2009	3.652	315	40	4.007
2010	3.883	286	42	4.211
2011	4.044	248	28	4.320
2012	4.167	262	24	4.454
2013	3.794	245	7	4.046
2014	3.983	245	7	4.235
2015	4.259	255	11	4.525

Jatorrizko iturriak datu bereziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskarria
3.

Garraio
Jarduerak
Sartuak
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

7.60. taula Pertsonen aireko zirkulazioa EAEn: bidaiari-kopuruaren bilakaera aireko zerbitzuetan (urte arteko aldakuntza-tasa)

(%)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo	Donostia	Vitoria-Gasteiz	GUZTIRA
1992	--	--	--	--
1993	-6,7	23,0	10,2	-2,7
1994	8,5	3,3	-24,5	3,2
1995	11,5	0,0	-18,6	7,4
1996	12,0	19,7	-6,5	11,0
1997	12,7	14,5	0,7	12,0
1998	6,1	25,3	-11,1	6,5
1999	6,2	14,2	18,8	7,6
2000	13,9	14,1	-19,1	12,0
2001	-2,1	-1,1	4,9	-1,7
2002	-1,0	-3,6	-23,3	-2,2
2003	16,0	4,8	3,0	14,4
2004	19,3	4,2	-7,8	17,1
2005	13,3	4,4	-3,2	12,2
2006	0,8	19,1	90,1	4,0
2007	10,6	26,6	0,0	11,5
2008	-2,6	-13,5	-60,7	-5,7
2009	-12,4	-21,8	-41,2	-13,6
2010	6,3	-9,2	5,0	5,1
2011	4,1	-13,3	-33,3	2,6
2012	3,0	5,8	-14,3	3,1
2013	-9,0	-6,6	-70,8	-9,2
2014	5,0	0,0	0,0	4,7
2015	6,9	4,1	57,1	6,8
Δ 92/15	208,4	155,0	-95,1	165,1

Jatorrizko iturriak datu bereziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak, Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

e) Itsasokoa

7.61. taula Bidaiari-kopuruaren bilakaera Bilboko portuan (pertsonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Linea erregularra			Itsas bidaiak				Guztira	Urteko Δ (%)
	Ontzirat.	Lehorrerat.	Guztira	Ontzirat.	Lehorrerat.	Bidean	Guztira		
2002	60.209	76.732	136.941	--	--	--	--	136.941	--
2003	47.833	64.011	111.844	--	--	--	7.433	119.277	-12,9
2004	43.642	101.035	144.677	--	--	--	12.180	156.857	31,5
2005	51.048	113.368	164.416	19	58	13.302	13.379	177.795	13,3
2006	55.841	112.902	168.743	155	193	16.297	16.645	185.388	4,3
2007	46.746	102.908	149.654	118	62	22.792	22.972	172.626	-6,9
2008	43.337	99.109	142.446	382	388	36.356	37.126	179.572	4,0
2009	45.370	91.739	137.109	59	339	28.597	28.995	166.104	-7,5
2010	41.714	79.916	121.630	2.808	4.342	36.244	43.394	165.024	-0,7
2011	38.204	36.584	74.788	6.984	7.953	62.476	77.413	152.201	-7,8
2012	39.038	37.763	76.801	6.243	6.394	53.316	65.953	142.754	-6,2
2013	42.957	43.018	85.975	5.814	5.866	44.324	56.004	141.979	-0,5
2014	40.455	40.581	81.036	1.749	1.728	76.729	80.206	161.242	13,6
2015	47.171	47.810	94.981	2.156	1.877	66.509	70.542	165.523	2,7

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskarria
3.

Garrailo
Jarduerak
Sondaketa
Ondutzeak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

f) Kablezkoa

7.62. taula Kable bidez garraiatutako pertsonak. 1994 eta 2015 arteko bilakaera.

(bidaiariak, milakotan)

Urtea / Garraio bidea	FUNIKULARRAK				IGOGAILUAK				
	Artxanda	La Reineta	Igeldo	Mamariga	Arangoiti	La Salve	Solokoetxe	Begoña	Ereaga
1994	438	147	307		505	386	-	-	-
1995	462	289	270		510	370	-	-	-
1996	390	285	282		528	357	-	-	-
1997	409	283	279		538	337	-	-	-
1998	405	231	295		556	342	-	-	-
1999	401	234	335		575	278	-	-	-
2000	382	221	272		562	268	-	-	-
2001	369	218	244		614	249	-	-	-
2002	367	215	256		-	231	993	684	-
2003	425	222	265		636	212	1012	643	-
2004	432	204	278		441	213	995	630	-
2005	453	204	305		484	206	919	597	108
2006	483	198	339		313	212	888	594	252
2007	489	182	310		278	194	814	554	251
2008	512	182	304		-	212	785	492	276
2009	517	178	376		-	-	731	416	284
2010	524	175	373	263	-	-	675	418	269
2011	565	161	401	740	-	-	651	403	250
2012	522	156	415	679	-	-	586	388	274
2013	565	156	420	821	-	-	-	-	312
2014	614	146	482	1.105	-	-	-	-	345
2015	729	165	564	590	-	-	-	-	362

Arangoitiko Igogailuari buruzko datuak ez daude eskuragarri 2008 urtetik aurrera.

La Salveko Igogailua doakoa da 2008ko maiatzaren 1etik aurrera. Ahatik, bertako erabiltzaileen kontaketa bertan behera utzi da.

Mamarigako zerbitzu berezia doakoa da 2013ko ekainetik aurrera metroko bidaiarientzat.

Solokoetxe eta Begoñako igogailuei buruzko 2013 eta 2014ko datuak ez daude eskuragarri.

Iturria: Bizkaiako Garraio Partzuergoa (COTRABI), Euskotren eta Eusko Jaurlaritzak.

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasigarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

g) *Bestelakoak*

7.63. taula Bizkaia Zubian pertsonen garraioa. 2004 eta 2015 arteko bilakaera.

Kopurua / Urtea	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bizkaia Zubian	5.670	5.243	4.972	4.567	4.463	3.970	3.908	3.749	3.685	3.597	3.952	3.664

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

7.64. taula Trafikoa pertsonak garraiatzeko untzietan. 2005 eta 2015 arteko bilakaera.

Kopurua / Urtea	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Portugalete-Areeta	609	610	582	550,7	554,8	579,4	619,9	620,5	514,9	486,7	415,8
Erandio-Barakaldo					74,8	76,8	86,3	81,6	75,9	78,9	72,0

Iturria: Bizkaiko Garraio Partzuergoa

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sartutako
Ondutxoak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estadistikako
Eranskina

7.

7.2.3. Salgai-garraioaren eskaria

a) Errepideko garraioa

7.65. taula EAEen errepidez garraiatutako salgaien kopurua. 1998 eta 2015 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

Urtea	Eskualde barneko garraioa ¹				Eskualde arteko garraioa ²		Nazioarteko garraioa		EAE, guztira	
	Udalerrri barnekoa ³	Udalerrri artekoa	Guztira	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urteko Δ (%)
1998	--	31.627	31.627	--	32.583	--	2.277	--	66.487	--
1999	--	35.536	35.536	12,4	34.985	7,4	3.518	54,5	74.039	11,4
2000	--	41.963	41.963	18,1	37.664	7,7	4.672	32,8	84.299	13,9
2001	--	42.593	42.593	1,5	38.845	3,1	4.484	-4,0	85.922	1,9
2002	20.149	49.176	69.325	62,8	42.625	9,7	5.378	19,9	117.328	36,6
2003	15.194	46.612	61.807	-10,8	42.572	-0,1	5.470	1,7	109.849	-6,4
2004	18.487	49.490	67.978	10,0	48.486	13,9	5.500	0,5	121.964	11,0
2005	19.487	59.635	79.122	16,4	47.474	-2,1	5.260	-4,4	131.856	8,1
2006	23.889	58.634	82.523	4,3	49.609	4,5	4.789	-9,0	136.921	3,8
2007	18.321	61.845	80.166	-2,9	55.838	12,6	6.042	26,2	142.046	3,7
2008	17.641	59.182	76.823	-4,2	50.473	-9,6	5.828	-3,5	133.124	-6,3
2009	18.356	48.769	67.126	-12,6	47.708	-5,5	4.253	-27,0	119.086	-10,5
2010	13.934	43.368	57.302	-14,6	48.033	0,7	4.908	15,4	110.243	-7,4
2011	11.427	40.501	51.928	-9,4	45.103	-6,1	4.796	-2,3	101.826	-7,6
2012	8.669	33.406	42.076	-19,0	41.606	-7,8	4.823	0,6	88.505	-13,1
2013	8.395	32.527	40.922	-2,7	38.799	-6,7	4.655	-3,5	84.376	-4,7
2014	9.033	41.170	50.203	22,7	39.321	1,3	5.352	15,0	94.875	12,4
2015	8.528	32.580	41.108	-18,1	44.396	12,9	5.519	3,1	91.024	-4,1

¹ EAE abiapuntu eta helmuga duena (udalerrri arteko garraioa eta udalerrri barneko garraioa sartzen dira).

² EAEren eta beste autonomia-erkidego batzuen artekoa.

³ 2002ko metodologia-aldaketaren ondorioz, urte horretatik aurrera sartu da udalerrri barneko garraioa inkestan. Iturria: Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduerak Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estatistikako Eranskina
7.

7.66. taula Garraiatutako salgaien kantitatea 2015an, abiapuntuko eta helmugako autonomia-erkidegoaren arabera (tonak, milakotan)

Abiapuntua/Helmuga	EAE abiapuntu	EAE helmuga	Guztira
Andaluzia	409	486	895
Aragoi	1.516	1.542	3.058
Asturias	562	807	1.369
Balear Uharteak	..	..	..
Kanariak	..	..	..
Kantabria	2.038	4.229	6.267
Gaztela-Mantxa	768	814	1.582
Gaztela eta Leon	4.138	4.964	9.101
Katalunia	1.738	1.749	3.487
Valentziako Erkidegoa	888	701	1.589
Extremadura	84	34	118
Galizia	1.206	1.397	2.603
Madril	1.429	1.248	2.676
Murtzia	236	192	428
Nafarroa	3.899	4.423	8.322
Errioxa	1.777	1.089	2.866
Ceuta eta Melilla	..	..	..
Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA	20.722	23.674	44.396

(..) Errepideko garraioaz ari garenez, uharteetan dauden autonomia-erkidegoekin edota Ceuta eta Melillarekin ez dago fluxu esanguratsurik, baina haien balioak "Beste autonomia-erkidego batzuetara bidalitakoa edo haietatik jasotakoa, GUZTIRA" atalean jasota daude.

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

b) Trenbideko garraioa

7.67. taula Irteera edota helmuga EAEn duten trenbidez garraiatutako merkantzien bolumenta. 2002 eta 2015 arteko bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / KONPAINIA	RENFE ¹		RENFE METRICA		EUSKOTREN	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
2002	-	-	1127,9	-	157	-
2003	5475,9	-	1041,6	-7,7	154,2	-1,8
2004	5932,5	8,3	1092,4	4,9	164,9	6,9
2005	4441,9	-25,1	1054,4	-3,5	148	-10,2
2006	4601,3	3,6	1063,4	0,9	166,4	12,4
2007	4479,3	-2,7	1088,4	2,4	173,6	4,3
2008	4148,4	-7,4	1053,6	-3,2	183,3	5,6
2009	2767,5	-33,3	823,7	-21,8	121,4	-33,8
2010	3158,6	14,1	976,7	18,6	139,6	15,0
2011	2.953,8	-6,5	948,7	-2,9	138,9	-0,5
2012	2.159,6	-26,9	862,0	-9,1	84,1	-39,5
2013	2.375,6	10,0	835,8	-3,0	0,5	-99,4
2014	2.528,4	6,4	695,9	-16,7	0,3	-40,0
2015	2.384,2	-5,7	745,4	7,3	8,3	2.550,1

¹ RENFEren datuak 2003tik aurrera dira eskuragarri.

Iturria: Renfe eta Euskotren. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio jarduerak sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.68. taula RENFEk garraiatutako merkantzien bolumena 2015an, EAE jatorri edota helmugarekin, autonomia erkidegoez sailkatuta (tonak milakotan eta portzentajezko pisua)

Abiapuntua/ Helmuga	Tonak				guztiengain %			
	EAE jatorri	EAE helmuga	EAE Eskualdean Barne	Guztira	EAE jatorri	EAE helmuga	EAE Eskualdean Barne	Guztira
Andaluzia	6.458,1	8.939,7		15.397,8	0,5	0,9		0,6
Aragoi	80.863,5	213.726,1		294.589,6	6,2	21,4		12,4
Asturias	1.176,9	62.052,9		63.229,8	0,1	6,2		2,7
Kantabria	.	.		.	.	.		.
Kastila Mantxakoa	78.043,4	3.810,8		81.854,3	6,0	0,4		3,4
Kastila Leon	547.863,3	80.427,4		628.290,6	41,8	8,1		26,4
Katalunia	200.142,4	57.489,1		257.631,5	15,3	5,8		10,8
Extremadura	.	.		.	.	.		.
Galiza	199,9	23,9		223,8	0,0	0,0		0,0
Errioxa	950,5	16.770,2		17.720,7	0,1	1,7		0,7
Madril	300.403,2	254.445,1		554.848,3	22,9	25,5		23,3
Murtzia	6.025,7	10.882,4		16.908,1	0,5	1,1		0,7
Nafarroa	39.468,7	46.217,1		85.685,8	3,0	4,6		3,6
Valentzia	48.186,8	243.963,1		292.150,0	3,7	24,4		12,3
EAE lurralde barnekoa	.	.	75.664,2	75.664,2	.	.	100,0	3,2
GUZTIRA	1.309.782,5	998.747,7	75.664,2	2.384.194,4	100,0	100,0	100,0	100,0

Iturria: Renfe. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

c) Airekoa

7.69. taula Salgaien zirkulazioaren bilakaera EAeko aireportuetan (tonak eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / AIREPORTUA	Bilbo		Donostia		Gasteiz		GUZTIRA	
	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)	Tn	Urte arteko Δ (%)
1992	3.415,1	-	257,6	-	928,5	-	4.601,2	-
1993	3.307,5	-3,2	349,5	35,7	415,3	-55,3	4.072,3	-11,5
1994	4.775,4	44,4	306,7	-12,2	1.480,8	256,6	6.562,9	61,2
1995	3.879,4	-18,8	292,6	-4,6	13.782,1	830,7	17.954,1	173,6
1996	4.637,3	19,5	264,0	-9,8	26.721,4	93,9	31.622,7	76,1
1997	5.734,9	23,7	313,6	18,8	31.469,3	17,8	37.517,8	18,6
1998	3.631,1	-36,7	213,1	-32,0	42.296,9	34,4	46.141,1	23,0
1999	3.573,7	-1,6	179,0	-16,0	39.917,7	-5,6	43.670,4	-5,4
2000	4.038,7	13,0	176,1	-1,6	35.609,7	-10,8	39.824,5	-8,8
2001	3.674,5	-9,0	154,1	-12,5	36.309,5	2,0	40.138,0	0,8
2002	3.699,2	0,7	127,1	-17,5	42.425,2	16,8	46.251,5	15,2
2003	3.813,6	3,1	96,6	-24,0	40.155,9	-5,3	44.066,0	-4,7
2004	4.152,8	8,9	325,2	236,8	43.683,4	8,8	48.161,4	9,3
2005	3.956,7	-4,7	415,2	27,7	34.785,8	-20,4	39.157,8	-18,7
2006	3.417,7	-13,6	282,2	-32,0	31.575,7	-9,2	35.275,6	-9,9
2007	3.230,9	-5,5	245,9	-12,9	31.359,3	-0,7	34.836,1	-1,2
2008	3.178,8	-1,6	63,8	-74,1	34.989,7	11,6	38.232,3	9,7
2009	2.691,5	-15,3	31,1	-51,3	27.388,0	-21,7	30.110,6	-21,2
2010	2.548,0	-5,3	18,8	-39,5	27.960,6	2,1	30.527,4	1,4
2011	2.633,5	3,4	32,0	70,2	34.692,3	24,1	37.357,8	22,4
2012	2.262,8	-14,1	35,6	11,3	34.652,3	-0,1	36.950,7	-1,1
2013	2.538,4	12,2	20,4	-42,7	37.482,5	8,2	40.041,3	8,4
2014	2.855,6	12,5	30,7	50,5	42.160,7	12,5	45.047,0	12,5
2015	2.876,2	0,7	3,2	-89,7	46.371,3	10,0	49.250,7	9,3
Δ 92/15	--	-15,9	--	-98,8	--	4.894,2	--	970,4

Jatorrizko iturriak datu bereziagoak eta eguneratuagoak izan ditzake.

Esteka: www.aena-aeropuertos.es

Iturria: AENA - Espainiako Aireportuak eta Airezko Nabigazioko estatistikak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sartuak
Ondututakoak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

d) *Itsasokoa*

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

URTEA / PORTUA	Bilbo		Pasaia		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)	Tonak, milakotan	Urte artekoΔ (%)
1990	30.066,0	-	3.823,5	-	33.889,5	-
1991	32.674,7	8,7	3.979,9	4,1	36.654,6	8,2
1992	30.560,1	-6,5	4.141,3	4,1	34.701,4	-5,3
1993	30.005,9	-1,8	4.292,5	3,7	34.298,4	-1,2
1994	29.482,7	-1,7	3.886,9	-9,4	33.369,6	-2,7
1995	27.766,1	-5,8	4.146,6	6,7	31.912,7	-4,4
1996	22.646,5	-18,4	3.510,1	-15,3	26.156,6	-18,0
1997	23.078,5	1,9	3.837,8	9,3	26.916,3	2,9
1998	27.241,5	18,0	4.007,9	4,4	31.249,4	16,1
1999	27.055,5	-0,7	4.552,7	13,6	31.608,2	1,1
2000	28.637,8	5,8	4.671,4	2,6	33.309,2	5,4
2001	27.100,5	-5,4	4.720,0	1,0	31.820,5	-4,5
2002	26.259,1	-3,1	5.402,7	14,5	31.661,8	-0,5
2003	29.010,1	10,5	5.959,5	10,3	34.969,6	10,4
2004	33.336,3	14,9	5.736,5	-3,7	39.072,8	11,7
2005	34.100,5	2,3	5.410,0	-5,7	39.510,5	1,1
2006	38.590,9	13,2	5.504,6	1,7	44.095,5	11,6
2007	40.014,3	3,7	5.074,4	-7,8	45.088,7	2,3
2008	39.398,0	-1,5	4.773,7	-5,9	44.171,7	-2,0
2009	32.179,9	-18,3	3.519,7	-26,3	35.699,6	-19,2
2010	34.665,4	7,7	3.898,1	10,8	38.563,5	8,0
2011	32.001,4	-7,7	3.252,1	-16,6	35.253,5	-8,6
2012	29.505,9	-7,8	3.101,6	-4,6	32.607,4	-7,5
2013	30.071,3	1,9	2.955,6	-4,7	33.026,9	1,3
2014	31.007,3	3,1	3.503,2	18,5	34.510,6	4,5
2015	32.874,7	6,0	3.793,4	6,7	36.668,1	6,1
Δ 90/15	--	9,3	--	-0,8	--	8,2

Iturria: Bilboko Portu Agintaritza, Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduerak Surtutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren es Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estatistikako Eranskina	7.

7.71. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Tokiko garraioa		Hornidura		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	17.986,1	--	7.219,3	--	4.648,7	--	211,9	--	30.066,0	--
1991	18.893,2	5,0	8.487,2	17,6	5.076,3	9,2	218,0	2,9	32.674,7	8,7
1992	17.973,5	-4,9	7.543,9	-11,1	4.841,5	-4,6	201,2	-7,7	30.560,1	-6,5
1993	17.284,5	-3,8	7.717,9	2,3	4.771,4	-1,4	232,1	15,4	30.005,9	-1,8
1994	17.701,2	2,4	7.763,8	0,6	3.878,1	-18,7	139,6	-39,9	29.482,7	-1,7
1995	18.094,9	2,2	6.912,6	-11,0	2.610,8	-32,7	147,8	5,9	27.766,1	-5,8
1996	14.897,5	-17,7	6.838,8	-1,1	770,7	-70,5	139,5	-5,6	22.646,5	-18,4
1997	15.584,6	4,6	6.826,7	-0,2	539,8	-30,0	127,4	-8,7	23.078,5	1,9
1998	18.491,1	18,6	7.947,7	16,4	669,6	24,0	133,1	4,5	27.241,5	18,0
1999	18.786,0	1,6	7.243,9	-8,9	893,9	33,5	131,7	-1,1	27.055,5	-0,7
2000	19.560,3	4,1	7.957,6	9,9	990,8	10,8	129,1	-2,0	28.637,8	5,8
2001	18.943,9	-3,2	7.715,5	-3,0	306,0	-69,1	135,1	4,6	27.100,5	-5,4
2002	18.616,9	-1,7	7.007,2	-9,2	505,9	65,3	129,1	-4,4	26.259,1	-3,1
2003	20.551,2	10,4	7.833,8	11,8	502,5	-0,7	122,7	-5,0	29.010,1	10,5
2004	23.916,3	16,4	8.590,1	9,7	690,3	37,4	139,6	13,8	33.336,3	14,9
2005	24.421,5	2,1	8.815,6	2,6	726,4	5,2	137,0	-1,9	34.100,5	2,3
2006	27.596,2	13,0	9.612,1	9,0	1.241,1	70,9	141,5	3,3	38.590,9	13,2
2007	28.545,2	3,4	9.877,3	2,8	1.439,6	16,0	152,2	7,6	40.014,3	3,7
2008	27.758,1	-2,8	10.222,3	3,5	1.265,2	-12,1	152,3	0,1	39.398,0	-1,5
2009	22.606,0	-18,6	8.998,5	-12,0	446,1	-64,7	129,4	-15,0	32.179,9	-18,3
2010	23.764,1	5,1	9.896,7	10,0	866,0	94,1	138,6	7,1	34.665,4	7,7
2011	21.299,8	-10,4	10.427,0	5,4	144,2	-83,3	130,4	-5,9	32.001,4	-7,7
2012	18.735,6	-12,0	10.217,1	-2,0	431,3	199,1	121,9	-6,5	29.505,9	-7,8
2013	19.247,4	2,7	10.353,4	1,3	348,0	-19,2	122,2	0,3	30.071,3	1,9
2014	19.421,2	0,9	11.399,2	10,1	60,6	-82,6	126,4	3,4	31.007,4	3,1
2015	20.464,3	5,4	11.935,6	4,7	359,0	492,2	115,9	-8,3	32.874,7	6,0
Δ 90/15	--	13,8	--	65,3	--	-92,3	--	-45,3	--	9,3

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Jarduera Jarduera Jarduera Jarduera
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.72. taula Bilboko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA / JARDUERA	Deskargak	Kargak	Tokiko garraioa	Hornidura	GUZTIRA
1990	59,8	24,0	15,5	0,7	100,0
1991	57,8	26,0	15,5	0,7	100,0
1992	58,8	24,7	15,8	0,7	100,0
1993	57,6	25,7	15,9	0,8	100,0
1994	60,0	26,3	13,2	0,5	100,0
1995	65,2	24,9	9,4	0,5	100,0
1996	65,8	30,2	3,4	0,6	100,0
1997	67,5	29,6	2,3	0,6	100,0
1998	67,9	29,1	2,5	0,5	100,0
1999	69,4	26,8	3,3	0,5	100,0
2000	68,3	27,8	3,4	0,5	100,0
2001	69,9	28,5	1,1	0,5	100,0
2002	70,9	26,7	1,9	0,5	100,0
2003	70,8	27,0	1,8	0,4	100,0
2004	71,7	25,8	2,1	0,4	100,0
2005	71,6	25,9	2,1	0,4	100,0
2006	71,5	24,9	3,2	0,4	100,0
2007	71,3	24,7	3,6	0,4	100,0
2008	70,5	25,9	3,2	0,4	100,0
2009	70,2	28,0	1,4	0,4	100,0
2010	68,6	28,5	2,5	0,4	100,0
2011	66,6	32,6	0,5	0,4	100,0
2012	63,5	34,6	1,5	0,4	100,0
2013	64,0	34,4	1,2	0,4	100,0
2014	62,6	36,8	0,2	0,4	100,0
2015	62,2	36,3	1,1	0,4	100,0

Iturria: Bilboko Portu Agintaritzak. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

7.73. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA / JARDUERA	Deskargak		Kargak		Hornidura		Arrantza		GUZTIRA	
	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	2.888,1	--	848,5	--	73,0	--	13,9	--	3.823,5	--
1991	2.865,4	-0,8	1.021,4	20,4	78,7	7,8	14,4	3,6	3.979,9	4,1
1992	3.044,4	6,2	1.001,9	-1,9	81,6	3,7	13,4	-6,9	4.141,3	4,1
1993	3.081,6	1,2	1.121,3	11,9	76,2	-6,6	13,4	0,0	4.292,5	3,7
1994	2.726,1	-11,5	1.075,5	-4,1	72,9	-4,3	12,4	-7,5	3.886,9	-9,4
1995	3.274,0	20,1	793,3	-26,2	65,8	-9,7	13,5	8,9	4.146,6	6,7
1996	2.627,8	-19,7	804,0	1,3	62,1	-5,6	16,2	20,0	3.510,1	-15,3
1997	2.906,2	10,6	854,7	6,3	62,0	-0,2	14,9	-8,0	3.837,8	9,3
1998	3.115,1	7,2	826,4	-3,3	52,4	-15,5	14	-6,0	4.007,9	4,4
1999	3.657,7	17,4	830,0	0,4	50,9	-2,9	14,1	0,7	4.552,7	13,6
2000	3.812,5	4,2	792,7	-4,5	51,5	1,2	14,7	4,3	4.671,4	2,6
2001	3.836,5	0,6	822,8	3,8	47,0	-8,7	13,7	-6,8	4.720,0	1,0
2002	4.327,7	12,8	1.018,0	23,7	45,1	-4	11,9	-13,1	5.402,7	14,5
2003	4.566,5	5,5	1.336,3	31,3	45,3	0,4	11,4	-4,2	5.959,5	10,3
2004	4.434,8	-2,9	1.244,1	-6,9	46,5	2,6	11,1	-2,6	5.736,5	-3,7
2005	4.182,2	-5,7	1.178,3	-5,3	41,0	-11,8	8,5	-23,4	5.410,0	-5,7
2006	4.324,6	3,4	1.127,0	-4,4	45,7	11,5	7,3	-14,1	5.504,6	1,7
2007	3.842,2	-11,2	1.181,7	4,9	43,8	-4,2	6,7	-8,2	5.074,4	-7,8
2008	3.210,5	-16,4	1.515,1	28,2	40,4	-7,8	7,7	14,9	4.773,7	-5,9
2009	2.163,3	-32,6	1.304,4	-13,9	36,1	-10,6	15,9	106,5	3.519,7	-26,3
2010	2.352,9	8,8	1.486,8	14,0	39,7	10,0	18,7	17,6	3.898,1	10,8
2011	1.927,2	-18,1	1.268,6	-14,7	33,0	-16,9	23,3	24,8	3.252,1	-16,6
2012	1.935,4	0,4	1.114,2	-12,2	27,6	-16,4	24,3	4,3	3.101,6	-4,6
2013	1.671,6	-13,6	1.234,4	10,8	27,7	0,5	21,9	-10,2	2.955,6	-4,7
2014	2.013,0	20,4	1.490,2	20,7	28,3	2,1	22,7	4,0	3.554,3	20,3
2015	2.316,1	19,1	1.422,4	-4,6	31,6	11,8	23,2	2,1	3.793,4	6,7
Δ 90/15	--	-19,8	--	67,6	--	-56,7	--	-66,9	--	-0,8

Iturria: Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Jarduera Jarduera eta Jarduera
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.74. taula Pasaiaiko portuko salgaien zirkulazioaren sailkapena (ehunekoak)

(ehuneko horizontala)

URTEA / JARDUERA	Deskargak	Kargak	Hornidura	Arrantza	GUZTIRA
1990	75,5	22,2	1,9	0,4	100,0
1991	72,0	25,7	2,0	0,4	100,0
1992	73,5	24,2	2,0	0,3	100,0
1993	71,8	26,1	1,8	0,3	100,0
1994	70,1	27,7	1,9	0,3	100,0
1995	79,0	19,1	1,6	0,3	100,0
1996	74,9	22,9	1,8	0,5	100,0
1997	75,7	22,3	1,6	0,4	100,0
1998	77,7	20,6	1,3	0,3	100,0
1999	80,3	18,2	1,1	0,3	100,0
2000	81,6	17,0	1,1	0,3	100,0
2001	81,3	17,4	1,0	0,3	100,0
2002	80,1	18,8	0,8	0,2	100,0
2003	76,6	22,4	0,8	0,2	100,0
2004	77,3	21,7	0,8	0,2	100,0
2005	77,3	21,8	0,7	0,2	100,0
2006	78,6	20,5	0,8	0,1	100,0
2007	75,7	23,3	0,9	0,1	100,0
2008	67,3	31,7	0,8	0,2	100,0
2009	61,5	37,1	1,0	0,5	100,0
2010	60,4	38,1	1,0	0,5	100,0
2011	59,3	39,0	1,0	0,7	100,0
2012	62,4	35,9	0,9	0,8	100,0
2013	56,6	41,8	0,9	0,7	100,0
2014	56,8	41,7	0,8	0,6	100,0
2015	61,1	37,5	0,8	0,6	100,0

Iturria: Pasaiaiko Portu Agintaritza. GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren
Mugikortasun
Jasagarriaren
Heiburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

7.75. taula Bermeoko portuko salgaien zirkulazioaren bilakaera (tonak milakotan eta urte arteko aldakuntza-tasa)

URTEA	Tonak, milakotan	Urte arteko Δ (%)
1990	146,0	--
1991	145,8	-0,1
1992	123,6	-15,2
1993	140,9	14,0
1994	265,0	88,1
1995	344,4	30,0
1996	302,2	-12,3
1997	408,5	35,2
1998	442,3	8,3
1999	396,8	-10,3
2000	460,3	16,0
2001	423,2	-8,1
2002	340,8	-19,5
2003	414,9	21,7
2004	405,7	-2,2
2005	286,9	-29,3
2006	303,6	5,8
2007	317,2	4,5
2008	234,3	-26,1
2009	253,7	8,3
2010	254,8	0,4
2011	249,7	-2,0
2012	255,2	2,2
2013	299,6	17,4
2014	313,8	4,7
2015	264,9	-15,6
Δ 90/15		81,4

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Eskaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garralo
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estadistikako
Eranskina
7.

7.3. GARRAIOAREN ONDORIOEI BURUZKO ERANSKINA

7.3.1. Istripuak

7.76. taula Ertzaintzak erregistratutako istripuen balantzearen bilakaera 2000 eta 2015 urteen artean, biktima-kopuruen arabera

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Δ00/15
ARABA																	
Biktimadun istripuak	434	534	597	588	512	469	444	457	375	342	290	314	291	299	275	264	-39,2
Larri zaurituak	245	237	184	166	126	116	103	100	66	80	56	50	52	64	47	52	-78,8
Arin zaurituak	452	653	765	800	637	628	538	608	483	457	396	400	394	406	360	332	-26,5
ZAURITUAK, GUZTIRA	697	890	949	966	763	744	641	708	549	537	452	450	446	470	407	384	-44,9
HILDAKOAK, GUZTIRA	38	52	35	38	24	29	23	22	22	11	10	11	9	11	3	6	-84,2
BIZKAIA																	
Biktimadun istripuak	1.949	2.134	2.056	2.212	2.033	1.929	1.644	1.582	1.447	1.326	1.254	1.197	1.057	1.069	1.049	1.053	-46,0
Larri zaurituak	419	389	373	348	280	227	185	197	177	157	118	116	114	106	67	73	-82,6
Arin zaurituak	2.646	2.862	2.799	3.073	2.863	2.693	2.235	2.150	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428	-46,0
ZAURITUAK, GUZTIRA	3.065	3.251	3.172	3.421	3.143	2.920	2.420	2.347	2.149	1.966	1.814	1.750	1.500	1.509	1.448	1.501	-51,0
HILDAKOAK, GUZTIRA	66	61	70	73	43	36	33	26	22	24	22	21	27	15	11	11	-83,3
GIPUZKOA																	
Biktimadun istripuak	736	1.686	1.565	1.647	1.478	1.339	1.325	1.345	1.217	1.049	999	1.000	919	939	969	912	23,9
Larri zaurituak	358	356	296	296	255	227	212	193	182	168	154	129	121	123	143	160	-55,3
Arin zaurituak	872	2.103	1.929	2.062	1.834	1.675	1.611	1.614	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	1.019	16,9
ZAURITUAK, GUZTIRA	1.230	2.459	2.225	2.358	2.089	1.902	1.823	1.807	1.662	1.437	1.331	1.325	1.281	1.271	1.331	1.179	-4,1
HILDAKOAK, GUZTIRA	60	54	65	64	40	37	36	32	32	19	20	20	14	20	10	27	-55,0
EAE																	
Biktimadun istripuak	3.119	4.354	4.218	4.447	4.023	3.737	3.413	3.384	3.039	2.717	2.543	2.511	2.267	2.307	2.293	2.229	-28,5
Larri zaurituak	1.022	982	853	810	661	570	500	490	425	405	328	295	287	293	257	285	-72,1
Arin zaurituak	3.970	5.618	5.493	5.935	5.334	4.996	4.384	4.372	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779	-30,0
ZAURITUAK, GUZTIRA	4.992	6.600	6.346	6.745	5.995	5.566	4.884	4.862	4.360	3.940	3.597	3.525	3.227	3.250	3.186	3.064	-38,6
HILDAKOAK, GUZTIRA	164	167	170	175	107	102	92	80	76	54	52	52	50	46	24	44	-73,2

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritz). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.77. taula Errepideak: kaltegarritasunaren sailkapena, lurraldearen eta ibilgailu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(pertsona kopurua)

	Hildakoak									Larri zaurituak									Arin zaurituak								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
ARABA																											
Bi gurpileko ibilgailuak	1	1	1	2	3	1	1	2	12	18	15	17	9	12	15	10	40	35	26	43	39	39	37	42			
Ibilgailu arinak	16	7	8	6	5	8	1	4	46	55	41	28	37	50	26	36	419	394	342	338	337	347	294	269			
Ibilgailu astunak	2	2	0	2	1	0	0	0	4	4	0	2	2	1	3	5	17	23	19	15	13	12	23	18			
Oinezkoak	3	1	1	1	0	2	1	0	2	3	0	3	3	1	3	1	4	2	7	2	4	5	5	1			
Bestelako ibilgailuak	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	3	2	2	1	3	1	2			
GUZTIRA	22	11	10	11	9	11	3	6	66	80	56	50	52	64	47	52	483	457	396	400	394	406	360	332			
BIZKAIA																											
Bi gurpileko ibilgailuak	6	4	3	5	8	6	2	2	51	49	28	44	38	39	33	29	222	249	215	255	213	173	251	268			
Ibilgailu arinak	11	15	15	14	15	7	5	6	90	88	64	55	55	46	22	34	1.617	1.466	1.378	1.245	1.086	1.143	1.051	1.089			
Ibilgailu astunak	2	1	0	0	0	0	0	0	11	4	2	4	5	3	2	0	55	29	37	68	33	20	16	20			
Oinezkoak	2	4	4	2	4	2	4	3	24	15	22	12	14	18	10	10	76	62	61	60	49	60	59	51			
Bestelako ibilgailuak	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	2	0	0	0	2	3	5	6	5	7	4	0			
GUZTIRA	22	24	22	21	27	15	11	11	177	157	118	116	114	106	67	73	1.972	1.809	1.696	1.634	1.386	1.403	1.381	1.428			
GIPUZKOA																											
Bi gurpileko ibilgailuak	9	6	5	5	4	6	3	4	63	64	43	60	50	39	56	60	233	240	249	239	219	186	234	14			
Ibilgailu arinak	9	11	7	9	9	5	17	92	76	78	50	46	62	63	74	1.129	962	825	891	856	894	889	1	2			
Ibilgailu astunak	1	4	1	1	0	1	8	10	13	4	8	5	8	9	62	37	45	34	32	30	29	7	2	3			
Oinezkoak	4	0	3	2	4	18	18	20	15	16	16	16	16	56	28	49	30	43	31	34	1	0	0	0			
Bestelako ibilgailuak	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	2	9	2	10	7	2	32	19	20	20	14			
GUZTIRA	20	10	27	182	168	154	129	121	123	143	160	1.480	1.269	1.177	1.196	1.160	1.148	1.188	218	675	45	29	2	1.019			
EAE																											
Bi gurpileko ibilgailuak	16	11	9	12	15	13	6	8	126	131	86	121	97	90	104	99	495	524	490	537	471	398	522	578			
Ibilgailu arinak	41	31	34	27	29	24	11	27	228	219	183	133	138	158	111	144	3.165	2.822	2.545	2.474	2.279	2.384	2.234	2.033			
Ibilgailu astunak	5	5	1	6	2	1	0	1	23	18	15	10	15	9	13	14	134	89	101	117	78	62	68	83			
Oinezkoak	12	7	8	7	4	7	7	7	44	36	42	30	33	35	29	27	136	92	117	92	96	96	98	81			
Bestelako ibilgailuak	2	0	0	0	0	1	0	1	4	1	2	1	4	1	0	1	5	8	16	10	16	17	7	4			
GUZTIRA	76	54	52	52	50	46	24	44	425	405	328	295	287	293	257	285	3.935	3.535	3.269	3.230	2.940	2.957	2.929	2.779			

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritzza). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

Egindakoaren laburpena
0.
 Testuinguru Orokorra
1.
 Garraioaren Eskaintza
2.
 Garraioaren Estera
3.
 Garraioaren Jarduera Sortutako Ertzaintza, Istripuak eta Zerbaitak
4.
 Garraioaren eta Jasanariaren Helburuak
5.
 Funtsezko Adierazleak
6.
 Estatistikako Eranskina
7.

7.78. taula Errepideak: istripua izan duten ibilgailuen sailkapena, istripu-motaren arabera. Ertzaintzak erregistratutako datuak

(ibilgailu kopurua)

	Biktimadunak								Biktimarik gabeak								Ibilgailuak, guztira							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ARABA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	54	49	44	61	51	52	58	57	18	25	28	26	11	19	25	23	72	74	72	87	62	71	83	80
Ibilgailu arinak	476	448	413	392	372	414	357	351	1.541	1.321	1.306	1.382	1320	1.297	1148	1.141	2.017	1.769	1.719	1.774	1692	1.711	1.505	1.492
Ibilgailu astunak	112	86	87	73	94	64	52	74	439	364	307	265	246	251	274	298	551	450	394	338	340	315	326	372
Bestelako ibilgailuak	18	22	17	17	21	18	17	17	310	310	369	485	492	414	368	356	328	332	386	502	513	432	385	373
GUZTIRA	660	605	561	543	538	548	484	499	2.308	2.020	2.010	2.158	2.069	1.981	1.815	1.818	2.968	2.625	2.571	2.701	2.607	2.529	2.299	2.317
BIZKAIA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	262	307	253	317	286	219	304	307	105	75	83	88	95	79	70	74	367	382	336	405	381	298	374	381
Ibilgailu arinak	2.188	2.248	2.147	1.972	1.284	1.747	1.677	1.636	3.271	2.159	2.017	2.735	2.920	2.699	2.568	2.380	5.459	4.407	4.164	4.707	4.204	4.446	4.245	4.016
Ibilgailu astunak	292	235	210	247	184	170	155	157	592	383	337	411	586	442	438	414	884	618	547	658	770	612	593	571
Bestelako ibilgailuak	17	17	20	27	23	26	17	15	129	126	158	141	81	174	148	140	146	143	178	168	104	200	165	155
GUZTIRA	2.759	2.807	2.630	2.563	1.777	2.162	2.153	2.115	4.097	2.743	2.595	3.375	3.682	3.394	3.224	3.008	6.856	5.550	5.225	5.938	5.459	5.556	5.377	5.123
GIPUZKOA																								
Bi gurpileko ibilgailuak	308	335	303	310	268	248	311	341	134	109	105	107	76	94	110	102	442	444	408	417	344	342	421	443
Ibilgailu arinak	1.629	1.577	1.479	1.432	1.716	1.346	1.302	1.149	5.338	4.043	3.519	3.110	2.895	3.247	3.205	2.700	6.967	5.620	4.998	4.542	4.611	4.593	4.507	3.849
Ibilgailu astunak	334	269	217	247	172	226	197	186	1.476	1.090	958	658	404	597	602	576	1.810	1.359	1.175	905	576	823	799	762
Bestelako ibilgailuak	14	11	16	11	19	17	15	14	87	96	87	80	159	99	88	68	101	107	103	91	178	116	103	82
GUZTIRA	2.285	2.192	2.015	2.000	2.175	1.837	1.825	1.690	7.035	5.338	4.669	3.955	3.534	4.037	4.005	3.446	9.320	7.530	6.684	5.955	5.709	5.874	5.830	5.136
EAE																								
Bi gurpileko ibilgailuak	624	691	600	688	605	519	673	705	257	209	216	221	182	192	205	199	881	900	816	909	787	711	878	904
Ibilgailu arinak	4.293	4.273	4.039	3.796	3.372	3.507	3.336	3.136	10.150	7.523	6.842	7.227	7.135	7.243	6.921	6.221	14.443	11.796	10.881	11.023	10.507	10.750	10.257	9.357
Ibilgailu astunak	738	590	514	567	450	460	404	417	2.507	1.837	1.602	1.334	1.236	1.290	1.314	1.288	3.245	2.427	2.116	1.901	1.686	1.750	1.718	1.705
Bestelako ibilgailuak	49	50	53	55	63	61	49	46	526	532	614	706	732	687	604	564	575	582	667	761	795	748	653	610
GUZTIRA	5.704	5.604	5.206	5.106	4.490	4.547	4.462	4.304	13.440	10.101	9.274	9.488	9.285	9.412	9.044	8.272	19.144	15.705	14.480	14.594	13.775	13.959	13.506	12.576

Iturria: Trafiko Istripuen urtekari estatistikoak. Segurtasun Saila (Eusko Jaurlaritzak). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE).

7.3.2. Energia-kontsumoa

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

Ktpb (petrolio-tona baliokideak, milakotan)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PETROLIOA ETA HAREN DERIBATUAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	1.558	1.618	1.687	1.757	1.875	1.757	1.629	1.562	1.534	1.624	1.692	1.712	1.766
Aireko garraioa	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69
Nabigazioa	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6
GARRAIOA, GUZTIRA	1.639	1.691	1.777	1.842	1.967	1.845	1.707	1.646	1.622	1.704	1.765	1.782	1.841
ENERGIA BERRIZTAGARRIAK													
Trenbideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Errepideko garraioa	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA, GUZTIRA	0	4	5	6	24	44	61	102	101	104	68	65	69
ELEKTRIZITATEA													
Trenbideko garraioa	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15
Errepideko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aireko garraioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabigazioa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRAIOA, GUZTIRA	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15
GUZTIRA													
Trenbideko garraioa	17	15	18	18	17	17	16	16	16	15	14	15	15
Errepideko garraioa	1.558	1.623	1.692	1.763	1.899	1.801	1.690	1.663	1.635	1.728	1.760	1.777	1.835
Aireko garraioa	65	61	78	75	82	78	68	76	81	74	68	67	69
Nabigazioa	17	12	12	10	10	10	10	8	7	6	5	3	6
GARRAIOA, GUZTIRA	1.657	1.711	1.800	1.866	2.008	1.906	1.784	1.763	1.739	1.823	1.847	1.862	1.925

Iturria: EEE (Euskal Energia Erakundea). GIS - Garraioaren Informazio Sistema (EUSGABE)

Egindakoaren Laburpena
0.

Testuinguru Orokorra
1.

Garraioaren Eskaintza
2.

Garraioaren Eskaria
3.

Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak
4.

Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak
5.

Funtsezko Adierazleak
6.

Estadistikako Eranskina
7.

7.3.3. Ingurumena

7.80. taula Lurzoruaren okupazioa. EAEko sistema orokorren lurzorua¹ (azalera, hektareatan)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EAE								
Guztira	23.814	24.252	24.732	23.836	29.492	29.608	29.783	30.191
Ekipamenduak	5.411	5.470	5.438	5.298	5.350	5.277	5.279	5.272
Eremu libreak	8.638	8.893	8.815	8.951	8.869	8.792	8.488	8.508
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	8.708	8.822	9.355	8.436	8.688	8.842	9.269	9.697
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	6.979	7.096	7.023	6.986	7.216	7.355	7.486	7.688
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	588	585	581	594	600	610	615	615
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	306	304
- Aireportuak ²	809	810	916	603	599	599	599	615
- Portuak ²	331	331	835	253	273	278	264	495
Oinarrizko azpiegiturak	1.057	1.067	1.123	1.153	1.189	1.189	1.198	1.181
Ibai- bideak	--	--	--	--	5.396	5.507	5.548	5.534
ARABA								
Guztira	6.130	6.150	6.253	6.145	9.505	9.663	9.793	9.870
Ekipamenduak	2.157	2.159	2.162	2.165	2.176	2.191	2.191	2.193
Eremu libreak	1.031	1.033	1.044	1.043	1.096	1.102	1.101	1.107
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.682	2.695	2.784	2.678	2.681	2.726	2.855	2.928
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.239	2.250	2.230	2.233	2.233	2.268	2.274	2.347
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	162	161	162	162	165	175	175	175
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	123	123
- Aireportuak ²	281	283	392	283	283	283	283	283
- Portuak ²	0	0	0	0	0	0	0	0
Oinarrizko azpiegiturak	259	263	263	259	273	274	274	274
Ibai- bideak	--	--	--	--	3.279	3.371	3.373	3.367
BIZKAIA								
Guztira	8.803	8.840	9.457	8.760	9.980	9.897	10.057	10.406
Ekipamenduak	1.885	1.916	1.913	1.909	1.940	1.850	1.869	1.865
Eremu libreak	2.590	2.583	2.616	2.632	2.663	2.577	2.579	2.590
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	3.777	3.783	4.323	3.614	3.744	3.821	3.942	4.306
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	2.911	2.918	2.959	2.977	3.090	3.165	3.233	3.341
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	205	205	203	203	203	202	205	204
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	63	63
- Aireportuak ²	488	488	487	282	278	278	278	294
- Portuak ²	173	172	674	152	173	176	163	404
Oinarrizko azpiegiturak	551	559	605	604	613	614	620	601
Ibai- bideak	--	--	--	--	1.020	1.034	1.047	1.044
GIPUZKOA								
Guztira	8.882	9.261	9.022	8.931	10.007	10.047	9.932	9.915
Ekipamenduak	1.370	1.395	1.364	1.223	1.234	1.236	1.218	1.215
Eremu libreak	5.016	5.277	5.156	5.276	5.110	5.113	4.808	4.810
Garraioaren eta komunikazioaren azpiegiturak	2.249	2.344	2.248	2.141	2.262	2.294	2.472	2.463
- Bideak (Zortasun-eremuak kanpo utzita)	1.830	1.927	1.833	1.775	1.892	1.922	1.979	1.981
- Trenbideak (Trenbideak, geltokiak barne)	221	219	216	228	232	232	235	235
- AHT (*)	--	--	--	--	--	--	119	117
- Aireportuak ²	40	40	38	38	38	38	38	38
- Portuak ²	158	159	160	100	100	102	102	91
Oinarrizko azpiegiturak	247	245	255	290	303	301	305	305
Ibai- bideak	--	--	--	--	1.097	1.103	1.129	1.123

¹ Sailkapen hori lurzoruaren kalifikazioari dagokio.

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

(*)2014an islatu zen lehenengo aldiz "AHT" sistema orokorreko lurzoru gisa; horrek azaltzen du lurzoru kategoria horretan aurreko urteekin dauden aldeak

Iturria: Eusko Jaurlaritza





Iturriak eta Bibliografia

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

ITURRIAK

- ▶ Trenbide Azpiegitura Administratzailea - ADIF.
<http://www.adif.es/>
- ▶ Espainiako Aireportuak eta Aireko Nabigazioa - AENA.
<http://www.aena.es>
- ▶ Europako Ingurumen Agentzia.
<http://www.eea.europa.eu/es>
- ▶ Aparkabisa.
<http://www.aparkabisa.com/>
- ▶ Arasur.
<http://www.arasur.es/>
- ▶ Armadore Espainiarreko Elkarte - Anave.
<http://www.anave.es/>
- ▶ Euskal Untzizabeen Elkarte - Anavas.
<http://www.anavas.es/>
- ▶ Bilboko Portuko Agintaritzak.
<http://www.bilbaoport.eus/eu/>
- ▶ Pasaia Portuko Agintaritzak.
<http://www.pasaiaport.eus/eu/>
- ▶ Bilboko Udala.
http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=Page&cid=3000005415&language=eu&pagename=Bilbaonet/Page/BIO_home
- ▶ Donostiako Udala.
<http://www.donostia.eus/taxo.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=eus>
- ▶ Gasteizko Udala.
<http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&accion=home&accionWe001=ficha>
- ▶ Bilbobus.
http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?cid=1279132680834&language=eu&pagename=Bilbaonet%2FPagina%2FBIO_detallePagina
- ▶ Bizkaibus.
http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=195&idioma=EU
- ▶ Estatuko Aldizkari Ofiziala.
<http://www.boe.es/index.php?lang=eu>
- ▶ Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria.
<http://www.lehendakaritza.ejgv.euskadi.eus/r48-bopv2/eu/bopv2/datos/Azkena.shtml>
- ▶ Vitoria-Gasteizko Garraio eta Logistikako Zentro Intermodala (CTVi)
http://www.ctvitoria.com/ctv1_eu.php
- ▶ Bizkaiko Garraio Partzuergoa (Cotrabi).
<http://www.ctb.eus/eu>
- ▶ Dbus.
<http://www.dbus.eus/>

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. Garraio Sailburuordetza.
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-429/eu/>
- ▶ Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila. Ingurumen Sailburuordetza
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-579/eu>
- ▶ Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala.
<http://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html?locale=es>
- ▶ Arabako Foru Aldundia.
http://www.araba.eus/cs/Satellite?language=eu_ES&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_home
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundia.
http://www.bizkaia.eus/Home/eu_index.asp
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundia.
<http://www.gipuzkoa.eus/eu>
- ▶ Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza.
<http://www.trafikoa.eus>
- ▶ Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/
- ▶ Trafikoko Zuzendaritza Nagusia (DGT).
<http://www.dgt.es>
- ▶ Salgaien errepideko garraioari buruzko etengabeko inkesta. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/EPTMC_Publicacion/default.htm
- ▶ Energiaren Euskal Erakundea (EEE). Energia Datuak.
<http://www.eve.eus/>
- ▶ Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat>
 - Economy and Finance Statistics. Eurostat.
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/data/database>
 - Structural Business Statistics. Eurostat.
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/data/database>
- ▶ Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca-ETS.
<http://www.ets-rfv.euskadi.eus/v86-ets/eu/>
- ▶ EuskoTren.
<http://www.euskotren.eus/eu>
- ▶ Eustat.
<http://eu.eustat.eus/>
 - Kontu Ekonomikoak. Eustat.
http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/opt_0/id_13/ti_Kontu_Ekonomikoak_eta_Input-Output_esparrua/subarbol.html#axzz2Lu0fGzwj
 - Jarduera Ekonomikoen Gidazerrenda. Eustat.
http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_473/opt_0/tipo_1/temas.html#axzz3pYtjp7f

Egindakoaren
Laburpena

0.

Testuinguru
Orokorra

1.

Garraioaren
Eskaintza

2.

Garraioaren
Eskaria

3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak

4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak

5.

Funtsezko
Adierazleak

6.

Estatistikako
Eranskina

7.

- Ingurumenari eta Familiei buruzko Inkestak 2008. Eustat.
http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_217/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3plYtjp7f
- Biztanleria jardueraren arabera sailkatzeko inkesta. Eustat.
http://eu.eustat.eus/ci_ci/estadisticas/tema_57/opt_1/tipo_1/temas.html#axzz3plYtjp7f

- ▶ Automobilgintza Ikerketen Institutua.
<http://www.ideauto.es/>
- ▶ Estatistikako Institutu Nazionala - INE.
<http://www.ine.es/>
- ▶ International Road Federation.
<http://www.irfnews.org/>
- ▶ Arabako Hiriarteko Autobusak.
<http://www.araba.eus/alavabus/>
- ▶ Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria. Europako Kontseiluari eta Parlamentuari egindako jakinarazpena.
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- ▶ Metro Bilbao.
<https://www.metrobilbao.eus/eu?language=1>
- ▶ Sustapen Ministerioa.
<http://www.fomento.es/>
- ▶ Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioa.
<http://www.minetur.gob.es/eu-ES/Paginas/index.aspx>
- ▶ Euskadiko Garraio Behatokia (EUSGABE).
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-4833/eu/>
- ▶ Arabako Foru Aldundiaren 2015eko Edukieren Plana.
http://www.alava.net/cs/Satellite?c=DPA_Generico_FA&cid=1223983628821&language=es_ES&pageid=1193045678101&pagename=DiputacionAlava%2FDPA_Generico_FA%2FDPA_generico
- ▶ Bizkaiko Foru Aldundiaren 2015eko Edukieren Plana.
http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=EU&dpto_biz=6&codpath_biz=6|6317|6322
- ▶ Gipuzkoako Foru Aldundiaren Edukieren Plana.
<http://www.gipuzkoa.eus/eu>
- ▶ Renfe.
<http://www.renfe.com/empresa/index.html>
- ▶ Garraioaren Informazio Sistema - GIS (EUSGABE).
<http://www1.euskadi.net/sistrans/indice.apl?idioma=e>
- ▶ Gasteizko Hiri Garraioak - Tuvisa.
http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=eu&nuevaPag=&uid=3cd3619b_11cc0f19a54__7ff1&aplicacion=wb021&id=&tabla=contenido
- ▶ Zaisa.
<http://www.zaisa.com/portada/portada.php?lang=eu>

Egindakoaren Laburpena	0.
Testuinguru Orokorra	1.
Garraioaren Eskaintza	2.
Garraioaren Eskaria	3.
Garraio Jarduera Sortutako Ondorioak eta Joerak	4.
Garraioaren eta Mugikortasun Jasangarriaren Helburuak	5.
Funtsezko Adierazleak	6.
Estadistikako Eranskina	7.

BIBLIOGRAFIA

- ▶ *Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoa*. Trafiko Zuzendaritza. Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.trafiko.eus/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8jAwgAykeaxRvgAI4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHcOCTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e1KQDeSPBbdQW5w2XBQSO300geX8hgsyEYYQNW-QBLZ7zySC7088jPTdUPTi3Wj9Qvya0NDY0wyPTMMrEAAKP50eo!/dl3/d3/L0IKQSEvUUt3TS9ZUHchL2V1/
- ▶ *Sustapen Ministerioaren Estatistika Urtekarria*. Sustapen Ministerioa.
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/
- ▶ *Garraioaren kanpo-eraginak EAEn, 2004*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza. 2006. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/eu_16281/costes_externos.html
- ▶ *EAEko garraioaren kanpo-kostuak: kostu horiek barneratzeko eta murrizteko neurriak aplikatzeko eguneraketa*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza. (2010ean argitaratua)
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/costesexternos2008/eu_def/adjuntos/Garraio%20Kanpo%20Kostuak%20-%202008ko%20eguneraketa.pdf
- ▶ *Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020*. Eusko Jaurlaritza. 2002. urtea.
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-ds/eu/>
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2007*. Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/estudio_movilidad_2007/eu_def/estudio_movilidad_2007.html
- ▶ *EAEko Mugikortasunaren azterlana 2011*. Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/em2011/eu_def/em2011.html
- ▶ *EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2016*. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. 2016. urtea.
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm
- ▶ *Euskadi Energia, Energia Datuak, 2015*. Energiaren Euskal Erakundea
<http://www.eve.eus/>
- ▶ *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan 2015*. Herri Lan Saila. Bizkaiko Foru Aldundia. 2016. urtea.
http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=6322&idioma=EU&dpto_biz=6&c odpath_biz=6%7C6317%7C6322
- ▶ *EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2006. urtea*. Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/eu/contenidos/informe_estudio/imagen_demanda_transportes/eu_def/imagen_demanda_transpor tes.html
- ▶ *EAEko Garraio Eskariaren Irudia. 2011. urtea*. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-3441/eu/contenidos/informe_estudio/id2011/eu_def/id2011.html

Egindakoaren
Laburpena
0.

Testuinguru
Orokorra
1.

Garraioaren
Estakaintza
2.

Garraioaren
Eskaria
3.

Garraio
Jarduerak
Sortutako
Ondorioak
eta Joerak
4.

Garraioaren eta
Mugikortasun
Jasangarriaren
Helburuak
5.

Funtsezko
Adierazleak
6.

Estatistikako
Eranskina
7.

- ▶ *Euskal Autonomia Erkidegoko berotegi efektuko gasen isurketen 2014ko inbentarioa . Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila.* 2016. urtea.
http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/inventario/inventarios_gei/eu_pub/adjuntos/2014.pdf
- ▶ *Garraio Iraunkorraren 2002-2012 Gida plana: Euskadiko Garraioaren Politika Komuna.* Garraio eta Herri Lan Saila. Eusko Jaurlaritzak. 2002. urtea.
http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/eu/contenidos/informacion/2905/eu_4076/adjuntos/plan_transporte_e.pdf
- ▶ *Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoa 2015-2020.* Segurtasun Saila. Eusko Jaurlaritzako Segurutsaun Saila.
http://www.trafikoa.eus/wps/wcm/connect/33195080472ed04586bc96f64d0fa320/PLAN2020_EUS.pdf?MOD=AJPERES
- ▶ *Garraioa 2050.* Europar Batasuna. 2011.
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_es.pdf
- ▶ *“Europar espazio bakarrerako ibilbide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baterako bidea”* Europako Batzordearen lan-dokumentua
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011SC0391>

