



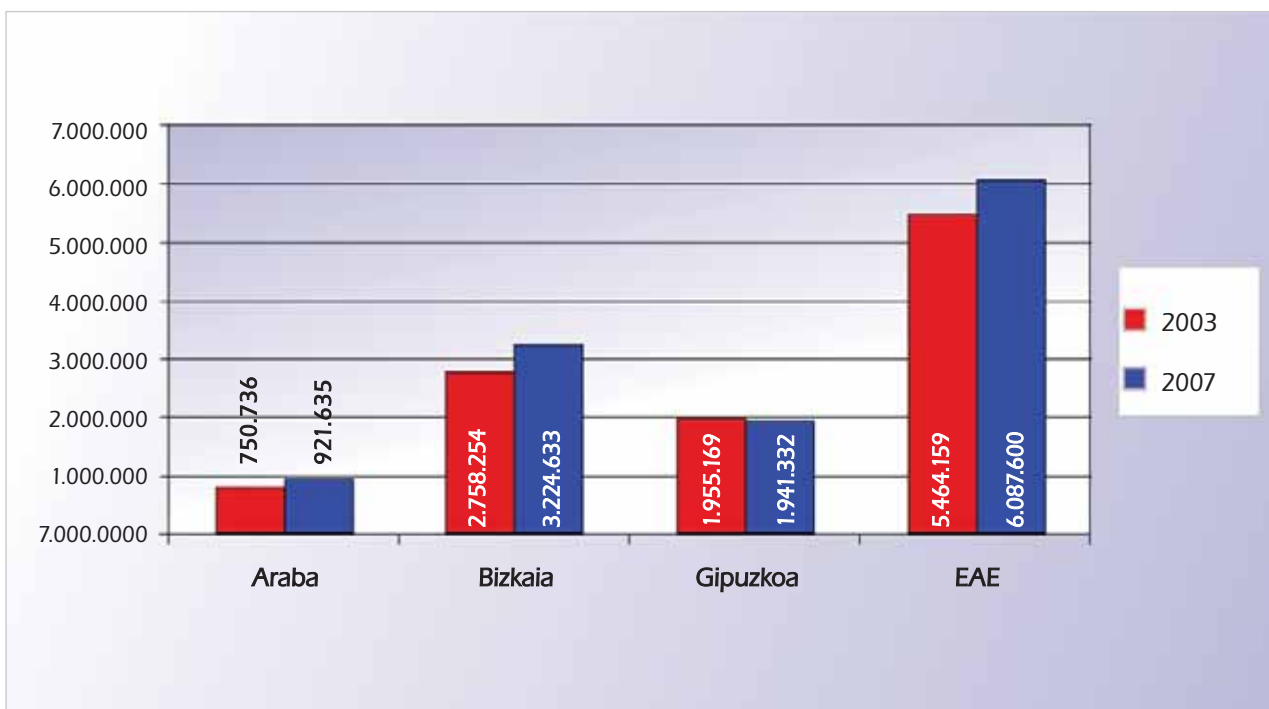
■ 7. 2003-2007 BILAKAERA

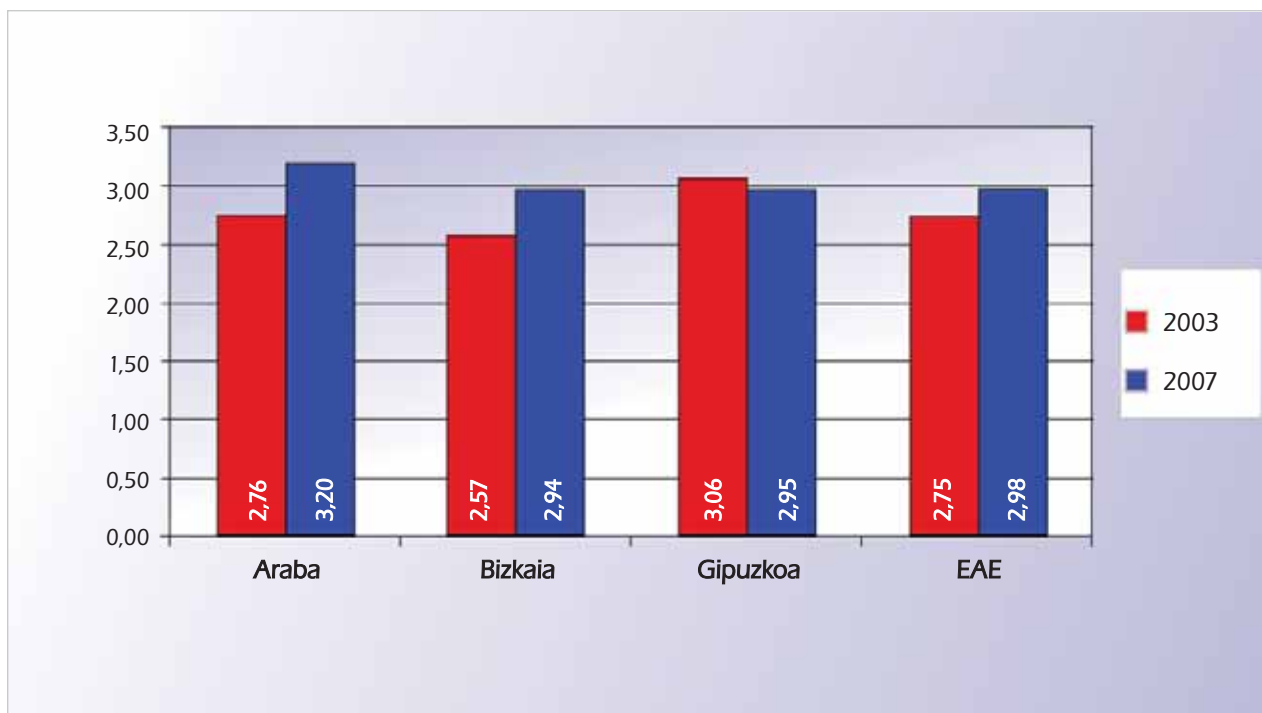
Dokumentu honek badu aurrekari bat: 2003an argitaratutako Mugikortasunari buruzko Inkesta. EAEko mugikortasunaren azterketa ebolutibo bat egiteko helburuaz, 2003an jasotako datuak hemen aurkezten direnekin konparatuko dira. Prozesu biotan erabilitako sailkapenetan badira desberdintasun batzuk; hori dela eta, atal honetan, eta ahal izan denean, lehenago erabilitako sailkapenetara egokitu dira oraingoak, konparagarriak izan daitezzen. Desberdintasuna sailkapen modalean dago batez ere, zeren eta 2003an, taxi, bizikleta eta autobus diskrezional bidez egindako desplazamenduak “beste batzuk” atalean sailkatu baitziren. Honenbestez, atal honetan adierazitako zifrak apur bat desberdinak dira aurreko txostenean dagozkien ataletan aurkeztutako zifren aldean, zeren eta modu horiei dagozkion datuak “automobil”, “ez motorizaturia” eta “garraio kolektiboa” epigrafeetan azaltzen baitira, hurrenez hurren, 2007ko dokumentuan.

2007. urtean, EAEn bizi diren pertsonen egindako desplazamenduak 6.087.600 dira, hau da, %11,4ko hazkundera izan da 2003. urtearekiko. Egonkortu den bakarra Gipuzkoa da, beherako joera txiki batekin (%-0,7); Araba eta Bizkaian, berriz, desplazamendu kopuruak gora egin du, %22,7 eta %16,9 hurrenez hurren.

Grafikoa 47

Desplazamendu guztien bilakaera bizileku den Lurralde Historikoaren arabera

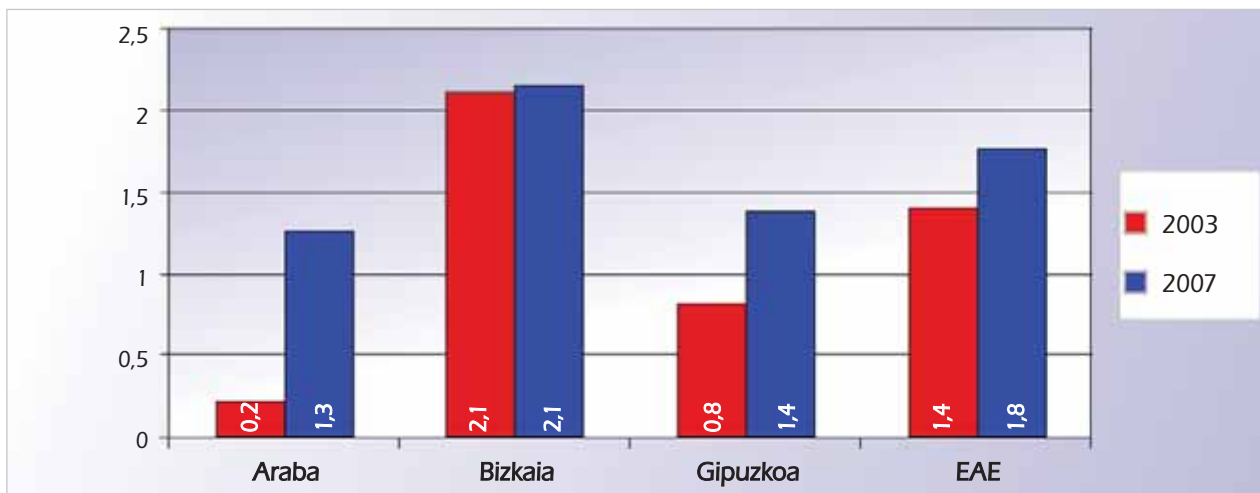


Grafikoa 48**Desplazamenduen batez bestekoa biztanleko⁴**

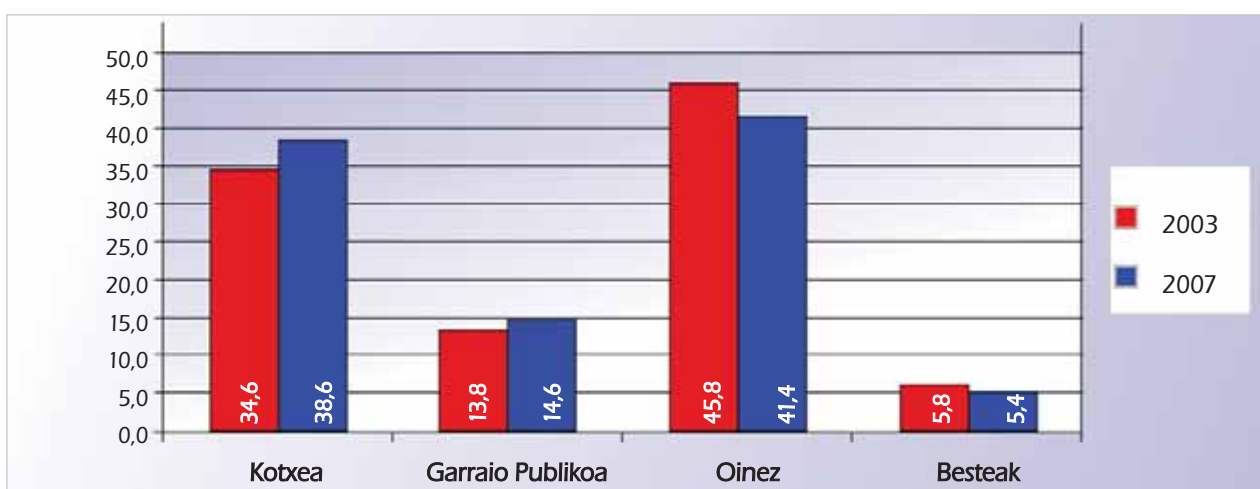
⁴ Bost urtetik gorako biztanleak hartzen dira aintzat.

Ikusten da badagoela joera orokor bat EAEn biztanleko desplazamenduak pittin bat igotzekoa. Hala ere, Gipuzkoak parametro hori murriztu baitu, dinamika hori mantsotu egin da. Murrizketa erlatibo hori gorabehera, adierazi beharra dago 2007an, Gipuzkoan, biztanleko desplazamenduen batez bestekoa ingurukoenen parekoa zela, eta horrek txostenean zehar ikusitakoari erantzuten diola oro har, zeren eta Gipuzkoaren mugikortasun ezaugarriak Bizkaikoan antzekoagoak izan baitaitezke, eta hiriburuaren presentzia txikiagoa izan mugikortasunaren osotasunean, eskualdekoaren mesedetan.

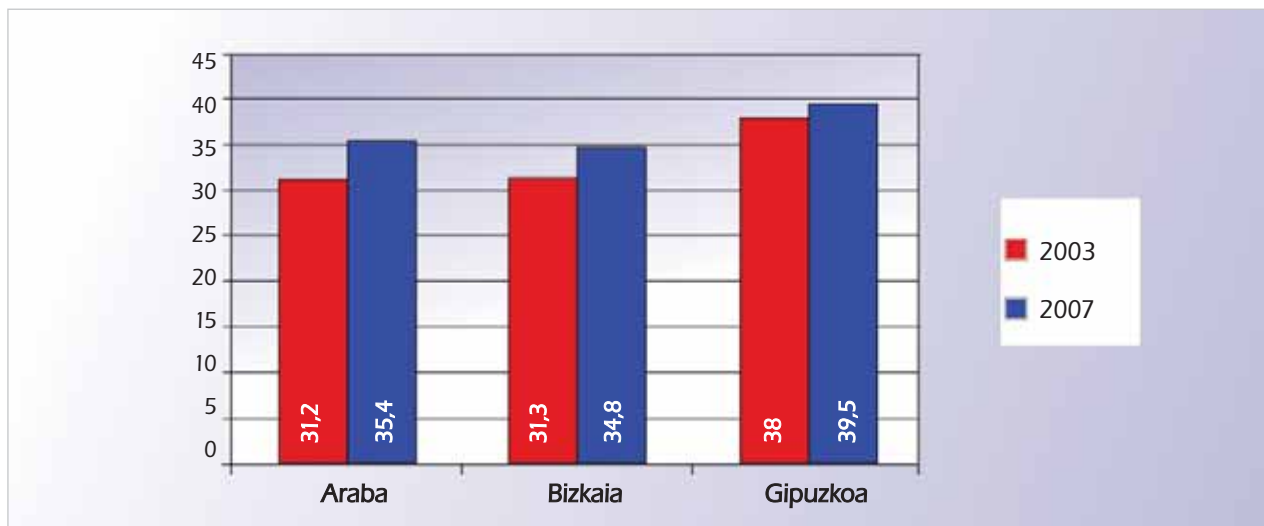
Desplazamendua zenbat etapatan egiten den aztertuz gero, ikusten da etapa bakarrean egiten direnek erabat nagusi izaten jarraitzen dutela. Horrek agerian uzten duena da intermodalitatearen bilakaera oso txikia izan dela behatutako aldiaren. Hala ere, datuek argi erakusten dute mugikortasun ereduak, hein batean behintzat, azpiegitura eta zerbitzu eskaintzari lotuta daudela. Izan ere, Bizkaian, edo hobeto esanda, Bilbo Handian, errealitate hori begi bistakoa da, zeren eta erabilpen intermodala askoz handiagoa baita gainerako hiriburuetan edo metropoli guneetan baino, 2003an egindako behaketatik. Beste Lurralde bietan hazkunde esanguratsua izan bada ere, Bizkaia emandako balioetatik urrun daude oraindik. Hortaz, desplazamendu intermodalen presentziak goranzko joera txikia dakarrela dirudi, baina nahi baino eritmo mantsoagoan.

Grafikoa 49**Desplazamendu intermodalen portzentajearen bilakaera totalarekiko**

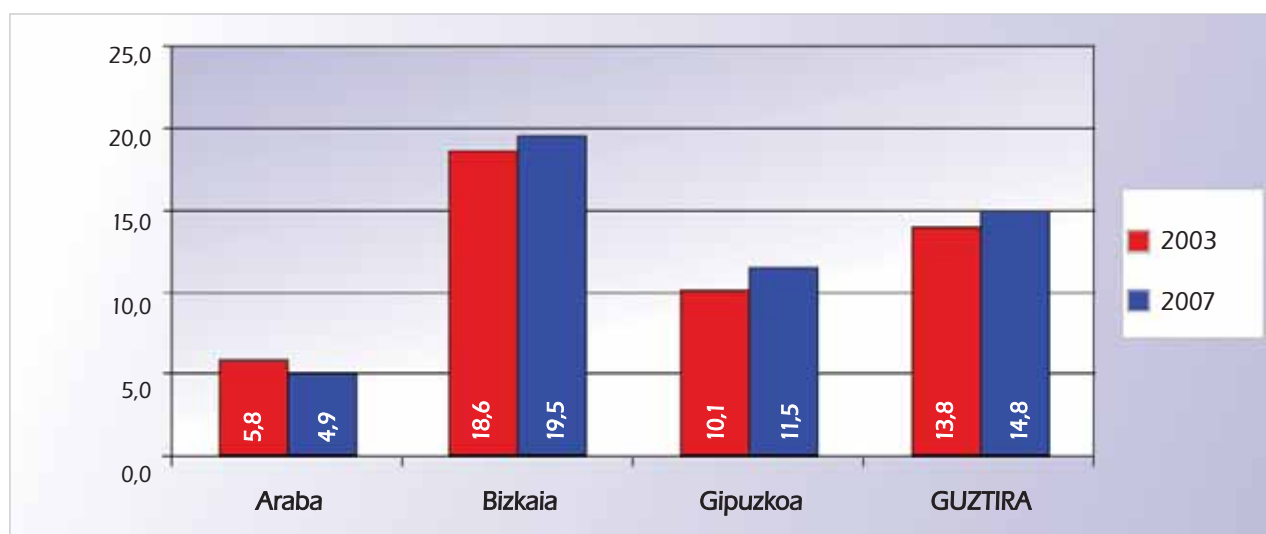
Banaketa modalaren bilakaeran, kotxearen presentzia handitu egin da. Izan ere, behatutako azken urtean ibilgailu pribatua 4 puntu hazi 2003an jasotako datuekiko. Garraio publikoak ere gora egin du apur bat, eta oinezko moduak, berriz, jaitsiera nabarmena izan du, 4,4 puntu behera egin baitu aztertutako aldiaren. Beherakada hori automobilarekiko mendekotasun gero eta handiagoari zor zaio, bai ikuspegi kulturaletik eta ohiturak direla-eta, bai eta hiri antolaketa-gatik ere, antolaketa hori ez baita batere egokia zerbitzu eta lanera joateko beharrak kotxea ez den beste era batez asetzeko.

Grafikoa 50**Banaketa modalaren bilakaera**

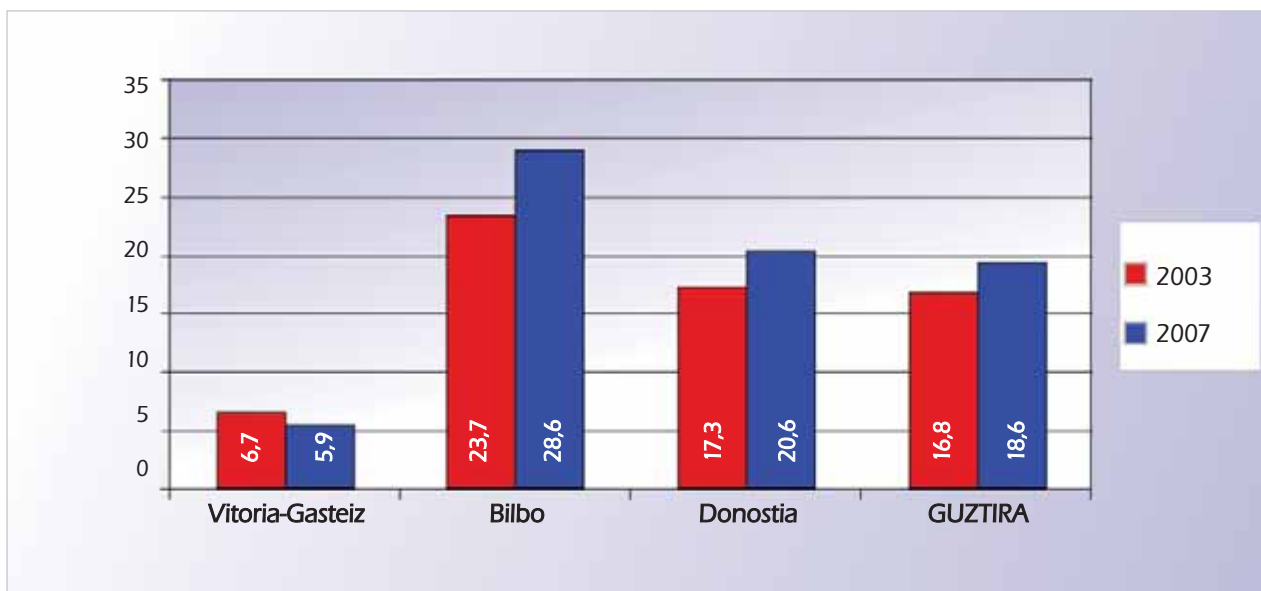
Atal honen hasieran desplazamendu bolumenaren hazkundeari buruz egindako oharriari, kotxearen protagonismoarena gehitu behar zaio. Izan ere, desplazamenduen hazkunde hori bere erabilpenari zor zaio batez ere, eta hori hala da hiru lurraldeetan. Kalkuluen arabera, detektatutako desplazamendu berrien %70, banakako garraio modu horren bidez egin da. Amaitzeko, Gipuzkoako kasua aipatu beharra dago, non 2003an ere altuak ziren balioek goranzko joerari eusten dioten.

Grafikoa 51**Automobilaren presentziaren bilakaera Lurralde Historiko bakoitzaren barne mugikortasunean**

Probintzi barneko desplazamenduetan, garraio publikoaren (hiriko autobusa, hiriartekoa eta trenbidea) presentziari buruzko datuek adierazten dute hazkunde txiki bat izan dela, 2003ko %13,8tik 2007ko %14,8ra pasatu baikara. Lurraldeen artean, Arabak azaltzen ditu daturik negatiboak, beherako joera agertzen baita bertan, zinez eskasak diren sarpent portzentaje batzuetatik abiatuta, gainera. Probintzian garraio publikoaren presentziak behera egiteak biztanleen asentamenduaren egiturarekin zerikusia izan badezake ere, hiriburuak aztertzean ikusten da antzeko zerbait gertatzen dela Gasteizekin, Gasteizek kaptazio indize baxuak azaltzen baititu, eta joera negatiboarekin, aztertutako aldi.

Grafikoa 52**Garraio publikoaren presentziaren bilakaera Lurralde Historiko bakoitzaren barne mugikortasunean⁵**

⁵ Guztira zutabea probintzi barneko desplazamenduen batuketari dagokio, eta, beraz, ez dator guztiz bat EAEko datu orokorarekin.

Grafikoa 53**Garraio publikoaren presentziaren bilakaera hiriburuetako barne mugikortasunean⁶**

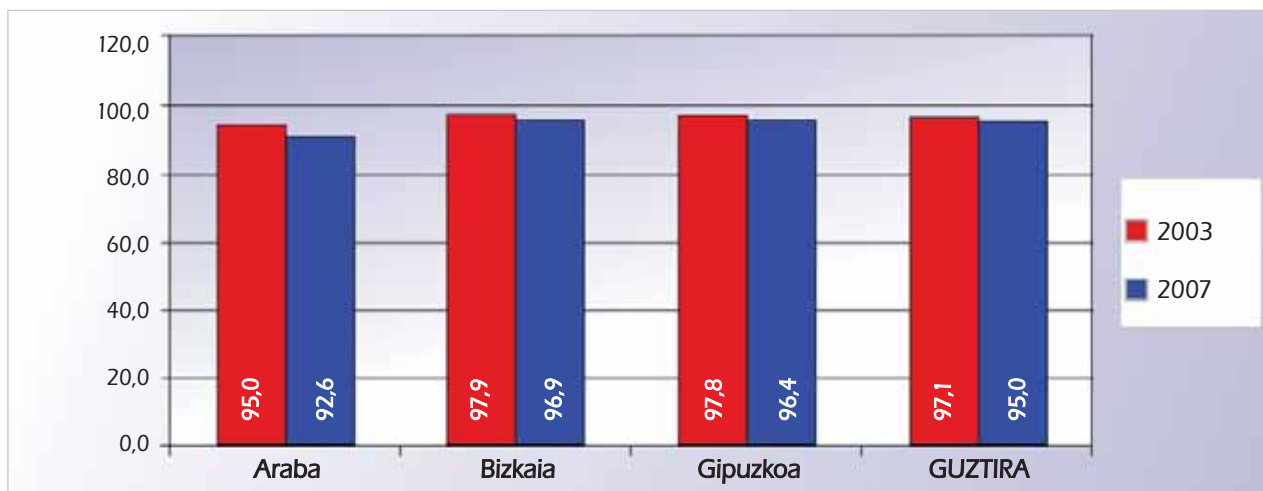
⁶ Guztira zutabeak hiru hiriburuaren barneko desplazamenduen batuketa adierazten du.

Hiriburuetako garraio publikoari dagokionez, bai Donostiak bai Bilbok sarpenerari buruzko abiatze portzentaje altuak gairitzen dituzte; Arabako hiriburuan, aspektu honen egoera kezkarria da, sartze kuota, urte hauetan zehar, txikitu egin baita. Bilbok dinamismo handia erakusten du garraio publikoaren presentziaren hedapenean, eta hori Donostian ere gertatzen da, motelago bada ere. Berriz ere agerian geratu da erabakigarria dela kalitatezko azpiegitura eta zerbitzuak eskuragarri izatea.

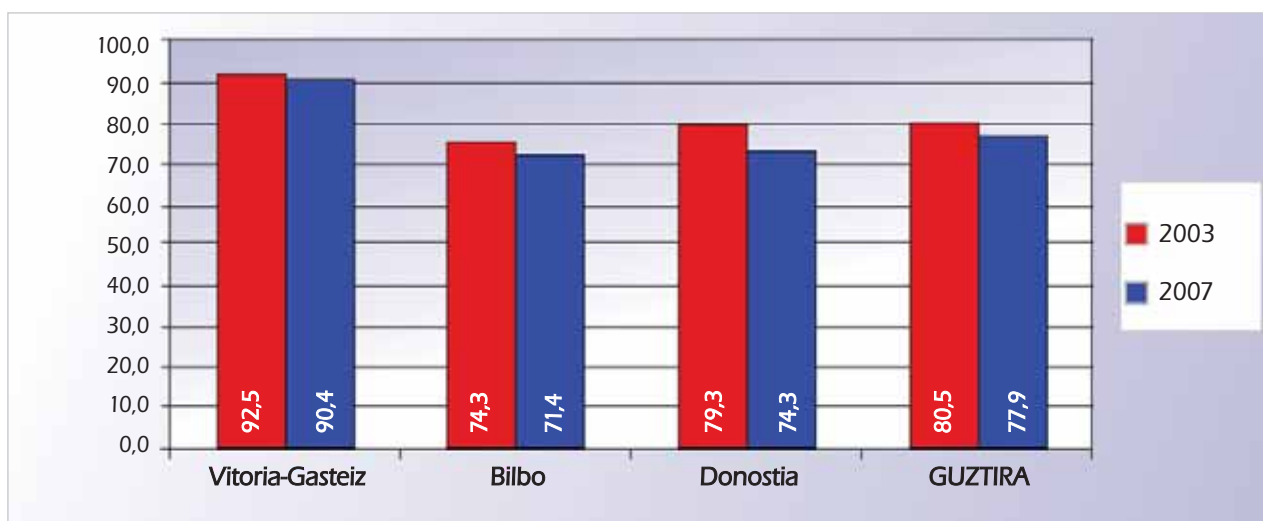
Motiboen arabera azterketak ere informazio baliotsua eskaintzen du. Puntu honetan, ohar metodologiko bat egin beharra dago. 2007an egindako inkestan, aurrekoan agertzen ez zen motibo bat sartu dugu, "Gestio pertsonalak", alegia. Txostenean egindako azterketetatik abiatuta, esan liteke, hori egiaztatzen modurik ez badago ere, halako desplazamendu gehienak laneko motiboetan sailkatzen zirela aurreko hartan eta, hein txikiagoan, erosketen atalean.

Motiboei dagokienez, lehenago aipatutako desberdintasun metodologikoak kontutan hartuta ere, lanera eta ikastera joateko desplazamenduen portzentajezko presentzia -ez ordea termino absolutuetan- txikitu egingo dela onartu beharra dago, batez ere lehenengo alorrean, ikasketetan hazkunde txiki bat ere badago eta. Nolanahi ere den, derrigorrezko mugikortasun delakoa garrantzia galduz doala dirudi, horrenbeste errepikatzen ez diren eta -batez ere garraio publikoaren eskaintzaren ikuspegitik- egituratzeko zailagoak izan ohi diren desplazamenduen mesedetan. Hortaz, derrigorrezko mugikortasunarekin zerikusirik ez duten eta dezenteko garrantzia duten desplazamenduak agertzen ari dira.

Lurralde banaketan ere aldeak daude 2003an aurkeztutako datuen eta 2007an aurkeztutakoen artean. Hala, 2003an Lurralde bakoitzaren barruan egindako desplazamenduak %97,1 izan ziren, eta 2007ko azterketan, portzentaje hori %95era jaitsi da. Kasu guztietan beheranzko joera badago ere, portzentajerik baxuena Arabakoa da, 2003an gertatu zen bezala; gainera, beherapen handiena adierazten du.

Grafikoa 54**Barne mugikortasunaren bilakaera Lurraldeka**

Hiriburuari dagozkien azterketan, beste lurralde alorretan detektatutako joera mantentzen da, hau da, hiriburuaz kanpoko lekuren bat helburu duten desplazamenduek gora egin dute nabarmen. Oraingo honetan, Gasteizko datuek agerian utzi dute hiriburu horrek bere desplazamenduak atxikitzeko ahalmen handiagoa duela beste bi hiriburuak baino, azken horiek behera egin baitute nabarmen lau urte hauetan; hala, Bilboko desplazamenduen ia %30 udalerriaz kanpoko lekuren bat du helburu, eta Donostian, berriz, portzentaje hori %26 da.

Grafikoa 55**Barne mugikortasunaren bilakaera hiriburuka**

Honenbestez, ondoriozta daiteke EAEko biztanleek mugikortasun handiagoa dutela 2003. urtean baino, eta desplazamenduen hazkundera kotxean oinarritzen dela gero eta gehiago. Gainera, konparatiboki, lanarekin eta ikasketekin zerikusirik ez duten motibazio batzuek garrantzia hartu dute. Oro har, esan daiteke udalerrian sortu bai baina helburua udalerritik kanpo duten desplazamenduen kopurua handitu egin dela.