



## 5. Evolución de la movilidad

### 5.1. MOVILIDAD TOTAL

La evolución de la movilidad en relación a los resultados obtenidos en los estudios realizados en Vitoria-Gasteiz (1996), Bizkaia (1997) y Gipuzkoa (1998) ponen de manifiesto un incremento de la misma en todos ellos.

	1996	1997	1998	2002	Δ %
VITORIA-GASTEIZ	509.437	–	–	603.831	18,5%
BIZKAIA	–	2.458.721	–	2.758.254	12,1%
GIPUZKOA	–	–	1.767.491	1.955.169	10,6%

(\*) No existe un estudio previo del Territorio Histórico de Álava.

(\*) Movilidad generada por los residentes en Vitoria-Gasteiz, Bizkaia y Gipuzkoa.

Este incremento de la movilidad no es atribuible a un aumento de la población, ya que ésta ha decrecido ligeramente en toda la Comunidad en el período 1996-2001 (esta disminución se produce en todos los Territorios excepto en Álava, donde aumenta un 1,6%), sino a una serie de factores de carácter económico y social como el empleo, PIB, la renta disponible, el consumo, etc., que como veremos posteriormente dan como resultado un incremento de la población que se desplaza y de los desplazamientos por individuo.

	Δ 2002/1996 POBLACION	Δ 2002/1996 EMPLEO	Δ 2001/1996 PIB	Δ 2000/1996 Renta disponible bruta per capita	Δ 2000/1996 Consumo final hogares (per capita)
ÁLAVA	1,6%	26,1%	27,7%	32,4%	–
BIZKAIA	-1,5%	21,8%	25,0%	34,7%	–
GIPUZKOA	-0,5%	22,3%	27,6%	32,7%	–
COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA	-1,0%	22,6%	26,3%	33,7%	30,7%

Fuente: Eustat. Censos de población y viviendas.  
Encuesta de población en relación con la actividad.  
Cuentas económicas.

En cuanto al número de desplazamientos por individuo es de 2,7, siendo superior en Gipuzkoa (3,0) que en Álava (2,8) y Bizkaia (2,6), lo cual supone un incremento superior al 10% en todos los territorios.

En concreto, y tomando como referencia los datos relativos a los anteriores estudios, la media de viajes por individuo se ha incrementado un 13% en Bizkaia y un 11% en Gipuzkoa.

Respecto a la evolución de los desplazamientos por individuos en las tres capitales, destaca el incremento registrado en Vitoria-Gasteiz.

MUNICIPIOS	1996 / 1997 / 1998	2002	Δ %
VITORIA-GASTEIZ (1996)	2,5	2,9	16,0%
BILBAO (1997)	2,6	2,9	11,5%
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (1998)	3,0	3,3	10,0%

### NÚMERO DE ETAPAS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

En cuanto a la evolución del número de transbordos se observa un incremento de los desplazamientos realizados en más de una etapa en Bizkaia, manteniéndose a un nivel similar en Álava y Gipuzkoa.



Nº ETAPAS	VITORIA-GASTEIZ		BIZKAIA		GIPUZKOA	
	1996	2002	1997	2002	1998	2002
UNA	100,0%	100,0%	98,6%	97,9%	98,9%	99,1%
DOS	-	-	1,3%	2,0%	1,1%	0,9%
TRES	-	-	0,1%	0,1%	-	-

### 5.2. MOTIVOS DE REALIZACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS

	BIZKAIA		GIPUZKOA		VITORIA-GASTEIZ		BILBAO		DONOSTIA-S. SEBASTIÁN	
	1997	2002	1998	2002	1996	2002	1997	2002	1998	2002
Trabajo	38%	42%	40%	43%	38%	44%	37%	38%	36%	42%
Estudios	23%	17%	19%	16%	21%	16%	21%	16%	18%	16%
Compras	13%	13%	12%	12%	13%	13%	14%	16%	12%	12%
Ocio	17%	19%	20%	20%	18%	18%	19%	20%	24%	21%
Otros	9%	9%	9%	9%	10%	9%	9%	10%	10%	9%

La participación de los desplazamientos con destino trabajo se incrementa notablemente tanto en Bizkaia (pasa del 38% en el 97 al 42% en el 2002) y Gipuzkoa (del 40% al 43%), como en las tres capitales, disminuyendo la participación de los viajes con motivo estudios.

Por otra parte, los desplazamientos por ocio incrementan su participación en Bizkaia, manteniéndose a un nivel similar en Gipuzkoa. Respecto a las tres capitales, los desplazamientos por estos motivos incrementan ligeramente su participación en Bilbao, manteniéndose a un nivel similar en Vitoria-Gasteiz y disminuyendo en Donostia-San Sebastián.

### 5.3. MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

En cuanto a la evolución registrada en la utilización de los distintos modos de transporte, analizamos las conductas seguidas por los residentes en los Territorios de Bizkaia y Gipuzkoa y las tres capitales.

	BIZKAIA		GIPUZKOA		VITORIA-GASTEIZ		BILBAO		DONOSTIA-S. SEBASTIÁN	
	1997	2002	1998	2002	1996	2002	1997	2002	1998	2002
Vehículo privado	31%	32%	37%	39%	29%	31%	25%	24%	33%	35%
Transporte público	19%	20%	12%	10%	8%	8%	23%	24%	19%	18%
Andando	44%	43%	45%	45%	56%	55%	48%	49%	42%	41%
Otros	6%	5%	6%	6%	7%	6%	4%	3%	6%	6%

**Bizkaia:** Se incrementa la utilización del vehículo privado y el transporte público, reduciéndose la participación de los viajes andando y en otros modos.

**Gipuzkoa:** Se incrementa la participación de los viajes en vehículo privado en detrimento del transporte público.

**Vitoria-Gasteiz:** Aumenta la participación de los viajes en vehículo privado en detrimento del transporte público y los desplazamientos a pie.

**Bilbao:** Disminuye la participación de los viajes en vehículo privado a favor de los realizados andando y en transporte público.

**Donostia-San Sebastián:** La situación es similar a la registrada en el conjunto del Territorio.

	BIZKAIA			GIPUZKOA			VITORIA-GASTEIZ			BILBAO			DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		
	1997	2002	Δ %	1998	2002	Δ %	1996	2002	Δ %	1997	2002	Δ %	1998	2002	Δ %
Vehículo privado	780.103	898.549	15,2%	666.159	762.886	14,5%	149.561	189.638	26,7%	223.033	236.685	6,1%	168.700	194.956	15,5%
Transporte público	478.144	570.092	19,2%	222.119	210.845	-5,1%	39.170	39.382	0,5%	205.635	232.329	13,0%	97.197	99.780	2,7%
Andando	1.093.468	1.209.821	10,6%	798.721	884.849	10,8%	285.345	329.652	15,6%	445.038	479.821	7,8%	216.885	229.730	5,9%
Otros	140.373	140.668	0,2%	100.160	112.954	12,8%	35.361	45.346	28,2%	34.436	32.211	-6,4%	35.991	38.851	7,9%

(\*) Para la distribución de viajes por modos de transporte se ha considerado cada etapa un viaje.

(\*\*) Los datos relativos al transporte público en los estudios de 1997 y 1998 no incluyen las líneas que realizan transporte interterritorial, que están incluidos en otros modos.

• Viajes internos

	VITORIA-GASTEIZ		BILBAO		DONOSTIA-S. SEBASTIÁN	
	1996	2002	1997	2002	1998	2002
Vehículo privado	27%	28%	13%	13%	27%	28%
Transporte público	8%	7%	23%	24%	19%	18%
Andando	60%	59%	62%	61%	47%	48%
Otros	5%	6%	2%	2%	7%	6%

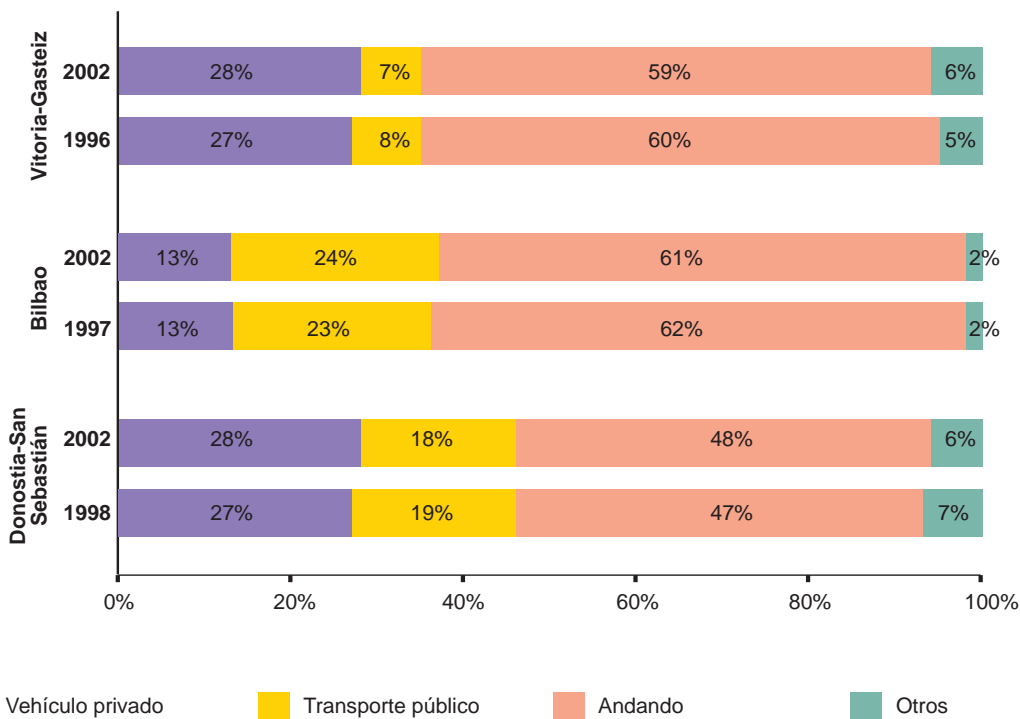
(\*) Residentes en Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia-San Sebastián.

La distribución por modos de transporte de los desplazamientos de carácter interno realizados en las tres capitales pone de manifiesto un ligero incremento de la participación de los viajes realizados en transporte público en Bilbao; al contrario de lo registrado en San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, donde aumenta el peso del vehículo privado en detrimento del transporte público.

	VITORIA-GASTEIZ			BILBAO			DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		
	1996	2002	Δ %	1997	2002	Δ %	1998	2002	Δ %
Vehículo privado	131.415	155.640	18,4%	90.938	98.117	7,9%	119.839	131.257	9,5%
Transporte público	37.338	37.680	1,0%	168.426	188.576	12,0%	87.309	85.173	-2,6%
Andando	285.092	329.453	15,6%	442.734	477.626	7,8%	213.038	227.950	6,9%
Otros	25.021	33.559	34,0%	17.961	17.298	-4,0%	30.380	30.821	1,4%

(\*) Residentes en Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia-San Sebastián.

Evolución. Viajes internos en Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia-San Sebastián.





• Acceso a Bilbao, Donostia-San Sebastián

La evolución es similar a la registrada en relación a los viajes internos, con un incremento de la participación de los realizados en vehículo privado para acceder a San Sebastián y especialmente a Vitoria-Gasteiz, y descenso del transporte público. Respecto a Bilbao, aumenta la participación de los viajes de acceso en transporte público.

	BILBAO		DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	
	1997	2002	1998	2002
Vehículo privado	52%	51%	53%	60%
Transporte público	41%	43%	34%	31%
Andando	1%	1%	2%	2%
Otros	6%	5%	11%	7%

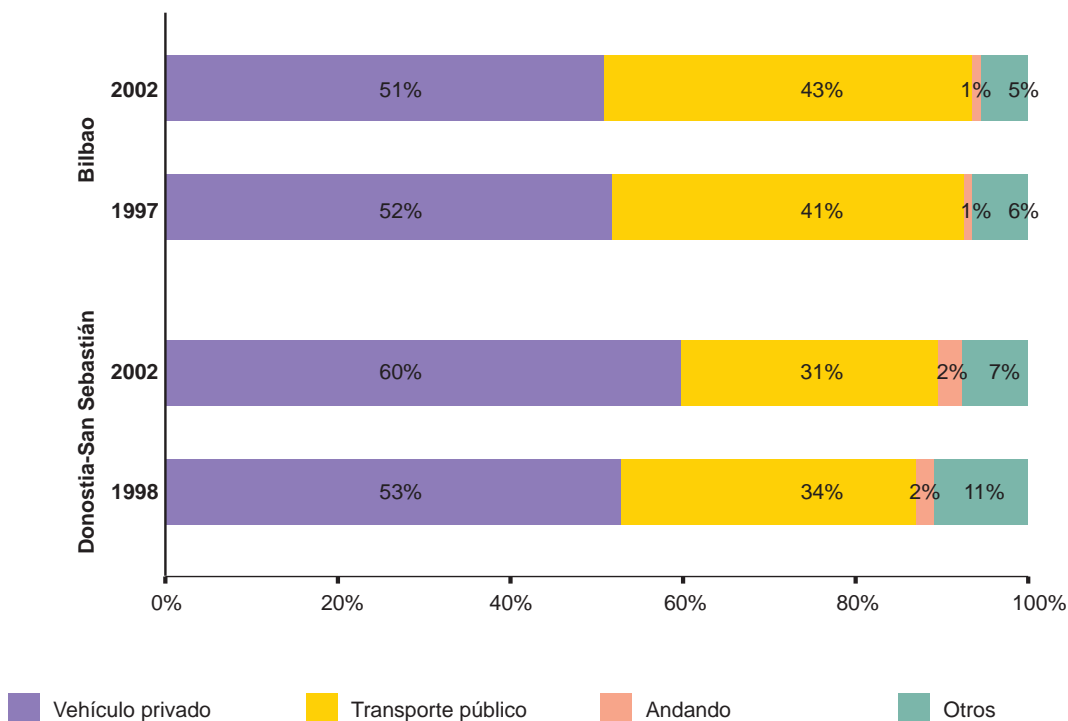
(1) Residentes en Bizkaia; (2) Residentes en Gipuzkoa.

	1997	BILBAO		DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		
		2002	Δ %	1998	2002	Δ %
Vehículo privado	128.209	140.291	9,4%	67.500	76.166	12,8%
Transporte público	100.049	116.751	16,7%	42.301	38.801	-8,3%
Andando	1.278	2.834	121,7%	2.920	3.523	20,6%
Otros	15.182	14.096	-7,2%	14.051	8.491	-39,6%

Residentes en Bizkaia y Gipuzkoa.

(\*) No se refleja la evolución respecto a Vitoria-Gasteiz, ya que no existe un estudio de movilidad previo en el Territorio Histórico de Álava.

Evolución. Acceso a Bilbao y Donostia-San Sebastián.



Finalmente, y como conclusión a este capítulo, conviene destacar los siguientes aspectos:

El importante incremento observado en la movilidad durante los últimos 5 años es fruto de un marco referencial caracterizado: por un importante crecimiento en la actividad económica,

- a) 26% incremento del PIB.
- b) 150.000 nuevos empleos.

Y por una evidente disminución del número de estudiantes (32.000 alumnos menos en enseñanzas primaria y secundaria y 12.000 universitarios menos).

La movilidad motorizada, en el Territorio Histórico de Álava, para un día estándar medio, ha crecido en el período 1996-2000 un 21%, lo que supone 47.163 viajes motorizados de más con respecto al año 1996. Este incremento de movilidad motorizada ha sido absorbido en su práctica totalidad por el vehículo privado, el 85% de los viajes, y un 15% a través del transporte público. Los desplazamientos internos en Vitoria-Gasteiz han crecido (en el período 1996-2002) un 21%. El 84% de este incremento se ha realizado en transporte privado y el 16% en transporte público.

La movilidad motorizada, en el Territorio de Bizkaia, para un día estándar medio, ha crecido en el período 1997-2002 un 15% para el total, siendo el incremento inferior en transporte privado (15%) y en transporte público (19%).

***El incremento de movilidad motorizada ha sido absorbido en un 56% por el transporte privado y en un 44% por el transporte público.***

Base: 15%  $\Delta$  movilidad motorizada.

Este dato pone de manifiesto que, ante incrementos de movilidad, la demanda tira más del modo privado que del público.

En el resto de Territorios de la Comunidad, el incremento de movilidad motorizada ha sido resuelto en su totalidad a través del vehículo privado; siendo Bizkaia la única excepción, donde una gran parte de dicho incremento ha sido absorbida por el transporte colectivo.

El incremento de movilidad motorizada basado con más intensidad en el vehículo privado no se produce en el municipio de Bilbao. Los desplazamientos internos en esta ciudad han crecido en 31.228 unidades; pues bien, la práctica totalidad de los mismos, un 77,2%, se han realizado a través del transporte público y solamente un 22,7% del incremento se ha realizado a través del transporte privado.

***El incremento de los viajes internos observado en el municipio de Bilbao, pone de manifiesto una importante fuerza del transporte público que es capaz de asumir una parte importante del crecimiento de la movilidad motorizada.***

El vehículo particular en el año 1997 representaba un 34% de los desplazamientos internos motorizados dentro del municipio de Bilbao; en la actualidad suponen el 32,8%. Esto significa que se incrementan los desplazamientos internos en modo colectivo y disminuyen en modo privado.

#### **En Bilbao para desplazamientos internos Más transporte público – Menos vehículo particular**

La evolución del parque de vehículos en los últimos años evidencia un importantísimo incremento en las tasas de motorización, habiéndose casi duplicado en algunos municipios como Vitoria-Gasteiz.

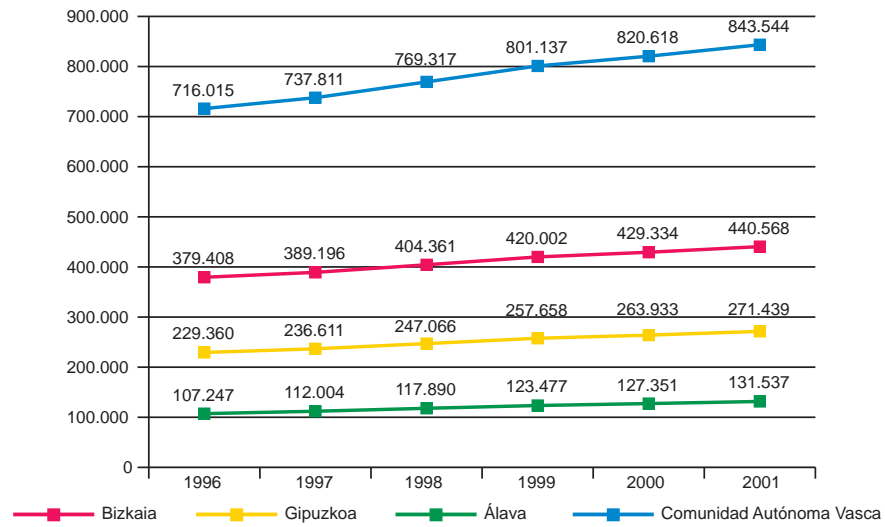
Por Territorios Históricos, el crecimiento, durante el período de referencia del análisis evolutivo, ha sido de en torno a un 19%, distribuido: 21% Álava; 18% Bizkaia; 19% Gipuzkoa.

El incremento de las tasas de motorización y la ampliación de las ciudades hacia urbanizaciones más alejadas del núcleo generan una serie de repercusiones: aumenta la longitud de los desplazamientos, aumentan el número de desplazamientos totales a realizar por persona y suele disminuir la utilización del transporte público.

La movilidad motorizada en el Territorio Histórico de Gipuzkoa ha crecido un 10% en el período 1998-2002, lo que supone 90.726 nuevos viajes en un día estándar medio. Este incremento ha sido absorbido en su totalidad por el vehículo particular.

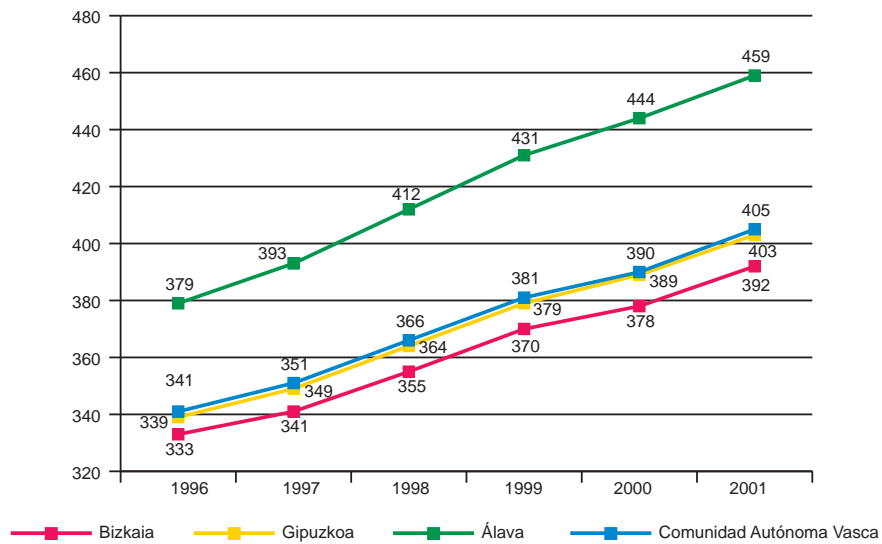


### Parque turismos (número de turismos)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Eustat.

### Tasa de motorización (Número de vehículos / 1000 habitantes)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Eustat.

***Todo el incremento de movilidad motorizada observado en el Territorio Histórico de Gipuzkoa ha sido realizado a través del vehículo particular, constatándose además una cierta disminución del consumo de transporte público.***

La movilidad motorizada para desplazamientos internos dentro del municipio de Donostia-San Sebastián ha crecido en 15.123 desplazamientos, de los cuales el 93% ha sido absorbido por el vehículo particular y el 7% por el público.

El vehículo particular incrementa su presencia en detrimento de los viajes en transporte público.

#### **En Donostia-San Sebastián para desplazamientos internos Más vehículo particular – Menos transporte público.**

Como consecuencias más significativas en relación a la movilidad motorizada, cabría establecer las siguientes:

- 1 El uso/consumo del vehículo particular es mayor que el consumo de transporte colectivo.  
***“El vehículo particular gana terreno y el transporte público cede presencia”***
- 2 La preeminencia del vehículo particular sobre el público es más intensa en los desplazamientos interurbanos que en los urbanos.
- 3 La evolución del transporte público en Álava permanece estable en el período (1996-2002), frente al importante incremento experimentado por el vehículo particular, que crece en torno a un 26%.
- 4 El consumo de transporte público disminuye ligeramente en Gipuzkoa en el período (1998-2002), no sucediendo lo mismo con la movilidad motorizada, la cual crece un 9%.
- 5 Las tres capitales de los Territorios Históricos presentan tasas de uso/consumo de transporte público significativamente superiores al resto del Territorio.
- 6 El mayor consumo de transporte público lo presenta Bilbao, municipio donde el 60% de los desplazamientos internos motorizados se realizan en dicho modo, frente a Vitoria-Gasteiz (30%) y Donostia-San Sebastián (46%).
- 7 Bilbao ha invertido la tendencia y crece el consumo de transporte público y disminuye el consumo del vehículo particular.

Los que predijeron que el vehículo privado estaba aquí para quedarse y que no sería fácil buscarle sustituto tenían razón, tal como evidencia la evolución de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca.

***A excepción del Territorio Histórico de Bizkaia, el crecimiento de la movilidad motorizada es realizado en transporte privado, en detrimento del transporte público.***

La irrupción generalizada del vehículo particular produce una serie de efectos perversos:

- a) Deterioro del ambiente urbano, ocupación del suelo, emisión de contaminantes, ruido, etc.
- b) Afección de la movilidad por la congestión provocada por los vehículos, que además afecta a la velocidad comercial de todos los desplazamientos motorizados.

La congestión afecta a la velocidad de circulación de todos los vehículos de superficie, incluido el transporte público.

La reducción de la velocidad comercial del transporte colectivo es un aspecto sobre el que hay que incidir con presteza, ya que dicha disminución limita la propia capacidad competitiva de dicho modo, originando una disminución sobre el número de viajeros y una importante afección a los costos de explotación.