

GARRAIO JASANGARRIAREN GIDAPLANA

EUSKADIKO GARRAIDEI BURUZKO POLITIKA 2.002 - 2.012



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS



Argitalpena: 1.a, 2002ko abendua

Ale Kopurua: 800

© Euskal Autonomi Elkarteko Administrazioa
Garraio eta Herri Lan Saila

Internet: www.euskadi.net

Argitaratzailea: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Wellingtongo Dukearen kalea, 2 - 01011 Vitoria - Gazteiz

Argazkiak: Archivo "Argazki" Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco
Egilea: Mikel Arrazola
Imebisa
Euskotren

Diseinua eta maketazioa: Servicios Multimedia Askan S.L.
Batalla de Padura 2 bis, esc. 2, 1º dcha. • 48012 Bilbao

Fotomekanikagintza: Irudi Fotomecánica, S.A.
Andrés Isasi 11, 1º • 48012 Bilbao

Inprimaketa:

L.G.:



Aurkibidea



Aurkezpena	5
1.- Hitzazurea	9
2.- Lehentasun bat, konpromiso politiko bat	13
3.- Garraioa eta garapena	17
3.1 Lurralde eredua	
3.2 Euskal ekonomia eta garraioa	
3.3 Irisgarritasuna	
3.4 Garraibideak – Egungo egoera	
4.- Euskadiraiko garraio jasangarria	25
5.- Garraio politika europarra	29
5.1 Europako egoera	
5.2 Liburu Zuriko politikaren pautak	
5.3 Liburu Zuriko proposamenak	
6.- Helburuak eta estrategiak	33
7.- Ekintza lerroak	39
8.- Garapena, jarraipena eta interes komunitarioa	49
Eranskinak	
I Eranskina: Erkidegoaren jarraibideak, Europan barnako garraio-sareen garapenerako. 1692/96/EE Erabakia . . .	54
II Eranskina: Euskadi-Akitania plataforma logistikoa	56
III Eranskina: Garraio arloko dokumentu juridikoak	60
IV Eranskina: Glosarioa	64





Aurkezpena



Aurkezpena

Esku artean duzun Garraio Jasangarriaren Gidaplana Jaurlaritzaren Kontseiluak 2.002ko Azaroaren 19.an onhartu zuen. Gidaplana horrek Eusko Jaurlaritzak datorren hamar urteotarako gauzatu nahi duen garraio-politika biltzen du.

Gidaplanean garraioa balio estrategiko eta oinarritzotzat onartzen da. Garraioak gizartea eta lurraldea kohesionatzeko gaitasuna dauka, baina, era berean, Euskadi inguruarekin ekonomia, gizarte eta kultura aldetik erlazionatzeko tresna bat da.

Gidaplanarekin bultzatu nahi den politika bost helbururen inguruan taxutu da, eta helburu horiek gauzatzeko hainbat ekintza aurreikusi dira. Helburu horiek honako hauek lirateke: ekonomiaren hazkunderaren eta garraio-eskariaren hazkunderaren arteko erlazioa etetea; irisgarritasun unibertsala eta jasangarria lortzea; garraio bideen arteko oreka berri bat bultzatzea, Euskadik Europan duen posizio estrategikoa bultzatzea; eta ingurumenarekiko errespetua izango duen garraio jasangarri baterako bidean aurrera egitea.

Helburu horiek lortzeko, gainera, bi oinarri sendo sortu nahi dira:

- Garraio Agintaritzaren administrazioen esku-menak eta interes ekonomikoak koordinatzeko, gehiegizko atomizazioari aurre egiteko.
- Euskadi-Akitania Plataforma Logistikoa, Europako ipar eta hego arteko komunikazioetan Euskadiren posizio estrategikoa indartzeko.

Garraio Jasangarriaren Gidaplan, plan aitzindari bat dugu, garraioa oso-osorik hartuta, arlo horren plangintza egiten duen lehenengo agiria baita. Erronka, beraz, eta bide berriak egiten saiatzen diren guztiak bezala, ez da nolana hikoia; eta horrexegatik, hain zuzen, Jaurlariza Gidaplana gauzatzeko behar diren baliabide guztiak jarriko ditu, emaitzak, garraio arloarentzat ez ezik, herri honetan bizi garen guztion onerako izango direlakoan.

Juan José Ibarretxe
Lehendakaria



Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasunak pisu handia du, bertan bizi den populazioagatik legokiokoen estandar estatiskoek gainetik baitabil mugikortasun hori. Gainera, EAE barruko eskariari, Pirinioen Atlantiko aldeko pasagunean eta Ebroko korridorearen burruan kokatzearen ondorioz, pasadizoan doazen mugikortasuna gehitu behar zaio: bai kontinentearen ipar eta hego arteko mugikortasuna, bai penintsularen eki eta mendebalde artekoa.

Europako Politika Bateratuaren jarraibideak mugikortasun horri nolabait eustera bideraturik daude, eta horrekin batera garraibideen arteko oreka, garraioaren segurtasuna, kalitatea eta eraginkortasuna eta garraio aurre-hartzailea lortzea ere, baina beti ere, "garraio jasangarria"ren mugen barruan.

Hori guztia Europako Erkidegoko gure errealitatean islatu eta aplikatu behar da, eta horretarako ezinbestekoa da Garraioaren Gidaplan hau, EAEn garraio arloko ekimenak garatzekoan erreferentzia bat izan dezagun. Kontua da gizarteak dituen mugikortasun eta irisgarritasun beharrei erantzutea, baina gure ondotik datozen belaunaldien ahalmenak arriskuan ez jartzeko, ahalmen horiek bermatuko dituzten era jasangarrienak bilatuz, eta European parte hartze aktiboa izateari eta Europako ipar eta hego arteko komunikazio-sarearen barruan dugun posizio estategikoagatik dagokigun eginkizunari uko egin gabe.

Gidaplan honek datorren 10 urtetarako lana bideratuko du, eta Garraioarekin zuzenean nahiz zeharka erlazionaturiko erakundeak ukituko ditu.

Baina administrazioaren ahalegin honetaz aparte, ezinbestekoa da EAeko herritar guztiok arazoaz jabetzea, asko baitira, mugikortasunaren inguruan guztiok aldatu beharreko ohiturak.

Bestetik, Garraioak jasangarritasunak egiten dion erronkari eta trukeen mundualizazioaren eskakizunei aurre egiteko gai izango den enpresa sektore sendoa behar du.

Gure ondotik datozen belaunaldien etorkizuna kinka larrian jarriko ez duen garraio jasangarri batean oinarritutako ongizatezko gizarte osasuntsu bat behar dugu, eta Gidaplan honek, hain zuzen ere, horretarako bide bat proposatzen du.



Hitzaurrea





Hitzaurrea



Garraioa berez gauzak alde batetik bestera eramatean datzan oinarri-oinarrizko ekintza bat den arren, gizarte modernoan izan duen bilakaeraren ondorioz, lurraldea kohesionatzeko duen indarra-rengatik, lurraldearen eta hiriaren antolamenduaren barruan elementu egituratzaile izatera iritsi da, eta horren ondotik zerbitzu-jarduera bat izatera; eta bide horretan hainbeste garatu da eta halako konplexutasuna garatu du, non harremanek, interesek eta eskumenek osaturiko mundu dinamiko eta selektibo bat osatzen baitu gaur egun. Garraioa, finean, biziki estrategikotzat jo behar den sektore politiko, ekonomiko eta soziala dugu.

Garraioak egun eta hemen (mundualizazio egoera honetan) duen garrantzia garbi ikusten da Garraioaren funtzionamenduan gorabeheraren bat gertatzen denean, horrek berehala izaten baitu eragina estatu baten nahiz hainbaten jarduera ekonomiko eta sozialean, eta sektorean bertan eragindako ondorioak baino askoz ere oihartzun handiagoa izan ohi dituzten auziak sortzen baititu.

Nolanahi ere, eta kontraesana badirudi ere, garraioak, hain ohikoa, zabaldua eta beharrezkoa baino areago ezinbestekoa eta herrialde baten funtzionamendurako estrategikoa izanik

ere, ez dauka egitura organiko propio eta egonkorrik, Garraioan parte hartzen dutenek ez dute merezi duten onarpena, eta eskumenen eremuak ez daude batere argi Administrazioaren ezein mailatan, are gutxiago harreman eremua Europara edo munduko gainontzeko lekuetara zabaltzen badugu. Eta Garraioa, gaur egun, ez dezagun ahantzi, mundualizaturik dago.

Garraioa zer den zehaztuko duen guztiok onarturiko definizio globalik ere ez dugu. Esanahi etimologikoa edo akademikoa argi samar badago ere, garraio arloko adituek adiera desberdinak ematen dizkiote, eta praktikan garraio bideak, aktoreak eta sistemak nahastu egiten ditugu, talde edo azpisektore bakoitzaren arazoekin, azpiegituren hobekuntza edo ezarpenarekin, segurtasun eta kontrol neurriekin, eta gizarte edo ekonomia mailako neurriekin, etab. Azen ontzeko, hizkera arruntetan, baina batzuetan ez hain arruntetan, operadore kontzeptua gidariarekin parekatzen dugu, jarduerak berezkoak dituen arazoak sektore mailako arazotzat edo, are gehiago, garraio arloa maiz birmoldaketetik ihesean aterpe gisa baliatu denez, lan eta gizarte mailako arazotzat mugatzen ditugu.

Garraio arloaren konplexutasuna ederki islatzen da politika eta administrazio mailan, nahiz egungo Administrazioaren estamentuen arteko eskumenen banaketan erakusten duen antolamendu barreiatuan. Izan ere, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde eremuan bertan, Eusko Jaurlaritzakoez gain, hainbat ministerioren mende dauden ente eta organoek eskuhartzen dute, (guztiak ere Europako Batasunak onarturiko Garraioaren Politika Bateratuaren artezpidetara jarraiki egiten dute lan) eta horiei, EA Eren eskumen-esparru berezia dela eta, foru eta toki mailako administrazio-organismoak gehitu behar zaizkie.

Baina aktoreei, hau da, garraiolarietara erreparatzen badiegu ere, puntu-puntu (just-in-time) eta atez ateko zerbitzua eskatzen duen jarduera izanik, enpresa-sarearen eta garraioaren antolamendu eta plangintzaren konplexutasuna ere ez da makala. Logistika ere arlo honetan sartu delarik eta garraioak ekoizpen sistemetan zuzen-zuzenean eragiten duelarik, kargatzailea ere aintzat hartu beharra dago mundu konplexu honetan.



Garraioa... zeinek eskaintzen du gehiago hitz soil baten truke?

EAEEn eta EAEko eskumen-esparru berezian, Garraioa administrazioaren aldetik bi mailatan banatuta dago: Eusko Jaurjaritza eta foru aldundiak. Eusko Jaurjaritzaren eskumenetan Garraioaren plangintza egin, koordinatu, antolatu, Estatuko oinarritzko legeria garatu, eta garraio-sistemak burutu eta kudeatzea sartzen dira, eta foru aldundiei, berriz, herriz kanpoko bide-sarearen eremuko exekuzio-eskumenak dagozkie.

Gainera, sektorea desegituraturik eta atomizatu egia ageri da, hau da, enpresa txiki gehiegi eta egitura zehatzik gabe. Batetik, EAEko garraio-sektorea Erkidegoaren neurria dago egina, eta muga nabariak ditu mundu osoarekin erlazionatzea eskatzen dion ekonomia bati erantzuteko; eta, bestetik, kargatzaileen sektorea dugu, eztabaidan parte hartu nahi ez eta, aldi berean, Garraioari ahalegin itzelak eskatzen dizkiola.

Onartu beharra dago ordea, politika bateragile hori ahula dela eta oraindik ez dagoela behar bezala zehaztuta. Tamalez ez dugu garraio-sistema desberdinei buruzko ekintza itundu baten bidez interes ekonomiko, sozial eta ingurumenekoei erantzuna emango dien esparru bat.

Koordinazio behar hori nabarmena da, baina ez sistema integratu baten funtzionaltasunaren mesederako soilik, baizik eta oso argi dugulako egun proposatu eta burutzen ditugun ekintzek ez

dutela gure ondorengo belaunaldien etorkizuna kinkan jarri behar. Garraioa epe ertain eta luzera hazkundea ekarriko duten konponbideak eta alternatibak izateko moduan egin behar da, horregatik ordea, ez mundu mailan bere lekua duen herri iza-teari, ez eta gizakiaren neurriari uko egin gabe.

Garraioa gizartean eragin handienetakoa duen ekonomia jardura dugu (oinarritzko eskubidea den mugikortasuna ukitzen baitu), baina aldi berean ingurumenean ere gehien eragiten duen jardura da, gas kutsakorren zati handi bat garraio-bideek botatzen baitute eta garraio-bideak dira klimaren aldaketak nozitzen duen zerra-efektuaren arrazoietako bat.

Haatik, ez dugu ahaztu behar mugikortasuna gizakiak XX. mendearen azken herenean erdietsi duen lorpenetako bat dugula. Baina mugikortasun hori egun, jendearen errentak igotzean banakako baliabideetan oinarritzen denez, garraioko zerbitzu publikoak berreskurtatu eta erabat aldatzea lortu behar dugu; mugikortasunak hasieran zuen askatasun eta jendarteko harremanak errazteko kutsu horri eutsi arren, garraio-bide horiek anitzak, kalitatezkoak, eraginkorrak eta erosoak izatea lortu behar dugu.

Beraz, helburuak mugikortasuna bermatzea izan behar badu ere, mugikortasun hori jasangarri izango den garraio batekin lortu behar dugu. Izan ere, gure gizartearen garapena eta hazkundeak euskarri bat behar du, eta Garraioa giza eta merkatal harremanen kateko nahitaezko katebegia da.



Hortaz, egoera hori gehiago ezin daitekeela luzatu ikusita, batetik, eta, bestetik, Administrazioek diru-baliabide gutxiago dutela kontuan izanik, horren gainean gogoeta egin ondoren, garbi ikusi dugu gizarte modernoaren bizitza-maila garatu edo mantendu nahi badugu, ezinbestekoa dela mugikortasuna garapen jasangarriaren ikuspuntutik jorratzea.

Beraz, azaldutako guztia kontuan izanik, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak, Euskal Autonomia Erkidegorako Garraioaren Gidaplan honekin Garraioaren Politika Bateratu bat garatzeko ekimen guztiak modu arrazional eta eraginkorragoan koordinatu eta bideratu nahi ditu.

Nolanahi ere, gure gizartean jendeak ez du garraioaz duen hautemate edo pertzepzioa aldatu, eta ibilgailu pribatuaren erabilerak urrutitik gainditzin du garraio publikoen erabilera eta, are gehiago, konfigurazio trinko eta masiboa duten garraiobideak oso atzera geratzen dira. Hiriak funtsean automobilaren arabera eraikiz joan gara, oinezkoari zegokion espaziotik ibilgailuak zirkulatzeko eta aparkatzeko lekua kenduz; lehentasun osoa eman zaio ibilgailuari eta, hortaz, gidariak izan dira gure hirien eta teknikaren aurrerapenen onuradun handienak, teknika aurreratu horiek apenas erabiltzen baitziren garraio publikoetan edo ez behintzat errepidekoetan.

Era berean, errenta-maila igortzean sortutako trafiko arazoei konponbide bat emateko orduan, joera nagusia ibilgailuen beharrak asetzea izan da beti, eta orduan eta itomen handiagoa, orduan eta errepide gehiago izan da konponbidea. Garraio publikoa, azken hamarkada honetan joera zerbait aldatu den arren, beti berandu iritsi ohi den eta ezinbestean onartu beharrekoa den alternatiba dugu. Arazoak konpontzera berandu iritsi ohi da, baina batez, mugikortasunerako baliabide nagusi gisa ordurako ibilgailu partikularra aukeratu duen gizarte baten jokabidea aldatzeko beranduegi. Eta, salgaiei begiratzen badiegu, gehien-gehienak errepidez garraiatzen dira, lehorretik trenbidez ere eraman daitezkeela erabat ahaztuta.

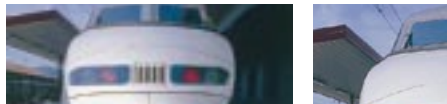


Garapen Jasangarria

Lehentasuna, konpromiso politikoa



Garapen Jasangarria. Lehentasuna, konpromiso politikoa.



Lehendakariak 2001eko urtarrilean **Euskal Herriko Jasangarritasunerako Konpromisoa** sinatu zuen, eta agiri horretan jasangarritasunean oinarrituriko garapen eredu berri baterako oinarriak finkatzen dira.

Lehendakari izendatzeko 2001eko uztailean egindako eztabaidan Lehendakariak berak aberastasuna sortu, eraberritu eta hazkunde jasangarriaren aldeko konpromisoa hartu zuen, honela esan baitzuen:

"Hasteko, aberastasuna eta enplegua sortzeko gure azken helburu hori nahitanahiez hazkunde jasangarriarekin lotutako helburua da. Gure ikusmuga ingurugiroko arauak betetzea baino askoz haratago doa. Ingurugiroa politika ekonomikoetan eta sozialetan integratzean datza, jasangarritasun kontzeptu hori ere hirien garapeneko eta arlo desberdinetako irizpide nagusi izan dadin, bestek beste, industria, nekazaritza, energia eta garraioa bezalako arloetan. Hazkundera jasangarria egiteko, ingurugiro mailako politikei bultzada berezia eman behar bazaie, hazkundera "bermeduna" izan dadin, garaiari egokitutako estrategia berriak garatu behar dira."





Konpromiso horren haritik, Garraioa, jarduera ekonomikoa den heinean, lehen mailakoa eta oinarritzakoa den jarduera hori proposatzen den garapen jasangarrirako eredu horretan sartu ahal izateko ingurumen eta jasangarritasun parametroak kontuan izanik ezarri behar da, hori baita gure ondorengo belaunaldien etorkizuna bermatzeko modu bakarra.

Horrela, bada, proposaturiko jarduketa lerro batzuk, kode etikoari jarraikiz, zuzen-zuzenean pentsakerak, bizimoduak eta kontsumo ereduak aldarazteko pentsatu dira, edo Ekoeraginkortasunak gomendatzen duen legez, energia natural ez berriztagarrien erabilera gutxitzeko eta hazkunde ekonomikoaren eta baliabideen erabileraren arteko erlazioa etenarazteko.

Garraio jasangarriaren aldeko konpromisoa Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco eta Eusko Alkartasuna alderdi politikoek VII. Legegintzaldiko Eusko Jaurlaritzan osatzeko 2001eko uztailean sinatu zuten koalizio akordioan ere jasota dago: "gure herria Europan integrazteko eta gure herriaren lurralde-kohesioa

gauzatzeko behar-beharrezkoa eta ezinbestekoa da lurraldeak behar bezala egituratuko dituzten azpiegitura eta komunikazioko sareak garatzea. Helburu honetara, hain zuzen ere, zuzendu behar da garraio-azpiegituren arloko politika. Behar bezala planifikatu, orekatu eta koordinatuta dagoen garraio eta komunikazioko sistema baten bitartez eta ikuspegi logistikoa ezin hobe batetik gauzatu beharko da. Kanpotik datorren eta kanporantz bideratzen den trafiko handia jasaten duen herrialde ekoizle baten barne-mugikortasun handiari erantzuteko gai izango den kalitatezko eta segurtasunezko modalitate arteko sarea eskaini beharko da".

Bestetik Ezker Batua-Izquierda Unida alderdi politikoak EAJ-PNV eta EAK osatutako Jaurlaritzan parte hartzeko eta arestian aipaturiko koalizio-akordioari atxikitzeko sinatutako agiria honela dio "Garraioari dagokionez, garraio-bide desberdinen baterako plangintza egiten ahaleginduko gara inbertsioak ez bikoizteko, baita lurraldea gizarte-ikuspegitik egituratzen, mugikortasunaren gehikuntza mugatzen eta errepidean zeharreko trafikoa trenbidera bideratzen ere".

Agerraldian adierazitakoari eutsiz, Jaurlaritzaren Kontseiluak 2002ko apirilaren 16an izandako saioan, Jaurlaritzaren 2001-2005 Legegintzaldirako Plan, Programa eta Jardun esanguratsuenen egutegia onartu zuen, eta EAeko Garraio Jasangarriaren Plana horien artean dugu.

Bestetik, Jaurlaritzaren Kontseiluak 2002ko ekainaren 4ean Euskal Autonomia Erkidegoko Ingurumeneko Esparru Programa (2002-2006) eta Garapen Jasangarriaren Ingurumen Estrategia (2002-2020) onartu ziren, eta horren helburuetan 4.ak, hain zuzen ere, "Lurraldean arteko oreka eta mugikortasuna: estrategia amankomuna"z dihardu, eta mugikortasun jasangarriaren inguruko konpromisoak finkatzen ditu.

Laburbilduz, Garraio Jasangarriaren Gidaplan hau arestian aipatutako maila desberdineko konpromiso horiek betetzeko atondu da.

Lehentasuneko ekintzak zehatzuz, Gidaplan honek datorren 10 urtetarako garraio arloko politikaren jarraibideak ezartzen ditu.

Gidaplan hau egitekoan kontuan izan dira eskumen-banaketa errespetoaren printzipioa, koordinazio-printzipioa eta gizartearekiko zerbitzuaren printzipioa.

Beraz, gainerako sailek onartu dituzten planekin elkarlanean jardungo dugu, garraio arloak Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eremu guztietan tratamendu koherente bat izan dezan. Ildo horretatik, Euskal Autonomia Erkidegoko Ingurumeneko Esparru Programarekin, Garapen Jasangarriaren Ingurumen Estrategiarekin, eta 2001-2004rako Zientzia, Teknologia eta Berrikuntza Planarekin elkarlanean jardungo dugu.

Azkenik, Garraio eta Herri Lan sailburuak Sail horrek legegintzaldirako zituen asmoen berri emateko Eusko Legebiltzarrean egin zuen agerraldian azaldutako lan-ardatzen artean hitz eman zuen **2002. urtean bidaliko zela Legebiltzarrera Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Jasangarriaren Gidaplana.**



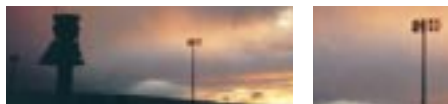


Garraioa eta garapena



3

Garraioa eta garapena



Gidaplan honek honela definitzen du garraio jasangarria

Helburutzat ondasunak edo pertsonak leku batetik bestera eramatea duen jarduera ekonomikoa. Jarduera horretarako, beharrezkoa izan daiteke Administrazioaren baimena, eta, nolana ere, Administrazio horrek garraio-bide guztiak, segurtasun, kalitate eta eraginkortasun baldintza egokietan, era orekatuan erabiliz irisgarritasun unibertsala bermatu behar du, eta, gainera, etorkizuneko gizaldiek beren beharrak betetzeko ahalmena izan dezaten zaindu.

Definizio horrek garraio politikaren eraginkortasuna eta kalitatea, batetik, eta bestetik, garraio-bide eta agente desberdinen parte-hartzea, guztiak

biltzen ditu, beti ere, merkatu ekonomia orekatu eta sozial baten barruan.

Horrela, bada, Garraio eta Herri Lan Sailak garraioaren ideia horri eutsiz atondu du bere garraio-politika, Gidaplan honen bidez.

Gidaplanak bi helburu ditu operatibitatearen aldetik: batetik, behar diren tresnak baliatuz, gero eta eraginkortasun handiagoa lortzea, eta, bestetik, neurri horien artean eta Administrazioen gainontzeko politiken artean gero eta kohesio handiagoa erdiestea. Edonola ere, proposaturiko neurri guztiak eskumen-printzipioari jarraiki atondu dira, esan nahi baita elkarlanean oinarrituta daudela, baina beti ere, lidergoa eta koordinazioa bere gain hartuz. Beraz, laguntza emateko neurriekin batera hautazko ekintzak aholkatu, bultzatu eta hasteko koordinazio zentru bat sortzea da Gidaplanaren joera.

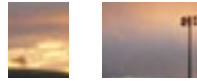
3.1 Lurralde eredia

XIX. mendearen amaieratik aurrera Euskadik migrazio-fluxuentzat oso erakargarri gertatu zen industrializazio prozesu bat bizi izan zuen, eta horrek biztanle kontzentrazio handia eragin zuen gurean, eta kontzentrazio hori, gainera, nahiko desorekatua izan zen, batez ere hiri-inguruetan.

Ez da espero industrializazio garaiaren ondorioz gertatutako lurralde eta hiri eredia asko aldatzea, baina industriondoko ekonomia espezialdu eta hirugarren sektorerantz bideratzen ari denez, eredia dibertsifikatu egingo bide da.

Biztanlegoaren banaketan aldaketa handiak izan dira azken hamarkadetan, eta, oro har, kontzentrazio handienak 30.000 eta 100.000 biztanle arteko hirietan bildu dira, dentsitate oso altuak iritsiz. (Ibaizabalen ezker aldeko udalerrietan 10.000 bizt./km² baino gehiago). Horretaz aparte, bada aipatu beharreko beste fenomeno bat; izan ere, 1.000 biztanle inguruko herriak biztanleak galtzen ari dira, eta 10.000 biztanle ingurukoak, aldiz, hazten.

Gainera, Euskadiko biztanleria pixkanaka-pixkanaka zahartzen ari da, batez ere gure gizartearen jaiotza-tasa txikiagatik, Europako txikienetakoa, hain zuzen ere.



Euskadiko biztanlegoaren kontzentrazioaren berri emateko Lurraldearen Antolamendurako Artezpideek desoreka-adierazlea definitzen dute, eta horren arabera, Gasteizko eremu funtzionalak 0,965ko desoreka-adierazlea erakusten du, eta Bilbokoak 0,918koa. Adierazle horiek biztanlegoaren ehuneko handi bat leku nolabait ere txiki samarrean metatzen dela adierazten du. Donostiako eremu funtzionalak, aldiz, 0,668ko desoreka-adierazlea erakusten du, eta horrek esan nahi du biztanleak lurraldean banatzeko era nahikoa orekatua dela.

Biztanleen kontzentrazio horrek, batetik, eta Euskadiren ezaugarri geografikoak, hau da, harreman linealak behar dituzten haran estuak bestetik, aglomerazio-ekonomiak eragin dituzte, eta, ondorioz, gero eta itomen edo kongestio arazo larriagoak, Araba erdialdeko eremu funtzionalean, izan ezik, hor EAEko lur erreserbarik zabalena baitago, bereziki Arabako lautadan.

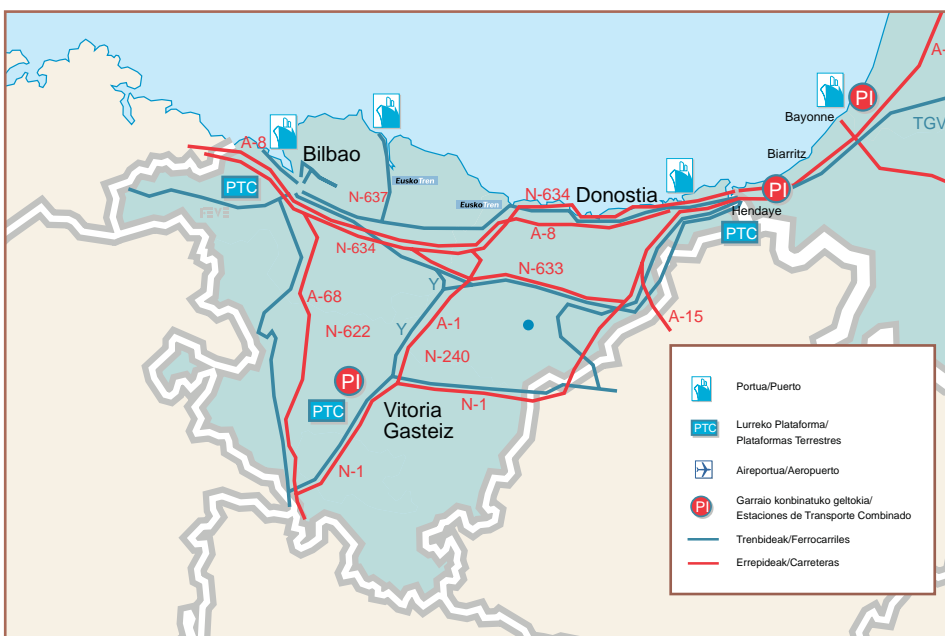
Hiri-sistema gero eta garrantzia handiagoa ari da bereganatzen, hainbeste, non zenbait adituk hiri horiek Euskopolis edo Gune Anitzeko Sistema bat osatzen dutela dioten, eta gure kultura ere hiritartu egin da. Sistema horri esker biztanle

gehienek zerbitzuak, dotazioak, ekipamenduak eta interes handiko leku urbanoak dituzte eskura, eta bizi eta lan egiteko aukera ederrak dituzte, horregatik hiriburuen arteko oreka eten gabe.

Eskema horrek Euskadiren egungo egoera ondo samar islatzen badu ere, ez dugu atzendu behar badirela eskualde kontzientzia duten hainbat tarteko eremu funtzional, eta erabakiorrak direla beste industria eremu batzuk eta landa-eremuak ere garapen-prozesuetan sartzeko orduan. Elkartasunean, arrazionaltasunean eta eraginkortasunean oinarrituriko integrazio hori, eskualdean bertan, zenbait landa-eremuren gabezia ekonomiko, sozial eta demografikoak leuntzen laguntzeko moduko ekipamendu eta dotazioak sortuz lortu dugu.

Oro har esan daiteke, Euskadiren lurralde-eredua elkarrengandik nahiko hurbil dauden hiru hiritan dagoela oinarritua, eta hiru hiri horiek, edo gehixeago, gutxiexago, gai direla Erkidego osoaren eta lurralde historiko bakoitzaren aitzindari izateko.

Lurraldearen Antolamendurako Legea garatzeko 1997ean onartutako Lurraldearen Antolamendurako Artezpideek egindako analisiaren arabera, Gune Anitzeko Sistema osatzen duten hiriburuak,



hau da, Bilbo Metropolitarrak, Donostiak eta Gasteizak, bai beren tamaina funtzionalagatik, bai beren kokapen geografiko estrategikoagatik, egiteko egituratzaila oso positiboa betetzen dute, ekonomiaren, kulturaren eta hiri-jardueraren ikuspegitik.

Bilbo Metropolitarra Kantaurialdeko hiri-eremu handiena lortzeko duen geografia-area dugu (Ibaizabal bailara osoa, ibai-adar guztiekin), eta Euskadiko biztanle gehienak bertan bizi dira. Bizkaiko Lurralde Historikoaren gainontzekoari dagokionean, zati handi bat lurralde eremu funtzional ertainetako hiri nagusien inguruan dago antolatuta, hau da, Gernika, Durango eta Markinaren inguruan, baina horietaz aparte badira eremu funtzional txikiagoak ere: Enkarterriak, Arratia eta Mungia.

Arabako Lurralde Historikoa, berriz, lurralde makrozefaliko eta desorekatua dugu, biztanlegoa banatzeko moduko hiri ertainik gabekoa. Nerbioi ibaiaren harana izan ezik (Llodio, Amurrio), hein handi batean Bilbo Metropolitarrera jotzen baitute harremanetarako, Arabako hiri-guneak ez dira oso handiak, eta, are gehiago, Arabar Errioxako eta Arabako Haranetako herri handienak funtzionalki Euskadikoak ez diren hiriekin dituzte harremanak (Haro, Logroño eta Mirandarekin).

Gipuzkoako Lurralde Historikoaren egoera orekatuagoa da, ia populazio-gune guztiak baitaude halamoduzko hiri edo herri nagusiren batetik hurre. Hiri nagusi horiek, gehienetan, kasuan kasuko bailararen erdian egon ohi dira. Horrela, bada, Gipuzkoa tamaina ertaineko hirigune ugari osatzen dute, eta hirigune horiek lurraldean nahiko berdin banaturik daude, Donostiak duen garrantzia oreka orokorra haustera iritsi gabe.

Laburbilduz, alde batetik Gipuzkoak lurralde-oreka erakusten du, eta, bestetik, Araba Erdialdeko (Vitoria-Gasteizko) eta Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalek, gehiegizko kontzentrazio espaziala.

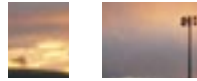
EAEko azpiegituren lurralde-ereduari dagokionean, Lurraldearen Antolamendurako Artezpideetan dator zehaztuta, zehatzago esanda, 13. artezpidean, "Azpiegiturak, Komunikazioak eta Energia" izenekoan.

Beraz 13. artezpidea laburbilduz, esan daiteke onartu zenean indarrean zegoen eredu finkatzen duela, beti ere osatu eta hobetzeko asmoarekin, baina aparteko berrikuntzarik gabe, nahiz eta balio lotesle edo arautzailerik gabeko hainbat irizpide ematen dituen; hots:

- garraiorako azpiegitura eta ekipamendu guztiak intermodalitate-irizpidea aintzat hartuta diseinatu behar dira.
- hirialde nagusietan ahalmen handiko garraio publikorako aukerak ezarri edo bultzatzea.
- Euskal Aireportuen Sistema bultzatzea.
- Bilboko eta Pasaiako portuak zabalkuntza erraztea.
- euskal kostaldean ingurune naturalaren babesarekin bateragarriak diren ur-kiroletako azpiegiturak gara daitezten sustatzea.
- automobil pribatua erabiltzea mugatzea.
- ekipamenduak jartzeko planak egitea: autobus-geltokiak, garraio-bide anitzeko geltokiak, eta garraio-zentru integratuak bultzatzeko.
- salgaien garraiorako trenbidea bultzatzea.
- garraio-azpiegiturak hiri-areetan egoki uztartzea.

3.2 Euskal ekonomia eta garraioa

Euskal ekonomiak bere inguruko ekonomia dinamikoaren erdietsitako jarduera-tasaren oso antzekoa lortu zuen 2001ean. Baina aurreko ekitaldietako bilakaerarekin alderatzen badugu, garbi dago hazkunde-erritmoa moteldu egin dela. Kanpoko eskariari dagokionean, adierazi beharra dago atzerriarekiko trukeak, 2000. urtean ederki igo ondoren, kontrakoak gertatu direla, eta Espainiarekikoak, aldiz, positiboak izan dira. Ondasunen esportazioek merkatuen ahultasuna jasan dute, eta Ekonomia Lankidetzak eta Garapenerako Antolakundeko (ELGAko) herrialdeetako salmentetan ere merkatu-zatia gutxitu egin da.



	△ Garr. eta Komunik. BPG	△ EAEko BPG	Garr. eta komunik. BPG % EAEko BGP
1990	5,9	4,1	6,9
1991	0,1	2,4	6,8
1992	0,7	0,7	6,8
1993	-4,8	-0,8	6,5
1994	0,7	3,3	6,3
1995	2,7	3,5	6,3
1996	2,1	2,5	6,2
1997	8,1	4,4	6,5
1998	5,3	6,0	6,4
1999	9,0	5,2	6,7
2000 (A)	4,5	5,3	6,6

Iturria: Eustat eta Ekonomia eta Plangintza Zuzendaritza.
BPG: Barne produktu gordina.

Egia esan, inguruko ekonomiek 2001erako aurreikusitako hazkunde-perspektibak beherantz nola egin duten ikusi dute. Arrazoi-bila hasiz gero, neurri handi batean, mundu-merkatuaren etenal-diari erreparatu behar zaio, 2000ko % 12,8ko igoeratik % 0,3ra jaitsi baitzen 2001ean, eta horri gainera, epe motzeko espektatiba ezkorrak gehitu behar zaizkio.

Garraioaren eraginari dagokionean, kontuan izan behar da euskal ekonomiak eragindako merkataritza-fluxu handiena Espainiara doala, eta Euskadik atzerrian egiten dituen salerosketen % 70 Europar Batasunaren barruan egiten dituela, batez ere, Alemania eta Frantziarekin.

3.3 Irisgarritasuna

Pertsonen eta gauzen garraioa gizakiak burutzen dituen oinarritzko jardueretako bat dugu, nahiz eta ekonomiaren barruan hirugarren sektorearen edo bestela esan "Zerbitzuen" sektore zabal eta heterogeneo horretan sartu ohi den. Ekonomiaren eta, oro har, giza-harremanen bilakaera bizkorren eraginez, "garraio" kontzeptua aldatuz (eta nolabait ere degeneratuz) joan da; eta, lehen "gauza bat leku batetik bestera ibilgailu bat baliatuz eramatea" esan nahi bazuen ere, egun pertsonak eta gauzak leku batetik bestera edozein sistema edo euskarri baliatuz mugitzeari esaten zaio. Horren ondorioz, askotan nahastu egiten ditugu garraioa eta garraioaren azpiegitura.

Garraiatzearen ekintza horrek, beraz, ekintza zabal hori adieraziko duen termino bar behar du, orain arte garraigarri zen horri, mugikortasun

atributua eman behar zaio; hau da gizarte modernoak mugitzeko sistemak behar ditu, garraiatzeko aukerak adina behar du mugitzeko gaitasuna. Bestela esan, pertsona eta gauzak garraio-sistema (garraio-bide) bati esker mugi daitezke, bere kasa edo beste norbaitek mugituta, eta garraio-sistema horrek unibertsala behar du izan, guztiontzat balio behar du.

Garraio kontzeptuan gehiago sakonduz beste termino berri bat sortu da: "irisgarritasuna". Termino horrek lortu edo erdietsi daitekeena, hau da, irisgarritasun-kualitatea adierazten du. Garraiatzea ez da aski; ez eta mugitzea soilik ere; lehenengo irisgarritasuna lortu behar dugu, espazioko edozein lekutara iristeko askatasuna. Beraz, esan dezakegu, irisgarritasunak, edozein pertsona edo gauzak, bere kasa nahiz kanpoko ekintzaren baten bidez, edonora eta edonoiz askatasun osoz heldu ahal izatea esan nahi duela. Irisgarritasunak unibertsaltasun kualitatea dauka, eta gizarte moderno batean administrazioak irisgarritasun hori hiritar guztiei eman (bermatu) behar die.

Labur bilduz, irisgarritasunak hiru alderdi bartzan ditu:

- fisikoa
- funtzionala
- eskubidezkoa

Irisgarritasun fisikoa, edozein lekutara iristeko behar den azpiegitura jartzean datza. Irisgarritasun funtzionala azpiegitura hori era eraginkorrean erabiltzen duen sistema edo garraio-bide dat dagoela adierazten du; eta azkenik, irisgarritasun-eskubi-

dea, zuzenbidezko edozein subjektuk duen oinarritzko ezaugarria dugu, eta horregatik egiten dira irisgarritasuna sustatzeko legeak, eskubide hori era unibertsal eta orokorrean bermatzeko.

Baina irisgarritasunerako oinarritzko eskubide horrek, pertsonari era berean onartutako beste

men gailentzen zaie garraiorako gailentzeko alternatibei.

Horiek horrela, hona hemen dauzkagun garraiobideak eta kasuan kasuko azpiegiturak, horien titular diren organoak eta erakunde edo operadoreak, taula batean bilduta:

Sistema	Azpiegitura	Titularra	Ente/Operadorea
Trenbide sistema	Europar barnako sarea	Estatua	RENFE
	Sare penintsularra		
	Sare metrikoa	EAE	Euskotren
		Estatua	FEVE
Metroa/Tranbia	Euskal Autonomia Erkidegoa	Metro Bilbao, Euskotren	
Errepideen sistema	Errepide sare nagusia	Foru Aldundiak	Garraioko zerbitzu publikoen emakidadunak Erabiltzaile partikularra
	Sare lokala eta herri barrukoa	Udalak	
	A-68 Autobidea	Estatua	
Portuen sistema	Interes orokorreko aireportuak	Estatua	Portu agintaritza
	Portu autonomikoak	Euskal Autonomia Erkidegoa	Euskal Autonomia Erkidegoa
Aire sistema	Interes orokorreko aireportuak	Estatua	AENA

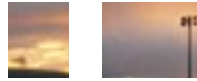
eskubide batzurekin topo egiten du, esate baterako, ingurumena egoera naturalean gozatu ahal izateko eskubidearekin, eta eskubide hori errespetatu eta gure ondorengoek ere izango dutela bermatu beharra daukagu. Ideia horren ildotik ekonomi jardueren arlo guztietan aplikatu daitezkeen "jasangarri" kontzeptua gailentzen ari zaigu, eta horregatik irisgarritasun fisiko eta funtzionala gure ingurumen fisikoaren egungo ezaugarriak zedarritzeko mugen barruan ulertu behar da.

4.4 Garraiobideak. Egungo egoera

Euskal Autonomia Erkidegoko egungo garraiobideak zehaztu eta mailakatuz gero, mugikortasuna pertsonari nahiz gauzei buruzkoa izan, eskumenak erakunde desberdinen artean banatuak dituen sistema bat ageri da nabarmen, eta garraiobide horien artean errepidea nabar-

Errepidea nagusi dugun testuinguru honetan, adierazle desberdinak aztertzen baditugu, errepideetako joan-etorriak, oro har, hazten ari direla ikusiko dugu. Ildo horretatik, ibilgailuak ugartu egin dira, motorizazio eta automobil partikularren erabilpen-indizeak igoz; salgaien errepideko trafikoen bolumena ere hazi egin da, eta, era berean, hiri barruko garraio-konpainietan ibiltzen diren bidaiarien kopurua jaitzi egin da, batez ere, Bilboko Metroaren eragin eremuan.

Pertsonen mugikortasunaren eremuan, garbi dago errepideko garraioa dela nagusi, eta eskualde batetik besterako joan-etorrietan automobil partikularra dela garraio biderik erabiliena; errepideko garraioak duen gailentasun hori oso ondo islatzen dute honako datu hauek:



- ibilgailu motordunetan egiten diren joan-etorrien erdiak automobil partikularretan egiten dira.
- automobil partikularra erabiltzen denean ibilgailu bakoitzeko 1,66 pertsonako okupazioa dugu.
- eskualde batetik besterako joan-etorrietan % 67 ibilgailu partikularretan egiten da.

Garraio bideen arteko banaketari dagokionean

Bidaiarien garraioko joan-etorriak

% 80 errepidez:

- % 52 ibilgailu partikularrean.
- % 28 autobusean (herri barruko eta herriz kanpoko garraioa).

% 19 trenez (metroa barne).

% 1 beste garraio bide batzuetan.

Salgaien garraioari erreparatu gero, urtero urtero asko ari da hazten (94/99 tartean % 57), eta urtetik urterako bilakaera horretan, batez ere gure geografia-kokapena dela-eta, zer esan handia du igarotzeko edo pasadizoko trantsitoak. Pasadizoko garraio horrek ez digu balio erantsirik ematen gaur egun, baina, aldiz, ingurumen, azpiegitura, itomen eta istripuei dagokienean kostuak eragiten ditu.

Salgaien garraioa honela banatzen da garraio bideen artean:

Salgaien garraioko joan-etorriak:

Europar Batasunean:

% 44 errepidez

% 41 itsasoz

% 8 trenez

EAEn:

% 67 errepidez.

- % 22k abiaburua edo helmuga EAEn
- % 17 EAE barruko trafikoa.
- % 28 pasadizoko trafikoa.

% 2 trenez.

% 30 itsasoz (petrolio eta deribatuak barne)

% 1 beste garraio bide batzuetan.

Orain arte zerbitzu-eskaerei errepideko garraioak erantzun die, batez ere, beste garraio bideak ez direlako lehiakorrek eta beste garraio bideetako egungo operadoreak ez direlako behar bezain boteretsuak, bai operadore horien barruko egituragatik, ia garatu gabe daudelako edo ia existitzen ez direlako. Horrela, bada, eta gehien ze garraio bide erabiltzen zen ikusita, urtetan errepide-sarea eguneratzen lan egin da, eta aldiz, trenbide-sarea bertan behera utzi ez ezik, sarearen azken plan eta programa oraindik garatu gabe daude.

Gauzak errepidez garraiatzeko azpisektorean begiratu, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio eta Herri Lan Sailak "Euskal Autonomia Erkidegoko salgaien errepideko garraioa antolatzen plana" egin zuen, eta Jaurkitzearen Kontseiluak 2000ko irailaren 19an eman zion onespena.

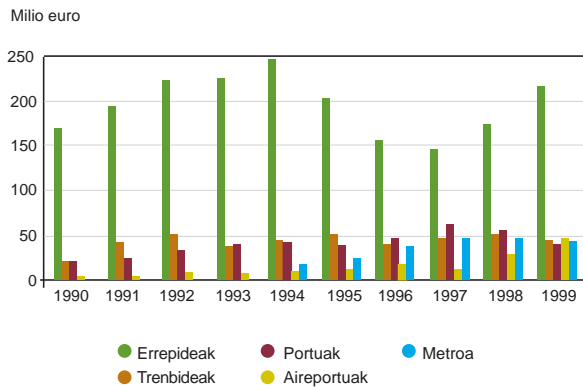
Plan horrek, salgaien garraio-arloa modernizatzea baitu helburu, honela sailkatzen ditu ierarkikoki ekintzak:

- 1.- Garraiolarietarako instalazio fisiko bereziak.
- 2.- Ibilgailu-flotaren modernizazioa.
- 3.- Lanbidea uztea.
- 4.- Enpresen bategitea.
- 5.- Merkataritza-sarea hedatzea.
- 6.- Prestakuntza.
- 7.- Teknologia berriak ezartzeko inbertsioak.
- 8.- Kalitateko eta ingurumeneko ziurtagiriak.

Ekintza horiek burutzeko Euskal Autonomia Erkidegoko salgaien errepideko garraioa antolatzen planak epe motz eta luzerako neurriak planteatzen ditu, lehenengo oinarria egin, eta ondoren, emaitzak epe luzera jasotzeko asmoz. Horrela bada, 2000, 2001 eta 2002 ekitaldietan hainbat ekintza jarri dira martxan, eta lehentasuna eman zaie lanbidea uzteko, ibilgailu-flota modernizatzen eta enpresek bat egiteko laguntzen programei, horretarako urtero dirulaguntza emateko deialdiak eginez.

Baina neurri zehatzagoak ere hartu dira, eta besteak beste, garraiolarietarako instalazio fisikoak bultzatu dira, garraioaren inguruko zerbitzu

Garraio-azpiegituren inbertsioa EAEn



Iturria: Eustat. Euskal Estadistika Urtekaria 2001 / Eusko Jaurlaritzaren Aurrekontu Orokorrak / Gipuzkoako Ganbera / Euskal Ekonomia 1999.

mota oro hartzen dituzten zentro logistiko eta oinarrizko garraio-eremuak sortu, hobetu eta handitu daitezten laguntzak emanez. Era berean, arloko informazioa errazteko eta kalitatea hobetzeko ekintzak burutu dira, esaterako, Garraioko Ohitura Egokien Kodea eta ADR osoa jasotzen duen garraio ikuskatzaileen web-orria. Bestetik, prestakuntzaren alderdi guztiak jorratuko dituen Euskadiko eta Garraio arloko Prestakuntzarako eta Azterketarako Fundazioa sortzeko proiektua ere aipatu behar da. Salgaien garraio zerbitzua emateko beharrekin bat etorriko diren tarifak, kostuen egituraketa oinarritzat hartuta ezarri ahal izateko informatikako aplikazio bat prestatzen ari gara. Eta azkenik, garraio-enpresek kalitateko eta ingurumeneko ziurtagiriak lor ditzaten ekintzak aztertzen eta prestatzen dihardugu.

Izan ere, errepideko garraiorantz makurtzen den garraioaren arteko desoreka horri, errepidez egiten den garraio horrek nozitzen duen itomen eta segurtasun-falta gehitu behar zaio. Alderdi txar horiek xehetasun osoz aztertu dira Euskal Herriko Unibertsitateko Ingurumen Ekonomiaren Unitateak idatzi duen "Garraio eta ingurumen adierazleak, 2002" txostenean. Zehatz esanda, 10. adierazleak (garraioak eragindako CO₂ igorpenak), EAeko garraioek botatako karbono anhidrido eta berotegi-efektuko beste gas batzuk % 30 igo direla, 1990-1999 tartean; eta 11. adierazleak (zarata-kutsadura) EAeko errepide eta trenbide-linea nagusietan zarata-inpaktuak 55 dB(A) gainditzen duela esaten du.

Gainera, garbi dago garraioaren desberdinen egiturak nahiko egonkorak direla, eta, aldaketen aurrean malgutasun handia erakusten dutela; beraz, plan eta programek, arestian aipatu legez, epe luzera ekarriko dituzte emaitzak.

Laburbilduz, ezinbestekoa da azaldu dugun egoera hori lehenbailehen bideratzea, eta nozitzen ari garen garraioaren arteko desoreka horiek zuzentzen saiatzea, honako hauek gogoan izanda:

- Garraio Politika Bateratuan oinarrituako antolamendu eta koordinazioa.
- Europar Batasunak ezarritako ingurumen betekizunak. Ingurumeneko Esparru Programarekiko koordinazioa.
- Errepideko garraioa nagusi delarik, itomenari irtenbide bat bilatu eta istripu kopurua gutxitzen ahalegindu beharra dago.
- Hiri-areetan kolapsoak arruntak direla. Hirigune nagusietarako sarrera kontrolatu eta mugatu beharra dago.
- Trenbide-sarea garatu eta modernizatu egin behar dugu, bai gurea, bai European barnakoa.
- Portuak modernizatu eta bultzatu egin behar ditugu, horretarako kostako itsas trafikoa garatuz, batez ere bertakoa.
- Aireportu sistema zehaztu behar da.
- Garraioen kudeaketa integrala bultzatu behar da.



Euskadirako garraio jasangarria



4 Euskadirako Garraio jasangarria



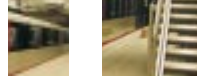
Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak, bat egiten du Euskal Autonomia Erkidegoaren eremuan gizartea klimaren aldaketaren aurka egiten ari den ahaleginarekin, eta horregatik, bere ekimen guztiak era koherente batean burutu nahi ditu, Euskadiko garraioaren antolamenduaren arduradun gisa hartzen dituen erabakiek etorkizuneko belaunaldiak beren beharrei, bokazioei eta erantzukizunei aurre egiteko gaitasuna murriztu ez dezaten, beti ere Europa barruan gaudela kontuan izanik.

Euskadirako Garraio Sistema Jasangarri batek honako ezaugarri hauek erakutsi behar lituzke:

- Garraioa oinarritzako elementua da herrialde baten garapen jasangarrirako eta herrialde horrek barrura nahiz kanpora begira lurralde mailako oreka eta kohesioa lor dezan. Baina gehiegizko mugikortasunak ekonomia, gizarte eta ingurumen arloko kostu onartezinak eragiten ditu, eta, horregatik, geure egin nahi dugu garraioaren hazkundea nolabait moteltzeko, eta BPGaren hazkundearen azpitik mantentzeko.

- Garraio-sistema jasangarri batek jarduerak eta pertsonak eskatzen dituzten mugikortasun-beharrei erantzuten utzi behar du. Sistema horrek irisgarritasuna, enplegu berriak, kalitatea, segurtasuna eta errentagarritasuna landu beharko ditu, enpresen lehiakortasuna, hiri eta herrietako bizitza-kalitatea, guztion osasuna eta gizartearen ongizatea, ekoefizientzia eta ingurumenarekiko errespetoa bermatzeko, eta hori guztia belaunaldien arteko ekitate eta elkartasun-printzipioei eutsiz.
- Gizarteko maila eta talde guztiek ordaindu ahal izateko modukoa behar du, eraginkortasunez eta efizientziaz funtzionatuko duena, istripu kopuru ahalik eta txikienarekin, jendeari garraio-bidea aukeratzeko askatasuna emanaz eta luzera begira gaurtik bertatik lanean ari den ekonomia dinamiko batean oinarritua.
- Atmosferara igortzen den gas kopurua mugatu egin behar da, batez ere, CO₂a, eta hondakin gutxiago sortu behar da, Europar Batasunak, planetak hondakin guzti horiek xurgatzeko duen gaitasunera egokitu asmoz onartutako konpromisioei men eginez.
- Baliabide berriztaezinen kontsumoa, eta batez ere erregai fosilena, gutxitze aldera, erregai garbien erabilera bultzatuko du.
- Garraio publikoa era egokian ezarri eta erabiltzeko lurralde eta hiri antolamendu egokia lortzen lagunduko du; hau da, era jasangarrian, lurzoruaren erabilera mugatuarekin, eta kanpoko eta ingurumen mailako kostu ahalik eta txikienarekin.

Azaldutakoagatik guztiagatik, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak hitz ematen du garraio-azpiegitura eta zerbitzuei balioa emateko lan egingo duela, jasangarritasunaren honako bost alderdi hauek errespetatuz:



Balioak:

- EAEn garraioarekin lotutako kontuei jasangarrtasun zentzua emango dieten balio eta printzipioetan oinarrituriko ekintzen alde egiteko konpromisoa.
- Garraio jasangarrirako bidean egiten dituen aurrerapenen berri ematea.

Alderdi orokorra:

- Jasangarrtasuna ingurumen, gizarte eta ekonomiaren ikuspegitik sendotzeko konpromisoa, lurraldearen barruko kohesioari eta Europarekiko loturari erantzuteko asmoari eutsiz.

Ingurumena:

- Ingurumen mailako bermeak azpiegituren eraikuntzara eta zerbitzuen ezarketara ere zabaltzea.
- Eraiki beharreko azpiegituraren bizitza-zikloaren arabera ingurumena zaintzeko printzipioak betetzea, ingurumenean sor daitezkeen eragin txarrak gutxitzeko.

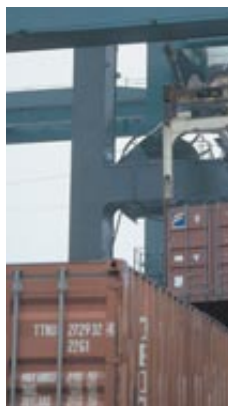
Ekonomia:

- Baliabideak euskal gizartearen garapen sozial eta ekonomikorako era aktibo eta eraikitzailean erabiltzea, inbertsio zuzenak eginez, eta sailen arteko eta erakundeen arteko laguntzak emanez edo politikak burutuz, lurralde sistema jasangarri bat lortzeko.



Aktoreekiko konpromisoak:

- Erakunde gisako aktore edo lankideekin (Eusko Jaurlaritzako sailekin, Foru Aldundiekin, udalekin, unibertsitateekin, merkatal ganbarekin, etab.) eta enpresa eta profesionalen arloko lankideekin (enpresarien elkarteekin, langileen sindikatuekin, kontsultariekin eta gainetiko profesionalekin) elkarlanean jardutea Euskadiko Garraio Sistema Jasangarria lortzeko estrategia inplizitoak aurrera eramateko garaian.
- Bestelako aktoreekin harremanak izan eta elkarlanean jarduteko bideak irekitzea, horrela elkar errazago ulertu eta lankidetzaren areagotzeko.
- Euskal Autonomia Erkidegoko herritar guztiaren irisgarritasun unibertsalerako eskubidea baliatu ahal izateko laguntzea.
- Bizitza kalitatea hobetzeko laguntzea, lanaren eta gizarte-bizitzaren arteko oreka erraztuz.





Europako Garraio politika



5 Europako Garraio politika



Europa mailan garraioak, sektore ekonomiko gisa, bilioi bat euro inguru mugitzen du, hau da, Europar Batasunaren barne produktu gordinaren % 10, eta 10 milioi pertsona baino gehiagori ematen dio enplegua.

Erromako Ituna sinatu zenetik bertatik, Europar Batasunak garraio-politikarako ekintza-lerro batzuk finkatu ditu, nahiz eta ekintza-lerro horietarako ez duten garraio-sistema osoaren egoera aztertu, ez eta aurrez Europar Batasuneko garraio eta azpiegitura sistema osoarentzako ekintza-plan integral bat izan.

Europako Batzordeak 2001eko irailaren 12an onartu zuen Garraioen arloko Liburu Zuriak halako inflexio-puntu bat ekarri zuen Europako garraio politikara. Liburu Zuri horrek egungo egoeraren berri zehatza ematen du eta ekintza-programa ambizioso bat planteatzen du, 2010era bitartean aplikatu beharreko neurri zehatzekin eta lortu beharreko helburu garbiekin batera.

Ez dugu ahaztu behar, gainera, Maastrichteko Itunak, Europa osoko lurraldearen kohesioa erdietsi eta garai berrietara egokitzeko asmoarekin, Europar Batasuneko Garraio Sarea kontzeptua ekarri zuela gurera, eta horrekin, Europa osorako

garraio-azpiegituren plan bat garatu ahal izateko politikoki nahiz lege aldetik behar zen oinarria lortu zen.

5.1 Egoera

Garraioak Europan auzi garrantzitsu bati egin behar dio aurre; alde batetik mugikortasun eskaria gero eta handiagoa da; eta, bestetik, itomena, ingurumena, segurtasuna eta zenbait eskualderen isolamendua okertzen ari da.

Itomena nabarmena da errepide-sarearen % 10ean, hots, 7.500 km-tan; trenbide-sarearen % 20an, 16.000 km-tan, eta aireportu nagusietako hegaldien % 30 15 minutu baino gehiago atzeratzen da.

Egoera horrek ondorio garbi batzuk ditu: lehiakortasuna galtzeko arriskua eta kostu handiagoak jasan beharra, izan ere, errepideetako itomenak soilik eragindakoak Europako Barne Produktu Gordinaren % 0,5aren pareko baitira.

Bestetik garraibideen arteko desoreka daukagu:

salgaiak:

errepidez: % 44

itsasoz: % 41

trenez: % 8

ibaiz: % 4

airez: % 3

bidaiariak:

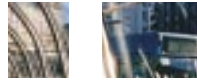
errepidez: % 79

trenez: % 6

airez: % 5

2010erako, hazkunde ekonomikoak mugikortasun gehiago eskatuko duela aurreikusten da: Δ salgaiak, % 38, Δ bidaiariak % 24. Salgai astunen trafikoa % 50 igoko da.

Bestetik kontuan izan behar da garraioak energia kontsumitzen duela: atmosferara igortzen



den CO₂-tik % 28, hain zuzen ere, eta, alde horretatik 1990-2010 eperako aurreikuspenen arabera, erremediorik jartzen ez bazaio, atmosferara igorritako CO₂ % 50 gehituko da. Garraioak botatako gas horietatik % 24 errepideko garraioak eragiten du.

5.2 Liburu Zuriko politikaren pantak

Liburu Zuria ekonomiaren hazkundearen eta mugikortasunaren hazkundearen arteko erlazioa eteteko estrategia bideragarriak zehazten saiatzen da, irtenbidea ez baita ez mugikortasuna debekatzea, ez eta garraibideak beste era batera banatzea ere.

Liburu Zuriak aukeratu duen bide horretan 60 neurri aurreikusten dira: tasak, errepideko garraioaren alternatiba izango diren garraibideak berriro erabiltzea (garraibideen arteko oreka lortzeko), eta Europan barnako sarean egin beharreko inbertsio zehatzak. Horrekin espero da ekonomiaren hazkundearen eta mugikortasunaren hazkundearen arteko erlazioa nabaritzeko moduan etetea.

Garraibideen arteko oreka lortzeko ordea, beste arlo batzuetako politiketan ere neurriak hartu beharko dira, esate baterako:

- ekonomian.
- lurraldearen antolamendu eta hirigintzan.
- gizarte gaietan eta hezkuntzan.
- herri barruko garraioan.
- aurrekontu eta zergetan.
- lehiakortasunaren arloan.
- ikerketa eta teknologia berrien garapenean.



6.3 Liburu Zuriko proposamenak

Liburu Zurian jasotako neurri horiek helburu jakin batzuekin ezarri dira: garraiobideen arteko oreka lortu, itomen-guneak kendu, erabiltzaileak garraio-politikan garrantzi handiena duen faktore-tzat hartu eta garraioaren globalizazioa kudeatu.

Helburu horiek lortzeko Liburu Zuriko 60 neurritan zehazturiko proposamenak jarraibide hauetan oinarritu dira:

- Trenaren berriro erabiltzea; trenbide-garraioa, garraiobiderik jasangarriena izateaz aparte, oso erabakiorra da garraiobideen arteko oreka arrakasta izan dezan.
- Errepideko garraioaren kalitatea sendotzea.
- Itsasoko eta ibaiko garraioa sustatzea. Kostako itsas garraioa eta ibai-garraioa oso irtenbide egokiak izan daitezke zenbait bide-azpiegiturak nozitzen duten itomena eta trenbide-azpiegitura eza konpontzeko.
- Aire-garraioaren hazkundera eta ingurumenaren arteko oreka bilatzea.
- Intermodalitatea gauzatzea. Garraio intermodal oinarri-oinarritzailea da garraioaren lehiakortasuna garatzeko.

- Europar barnako Garraio Sarea egitea.

Funtsezkoa da Europar Batasunak dagoeneko onartuak dituen Europar barnako proiektuak burutzea.

Batzordearen aburuz, ahalegin berezia egin behar da trenbide-sektoreak, garraio-korapiloe-tan eta muga inguruko eskualdeetan, nozitzen dituen itomen-guneak kentzeari buruzko Erkidegoaren jarraibideak eguneratzen eta lehentasunak ezartzen.

- Bide-segurtasuna sendotzea. Batasunak hemendik 2010. urtera bitartean heriotzak % 50 jaistea du helburu nagusi bide-segurtasunaren arloan.
- Garraioetako tarifak egoki ezartzeko politika bat onartzea. Politika horren helburua da garraiobide bakoitzak eragiten dituen kostu guztiak sartzeko tarifa.
- Erabiltzaileen eskubide eta betebeharrak onartzea. Europar herritarrak prestazio integralak prezio onean eskainiko dituen kalitateko garraio-zerbitzuak baliatzeko duen eskubidea guztioi zabaltzea.
- Teknologia garraio garbi eta eraginkorren zerbitzura jartzea.
- Globalizazioaren ondorioak kudeatzea. Europar Erkidegoa mundu mailako garraioan eragiten saiatzen ari da, garapen jasangarrirako baldintzak kontuan izango dituen nazioarteko garraio-sistema bat bultzatu nahian.
- Garraio-sistema jasangarria lortzeko epe ertain eta luzearako helburuak garatzea.



Helburuak eta estrategiak





6 Helburuak eta estrategiak



Euskal Autonomia Erkidegoak garbi dauka garraioa izaera ekonomikoa duen sektore estrategiko eta oinarrizkoa dela, gizartea eta lurraldea kohesionatzeko gaitasuna duena, eta Euskadi inguruarekin ekonomia, gizarte eta kultura aldetik erlazionatzeko tresna bat dela. Eta Europako Garraio Politika Bateratua da Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-politikaren erreferentzia-esparrua.

Garraio Jasangarriaren Gidaplanak, 5. atalean adierazitako printzipio eta irizpideak (4. atalean adierazitako garraio jasangarria kontzeptua zabaltzen dutenak) praktikan jartzea du xede. Horretarako Gidaplana honela banatu da: **helburuak, estrategiak eta ekintza-lerroak**.

Helburuak Garraio eta Herri Lan Sailak gizarteari aurkezten dion garraio-politikaren formulazio teorikoa litzateke, eta helburu horiek lortzeko planteaturiko ekintzen formulazio praktikoek, berriz, estrategiak osatuko litzateke. Helburuak banakatuak dauden arren, strategi batek helburu bat edo gehiagorako balio dezake, eta era berean ekintza-lerroen interakzioa ere onartzen dute. Ekintza-lerroak, hain zuzen ere, Garraio eta Herri Lan Sailak formulaturiko estrategia horiek burutzeko onartzen dituen konpromiso zehatzak

ditugu; hau da, ekintza-lerroa helburuak erabat lortzeko balio kuantitativoak zehaztean datza.

Helburu horiek erdiesteak asko erraztuko du lurralde barruko kohesioa, eta gero eta globalizatuago dagoen mundu honetan gizarte, kultura eta ekonomia arloko harremanak bultzatzeko egoera hobean izango gara.

EAEko Garraio Politika Bateratua ere ideia hori gogoan izanik taxutu da, garraioa izaera ekonomikoa duen sektore estrategiko eta oinarrizkotzat, hartzen baitu, gizartea eta lurraldea kohesionatzeko gaitasuna duena, eta Euskadi kanpoarekin ekonomia, gizarte eta kultura aldetik erlazionatzeko tresna bat dela onartzen baitu.

Erreferentzia-esparrutzat Liburu Zurian eta hura garatzeko Arztearauetan jasotako Europako Politika Bateratua hartzen du.

Behar-beharrezkotzat jotzen du, Arztearauek proposaturiko neurrien bidez garraioa liberalizatzeari, eta hortaz ezinbestekoa litzateke erakunde arautzaile, azpiegituren kudeatzaile eta trenbide-operadoreen arteko bereizketa egitea, baina segurtasuna, kalitatea eta zerbitzuen errentagarritasuna bermatuta.

Bestetik garbi uzten da garraio-sistemaren izaera integrala, eta beraz, garraioideek funtzionalki eta operatiboki elkarrekin lotuta eta elkarren mende egon behar dutela, eta garraioide batean egindako edozerk eragina duela sistema osoan, bereziki eta zuzen-zuzenean garraio-publikoko zerbitzuetan, nahitaezkoa gertatzen delarik irizpideak bateratzea.



1. helburua

Ekonomiaren hazkundearen eta garraio-eskariaren hazkundearen arteko erlazioa etetea.

Helburu orokorra dugu, Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuriaren ere funtsezkotzat jotako helburua. Helburu horrekin barne produktu gordinaren hazkundeak nahitaez garraio-eskariaren maila bereko hazkundera ez eragitea lortu nahi da. Garraio-sistema jasangarria izango bada, garraio-eskaria BPG baino gutxiago hazi behar da.

Garraio jasangarria garraio prebentiboarekin osatu behar da, eta alferrikakoak diren garraioak saihestu egin behar dira.

Estrategiak:

1) Jasangarriaren aldeko kultura bultzatu, garraioaren plangintza eta antolamendua, ukituriko administrazioen, garraio-sektorearen, ekoizpen-sektorearen eta, oro har, gizartearen parte hartzearekin era koordinatu batean eginez.

Kontua izango litzateke, harremanak globalizaturik dauden testuinguru honetan batetik bestera joateko zerbitzuen eskaria gero eta gehiago hazten ari den arren eta, aldiz, garraio zerbitzu publikoen eskaintza nahikoa eskasa den arren, gizarte osoa eta administrazioak kontrolik gabeko mugikortasunari mugak jarri beharraz jabetuaraztea, baldin eta egun dugun ingurumenari eutsi nahi badiogu.

2) Garraio enpresak harremanen aro berrian. Trukeen globalizazioa eta intermodalitatea.

Garraio enpresek merkataritza eta gizarte arloko trukeen eskakizunetara egokitu beharra daukate. Garraio-zerbitzuak unibertsal behar du izan (edonorentzat eta edonorako). Segurtasuna, kalitatea eta erantzunaren eraginkortasuna (behar denean eta behar den lekuan) funtsezkoak direla argi islatzen da bizi dugun garraioaren liberalizazio eta multimodalitatearen eskakizunetan. Horrek garraio-enpresak sendotzea eskatzen du, horretarako lehiakortasun enpresak batuz, modernizatuz eta langileak prestatuz.

3) Zerbitzuen eta garraioen kudeaketan alferrikako mugikortasunaren aurkako irizpideak aplikatu behar dira. Beharrezkoak ez diren edo ibilgailua hutsik dela egin beharreko joan-etorriak ezabatu egin behar dira. Garraio konbinatua eta intermodalitatea.

Kontua da garraioa aurrez ondo antolatzea, eta beharrezkoa ez dena kentzea. Eskaria jasangarria izateko moduan kudeatuko badugu, garraio biderik garbienari, joan-etorri zuzenenari eta prozesu errepikakorrek ezabaten dituenari eman behar zaio lehentasuna.

Ezinbestekoa da antolamendurako sistema berriak ezartzea, intermodalitatea eta logistika aplikatuz. ■

2. helburua



Oinarrizko helburu hori lortzeak, pertsonen nahiz salgaiek egun dauzkaten mugikortasun beharrak asetuko ditu, baina gure ondoren datozen belaunaldiek beren beharrak asetzeko gaitasuna kinkan jarri gabe. Gizarte-maila eta talde guztientzat ordaintzeko modukoa izango den irisgarritasun bat erdietsi behar dugu, eraginkorra, istripu gutxi izango dituen eta garraiobidea aukeratzeko askatasuna emango duena.

Estrategiak:

1) Mugikortasun eskaria kudeatzea.

Garraioaren plangintza berri eta bideragarri batek mugikortasunaren hazkundeari aurre hartu eta, hazkunde horrek sortuko dituen beharrei erantzuten saiatu ordez, haren ondo-

Irisingarritasun unibertsala eta jasangarria lortzea

rioak ahalik eta txikien izan daitezen lortu behar du. Orain arte garraioaren plangintzan gailentzen zen "aurreikusi eta hornitu" hura baztertu, eta "aurreikusi eta kudeatu" leloa izan behar dugu gogoan.

2) Etxebizitza-guneen eta jarduera sozio-ekonomikoen kokalekua hobetzea eta banaketa orekatzea.

Lurzoruaren erabilerak eta erabilerak zehazteak zuzen-zuzen eragiten dio garraioaren plangintza eta horniketari. Lurzorua zertarako erabili behar den garraio publikoa kontuan izanik eta harekin koordinaturik aurrez ondo pentsatzen bada, horik aurrerako kudeaketa askoz ere eraginkorragoa gertatuko da.

3. helburua



Helburua garraiobide batzuen eta besteen erabileran halako oreka bat bilatzea da; eta gutxiago erabiltzen diren garraiobide horiek bultzatu eta laguntzeko, trenbide eta itsas garraioko azpiegituren kalitatea hobetu eta inbertsioak egingo dira, kargatzaile eta erabiltzaileentzat erakargarriago gerta daitezen, bai prezio aldetik, bai denbora aldetik; baina beti ere errepideen kalitatea hobetzeko neurriak ere hartuko dira, garraiobide

Garraiobideen arteko oreka berri bat bultzatzea

horrek berezkoak dituen arazoak leuntzeko (itomena, istripuak, poluzioa, etab.)

Estrategiak:

1) Intermodalitatearen garapena bultzatzea, bai pertsonen garraioan, bai salgaienean.

Intermodalitatearen inguruko ekimenak eta errepideko garraioarentzat alternatiboak eta



behar bezain erakargarriak izango diren konponbideak abiarazteko laguntza neurriak ezarriko dira, harik eta merkatuan bideragarriak izan arte. Intermodalitateak, ordea, arau teknikoak adosteko eta sistemen arteko interperatibitatea lortzeko hainbat neurri lehenbailehen ezartzea eskatzen du, batez ere edukiontzi, zama-unitate eta transitarioen lanari dagokienean. Intermodalitateak ekonomiaren ikuspuntutik lehiakor izatea lortu behar da, eta era berean, erabiltzaile eta kargatzaileei garraio-bide jasangarriena aukeratzeko modua izan dezaten beste alternatiba lehiakor batzuk garatzeko baliabide garrantzitsuak izan behar du.

- 2) Topo egiten duten garraio-zerbitzuak elkarren osagarri bihurtzea.

Eskura ditugun baliabideak era eraginkor eta ezin hobean erabili behar ditugu, horretarako garraio-bide desberdinak kateatu egin behar dira, erabiltzaileei horiek erabiltzeko erraztasunak emateko eta behar bezala aprobetxatzeko. Azken finean, garraio-bide batzuetan eta besteetan zerbitzuak alferrik ez bikoiztea da kontua, eta horrela energia aurreratu eta ingurumenaren gaineko eragina txikiagoa izatea.

- 3) Ingurumenean eraginik txikiena sortzen duten garraio-bideen sustapena: trenbide eta itsas garraioa.

Trenbide eta itsas garraioa azpiegituri laguntzak emateko neurriak hartu behar dira, garraio-bide horien kalitatea hobetzeko eta erabiltzaileentzat behar bezain erakargarri gerta daitezela.

4. helburua

Euskadik Europan hartzen duen leku estrategikoa bultzatzea

Euskadiren kokaleku geografikoa, Pirinioen Atlantikoko pasagunean eta Bizkaiko Golkoan, leku estrategikoa da, Europan barnako garraio-sarean funtsezko maila bat baita. Eta kokaleku estrategikoa horri balio handiagoa ematea garraio-politikaren helburu nagusietako bat bihurtzen behar dugu, eta ez soilik pasadizoko joan-etorriak kudeatzeari begira, kontinente mailako komunikazioen adabegi logistikoko baten kudeatzaile gisa baizik.

Estrategiak:

- 1) Akitania-Euskadi Plataforma sustatzea, garraioaren kudeaketa, koordinazio eta plangintzarako.
- 2) Garraioaren arlo guztiak landu eta kudeatuko dituzten logistikako zentroak sortzea.
- 3) Pasadizoko trafikoak kudeatzea, beste lurralde batzuekin itunak eginez.

5. helburua

Jasangarritasunari eutsiz garatuko den garraio-sistema bat lortzea da helburua; horrek esan nahi du hazkunde ekonomikoa, mugikortasun eta irisgarritasun beharrak, errentagarritasuna, kalitatea eta segurtasuna kontuan izanik, gizar-tearen ongizate eta osasun publiko hobea, ingurumenaren errespetoa eta belaunaldien arteko ekitatea eta solidaritatea ere bermatu behar direla. Hau da, laburbilduz, garraioak gizarte, ekonomia eta ingurumen arloko alderdiak hartu behar ditu bere baitan, eta norberak garraioa nola baliatzen duen jabetuaraztea lortu, herritarrek garraio jasangarri bat erdiesteko lanean gaiak zuzenean ukitzen duela sentitu eta parte har dezan.

Estrategiak:

- 1) Gizartea eta, bereziki, erakunde eta enpresak garraio jasangarriaren beharraz jabetuaraztea.

Garraioaren, garraio-azpiegituren eta zerbitzuen garapen jasangarria izango badugu, oso beharrezkoa da euskal gizartea, oro har, eta, bereziki, administrazio, erakunde eta enpresak behar horretaz jabetuaraztea.

Garraio jasangarrirantz

- 2) Garraio publikoa hobetu eta erabilera sustatzea.

Bidaia-erien garraio publikoko zerbitzuen kalitatea hobetu eta, ibilgailu partikularren ordez garraio publikoa gehiago erabiltzen lagunduko duten neurriak ezartzea.

- 3) Ibilgailu partikularren erabilera arrazionala-go bultzatzea.

Ibilgailu partikularra pertsona bakar batekin joan ordez, aldi berean hainbat pertsonen erabil dezaten neurriak ezartzea, horrela bidaia kopurua gutxitu eta baliabideak hobeto erabiliko dira.

- 4) Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa.

Ibilgailu partikularren alternatiba izango diren garraioak sustatu eta laguntzeko neurriak ezarri behar dira, garraioak alternatibo eta kolektibo horien aldeko diskriminazio positiboa eginez.

- 5) Tarifa-politika.

Bidaia-txartel multimodalaren arrazionalizaziorako neurriak sartzen dira hemen. Txartel horiekin erabiltzaileentzat garraio kolektiboa erakargarriagoa izango da, ekonomia, kalitate eta eraginkortasunaren aldetik. █



Ekintza lerroak





Ekintza lerroak



1. helburua

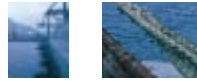
Ekonomiaren hazkundearen eta garraio-
eskariaren hazkundearen arteko erlazioa etetea

Estrategiak

1.1 Jasangarriaren aldeko kultura bultzatu, garraioaren plangintza eta antolamendua, ukituriko administrazioen, garraio-sektorearen, ekoizpen-sektorearen eta, oro har, gizartearen parte hartzearekin era koordinatu batean eginez.

Ekintza lerroak

- 1.1.1 Euskadiko Garraioa Koordinatzeko Agintaritzaren sorrera bultzatuko da. Garraio-politika bateratua garatu eta garraio jasangarria lortzeari begira garraioaren plangintza, antolamendu eta koordinazio eginkizunak burutzeko.
- 1.1.2 Euskadiko Garraioaren Behatoki Iraunkorra sortuko da, Erkidego barruan eta Erkidegoz kanpo garraioak bizi duen egoeraren diagnostia egin eta izango duen bilakaeraren simulazioa egin dezan.
- 1.1.3 Lurreko garraioak, -errepide eta trenbidekoak-, itsasokoak, airekoak eta kable bidezkoak antolatu eta koordinatzeko legeria prestatuko da.
- 1.1.4 Garraioko Sare Intermodalaren eta Logistikaren lurraldearen antolamendurako arloko plana prestatuko da. Ez du indarraldi mugatua izango; programa hamabi urterako egingo da, eta sei urtetik behin berrikusi egingo da.



Estrategiak

1.2. Garraio enpresak harremanen aro berrian. Trukeen globalizazioa eta intermodalitatea.

Ekintza lerroak

- 1.2.1 Garraio-enpresariaren lanak merezi duen onarpena emateko lanbidearen duintasuna azaltzeko kanpainak antolatuko dira. Zerbitzu seguru, kalitatezko eta eraginkorra emango bada, "garraiolariaren" lana duindu egin behar da, eta zerbitzuen errentagarritasunerako bermeak ezarri.
- 1.2.2 Lehiakortasun aske eta leialean oinarrituriko zerbitzuak emateko behar diren bermeak ezartzeko programak prestatuko dira, prestakuntza, zabalkunde eta ikuskaritza ekintzekin.
- 1.2.3 EAEko Salgaien Garraio Foroa bultzatuko da; foro horretan eskumena duten administrazioek, enpresa-sektoreak, elkarte eta sindikatuen bidez, eta interes publikoa eta soziala duten eta komenigarri iritzi diren erakundeek hartuko dute parte. Gainera, operadoreak ere garraioan behar-beharrezko elementu gisa jotzen direnez, haien ordezkariak ere parte hartu dezaten bultzatuko da.
- 1.2.4 Garraio-lana seguruagoa, kalitate hobegokoa eta eraginkorragoa egingo duten ohitura onen kultura zabaltzeko lan egingo dugu. GOEK, Garraioko Ohitura Onen Kodea, Administrazioaren eta Sektorearen ekintza iraurkor bihurtuko dugu. Urtero lortutako emaitzen memoria bat aurkeztuko dugu.
- 1.2.5 Garraioa modernizatzeko programak bultzatuko dira, batek enpresak elkar daitezten, eta, bestetik, autopatroiak enpresa ertain eta handietan sar daitezten.
- 1.2.6 Garraioaren arloko prestakuntzarako programak egingo dira, eta horretarako, Hezkuntza, Unibertsitate eta Ikerketa Sailarekin elkarlanean jardungo dugu "trebatzeko prestakuntza-planak" egiteko, eta Justizia, Lan eta Gizarte Segurantzako Sailarekin "etengabeko prestakuntzarako planak" atontzeko.
- 1.2.7 Garraio arloko profesionalen giza-osasun baldintzak hobetzeko ekintzak bultzatuko dira. Oinarritzko Garraio Eremuen programa sustatuko da, herrietan, bide nagusietan eta intermodalitateko guneetan gizarte-laguntza eta laguntza teknikoa emateko leku gisa garatzeko.

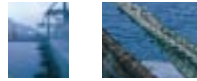
Estrategiak

1.3 Zerbitzuen eta garraioen kudeaketan "garraio prebentiborako" irizpideak aplikatu behar dira. Beharrezkoak ez diren edo ibilgailua hutsik dela egin beharreko joan-etorriak saihestu egin behar dira. Garraio konbinatua eta intermodalitatea.

Ekintza lerroak

- 1.3.1 Garraioaren Behatoki Iraunkorrak urtero memoria bat idatziko du: "Garraioaren memoria", eta hor zamen ibilbideei buruzko informazioa, horien kostua, ibilbide alternatiboak eta garraiobideak, eta garraioaren analisia egin eta arazo-erantzurako hartzeko proposamenak lantzeko bestelako informazioa jasoko da.
- 1.3.2 Garraioaren Behatoki Iraunkorrak, urtero garraioak sortutako kanpoko eta barneko kostuak ebaluatuko ditu, bereziki istripuei eta atmosferara igortzen den karbono monoxido eta bioxidoari dagokienean. Emaitza horiek beste alternatiba batzuk erabiliz gero izango genituzkeen ustezko emaitzekin alderatuko dira.
- 1.3.3 Behar izanez gero, EAEn garraioak erakusten duen joera txarrak zuzentzeko neurrien programa bat egingo da, alde guztietako irisgarritasuna hobetzeko (erregio, eskualde, hiri nahiz herrietakoa), bai eta European barnako fluxuetan, Erkidegoak lehenetsi beharrekoak jo dituenetan ere. Programa hori egin behar den ala ez, Euskadiko Garraioa Koordinatzeko Agintaritzak erabakiko du. Nolanahi ere, indarraldi mugatua izango du; indarraldi hori bete beharreko helburuaren arabera zehaztuko da.
- 1.3.4 Garraio-sistema adimendunak bultzatuko dira, garraio-lana egiteko, erregio, eskualde, metropoli eta herri mailan trafikoa antolatu eta kudeatzeko.
- 1.3.5 Kanpoko kostuak eta jasangarritasunak gomendatzen dituen beste batzuk barneratzeko, kanon edo-tasa ezarri ahal izango dira. Kanon eta tasa horien helburua, belau-naldien arteko justizia kontuan izanik, garraiobideak modernizatu, egokitu, bultzatu eta mantentzea izango da.

Kanon edo tasa horiek ezarri, horiek izango duten harmen-maila eta helburua zehaztea, eta ukitutako zerbitzu eta azpiegiturak zeintzuk izango diren, Euskadiko Garraioa Koordinatzeko Agintaritzak erabakiko du.
- 1.3.6 Jasangarritasuna garraioan sustraitzen laguntzeko behar diren estrategia, publiko nahiz pribatuak, sortarazi eta sustutuko dituen zerga-politika bat erraztea, arlo horretan eskumemak dituzten agintariekin elkarlanean.
- 1.3.7 Erkidegoarentzat interesgarri jotako sare eta azpiegituretako joan-etorriak arautu eta antolatzeko, azpiegituren erabileragatikoko tasak ezarri ahal izango dira, eta garraio publikoko zerbitzuak eta ibilgailu partikularrak batek baino gehiagok erabiltzea sarituko da.



2. helburua

Inisgarritasun unibertsala eta jasangarria lortzea

Estrategiak

Ekintza lerroak

2.1. Mugikortasun eskaria kudeatzea.

- 2.1.1 Euskadiko Garraioaren Behatoki Iraunkorrak egindako diagnostikoei jarraikiz, aurre hartzeko ekintzak proposatuko dira. Neurriak aukeratu eta programatzea Garraioa Koordinatzeko Agintaritzaren ardura izango da.
- 2.1.2 Urtero garraioak eragiten dituen kostuen memoria bat egingo da, eta beste alternatibak erabiliz lortuko liratekeen emaitzak simulatuko dira.
- 2.1.3 Aparkamendu gomendatuzko sistema bultzatuko da (tarifa erakargarri edo-eta konbinatuekin), metro, tranbia eta aldiriko trenen geltokietatik hurbil, ibilgailu partikularrek hirigune nagusien sarreran eragiten duten presioa arintzeko.
- 2.1.4 Garraio konbinatuen garapena erraztuko duten tarifa-neurriak bultzatzea.
- 2.1.5 Ibilgailu partikularrak pertsona bakarrak ez erabiltzeko disuasio-neurriak ezarriko dira, ibilgailua batek baino gehiagok erabiltzeagatik hobariak emanez.
- 2.1.6 Trafikoaren kudeaketa errazteko aldi baterako nahiz betirako errei, bide eta ibilbide berezi edo-eta eskusiboan erabileratuta bultzatuko da, batez ere hiri sarreretan.
- 2.1.7 Garraio-sistema adimendunak bultzatuko dira, garraio-lana egiteko, erregio, eskualde, metropoli eta herri mailan trafikoa antolatu eta kudeatzeko. Azpiegiturak era arrazional eta eraginkorragoan erabiliko dira.
- 2.1.8 EAE barruan bidaiarien garraio publikoko informazio sistema bat sustatuko da, EAE barruko edozein abiapuntutatik edozein helmugatara joateko ibilbide, operadore eta tarifei buruzko informazio eguneratua eskaini dezan.



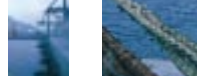
Estrategiak

2.2 Etxebizitza-guneen eta jarduera sozio-ekonomikoen kokalekua hobetzea eta banaketa orekatzea.

Ekintza lerroak

- 2.2.1 Lurraldearen antolamenduaren barruan garraiobideen mailako baldintzak sendotu egin behar dira. Planeamendutresnak idatzi aitzineko lanetan garraioaren inguruko txosten berezi bat jasoko da
- 2.2.2 Hiri-antolamenduaren barruan erabileren kokalekua zehaztekoan, mugikortasuna ere kontuan izan beharko da, eta jasangarritasuna aintzat izanik ze erantzun eman daitekeen ikusi.
- 2.2.3 Hiri eta herrietan orain arte ibilgailuen trafikoak baliatzen zituen lekuak trafiko horretatik libratu, eta espazio hori oinezko, txirrindu eta garraio publikoko zerbitzuentzat gordeko da.
- 2.2.4 Landa irisgarritasunerako plana egingo da, Landa Ingurua Garatzeko Planean jasotako eskualdeentzat.
- 2.2.5 Udal araudietan banaketa zerbitzuen gaineko irizpideak egokitu eta homogeneousia daitezen bultzatuko da.





3. helburua

Garraibideen arteko oreka berri bat bultzatzea

Estrategiak

3.1 Intermodalitatearen garapena bultzatzea.

3.2 Topo egiten duten garraio-zerbitzuak elkarren osagarri bihurtzea.

3.3 Ingurumenean eraginik txikiena sortzen duten garraibideen sustapena: trenbide eta itsas garraioa.

Ekintza lerroak

3.1.1 Garraioko Sare Intermodalaren eta Logistikaren lurraldearen antolamendurako arloko plana idatziko da.

3.1.2 "Intermodalitate" kontzeptua garraioan, nahiz enpresa mailan, nahiz gizarte mailan, sartzan lagunduko duten programak bultzatzea.

3.1.3 Garraibideen arteko oreka sustatu, trenbide eta itsas garraioari lagunduz.

3.1.4 Itsas-trenbide intermodalitatea bultzatzea, itsasoko eta trenbideetako sare eta terminalen eta lehorreko portuen bidez.

3.1.5 EAEko sareetan garraio-sistemaren intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna non eteten den ikusiko da.

3.1.6 Intermodalitatea eta elkarreragingarritasuna eteten duten guneak ezabatu egingo dira, eta horretarako eskuhartzeko programa egingo da.

3.1.7 Logistikako Euskal Erakundea sustatuko da, garraioari aplikaturiko logistika arloko prestakuntzarako, logistikako operadore kontzeptu berriarekin.

3.2.1 Zerbitzuen sare ierarkizatu bat jasoko duen mapa egingo da.

3.2.2 Emakidak eta baimenen berrantolamendua aztertuko da, interes soziala eta jasangarritasuna kontuan izanik, eta beti ere egun dauden jarduteko eskubideak errespetatuz.

3.2.3 EAE barruan bidaiarien garraio publikoko informazio sistema bat sustatuko da, EAE barruko edozein abiapuntutatik edozein helmugatara joateko ibilbide, operadore eta tarifei buruzko informazio eguneratua eskain dezan.

3.3.1 Trenbide-sare desberdinen arteko lotura eta interoperatibitatea ahalbideztea.

3.3.2 Atlantiko aldean kostako itsas garraioko lineak ezartzeko aukerak aztertu eta bultzatzea.

3.3.3 Portuetatik, eta logistika eta industria guneetatik abiatuko diren trenbide bidez garraio-zerbitzuak eta garraio konbinatua ezartzea bultzatuko da.

3.3.4 Pasaia, Bilbo eta Bermeoko portuetatik salgaiak trenez garraiatzeari lehentasuna ematea bultzatzea.

3.3.5 Euskadiko trenbide-azpiegiturak kudeatzeko erakunde publikoa sortzea.

3.3.6 Euskadiko portu-azpiegiturak kudeatzeko erakunde publikoa sortzea.



4. helburua

Estrategiak

4.1 Akitania-Euskadi Plataforma sustatzea, garraioaren kudeaketa, koordinazio eta plangintzarako.

Erkidegoz gaindiko komunikazioetako garraioaren bultzatzaile eta kudeatzaile gisa Euskadi-Akitania Plataforma Logistikoa definitzea.

4.2 Garraioaren arlo guztiak landu eta kudeatuko dituzten zentro logistikoak sortzea.

4.3 Pasadizoko trafikoak kudeatzea, beste lurralde batzuekin hitzarturiko itunen bidez.

Euskadik Europan hartzen duen leku estrategikoa bultzatzea

Ekintza lerroak

4.1.1 Plataforma identifikatzea, EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Arloko Planean oinarrituta, eta esparrutzat Europa hartua.

4.1.2 Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa sustatzeko sozietatea sortzea, plataforma aurkeztu, haren zabalkundea egin eta plataformen arteko harremanak ezartzeko.

4.1.3 Plataforma, garraioaren kudeaketa, koordinazioa eta plangintzari begira, Erkidegoz gaindiko organo gisa sendotzea.

4.1.4 Plataformak atzerrian izango duen presentzia sustatu eta laguntzea, elkarlanerako eta komunikazio-ibilbideak atontzeko itunen bidez.

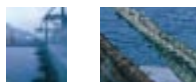
4.2.1 Zentro Logistikoak eta Jarduera Logistikoen Eremuak ezartzeko programak atontzea, Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa garatzeko.

4.2.2 Zentro Logistikoak eta Jarduera Logistikoen Eremuak kudeatzeko sozietatea sortzea, ekimen pribatuaren parte hartzea ere bultzatuz.

4.3.1 Garraioaren Behatoki Iraunkorrek pasadizoko trafikoaren analisi eta dianostikoa.

4.3.2 Atlantiko aldeko kostako itsas garraioa aztertu eta bultzatu (banaketa-bilketarako feeder zerbitzuak, kostako linea erregularrak, etab.).

4.3.3 Garraio konbinatua baliatzeko enpresa ekimententzako laguntzak.



5. helburua

Garraio jasangarrirantz

Estrategiak

5.1. Gizartea eta, bereziki, erakunde eta enpresak garraio jasangarriaren beharraz jabetuaraztea.

5.2. Garraio publikoa hobetu eta erabilera sustatzea.

Ekintza lerroak

- 5.1.1** Euskal Autonomia Erkidegoan egiten diren garraio azterlan eta proiektuetan jasangarritasunari buruzko txosten bat jasotzera behartzea.
- 5.1.2** Garraio sektorean ingurumenaren kalitateari buruzko ziurtagiriak lortzea bultzatzea.
- 5.1.3** Garraio jasangarria erdiesteko lanean ekimen arrakastatsuak izan dituzten beste erakunde edo herrialde batzuekiko harremanak eta trukeak bideratzea.
- 5.1.4** Mugikortasunean ere jasangarritasunak duen garrantziaz jabetzeko kanpainak bultzatzea, ahalegin berezia eginez pertsonen ohitura egokiak lantzen eta salgaien garraioan prebentzio-irizpideak zabaltzen.
- 5.1.5** Garraioan erabili beharreko erregai garbiei buruzko ikerketa-programak ezartzea, Euskal Herriko Unibertsitatearekin elkarlanean.
- 5.1.6** Euskadiko Bidegorrien Gidaplana.
- 5.2.1** Euskadiko Garraioa Koordinatzeko Agintaritzaren sorrera bultzatuko da. Garraio-politika bateratua garatu eta garraio jasangarria lortzeari begira garraioaren plangintza, antolamendu eta koordinazio eginkizunak burutzeko.
- 5.2.2** Mugikortasunean "intermodalitate" kontzeptua ere sartzen laguntzeko programak bultzatu behar dira, abiapuntua eta helmuga edozein direla ere, joan-etorria nola egin erabakitzean kontuan har dadin.
- 5.2.3** Garraio kolektiboak erabiltzeak gizartearentzat dituen onurei buruzko informazio eta heziketa planak eta kanpainak antolatu eta burutzea.

Estrategiak

- 5.3. Ibilgailu partikularraren erabilera arrazionalagoa bultzatzea
- 5.4. Garraio kolektiboaren aldeko diskriminazio positiboa.
- 5.5. Tarifa-politika: txartela merkea ez, baina hobari eskaintza dibertsifikatu batekin "erabiltzaile leiala" bilatzeko irizpideetan oinarritua.

Ekintza lerroak

- 5.3.1 Hiriguneetan ibilgailuen trafikoa pixkanaka murrizteko neurriak jartzeko laguntzak ematea.
- 5.3.2 Ibilgailu partikularraren erabilera arrazionala erraztuko duten udal-politikak bultzatzea, batez ere hirietako sarrereetan eta herriguneetan.
- 5.3.3 "Kotxe partikularrak konpartitzeko" ekimenak sustatzea.
- 5.3.4 "Hirian, nire autoa gabe" gisako ekimenak laguntzea.
- 5.4.1 Pixkanaka garraio kolektiborako erabilera eskusiboko erriak jar daitezen sustatzea.
- 5.4.2 Aparkaleku gomendatzen sorrera bultzatzea: tarifa berezi edo-eta konbinatuekin edo-eta park-and-ride gisakoak, aparkatu eta garraio kolektiboa hartzeko.
- 5.4.3 Hiriguneetako erdialdean kaleko aparkamendua arautu dadin laguntzea.
- 5.5.1 Garraio publikoan erabiltzailea leialtzeko ekimenak bultzatu eta laguntzea, hobaridun tarifak eskainiz.
- 5.5.2 Hainbat garraiobide erabiltzea erraztuko duten ordainketa sistemak jartzea bultzatu eta laguntzea.
- 5.5.3 Tarifa-eremu bateratuak ezar daitezen bultzatzea.



**Garapena, jarraipena
eta interes komunitarioa**



8

Garapena, jarraipena eta interes komunitarioa



Garraio Jasangarriaren Gidaplanarentzat hamar urteko indarraldia aurreikusi da, eta epe horretan gidaplana garatzeak ahalegin handia eskatuko die ukituriko agente guztiei, bai erakunde mailan, bai maila pertsonalean. Bitarte horretan gidaplana zenbateraino betetzen den eta estrategia eta ekintza-lerroek zer-nolako gabezia eta akatsak dituzten derrigor aztertu beharra dago, eta kontrol hori burutzen dela bermatu egin behar da.





Horretarako:

- Bi urtean behin, Gidaplanean adierazitako helburuekin alderatuz, EAEko garraioen egoera zer-nolako den azalduko du Garraio eta Herri Lan sailburuak.
- Garraioaren Sistema Integralaren egitura nagusia zein azpiegiturak osatzen duten zehaztuko da.
- Gidaplan honetan jasotako ondorioetarako, eta Autonomia Estatutuaren 10.33 artikuluan ezarritako prozedurari jarraikiz, honako hauek proposatuko dira Erkidegoaren intereseko azpiegituratarako:



Trenbide-sistema

Hiriz gaindiko trenbide-sare oro.

Itsas garraioen sistema:

Bilbo, Pasaia, Bermeo, Ondarroa, Mutriku, Getaria eta Hondarribiko portuak.

Aire garraioen sistema:

Bilbo, Gasteiz eta Donostiako aireportuak.

Errepide-sistema:

A-1; A-8; A-15; A-68; N-1; N-622 (622 (Gasteiz-Altube autobia), N-637 (Txorierriko autobia) y GI-632 / BI-632 (Beasain-Durango autobia).





eranskinak



■ ■ I. Eranskina

EUROPAN BARNAKO GARRAIO SAREA GARATZEKO ERKIDEGOAREN JARRAIBIDEAK *1692/96/EE ERABAKIA*

Europar Batasunean garraio azpiegiturak Europar Barnako Garraio Sarea garatzeko Erkidegoaren Jarrabideei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailaren 23ko Erabakiak zehazten ditu.

Erabaki horren 10. artikuluan, Europar Barnako trenbide-sarearen ezaugarriak azaltzen ditu:

- 1.) Trenbide-sarea abiadura handiko sareak eta trenbide-sare konbentzionalak osatuko dute.
- 2.) Abiadura handiko sarea, era berean, honakoek osatuko dute:
 - berariaz abiadura handirako eraiki diren lineak, teknologia berriak baliatuz, oro har 250 km/h edo abiadura handiagorako ekipaturik daudenak.
 - berariaz abiadura handirako egokitutako lineak, 200 km/h abiadurarako ekipatuak.
 - berariaz abiadura handirako egokitu diren ezaugarri bereziko lineak, topografiagatik, terrenoaren erliebeagatik edo hiri inguruan izateagatik, abiadura kasuan kasuan egokitu beharra dutenak.

Sare hori Erabakiaren I. eranskinean abiadura handiko lineatzat edo abiadura handirako lineatzat hartutakoek osatzen dute.

3.) Trenbide-sare konbentzionala trenbide-garraio konbentzionalerako lineak osatuko dute, Erabakiaren 14. artikuluan aipaturiko garraio konbinatuko trenbide-lotuneak barne direlarik..

4.) Sarea:

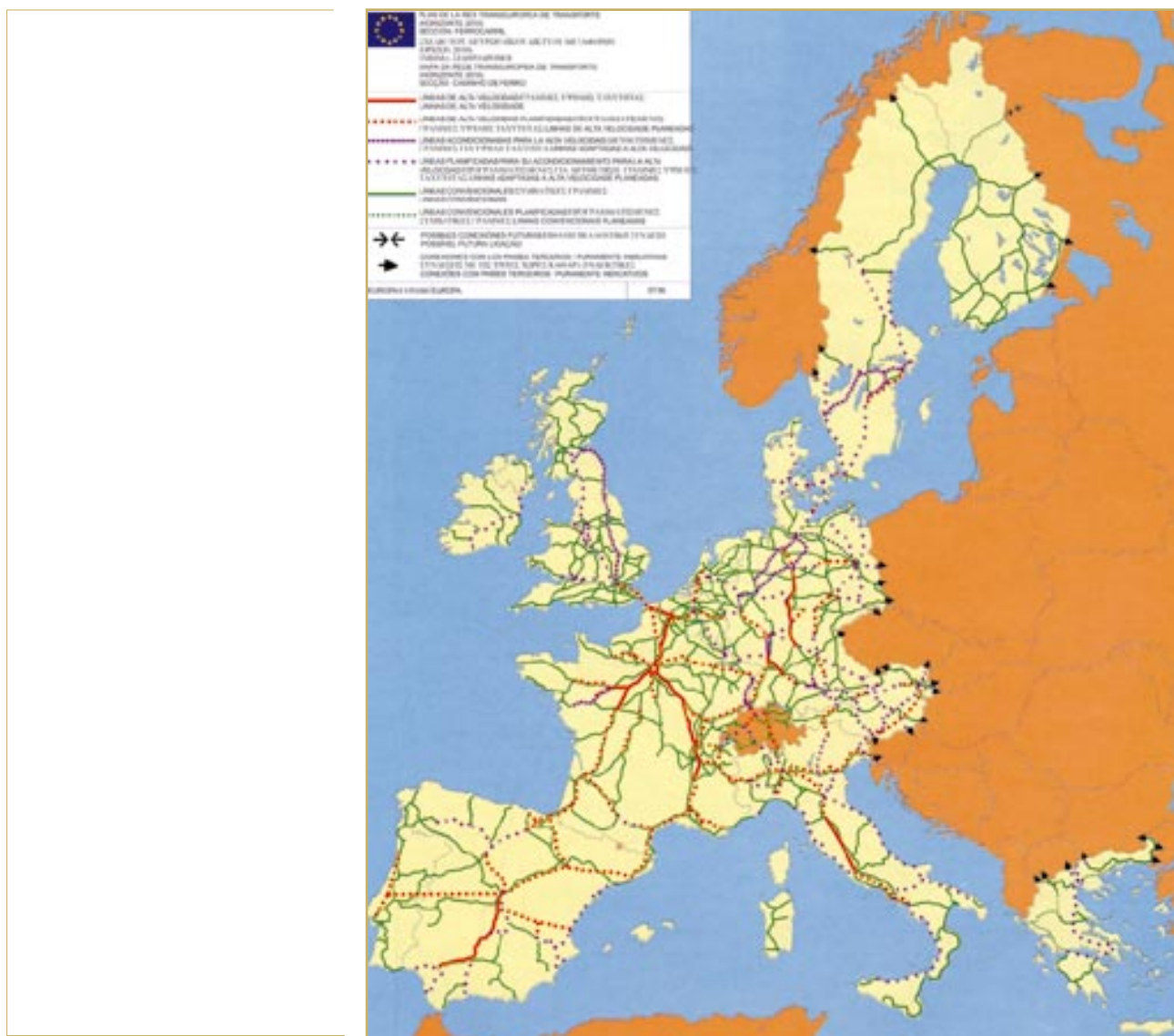
- salgaien eta bidaiarien distantzia luzeko trenbide-garraioan osagai garrantzitsua izango da
- distantzia luzeko garraio konbinatuaren ustiapenean osagai garrantzitsua izango da

• bestelako garraiobideen sareekiko eta eskualde eta toki mailako trenbide-sareekiko lotura onartuko du.

5.) Sareak kalitate eta segurtasun maila altua eskainiko die erabiltzaileei, sarearen jarraipenari eta pixkanaka ezarritako joango den interoperabilitateari esker, eta hori arau teknikoak adostuz eta agindu eta kontrol sistema adostu baten bidez lortuko da.

Planoetan Europako trenbide-sarearen eta Iberiar penintsulakoaren trazadura ikus daiteke.

■ Europar Batasuneko trenbide-sarea



■ ■ II. Eranskina

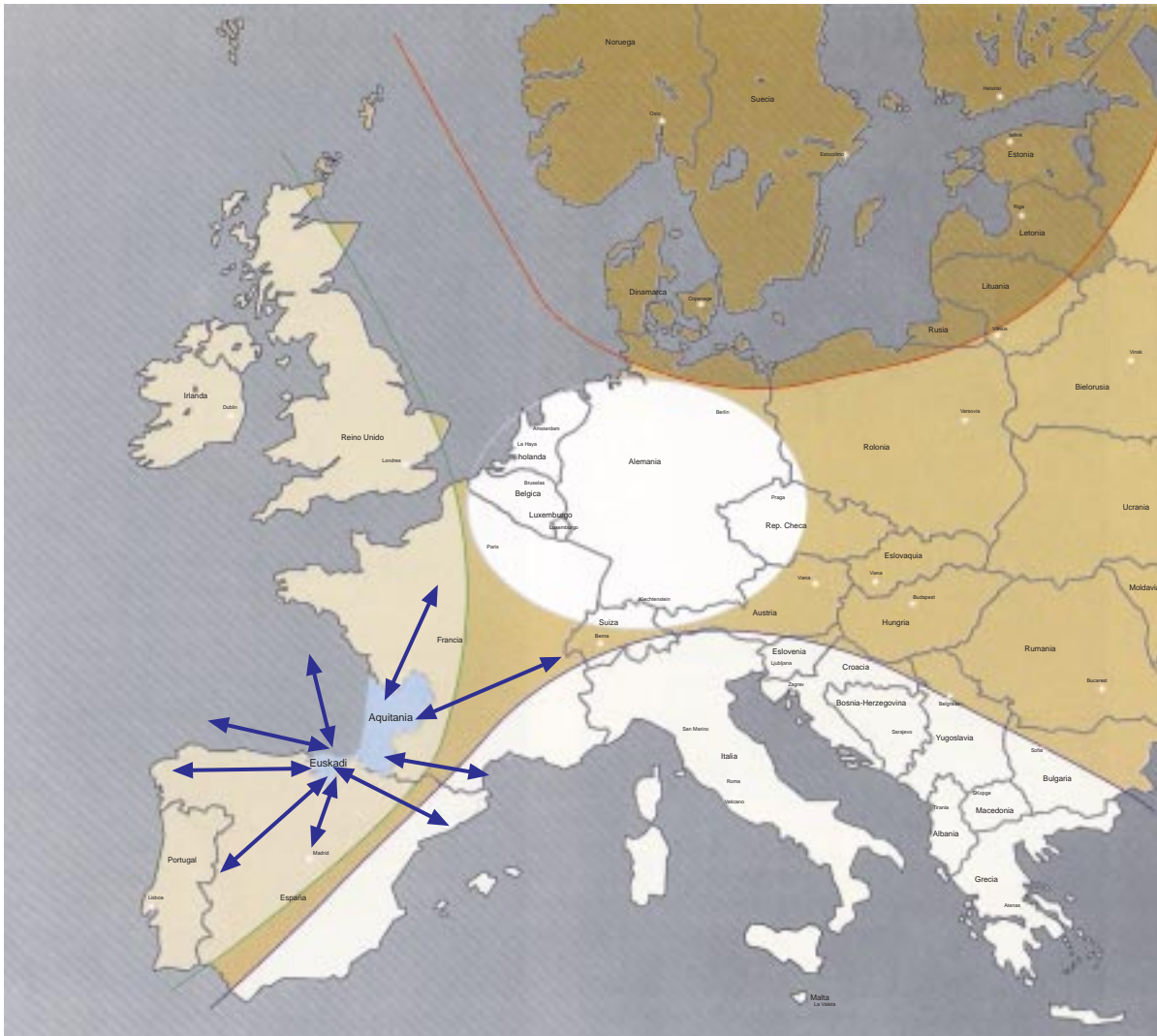
EUSKADI-AKITANIA PLATAFORMA LOGISTIKOA

Euskadi-Akitania Plataforma Logistikoak logistikaren eta garraio multimodalaren arloko mugaz gaindiko kooperazioaren egitura osatzen du.

Euskadik eta Akitaniak Pirinioen mendebaldeko korridorean, Bizkaiko golkoan eta Arku Atlantikoaren erdi-erdian dagoen eskualde natural bat osatzen dute. Kokaleku geografiko horrek balio estrategiko handia ematen dio eskualdeari, bai eskualdea bera garatzeko, bai Atlantikoko inguru osoaren garapenerako ere. Bi eskualde horiek elkarlanean dihardutelarik, bi estatu desberdinetakoak direnez, mugarik gabeko Europa bat eraikitzen laguntzen ari dira. Hau da, Gasteiz eta Bordele artean espazio ireki bat sortzen ari dira, horren barnean Baiona-Donostia eurohiria hezuramituz. Inguru horretako gune logistikoak Iberiar penintsula eta europar kontinentearen gainetikoaren arteko komunikazio-guneak izango dira.

Akitania-Euskadi plataforma logistikoa antolatu eta eratzeko bi arrazoi nagusi daude:

- garraio konbinatuaren arloko ekimenak bultzatzea (errepidez egiten den salgaien garraioarentzako alternatiba izan dadin) eta
- Akitania eta Euskadin logistikaren eta garraioen azpiegituren sare bat egituratzea.



Lurralde logistikoa

- Euskadi eta Akitanian lehendik dauden azpiegiturak oinarri hartuta, garraio multimodalari eta garraiobide desberdinei laguntzeko proposamenak egitea.
- Trafikoaren itomen egoerak konpontzea, batez ere errepideei dagokienean.
- Intermodalitatearen bidez gutxien kutsatzen duten garraiobideak bultzatzea, esaterako, trenbide eta itsas garraioa.
- Bi eskualdeen trenbide-proiektu amankomunetan elkarlanean jardutea.
- Itsas portuen aukerak aprobetxatzea feeder zerbitzuetarako eta kostako salgaien garraiorako (short sea shipping).

- Logistikako operadoreak lan egiteko eran intermodalitatea sar dezaten bultzatzea.

Europar integraturiko eremu logistikoa (Penintsulako Atea)

- Europa ipar eta erdialdeko erregioak arintzea (Rotterdam, Hamburg, Le Havre, etab.).
- Garraioen joan-etorriak dibertsifikatzea.
- Aberastasuna sortzea.
- Atlantikoko inguru osora aldera zabalduko diren sinergiak sortzea.

Akitanian eta Euskadin garraio-azpiegitura ugari daukagu; egitura multimodal batean integrazeari begira, hona hemen garrantzitsuenak:

4 portu.

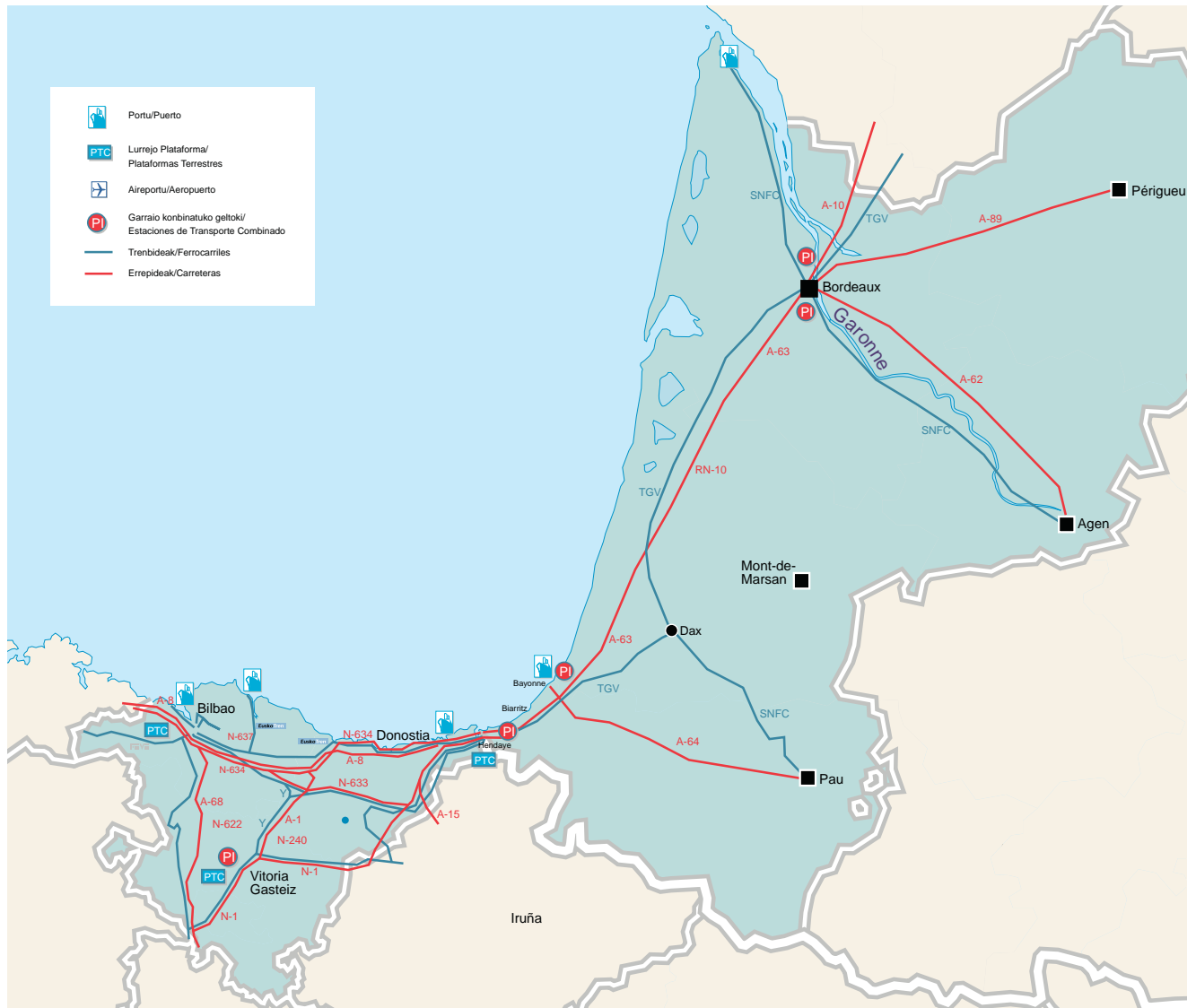
- Bilbao: 26 milioi Tm, 377.000 TEU
- Baiona: 4,4 milioi Tm, TEUrik ez
- Burdeos: 8,9 milioi Tm, 51.200 TEU
- Pasajes: 3,9 milioi Tm, TEUrik ez

5 aireportu.

- Vitoria-Gasteiz (Foronda): 40.000 Tm.
- Miarritze – Angelu – Baiona; 510 Tm.
- Bordele (Mérignac): 31.000 Tm.
- Donostia (Hondarribia): 200 Tm.
- Bilbao: 3.500 Tm.

4 lurreko plataforma.

- Bordele–Fret: 60 Ha, horietatik 12 Ha portuko loturarako errepide/trenbide arteko aldatetakoak.
- ZAISA (Irun): 20 Ha, eta beste 20 Ha eransteko proiektua.
- APARKABISA (Bilbao): 20 Ha, eta beste 20 Ha eranstea aurreikusita.
- CTV (Vitoria-Gasteiz): 33 Ha, eta 50 Ha-ko eremura zabaltzeko aukera.



4 geltoki, garraio konbinatukoak.

- Irun-Hendaia trenbide-konplexua: 2,6 milioi Tm, 1998an. Nazioarteko harremanetarako joera handia du, Iberiar penintsularen mendebaldeak eta hego-mendebaldeak kontinenteko gainetiko lurraldeekin lotzeko duten pasagunea baita. Intermodalitatea Bidasoaren alde bietara gauzatzen da.
- Baiona–Mugerreko pleiten zentro europarra: 80 Ha-ko eremua.
- Jundiz: plataforma intermodalaren proiektuak 50 Ha-ko eremuan lehendik dauden errepideko garraioa (CTV) eta industrialdea, Forondako aireportuko jarduerekin ere erlazionaturik izango den garraio konbinatuko zentro batekin lotekin lotuko ditu trenbide-geltokiaren inguruan.

Infraestructuras de comunicaciones.

Azpiegitura horiek estekatuko dituzten komunikazio-azpiegiturek inoiz arazoak aurkeztu ohi dituzte eta horiek ere kontuan hartu beharrekoak dira:

- Trenbide-azpiegitura bikoiztuak itomen-arazoak sortzen ditu Akitaniako aldean.
- Lurralde menditsua izateak Euskadiko zona logistikoak hedatu ahal izateko komunikazio-ardatz berriak sortzeko aukera mugatu egiten du.
- Errepide-sareen kalitate egokia, baina itomen-arazoak dituena; N-I bikoiztuz eta Durango – Beasain korridorea eginez hobetu egingo da.



■ ■ III. Eranskina

GARRAIOEI BURUZKO ARAUAK

EUROPAKO ARAUAK

ESPAINIAKO ARAUAK

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ARAUAK

LURRALDE HISTORIKOETAKO ARAUAK

1

EUROPAKO ARAUAK

TRENBIDE GARRAIOA

- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/12/EE Arteztaraua, Erkidegoko trenbideen garapeneri buruzko 91/440/EE Arteztaraua aldatzen duena.
- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/13/EE Arteztaraua, trenbide-enpresei baimenak emateari buruzko Kontseiluaren 95/18/EE Arteztaraua aldatzen duena.

- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/14/EE Arteztaraua, trenbide-azpiegituren ahalmena banatzeari, haiek erabiltzeagatiko kanonak ezartzari eta segurtasun-ziurtagiriei buruzkoa (2001eko martxoaren 15eko Europako Erkidegoen Aldizkari Ofiziala).
- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko martxoaren 19ko 2001/16/EE Arteztaraua, Europan barnako trenbide-sistema konbentzionalaren interoperabilitateari buruzkoa.
- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailearen 23ko 96/48/EE Arteztaraua, Europan barnako abiadura handiko trenbide-sistemaren interoperabilitateari buruzkoa.
- Kontseiluaren 1995eko ekainaren 19ko 95/18/EE Arteztaraua, trenbide-enpresei baimenak emateari buruzkoa.
- Kontseiluaren 95/18/EE Arteztaraua, trenbide-azpiegituren ahalmenak banatu eta haiek erabiltzeagatiko kanonak ezartzeari buruzkoa.
- Kontseiluaren uztailearen 29ko 91/440/EE Arteztaraua, Erkidegoko trenbideen garapeneri buruzkoa.

AIRE GARRAIOA

- Kontseiluaren (EEE) 2407/92 Araudia, 1992ko uztailearen 23koa, aire-konpainiei baimenak emateari buruzkoa (1992ko abuztuaren 24ko Europako Erkidegoen Aldizkari Ofiziala).
- Kontseiluaren (EEE) 2408/92 Araudia, 1992ko uztailearen 23koa, Erkidegoko aire-konpainiak Erkidego barruko aire-ibilbideetan sartzeari buruzkoa (1992ko abuztuaren 24ko Europako Erkidegoen Aldizkari Ofiziala).

ERREPIDEKO GARRAIOA

- Kontseiluaren 1998ko urdieran 1eko 98/76/EE Arteztaraua, 96/26/EE Arteztaraua aldatzen duena.
- Kontseiluaren 1996ko apirilaren 29ko 96/26/EE Arteztaraua, salgai eta bidaiarien errepideko garraiolari-lanbidera heltzeari buruzkoa, eta garraiolari horiek estatu barruko nahiz nazioarteko garraio-sektorean sartzeko askatasuna izan dezaten bata besteen diploma, ziurtagiri eta bestelako tituluak onartzeari buruzkoa.
- Kontseiluaren 684/92 Araudia, 1992ko martxoaren 16koa, autokar eta autobuses egiten diren bidaiarien nazioarteko garraioetarako norma amankomunak ezartzen dituena.
- Kontseiluaren 881/92 Araudia, 1992ko martxoaren 26koa, abiaburua edo helmuga Europako Erkidegoko kide den estatu batean duten edo estatu horietako baten lurraldea zeharkatuz egiten diren salgaien errepideko garraioaren merkatuan sartzeari buruzkoa.

ITSAS GARRAIOA

- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/6/EE Arteztaraua, 2002ko otsailaren 18koa, Europako Erkidegoko kide diren estatuetako portuetara heltzen diren edo horietatik irteten diren ontzien informazio-formalidadei buruzkoa.
- Kontseiluaren 95/64/EE Arteztaraua, 1995eko abenduaren 8koa, salgaien eta bidaiarien itsas garraioaren estatistikei buruzkoa.
- Kontseiluaren (EEE) 3577/92 Araudia, 1992ko abenduaren 7koa, Europako Erkidegoko kide diren estatuen artean itsas garraioa zerbitzuak (kostako garraioa) askatasun guztiarekin emateko printzipioa aplikatzeko dena.

2

ESPAINIAKO ARAUAK

LURREKO GARRAIOAK: ERREPIDE, TRENBIDE ETA KABLE BIDEZKOAK

- Pertsonak kable bidez garraiatzeko legearen proiektua.
- Urtarrilaren 28ko 121/1994 Errege Dekretua, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFEren estatutua onartzen duena.
- Irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretua, Lurreko Garraioak Antolatzeko Legearen Araudia onartzen duena.
- Errepideen uztailaren 29ko 25/88 Legea.
- Lurreko Garraioak Antolatzeko uztailaren 30eko 16/1987 Legea.
- Uztailaren 30eko 5/1987 Legea, Estatuak errepideko eta kable bidezko garraioen gaineko ahalmenak Autonomia Erkidegoen esku uzteko dena.
- Otsailaren 21eko 584/1974 Dekretua, Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVEren estatutua onartzen duena.
- Apirilaren 29ko 4/1964 Legea, teleferikoei buruzkoa, eta hori garatzeko martxoaren 10eko 673/1966 Dekretua.

AIRE GARRAIOA

- Ekainaren 14ko 905/1991 Errege Dekretua, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA ente publikoaren estatutua onartzen duena (1991ko ekainaren 18ko 145. EBOñ).

- Abenduaren 24ko 209/1964 Legea, Aire Nabigazioari buruzko Lege Penal eta Prozesala (1964ko abenduaren 28ko 311).
- Uztailaren 21eko 48/1960 Legea, aire nabigazioari buruzkoa.

ITSAS GARRAIOA

- Azaroaren 24ko 27/92 Legea, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzkoa, abenduaren 26ko 62/1997 Legeak aldatua.
- 1949ko abenduaren 22ko Legea, ontzirapen agiriarekin egiten den salgaien itsas garraioari buruzkoa.

3 EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ARAUAK

Estatuto de Autonomía:

Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua arabera Euskal Autonomia Erkidegoari dagokio EAEko trenbideen, lurreko, itsasoko, ibaiko eta kable bidezko garraioen, portuen, heliportuen, aireportuen eta meteorologi zerbitzuaren gaineko eskumen osoa, horrek ezertan galarazi gabe Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoa. Eskumen horiek abuztuaren 25eko **2488/78 Dekretuaren eta ekainaren 19ko 1446/81 Errege Dekretuaren bidez eskualdatu zitzaizkion EAERI.**

- EAEko errepideko bidaiarien garraio publikoa arautzeko Legearen proiektua.
- Garraioko Agintaritzari buruzko Legearen proiektua (Garraioa koordinatu eta plangintza egiteko organoa).
- Uztailaren 10eko 126/2001 Dekretua, Garraioan Irisgarritasun-Baldintzei buruzko Arau Teknikoak onesten dituena.
- Ekainaren 29ko 2/2000 Legea, Bidaiariak Herri Barruan eta Herriz Kanpo kotxez garraiatzeko Zerbitzu Publikoa Arautzen duena.
- Ekainaren 8ko 250/1999 Dekretua, Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorra, 1999-2010 urteetarako onartzen duena (1999ko ekainaren 23ko EHAAn).
- Abenduaren 4ko 20/1997 Legea, Irisgarritasuna Sustatzekoa.
- Maiatzaren 30eko 2/1989, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamua Nagusia arautzen duena.
- Maiatzaren 24ko 105/1982 Dekretua, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SA sortu eta estatutuak onartzen dituena.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako Artezpideak. 13. Artezpidea: Garraio-, Komunikazio- eta Energia azpiegiturak.

4 LURRALDE HISTORIKOETAKO ARAUAK

Azaroaren 23ko 27/1983 Legea, Autonomia Erkidego Osorako Erakundeen eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute-Erakundeen arteko harremani buruzkoa:

Lege horren arabera, Erkidego osorako erakundeei dagokie errepideko garraio mekanikoen arloko legegintza, arauen bidezko garapena, goren ikuskaritza, egitamugintza eta koordinazioa, eta Lurralde Historikoei egun Arabak dituen ahalmen berak era berdinean baliatuko dituzte.

- Lurraldearen Antolamendurako Artezpideak garatzeko lurralde plan partzialak.
- Azaroaren 25eko 17/1994 Foru Araua, Gipuzkoako errepideei buruzkoa.
- Otsailaren 18ko 2/1993 Foru Araua, Bizkaiko errepideei buruzkoa.
- Ekainaren 25eko 20/1990 Foru Araua, Arabako Lurralde Historikoko errepideei buruzkoa.

■ ■ IV. Eranskina

GLOSARIOA

Irisgarritasun	Leku batera iristeko gaitasuna (pasiboa). Pertsonaren oinarritzko eskubide bat.
Garraio agente	Garraio-sektorearekin erlazionaturiko erakunde, antolamendu edo pertsona.
Garraiorako Zentro Logistiko	Lurralde eremu edo inguru mugatua, estatu barruko nahiz nazioarteko pasadizoko ibilgailuen trantsitoko salgaien garraioaz, logistikaz eta banaketaz arduratzen diren operadoreek lan egiteko baliatzen dutena.
Garraio-emakidadun	Administrazioaren emakida bati esker, azpiegitura publiko bat baliatuz lan egiten duen operadore pribatua.
Garraio-enpresa	Pertsona edo-eta gauzen garraioan aditutako merkatal erakunde pribatu nahiz publikoa.
Estrategia	Helburu bat lortzeko baliabideen adierazpidea.
Garraio-azpiegitura	Garraibide batek baliatzen duen obra zibila, eraikinak eta instalazioak.
Intermodalitate	Garraioa, trafiko-fluxua batera eten gabe burutzeko garraibide desberdinen arteko lotura.

Garraioaren Liburu Zuria	Europako Batzordeak 2001eko irailaren 12an onartu zuen Garraio-sektorearen inguruko analisisia, irizpideak eta ekintza komunitariorako proposamenak biltzen dituen agiria. Proposamenek garraio arloko ekintza-programak, erabakiak, ebazpenak edo arteztarauak ekar ditzakete.
Ekintza lerro	Helburuak lortzeko estrategiei jarraikiz egindako konpromiso zehatzen adierazpidea.
Garraio bide	Garraioa gauzateko era eta modua. Azpiegitura jakin batekin zuzen-zuzenean lotuta dago, eta horregatik askotan nahastu egiten dira biak.
Mugikortasun	Pertsona edo gauza bat, baliabide mekanikoak erabiliz, batekik bestera mugitzeko edo eramateko gaitasuna (aktiboa).
Helburu	Idea edo programa teoriko bat erdiesteko xedeen adierazpidea.
Garraio operadore	Garraio enpresa pribatu nahiz publikoa.
Operadore logistikoa	Empresa que presta toda la cadena de transporte y operaciones logísticas asociadas.
Gidaplana	Formalización de la Política, Organización y Planificación del Sector del Transporte en Euskadi.
Lehorreko portu	Itsasoko portu batekin edo gehiagorekin erlazioaturiko barrualdeko trenbide-terminala. Itsas garraioko salgaiekin egiten dute lan, jarduera nagusia itsas garraioko salgaiak batu edo-eta banatzea baita.
Europar Barnako Sarea-3	Europako Batzordeak 1998an Cardiffen onartutako Europar barnako garraio sareko lehentasunezko proiektuetan hirugarrena. Abiadura handiko euskal sarea hor sartzen da.
Europar Barnako Garraio Sarea	Europar Batasunaren Itunak (Maastricht) Europar Barnako Sareak merkatu batua eta integrazio politikoa lortzeko ezinbesteko azpiegituratzat jotzen ditu. Sare horien artean garraio-sarea dago, eta hori zehazki 1692/96/EE Erabakiak garatzen du.
Garraio-sektore	Garraioko agente profesionalek, hots, enpresek, enpresa-erakundeek, langileek eta sindikatuek osaturiko taldea.

Ordainketa-sistema	Erabiltzaileak garraio-zerbitzua nola ordaindu behar duen ezartzen den sistema.
Garraio-sistema	Garraio jakin baterako garraio-azpiegitura eta bideen multo egituratu eta antolatua.
Tarifa-sistema	Garraio-zerbitzu publiko baterako prezio unitarioa ezartzen duen sistema.
garraio	Pertsonak edo-eta gauzak baliabide mekanikoak erabiliz batetik bestera eramatea.
Garraio	Pertsonak eta gauzak leku batetik bestera eramatea helburu duen jarduera ekonomikoa; garraio-agenteei burutzen dute garraio-azpiegiturak eta garraiobideak erabiliz.
Garraio konbinatu	Hasierako eta amaierako ibilbide-zatiak, errepidez, baina biderik motzena erabiliz, gauzatzen den garraio intermodala.
Garraio intermodal	Unitate edo ibilgailu bakar batean eta garraiobide desberdinak erabiliz egiten den garraioa.
Garraio multimodal	Zerbitzu bakar baterako abiaburutik helmugara elkarren segidan garraiobide desberdinak baliatzen dituen garraioa.
Garraio prebentibo	Ingurune fisikoak izan ditzakeen eragin kaltegarriak zuzentzeko asmoz edo ahalik eta txikien izan daitezen burututako garraioa (hirikoa, auzokoa, eskualdekoa, etab.).
Garraio publiko	Horretarako bereziki gaituriko garraio-enpresa publiko nahiz pribatu batek burutzen duen garraioa.
Garraio jasangarri	Jasangarrtasun edo iraunkortasun parametroei eutsiz egiten den garraioa, hau da, egungo baliabideak agortu gabe, ondorengo belaunaldietan ere baliabide horiek izango dituztela bermatzen duena.

GARRAIO JASANGARRIAREN GIDAPLANA

EUSKADIKO GARRAIOEI BURUZKO POLITIKA 2.002 - 2.012

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS