



■ 5. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD DE RESIDENTES EN LA CAV

El estudio de movilidad de 2007 ha detectado 6.087.600 desplazamientos de más de cinco minutos realizados por los residentes en la CAV, lo que supone una movilidad de 2,98 desplazamientos por habitante mayor de cinco años en un día laborable medio. Obviamente, la mayor parte de estos desplazamientos tienen un carácter interno a la propia comarca y al propio municipio. De esos desplazamientos, 5.961.785 son los que se realizan entre los tres Territorios Históricos, es decir, el 97,9% de los desplazamientos tienen origen y destino en la propia CAV. El presente apartado se centrará en el análisis de los desplazamientos totales realizados por los residentes en la CAV.

Tabla 10

Distribución de los desplazamientos de residentes de la CAV según origen y destino geográfico.

	Burgos	Cantabria	CAV	Francia	La Rioja	Navarra	Otras	Total general
Burgos			11.918					11.918
Cantabria			14.876					14.876
CAV	8.180	14.832	5.961.785	6.093	8.705	9.710	6.946	6.016.250
Francia			6.295					6.295
La Rioja			8.361					8.361
Navarra			10.240					10.240
Otras			19.660					19.660
Total general	8.180	14.832	6.033.134	6.093	8.705	9.710	6.946	6.087.600

Tabla 12

Distribución de desplazamientos totales de residentes en la CAV por comarcas. Porcentajes según origen del desplazamiento.

Origen	ÁLAVA										BIZKAIA							GIPUZKOA								CAV						
	Destino	Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbua	Estaciones del Gorbua	Vitoria-Gasteiz	Lanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Valles Alaveses	ALAVA	Arratia-Nerviñ	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	BIZKAIA	Alto Deba	Bajo Bidassoa	Bajo Deba	San Sebastián/Donostia	Donostialdea		Goierri	Tolosaldea	Urola Costa	GIPUZKOA	EXTERNOS	
ÁLAVA		70,63	5,93	22,91	58,92	4,54	86,37	76,56	8,67	1,06	3,74	7,64	21,10	2,90	6,82	0,41	1,04	1,45	0,89	100,00										100,00		
BIZKAIA		0,60	1,66	90,37	1,67	0,38	0,08	0,43	95,18	0,36	0,35	0,01	0,62	1,15	0,04	0,14	2,67	0,61	0,04	0,39	0,09	0,13	0,33	0,41	0,52	2,96	0,00	2,62	26,27	100,00		
GIPUZKOA		0,41	0,58	0,66	0,19	0,15	0,81	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66		
Total		1,33	0,35	12,27	0,52	0,11	0,40	0,15	15,13	1,30	3,94	1,05	1,85	17,40	23,58	0,96	2,74	52,31	2,89	2,84	2,79	10,04	5,48	3,01	1,86	2,76	31,66	0,89	100,00			
EXTERNOS		5,76	0,21	21,55	1,02	0,27	8,75	1,34	38,89	0,94	0,94	1,75	0,65	15,82	17,33	2,22	39,65	1,82	8,32	1,37	4,38	2,63	1,67	1,27	21,46	100,00					100,00	
Total		7,78	2,03	77,33	3,28	0,75	1,97	0,84	92,64	1,05	0,30	0,09	0,02	0,85	1,63	0,05	1,12	4,10	0,74	0,05	0,33	0,07	0,01	0,25	0,09	1,53	0,73	1,73	26,94	100,00		
ÁLAVA		7,78	3,08	22,91	58,92	4,54	86,37	76,56	8,67	1,06	3,74	7,64	21,10	2,90	6,82	0,41	1,04	1,45	0,89	100,00												
BIZKAIA		0,39	0,48	0,66	0,19	0,15	0,81	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66		
GIPUZKOA		0,02	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05		
EXTERNOS		0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02		
Total		13,33	7,78	31,01	12,27	7,78	15,13	15,13	105,05	13,05	3,94	1,05	1,85	17,40	23,58	9,96	52,31	2,89	2,84	2,79	10,04	5,48	3,01	1,86	2,76	31,66	0,89	100,00				

Tabla 13

Distribución de desplazamientos totales de residentes en la CAV por comarcas. Porcentajes según destino del desplazamiento.

Origen	Destino	ÁLAVA								BIZKAIA								GIPUZKOA								CAV				
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbear	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Valles Alaveses	Arratia-Nervión	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	BIZKAIA	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	San Sebastián/Donostia	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea		Urola Costa	GIPUZKOA	Externos	
ÁLAVA	Cantábrica Alavesa	66,63	0,61						6,35	8,36	1,26	0,27	0,41				0,51								0,28	0,47	0,06	1,25	1,26	
	Estribaciones del Gorbear		23,31	1,70					2,02	0,33	0,04	0,03					0,02	0,83							0,75	0,12			0,35	
	Vitoria-Gasteiz	5,45	57,48	88,92	38,82	39,69	2,50	34,28	75,93	3,33	1,08	0,04	0,43	0,59	0,50	0,77	0,62	2,55	0,17						0,82	0,48	0,48	12,16	12,07	
	Llanada Alavesa		1,82	1,70	54,09	3,79	1,68		3,32									0,31							0,15	0,05	0,05	0,85	0,53	
	Montaña Alavesa		0,34	0,79	53,81				0,71				0,01	0,29	0,03			0,01										0,34	0,12	
	Rioja Alavesa		0,15				69,91		1,98			0,12						0,00	0,10								0,01	12,12	0,41	
	Valles Alaveses		4,45	0,50	0,49		0,52	37,15	0,91			0,03						0,01		0,07						0,01	0,01	2,11	0,16	
	Total ÁLAVA		72,08	87,06	93,91	94,17	97,28	72,92	83,81	91,21	12,02	1,12	1,26	0,16	0,72	1,03	0,79	1,17	3,79	0,24					0,49	0,19	0,07	1,99	0,47	14,90
	BIZKAIA	Arratia-Nervión	7,84	1,32	0,34				0,61	1,00	56,32	0,66	0,78	1,12	1,40			2,24								0,24	0,19	0,03	0,75	1,34
		Duranguesado		0,56	0,36					0,31	1,16	72,72	4,67	1,50	1,32	5,93	0,19	6,87	3,37							6,67	0,11	0,97	0,80	3,96
Encartaciones		1,00		0,01					0,09		69,54	0,65	0,54	0,70	0,33		1,92	0,12	0,06							0,02	2,02	1,04		
Gernika-Bermeo				0,01					0,03		2,25	1,19	76,36	0,55	0,54	2,22	3,41								0,16	0,08	0,14	0,08	1,81	
Bilbao		5,15	0,68						1,00	8,04	5,91	9,42	6,30	71,43	15,86	4,82	11,28	32,53	0,25						1,05	0,50	0,05	0,07	14,91	
Gran Bilbao		7,23	1,12					3,18	1,57	19,83	8,05	15,57	5,88	21,60	75,56	4,96	22,89	43,94	0,70	0,30	0,29	0,38	0,23	0,09	0,28	0,41	0,34	21,14	23,52	
Markina-Ondarroa			0,05				0,35		0,05	1,24	1,13	1,11	0,26	0,22	71,75		1,65	0,05							2,27	0,11	0,25		0,95	
Plentzia-Mungia			0,03						0,03	0,14	0,38	0,46	3,07	1,10	2,30	61,76	4,20								0,12		0,01	0,96	2,21	
Total BIZKAIA			21,22	1,88	2,60	0,87	3,80	0,69	4,08	86,72	91,10	96,18	98,04	97,75	97,63	91,08	97,69	96,77	4,49	0,35	10,40	1,27	0,36	0,40	0,75	1,23	2,01	40,58	52,24	
GIPUZKOA		Alto Deba		6,81	0,56	1,78		0,69		0,69	2,57	0,42	0,05	0,07	0,20			0,25	85,00	0,14	3,13	0,12	0,12	1,62	0,42	0,51	8,34	1,44	2,89	
	Bajo Bidasoa		0,04						0,05		0,19		0,04				0,02	0,14	80,34	2,47	3,26	0,19	0,97	0,47	8,69	10,77	2,87			
	Bajo Deba		0,01						0,01	4,56		0,18	0,02	6,58	0,19	0,54		0,54	3,11	78,36	0,87	0,47	0,12	0,31	3,45	7,87	1,05	2,79		
	Donostia-San Sebastián	0,15	0,61	0,29					0,52	0,15		0,90	0,14	0,19	1,06	0,16	0,20	0,12	8,39	3,14	74,39	25,29	6,00	9,96	8,60	30,90	9,38	10,05		
	Donostialdea		0,09						0,07			0,29	0,04	0,04			0,04	0,19	6,15	0,64	13,85	65,44	1,51	7,25	1,51	17,03	3,45	5,46		
	Goierri		0,01	0,32					0,02	0,10		0,20	0,02	0,05			0,04	1,57	0,14	1,76	0,67	85,32	5,41	0,89	9,33	2,22	3,00			
	Tolosaldea	0,42	2,57	0,10	1,13				0,21	0,41		0,03	0,01				0,03	0,28	0,55	0,23	1,95	2,69	3,05	71,29	0,80	5,72	2,28	1,88		
	Urola Costa	1,06	0,98	0,02					0,13		0,12	0,02	0,05	0,30			0,05	0,57	0,40	3,39	2,33	0,95	1,07	0,86	82,08	8,60	2,77			
	Total GIPUZKOA	1,63	10,36	1,43	3,52	0,69	1,95	1,70	4,41	7,50	0,60	1,39	0,46	0,48	8,14	0,35	1,17	90,98	95,98	89,02	97,73	98,89	98,87	96,47	98,30	96,48	30,59	31,69		
	EXTERNOS	5,07	0,70	2,06	2,30	2,72	25,51	10,44	3,01	0,85	0,28	1,95	0,41	1,07	0,86	1,16	0,89	0,74	3,43	0,58	0,51	0,56	0,65	0,80					1,17	
Total CAV	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00		

Gráfico 11

Distribución de desplazamientos según comarca de origen

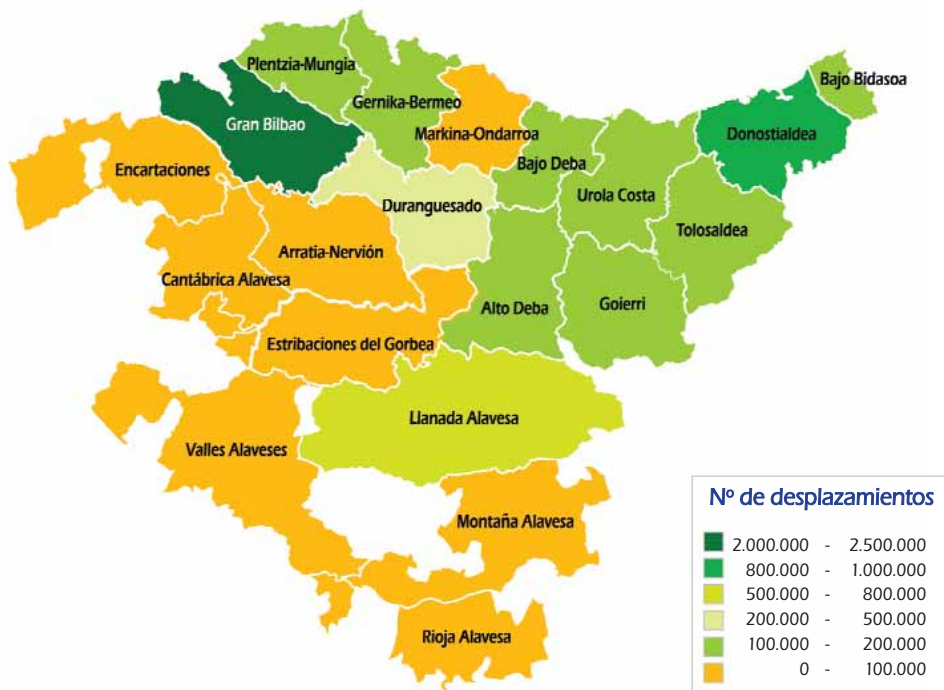
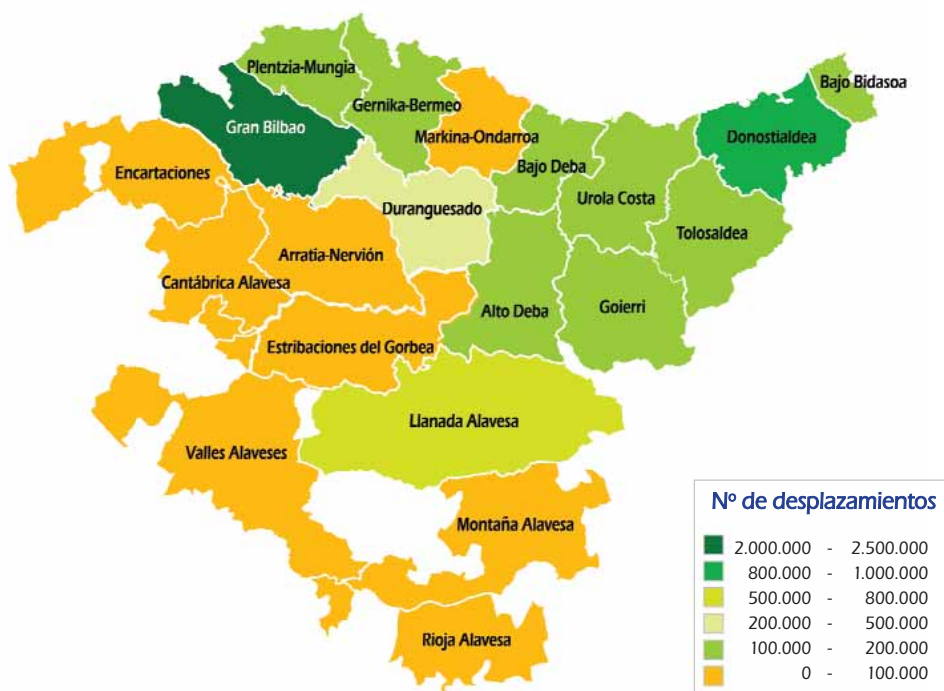


Gráfico 12

Distribución de desplazamientos según comarca de destino

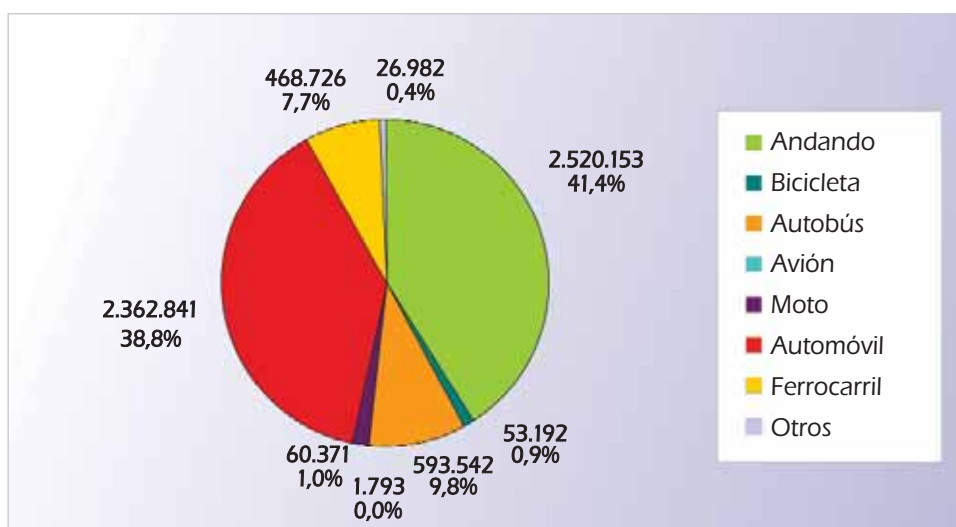


Las comarcas en las que se enmarcan las capitales, Llanada Alavesa, Gran Bilbao y Donostialdea, son las que evidentemente tiene más peso en la generación y atracción de viajes. Al margen de esta circunstancia, hay que reseñar que son las comarcas de Gipuzkoa las que ofrecen un número considerable de desplazamientos en todos los casos. En los otros dos Territorios Históricos se destacan las de Plentzia-Mungia y Durangaldea en Bizkaia, y Cantábrica Alavesa en Álava. Los desplazamientos interterritoriales tienen incidencia especial entre las comarcas limítrofes y en los intercambios en las áreas metropolitanas. Las comarcas externas, por su parte, tienen sus movimientos también claramente focalizados, siendo recurrentes los destinos de estas áreas dentro de la CAV.

En lo que a los modos utilizados se refiere, hay que reseñar que el peatonal es el que acapara la mayor parte de los desplazamientos en su conjunto, aunque es lógico que vaya cediendo espacio a otros modos motorizados en la medida en que la distancia recorrida se va incrementando. Es especialmente destacable la escasa penetración de los medios de transporte más sostenibles en su competencia con el vehículo privado. Éste último sigue manteniéndose claramente como el preferido de los habitantes de la CAV.

Gráfico 13

Distribución modal de los desplazamientos realizados por residentes en la CAV¹



¹ En la clasificación modal, "autobús" incorpora los servicios discrecionales, "automóvil" incluye taxi. El grupo de "otros" está integrado por motoras, furgonetas de reparto, ascensores y similares.

Queda igualmente de manifiesto la debilidad de los planteamientos intermodales, a pesar de la mejora objetiva de las posibilidades de acceder a esta opción. En cualquier caso, no parece percibirse esta posibilidad como una alternativa real, dado que el 98,2% de los desplazamientos se produce en una sola etapa. Los desplazamientos de dos etapas representan el 1,7%, y los de tres son el restante 0,1%. En este apartado de los desplazamientos resueltos mediante la utilización de más de un modo de transporte, hay que señalar que los datos de Bizkaia, con ser bajos, son los más relevantes de los tres Territorios Históricos, ya que alcanza el 2,1% del total de los detectados, mientras en Álava y Gipuzkoa son el 1,3% y el 1,4% respectivamente. La oferta de servicios es el elemento que justifica esta diferencia entre los tres Territorios Históricos.

Tabla 14**Distribución de los desplazamientos según número de etapas y Territorio Histórico.**

Etapas	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		Total general	
1 etapa	910.051	98,74%	3.155.417	97,85%	1.914.627	98,62%	5.980.095	98,23%
2 etapas	10.675	1,16%	66.988	2,08%	26.007	1,34%	103.670	1,70%
3 etapas	909	0,10%	2.228	0,07%	697	0,04%	3.835	0,07%
Total	921.635	100,00%	3.224.633	100,00%	1.941.332	100,00%	6.087.600	100,00%

La distribución modal debe ser analizada en función del tipo de recorrido, ya que obviamente la presencia de modos como el peatonal o ciclista adquieren relevancia en los desplazamientos cortos y la pierden en los de mayor longitud. En cualquier caso, es reseñable que el vehículo privado muestra una pertinaz presencia en cualquiera que sea el tipo de desplazamiento. Así, este modo acapara el 38,8% de todos los desplazamientos, mientras que el modo peatonal agrupa el 41,4%. Tal y como queda reflejado en la tabla siguiente, el transporte público (carretera y ferrocarril) se sitúa en el 14,6% del total de los desplazamientos detectados. Si a estos servicios de titularidad pública se le incorporan los desplazamientos realizados en autobuses de tipo discrecional, en cierto modo alternativo al vehículo privado, se alcanzaría el porcentaje del 17,5%, siempre en el total de desplazamientos. Atendiendo al tipo de desplazamiento, los no motorizados adquieren gran relevancia en los que se realizan dentro del propio municipio, siendo su presencia muy reducida en los intracomarcales y marginal en el resto. En los restantes ámbitos (intraterritorial, interterritorial y externo) el vehículo privado aglutina la gran mayoría de los movimientos, llegando hasta el 90% en el caso de los externos.

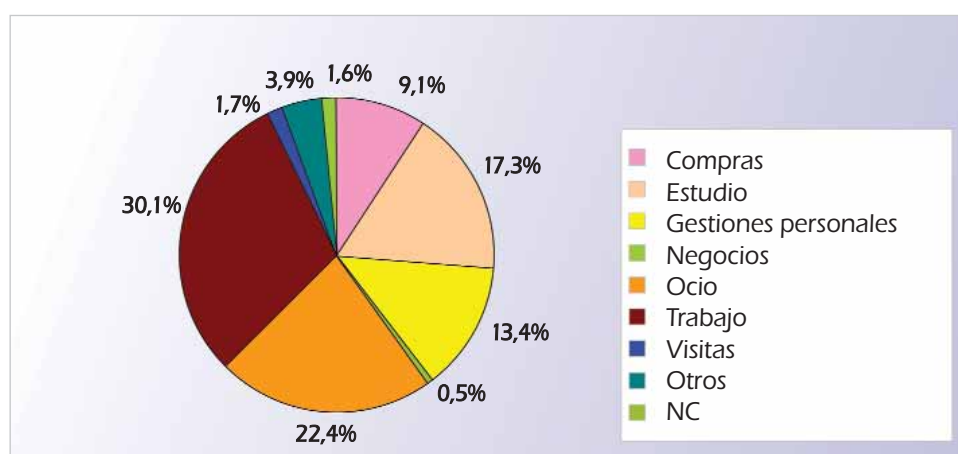
Tabla 15**Distribución de los desplazamientos según tipología y modo de transporte.**

	Intramunicipal	Intracomarcal	Intraterritorial	Interterritorial	Externa	Total
Andando	63,7%	11,0%	0,7%	2,5%	1,1%	41,4%
Bicicleta	1,3%	0,4%	0,1%	0,4%	0,0%	0,9%
NO MOTORIZADOS	65,0%	11,4%	0,8%	2,9%	1,1%	42,3%
Urbano	6,1%	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	3,8%
Interurbano	0,6%	8,1%	4,9%	7,5%	3,9%	3,1%
Discrecional	2,3%	4,0%	2,8%	6,5%	2,0%	2,9%
AUTOBÚS	9,0%	12,2%	8,0%	14,0%	5,9%	9,8%
Conducir coche	14,8%	46,3%	60,1%	56,0%	57,6%	29,1%
Pasajero coche	5,7%	12,3%	18,5%	18,2%	32,0%	9,5%
Taxi	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,2%
AUTOMÓVIL	20,7%	58,9%	78,6%	74,2%	90,0%	38,8%
Euskotren	0,2%	2,3%	4,3%	2,1%	0,0%	1,2%
FEVE	0,0%	0,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%
Metro	3,2%	9,6%	1,7%	1,4%	0,2%	4,5%
RENFE	0,4%	3,8%	4,7%	3,8%	0,1%	1,9%
Tranvía	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%
FERROCARRIL	4,0%	15,9%	11,6%	7,3%	0,3%	7,7%
AVIÓN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%
MOTO	1,1%	1,1%	0,4%	0,6%	0,0%	1,0%
OTROS	0,3%	0,6%	0,7%	1,0%	1,2%	0,4%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En referencia a los motivos que generan los desplazamientos, se destacan los que se engloban bajo el término de movilidad obligada, (trabajo-negocios y estudios) los cuales alcanzan el 47,9% del total, 30,6% y 17,3% respectivamente. En este sentido hay que señalar que el ocio llega hasta el 22,4% lo que significa que se trata del segundo apartado en lo que a motivo de los desplazamientos se refiere. Esta es una de las características que se está detectando en la mayor parte de los análisis similares, el incremento de los desplazamientos con el ocio como propósito.

Gráfico 14

Distribución de los desplazamientos según motivos.



Según el tipo de desplazamiento, la mayoría son de tipo interno al propio municipio, con importantes diferencias entre cada uno de los Territorios Históricos. Álava ofrece el mayor porcentaje de correspondencias intramunicipales, y Bizkaia el menor. En general, el 97,9% de todos los realizados por los residentes son internos a la CAV.

Tabla 16

Desplazamientos según tipo y Territorio Histórico

	ÁLAVA		BIZKAIA		GIPUZKOA		CAV	
Interterritorial	34.669	3,8%	94.847	2,9%	50.784	2,6%	180.300	3,0%
Intraterritorial	50.869	5,6%	309.252	9,6%	221.040	11,5%	581.161	9,5%
Intracomarcal	43.094	4,7%	1.031.987	32,0%	449.030	23,2%	1.524.111	25,0%
Intramunicipal	749.761	81,5%	1.737.997	53,9%	1.188.454	61,2%	3.676.213	60,4%
Externo	43.241	4,4%	50.550	1,6%	32.024	1,6%	125.815	2,1%
Total general	921.635	100,0%	3.224.633	100,0%	1.941.332	100,0%	6.087.600	100,0%

5.1 Distribución de los desplazamientos según modos

En el apartado modal hay que diferenciar los modos motorizados de los que no lo son, y, entre éstos, los colectivos de los individuales. Además, es preciso también hacer una mención especial a los públicos. Del total de desplazamientos, el 57,3% se realizan en medios motorizados y el resto en modos no motorizados. Dentro de estos últimos, el 97,9% corresponden al modo peatonal y el restante 2,1% a la bicicleta.

En el apartado de los modos motorizados, destacan en general los de tipo individual, en donde el protagonismo absoluto lo acapara el automóvil, ya que el 97,5% de los desplazamientos motorizados privados se realizan en él.

Gráfico 15

Desplazamientos en la CAV según modos de transporte

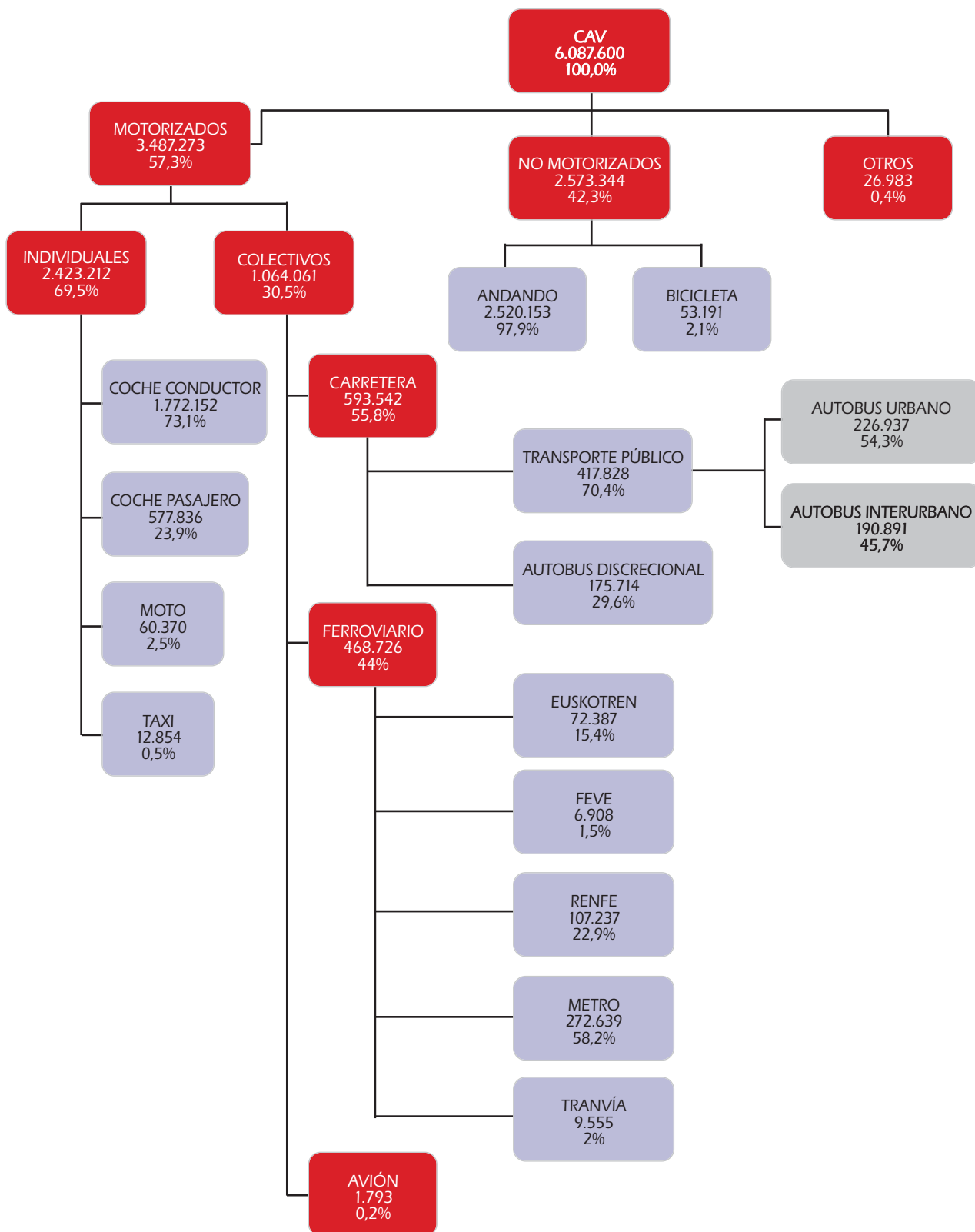


Gráfico 16

Distribución de desplazamientos según comarca de origen, y modo de transporte utilizado

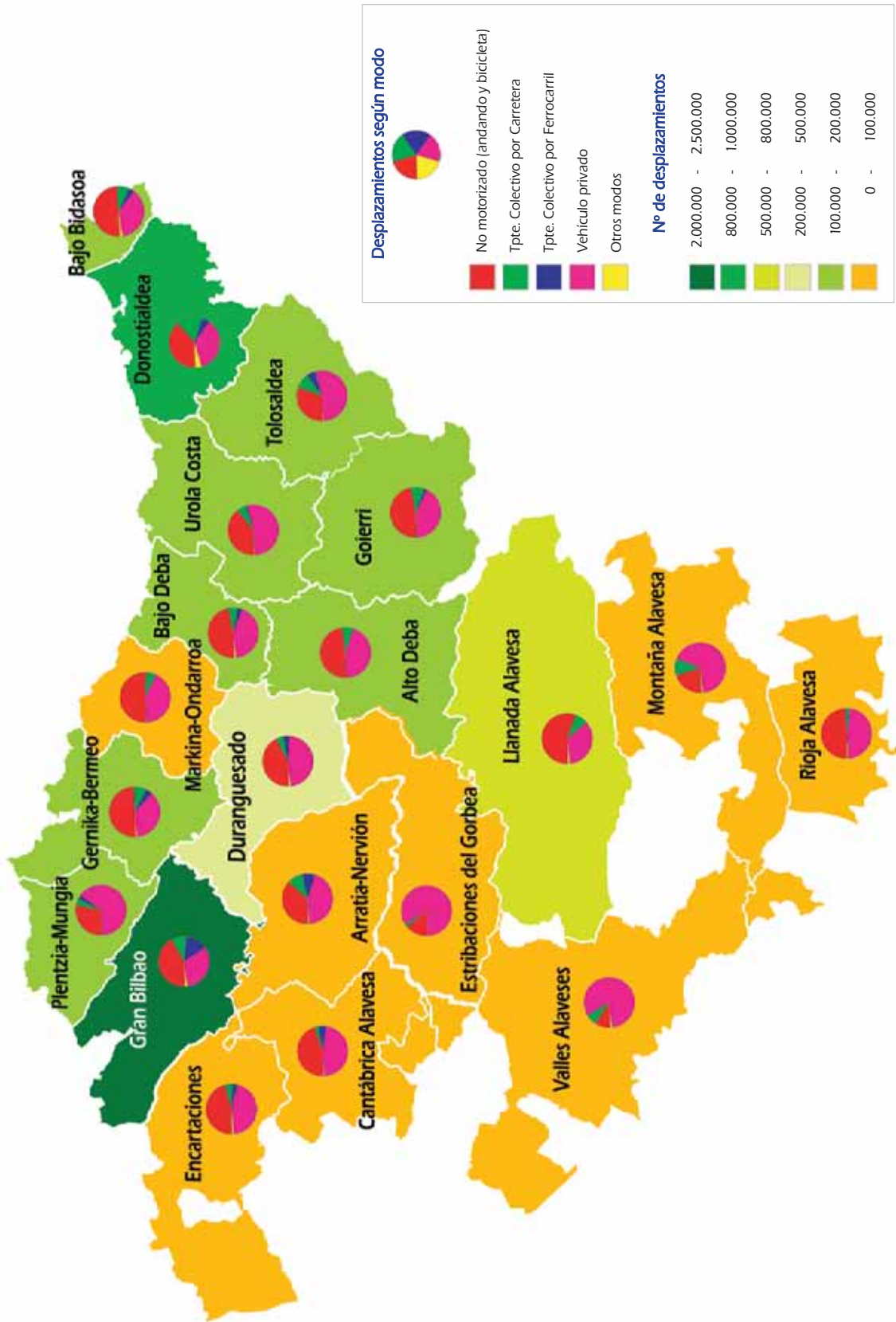


Gráfico 17

Distribución de desplazamientos según comarca de destino, por modos de transporte utilizados

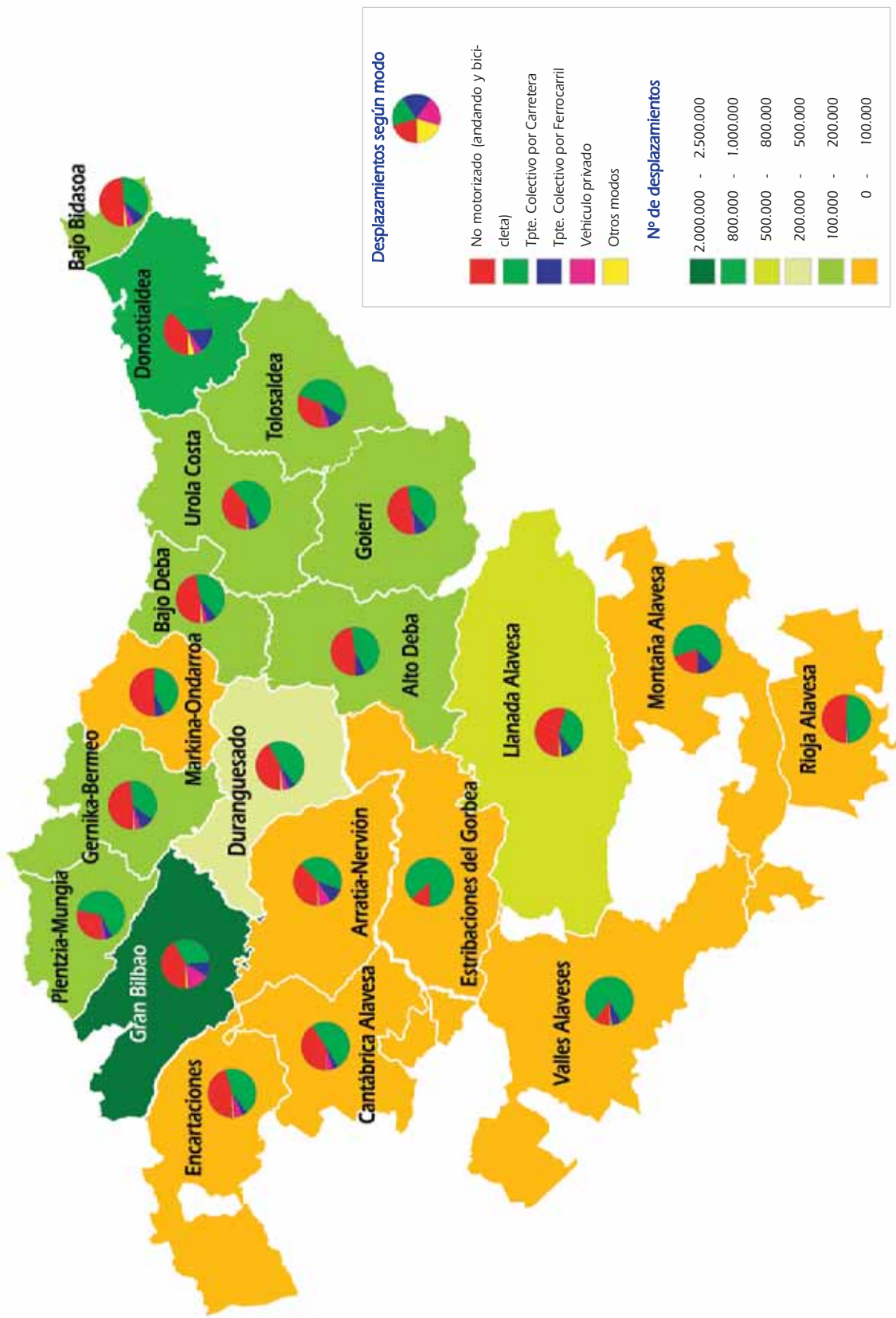
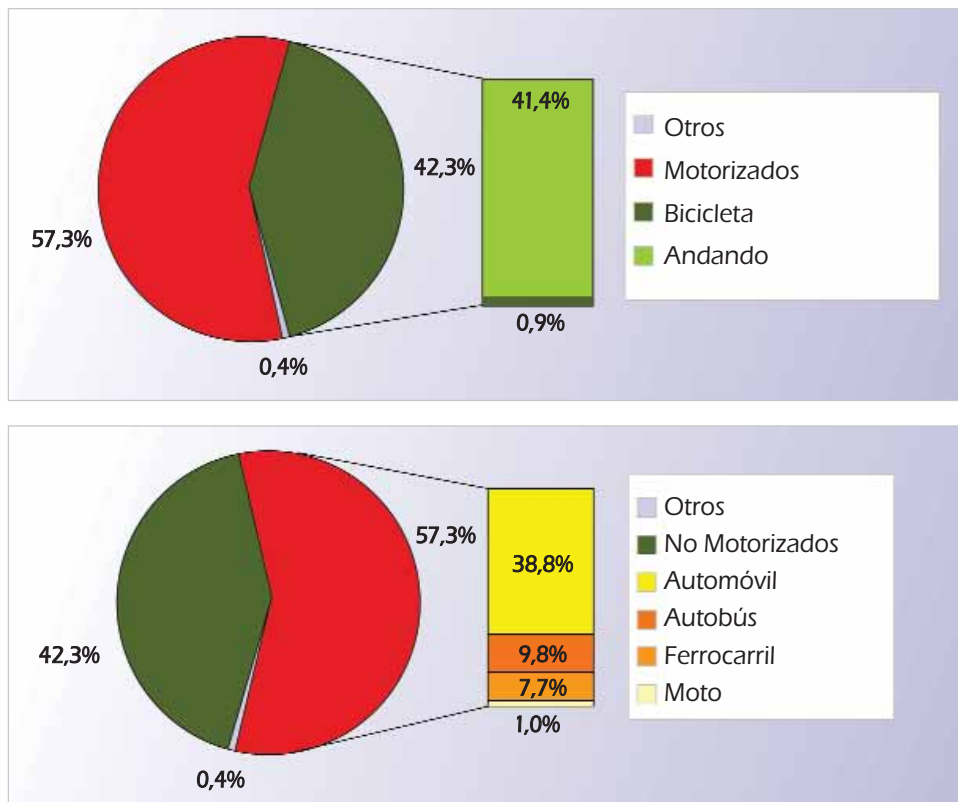


Gráfico 18

Distribución de los desplazamientos según motorización y desglose



Desde la perspectiva de la movilidad según sexos, se corrobora la utilización mayoritariamente masculina del vehículo privado, con una presencia en sus desplazamientos del 45,7%, mientras que entre las mujeres esta presencia se reduce al 31,8%. Lógicamente, la utilización de los modos no motorizados y públicos entre las mujeres se sitúa muy por encima de la que alcanza en los hombres.

Tabla 17

Desplazamientos según modo y sexo

	Mujer	%	Hombre	%	Total	%
No motorizados	1.466.875	47,0	1.106.470	37,3	2.573.344	42,2
Ferrocarril	270.186	8,7	198.541	6,7	468.726	7,7
Autobús	361.593	11,6	231.949	7,8	593.542	9,8
Automóvil	990.960	31,8	1.359.028	45,7	2.349.987	38,6
Otros	28.106	0,9	73.894	2,5	102.000	1,7
Total general	3.117.719	100,0	2.969.880	100,0	6.087.600	100,0

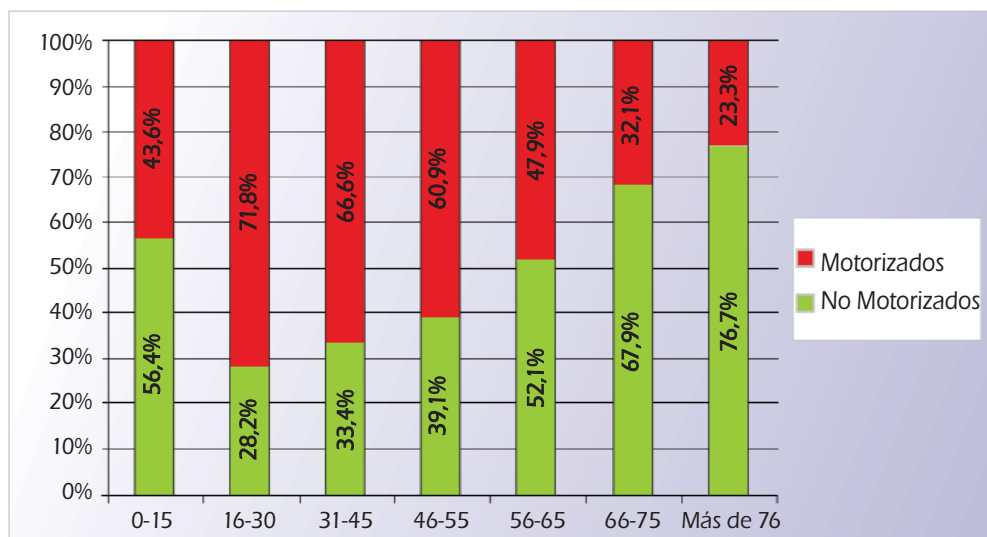
Al poner en relación las variables sexo y edad, se detecta un uso diferenciado de los distintos medios de transporte según estas variables, tal y como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 18**Desplazamientos según modo y sexo por grupos de edad**

	0-19		20-44		45-64		65 y más	
	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre
No motorizados	51,3%	52,0%	33,9%	23,4%	50,2%	36,3%	70,7%	68,8%
Transporte público	28,0%	27,0%	21,1%	13,9%	18,4%	10,7%	13,3%	8,2%
Automóvil	20,0%	18,7%	44,2%	59,0%	30,5%	51,6%	14,9%	22,0%
Otros	0,7%	2,3%	0,8%	3,7%	1,0%	1,6%	1,2%	1,0%
Total general	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

La presencia del vehículo privado es determinante siempre entre los hombres. De los grupos de edad analizados, es en el de 20-44 donde el recurso al vehículo privado es más relevante entre este colectivo.

Por lo que se refiere a la edad, el acceso a los modos motorizados se manifiesta a partir de los 16 años. Desde esta edad, y hasta los 45, la mayoría de los desplazamientos se realizan a través de modos motorizados. Posteriormente, va produciéndose un paulatino decremento en el recurso a este tipo de medios. Con posterioridad a los 65 años, se reduce ya de forma significativa su utilización.

Gráfico 19**Distribución de los desplazamientos según modos de transporte y edad**

La distribución modal relacionada con la actividad económica pone de relevancia un mayor uso de los medios de transporte no motorizados entre los inactivos. Así mismo, es el colectivo de ocupados el que concentra la mayor parte de los desplazamientos que se realizan en automóvil (69,8%).

El uso del transporte discrecional, lógicamente, se concentra especialmente entre los estudiantes (82,2%) y en menor medida entre los trabajadores (17,0%).

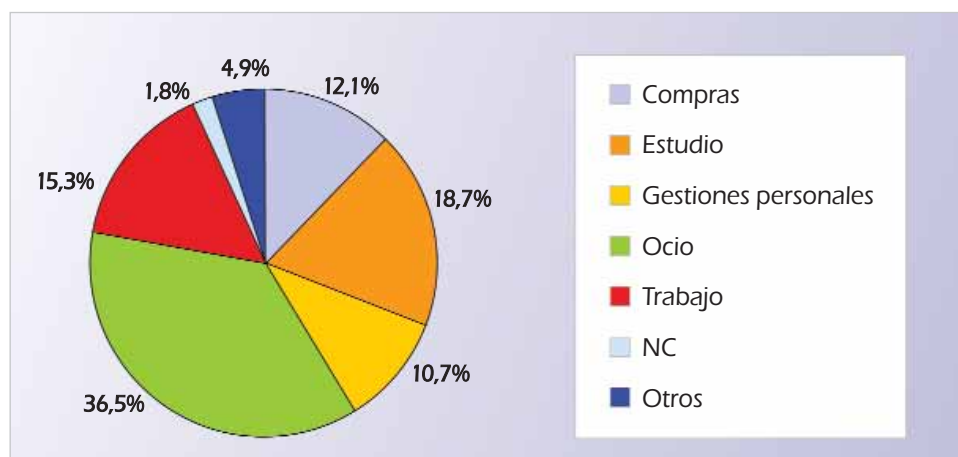
Tabla 19**Distribución de los desplazamientos según modos de transporte y actividad²**

Modo de transporte	Activos			Inactivos				Total general	
	Ocupado	Desempleado	Total Activos	Estudiante	Jubilado-Pensionista	Labores domésticas	Otra situación		Total inactivos
Andando	33,4%	3,1%	36,5%	21,9%	22,4%	19,0%	0,2%	63,5%	100,0%
Bicicleta	45,3%	1,6%	46,9%	46,8%	5,8%	0,5%	0,0%	53,1%	100,0%
Total no motorizados	33,6%	3,1%	36,7%	22,3%	22,1%	18,7%	0,2%	63,3%	100,0%
Automóvil	69,8%	1,9%	71,7%	10,9%	8,1%	9,2%	0,1%	28,3%	100,0%
Autobús Discrecional	17,0%	0,0%	17,0%	82,2%	0,3%	0,5%	0,0%	83,0%	100,0%
Tpte. Público carretera	42,2%	3,0%	45,2%	27,4%	12,4%	15,0%	0,1%	54,8%	100,0%
Tpte. Público ferrocarril	50,7%	3,7%	54,4%	26,6%	8,8%	10,2%	0,0%	45,6%	100,0%
Total motorizados	61,1%	2,2%	63,3%	18,8%	8,3%	9,6%	0,1%	36,7%	100,0%
Otros	60,8%	0,2%	61,0%	24,1%	9,7%	5,2%	0,0%	39,0%	100,0%
Total general	49,5%	2,6%	52,0%	20,4%	14,1%	13,3%	0,1%	48,0%	100,0%

² Se consideran como inactivos en otra situación a menores no escolarizados, opositores, rentistas...

5.2 No motorizados**5.2.1 Andando**

Evidentemente el modo peatonal tiene especial relevancia en los desplazamientos internos a los municipios. En el conjunto de la CAV, son 2.520.153 los desplazamientos que se realizan andando, siendo el principal propósito de ellos el del ocio, con el 36,5% de los desplazamientos. El estudio, con el 18,7% y el trabajo con el 15,3% son los siguientes propósitos de los desplazamientos que se realizan de este modo.

Gráfico 20**Distribución de desplazamientos andando según propósito**

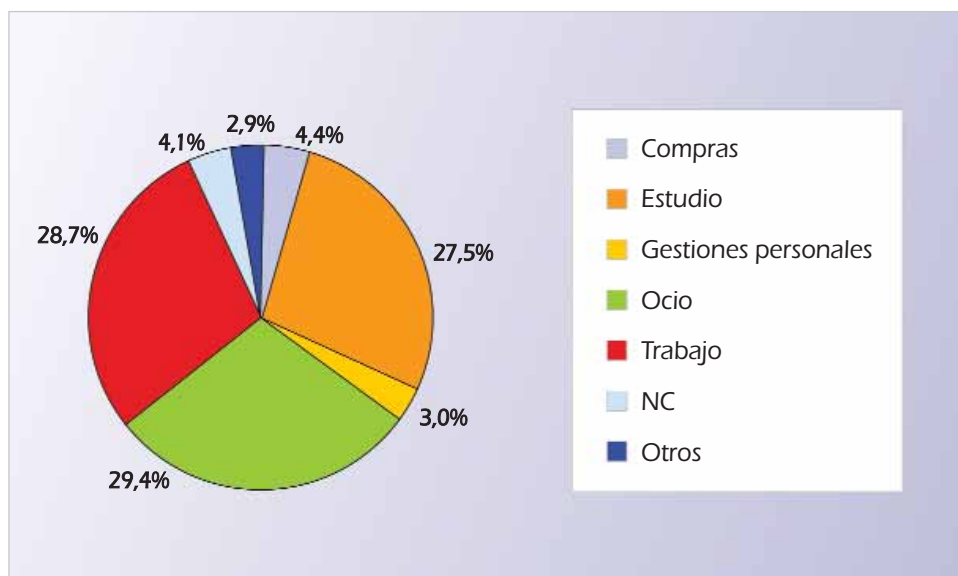
Ya se ha comentado que se trata de desplazamientos fundamentalmente locales en el 93% de las ocasiones, siendo únicamente en zonas limítrofes donde se registran desplazamientos peatonales de índole supramunicipal o supracomarcal. En este sentido, hay que destacar que en las tres capitales se realizan 1.028.938 desplazamientos internos andando (40,8% del total de los realizados en este modo), correspondiendo a Bilbao el 43,3%, a Vitoria-Gasteiz el 37,9% y a Donostia-San Sebastián el 18,8%.

Tabla 20**Distribución de desplazamientos andando según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	93,0%
Intracomarcal	6,6%
Interterritorial	0,2%
Intraterritorial	0,1%
Externo	0,1%
Total general	100,0%

5.2.2 Bicicleta

En el otro modo no motorizado contemplado y con escasa presencia se producen 53.191 desplazamientos, lo que supone el 0,9%. Nuevamente se repite el esquema de desplazamientos de tipo local (85,8%), aunque es el motivo del desplazamiento el que ofrece alguna cuestión que merece ser remarcada. Se trata de la presencia de la movilidad obligada en los desplazamientos en bicicleta. Es decir, si bien es cierto que existe una utilización de la bicicleta ligada al ocio, 29,4%, en el 56,2% de las ocasiones el propósito del desplazamiento es el de acceder al lugar de estudio o de trabajo.

Gráfico 21**Distribución de desplazamientos en bicicleta según propósito**

Respecto a la utilización de la bicicleta en las capitales, según los datos recogidos en la encuesta se observa una clara diferencia entre Bilbao, en donde se han referido poco más de 2.000 desplazamientos internos diarios con un fuerte componente de ocio, y Vitoria-Gasteiz o Donostia-San Sebastián, en donde se alcanzan cifras de 21.177 y 12.114 respectivamente. En ambos casos, además, el acceso al trabajo y a los estudios se sitúan por encima de la utilización con el ocio como propósito.

Tabla 21

Distribución de desplazamientos en bicicleta según ámbitos territoriales

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	85,8%
Intracomarcal	12,2%
Interterritorial	1,4%
Intraprovincial	0,6%
Total general	100,0%

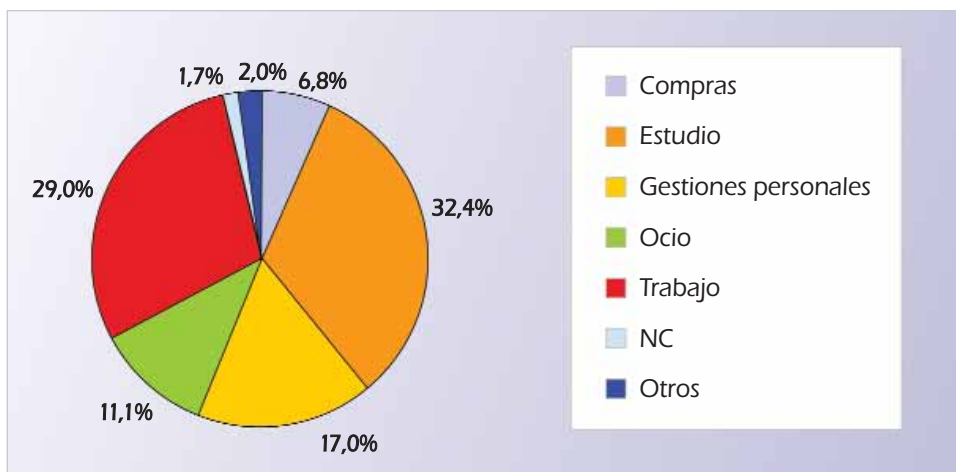
5.3 Motorizados

Entre los modos motorizados es conveniente discernir el transporte colectivo del transporte individual, razón por la cual se matizará esta característica. En este sentido, hay que señalar que en el marco de la CAV, el 69,5% de los desplazamientos realizados con un medio motorizado se realiza de manera individual, siendo el 30,5% restante el que se resuelve con un medio colectivo, sea servicio público o discrecional.

5.3.1 Colectivos

Entre los medios de transporte utilizados para los traslados en la CAV, hay que tener en cuenta los que son de tipo colectivo. Dentro de ellos, se incluyen los de titularidad pública, la práctica totalidad, y los que no lo son, en donde se encontrarían los transportes de tipo discrecional y los regulares de uso especial. En el análisis que se realiza a continuación se distinguirá el modo carretera del ferrocarril. En el conjunto de la CAV se efectúan un total de 1.064.061 desplazamientos en los modos de transporte colectivos. No obstante, teniendo en cuenta la escasa representatividad que alcanza el avión dentro de este grupo, con tan sólo 1.793 desplazamientos y sus peculiaridades, el análisis se centrará en los 1.062.268 desplazamientos que se realizan en los medios de transporte colectivos por carretera y ferroviarios.

De entre todos estos desplazamientos, aquellos que se realizan por estudio o trabajo representan un 61,4%, siendo el modo en el que este motivo acapara mayor porcentaje. Es también importante el peso que alcanzan los que se realizan bajo el epígrafe de gestiones personales. Comparándolos con otros modos, los colectivos son aquellos en los que el motivo ocio tiene menor presencia, con el 11,1%.

Gráfico 22**Distribución de desplazamientos en modos colectivos según propósito**

En cuanto a la distribución territorial de los desplazamientos en modos colectivos toman relevancia aquellos que poseen un carácter local. Así pues, los intramunicipales representan el 44,7%, mientras que los intracomarcales alcanzan un porcentaje del 40,2%.

Tabla 22**Distribución de desplazamientos en modos colectivos según ámbito territorial**

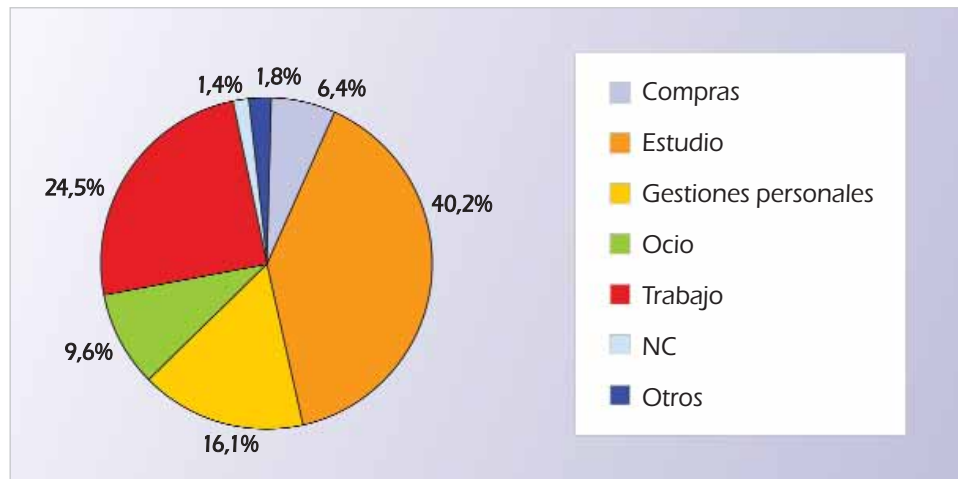
Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	44,7%
Intracomarcal	40,2%
Intraterritorial	10,7%
Interterritorial	3,6%
Externo	0,8%
Total general	100,0%

Los modos colectivos en Bilbao y Donostia-San Sebastián alcanzan porcentajes similares en cuanto a la cuota de penetración, situándose en el 29,2% y el 25,5% respectivamente. Mientras que para el caso de Vitoria-Gasteiz esta cifra se reduce de forma considerable, hasta representar el 7,5% de los desplazamientos.

5.3.1.1 Carretera

En este apartado se incluye el transporte urbano, interurbano y el autobús de empresa o colegio. Los desplazamientos realizados en estos modos ascienden 593.542.

El propósito que mayoritariamente está presente en la utilización del autobús es el del estudio, con un 40,2%, seguido del trabajo, ya con el 24,5%. Esta distribución está en parte condicionada por los servicios de empresas y colegios.

Gráfico 23**Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según propósito**

Al margen de los desplazamientos realizados en autobuses discrecionales, aparece con fuerza en los servicios urbanos e interurbanos la realización de gestiones personales, con un 23,1% y 22,1% respectivamente. En este tipo de servicios públicos, la movilidad obligada representa el 64,7% de los desplazamientos.

Cabe señalar que el ámbito geográfico de los desplazamientos por carretera es fundamentalmente de tipo interno a la propia comarca. En consecuencia, el 86,7% de los desplazamientos realizados en autobús tiene este carácter intracomarcal, siendo un 55,5% municipal y el 31,2% comarcal respectivamente.

Tabla 23**Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	55,5%
Intracomarcal	31,2%
Intraterritorial	7,8%
Interterritorial	4,3%
Externa	1,2%
Total general	100,0%

La presencia de estos autobuses públicos y privados por cada una de las capitales muestra unas diferencias sustanciales. Así, mientras en Donostia-San Sebastián alcanza el 24,2% de los desplazamientos intramunicipales, en Bilbao esta penetración es del 13,3%, cayendo hasta el 7,5% en el caso de Vitoria-Gasteiz. Si el análisis se realiza tomando únicamente en consideración el transporte público, Donostia-San Sebastián presenta un 19,3%, Bilbao un 12,7% y Vitoria-Gasteiz cae hasta el 5,9%.

5.3.1.2 Ferrocarril

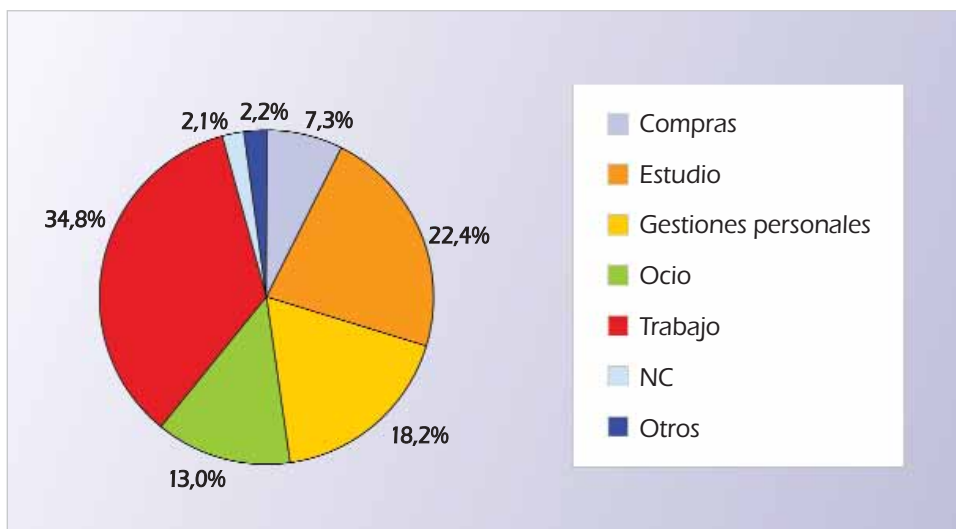
En ferrocarril se realizan diariamente 468.726 desplazamientos, lo que representa el 44% de los realizados en modos colectivos. Se trata de un modo en el que existe una notable desigualdad en la oferta, ya que difiere mucho de un Territorio Histórico a otro, así como entre las propias capitales.

En el análisis que se va a realizar, hay que señalar la importancia de los servicios ofertados en el entorno del Gran Bilbao, en donde la utilización de los servicios de cercanías de RENFE, FEVE y EUSKOTREN adquieren un importante peso, pero es especialmente reseñable la oferta del Metro y tranvía por lo que representa de diferencial con respecto a las otras dos capitales. Por lo tanto, el peso de la comarca señalada y de la capital de Bizkaia es decisivo en la descripción de este modo.

Respecto a los propósitos, hay que señalar que el 57,2% de los desplazamientos que se realizan en ferrocarril se deben a la movilidad obligada, de los cuales el 34,8% se deben al motivo trabajo y el 22,4% a estudio.

Gráfico 24

Distribución de desplazamientos en modos colectivos por ferrocarril según propósito



Se destaca inicialmente que la utilización más intensiva del ferrocarril se da en el entorno comarcal, con un 51,6% realizado en este ámbito. Seguidamente, y aquí es donde resulta determinante la presencia de Metro y Tranvía de Bilbao, aparecen las utilidades intramunicipales, con un 31,1%. Por lo tanto, el ámbito interterritorial es el que menor porcentaje presenta, con un 2,8% de las utilidades. En este sentido, la oferta de servicios resulta, nuevamente, determinante. De hecho, la mitad de las correspondencias interterritorial se derivan de las producidas entre Álava y Bizkaia, siendo en el resto únicamente reseñables las que se producen entre Bizkaia y Gipuzkoa.

En este análisis hay que subrayar que la distribución territorial de la penetración del ferrocarril, como se ha señalado, está claramente mediatizada por la oferta de transporte disponible. Así, en Bizkaia se produce el 83,3% de los desplazamientos en ferrocarril, el 15,9% en Gipuzkoa y en Álava un 0,8%.

Tabla 24**Distribución de desplazamientos en modos colectivos por ferrocarril según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	31,1%
Intracomarcal	51,6%
Intraterritorial	14,4%
Interterritorial	2,8%
Externa	0,1%
Total general	100,0%

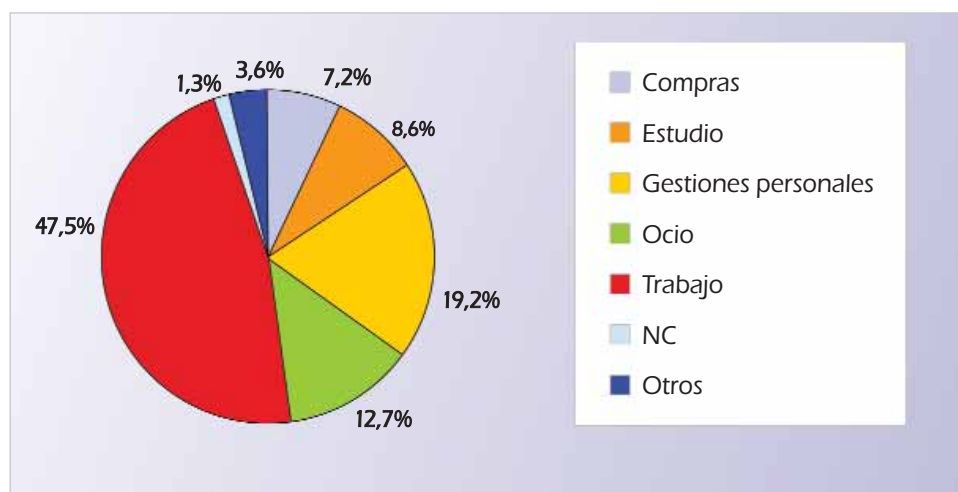
5.3.2 Individuales

Como se ha señalado, es el modo en el que se resuelven principalmente las necesidades de movilidad para relaciones de media y larga distancia, representado el 39,8% del total de la CAV.

En este colectivo, el automóvil es el protagonista absoluto, con el 97,5% del total, razón por la cual se centrará en él el grueso del análisis. La presencia de la moto alcanza el 2,5% de los individuales.

5.3.2.1 Automóvil

En la CAV se dan 2.362.842 movimientos diarios en automóvil incluyendo los que se realizan en taxi. La utilización del vehículo privado es generalizada, tanto en los ámbitos territoriales como desde la perspectiva de los propósitos. Atendiendo a esta última variable, hay que destacar que el acceso al trabajo representa el 47,5% de los desplazamientos realizados en automóvil.

Gráfico 25**Distribución de desplazamientos en automóvil según propósito**

La utilización del automóvil se realiza en el ámbito del municipio en el 32,2% de las ocasiones, siendo de orden intracomarcal en el 38% de las veces. Es decir las correspondencias para las que se utiliza el vehículo privado son de rango comarcal en el 70,2% de los desplazamientos.

Tabla 25**Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial**

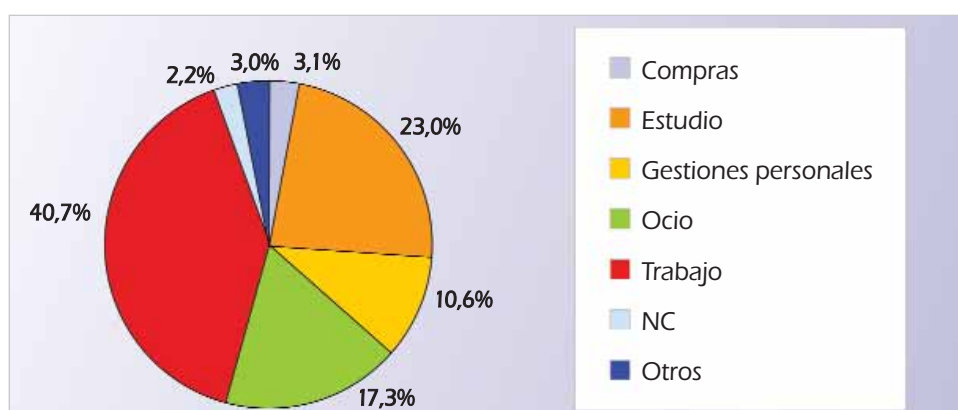
Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	32,2%
Intracomarcal	38%
Intraterritorial	19,3%
Interterritorial	5,7%
Externa	4,8%
Total general	100,0%

Por lo que respecta a las capitales, Vitoria-Gasteiz, con un 29,7% de desplazamientos en vehículo privado es la que muestra una mayor utilización en la realización de desplazamientos intramunicipales, cifra a la que se aproxima Donostia-San Sebastián (23,8%). Sin embargo, es reseñable el escaso porcentaje de utilización del automóvil en Bilbao con una cuota de penetración del 10,5%, gracias en buena medida a la capacidad de resolver los desplazamientos que muestra el ferrocarril.

5.3.2.2 Moto

La utilización de la moto es una cuestión que está conociendo una destacada evolución en según qué ámbitos, razón por la cual se extraen sus datos en este apartado. El número de desplazamientos realizados en este modo es de 60.370.

Por lo que respecta a los propósitos, en el 63,7% se trata de la movilidad obligada, seguido por el ocio (17,3%) y las gestiones personales (10,6%), muy por encima de las compras, un ámbito en el que apenas se ha introducido.

Gráfico 26**Distribución de desplazamientos en moto según propósito**

El 68,4% de los desplazamientos realizados en moto son de tipo intramunicipal, con otro 26,5% que son de tipo intracomarcal. Esto es, el 94,9% de las utilizations de la moto se realizan sin salir de la propia comarca.

Tabla 26

Distribución de desplazamientos en moto según ámbito territorial

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	68,4%
Intracomarcal	26,5%
Intraterritorial	3,3%
Interterritorial	1,8%
Total general	100,0%

Se trata de un modo con una presencia señalada en el caso de Donostia-San Sebastián, con un 4,8% de penetración, mientras que ésta se sitúa por debajo del 1% tanto en Vitoria-Gasteiz como en Bilbao. Por lo tanto, no puede en absoluto decirse que se trata de un modo con importancia cuantitativa en ninguna de las tres capitales.

Gráfico 27

Distribución de los desplazamientos de la CAV según propósito

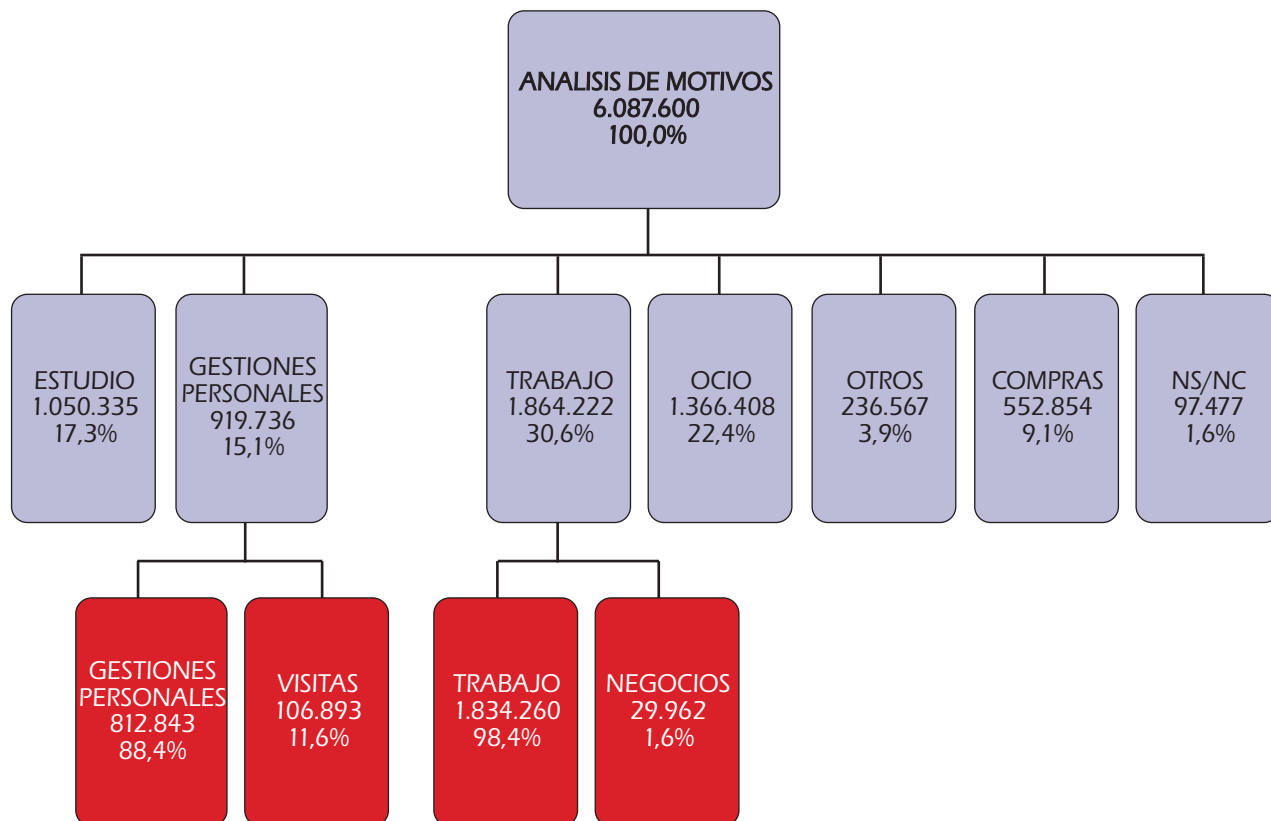


Gráfico 28

Distribución de desplazamientos según comarca de origen y propósito

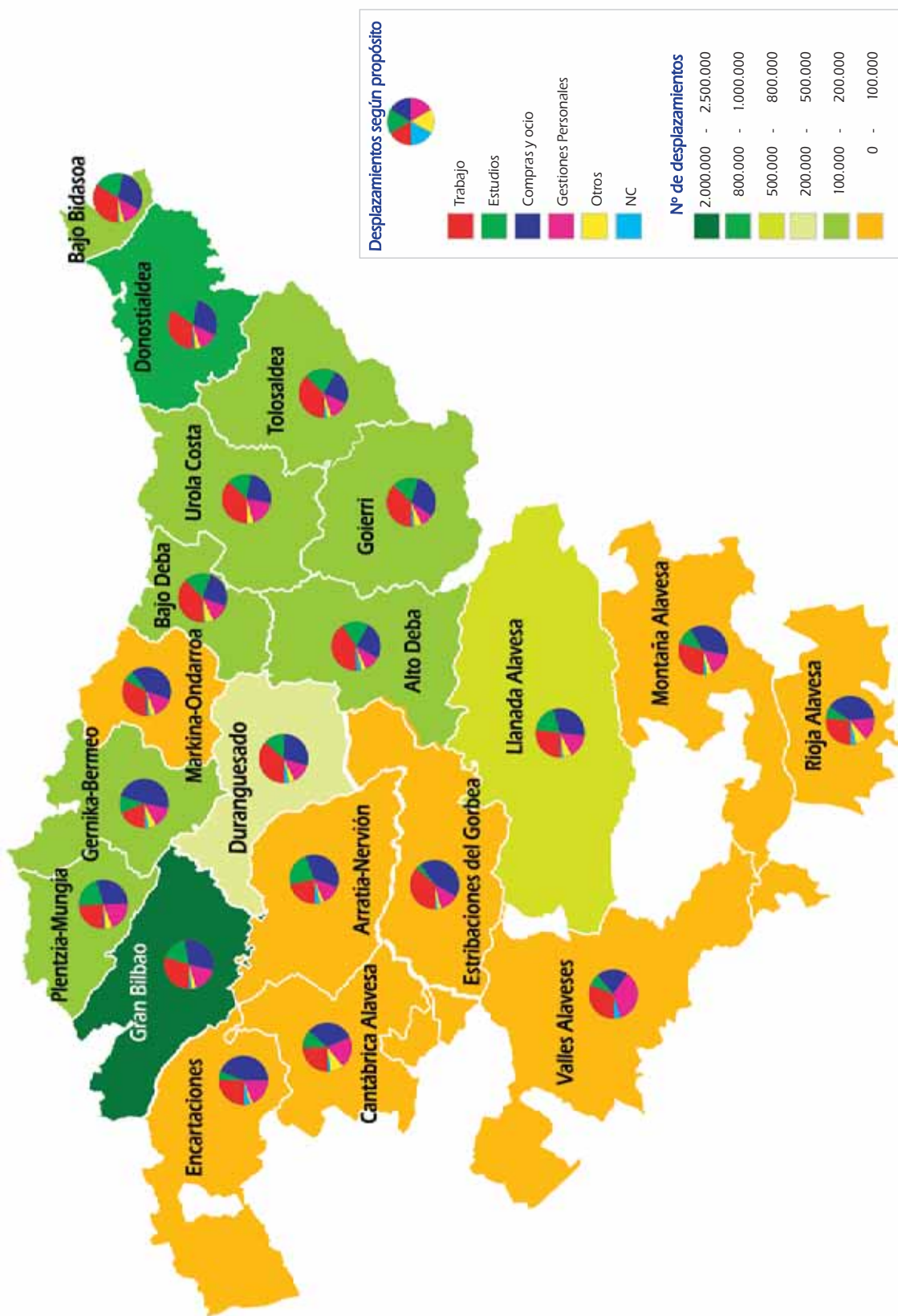
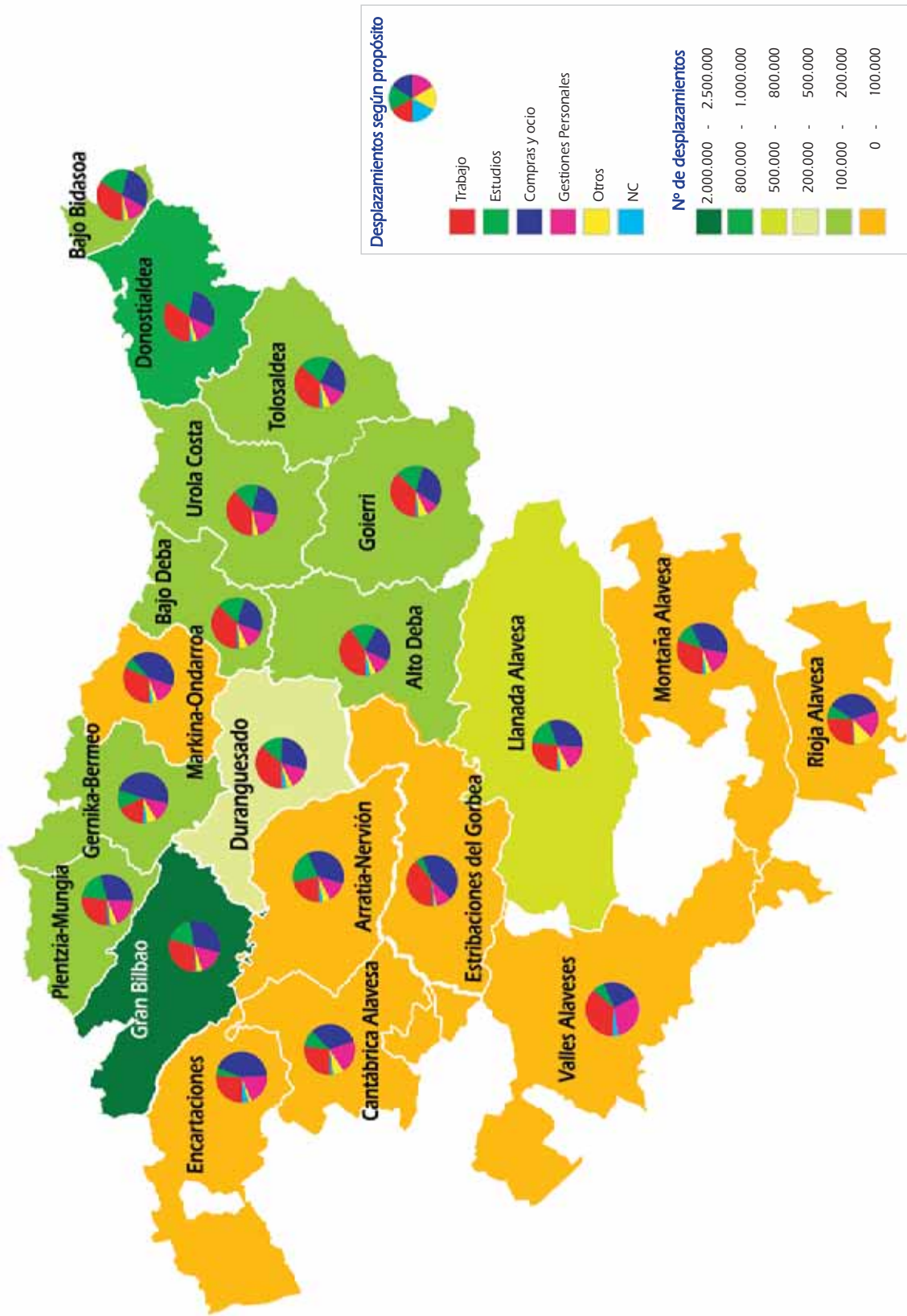


Gráfico 29

Distribución de desplazamientos según comarca de destino y propósito



5.4 Distribución de los desplazamientos según motivos

El trabajo es el principal motivo por el que se realizan los desplazamientos en la CAV, con un 30,6%. Esto es algo habitual, aunque queda patente el importante peso que los motivos relacionados con el ocio van tomando. Este motivo se sitúa ya en segundo lugar, con un 22,4%. El tercero de los motivos es el de acudir al centro de estudios, con un 17,3%.

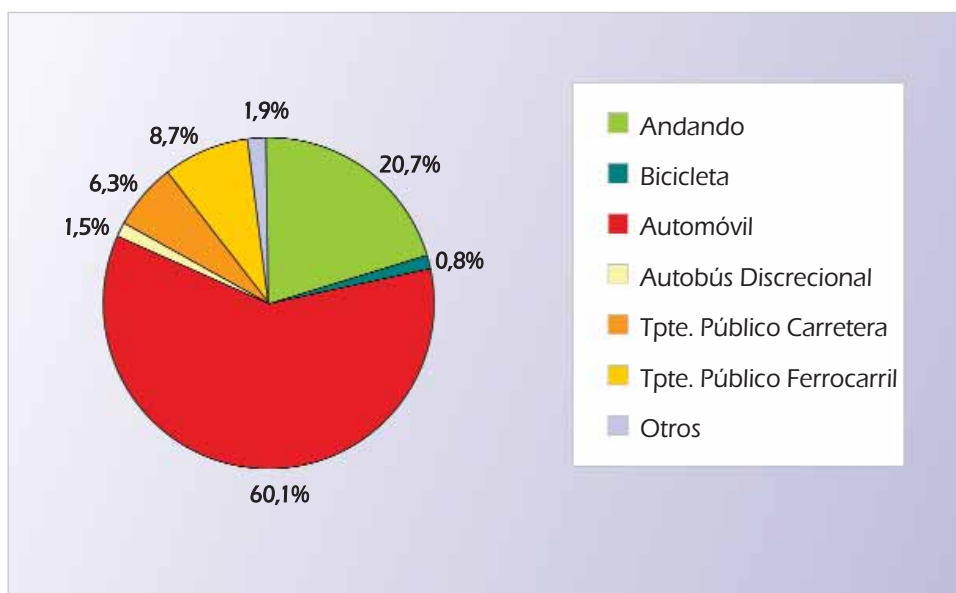
5.4.1 Trabajo

El propósito laboral genera 1.864.222 desplazamientos totales (30,6%), distribuyéndose de una manera muy similar en todos los Territorios Históricos, aunque parece que en los datos de Gipuzkoa es más recurrente la movilidad laboral con un porcentaje del 35,8%, frente al 29% de Bizkaia y al 25,6% de Álava respecto al total de cada Territorio Histórico.

La distribución modal de este tipo de movilidad se sustenta básicamente en el automóvil, 60,1% y la peatonal, con el 20,7%. En un tercer lugar se sitúan el ferrocarril (8,7%) y el autobús (6,3%). Queda por tanto patente que el laboral es un ámbito en el que el automóvil tiene una destacada presencia.

Gráfico 30

Distribución de desplazamientos por propósito trabajo según modo



Por lo que respecta al ámbito territorial, los desplazamientos laborales se resuelven básicamente en el propio municipio (45,6%) y en el resto de municipios de la comarca (34,5%). Los que se materializan entre dos municipios de distintas comarcas del mismo Territorio Histórico son el 14,3%, quedando únicamente un 3,9% que se desarrollan entre dos Territorios Históricos. El motivo trabajo es el que registra una menor representatividad de los desplazamientos con carácter municipal.

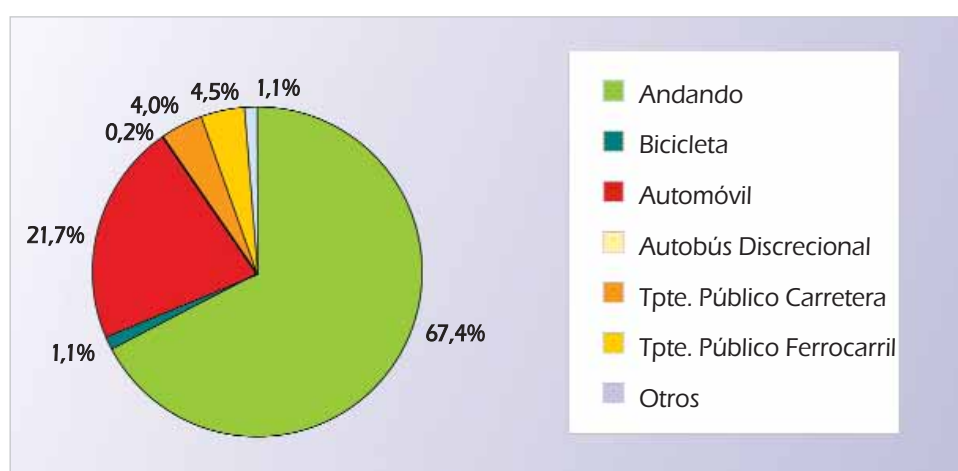
Tabla 27**Distribución de desplazamientos por propósito trabajo según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	45,6%
Intracomarcal	34,5%
Intraterritorial	14,3%
Interterritorial	3,9%
Externa	1,7%
Total general	100,0%

5.4.2 Ocio

El ocio es un motivo que en la mayoría de las encuestas de movilidad está conociendo un incremento del porcentaje de desplazamientos que aglutina. En este caso, alcanza una cifra de 1.366.408 (22,4%), y se posiciona ya por encima del motivo estudios, lo que da una idea de su importancia.

En cuanto a la distribución modal de los desplazamientos por ocio debe destacarse que el 67,4% se realizan andando, siendo éste el porcentaje más elevado entre los distintos propósitos analizados, mientras que el 21,7% se realizan en automóvil.

Gráfico 31**Distribución de desplazamientos por propósito ocio según modo.**

El 91,2% de los desplazamientos motivados por el ocio tienen origen y destino un punto de la propia comarca, con un 72,9% para el municipio, lo que propicia el uso del modo peatonal. Se trata, por tanto, de recorridos de relativamente poca distancia, máxime si se compara con los de tipo laboral.

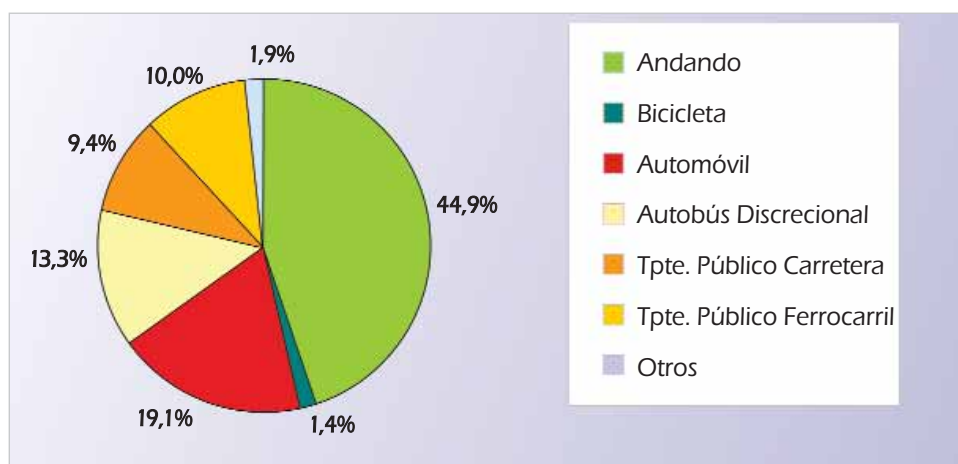
Tabla 28**Distribución de desplazamientos por propósito ocio según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	72,9%
Intracomarcal	18,3%
Intraterritorial	5,2%
Interterritorial	1,9%
Externa	1,7%
Total general	100,0%

Por Territorio Histórico, es uno de los motivos más homogéneos, ya que tiene una representación similar en los tres. Así, en Bizkaia el 24,6%, en Álava el 22,3% y en Gipuzkoa el 20,9% de los desplazamientos tienen por objeto realizar alguna actividad clasificable de ocio. Por lo tanto, en cualquiera de los tres Territorios Históricos, más de una quinta parte de los desplazamientos se deben a este motivo.

5.4.3 Estudio

Los desplazamientos clasificados bajo este epígrafe ascienden a 1.050.335 (17,3%). En el ámbito de estudios, la propia especificidad del colectivo que protagoniza este tipo de desplazamientos hace que la distribución modal ofrezca diferencias sustanciales respecto a los demás motivos, registrándose tan sólo un 19,1% de penetración del automóvil. Así, los modos colectivos, autobús y ferrocarril, presentan unos niveles de penetración destacables y no repetidos en ninguno de los otros motivos, 22,7% y 10% respectivamente.

Gráfico 32**Distribución de desplazamientos por propósito estudio según modo**

Respecto al Territorio Histórico, el 89% de los desplazamientos motivados por el estudio se desarrolla en el ámbito comarcal, con un 70,5% de ellos en el propio municipio.

Tabla 29

Distribución de desplazamientos por propósito estudio según ámbito territorial

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	70,5%
Intracomarcal	18,5%
Intraterritorial	7,1%
Interterritorial	3,2%
Externa	0,7%
Total general	100,0%

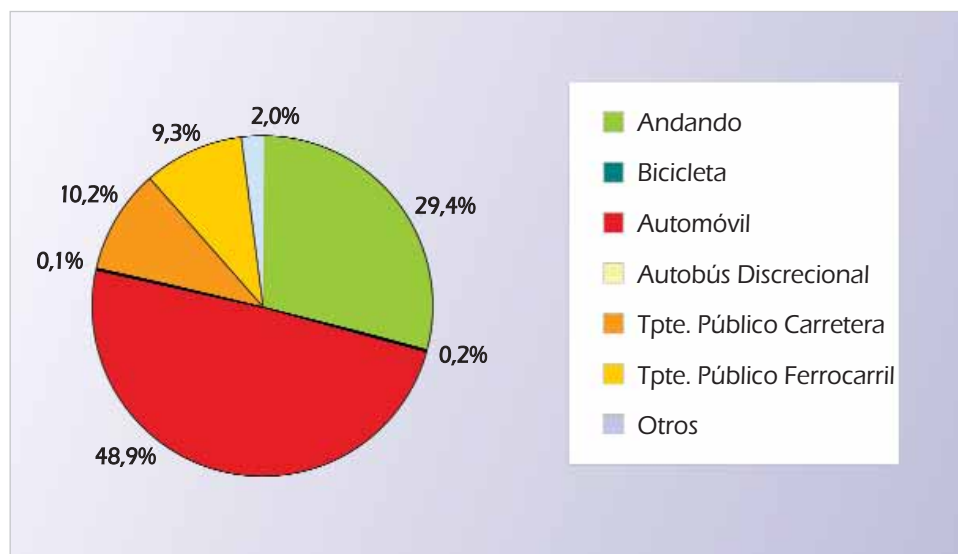
5.4.4 Gestiones personales

En la CAV se realizan 919.736 desplazamientos debido a este propósito, lo que representa un 15,1% del total, y que va adquiriendo relevancia dentro de la distribución de la movilidad por motivos.

Respecto a los modos en los que se resuelve esta demanda de movilidad, hay que reseñar que es nuevamente el automóvil el que destaca, ya que acapara el 48,9% de este tipo de desplazamientos, siendo el modo peatonal el siguiente, con un 29,4%.

Gráfico 33

Distribución de desplazamientos por propósito gestiones personales según modo



En lo que se refiere al apartado territorial, muestra una presencia relativamente baja de las correspondencias de tipo municipal y alta de las comarcales. Entre ambos acaparan el 79,9% de los desplazamientos.

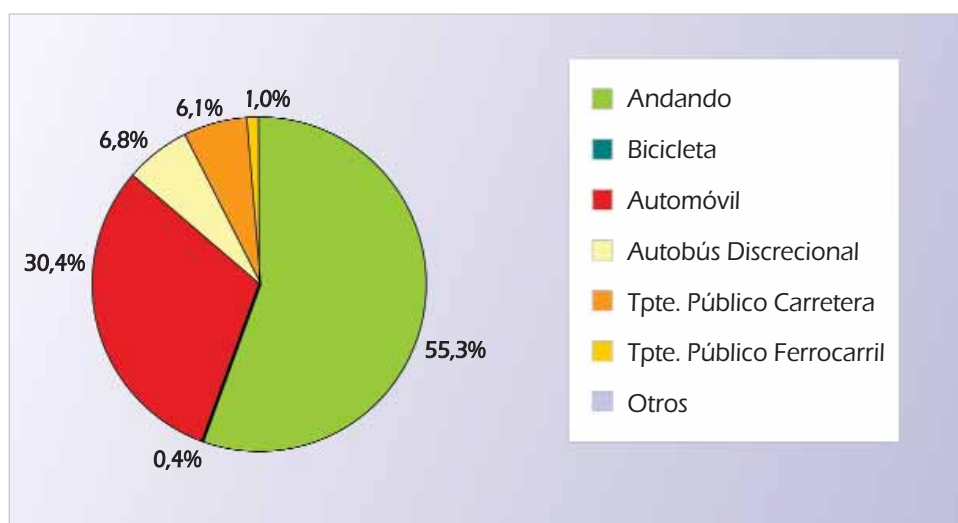
Tabla 30**Distribución de desplazamientos por propósito gestiones personales según ámbito territorial**

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	51,0%
Intracomarcal	28,9%
Intraterritorial	11,6%
Interterritorial	3,2%
Externa	5,3%
Total general	100,0%

5.4.5 Compras

La realización de compras suele compartir epígrafe con el motivo ocio, aunque conceptualmente parece que no tiene por qué estar necesariamente junto con él. En este apartado hay 552.854 desplazamientos, representando el 9,1% del total de los realizados en un día medio en la CAV.

En la distribución modal de este propósito tiene una escasa presencia de los modos colectivos, con un 6,8% del autobús y un 6,1% del ferrocarril. El modo peatonal, con el 55,3%, es el que con más frecuencia se utiliza, seguido, aunque a distancia, por el automóvil.

Gráfico 34**Distribución de desplazamientos por propósito compras según modo**

En el 92% de los casos el desplazamiento tiene una dimensión comarcal, y un 71,3% municipal, lo que vuelve a presentar similitudes con el modo ocio. En el ámbito territorial, no se puede decir que existan diferencias apreciables.

Tabla 31

Distribución de desplazamientos por propósito compras según ámbito territorial

Tipo de desplazamiento	%
Intramunicipal	71,3%
Intracomarcal	20,7%
Intraterritorial	5,9%
Interterritorial	1,1%
Externa	1,0%
Total general	100,0%

5.5 Análisis territorial

El análisis territorial se centra en los desplazamientos realizados por residentes en la CAV con origen y destino en el propio Territorio Histórico. Este tipo de desplazamientos ascienden a 5.961.785, lo que representa el 97,9% del total, mientras que los 125.815 (2,1%) restantes se resuelven con el exterior. Por lo que respecta a su distribución según el ámbito territorial vasco, debe señalarse que el 61,7% se dan en el propio municipio, con un 25,6% que se produce con otro municipio, pero de la propia comarca. Esto es, el 87,3% de los desplazamientos se dan de un modo interno a la comarca. Otro 9,7% tiene origen y destino en municipios del mismo Territorio Histórico que además son de diferente comarca. Por otro lado, existe un 3% de los desplazamientos que tiene como origen o destino municipios de distintos Territorios Históricos, siempre dentro de la CAV.

Gráfico 35

Distribución de los desplazamientos de la CAV según tipología

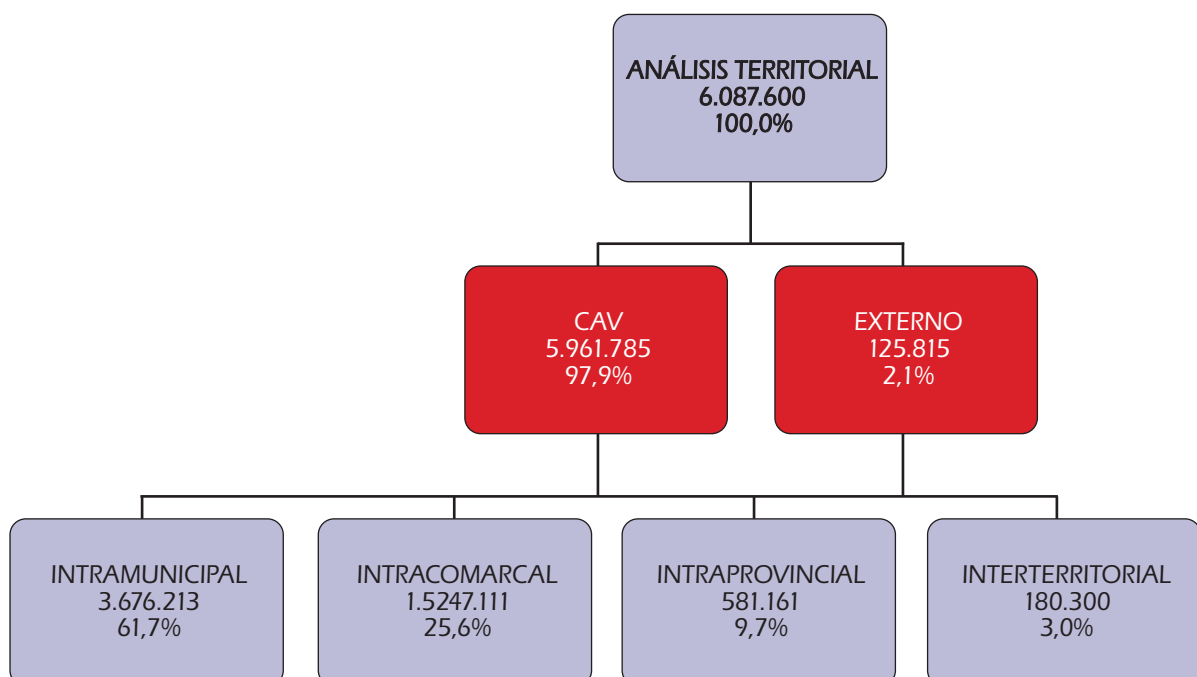


Gráfico 36

Distribución de desplazamientos según comarca de origen y tipo de desplazamiento

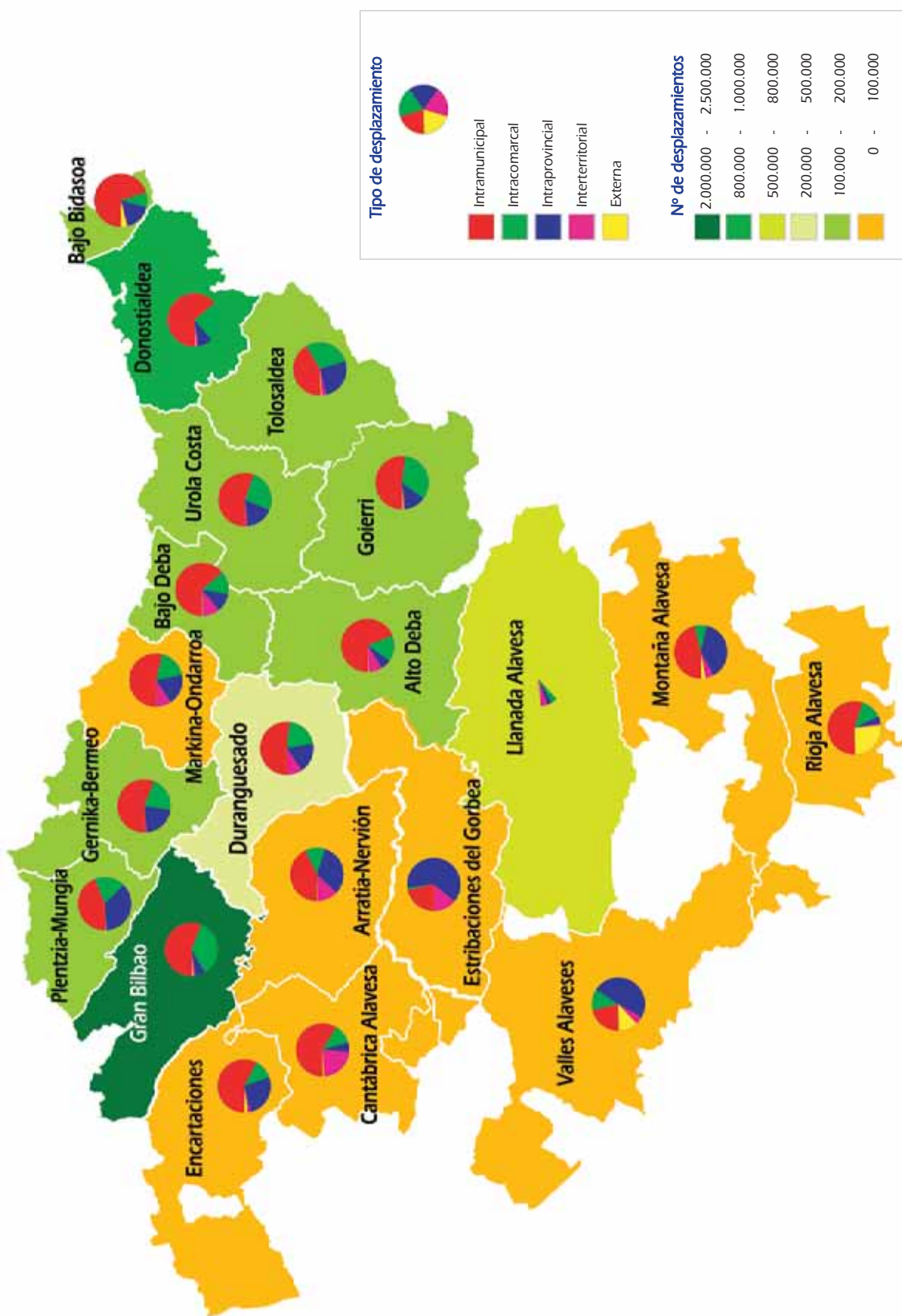
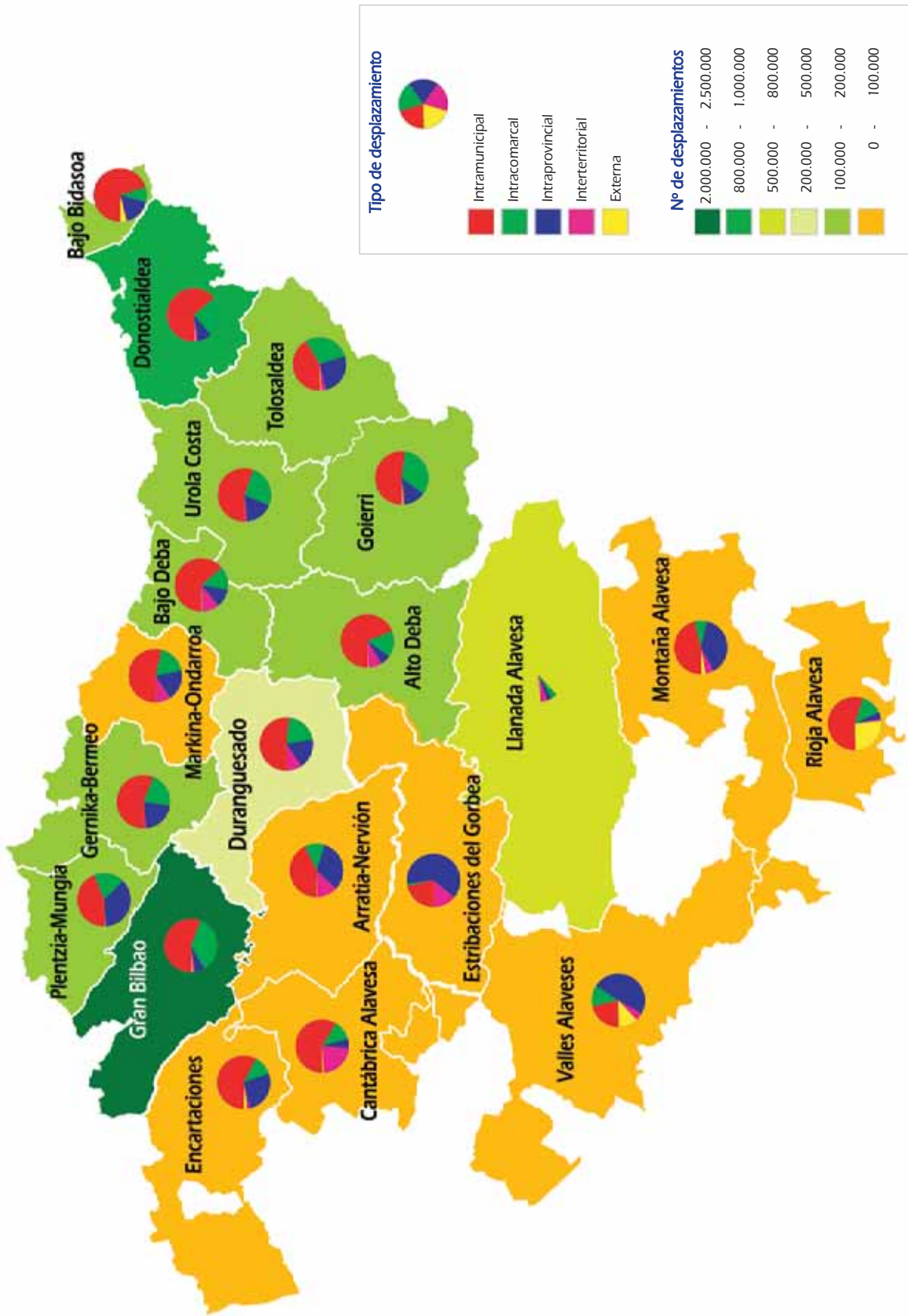


Gráfico 37

Distribución de desplazamientos según comarca de destino y tipo de desplazamientos



En este apartado se analizará el movimiento intraterritorial según sea el motivo y el modo en el que se resuelve, puesto que representan el 97% de los desplazamientos internos de la CAV. El marco de análisis será el Territorio Histórico, la comarca y cada una de las capitales, tomando como referencia los desplazamientos internos en cada uno de los respectivos ámbitos.

En la CAV se realizan diariamente un total de 5.781.485 desplazamientos intraterritoriales, es decir tanto su origen como su destino se localiza en el mismo Territorio Histórico.

Por Territorio Histórico, Álava es el que muestra un menor porcentaje de desplazamientos internos sobre el total en los que participa, con un 85,0%. Bizkaia y Gipuzkoa se sitúan en niveles muy similares entre sí, con un 93,8% y 93,1%.

Como cabe esperar, los motivos por los que se realizan los desplazamientos son muy similares en los tres Territorio Históricas, con una preponderancia del motivo trabajo, seguido por el ocio y los estudios. En términos porcentuales es en Gipuzkoa donde se registra una mayor movilidad generada por el propósito trabajo respecto Álava y Bizkaia.

Tabla 32**Distribución de desplazamientos internos por propósito según ámbito territorial**

Propósito	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total general
Trabajo	220.772	885.363	653.892	1.760.027
Ocio	187.962	739.951	388.518	1.316.432
Estudio	142.806	518.998	347.180	1.008.984
Gestiones personales	133.048	479.085	228.938	841.071
Compras	92.350	304.595	144.380	541.325
Otros	47.929	105.950	68.159	222.038
NC	15.449	47.621	28.539	91.608
Total general	840.315	3.081.563	1.859.606	5.781.485

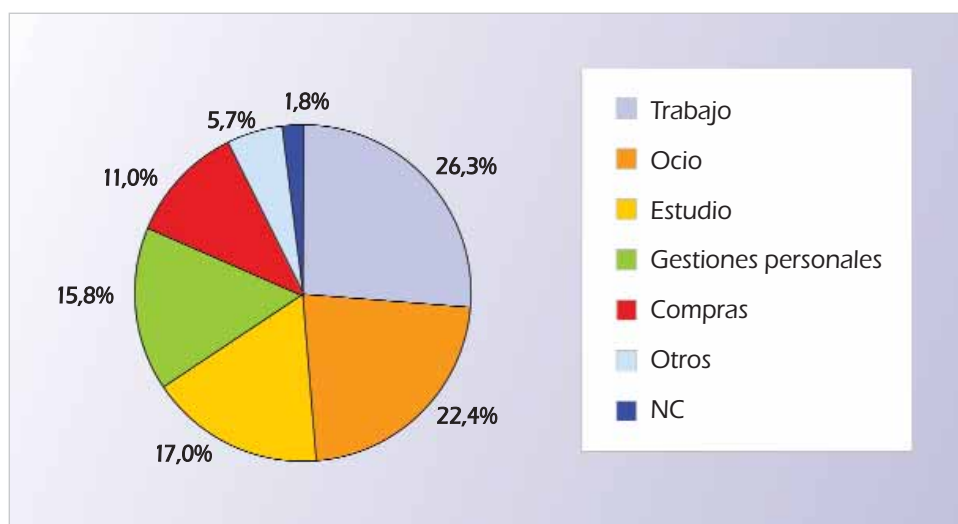
Gráfico 38**Distribución de desplazamientos por propósito en Álava**

Gráfico 39

Distribución de desplazamientos por propósito en Bizkaia

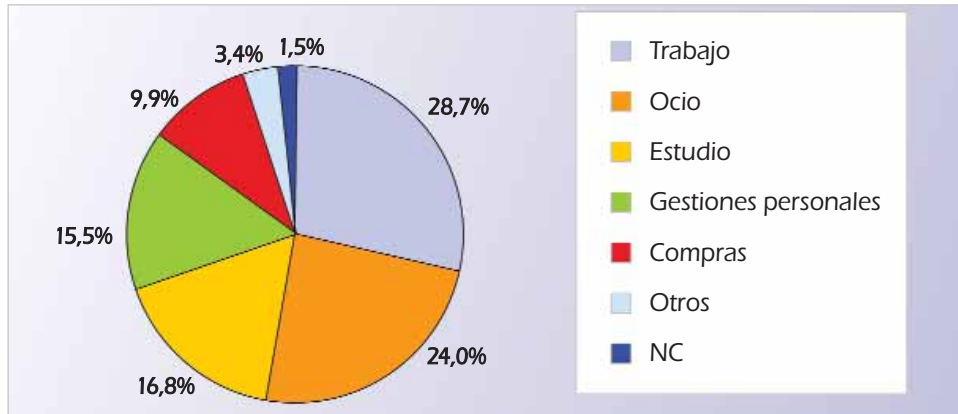
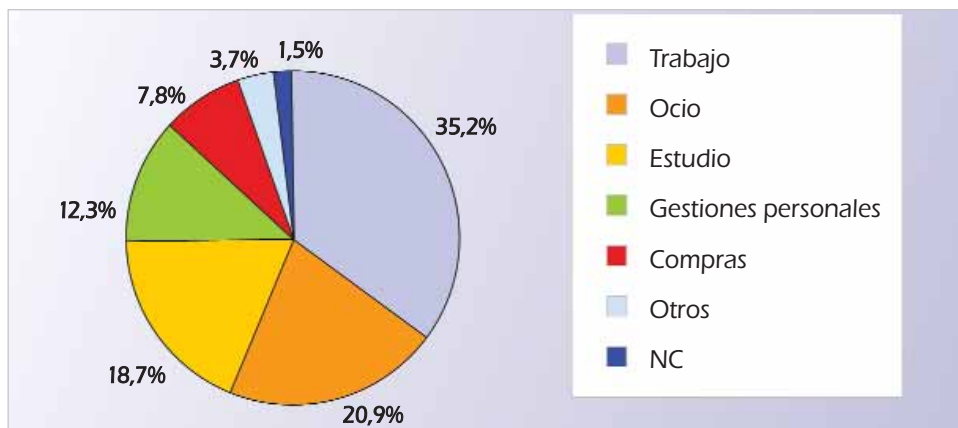


Gráfico 40

Distribución de desplazamientos por propósito en Gipuzkoa



En el análisis modal según Territorio Histórico, se debe destacar el protagonismo del peatonal en Álava, debido al indudable influjo de Vitoria-Gasteiz, y la destacada utilización del ferrocarril en Bizkaia.

Tabla 33

Distribución de desplazamientos internos por modo según Territorio Histórico.

Modo de Transporte	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total general
Andando	452.716	1.300.557	761.053	2.514.326
Bicicleta	21.708	7.260	23.441	52.408
Automóvil	299.161	1.078.051	738.601	2.115.813
Autobús Discrecional	18.759	58.893	83.883	161.535
Tpte. Público carretera	40.486	216.480	142.339	399.305
Tpte. Público ferrocarril	954	383.491	70.693	455.138
Otros	6.533	36.832	39.596	82.961
Total general	840.315	3.081.563	1.859.606	5.781.485

Gráfico 41

Distribución de desplazamientos por modo en Álava

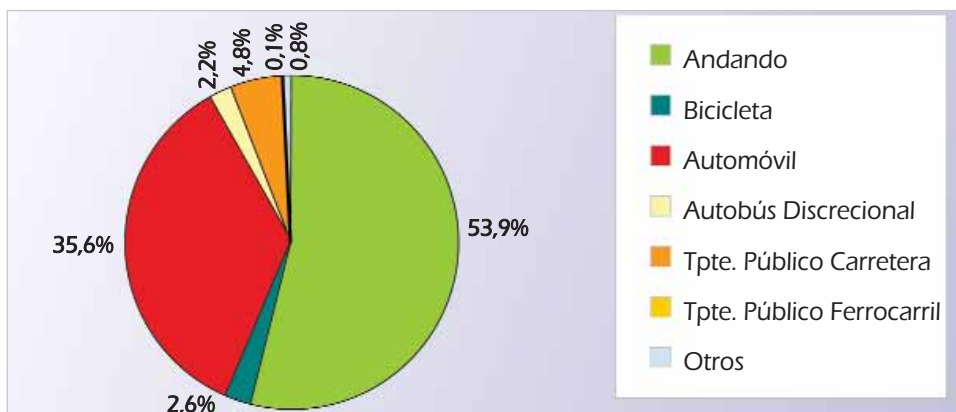


Gráfico 42

Distribución de desplazamientos por modo en Bizkaia

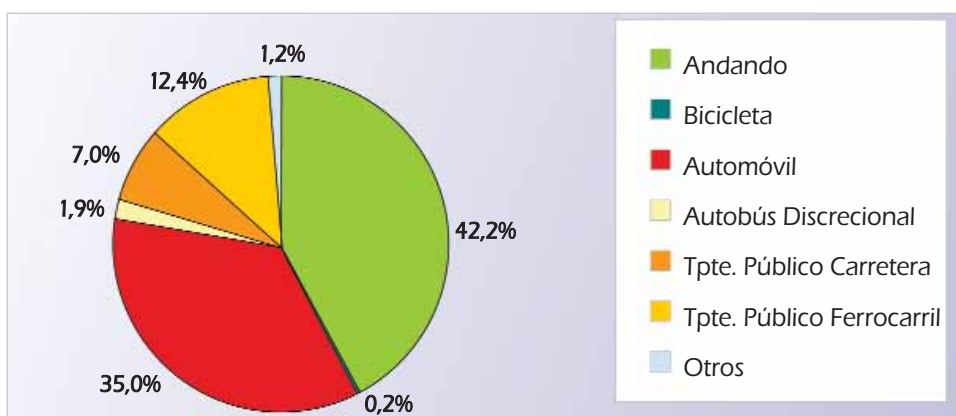
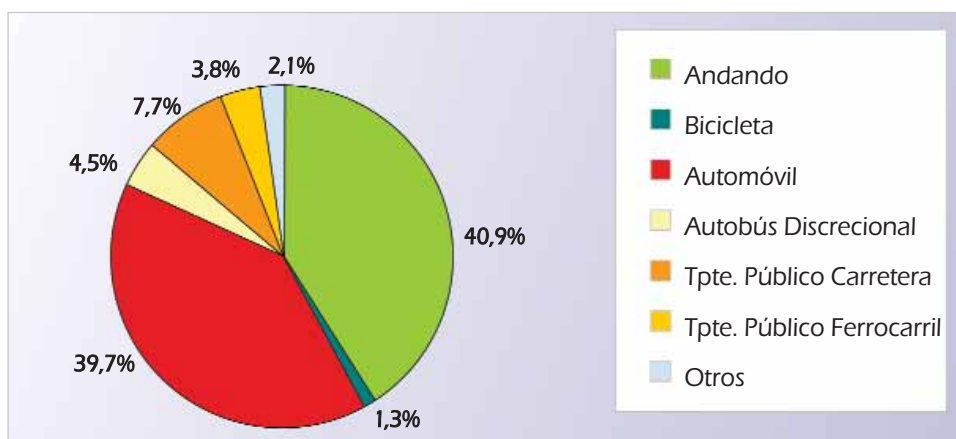


Gráfico 43

Distribución de desplazamientos por modo en Gipuzkoa



5.5.1 Álava

En el análisis de los desplazamientos internos, en el caso de Álava es la propia capital la que participa, como origen o como destino, en el 87,7% de ellos. Además, se trata de desplazamientos internos a la capital en el 79% de todos los territoriales. Por lo tanto, a la hora de hacer mención de zonas generadoras o receptoras de viajes, es difícil encontrar alguna otra representativa además de la citada capital. Si se extiende al análisis a la perspectiva comarcal, La Llanada Alavesa aparece como protagonista en el 89,8% de los casos. La única comarca que muestra alguna presencia en los desplazamientos internos es la de Cantábrica Alavesa, ya que participa en el 7,5% de los viajes intraterritoriales. Por lo tanto, entre ambas comarcas, acaparan el 97,3% del total de los desplazamientos realizados de manera interna.

Del resto, cabe destacar el carácter intracomarcal de los que se registran en La Rioja Alavesa, con un 93,9% de sus correspondencias resueltas dentro de la propia comarca. En las Estribaciones del Gorbea, el 77,4% de las correspondencias tiene por origen o destino la capital territorial, siendo internos únicamente el 15,3%. Tanto Montaña Alavesa como Valles Alaveses tienen una escasa capacidad de generación y atracción de viajes, con una importante presencia de la capital en sus desplazamientos, 55,3% y 54,5% respectivamente.

Desde una perspectiva externa, tal y como puede verse en el anexo, hay algunas comarcas que muestran un volumen relativamente importante de relaciones interterritoriales con los otros dos Territorios Históricos de la CAV. Así, La Llanada Alavesa ofrece unos intercambios de cierta entidad con Gran Bilbao, Alto Deba, Donostialdea, Arratia-Nervión y Duranguesado. Hay que destacar también las correspondencias hacia el exterior de esta comarca, fundamentalmente con el área de Burgos. Por otro lado, la comarca Cantábrica Alavesa tiene más relaciones con Arratia-Nervión o Gran Bilbao que con la propia Llanada, tercera referencia externa.

Tabla 34

Desplazamientos por comarcas. Álava.

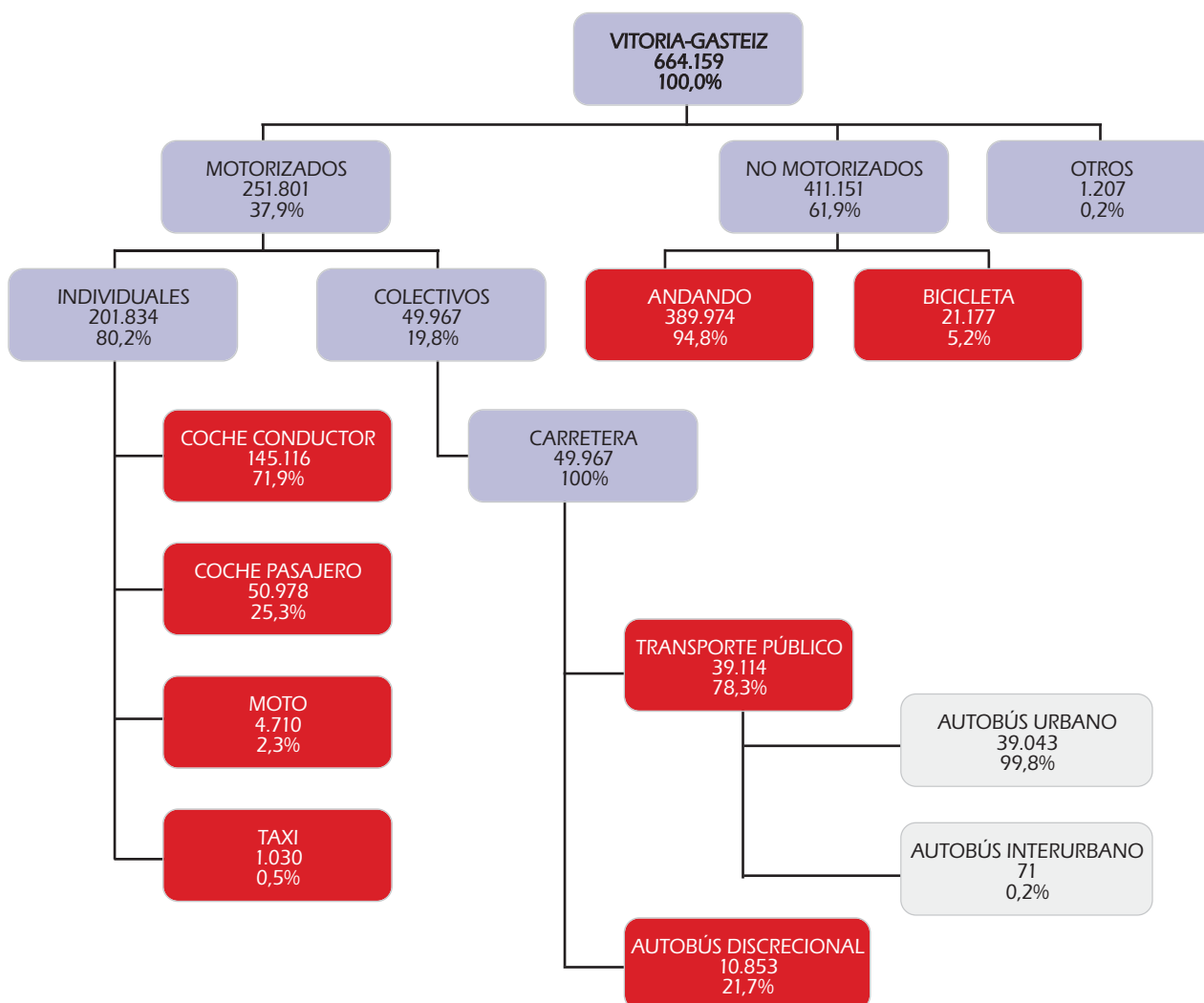
Destino		Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Total general
Origen	Cantábrica Alavesa	53.989		4.535					58.524
	Estribaciones del Gorbea		4.934	12.687				977	18.599
	Vitoria-Gasteiz	4.416	12.165	664.159	12.257	2.776	612	3.132	699.516
	Llanada Alavesa		385	12.692	17.078	265		153	30.574
	Montaña Alavesa			2.510	249	3.765			6.523
	Rioja Alavesa			1.113			17.107		18.220
	Valles Alaveses		942	3.745	153		126	3.394	8.360
Total general		58.405	18.427	701.440	29.737	6.806	17.845	7.656	840.315

Por lo que respecta a las relaciones metropolitanas del área de la Llanada Alavesa en su conexión con los otros dos ámbitos supramunicipales (Gran Bilbao y Donostialdea), hay que señalar la importancia que adquiere el área del Gran Bilbao, ya que con ella se producen el 78,2% de los intercambios metropolitanos. En estos viajes, se da una distribución modal en la que el transporte colectivo asume un papel destacado, algo que en absoluto sucede en las correspondencias con el área de Donostialdea.

Tabla 35**Desplazamientos metropolitanos de la comarca de la Llanada Alavesa.**

Modo de transporte	Gran Bilbao		Donostialdea	
	Desplazamientos	%	Desplazamientos	%
Automóvil	6.172	47,6%	2.957	82,0%
Colectivos	6.116	47,1%	497	13,8%
Otros	689	5,3%	154	4,2%
Total	12.977	100,0%	3.608	100,0%

Se ofrece a continuación el diagrama de la distribución modal interna en la capital, en donde el automóvil representa el 29,7%, muy por debajo de los modos no motorizados, que alcanzan el 61,9%. El transporte colectivo, por su parte, se sitúa en el 7,5%

Gráfico 44**Distribución de los desplazamientos internos en Vitoria-Gasteiz según modo de transporte**

5.5.2 Bizkaia

En el caso de Bizkaia, el protagonismo en los desplazamientos no recae tanto en la propia capital como en el conjunto de toda la comarca de Gran Bilbao. Así, mientras Bilbao es el origen o el destino del 42,6% de los desplazamientos que se realizan dentro de Bizkaia, la comarca en su conjunto es el origen o destino de un 83,5% de desplazamientos, representando los internos de la comarca el 74,5% de todos los que se realizan en Bizkaia. Por lo tanto, es claro que se confirma el ámbito comarcal de la centralidad del Territorio Histórico. Del resto, son las comarcas del Duranguesado y la de Plentzia –Mungia las que tienen una cierta presencia en la capacidad de generar y atraer viajes. Así la primera de las citadas tiene un muy importante flujo de correspondencias con la comarca del Alto Deba, principal referencia comarcal tras el área del Gran Bilbao. Por lo que respecta a Plentzia-Mungia, no tiene ninguna referencia reseñable ajena al Territorio Histórico, siendo tan sólo la comarca de Gernika-Bermeo con la que mantiene intercambio de desplazamientos, además lógicamente de la capital.

Tabla 36

Desplazamientos por comarcas. Bizkaia.

Destino		Arratia-Nervión	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Total general
Origen	Arratia-Nervión	44.652	1.576			8.225	16.123	813		71.389
	Duranguesado	916	174.289		5.247	15.873	18.879	3.454	260	218.919
	Encartaciones			44.407	735	5.678	9.979		450	61.249
	Gernika-Bermeo		5.392	761	85.845	5.787	7.818	1.291	1.695	108.588
	Bilbao	6.377	14.171	6.016	7.083	756.432	227.682	2.805	15.383	1.035.950
	Gran Bilbao	15.719	19.294	9.946	6.614	228.785	1.084.684	2.889	31.216	1.399.147
	Markina-Ondarroa	980	2.711		1.250	2.744	3.191	41.770		52.646
	Plentzia-Mungia	109	899	293	3.448	11.634	33.068		84.225	133.676
Total general		68.754	218.333	61.422	110.222	1.035.158	1.401.424	53.022	133.229	3.081.563

En cuanto a las correspondencias metropolitanas debe anotarse que el área del Gran Bilbao muestra un mayor grado de relaciones con la Llanada Alavesa que con Donostialdea. En estas correspondencias, de manera muy similar a lo que se describía en sentido inverso, los modos colectivos y el vehículo privado se reparten casi a partes iguales el número de desplazamientos. En las relaciones con Donostialdea, los modos alternativos al vehículo privado adquieren también un protagonismo reseñable, aunque sensiblemente inferior al anteriormente mencionado.

Tabla 37

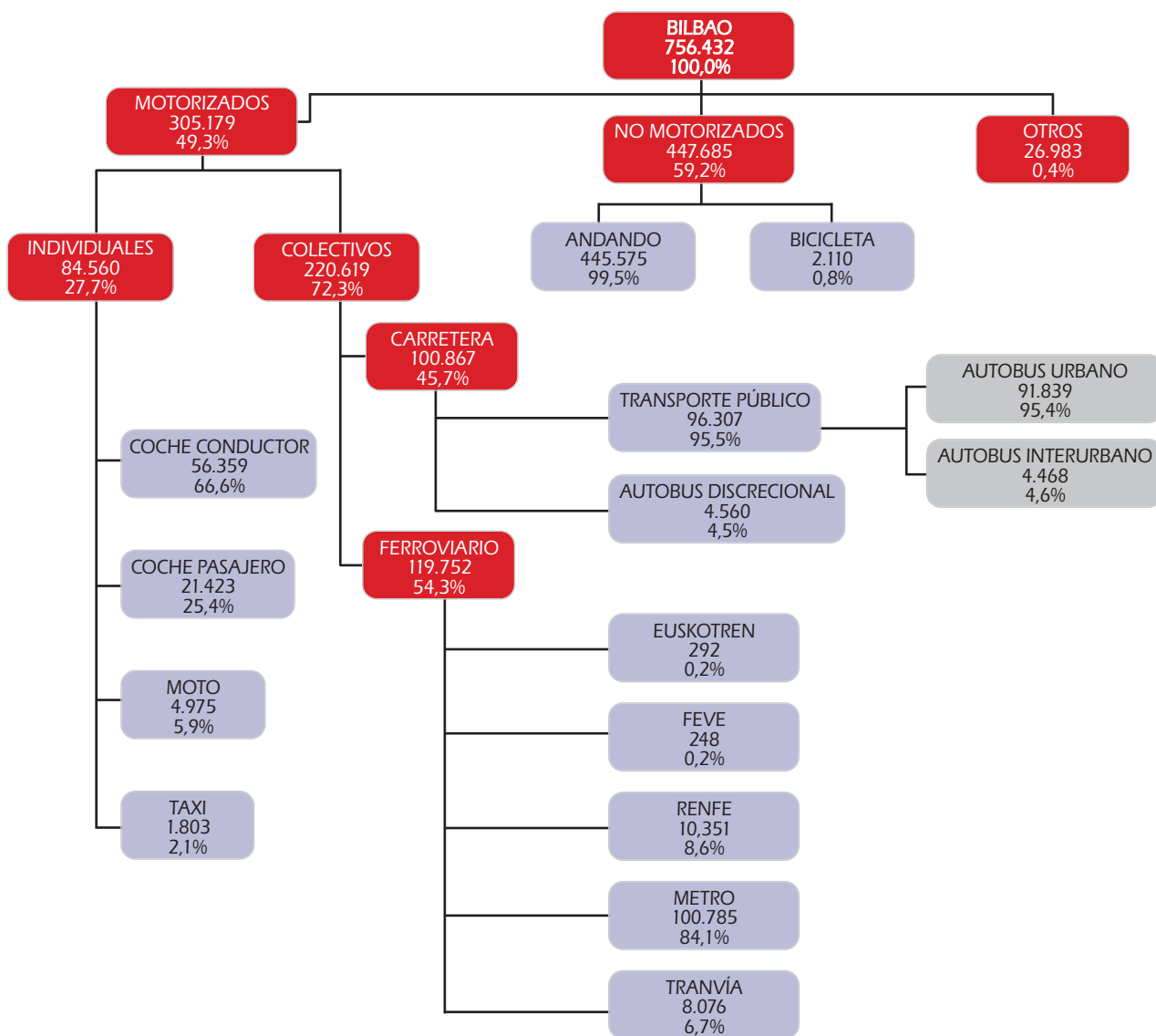
Desplazamientos metropolitanos de la comarca de Gran Bilbao.

Modo de transporte	Llanada Alavesa		Donostialdea	
	Desplazamientos	%	Desplazamientos	%
Automóvil	6.457	48,2%	3.949	62,4%
Colectivos	6.502	48,5%	2.061	32,6%
Otros	445	3,3%	315	5,0%
Total	13.404	100,0%	6.325	100,0%

Por otra parte en Bilbao el 59,2% de los desplazamientos se realizan de manera no motorizada acaparando además el transporte colectivo un 29,2% de todos ellos, todo lo cual propicia que la penetración del automóvil en las relaciones internas sea del 10,5%.

Gráfico 45

Distribución de los desplazamientos internos en Bilbao según modo de transporte



5.5.3 Gipuzkoa

La movilidad en Gipuzkoa está vertebrada sobre el conjunto de las comarcas que integran su Territorio Histórico. Si bien Donostia-San Sebastián y toda su comarca tienen un peso algo superior al resto en la generación y atracción de viajes, esto no obsta para que las comarcas restantes tengan una significación relevante. Así, mientras la capital se sitúa en niveles relativos muy similares a los de Bilbao en relación a Bizkaia, con una generación y atracción de viajes de un 39,7%, el total de la comarca de Donostialdea se asemeja al de las restantes comarcas de Gipuzkoa. Los desplazamientos

tos generados y/o atraídos por la capital y su comarca se sitúan en el 54,2% del total territorial. El porcentaje de los viajes internos en Donostialdea es del 45,2%, el menor de los tres Territorios Históricos. Todas las comarcas de Gipuzkoa tienen un peso relativo mayor en la generación de viajes respecto a su Territorio Histórico que cualquier otra de las de Álava y Bizkaia, con la salvedad de Tolosaldea, que está ligeramente por debajo de Cantábrica Alavesa para Álava.

En el caso de Gipuzkoa, además de una mayor homogeneidad comarcal en la capacidad de generación y atracción de viajes con respecto a los otros dos Territorios Históricos, hay que subrayar la presencia de comarcas externas al propio Territorio Histórico en la mayoría de ellas, fundamentalmente en las que tienen un carácter limítrofe. Así, Alto y Bajo Deba tienen algunas correspondencias más con el Duranguesado que entre sí, y, en el caso del Alto Deba, muchas más que con la comarca de Donostialdea. Para la comarca de Bajo Bidasoa, además de sus propios municipios, Donostialdea sí que se convierte en una zona de intercambio de desplazamientos, a la que habría que añadir zonas externas del Baztán en Navarra e Iparralde.

Goierri, Tolosaldea y Urola-Costa, son las comarcas que menores referencias externas muestran, habiendo un intercambio de desplazamientos entre las dos primeras y una cierta dispersión, con tendencias hacia el valle del Deba y en menor medida hacia el Goierri, en el caso de Urola-Costa.

Tabla 38

Desplazamientos por comarcas. Gipuzkoa.

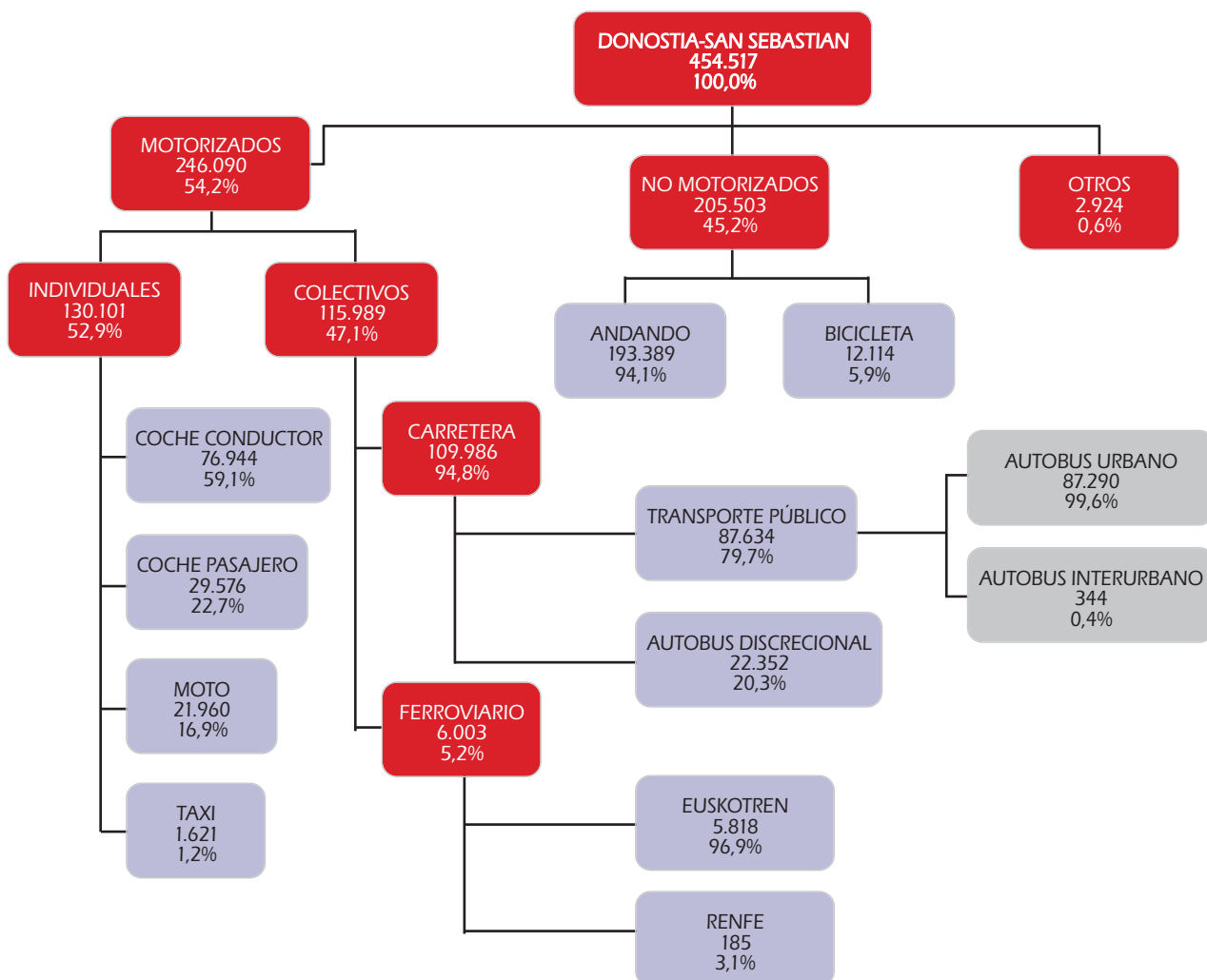
Destino		Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	San Sebastián/Donostia	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Costa	Total general
Origen	Alto Deba	149.719	247	5.301	710	404	2.962	474	857	160.675
	Bajo Bidasoa	249	139.052		15.062	10.868	343	1.093	790	167.457
	Bajo Deba	5.483		132.920	5.308	1.553	222	356	5.794	151.636
	Donostia-San Sebastián	213	14.519	5.323	454.517	84.291	10.987	11.264	14.451	595.565
	Donostialdea	334	10.640	1.082	84.640	218.131	2.771	8.204	2.535	328.337
	Goierri	2.757		232	10.723	2.247	156.318	6.118	1.492	179.886
	Tolosaldea	495	955	392	11.895	8.974	5.597	80.664	1.343	110.314
	Urola Costa	1.008	696	5.745	14.257	3.176	1.955	974	137.925	165.736
	Total general	160.257	166.109	150.995	597.112	329.644	181.153	109.149	165.187	1.859.606

De entre las tres analizadas, la comarca de Donostialdea es el origen del menor número de desplazamientos hacia las otras dos metrópolis, con 10.433. Se da además la circunstancia de que es el área metropolitana en la que se realiza un uso más intenso del vehículo privado en relación a las otras dos.

Tabla 39**Desplazamientos metropolitanos de la comarca de Donostialdea.**

Modo de transporte	Llanada Alavesa		Gran Bilbao	
	Desplazamientos	%	Desplazamientos	%
Automóvil	4.644	87,4%	3.164	61,8%
Colectivos	514	9,7%	1.957	38,2%
Otros	154	2,9%		0,0%
Total	5.312	100,0%	5.121	100,0%

En los desplazamientos internos a la capital, el 45,2% se hace de modo no motorizado, otro 25,5% en transporte colectivo y el automóvil alcanza el 23,8%.

Gráfico 46**Distribución de los desplazamientos internos en Donostia-San Sebastián según modo de transporte**

5.5.4 Desplazamientos con destino a las tres capitales

El acceso a las capitales representa el 39,7% del total de los desplazamientos que se realizan en los residentes en la CAV. Se han analizado desplazamientos internos y su interrelación a nivel metropolitano. Se pretende en este apartado analizar los modos de acceso a cada una de ellas desde el exterior, incluyendo en este análisis las zonas exteriores a la CAV. La siguiente tabla muestra el número total de accesos a las capitales, incluyendo los movimientos internos.

Tabla 40

Distribución de los desplazamientos con destino a las capitales, incluidos los internos³

	Territorio Histórico	Comarca	Vitoria-Gasteiz	Bilbao	Donostia-San Sebastián	Total general
CAV	ÁLAVA	Cantábrica Alavesa	4.535	2.856		7.390
		Estribaciones del Gorbea	12.687	N.R.		12.957
		Llanada Alavesa	676.851	4.541	2.983	684.376
		Montaña Alavesa	2.510			2.510
		Rioja Alavesa	1.113			1.113
		Valles Alaveses	3.745			3.745
	TOTAL		701.440	7.668	2.983	712.091
	BIZKAIA	Arratia-Nervi6n	2.515	8.225		10.740
		Duranguesado	2.720	15.873	685	19.278
		Encartaciones	N.R.	5.678		5.717
		Gernika-Bermeo	N.R.	5.787	990	6.887
		Gran Bilbao	13.405	985.217	5.403	1.004.024
		Markina-Ondarroa	N.R.	2.744	661	3.785
	Plentzia-Mungia	N.R.	11.634		11.885	
	TOTAL		19.419	1.035.158	7.739	1.062.316
	GIPUZKOA	Alto Deba	4.155	504	710	5.369
		Bajo Bidasoa	N.R.		15.062	15.358
		Bajo Deba	N.R.	1.874	5.308	7.260
		Donostialdea	5.219	1.830	539.157	546.207
		Goierri	N.R.	N.R.	10.723	10.959
		Tolosaldea	719	N.R.	11.895	12.925
		Urola Costa	N.R.	N.R.	14.257	14.594
TOTAL		10.688	4.873	597.112	612.672	
	TOTAL CAV		731.547	1.047.699	607.834	2.387.079
Externos		15.379	11.290	3.123	29.792	
Total		746.926	1.058.988	610.957	2.416.871	

³ Se han considerado como no representativos a efectos de la descripción comarcal los desplazamientos iguales o inferiores a 500. Sin embargo, estos colectivos se han mantenido en el cálculo de los respectivos totales, tanto en fila como en columna.

Casi la mitad de los desplazamientos hacia capitales tienen a Bilbao como destino, con un 43,8%. Hasta Vitoria-Gasteiz llegan el 30,9% y a Donostia-San Sebastián el restante 25,3%.

Por lo que respecta a la distribución por medios de transporte de estos desplazamientos de acceso a las capitales, el automóvil es el que alcanza una mayor representatividad, aunque se producen significativas diferencias, tal y como se muestra en las siguientes tablas.

Tabla 41

Accesos a Vitoria-Gasteiz

	Territorio Histórico	Comarca	No motor.	Ferrocarril	Autobús	Automóvil	Otros	Total general
CAV	ÁLAVA	Cantábrica Alavesa				4.535		4.535
		Estribaciones del Gorbea	546		N.R.	12.090		12.687
		Llanada Alavesa	N.R.	N.R.	3.031	8.994	N.R.	12.692
		Montaña Alavesa			N.R.	2.252	N.R.	2.510
		Rioja Alavesa			N.R.	677	N.R.	1.113
		Valles Alaveses			N.R.	3.618		3.745
	TOTAL		685	338	3.627	32.166	465	37.281
	BIZKAIA	Arratia-Nervión				2.515		2.515
		Duranguesado				2.720		2.720
		Encartaciones				N.R.		N.R.
		Gernika-Bermeo				N.R.		N.R.
		Bilbao			2.559	2.062	N.R.	5.066
		Gran Bilbao		865	3.079	4.395		8.339
		Markina-Ondarroa				N.R.	N.R.	N.R.
		Plentzia-Mungia				N.R.		N.R.
	TOTAL			865	5.637	12.298	620	19.419
	GIPUZKOA	Alto Deba			1.039	3.116		4.155
		Bajo Bidasoa			N.R.			N.R.
		Bajo Deba				N.R.		N.R.
		San Sebastián-Donostia		N.R.		4.149	N.R.	4.540
		Donostialdea		N.R.		N.R.		679
Goierri					N.R.		N.R.	
Tolosaldea					627	N.R.	719	
Urola Costa					N.R.		N.R.	
TOTAL			514	1.335	8.593	247	10.688	
	TOTAL CAV		685	1.717	10.599	53.057	1.331	67.388
Externos				668	14.236	475	15.379	
Total			685	1.717	11.267	67.293	1.806	82.767

Tabla 42

Accesos a Bilbao

	Territorio Histórico	Comarca	No motor.	Ferrocarril	Autobús	Automóvil	Otros	Total general
CAV	ÁLAVA	Cantábrica Alavesa		1.202	N.R.	1.446		2.856
		Estribaciones del Gorbea			N.R.			N.R.
		Vitoria-Gasteiz			2.513	1.583	N.R.	4.541
	TOTAL			1.202	2.991	3.030		7.668
	BIZKAIA	Arratia-Nervión		4.752	N.R.	3.217		8.225
		Duranguesado		4.080	1.509	10.014	N.R.	15.873
		Encartaciones		2.083	527	2.943	N.R.	5.678
		Gernika-Bermeo		N.R.	963	4.432		5.787
		Gran Bilbao	7.577	84.824	23.686	105.646	7.052	228.785
		Markina-Ondarroa			925	1.819		2.744
		Plentzia-Mungia		954	1.351	9.329		11.634
	TOTAL		7.577	97.085	29.216	137.400	7.449	278.726
	GIPUZKOA	Alto Deba				504		504
		Bajo Deba		N.R.	1.147	522		1.874
		San Sebastián-Donostia			N.R.	1.162		1.433
		Donostialdea			N.R.	N.R.		N.R.
		Goierri				N.R.		N.R.
		Tolosaldea				N.R.		N.R.
		Urola Costa				N.R.		N.R.
	TOTAL			204	1.629	3.040		4.873
		TOTAL CAV		7.577	98.491	33.835	143.469	7.894
Externos					695	10.427	167	11.290
Total			7.577	98.491	34.531	153.896	8.061	302.556

En el caso de Vitoria-Gasteiz, el 81,3% de los accesos se realizan en vehículo privado, siendo las comarcas de la Llanada y Estribaciones las que generan el 68,1% de las llegadas territoriales. Desde el exterior, es el Gran Bilbao el que se significa con 13.405 desplazamientos, lo que representa el 29,5% de las llegadas con origen fuera del propio Territorio Histórico. En Gipuzkoa, la comarca del Alto Deba y la capital son las principales generadoras de viajes hacia la capital.

Las llegadas a Bilbao son mayoritariamente del propio Territorio Histórico, (92,1%). Como cabe esperar, es la comarca del Gran Bilbao la que genera la gran mayoría de los desplazamientos. Al margen de esta comarca, hay que destacar el Duranguesado y Plentzia Mungia. Sin embargo, la gran diferencia que se produce con respecto a las otras dos capitales es que la presencia del automóvil con ser mayoritaria, se ve relegada, ya que únicamente el 50,9% de los accesos lo hacen utilizando este modo. Cuando se trata de accesos desde el propio Territorio Histórico, este porcentaje se reduce al 49,3%, lo que se soporta fundamentalmente en la utilización de los modos ferroviarios, ya que esta oferta se encuentra muy desarrollada en la comarca que genera la mayor parte de los viajes.

Tabla 43

Accesos a Donostia-San Sebastián

	Territorio Histórico	Comarca	No motor.	Ferrocarril	Autobús	Automóvil	Otros	Total general	
CAV	ÁLAVA	Vitoria-Gasteiz			N.R.	2.501	N.R.	2.877	
		Llanada Alavesa				N.R.		N.R.	
	TOTAL					2.608		2.983	
	BIZKAIA	Duranguesado			N.R.		N.R.		685
		Gernika-Bermeo					990		990
		Bilbao				585	2.156	N.R.	3.056
		Gran Bilbao			N.R.	880	1.145		2.347
		Markina-Ondarroa					661		661
	TOTAL			582	1.465	5.377		7.739	
	GIPUZKOA	Alto Deba				N.R.	N.R.		710
		Bajo Bidasoa		N.R.	3.514	1.284	9.777	N.R.	15.062
		Bajo Deba			N.R.	732	4.414		5.308
		Donostialdea	3.185	13.056	13.752	50.445	4.202		84.640
		Goierry			2.195	1.822	6.706		10.723
		Tolosaldea			2.412	N.R.	8.997	N.R.	11.895
		Urola Costa			1.407	1.454	11.395		14.257
	TOTAL		3.411	22.746	19.453	92.207	4.778	142.594	
		TOTAL CAV		3.411	23.328	21.139	100.192	5.247	153.317
	Externos					614	2.281	227	3.123
Total			3.411	23.328	21.753	102.473	5.474	156.439	

Desde el exterior, Álava es el origen de 7.668 desplazamientos, siendo Vitoria-Gasteiz el generador de más de la mitad de ellos (59,2%) y Cantábrica Alavesa del 37,2%. En esta comarca, es destacable el recurso que se hace al ferrocarril.

Los accesos a Donostia-San Sebastián provienen básicamente de Donostialdea, respecto al resto de comarcas del Territorio Histórico se distribuyen de forma homogénea a excepción del Alto Deba con un escaso margen de presencia. Respecto a las áreas externas la comarca de Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz son las que alcanzan cierta representatividad.

El 65,5% de los accesos a la capital se resuelven en automóvil, mientras que los procedentes del Territorio Histórico se resuelven en un 15,9% en ferrocarril, y en un 13,9% en autobús.