



## 6. La oferta de transporte público por territorios

TERRITORIOS HISTÓRICOS	Plazas/hora	%	Plazas/1.000 hab.
ÁLAVA	10.116	6%	35,3
BIZKAIA	123.548	78%	110,0
GIPUZKOA	32.656	21%	48,5
<b>TOTAL COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA</b>	<b>158.281</b>	<b>–</b>	<b>76,0</b>

(\*) Las plazas correspondientes a líneas de transporte interterritoriales se han adjudicado a cada uno de los Territorios que conectan; por tanto, la suma total de la Comunidad Autónoma Vasca no se corresponde con la suma de plazas/hora de los tres Territorios.

Fuente: Elaboración propia.

La oferta de plazas/hora de transporte público en la Comunidad Autónoma Vasca asciende a 158.281, representando en Bizkaia el 78%, en Gipuzkoa el 21% y en Álava el 6%.

En cuanto a las plazas/hora por 1.000 habitantes, este ratio a nivel total es 76,0, siendo en Bizkaia 110,0, muy superior al valor alcanzado en Álava y Gipuzkoa (35,3 y 48,5 respectivamente).

TERRITORIOS HISTÓRICOS	Plazas/hora TREN	Plazas/hora BUS	Plazas Tren/1.000 hab.	Plazas Bus/1.000 hab.
ÁLAVA	4.315	5.151	15,1	18,0
BIZKAIA	64.552	58.996	57,5	52,6
GIPUZKOA	7.055	25.601	10,5	38,0

Fuente: Elaboración propia.

Si analizamos la oferta de transporte público en función de los modos de transporte, la situación es la misma respecto a Álava que presenta la oferta de transporte público más reducida, siendo motivado el diferencial existente entre Bizkaia y Gipuzkoa por la amplitud de la oferta de tren en Bizkaia y fundamentalmente por la oferta de plazas de metro (34.176 plazas/hora), que suponen el 53% de la oferta de plazas en este modo de transporte.

TERRITORIOS HISTÓRICOS	Plazas Metro/1.000 hab.	Plazas Tren/1.000 hab.	Plazas Bus/1.000 hab.
BIZKAIA	30,4	27,1	52,6
GIPUZKOA	–	10,5	40,0

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los Km./hora producidos en transporte público son los siguientes:

Km/hora producidos en transporte público	
Álava	813
Bizkaia	9.465
Gipuzkoa	3.409
Inter-Territorios	785
<b>Total Comunidad Autónoma Vasca</b>	<b>14.472</b>

Fuente: Elaboración propia.

El número de kilómetros/hora producidos en transporte público en cada uno de los Territorios pone de manifiesto que Bizkaia produce casi 12 veces más kilómetros/hora que Álava y 3 veces más que Gipuzkoa.



Los tiempos medios de desplazamientos en transporte público, ponderados para cada uno de los Territorios, son los siguientes:

RESIDENTES	DISTANCIA MEDIA (Km)	TIEMPO MEDIO (minutos)
ÁLAVA	3,7	43,4
BIZKAIA	6,4	34,4
GIPUZKOA	7,0	44,8

Nota: estos cálculos se han realizados a partir de la zonificación de la Comunidad Autónoma Vasca (es decir, se ha tenido en cuenta la movilidad interna de los municipios divididos en más de una zona).

Álava, para un desplazamiento medio de 3,7 Km., presenta unos tiempos medios elevados, en relación a los otros dos Territorios.

La distancia media recorrida en transporte público en el Territorio Histórico de Bizkaia asciende a 6,4 kilómetros, incluyendo en la media los desplazamientos internos en Bilbao, empleando un tiempo medio de 34,4 minutos en realizar el desplazamiento.

Gipuzkoa, que presenta recorridos superiores a los de Bizkaia en transporte público, emplea una media de 44,8 minutos por desplazamiento, 10 minutos superiores a los de Bizkaia.

### 6.1. LA OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CAPITALES DE LOS TRES TERRITORIOS HISTÓRICOS

Tal como evidenciamos en los cuadros y gráficos posteriores, existe una elevada correlación entre oferta de transporte público y demanda del mismo.

**Cuanto mayor, más variada, más frecuencia presenta el transporte público, mayor es el consumo del mismo por parte de los ciudadanos.**

Plazas/hora transporte público ofertadas en las capitales

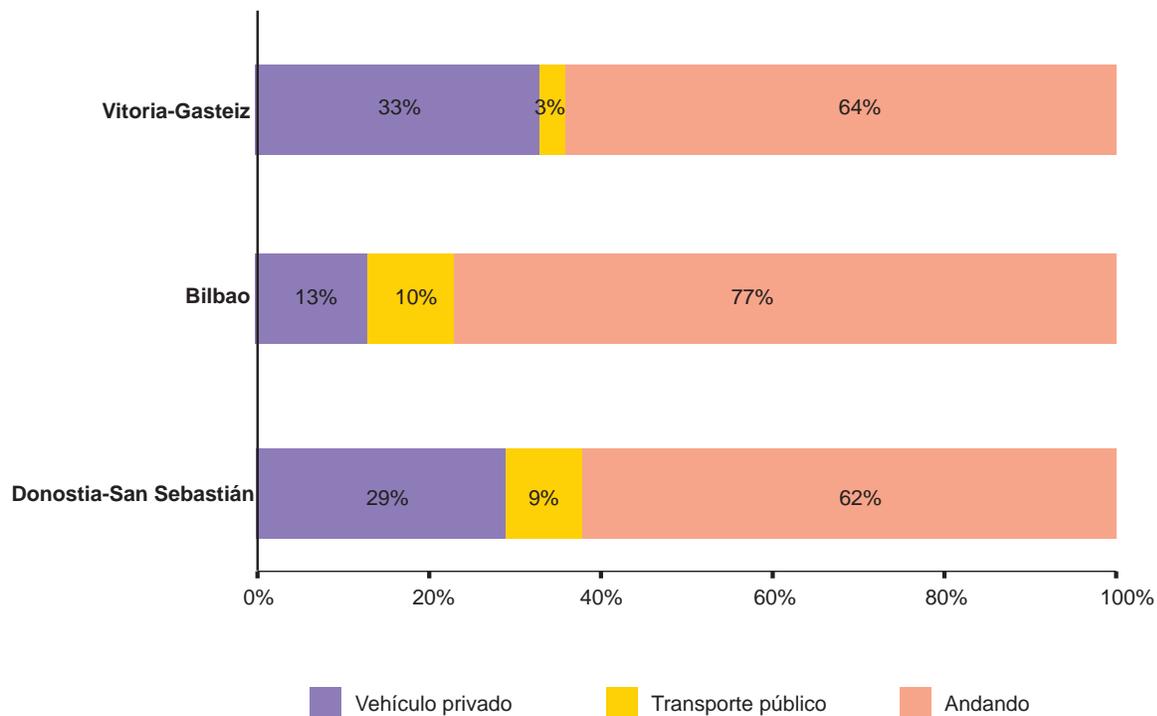
VITORIA-GASTEIZ	BILBAO	DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN
5.123	140.651	25.573

Modo de desplazamiento utilizado en función de la distancia del trayecto (Desplazamientos internos).

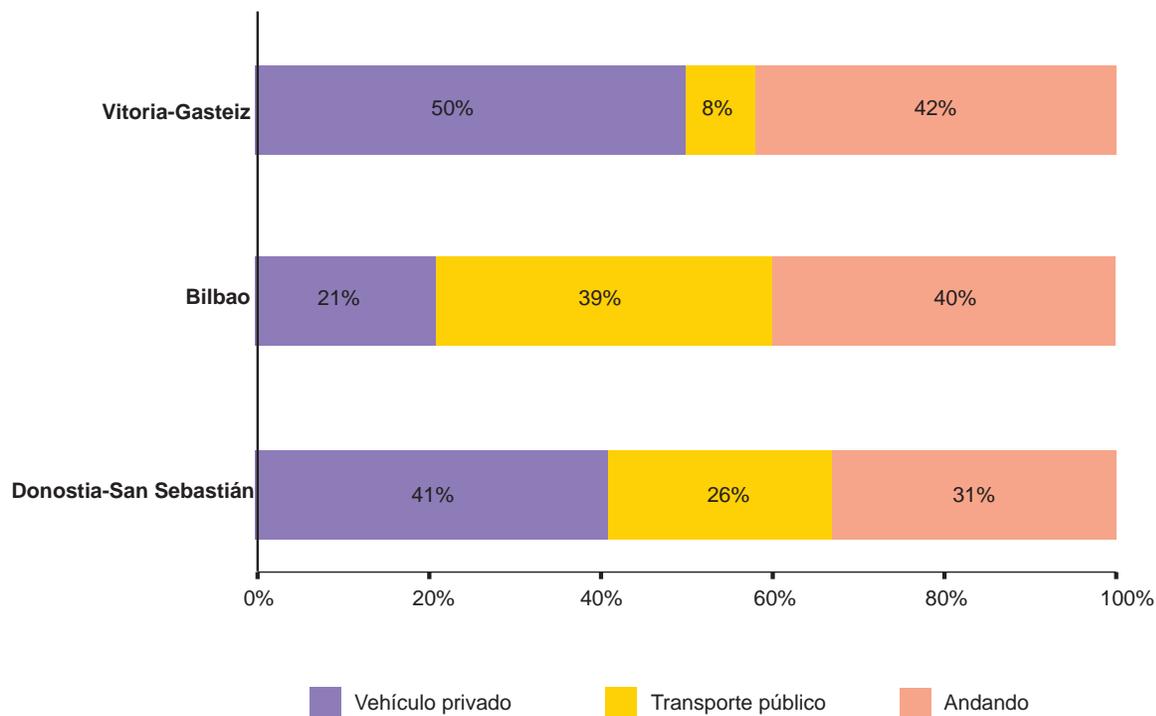
Distancia trayecto	VITORIA-GASTEIZ			BILBAO			DONOSTIA-S. SEBASTIÁN		
	Privado	Público	Pedestre	Privado	Público	Pedestre	Privado	Público	Pedestre
Menos de 1,7 Km.	32,6%	2,8%	64,1%	12,7%	10,0%	77,4%	28,7%	9,1%	62,2%
De 1,7 a 3 Km.	49,9%	8,4%	41,7%	20,6%	39,4%	40,0%	40,8%	26,1%	34,1%
Más de 3 Km.	69,2%	12,7%	18,1%	28,2%	58,8%	12,9%	56,3%	29,7%	14,0%

El consumo de transporte público resulta reducido para desplazamientos inferiores a 1,7 Km., donde lo que predomina es el modo pedestre. Este fenómeno se da con mayor intensidad en Vitoria-Gasteiz, básicamente debido a la baja oferta de plazas disponible.

Distribución de desplazamientos inferiores a 1,7 km por modos de transporte

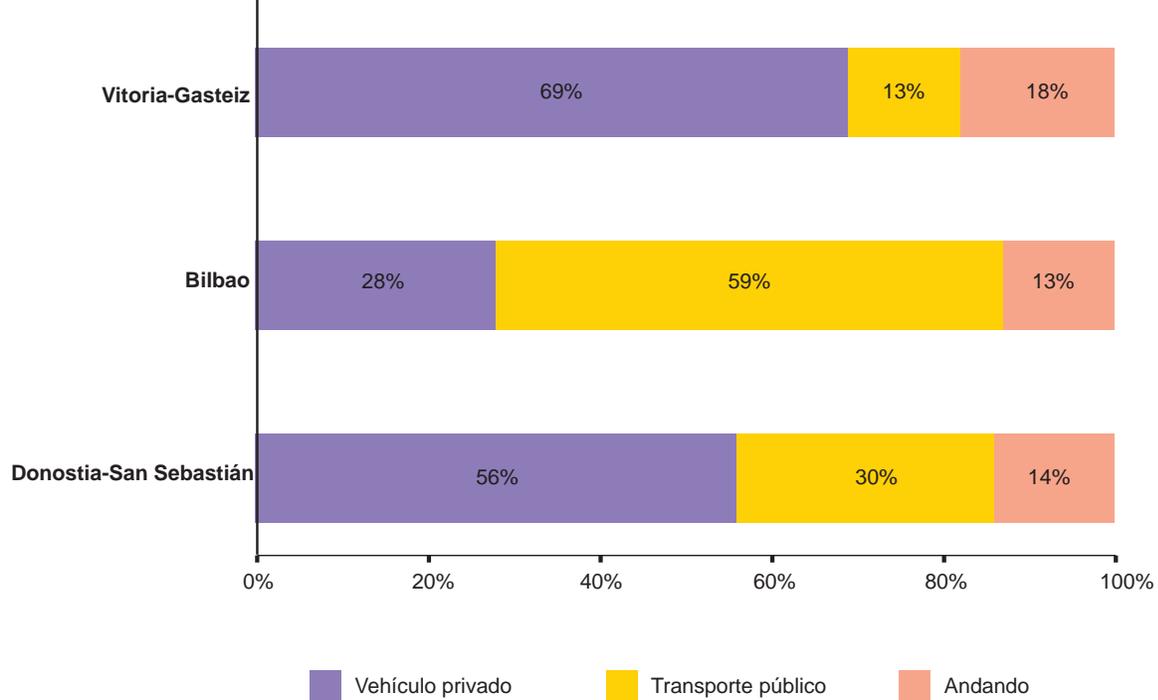


Distribución de desplazamientos de 1,7 a 3 km por modos de transporte





Distribución de desplazamientos superiores a 3 km por modos de transporte



En Bilbao, el consumo de transporte público crece a niveles espectaculares para desplazamientos internos superiores a 3 Km., donde el reparto modal sitúa al transporte público con unas tasas próximas al 60%. En Bilbao, además, el consumo de vehículo privado para desplazamientos internos superiores a 3 Km. es significativamente menor al resto de capitales.

Bilbao, dentro de la Comunidad Autónoma Vasca, evidencia que el consumo elevado de transporte público está íntimamente subordinado al número de plazas ofertadas y a la calidad de la misma.

Vitoria-Gasteiz, que presenta una significativa inferioridad comparativa en relación al número de plazas ofertadas, evidencia un consumo bajo en relación al modo público y alto en relación al modo privado.

Los desplazamientos medios ponderados en cada una de las capitales se sitúan en un umbral similar.

Desplazamiento medio ponderado (Km.) T. Público (\*)

VITORIA-GASTEIZ	BILBAO	DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN
2,37	2,07	2,55

(\*) Distancia media en transporte público entre zonas ponderado por el número de desplazamientos.

Siendo el viaje medio en transporte público más corto en Bilbao que en Donostia-San Sebastián, la impedancia media ponderada en transporte público evidencia que los tiempos medios de viaje son significativamente más cortos en Bilbao (16,31 minutos) que en Donostia-San Sebastián (26,76 minutos) y Vitoria-Gasteiz (30,89 minutos).

Los desplazamientos en Bilbao son más rápidos que en el resto de capitales, básicamente por el efecto Metro, que presenta una alta velocidad comercial y magníficas frecuencias en desplazamientos Bilbao – Bilbao.

Ahora bien, el diferencial de tiempo de viaje medio (impedancia total) entre Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz es fruto de la mejor frecuencia de las líneas de buses en Donostia-San Sebastián que las de Vitoria-Gasteiz.

	Desplazamiento medio Transporte Público	Impedancia Total
VITORIA-GASTEIZ	2,37 (Km.)	30,89 (minutos)
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	2,55 (Km.)	26,76 (minutos)

La mejor frecuencia hace que los tiempos de espera para el embarque sean menores, con lo que la impedancia total es menor.

**Vitoria-Gasteiz:** Oferta 3.808 plazas de transporte público hora, con una distancia media de 2,37 Km. y una impedancia media de 30,89 (23,6 plazas hora/1.000 habitantes).

**Bilbao:** Presenta una oferta de 116.078 plazas hora, con una distancia media de viaje de 2,07 Km. y una impedancia total de viaje de 16,31 minutos (401,9 plazas hora/1.000 habitantes).

**Donostia-San Sebastián:** Oferta 18.920 plazas en transporte público a la hora, con una distancia media de 2,55 Km. y una impedancia de 26,76 minutos (143,4 plazas hora/1.000 habitantes).

Los residentes en Bilbao realizan 186.718 desplazamientos Bilbao–Bilbao en transporte público. Los residentes en Donostia-San Sebastián, 82.144 desplazamientos San Sebastián–San Sebastián y los residentes en Vitoria-Gasteiz, 37.493 desplazamientos Vitoria–Vitoria.

Resulta evidente que el mayor consumo en transporte público se produce en Bilbao; ciudad donde la oferta es mayor y la impedancia total en transporte público menor. El mayor consumo de transporte público está íntimamente ligado a la oferta y a la velocidad en realizar el desplazamiento.

## 6.2. LA OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR COMARCAS

A nivel comarcal, la oferta de transporte público es la siguiente:

	Población	Plazas Tren (*)	Plazas Bus	Total plazas	Plazas Tren/1.000 hab	Plazas Bus/1.000 hab	Total Plaz/1.000 hab
LLANADA ALAVESA	228.991	115	5.008	5.123	0,5	21,9	22,4
CANTÁBRICA ALAVESA	32.720	4.200	793	4.993	128,4	24,2	152,6
RIOJA ALAVESA	10.011	0	168	168	0,0	16,8	16,8
ESTRIBAC. DEL GORBEA	6.892	0	429	429	0,0	62,2	62,2
VALLES ALAVESSES	4.681	115	168	283	24,6	35,9	60,5
MONTAÑA ALAVESA	3.092	0	84	84	0,0	27,2	27,2
GRAN BILBAO	865.799	62.712	57.639	120.351	72,4	66,6	139,0
DURANGUESADO	90.495	3.680	4.340	8.020	40,7	48,0	88,6
PLENTZIA-MUNGIA	45.213	8.544	1.549	10.093	189,0	34,3	223,3
GERNIKA-BERMEO	44.110	920	1.804	2.724	20,9	40,9	61,8
ENCARTACIONES	29.663	1.146	819	1.965	38,6	27,6	66,2
MARKINA-ONDARROA	26.095	0	864	864	0,0	33,1	33,1
ARRATIA-NERVIÓN	21.262	4.200	2.168	6.368	197,5	102,0	299,5
DONOSTIALDEA	311.398	5.215	20.636	25.851	16,7	66,3	83,0
BAJO BIDASOA	71.645	3.835	2.128	5.963	53,5	29,7	83,2
UROLA COSTA	66.428	1.380	611	1.991	20,8	9,2	30,0
GOIERRI	63.510	2.915	1.452	4.367	45,9	22,9	68,8
ALTO DEBA	62.010	0	736	736	0,0	11,9	11,9
BAJO DEBA	54.228	2.300	827	3.127	42,4	15,3	57,7
TOLOSA	44.344	2.915	2.609	5.524	65,7	58,8	124,6
VITORIA-GASTEIZ	216.852	115	5.008	5.123	0,5	23,1	23,6
BILBAO	349.972	62.712	77.939	140.651	179,2	222,7	401,9
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	178.377	5.215	20.358	25.573	29,2	114,1	143,4

(\*) Incluye el tranvía.

Fuente: Elaboración propia.

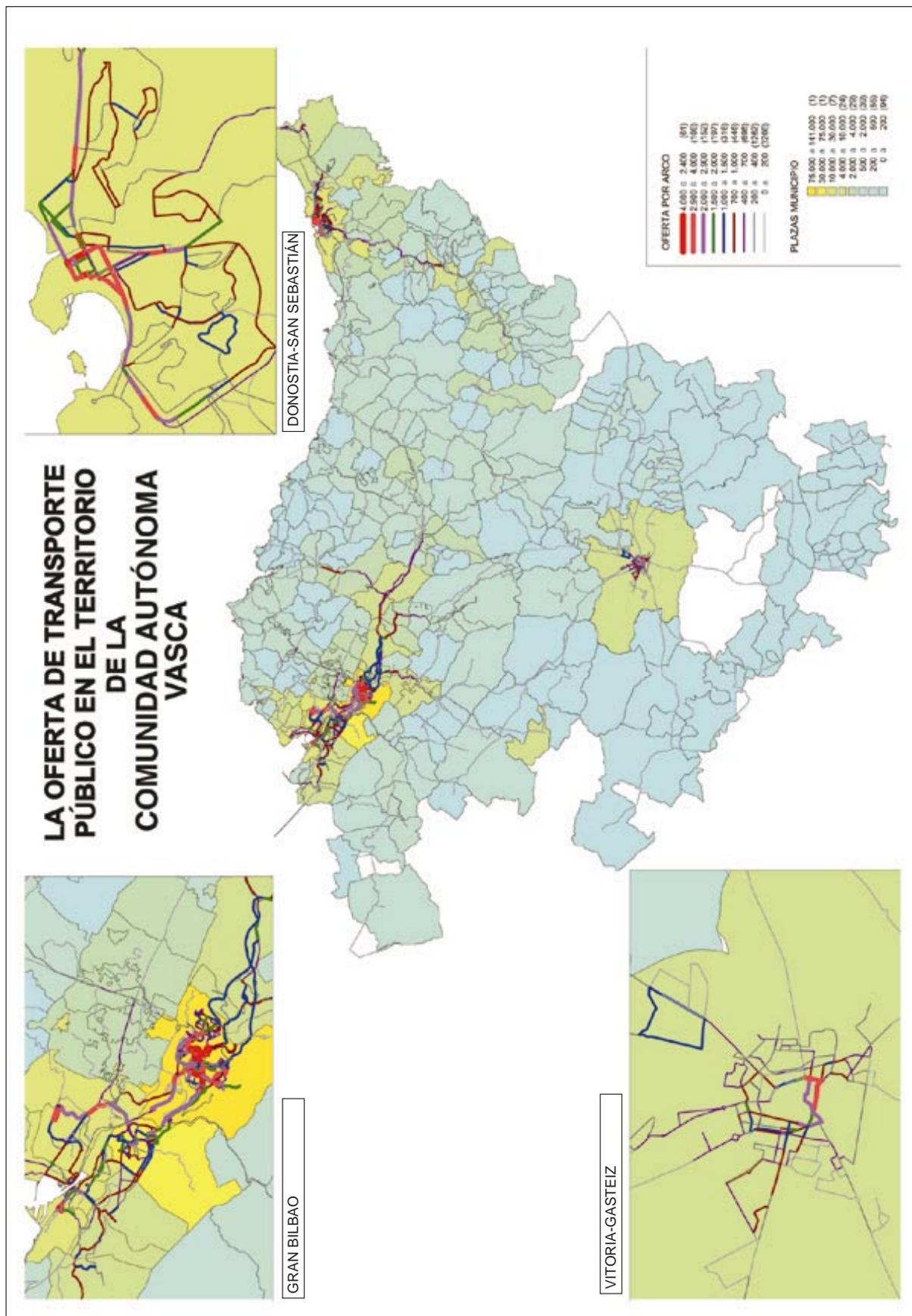


En cuanto a las comarcas con mayor población (Gran Bilbao, Donostialdea y Llanada Alavesa), la oferta de transporte público es sensiblemente superior en el Gran Bilbao, 139,0 plazas hora/1.000 habitantes, frente a 83,0 en Donostialdea y 22,4 en la Llanada Alavesa.

El diferencial de plazas existente entre el Gran Bilbao y Donostialdea está motivado por la oferta de plazas de tren y especialmente por la oferta de Metro, ya que si analizamos la oferta de autobuses el ratio plaza/hora por 1.000 habitantes es similar en las dos comarcas.

Respecto a la Llanada Alavesa, es una de las comarcas con menor oferta de transporte público. Este ratio alcanza un valor de 22,4 plazas horas por 1.000 habitantes, solamente superado por el Alto Deba (11,9).

Esta posición no es debida a la ausencia de una oferta de tren, ya que si analizamos los valores alcanzados por este ratio en cada comarca con relación al autobús, la situación es similar.



PLAZAS HORA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR HABITANTE EN CADA MUNICIPIO

