

# ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA

2016

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

EKONOMIAREN GARAPEN  
ETA AZPIEGITURA SAILA

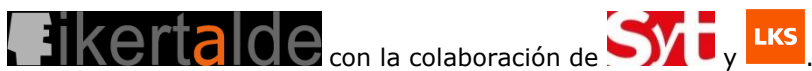
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO  
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

**Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia**

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2017

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la red Biblioteak del Gobierno Vasco: <http://www.bibliotekak.euskadi.eus/WebOpac>



Supervisión y dirección: Observatorio del Transporte de Euskadi – Oteus



Edición: 1ª, Marzo 2017

© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco  
Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras

Internet: [www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus)

Edita:

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia  
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco  
Donostia-San Sebastián 1, 01010 Vitoria-Gasteiz

D.L.: VI 418-2012

Este y otros estudios e informes están publicados en la Web del Gobierno Vasco, en Oteus Observatorio del Transporte de Euskadi: <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-4833/eu/>

**ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA  
VASCA 2016**



## **AGRADECIMIENTOS**

La realización de este trabajo ha sido posible gracias a la colaboración de un buen número de personas y agentes institucionales y empresariales vinculados al ámbito del transporte, que han facilitado la información solicitada a partir de la cual se han obtenido los resultados que se plasman en este documento.

En primer lugar, queremos agradecer a la ciudadanía de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) al tiempo destinado a responder desinteresadamente a la encuesta en los hogares bien vía telefónica o vía presencial en sus propias residencias, y a las personas del exterior por su participación en la encuesta realizada en las terminales (estaciones de autobús de las tres capitales, estaciones de tren y aeropuertos) y cuya explotación quedará también recogida en el documento de Imagen de la Demanda 2016. Sin su participación no hubiera sido posible caracterizar la movilidad de la CAPV.

En segundo lugar, reconocer el esfuerzo realizado por las empresas concesionarias de transporte de personas por carretera, aéreo y ferroviario y a las Autoridades de Transporte que han facilitado los datos del número de personas usuarias de las distintas líneas o servicios que operan en la CAPV. Esta información ha permitido contrastar los resultados obtenidos en la encuesta en los hogares con la realidad, y ajustar los elevadores de cada uno de los modos, de forma que los datos que se recojan de la explotación de la encuesta sean una imagen lo más fiel posible del patrón actual de movilidad de la CAPV.

Por último, queremos también mostrar nuestro agradecimiento a aquellas empresas como gasolineras y concesionarias de autopistas que han cedido parte de sus instalaciones para la realización adecuada de las encuestas a las personas conductoras, sin generar perjuicios para el resto de las y los usuarios de las infraestructuras viarias.

A todos ellos nuestro más profundo agradecimiento por facilitarnos la ejecución del trabajo de campo sin el cual hubiera sido imposible la recopilación de la información necesaria para la elaboración de este estudio.



**ÍNDICE DE CONTENIDO**

A.	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	15
B.	<b>INFORME DE RESULTADOS</b> .....	17
B.1	Caracterización de la población en función de su movilidad .....	17
B.2	Caracterización de los desplazamientos de la población en la CAPV .....	23
2.1.	Distribución de los desplazamientos según modos .....	26
2.2.	No motorizados .....	36
2.2.1.	Andando .....	36
2.2.2.	Bicicleta .....	37
2.3.	Colectivos motorizados .....	38
2.3.1.	Carretera .....	39
2.3.2.	Ferrocarril .....	42
2.4.	Individuales motorizados .....	45
2.4.1.	Automóvil .....	46
2.4.2.	Moto .....	47
2.5.	Según motivos .....	48
2.5.1.	Trabajo .....	51
2.5.2.	Ocio .....	52
2.5.3.	Gestiones familiares y personales .....	53
2.5.4.	Estudio .....	55
2.5.5.	Compras .....	56
2.6.	Distribución de los desplazamientos según variables sociodemográficas .....	57
2.6.1.	Análisis de la movilidad según sexo .....	57
2.6.2.	Análisis de la movilidad según acceso a los medios motorizados .....	60
2.6.3.	Análisis de la movilidad según tipología familiar .....	63
2.7.	Análisis territorial .....	64
2.7.1.	Álava .....	68
2.7.2.	Bizkaia .....	73
2.7.3.	Gipuzkoa .....	77
2.7.4.	Desplazamientos con destino a las tres capitales .....	81
B.3	Evolución 2003-2016 .....	91
B.4	Conclusiones .....	101
C.	<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b> .....	105
C.1	Diseño muestral .....	105
C.2	Diseño del cuestionario .....	109
C.3	Procedimiento de recogida de información .....	110
C.4	Procedimientos de elevación .....	111
C.5	Glosario de términos .....	112
D.	<b>ANEXOS</b> .....	115

**ÍNDICE DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1. Distribución de las razones por las que las personas no se desplazan .....	18
Ilustración 2. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte .....	20
Ilustración 3. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte y sexo .....	20
Ilustración 4. Caracterización de la ciudadanía según motivo .....	21
Ilustración 5. Caracterización de la ciudadanía según motivo y sexo .....	22
Ilustración 6. Distribución de desplazamientos según comarca de origen .....	24
Ilustración 7. Distribución de desplazamientos según comarca de destino.....	25
Ilustración 8. Distribución modal de los desplazamientos realizados por las personas residentes de la CAPV.....	26
Ilustración 9. Distribución de los desplazamientos según motivo .....	29
Ilustración 10. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según modos de transporte ..	30
Ilustración 11. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y modo de transporte utilizado.....	31
Ilustración 12. Distribución de desplazamientos según comarca de destino y modo de transporte utilizado.....	32
Ilustración 13. Distribución de los desplazamientos según motorización .....	33
Ilustración 14. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y edad .....	35
Ilustración 15. Distribución de desplazamientos andando según motivo.....	36
Ilustración 16. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según motivo .....	37
Ilustración 17. Distribución de los desplazamientos en modos colectivos según motivo .....	39
Ilustración 18. Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según motivo .....	40
Ilustración 19. Distribución de desplazamientos en ferrocarril según motivo.....	43
Ilustración 20. Distribución desplazamientos en modos individuales según motivo .....	45
Ilustración 21. Distribución de desplazamientos en automóvil según motivo .....	46
Ilustración 22. Distribución de desplazamientos en moto según motivo .....	47
Ilustración 23. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según motivos .....	48
Ilustración 24. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y motivo .....	49
Ilustración 25. Distribución de los desplazamientos según comarca de destino y motivo.....	50
Ilustración 26. Distribución de desplazamientos por motivo trabajo según modo. (%)......	51
Ilustración 27. Distribución de desplazamientos por motivo ocio según modo. (%) .....	52
Ilustración 28. Distribución de desplazamientos por motivo gestiones familiares y personales según modo. (%). .....	54
Ilustración 29. Distribución de desplazamientos por motivo estudio según modo. (%)......	55
Ilustración 30. Distribución de desplazamientos por motivo compras según modo. (%). .....	56
Ilustración 31. Desplazamientos por habitantes según sexo .....	57
Ilustración 32. Distribución de los desplazamientos por sexos según modo de transporte. (%). .....	58
Ilustración 33. Distribución de los desplazamientos por sexo según motivo.....	59
Ilustración 34. Distribución de los desplazamientos por sexos según ámbito territorial .....	60
Ilustración 35. Distribución de la población según posesión de vehículos a motor dentro de la unidad familiar .....	60
Ilustración 36. Desplazamientos por habitante según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar .....	61



Ilustración 37. Distribución de los desplazamientos por modos según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar. (%).....	62
Ilustración 38. Distribución de la tipología de desplazamientos según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar.....	62
Ilustración 39. Distribución modal de los desplazamientos según tipología familiar. (%).....	63
Ilustración 40. Distribución de los desplazamientos según motivo y tipología familiar.....	64
Ilustración 41. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según ámbito territorial .....	65
Ilustración 42. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y ámbito territorial.....	65
Ilustración 43. Distribución de los desplazamientos según comarca de destino y ámbito territorial.....	66
Ilustración 44. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Álava .....	68
Ilustración 45. Distribución de desplazamientos internos por modo en Álava .....	69
Ilustración 46. Distribución de los desplazamientos internos (con origen y destino) en Vitoria-Gasteiz según modo de transporte.....	72
Ilustración 47. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Bizkaia .....	73
Ilustración 48. Distribución de desplazamientos internos por modo en Bizkaia.....	73
Ilustración 49. Distribución de los desplazamientos internos en Bilbao según modo de transporte .....	76
Ilustración 50. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Gipuzkoa.....	77
Ilustración 51. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa.....	78
Ilustración 52. Distribución de los desplazamientos internos en Donostia-San Sebastián según modo de transporte .....	80
Ilustración 53. Evolución de los desplazamientos totales según Territorio Histórico de residencia.....	91
Ilustración 54. Evolución de la media de desplazamientos por habitante.....	92
Ilustración 55. Evolución de los desplazamientos según sexo .....	92
Ilustración 56. Evolución del porcentaje de desplazamientos intermodales.....	93
Ilustración 57. Evolución de la distribución modal .....	93
Ilustración 58. Evolución de la penetración del automóvil en la movilidad interna de cada Territorio Histórico.....	96
Ilustración 59. Evolución de la penetración del transporte público en la movilidad interna de cada Territorio Histórico .....	97
Ilustración 60. Evolución de los medios de transporte en la movilidad interna de cada Territorio Histórico (2011-2016).....	98
Ilustración 61. Evolución de la movilidad interna por Territorio Histórico.....	99
Ilustración 62. Evolución de la movilidad interna por capitales .....	99
Ilustración 63. Evolución del transporte público en la movilidad interna de las capitales .....	100

**ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1. Distribución de la población en función de los desplazamientos realizados .....	17
Tabla 2. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y Territorio Histórico .	18
Tabla 3. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y grupo de edad.....	19
Tabla 4. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y sexo. (%).....	19
Tabla 5. Caracterización de la ciudadanía según modos agrupados, edad y sexo. (%).....	21
Tabla 6. Caracterización de la ciudadanía según motivos agrupados, edad y sexo. (%).....	22
Tabla 7. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico.....	23
Tabla 8. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico. (%).....	23
Tabla 9. Distribución de los desplazamientos según número de etapas y Territorios Históricos .....	27
Tabla 10. Distribución de los desplazamientos según tipología y modo de transporte. (%)... ..	28
Tabla 11. Desplazamientos según tipo y Territorio Histórico de residencia .....	29
Tabla 12. Desplazamiento según modo y sexo .....	34
Tabla 13. Desplazamientos según modo y sexo por grupos de edad. (%).....	34
Tabla 14. Desplazamientos según modo de transporte y relación con la actividad. (%).....	35
Tabla 15. Distribución de desplazamientos andando según ámbito territorial.....	37
Tabla 16. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según ámbito territorial .....	38
Tabla 17. Distribución de desplazamientos en modos colectivos según ámbito territorial .....	39
Tabla 18. Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según ámbito territorial.....	40
Tabla 19. Uso de los distintos tipos de billete según modo de transporte colectivo por carretera. (%).....	41
Tabla 20. Uso de los distintos tipos de billete en el transporte colectivo por carretera en cada uno de los Territorios Históricos. (%).....	41
Tabla 21. Uso de los distintos tipos de billete en los desplazamientos internos realizados en transporte colectivo por carretera en las capitales vascas .....	42
Tabla 22. Distribución de desplazamientos en ferrocarril según ámbito territorial.....	43
Tabla 23. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril. (%).....	44
Tabla 24. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril en cada uno de los Territorios Históricos. (%).....	44
Tabla 25. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril en las capitales. (%).....	44
Tabla 26. Distribución de desplazamientos en modos individuales según ámbito territorial....	45
Tabla 27. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial.....	46
Tabla 28. Distribución de desplazamientos en moto según ámbito territorial .....	47
Tabla 29. Distribución de desplazamientos por motivo trabajo según ámbito territorial.....	52
Tabla 30. Distribución de desplazamientos por motivo ocio según ámbito territorial .....	53
Tabla 31. Distribución de desplazamientos por motivo gestiones familiares y personales según ámbito territorial .....	54
Tabla 32. Distribución de desplazamientos por motivo estudio según ámbito territorial .....	55
Tabla 33. Distribución de desplazamientos por motivo compras según ámbito territorial.....	57
Tabla 34. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y sexo. (%).....	58
Tabla 35. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y tipología familiar. (%).....	63

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 36. Distribución de desplazamientos internos por motivo según Territorio Histórico .....	67
Tabla 37. Distribución de los desplazamientos internos por modos según Territorio Histórico	68
Tabla 38. Desplazamientos internos por comarcas en Álava .....	70
Tabla 39. Desplazamientos internos por comarcas en Álava. (%) .....	70
Tabla 40. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de la Llanada Alavesa .....	71
Tabla 41. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Vitoria-Gasteiz con el exterior .....	71
Tabla 42. Desplazamientos internos por comarcas en Bizkaia .....	74
Tabla 43. Desplazamientos internos por comarcas en Bizkaia. (%) .....	74
Tabla 44. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de Gran Bilbao .....	75
Tabla 45. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Bilbao con el exterior .....	75
Tabla 46. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa .....	78
Tabla 47. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa. (%) .....	79
Tabla 48. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de Donostialdea .....	79
Tabla 49. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Donostia-San Sebastián con el exterior .....	80
Tabla 50. Distribución de los desplazamientos con destino a las tres capitales, incluidos los internos .....	81
Tabla 51. Distribución de los desplazamientos con destino a las tres capitales, incluidos los internos. (%) .....	82
Tabla 52. Accesos a Vitoria-Gasteiz desde el exterior según modo de transporte .....	84
Tabla 53. Accesos a Vitoria-Gasteiz desde el exterior según modo de transporte. (%).....	85
Tabla 54. Accesos a Bilbao desde el exterior según modo de transporte .....	87
Tabla 55. Accesos a Bilbao desde el exterior según modo de transporte. (%).....	88
Tabla 56. Accesos a Donostia-San Sebastián desde el exterior según modo de transporte ....	89
Tabla 57. Accesos a Donostia-San Sebastián desde el exterior según modo de transporte. (%). .....	90
Tabla 58. Evolución de la movilidad en la CAPV por modos en el periodo 2011-2016.....	95
Tabla 59. Marco de hogares: Resultados de la Afijación .....	106
Tabla 60. Marco de hogares: Clasificación por áreas .....	107
Tabla 61. Marco de población: Clasificación por áreas .....	108
Tabla 62. Marco de población de 7 y más años: Clasificación por áreas .....	109
Tabla 63. Individuos componentes de los hogares encuestados, por sexo y edad según Territorio .....	110
Tabla 64. Hogares encuestados por día de referencia y meteorología según Territorio .....	111
Tabla 65. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV (valores absolutos) .....	116
Tabla 66. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV. Reparto porcentual según comarca de origen. ....	117
Tabla 67. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV. Reparto porcentual según comarca de destino.....	118
Tabla 68. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL <sup>1</sup> (valores absolutos) .....	119

Tabla 69. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL <sup>1</sup> . Reparto porcentual según comarca de origen. ....	120
Tabla 70. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL <sup>1</sup> . Reparto porcentual según comarca de destino. ....	121
Tabla 71. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en TRANSPORTE COLECTIVO <sup>1</sup> (valores absolutos). ....	122
Tabla 72. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en TRANSPORTE COLECTIVO <sup>1</sup> . Reparto porcentual según comarca de origen.....	123
Tabla 73. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en TRANSPORTE COLECTIVO <sup>1</sup> . Reparto porcentual según comarca de destino. ....	124
Tabla 74. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por TRABAJO (valores absolutos). ....	125
Tabla 75. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por TRABAJO. Reparto porcentual según comarca de origen. ....	126
Tabla 76. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por TRABAJO. Reparto porcentual según comarca de destino.....	127
Tabla 77. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por OCIO (valores absolutos). ....	128
Tabla 78. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por OCIO. Reparto porcentual según comarca de origen. ....	129
Tabla 79. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por OCIO. Reparto porcentual según comarca de destino.....	130
Tabla 80. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por COMPRAS (valores absolutos). ....	131
Tabla 81. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por COMPRAS. Reparto porcentual según comarca de origen. ....	132
Tabla 82. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por COMPRAS. Reparto porcentual según comarca de destino.....	133
Tabla 83. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por ESTUDIOS (valores absolutos). ....	134
Tabla 84. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por ESTUDIOS. Reparto porcentual según comarca de origen.....	135

Tabla 85. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por ESTUDIOS. Reparto porcentual según comarca de destino. ....	136
Tabla 86. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES FAMILIARES Y PERSONALES** (valores absolutos). ....	137
Tabla 87. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES FAMILIARES Y PERSONALES**. Reparto porcentual según comarca de origen. ....	138
Tabla 88. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES PERSONALES Y FAMILIARES**. Reparto porcentual según comarca de destino. ....	139



## A. INTRODUCCIÓN

El documento que se presenta a continuación refleja las principales características de la movilidad de las personas que residen en la CAPV en 2016. Se trata de un análisis en profundidad desarrollado a partir de la correspondiente encuesta realizada en hogares de la CAPV. En la información que en este documento se recoge tienen reflejo multitud de variables que estructuran e inciden en las pautas de movilidad. Algunas son de índole interna (servicios de transporte, frecuencias, títulos de transporte,...); otras en cambio son externas, aunque tengan una incidencia indudable (situación económica, climatológica o estructura de la oferta global de servicios y ocio). Todas estas cuestiones inciden en la movilidad, dando lugar a un panorama global que es lo que el documento describe.

Los resultados de la encuesta de movilidad deben contemplarse en el marco de las propias características metodológicas del estudio. Entre estas características hay que destacar que la información obtenida es la declarada por la persona contactada. Si bien la encuesta se realiza con un cuestionario muy estructurado, siempre cabe un cierto grado de subjetividad en algunas de las respuestas. Esta circunstancia es una de las que aconsejan tratar las informaciones con un carácter referencial, ya que el objetivo final no es tanto realizar un análisis cuantitativo en detalle como ofrecer una visión general de las pautas de movilidad. Asimismo, hay que anotar que la encuesta se realiza sobre la movilidad en día laborable representativo y a la población de 7 y más años.

A la hora de leer e interpretar los datos ofrecidos en el presente informe hay una cuestión que es preciso considerar, la cual se deriva del proceso mismo de obtención de los datos de desplazamientos y sus correspondientes porcentajes.

Tal y como se detalla en el apartado metodológico de este mismo informe, se ha procedido a elevar los resultados obtenidos según los marcos de referencia de individuos y familias por un lado, y, por otro, según los datos obtenidos por los operadores de transporte. Como consecuencia de este proceso de elevación, las cifras resultantes no son nunca absolutas, sino que presentan decimales. Por tanto, en las tablas que se ofrecen, puede haber ligeras diferencias, normalmente de una unidad, en los totales de fila, columna y en los subtotales. Estas diferencias pueden tener traslado a los porcentajes correspondientes.

Otro aspecto que debe ser destacado en este documento es su vocación de aportar perspectiva a una serie de estudios realizados ya con anterioridad bajo una óptica similar a la señalada y con un proceso metodológico asimilable, lo cual permite una visión que comienza en 2003, con hitos en 2006 y 2011. Es, por tanto, el cuarto análisis que se realiza, lo que garantiza la citada perspectiva temporal.

Más allá de esta funcionalidad temporal, la información de este documento debe servir para contrastar el efecto de las intervenciones desarrolladas con impacto en la movilidad y guiar las intervenciones futuras según sean las estrategias que en este aspecto se deseen desarrollar y las necesidades identificadas.

Por todo ello, el informe se ha estructurado de tal modo que responda a estos objetivos. Se ofrece una visión global de la población de la CAPV en función de sus opciones de movilidad, tratando de este modo de realizar una caracterización general que dará posteriormente paso al análisis en profundidad, según modos, motivos, género o ámbitos territoriales de la movilidad que efectivamente se da. Una vez presentadas estas informaciones, se ofrece un estudio evolutivo y se extraen una serie de conclusiones generales que tratarán de identificar las principales claves que describen la movilidad de las personas de la CAPV.



## B. INFORME DE RESULTADOS

### B.1 Caracterización de la población en función de su movilidad

La mayor parte de la ciudadanía vasca (88,4%) de la población de 7 y más años realiza al menos un desplazamiento<sup>1</sup> durante un día laborable medio, siendo únicamente el 11,6% restante la población que no se desplaza. Entre los que se desplazan (1.777.261), el 45,6% realiza más de dos desplazamientos.

Tabla 1. Distribución de la población en función de los desplazamientos realizados

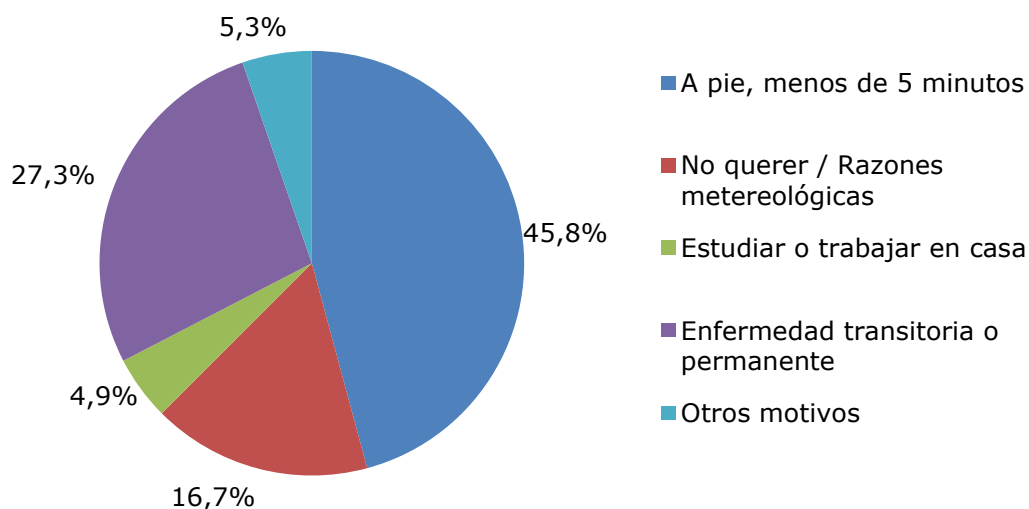
Nº de desplazamientos	Personas habitantes	%
1	66.166	3,3
2	899.704	44,7
3	90.301	4,5
4	514.619	25,6
5 o más	206.471	10,3
No se desplazan	235.537	11,6
<b>Total</b>	<b>2.012.798</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Hay que tomar en consideración que a efectos del análisis de la movilidad, no computamos como desplazamientos en esta encuesta aquellos realizados exclusivamente andando de una duración menor a 5 minutos. El 45,8% de las personas que respondieron que no se desplazan (235.537) se corresponden con dicho tipo, es decir, desplazamientos a pie de menos de 5 minutos, y por tanto no se consideran en el análisis objeto de este estudio. Este colectivo representa un total de 107.875 personas.

<sup>1</sup> Se considera desplazamiento aquel cuya duración superior a 5 minutos que se realiza andando, o cualquiera que se realice en modos motorizados independientemente de su duración.

Ilustración 1. Distribución de las razones por las que las personas no se desplazan



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cada uno de los tres Territorios Históricos el porcentaje de personas ciudadanas que no realizan desplazamientos se sitúa en torno al 10%.

Tabla 2. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y Territorio Histórico

Nº de desplaz.	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		Total	
	Hab	%	Hab	%	Hab	%	Hab	%
1	7.106	2,4	35.981	1,5	23.079	3,5	66.166	3,3
2	104.853	35,3	506.592	65,9	288.258	44,0	899.704	44,7
3	14.674	4,9	44.914	2,4	30.713	4,7	90.301	4,5
4	93.722	31,6	248.124	17,0	172.773	26,4	514.619	25,6
5 o más	49.313	16,6	90.685	2,6	66.473	10,1	206.471	10,3
No se desplazan	27.122	9,1	134.520	10,6	73.896	11,3	235.537	11,7
<b>Total</b>	<b>296.790</b>	<b>100</b>	<b>1.060.816</b>	<b>100</b>	<b>655.192</b>	<b>100</b>	<b>2.012.798</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En todos los grupos de edad el colectivo de personas que realiza dos desplazamientos es el más numeroso. La estructura que ofrece el análisis de las personas según el número de desplazamientos y el grupo de edad es muy similar en todos los casos. Como cabe esperar, los grupos de edad en los que la población se encuentra en edad activa muestra un menor porcentaje de personas que no se desplazan. Este porcentaje alcanza su máxima presencia en el colectivo de más de 65 años, donde una cuarta parte manifiesta no desplazarse a lo largo del día.

Tabla 3. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y grupo de edad

Nº de desplaz.	7-19		20-44		45-64		65 y más	
	Hab	%	Hab	%	Hab	%	Hab	%
1	9.419	3,7	24.940	3,8	20.765	3,3	11.042	2,4
2	108.505	42,2	317.315	47,9	281.634	44,6	192.249	41,6
3	13.749	5,3	35.077	5,3	25.438	4,0	16.038	3,5
4	70.289	27,3	164.239	24,8	179.569	28,4	100.522	21,8
5 o más	27.962	10,9	75.656	11,4	72.332	11,4	30.520	6,6
No se desplazan	27.247	10,6	44.714	6,8	52.112	8,2	111.465	24,1
<b>Total</b>	<b>257.171</b>	<b>100</b>	<b>661.941</b>	<b>100</b>	<b>631.851</b>	<b>100</b>	<b>461.835</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En relación con el sexo, hay que señalar que hay una mayor movilidad entre los hombres que entre las mujeres, y se deja notar en el grupo de personas que no se desplaza, que es cuatro puntos mayor entre las mujeres.

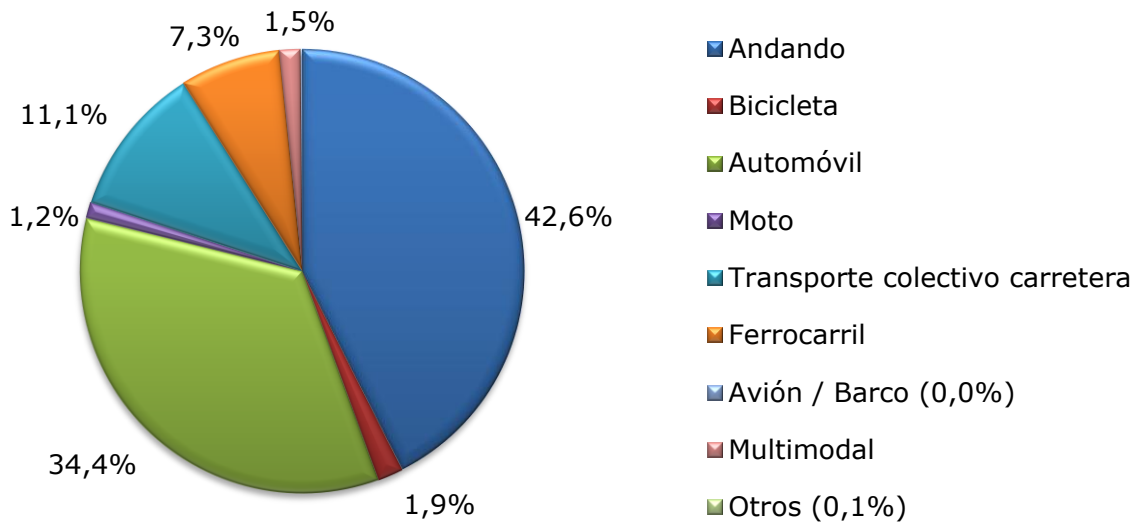
Tabla 4. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y sexo. (%).

% de desplaz.	CAPV		
	Total	Hombres	Mujeres
1	3,3	3,5	3,1
2	44,7	44,6	44,8
3	4,5	4,3	4,6
4	25,6	27,5	23,7
5 o más	10,3	10,3	10,2
No se desplazan	11,7	9,7	13,6
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

De entre las personas que declaran realizar algún desplazamiento (1.777.261), son mayoría las que recurren al modo peatonal y/o al automóvil.

Ilustración 2. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte



Automóvil incluye a personas usuarias de coche como conductor/a, pasajero/a y taxi.

Transporte colectivo por carretera (autobús): incluye a personas usuarias de los servicios de transporte de viajeros/as por carretera de carácter urbano e interurbano y de servicios discrecionales.

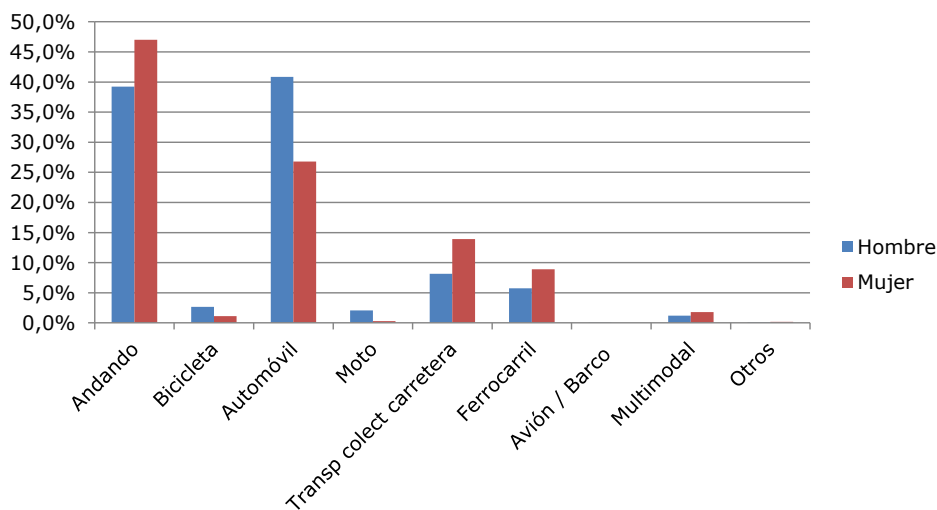
Ferrocarril incorpora las personas usuarias de Renfe, Renfe Métrica (FEVE), tranvía, Euskotren y Metro.

Otros incluye las personas usuarias de Puente Colgante, ascensor de pago, funicular y otros.

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tal y como quedará en evidencia en el análisis de los desplazamientos, analizados más en detalle en capítulos posteriores, las opciones de movilidad de las mujeres difieren de las de los hombres, ya que el recurso de aquellas al vehículo privado es sensiblemente menor, adquiriendo el modo peatonal y el transporte público una presencia claramente superior entre las mujeres que entre los hombres.

Ilustración 3. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte y sexo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Para finalizar con el análisis modal, se ofrece a continuación la distribución según sexo y edad de las opciones modales agrupadas.

Tabla 5<sup>2</sup>. Caracterización de la ciudadanía según modos agrupados, edad y sexo. (%).

%	TOTAL			7 -19			20 - 44			45 - 64			65 y más años		
	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.
No Motorizado (1)	44,5	41,3	47,6	51,9	53,0	50,8	33,4	30,0	36,8	41,7	36,4	46,8	65,0	64,7	65,2
Motorizado Individual (2)	35,9	43,8	28,2	20,6	21,8	19,5	45,5	54,4	36,3	40,9	52,3	29,9	20,2	23,2	17,6
Motorizado Colectivo (3)	17,9	13,6	22,2	26,1	23,7	28,6	19,2	14,1	24,5	15,7	10,2	21,0	13,6	10,7	16,1
Multimodal y Otros (4)	1,6	1,3	2,0	1,3	1,5	1,2	1,9	1,4	2,4	1,7	1,1	2,3	1,2	1,3	1,2

(1) No Motorizado: incorpora los modos andando y bicicleta

(2) Motorizado individual: incluye coche conductor/a, coche pasajero/a, taxi y moto

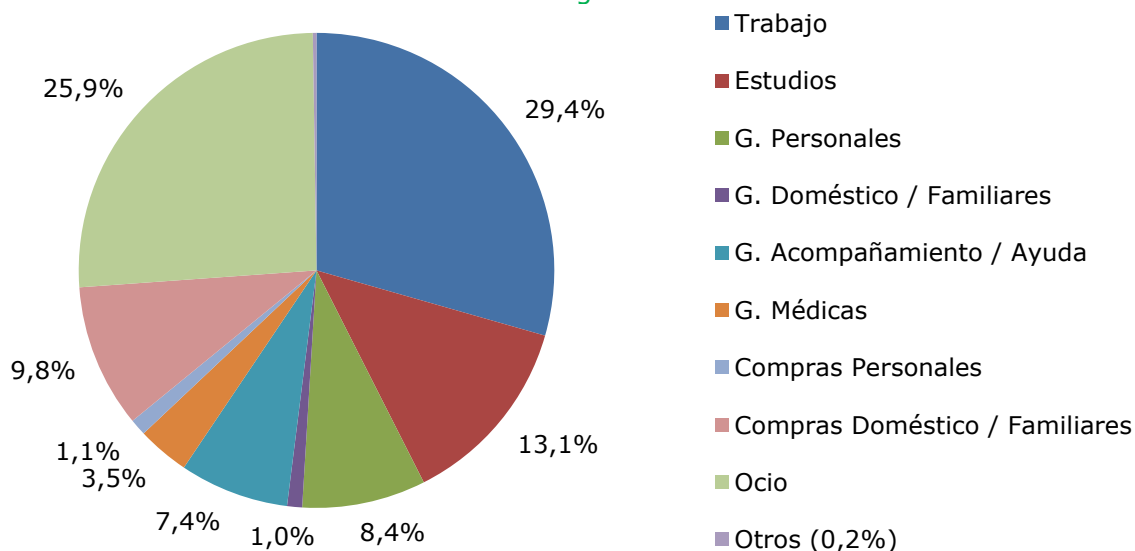
(3) Motorizado colectivo: incluye autobús discrecional, urbano e interurbano, Renfe, Renfe Métrica (FEVE), tranvía, Euskotren, metro y avión-barco

(4) Multimodal y otros incorpora: multimodal, Puente Colgante, ascensor de pago, funicular y otros.

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Respecto a los motivos que generan el desplazamiento de las personas residentes, hay que hacer notar que el ocio se ubica en segunda posición, adquiriendo un papel protagonista, tan sólo superado por el motivo trabajo, y muy por encima de los estudios, tercero de los motivos.

Ilustración 4. Caracterización de la ciudadanía según motivo

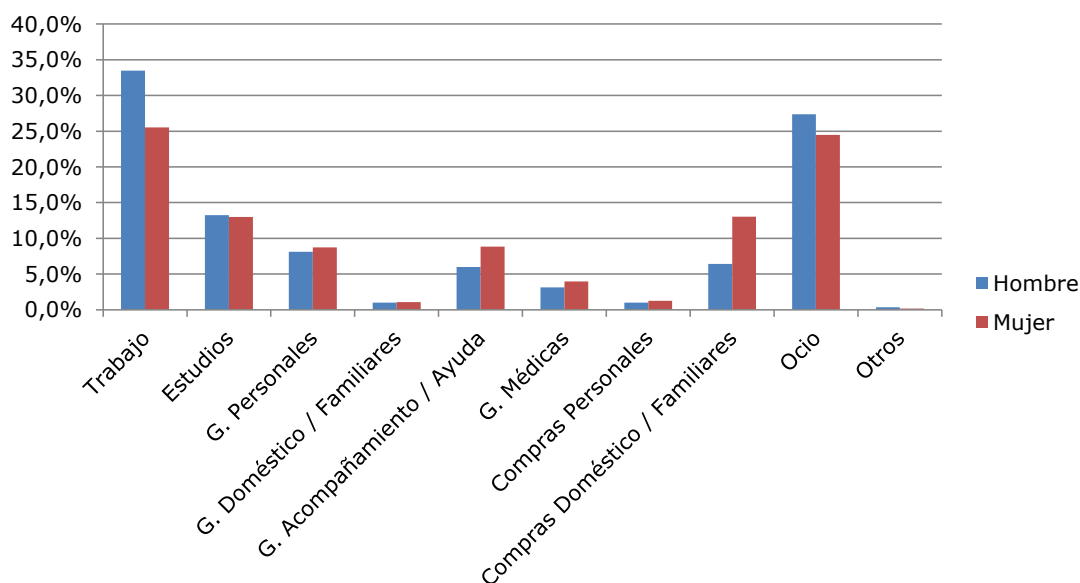


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

<sup>2</sup> Esta tabla está contabilizando persona usuarias en función de la tipología de modos. En el caso de que una misma persona utilice dos medios de transporte motorizados colectivos (autobús interurbano y metro) aparece contabilizada una única vez en motorizado colectivo individual, mientras que, si analizáramos el dato por cada uno de los medio de transporte se consideraría dos veces, una como usuario del autobús interurbano y otra como del metro. Esta es la razón por la cual los datos de esta tabla no coinciden con los de la ilustración 2.

A la hora de analizar los motivos que generan los desplazamientos para hombres y mujeres, hay que destacar que, si bien el orden de relevancia de los diversos motivos dentro de cada uno de los colectivos es similar, la presencia de aquellas actividades relacionadas con el hogar (Gestiones Doméstico / Familiares, y Compras Doméstico / Familiares) y el acompañamiento a sus integrantes (Gestiones Acompañamiento / Ayuda) son mucho más relevantes en el caso de las mujeres que en el de los hombres.

Ilustración 5. Caracterización de la ciudadanía según motivo y sexo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

A la hora de analizar este mismo aspecto tomando en consideración los grupos de edad, se observa que este aspecto se replica en todas las franjas de edad, si bien hay algunas diferencias entre ellas.

Tabla 6. Caracterización de la ciudadanía según motivos agrupados, edad y sexo. (%).

% Motivo	TOTAL			7 - 19			20 - 44			45 - 64			65 y más años		
	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.	Tot.	H.	M.
Ocupacional (1)	44,4	48,3	40,7	72,0	73,1	70,9	56,1	59,0	53,0	44,8	50,4	39,4	2,2	2,4	1,9
Gestiones, Compras y Otros (2)	28,2	23,1	33,1	6,9	5,5	8,3	24,2	19,9	28,7	30,6	25,6	35,5	46,4	38,9	52,8
Ocio (3)	27,4	28,6	26,2	21,1	21,4	20,7	19,7	21,1	18,3	24,6	24,0	25,1	51,4	58,7	45,2

(1) Ocupacional: incorpora los motivos trabajo y estudios.

(2) Gestiones compras y otros incluye: gestiones personales, de carácter doméstico-familiar y médicas así como las compras denominadas como domésticas, dedicadas al hogar y las personales y otros motivos.

(3) Ocio: responde tanto a las actividades dedicadas propiamente al ocio, además de la cultura y el deporte.

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## B.2 Caracterización de los desplazamientos de la población en la CAPV

En este capítulo se analizan los principales datos agregados obtenidos de la encuesta de movilidad en la CAPV en día laborable. Las matrices origen-destino con un mayor nivel de desglose comarcal se recopilan en el anexo de este documento.

Las personas residentes en la CAPV realizan en un día laborable medio un total de 6.705.864 desplazamientos, lo que supone una media de 3,33 desplazamientos por habitante de 7 y más años. Sobre esta cifra de desplazamientos se realiza el análisis de la movilidad en función del modo, motivo y ámbito territorial en los capítulos posteriores.

Tabla 7. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico

Provincia Origen	Provincia Destino				
	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Externa	Total
Álava	1.116.426	34.672	15.128	14.423	1.180.649
Bizkaia	36.915	3.194.329	42.428	16.057	3.289.730
Gipuzkoa	14.138	42.648	2.126.953	9.190	2.192.929
Externa	14.872	14.756	10.368	2.560	42.556
<b>Total</b>	<b>1.182.352</b>	<b>3.286.405</b>	<b>2.194.877</b>	<b>42.230</b>	<b>6.705.864</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

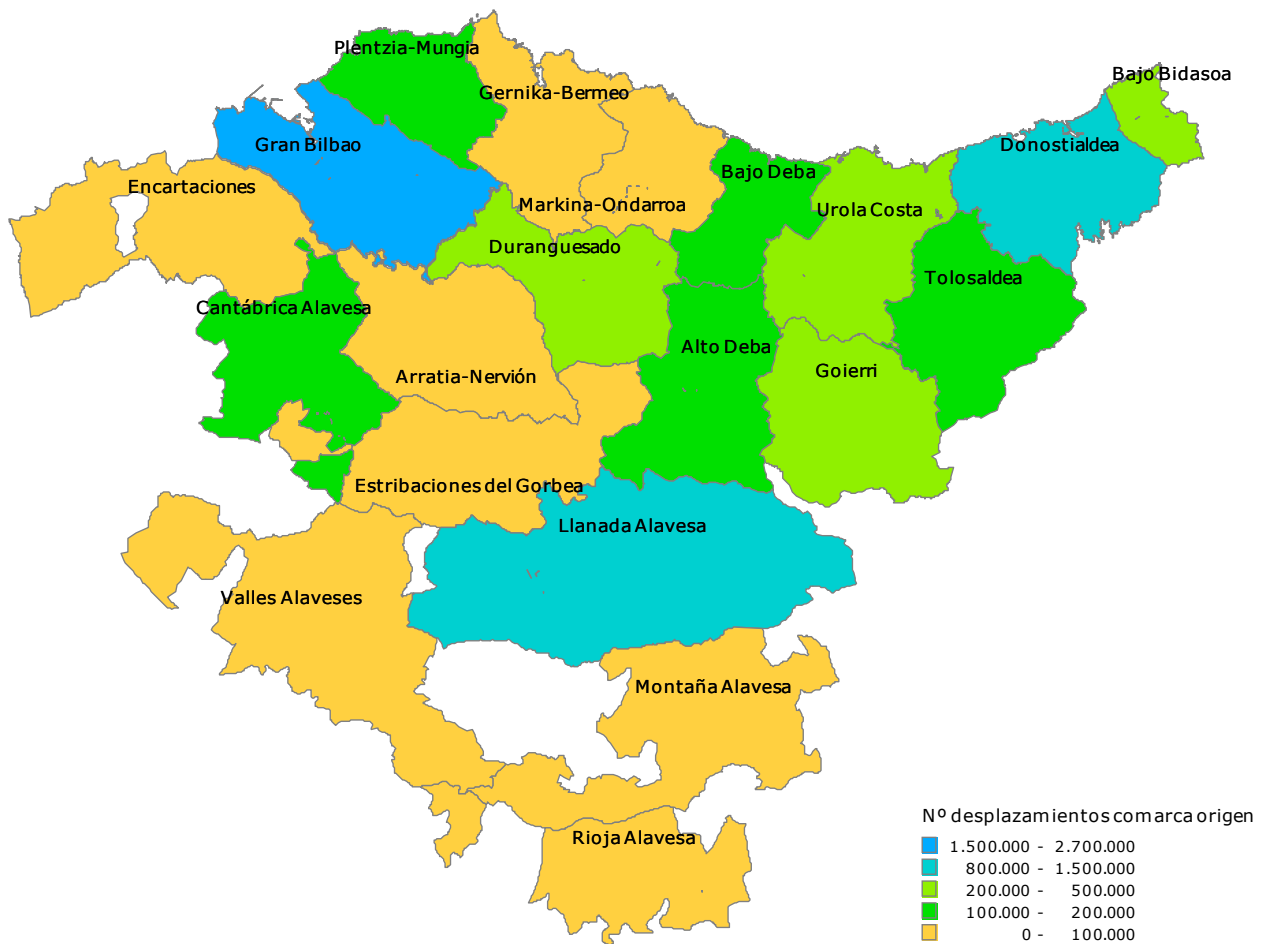
Tabla 8. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico. (%)

Provincia Origen	Provincia Destino				
	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Externa	Total
Álava	16,6	0,5	0,2	0,2	17,6
Bizkaia	0,6	47,6	0,6	0,2	49,1
Gipuzkoa	0,2	0,6	31,7	0,1	32,7
Externa	0,2	0,2	0,2	0,0	0,6
<b>Total</b>	<b>17,6</b>	<b>49,0</b>	<b>32,7</b>	<b>0,6</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La movilidad de la ciudadanía vasca tiene un fuerte carácter interno. El 98,8% de los desplazamientos se realizan en el interior de la CAPV, es decir tanto el origen como el destino de estos viajes se ubican dentro de la Comunidad Autónoma, y especialmente dentro del mismo Territorio Histórico (6.437.708 – 96%). Los desplazamientos, cuyo origen y/o destino se ubican fuera de la CAPV, tienen un carácter residual y únicamente ascienden a 82.225, lo que supone el 1,2%.

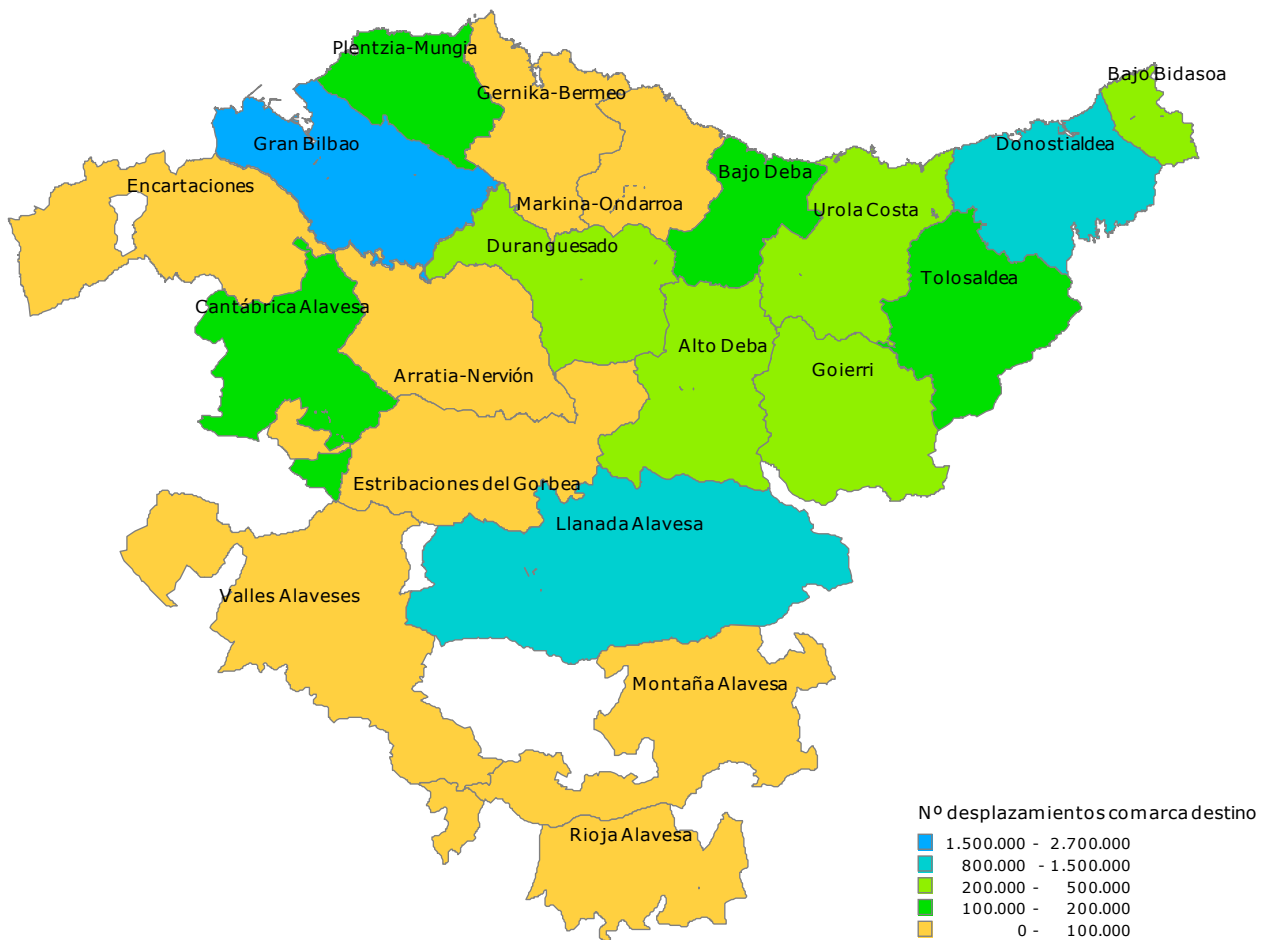
Ilustración 6. Distribución de desplazamientos según comarca de origen



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.



Ilustración 7. Distribución de desplazamientos según comarca de destino

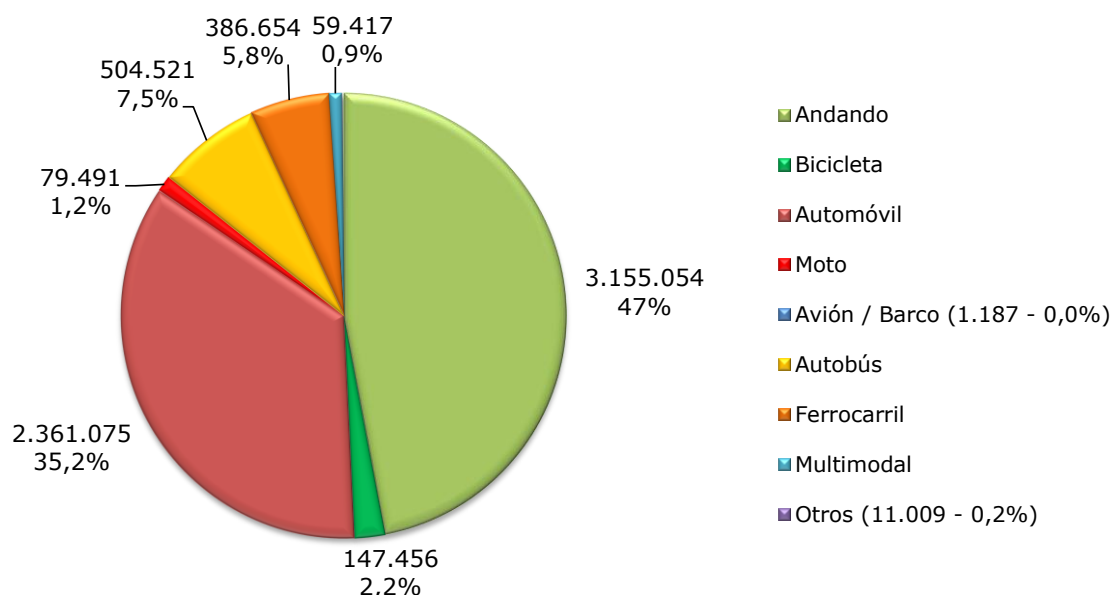


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## 2.1. Distribución de los desplazamientos según modos

El modo de transporte más utilizado por la población vasca a la hora de satisfacer sus necesidades de movilidad es el peatonal (47% de los desplazamientos), mientras que el automóvil es la segunda opción, con el 35,2%.

Ilustración 8. Distribución modal de los desplazamientos realizados por las personas residentes de la CAPV<sup>3</sup>



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La práctica totalidad de los desplazamientos que realiza la ciudadanía es de una única etapa. La intermodalidad todavía se configura como una alternativa débil para resolver las necesidades de movilidad, ya que los desplazamientos de 2 o más etapas representan únicamente el 1%. Bizkaia es el territorio donde se realizan más desplazamientos multi-etapas, situación que puede explicarse por la mayor oferta de medios de transporte colectivos respecto a Gipuzkoa y Álava, así como por la mayor influencia y peso del entorno metropolitano de Bilbao dentro de la estructura territorial del Territorio Histórico.

<sup>3</sup> Automóvil: incorpora los datos de coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi.

Autobús: agrupa los datos de autobús discrecional, autobús urbano y autobús interurbano.

Ferrocarril: incorpora los datos de Metro, Renfe, Euskotren, Tranvía y Renfe Métrica (Feve).

Otros: integra los datos de Puente Colgante, ascensor de pago, funicular y otros (ambulancias, etc.)

Tabla 9. Distribución de los desplazamientos según número de etapas y Territorios Históricos

Etapas	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%
1	1.179.049	99,5	3.292.822	99	2.174.576	99,1	6.646.447	99,1
2	4.636	0,4	33.059	1	18.065	0,8	55.760	0,8
3 o más	763	0,1	1.869	0	1.026	0,1	3.657	0,1
<b>Total</b>	<b>1.184.448</b>	<b>100</b>	<b>3.327.749</b>	<b>100</b>	<b>2.193.667</b>	<b>100</b>	<b>6.705.864</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El uso de los distintos medios de transporte viene en buena medida determinado por la tipología del desplazamiento que se realiza. En los desplazamientos de menor distancia los medios no motorizados concentran gran parte de su relevancia, mientras que a medida que va incrementándose la distancia a recorrer van perdiendo su protagonismo a favor de los medios motorizados. Así pues, en los desplazamientos intramunicipales el modo peatonal alcanza una cuota de penetración del 65,8%, en los de carácter intracomarcal este porcentaje se reduce hasta el 11,4%.

Por lo que respecta al automóvil, salvo en los casos anteriormente mencionados de los desplazamientos intramunicipales, hay que señalar que es el modo dominante.

Finalmente, los medios de transporte colectivos (autobús y ferrocarril) son especialmente utilizados en los desplazamientos con carácter intracomarcal (9,6% el autobús y 14,6% el ferrocarril), aunque siempre mantienen un carácter secundario por detrás del automóvil.

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 10. Distribución de los desplazamientos según tipología y modo de transporte. (%)

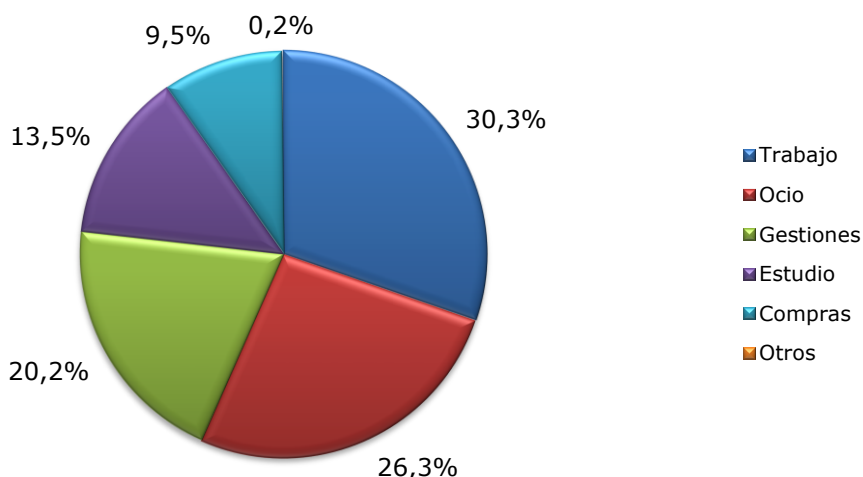
	Intramunicipal	Intracomarcal	Intraterritorial	Interterritorial	Exterior	TOTAL
	4.538.926	1.371.870	526.912	185.930	82.225	6.705.864
Andando	65,8	11,4	0,6	3,1	1,5	47,0
Bicicleta	2,9	0,7	1,0	0,2	0,5	2,2
<b>No Motorizados</b>	<b>68,7</b>	<b>12,1</b>	<b>1,6</b>	<b>3,2</b>	<b>1,9</b>	<b>49,2</b>
Coche Conductor/a	15,2	51,2	66,1	65,0	66,2	28,6
Coche Pasajero/a	4,9	8,4	11,7	12,9	21,8	6,5
Taxi	0,1	0,1	0,0	0,3		0,1
<b>Automóvil</b>	<b>20,1</b>	<b>59,7</b>	<b>77,7</b>	<b>78,2</b>	<b>88,0</b>	<b>35,2</b>
<b>Moto</b>	<b>1,1</b>	<b>1,8</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>
Autobús Urbano	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6
Autobús Interurb.	0,3	7,1	7,9	4,8	2,5	2,4
Autobús Discre.	1,1	2,5	1,9	3,1	1,9	1,5
<b>Autobús</b>	<b>6,7</b>	<b>9,6</b>	<b>9,8</b>	<b>7,9</b>	<b>4,4</b>	<b>7,5</b>
Tranvía	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Renfe	0,1	1,4	2,2	2,6	0,0	0,6
Renfe Métrica (Feve)	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Metro	2,0	11,9	2,5	0,0	0,0	4,0
EuskoTren	0,2	1,3	2,1	3,0	0,0	0,6
<b>Ferrocarril</b>	<b>3,0</b>	<b>14,6</b>	<b>7,2</b>	<b>5,6</b>	<b>0,0</b>	<b>5,7</b>
<b>Avión</b>					<b>1,4</b>	<b>0,0</b>
<b>Multimodal</b>	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>3,3</b>	<b>4,7</b>	<b>4,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Otros</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>				<b>0,2</b>

Nota: Por cuestiones de redondeo existe alguna variación decimal en la columna total.

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La movilidad ocupacional, integrada por los desplazamientos realizados por motivo trabajo y estudio, es la responsable de la generación del 43,8% de los desplazamientos de la CAPV, con un porcentaje del 30,3% y del 13,5% respectivamente. Asimismo también es destacado el ocio, segundo motivo generador de desplazamientos con el 26,3%. El aumento de la significación del ocio es una tendencia que viene produciéndose desde hace ya algún tiempo, y que es percibida también en análisis de características similares de otros territorios.

Ilustración 9. Distribución de los desplazamientos según motivo<sup>4</sup>



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Respecto a la tipología de desplazamientos que se realizan en la CAPV la mayor parte tiene carácter intramunicipal (67,7%), es decir, se producen dentro del mismo municipio. Álava es el Territorio Histórico donde este porcentaje es más elevado situándose en el 86,6%. Los desplazamientos externos únicamente representan el 1,2% del total.

Tabla 11. Desplazamientos según tipo y Territorio Histórico de residencia

Naturaleza	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		Total CAPV	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%
Intramunicipal	1.025.648	86,6	2.017.288	60,6	1.495.990	68,2	4.538.926	67,7
Intracomarcal	50.499	4,3	905.895	27,2	415.477	18,9	1.371.870	20,5
Intraterritorial	38.891	3,3	275.464	8,3	212.557	9,7	526.912	7,9
Interterritorial	39.713	3,4	95.902	2,9	50.314	2,3	185.930	2,8
Externo	29.698	2,5	33.200	1,0	19.328	0,9	82.225	1,2
<b>Total</b>	<b>1.184.448</b>	<b>100</b>	<b>3.327.749</b>	<b>100</b>	<b>2.193.667</b>	<b>100</b>	<b>6.705.864</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

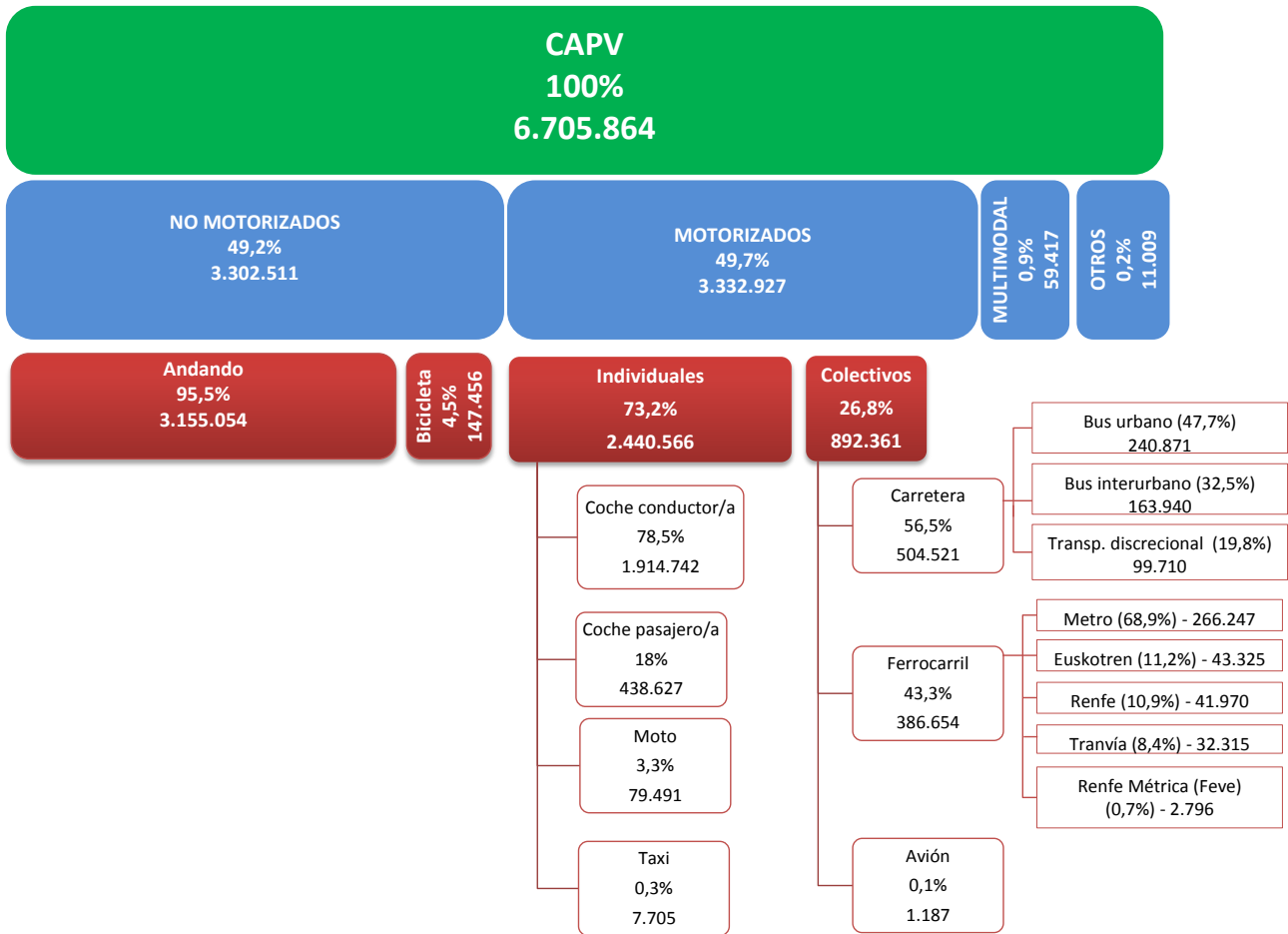
4 Trabajo: incorpora los datos de asuntos de trabajo y trabajo habitual.

Compras: agrupa las compras denominadas como domésticas dedicadas al hogar y las personales.

Gestiones: agrupa gestiones personales, de carácter doméstico familiar y médicas.

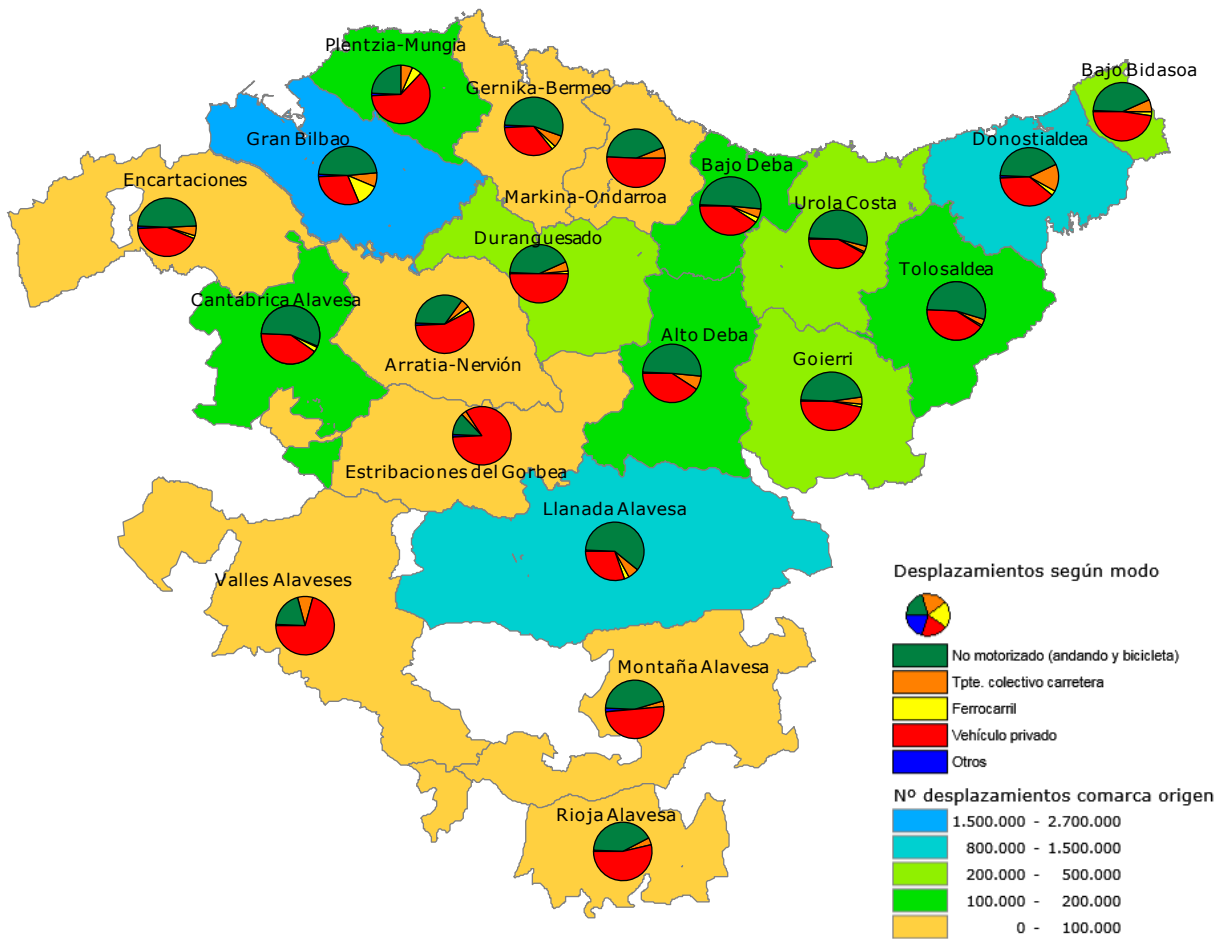
Acompañamiento / Ayuda: agrupa actividades de acompañamiento de ayuda o cuidado a otras personas.

Ilustración 10. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según modos de transporte



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 11. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y modo de transporte utilizado

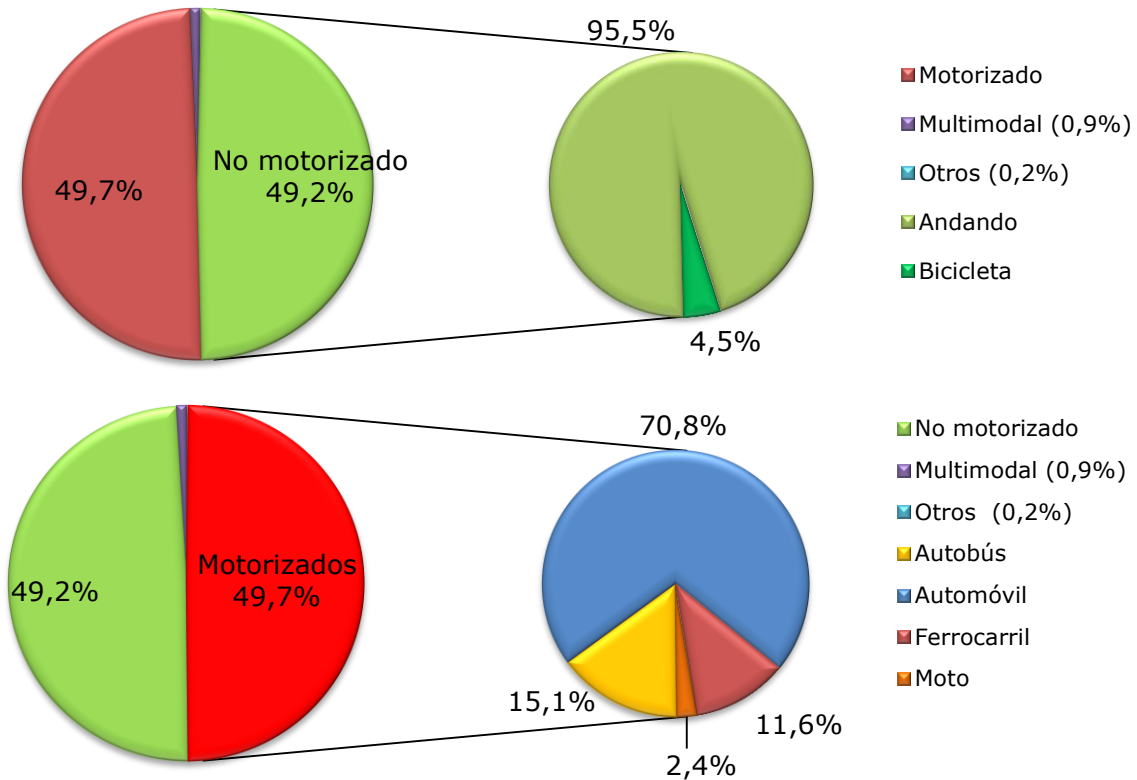


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.





Ilustración 13. Distribución de los desplazamientos según motorización



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El número de desplazamientos realizados por mujeres y hombres se reparte a partes iguales. Sin embargo, el patrón de la movilidad del colectivo femenino se caracteriza por la mayor utilización de los modos no motorizados (53,4% mujeres frente al 45,1% de los hombres), y por otro lado, son las que usan también en mayor medida los transportes públicos (15,4% vs 8,2%). Ello repercute en que la utilización del automóvil entre las mujeres sea mucho menor que la de los hombres (28,2% frente al 42,2%).

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 12. Desplazamiento según modo y sexo

Modo	Mujeres		Hombres		Total CAPV	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%
No motorizado	1.790.628	53,4	1.511.883	45,1	3.302.511	49,2
Automóvil	945.679	28,2	1.415.395	42,2	2.361.075	35,2
Autobús discrecional	47.939	1,4	51.771	1,5	99.710	1,5
Tpte. Público carretera	276.579	8,3	128.231	3,8	404.811	6,0
Ferrocarril	239.103	7,1	147.550	4,4	386.654	5,8
Moto	10.121	0,3	69.370	2,1	79.491	1,2
Multimodal	34.658	1,0	24.759	0,7	59.417	0,9
Otros	7.355	0,2	4.841	0,1	12.196	0,2
<b>Total</b>	<b>3.352.063</b>	<b>100</b>	<b>3.353.801</b>	<b>100</b>	<b>6.705.864</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Además del sexo, existen diferencias destacadas en la utilización de los medios de transporte según la edad de las personas. Son precisamente los segmentos extremos, las personas mayores y las más jóvenes, los que utilizan en mayor medida los medios no motorizados, lo cual está relacionado con el acceso y la disponibilidad de vehículo. En contraposición el automóvil es mayormente utilizado entre los tramos de edad de los 20 a los 64 años, siendo su uso especialmente elevado en el colectivo de los hombres, teniendo en todo este rango de edad una cuota de penetración superior al 50%.

Tabla 13. Desplazamientos según modo y sexo por grupos de edad. (%).

%	CAPV	7 - 19		20 - 44		45 - 64		65 y más años	
		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
	<b>6.705.864</b>	<b>445.957</b>	<b>415.975</b>	<b>1.179.376</b>	<b>1.157.904</b>	<b>1.120.178</b>	<b>1.121.886</b>	<b>608.290</b>	<b>656.298</b>
Andando	<b>47,0</b>	58,1	57,1	27,2	40,7	36,4	50,2	69,7	71,7
Bicicleta	<b>2,2</b>	4,3	2,2	4,5	1,8	2,3	1,5	0,3	0,2
Automóvil	<b>35,2</b>	18,5	17,7	53,4	36,9	51,0	30,5	21,7	15,6
Moto	<b>1,2</b>	1,0	0,3	3,4	0,6	2,0	0,2	0,6	0,0
Autobús discrecional	<b>1,5</b>	8,4	9,7	0,7	0,3	0,4	0,2	0,2	0,3
Autobús urbano e interurbano	<b>6,0</b>	5,7	7,1	4,0	9,0	2,7	8,2	4,1	7,7
Metro	<b>4,0</b>	0,9	3,3	4,0	7,0	3,0	5,0	2,1	2,7
Resto ferrocarril	<b>1,8</b>	2,0	2,1	1,9	2,2	1,4	2,5	0,6	1,1
Avión / Barco	<b>0,0</b>	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Multimodal	<b>0,9</b>	0,9	0,6	0,8	1,2	0,6	1,3	0,7	0,5
Otros	<b>0,2</b>	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,0	0,3

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 14. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y edad



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Si se analiza la movilidad en relación con la actividad económica, hay que indicar que, lógicamente, son las personas ocupadas las que generan un mayor volumen de desplazamientos. Así, se pone de relevancia que algunos grupos utilizan en mayor medida medios no motorizados, en especial el colectivo de personas dedicadas a tareas del hogar (72,4%) y las jubiladas y pensionistas (68,5%), seguidas por los parados (60,9%) y los estudiantes (55,0%). En relación al automóvil, entre las personas ocupadas, el 51,4% de los desplazamientos se resuelven con este modo, muy por encima del resto de los colectivos.

Tabla 14. Desplazamientos según modo de transporte y relación con la actividad. (%).

Modo	Personas ocupadas	Personas paradas	Estudiantes	Personas jubiladas y pensionistas	Tareas hogar	Total CAPV
No motorizado	33,4	60,9	55,0	68,5	72,4	49,2
Automóvil	51,4	24,5	19,7	20,1	19,5	35,2
Ferrocarril	6,6	6,7	6,5	3,7	2,9	5,8
Tpte. Público carretera	5,0	6,3	9,3	6,2	4,4	6,0
Autobús Discrecional	0,4	0,0	7,2	0,4	0,0	1,5
Multimodal	0,9	0,6	1,3	0,6	0,7	0,9
Moto	1,9	0,5	0,9	0,5	0,0	1,2
Otros	0,2	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

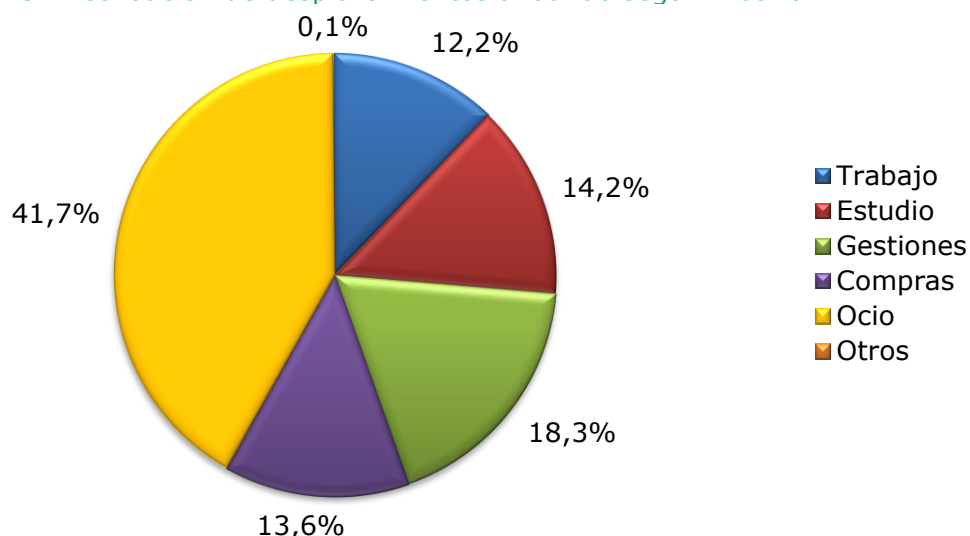
## 2.2. No motorizados

El 49,2% de los desplazamientos diarios de la CAPV (3.302.511) se realizan a través de los medios de transportes no motorizados. La mayor parte de estos desplazamientos se realizan andando (95,5%), mientras que la bicicleta, que va incrementando su presencia como modo de transporte, tiene un peso del 4,5%.

### 2.2.1. Andando

En la CAPV se realizan diariamente un total de 3.155.054 desplazamientos peatonales, siendo el modo de transporte más utilizado por parte de la ciudadanía vasca para resolver sus necesidades de movilidad (47,0%). El principal motivo generador de este tipo de desplazamientos es el ocio, concentrando un porcentaje del 41,7%. Únicamente el 26,4% de los desplazamientos son generados por la denominada movilidad ocupacional (trabajo 12,2% y estudio 14,2%), siendo el modo en que esta cifra es más reducida de entre los modos que mayormente utiliza la población, los cuales analizamos uno a uno en este mismo capítulo. Dichos modos mayoritarios son, además de andando, los siguientes: bicicleta, autobús, ferroviario, coche y moto. Apuntamos el hecho de que en el resto de estos modos mayoritarios la movilidad ocupacional (trabajo y estudio) representa en cualquiera de ellos más del 50%, en especial por el peso de los desplazamientos por trabajo.

Ilustración 15. Distribución de desplazamientos andando según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tal y como se ha comentado anteriormente, la práctica totalidad de los desplazamientos que se realizan andando son intramunicipales (94,7%), registrándose únicamente en las zonas limítrofes desplazamientos de tipo supramunicipal o supracomarcal.

Tabla 15. Distribución de desplazamientos andando según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	94,7
Intracomarcal	5,0
Interterritorial	0,1
Intraterritorial	0,2
Externo	0,0
<b>Total</b>	<b>100</b>

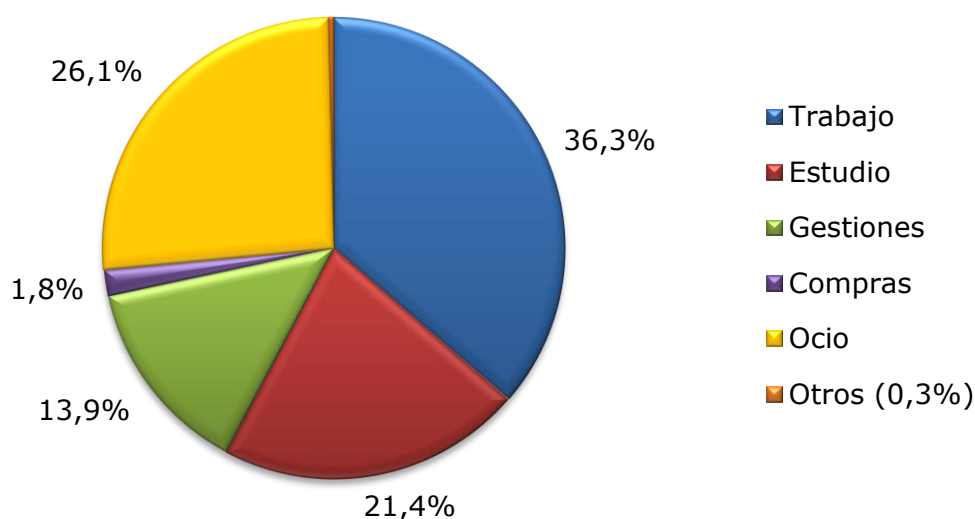
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.2.2. Bicicleta

Diariamente se realizan en la CAPV 147.456 desplazamientos en bicicleta, lo que representa un porcentaje del 2,2% respecto al total. La bicicleta, a pesar de que continúa siendo un modo de transporte secundario, ha conseguido casi duplicar a la moto en cuanto a su nivel utilización. Asimismo, es destacada la evolución que se ha producido en los últimos 5 años, incrementando su cuota de penetración. Una de las razones por las que se explica este fenómeno es la extensión de redes ciclistas municipales, comarcales y provinciales que han potenciado las instituciones vascas en sus ámbitos competenciales.

La mayoría de los desplazamientos que se realizan en bicicleta se debe al motivo trabajo (36,3%), seguido por estudio (21,4%), así pues, la movilidad ocupacional alcanza un porcentaje del 57,7%. Otro de los motivos que tiene un papel relevante en el uso de la bicicleta como modo de transporte es el ocio (26,1%).

Ilustración 16. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Al igual que ocurre con los desplazamientos peatonales, este modo de transporte es utilizado básicamente para la realización de viajes de corta distancia, por lo que el 89,8% de los

desplazamientos son intramunicipales, mientras que los intracomarcales y los intraterritoriales tienen un peso del 6,2% y del 3,5% respectivamente.

Tabla 16. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	89,8
Intracomarcal	6,2
Intraterritorial	3,5
Interterritorial	0,2
Externo	0,3
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.3. Colectivos motorizados

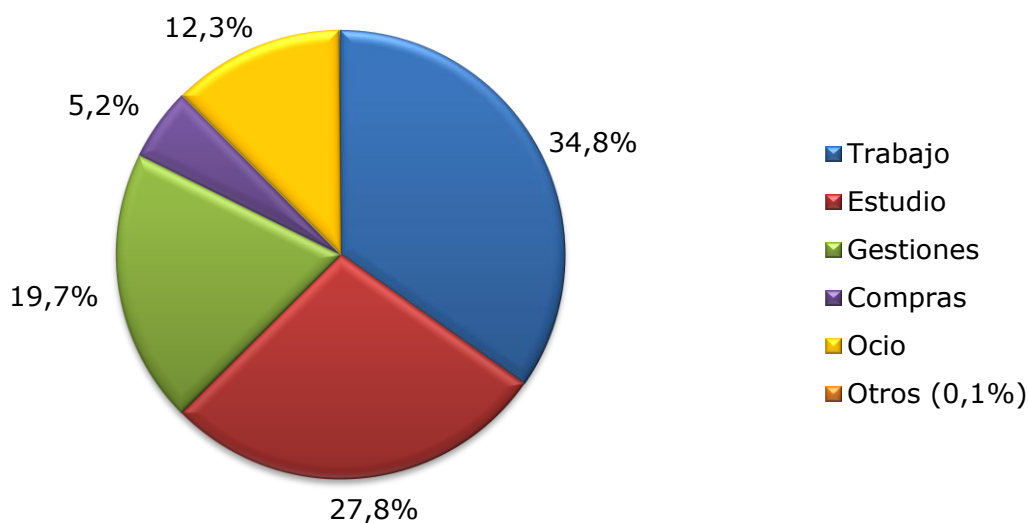
En los transportes motorizados es necesario diferenciar entre los de carácter colectivo y aquellos que son individuales.

Diariamente la ciudadanía vasca realiza 3.332.927 desplazamientos con modos motorizados, representando un porcentaje del 49,7% respecto al total. La mayor parte de los desplazamientos motorizados (73,2%) se resuelven con medios individuales.

Se considera como medio de transporte colectivo los servicios regulares y discrecionales por carretera (autobuses), los servicios regulares en ferrocarril, el avión y el barco. Por su relevancia, este apartado se ceñirá al transporte colectivo por carretera y ferrocarril, ya que el avión únicamente representa 1.187 desplazamientos.

En la CAPV se llevan a cabo 891.174 desplazamientos diarios utilizando medios de transporte colectivos por carretera o ferrocarril, lo que supone un porcentaje del 26,7% respecto al total de los desplazamientos motorizados. El trabajo es el principal motivo generador de estos desplazamientos con el 34,8%. En un segundo término se encuentran los desplazamientos realizados por motivo de estudio con el 27,8%. Por lo tanto, los desplazamientos motivados por la movilidad ocupacional representan el 62,6% de los realizados en modos colectivos.

Ilustración 17. Distribución de los desplazamientos en modos colectivos según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Respecto a la tipología de desplazamientos realizados a través de modos colectivos, casi la mitad tienen carácter municipal (49,5%), mientras que los intracomarcales alcanzan un porcentaje del 37,3%.

Tabla 17. Distribución de desplazamientos en modos colectivos según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	49,5
Intracomarcal	37,3
Interterritorial	10,0
Intraterritorial	2,8
Externo	0,4
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.3.1. Carretera

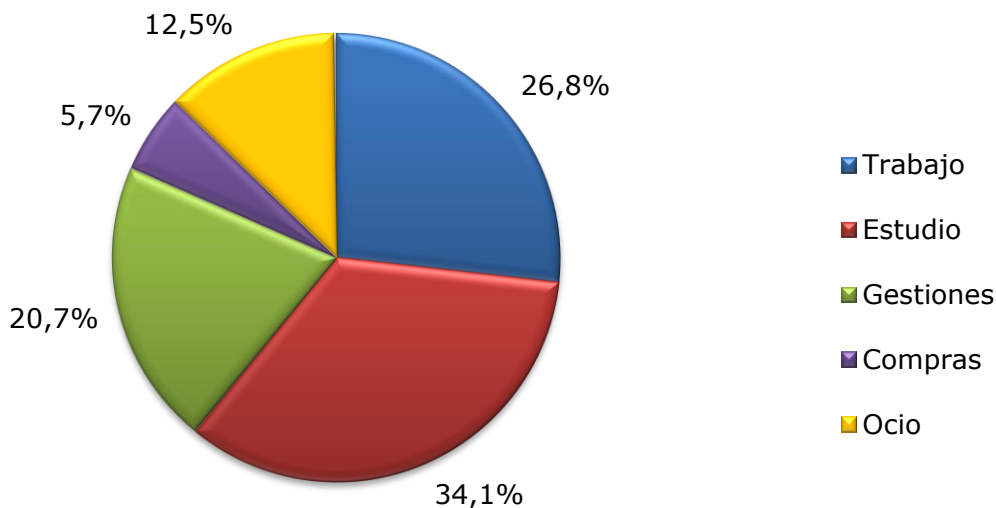
Los desplazamientos que se han contabilizado como transporte colectivo por carretera son los realizados en autobús urbano, autobús interurbano y los servicios discrecionales, ofertados en su mayor parte por empresas y colegios.

Diariamente un total de 504.521 desplazamientos se llevan a cabo en la CAPV a partir de estos modos de transporte. El 80% se realizan en servicios regulares de autobús de carácter urbano e interurbano.

La movilidad ocupacional explica el 60,9% de los desplazamientos que se realizan con estos medios de transporte. Adquieren una importancia relevante también en este modo de

transporte los desplazamientos realizados por motivo de gestiones (20,7%) y algo menos en el caso del ocio (12,5%).

Ilustración 18. Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Los desplazamientos que se realizan con modos colectivos por carretera tienen mayoritariamente carácter intramunicipal (60,1%), y en menor medida intracomarcal, aglutinando en este último caso en torno a 1 de cada 4 desplazamientos generados con estos modos.

Tabla 18. Distribución de desplazamientos en modos colectivos por carretera según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	60,1
Intracomarcal	26,1
Intraterritorial	10,2
Interterritorial	2,9
Externo	0,7
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Respecto a los servicios regulares es importante conocer los modos de pago utilizados por parte de las personas que hacen uso de los mismos. Existen diferencias destacadas según la tipología del servicio y por lo tanto del operador que explota la línea. Es especialmente destacable la penetración de los títulos de uso recurrente y bonificado, ya que tanto en el transporte urbano como en el interurbano se sitúan por encima del 95%.



Tabla 19. Uso de los distintos tipos de billete según modo de transporte colectivo por carretera. (%).

Tipo de billete	Autobús urbano	Autobús interurbano
Tarjeta prepago (creditrans, bonobus, lurraldebus...)	87,1	84,2
Tarifas especiales (joven, jubilado)	9,1	8,8
Abono temporal	1,6	2,6
Billete sencillo	1,3	3,2
Billete varios viajes	0,1	1,1
Otro	0,8	0,1
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En los tres Territorios Históricos es ampliamente mayoritario el uso de tarjetas prepago o similares (de tarifa especial o abono temporal), si bien con diferente peso de cada tipo de éstas en cada territorio.

Tabla 20. Uso de los distintos tipos de billete en el transporte colectivo por carretera en cada uno de los Territorios Históricos. (%).

Tipo de billete	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	CAPV
Tarjeta prepago (creditrans, bonobus, lurraldebus...)	78,1	83,8	90,8	85,9
Tarifas especiales (joven, jubilado)	11,6	10,8	6,1	9,0
Abono temporal	6,3	2,2	0,3	2,0
Billete sencillo	3,9	1,6	2,0	2,1
Billete varios viajes	0,1	0,7	0,5	0,5
Otro	0,0	0,8	0,3	0,5
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En los desplazamientos internos de las tres capitales realizados en transporte público por carretera el modo de pago más utilizado es la tarjeta prepago, bien integrada con otros medios de transporte de servicios intraprovinciales, bien en exclusiva para el uso de los servicios de autobús urbano. Donostia- San Sebastián es la localidad donde este porcentaje es más elevado situándose por encima del 93%, en Bilbao se aproxima al 90%, siendo Vitoria-Gasteiz el ámbito donde comparativamente este porcentaje es inferior situándose en el 78,3%.

Tabla 21. Uso de los distintos tipos de billete en los desplazamientos internos realizados en transporte colectivo por carretera en las capitales vascas

Tipo de billete	Vitoria - Gasteiz		Donostia-San Sebastián		Bilbao	
	Desplaz	%	Desplaz	%	Desplaz	%
Tarjeta prepago (creditrans, bonobus, lurraldebus...)	41.291	78,3	117.027	93,8	110.389	86,5
Tarifas especiales (joven, jubilado)	6.165	11,7	6.501	5,2	12.433	9,7
Abono temporal	3.109	5,9	166	0,1	2.762	2,2
Billete sencillo	2.118	4,0	766	0,6	985	0,8
Billete varios viajes	57	0,1	0	0,0	359	0,3
Otro	0	0,0	340	0,3	686	0,5
<b>Total</b>	<b>52.740</b>	<b>100</b>	<b>124.800</b>	<b>100</b>	<b>127.615</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

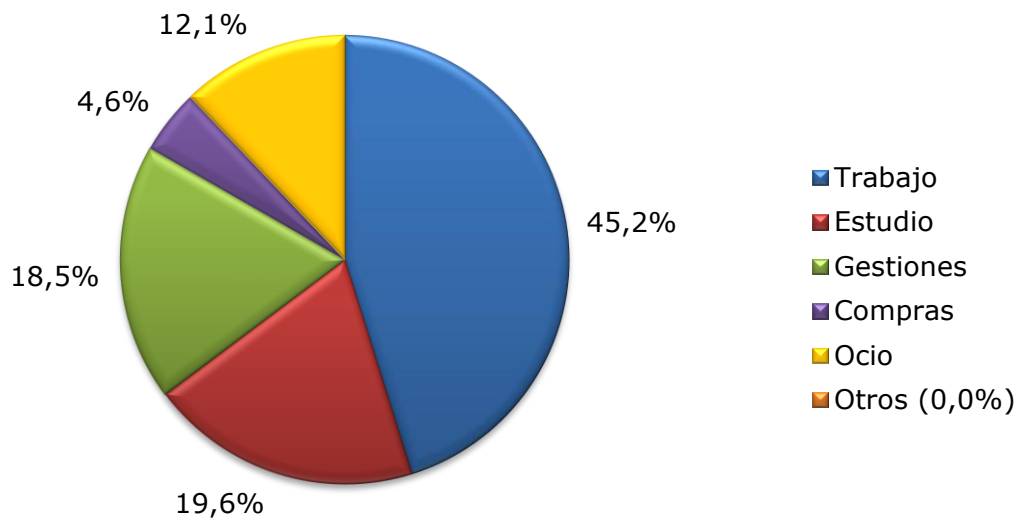
### 2.3.2. Ferrocarril

En este apartado se recopilan los desplazamientos realizados por la ciudadanía en los siguientes modos de transporte: Euskotren, Renfe, Renfe métrica (Feve), el tranvía y el Metro de Bilbao.

Las personas residentes de la CAPV realizan diariamente un total de 386.654 desplazamientos en ferrocarril. Esta cifra representa el 43,3% del total de viajes que se llevan a cabo a partir de medios de transporte colectivos. El uso del ferrocarril en los tres Territorios Históricos se encuentra fuertemente condicionado por la propia oferta de servicios existentes, así pues, los y las vizcaínas realizan el 81,1% de los desplazamientos en este medio de transporte, las personas guipuzcoanas el 11,8%, y el 7,1% restante los y las alavesas.

El trabajo concentra el 45,2% del total de los desplazamientos realizados en ferrocarril y el estudio el 19,6%.

Ilustración 19. Distribución de desplazamientos en ferrocarril según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cuanto a la tipología de desplazamientos que se realizan en ferrocarril, los que adquieren una mayor relevancia son los de carácter intracomarcal (51,8%) e intramunicipal (35,7%), debido a la oferta de servicios de cercanías, el metro y el tranvía.

Tabla 22. Distribución de desplazamientos en ferrocarril según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	35,7
Intracomarcal	51,8
Intraterritorial	9,8
Interterritorial	2,7
Externo	0,0
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La utilización de las diversas opciones de títulos de transporte se determina por el hecho de participar o no en los sistemas integrados, ya que son esos títulos los más utilizados en todos los casos, salvo en Renfe, en donde los abonos temporales son los que parecen ofrecer más ventajas.

Tabla 23. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril. (%).

Tipo de billete	Euskotren	RENFE métrica (Feve)	RENFE	Tranvía	Metro	Total
Tarjeta prepago (creditrans, bonobus, lurraldebus)	78,8	95,4	45,3	66,1	79,0	74,3
Tarifas especiales (joven, jubilado)	8,8	4,6	5,3	11,7	5,4	6,3
Abono temporal	7,1	0,0	26,2	4,7	14,6	14,1
Billete sencillo	3,0	0,0	8,2	11,2	0,1	2,2
Billete varios viajes	2,3	0,0	13,6	6,4	0,6	2,7
Otro	0,0	0,0	1,3	0,0	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La misma circunstancia anteriormente señalada se repite en el análisis de los títulos utilizados en cada uno de los tres Territorios Históricos y en sus respectivas capitales.

Tabla 24. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril en cada uno de los Territorios Históricos. (%).

Tipo de billete	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total
Tarjeta prepago (creditrans, bonobus, lurraldebus...)	65,2	76,6	64,7	74,3
Tarifas especiales (joven, jubilado)	9,5	5,9	7,5	6,3
Abono temporal	8,9	14,8	12,3	14,1
Billete sencillo	14,0	0,3	8,6	2,2
Billete varios viajes	2,4	2,1	6,9	2,7
Otro	0,0	0,4	0,0	0,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 25. Uso de los distintos tipos de billete de ferrocarril en las capitales. (%).

Tipo de billete	Vitoria-Gasteiz	Donostia-San Sebastián	Bilbao
Tarjeta prepago (creditans, bonobus, Lurraldebus)	66,6	72,3	75,1
Tarifas especiales (joven, jubilado)	8,5	7,4	6,0
Abono temporal	6,2	8,6	15,7
Billete sencillo	17,5	6,5	0,2
Billete varios viajes	1,2	5,3	2,7
Otros	0,0	0,0	0,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

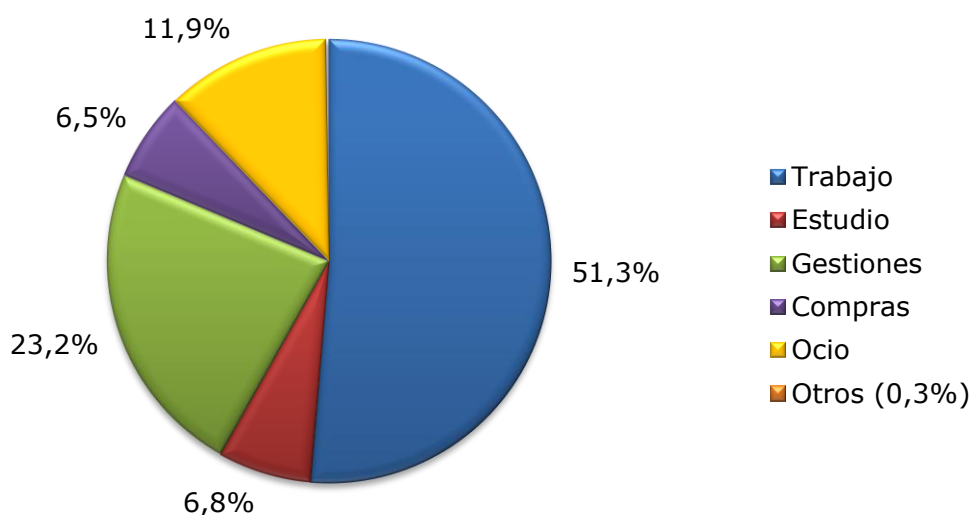
## 2.4. Individuales motorizados

Los medios de transporte individuales motorizados integran los desplazamientos que se realizan en coche, bien como conductor/a o como pasajero/a, taxi y moto. El coche, incluyendo taxi, es de los tres medios de transporte el que concentra la práctica totalidad de los desplazamientos de los modos individuales (96,5%), frente al 3,3% de la moto.

Estos medios de transporte concentran el 36,4% de los desplazamientos de la CAPV siendo los más utilizados por detrás de la movilidad peatonal.

Diariamente en la CAPV se realizan un total de 2.440.566 desplazamientos utilizando los medios de transporte individuales. La movilidad ocupacional genera el 58,1% de ellos, siendo especialmente relevante el motivo trabajo.

Ilustración 20. Distribución desplazamientos en modos individuales según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tal y como se observa en la tabla adjunta, 3 de cada 4 desplazamientos en modos individuales tiene carácter intramunicipal (39,6%) o intracomarcal (34,6%).

Tabla 26. Distribución de desplazamientos en modos individuales según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	39,6
Intracomarcal	34,6
Intraterritorial	16,9
Interterritorial	5,9
Externo	3,0
<b>Total</b>	<b>100</b>

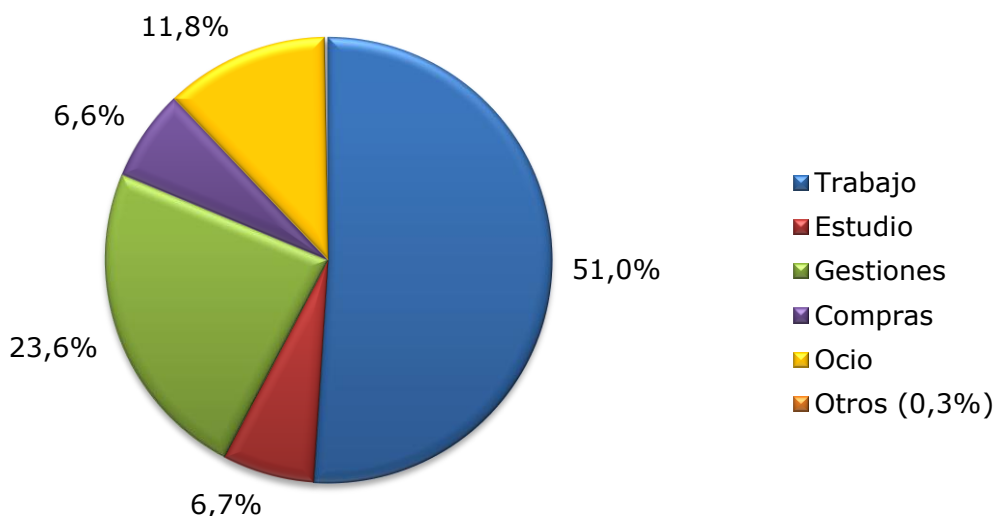
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.4.1. Automóvil

En este epígrafe se recopilan los desplazamientos realizados en coche, bien como conductor/a o pasajero/a, y en taxi.

En la CAPV se realizan un total de 2.361.074 movimientos diariamente en automóvil representando el 35,2% del total. El motivo trabajo es el principal generador de estos desplazamientos concentrando el 51% de los viajes que se llevan a cabo, mientras que el siguiente de los motivos, las gestiones, concentran el 23,6%, seguido por el ocio 11,8%.

Ilustración 21. Distribución de desplazamientos en automóvil según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cuanto a la tipología del desplazamiento, aunque la utilización del automóvil se encuentra ligada a los movimientos municipales e intracomarcales, es decir a los entornos más cercanos, es el modo que mayor dispersión muestra en este apartado.

Tabla 27. Distribución de desplazamientos en automóvil según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	38,7
Intracomarcal	34,7
Intraterritorial	17,4
Interterritorial	6,1
Externo	3,1
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

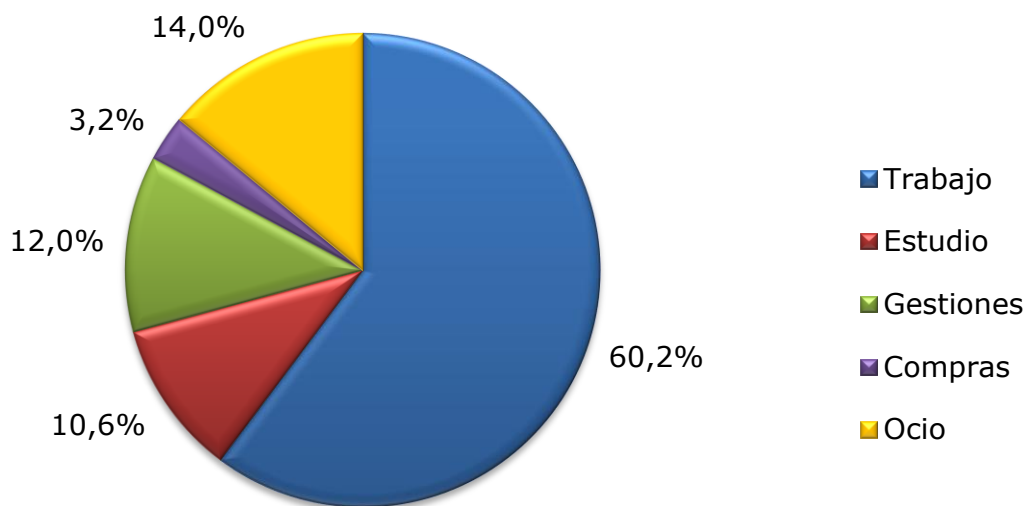
### 2.4.2. Moto

La moto, a pesar de haber crecido su uso respecto a los datos registrados de la encuesta de 2011, continúa manteniéndose como uno de los medios de transporte que obtiene una menor cuota de penetración, sólo por delante del avión y otros (en otros se engloban los modos de carácter más minoritario registrados en la encuesta).

Diariamente se realizan un total de 79.491 desplazamientos en la CAPV con este modo de transporte, lo que representa el 1,2% respecto al total.

El motivo trabajo concentra el 60,2% de los desplazamientos realizados en este modo, seguido por el ocio (14%) y las gestiones (12%).

Ilustración 22. Distribución de desplazamientos en moto según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La práctica totalidad de los desplazamientos que se realizan en moto tienen un ámbito territorial municipal o comarcal.

Tabla 28. Distribución de desplazamientos en moto según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	64,9
Intracomarcal	31,8
Intraterritorial	2,5
Interterritorial	0,8
Externo	0,0
<b>Total</b>	<b>100</b>

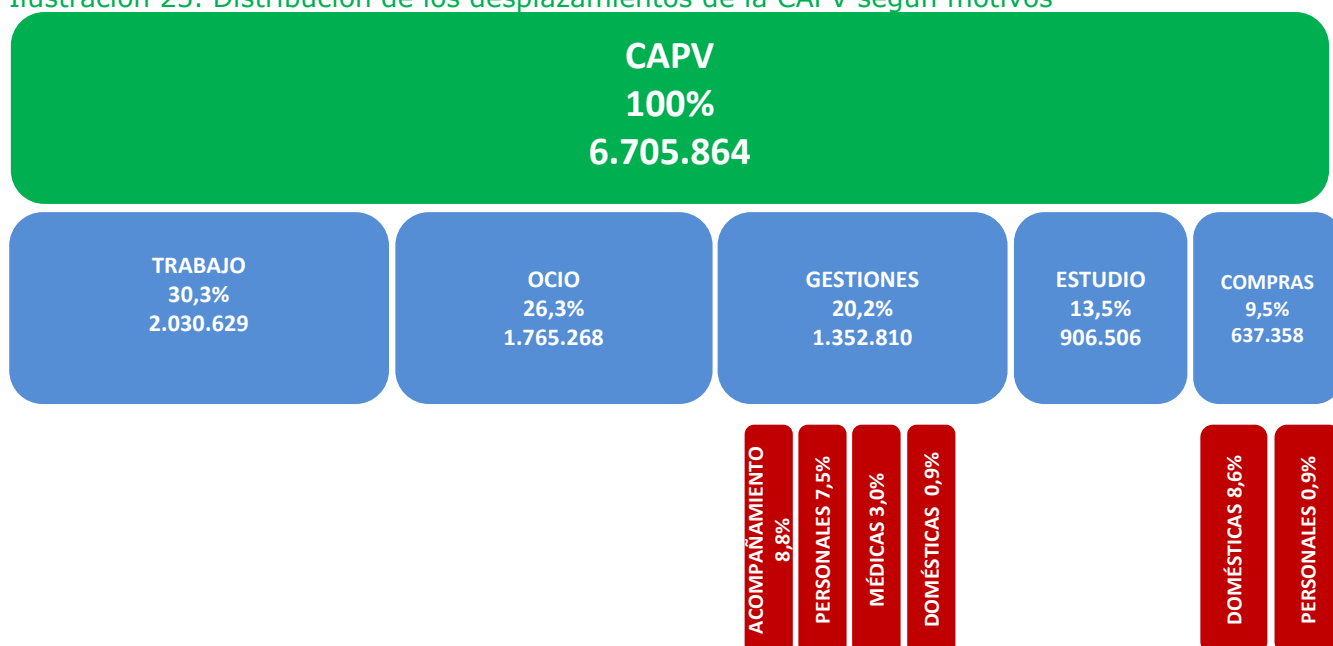
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## 2.5. Según motivos

En este apartado se analizan los motivos generadores de desplazamientos en la CAPV, para lo que se han agrupado las respuestas disponibles en la encuesta en grandes grupos<sup>5</sup> para facilitar el análisis y permitir la comparación con los datos de anteriores ediciones de la encuesta.

El principal motivo generador de movilidad en la CAPV es el trabajo (30,3%). El ocio es el segundo en cuanto a relevancia, obteniendo un porcentaje del 26,3%. Este motivo está ganando cada vez más peso respecto al total. La denominada movilidad ocupacional, integrada por el trabajo y los estudios, concentra la mayor parte de los desplazamientos (43,8%) que se realizan en un día laborable medio por parte de las personas residentes de la CAPV.

Ilustración 23. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según motivos



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

<sup>5</sup> Trabajo: incorpora los datos de asuntos de trabajo y trabajo habitual.

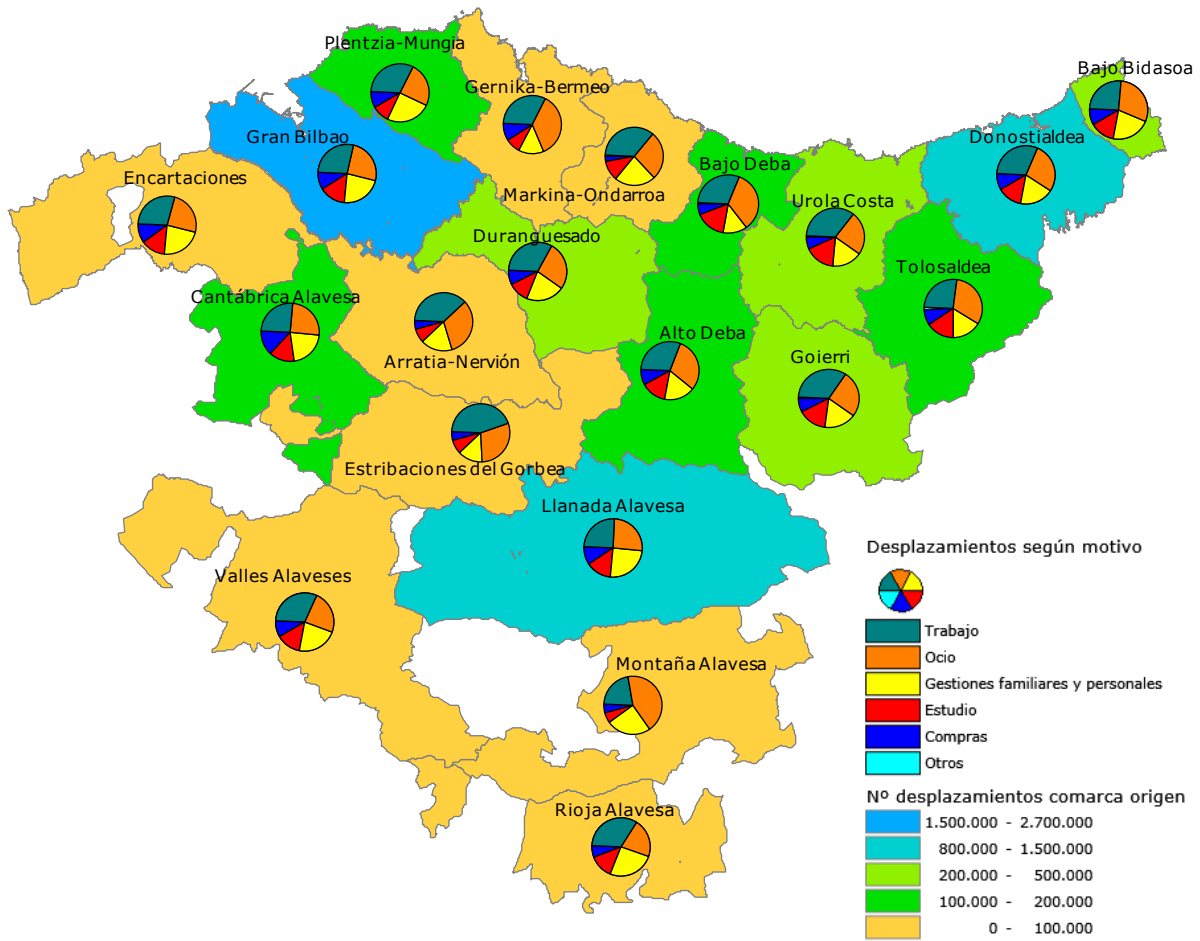
Ocio recopila tanto las actividades dedicadas propiamente al ocio, además de la cultura y el deporte.

Compras: concentra las compras denominadas como domésticas dedicadas al hogar y las personales.

Gestiones: agrupa las actividades de gestiones personales, de carácter doméstico-familiar y médicas.



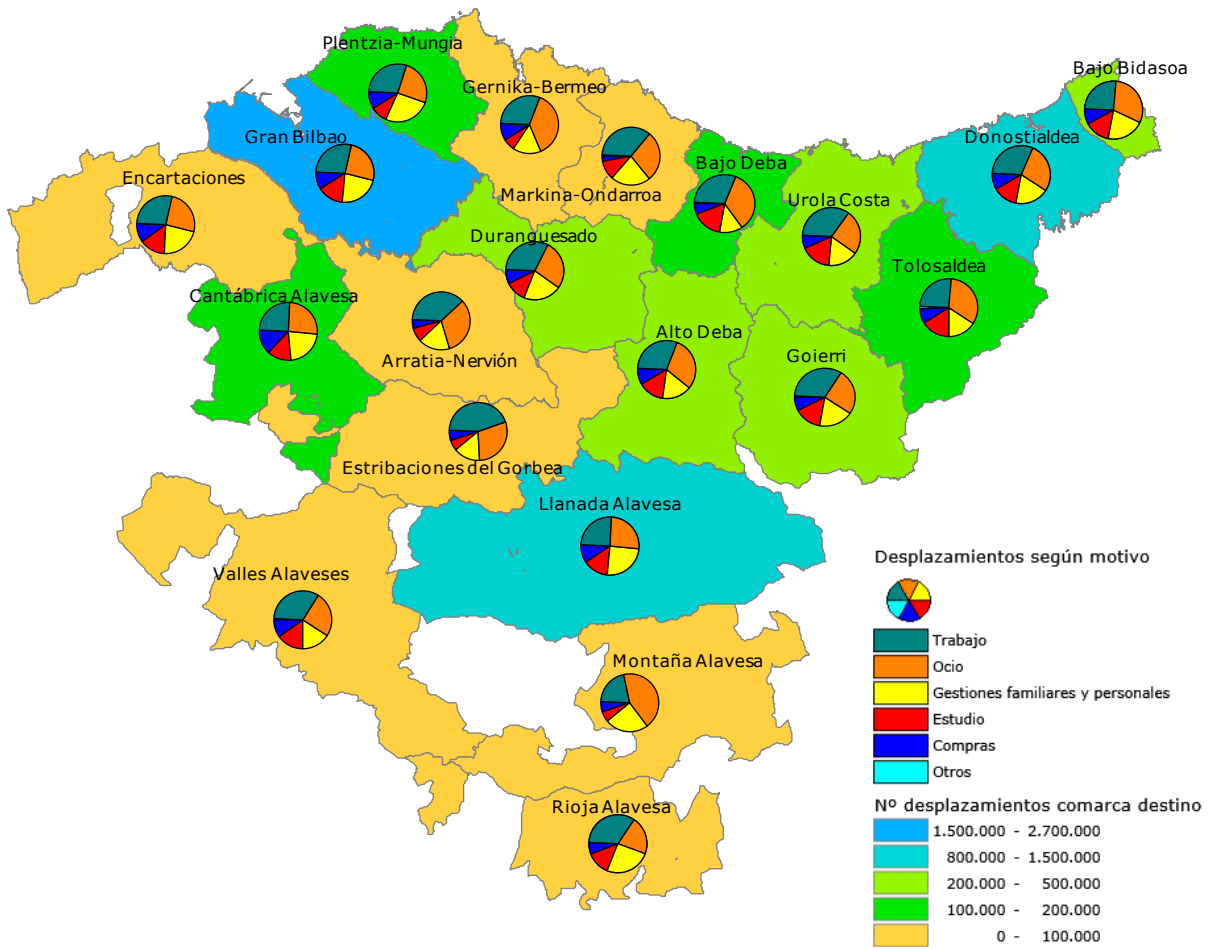
Ilustración 24. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

# ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Ilustración 25. Distribución de los desplazamientos según comarca de destino y motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

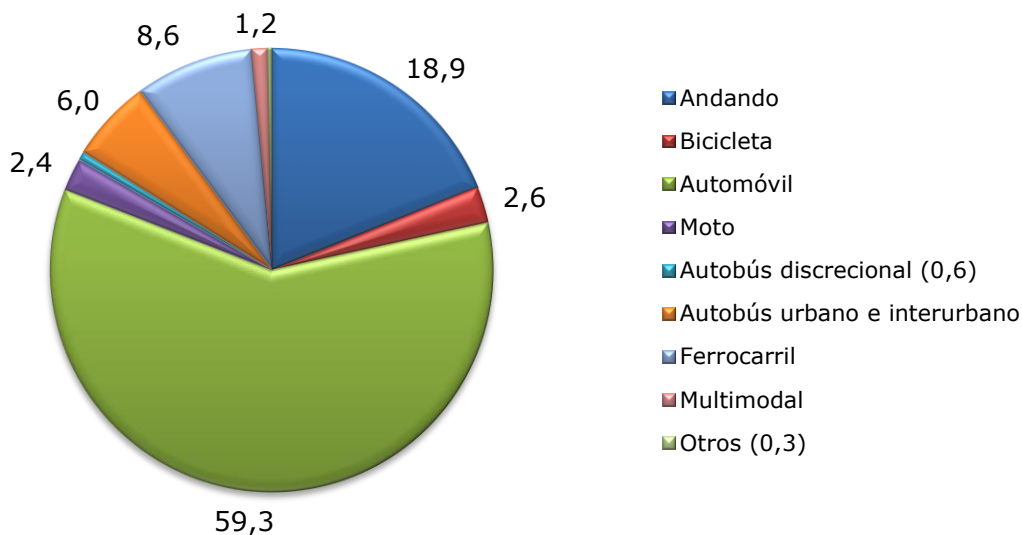
### 2.5.1. Trabajo

En este epígrafe se recopilan los desplazamientos realizados por los siguientes motivos: asuntos de trabajo y trabajo habitual.

El número de desplazamientos diarios por motivo trabajo realizados por las personas residentes en la CAPV asciende a 2.030.629 (30,3%). El peso del motivo trabajo en la movilidad de cada uno de los tres territorios históricos es similar, Gipuzkoa es la provincia en la que este peso es ligeramente superior (32,1%) respecto a Bizkaia (30,4%) Álava y (26,6%).

En cuanto a la distribución modal de los desplazamientos realizados por el motivo trabajo el 59,3% se resuelve con el uso del automóvil, siendo el motivo en el que este porcentaje es más elevado. Casi 1 de cada 5 se realiza andando, mientras que los modos colectivos por carretera y ferrocarril concentran el 15,2%.

Ilustración 26. Distribución de desplazamientos por motivo trabajo según modo. (%)



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La mayor parte de desplazamientos generados por el trabajo se resuelven en el entorno municipal (46,1%), aunque es el motivo en el que este porcentaje es más reducido, y donde el ámbito comarcal (32,5%) adquiere mayor relevancia.

Tabla 29. Distribución de desplazamientos por motivo trabajo según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	46,1
Intracomarcal	32,5
Intraterritorial	14,7
Interterritorial	5,0
Externo	1,7
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

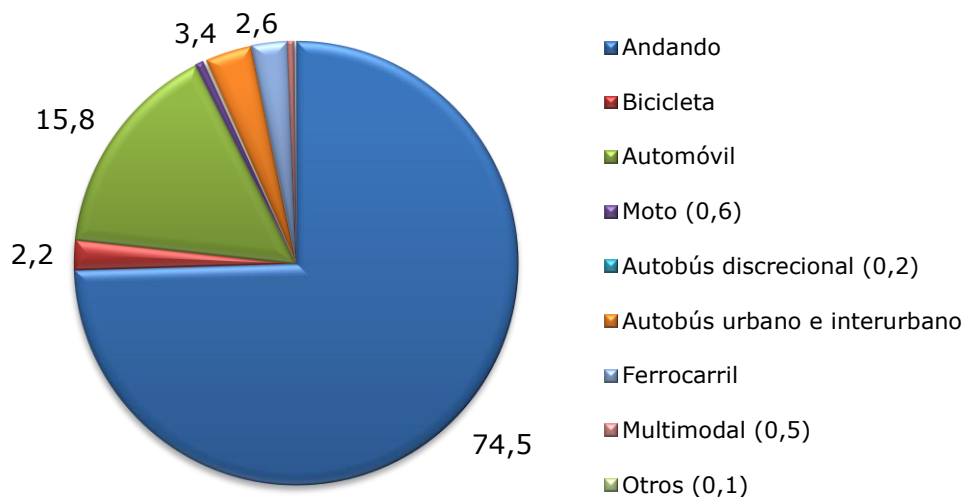
### 2.5.2. Ocio

En el motivo ocio se integran los siguientes motivos definidos como ocio, cultura y deportes.

El ocio es el segundo de los motivos generadores de desplazamientos en la CAPV con un total de 1.765.268 lo que representa el 26,3% del total. Este motivo ha visto incrementada su representatividad dentro de la CAPV, tal y como ya ha sucedido en encuestas anteriores.

El modo de transporte a partir del cual se resuelven en torno a 3 de cada 4 desplazamientos generados por actividades de ocio es el modo peatonal, seguido por el automóvil (15,8%), siendo el motivo en el que este porcentaje es más reducido. El transporte colectivo para la resolución de este tipo de movimientos alcanza un porcentaje del 6,0%. Finalmente destacar que es el motivo en el que se realiza un uso más intensivo del modo peatonal.

Ilustración 27. Distribución de desplazamientos por motivo ocio según modo. (%)



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Los desplazamientos por motivo ocio tienen un claro carácter municipal, ya que el 82,3% se realiza en el interior del propio municipio, mientras que el entorno comarcal concentra el 12,1%.

Tabla 30. Distribución de desplazamientos por motivo ocio según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	82,3
Intracomarcal	12,1
Intraterritorial	3,1
Interterritorial	1,4
Externo	1,0
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

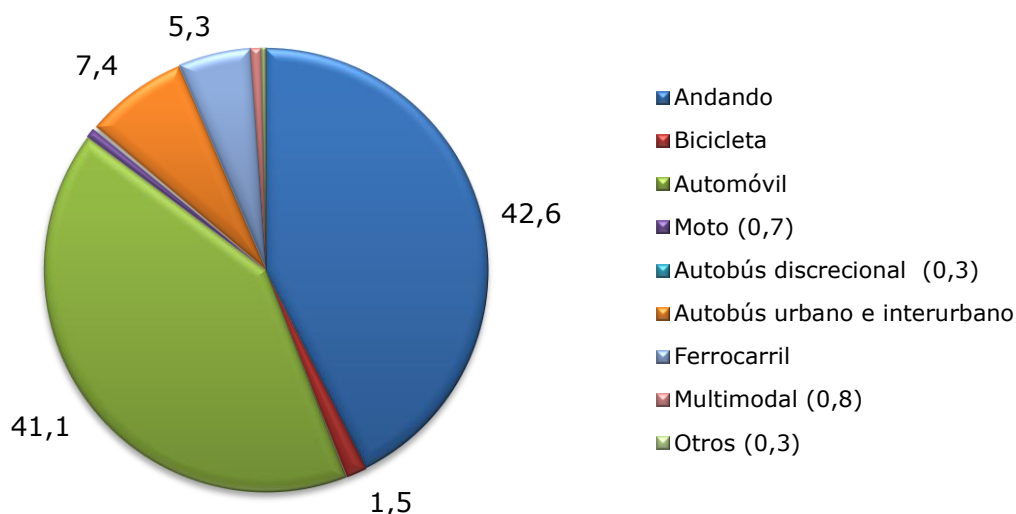
No se aprecian diferencias significativas en cuanto al peso que adquiere el ocio en cada uno de los Territorios Históricos, situándose en los tres casos en torno al 25%. En Gipuzkoa este porcentaje se eleva hasta el 27,6%, mientras que tanto en Álava como en Bizkaia se sitúa en el 25,7%

### 2.5.3. Gestiones familiares y personales

Dentro del epígrafe de gestiones familiares y personales se integran los desplazamientos que se realizan con el propósito de la realización de gestiones domésticas, médicas, las de carácter personal, así como las de acompañamiento, ayuda o de cuidado a otras personas.

En la CAPV se realizan diariamente un total de 1.352.810 desplazamientos para la realización de gestiones concentrando el 20,2% del total. En cuanto al modo de transporte que se utiliza para la resolución de estos desplazamientos adquiere relevancia el modo peatonal (42,6%) aunque el automóvil también concentra también una parte destacada de la cuota (41,1%).

Ilustración 28. Distribución de desplazamientos por motivo gestiones familiares y personales según modo. (%).



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La mayor parte de los desplazamientos son intramunicipales (70%), mientras que 1 de cada 5 son intracomarcales. Estos dos ámbitos territoriales concentran casi el 90% de los movimientos generados por el motivo de gestiones.

Tabla 31. Distribución de desplazamientos por motivo gestiones familiares y personales según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	70,0
Intracomarcal	19,2
Intraterritorial	7,3
Interterritorial	1,9
Externo	1,6
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

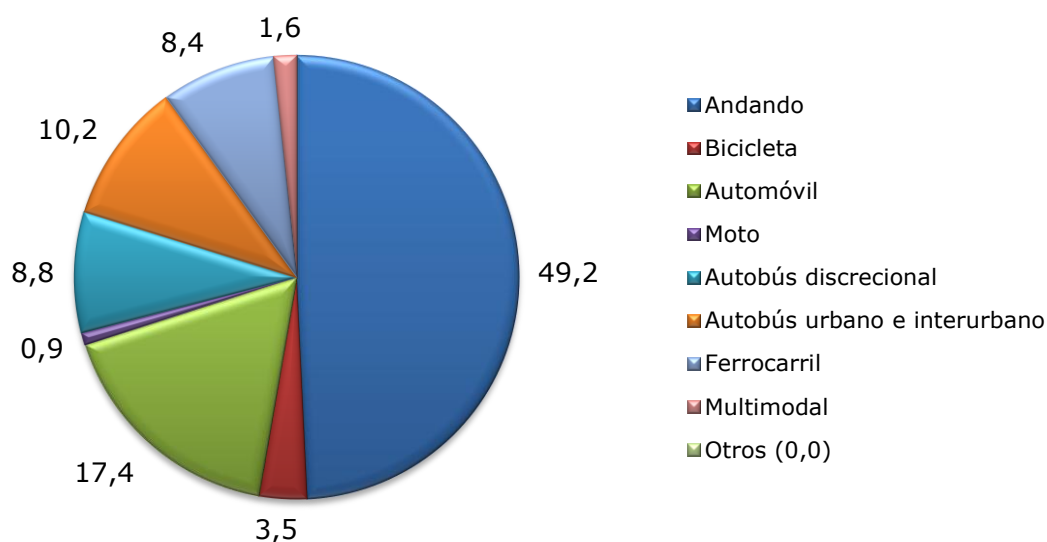
Gipuzkoa es el territorio en el que este tipo de desplazamientos menor presencia muestra, con el 17%. Álava y Bizkaia se sitúan en porcentajes similares, con el 23,3 y 21,2% respectivamente.

### 2.5.4. Estudio

En este epígrafe se recogen los desplazamientos realizados por los y las habitantes de la CAPV cuyo fin es el de la formación y el aprendizaje.

La cifra de desplazamientos diarios que realizan las personas residentes en la CAPV por motivo de estudio asciende a 906.506, lo que representa un 13,5% del total. El modo de transporte más utilizado para su realización es el peatonal (49,2%), el automóvil (17,4%) obtiene un porcentaje de utilización relativamente bajo respecto al resto de motivos. Este motivo es el que concentra una mayor cuota de penetración de los transportes colectivos (27,4%) y de la bicicleta (3,5%) respecto al resto. La diferencia en cuanto al uso de los distintos medios de transporte es la propia caracterización del colectivo mayoritario que realiza estos desplazamientos, personas menores de edad y con un menor grado de acceso al automóvil privado.

Ilustración 29. Distribución de desplazamientos por motivo estudio según modo. (%)



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Prácticamente 3 de cada 4 desplazamientos que se realizan por el motivo estudio se resuelven en el propio municipio, mientras que un 17,3% se realiza en el interior de la misma comarca.

Tabla 32. Distribución de desplazamientos por motivo estudio según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	73,5
Intracomarcal	17,3
Intraterritorial	5,9
Interterritorial	2,8
Externo	0,4
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

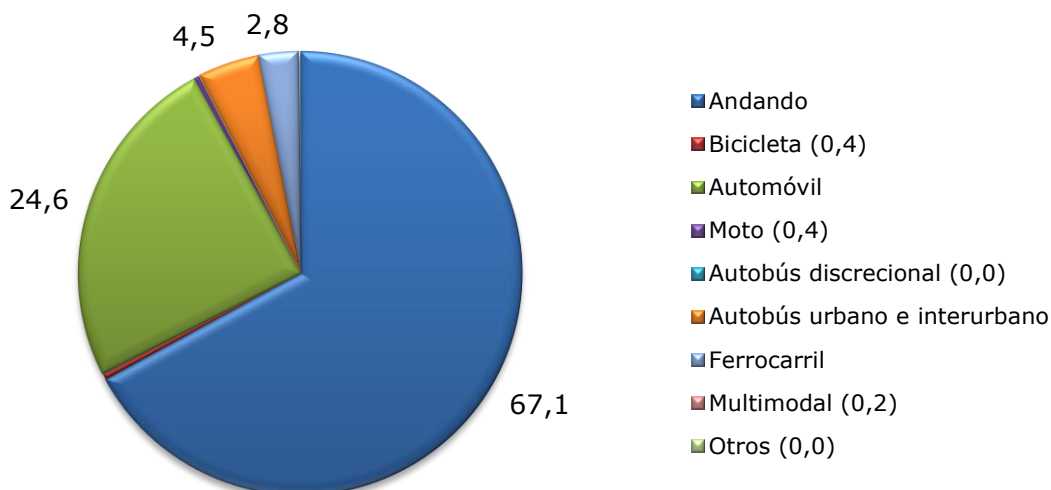
Respecto al peso de los desplazamientos por motivo estudios en cada uno de los Territorios Históricos, Gipuzkoa es la provincia donde adquieren una mayor representatividad (14,2%), mientras que en Álava y Bizkaia este porcentaje es similar y ligeramente más reducido situándose en el 13,7 y el 13% respectivamente.

### 2.5.5. Compras

El motivo compras concentra los flujos realizados con el propósito de realizar las compras de carácter doméstico para la unidad familiar y las de carácter personal.

Diariamente se realizan en la CAPV un total de 637.358 desplazamientos para la realización de algún tipo de compra (9,5%). El patrón de movilidad de estos desplazamientos se asemeja de forma destacada a los generados por el ocio. En la sociedad actual se percibe como una tendencia al alza el considerar la realización de compras como una actividad de ocio más. El modo de transporte con un mayor grado de utilización para resolver las necesidades de movilidad generadas por las compras es el peatonal (67,1%), y en segundo lugar el automóvil con el 24,6%. Al igual que ocurría con las actividades de ocio el uso del transporte colectivo para resolver esta movilidad tiene un peso menor, que en total es del 7,3%.

Ilustración 30. Distribución de desplazamientos por motivo compras según modo. (%).



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La mayor parte de los desplazamientos que se realizan por motivo compras se resuelven en el propio municipio (83%), mientras que el 12,3% tiene un carácter comarcal, siguiendo un patrón similar al de la movilidad por ocio.



Tabla 33. Distribución de desplazamientos por motivo compras según ámbito territorial

Tipo desplazamiento	%
Intramunicipal	83,0
Intracomarcal	12,3
Intraterritorial	3,2
Interterritorial	1,0
Externo	0,6
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

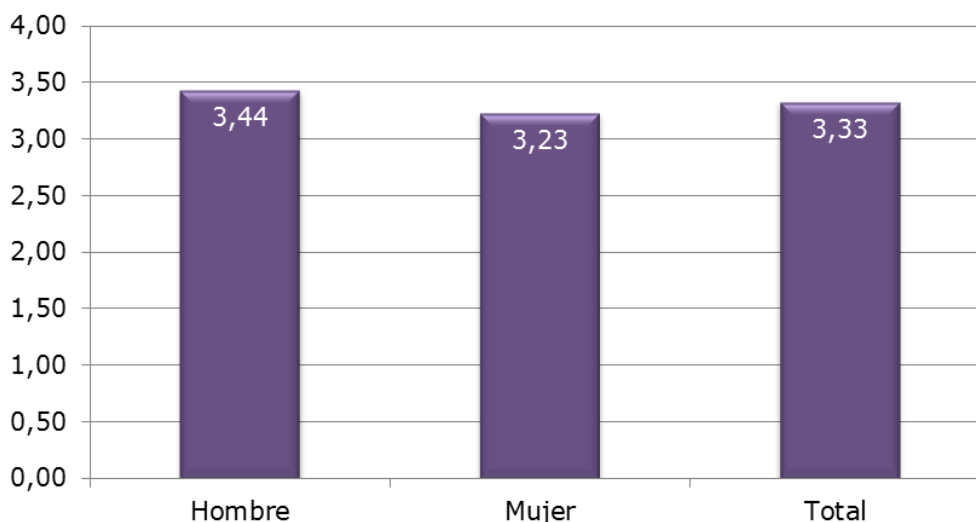
Por ámbitos territoriales Álava es el que muestra una mayor presencia de este tipo de desplazamientos, con el 10,5%, seguido de Bizkaia con el 9,7% y Gipuzkoa con un 8,7%.

## 2.6. Distribución de los desplazamientos según variables sociodemográficas

### 2.6.1. Análisis de la movilidad según sexo

Este apartado analiza las pautas de la movilidad que se producen en función del sexo de las personas que se desplazan en la CAPV. Según los datos recabados, puede decirse que la movilidad de la población masculina es ligeramente superior a la de la femenina.

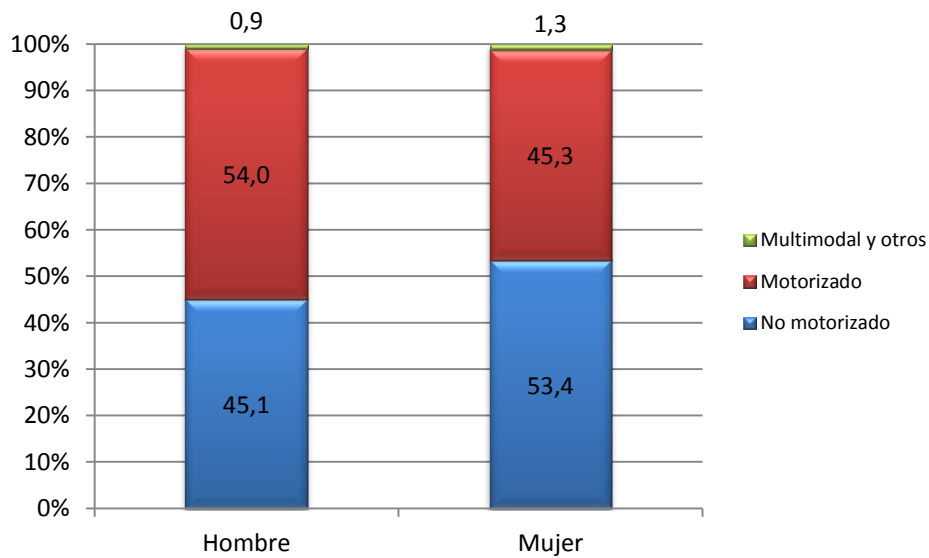
Ilustración 31. Desplazamientos por habitantes según sexo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El patrón de movilidad de las mujeres puede definirse como más sostenible por un mayor grado de utilización de los transportes colectivos y el modo andando.

Ilustración 32. Distribución de los desplazamientos por sexos según modo de transporte. (%).



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El modo más utilizado tanto por los hombres como por mujeres es el peatonal, con un 42,1% y 52,0% respectivamente. La diferencia más significativa se da en el uso del automóvil, con una presencia notablemente más significativa entre los hombres. En cuanto al uso de los medios de transporte colectivos también existen diferencias, siendo superior la utilización entre las mujeres tanto en los modos por carretera como por ferrocarril. Los hombres realizan un mayor uso de la moto, la bicicleta y de los servicios discrecionales de autobús.

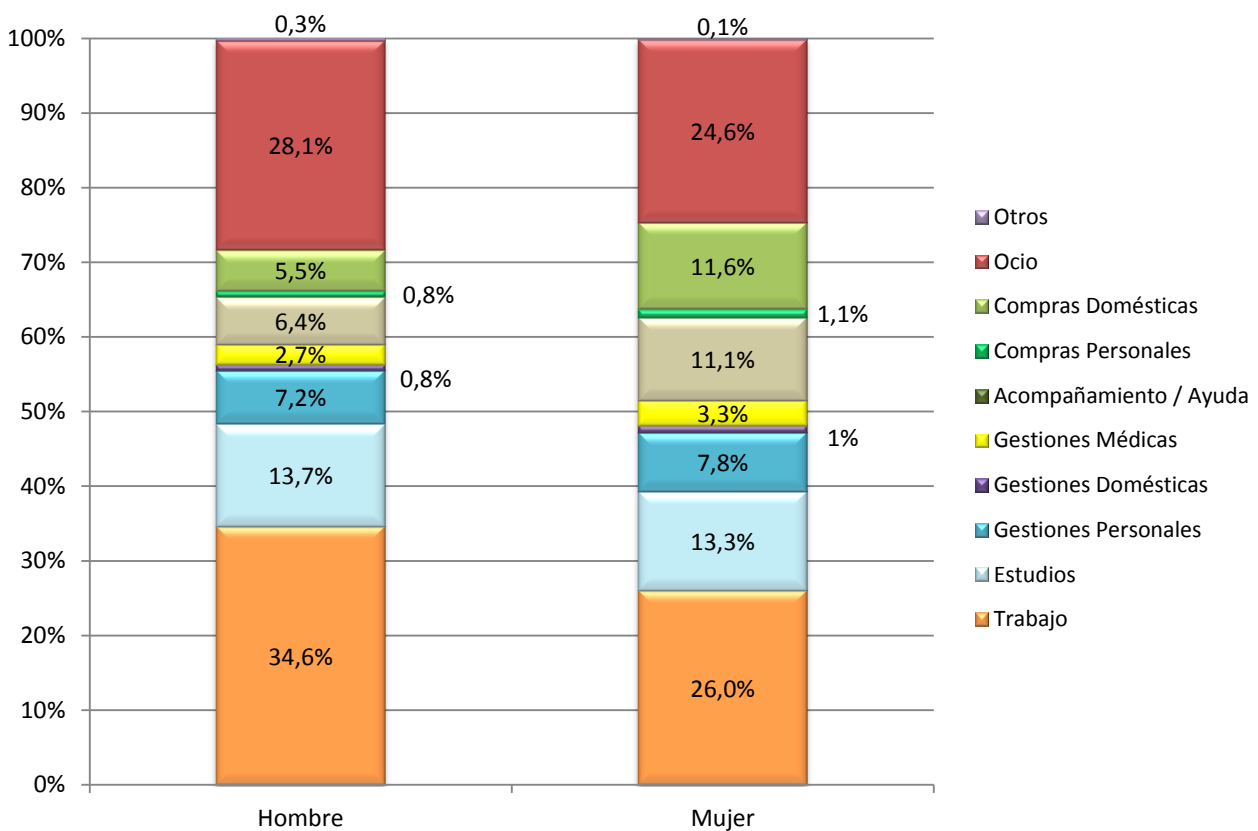
Tabla 34. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y sexo. (%).

Modo	Hombre	Mujer	Total
Andando	42,1	52,0	47,0
Bicicleta	3,0	1,4	2,2
Automóvil	42,2	28,2	35,2
Moto	2,1	0,3	1,2
Autobús discrecional	1,5	1,4	1,5
Autobús urbano e interurbano	3,8	8,3	6,0
Ferrocarril	4,4	7,1	5,8
Multimodal	0,7	1,0	0,9
Otros	0,1	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Respecto a la realización de desplazamientos según motivos, es la movilidad masculina en la que el peso de los desplazamientos por motivo trabajo obtienen una mayor significación respecto a la de las mujeres, con una diferencia de más de 8 puntos porcentuales. El ocio en ambos casos continúa siendo el segundo generador de desplazamientos donde la cuota prácticamente se iguala, tal y como también sucede en los estudios. Respecto a las gestiones personales y familiares existen pequeñas diferencias. En el caso de las mujeres la generación de desplazamientos ligadas a las actividades de acompañamiento o ayuda a otras personas así como las gestiones personales es ligeramente superior. Finalmente, la movilidad generada por la realización de compras domésticas en las mujeres es 6 puntos superior a la de los hombres, lo que pone de manifiesto todavía que una parte destacada de las actividades domésticas y de apoyo a la unidad familiar continúan recayendo sobre ellas.

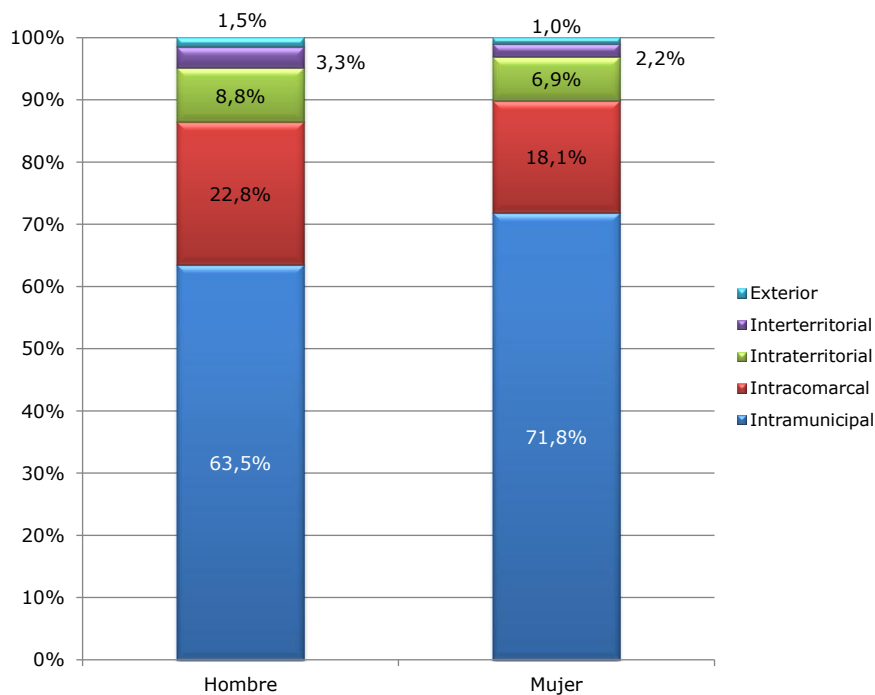
Ilustración 33. Distribución de los desplazamientos por sexo según motivo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

También se muestra un patrón diferenciado de la movilidad entre hombres y mujeres en cuanto a la tipología del desplazamiento. Ellas realizan en mayor medida desplazamientos dentro del mismo municipio, 8 puntos porcentuales por encima de ellos. Mientras que la movilidad masculina se caracteriza por tener un mayor carácter intracomarcal e intraterritorial.

Ilustración 34. Distribución de los desplazamientos por sexos según ámbito territorial

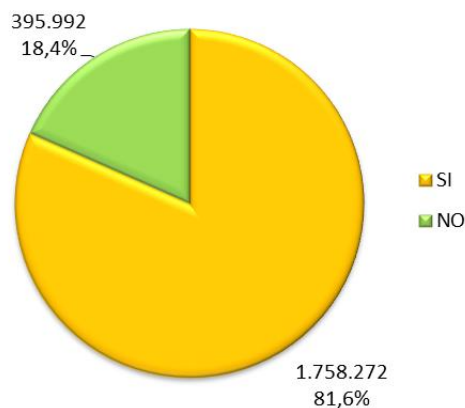


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.6.2. Análisis de la movilidad según acceso a los medios motorizados

En la CAPV existe un importante grado de acceso por parte de la ciudadanía a los medios de transporte motorizados. El 81,6% de las personas disponen de accesibilidad a vehículos a motor dentro de la unidad familiar, ya sea el vehículo propio o de alguno de los miembros integrantes.

Ilustración 35. Distribución de la población según posesión de vehículos a motor dentro de la unidad familiar

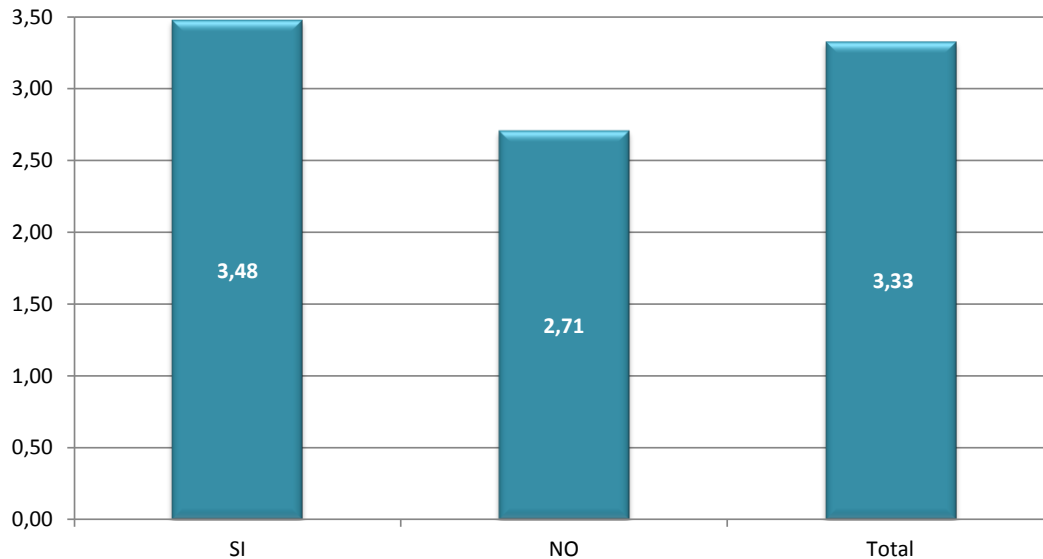


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

La movilidad de las personas con acceso a medios motorizados es sensiblemente superior a las que no disponen de esta opción. Esto tiene su reflejo en el número de desplazamientos realizados por habitante, situándose casi en 3,5 para los que disponen de accesibilidad a los medios motorizados frente al aproximadamente 2,7 de los que no.

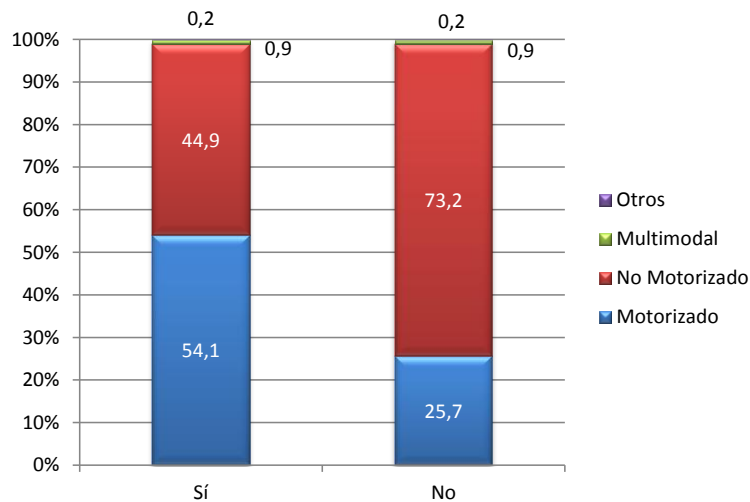
**Ilustración 36. Desplazamientos por habitante según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar**



*Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.*

Obviamente, la mayor accesibilidad a los medios de transporte motorizados se traduce también en un mayor uso. Así pues las personas que no cuentan con vehículo motorizado en la unidad familiar se desplazan mayoritariamente en modos sostenibles (andando o bicicleta), reduciéndose el uso de los modos motorizados al 25,7% de los desplazamientos realizados. En contraposición este porcentaje se eleva hasta el 54,1% para el caso de las personas con accesibilidad a los modos motorizados.

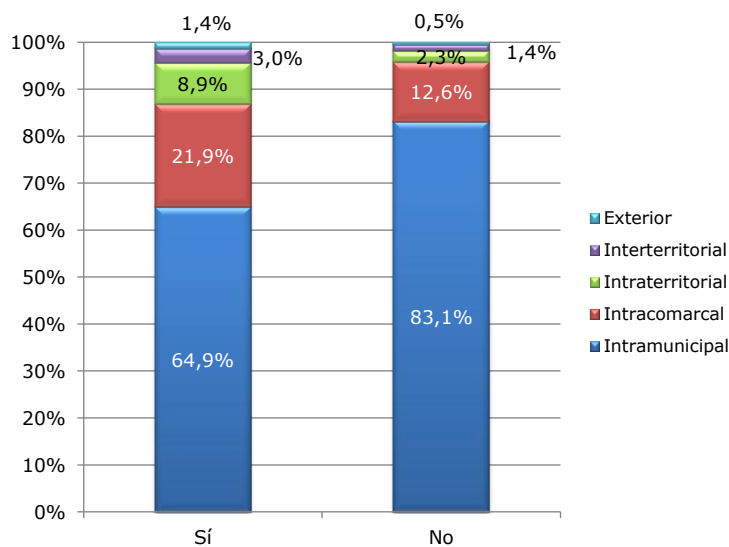
Ilustración 37. Distribución de los desplazamientos por modos según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar. (%).



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El mayor acceso que tienen las personas a los vehículos motorizados también tiene su incidencia en el ámbito territorial en el que la movilidad se produce. La movilidad de las personas que no disponen de dicha accesibilidad se caracteriza por ser mayoritariamente en el propio municipio (83,1%), mientras que los desplazamientos a otros entornos de la comarca representan únicamente el 12,6%. En el caso de las personas con acceso a los medios motorizados, aunque es la mayor de todas, la movilidad intramunicipal se reduce hasta el 64,9% y el peso de los movimientos comarcales prácticamente se dobla, 21,9%.

Ilustración 38. Distribución de la tipología de desplazamientos según posesión de vehículo a motor dentro de la unidad familiar



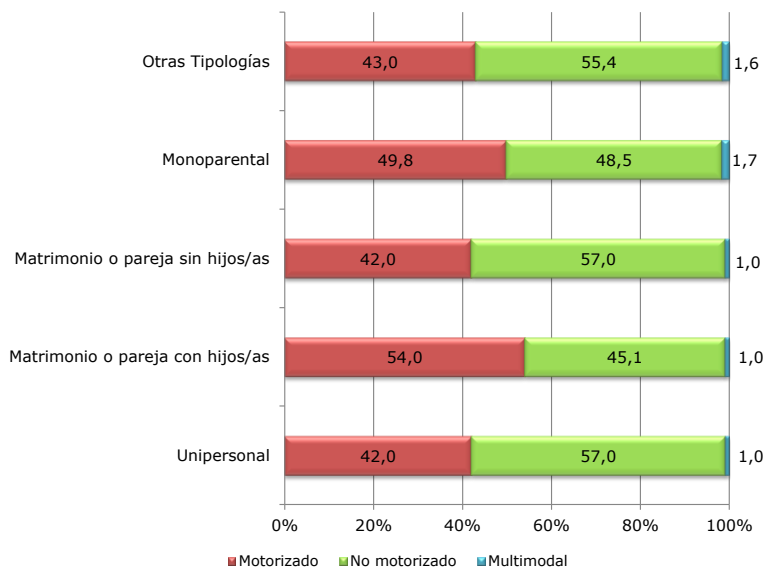
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Por lo tanto, como era de esperar, las personas que no cuentan con modos motorizados a su disposición se mueven menos, en modos más sostenibles y en entornos más reducidos.

### 2.6.3. Análisis de la movilidad según tipología familiar

Este apartado tiene como objetivo caracterizar los patrones de movilidad de los diversos tipos de familias considerados en el estudio.

Ilustración 39. Distribución modal de los desplazamientos según tipología familiar. (%).



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La movilidad no motorizada tiene una especial relevancia en los núcleos compuestos por parejas sin hijos y unipersonales. En las familias con hijos e hijas es donde más destaca el uso del automóvil, 39,7%.

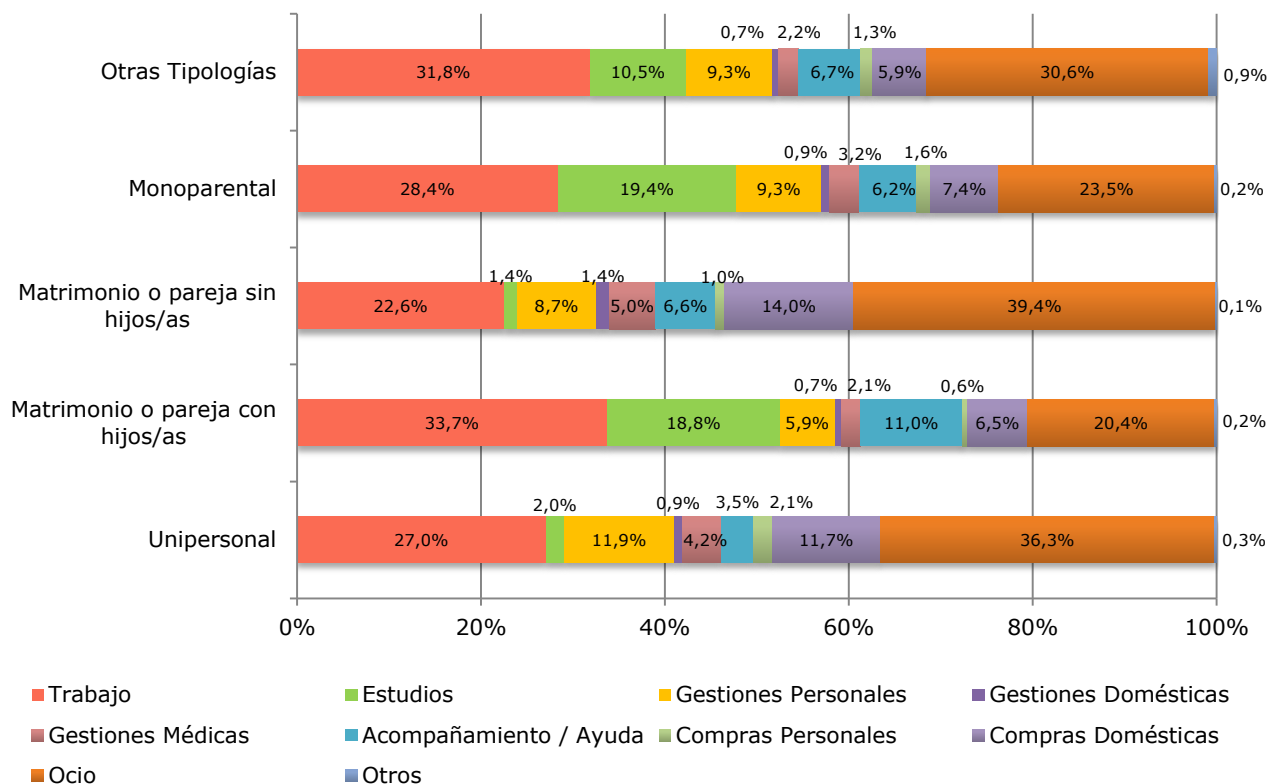
Tabla 35. Distribución de los desplazamientos según modo de transporte y tipología familiar. (%).

		Matrimonio o pareja con hijos e hijas	Matrimonio o pareja sin hijos e hijas	Monoparental	Otras tipologías	Unipersonal	Total
<b>No motorizado</b>	Andando	42,3	56,2	46,6	53,8	54,7	47,0
	Bicicleta	2,7	0,9	1,9	1,6	2,3	2,2
<b>Total No motorizado</b>		<b>45,1</b>	<b>57,0</b>	<b>48,5</b>	<b>55,4</b>	<b>57,0</b>	<b>49,2</b>
<b>Motorizado</b>	Automóvil	39,7	30,6	30,3	25,7	26,3	35,2
	Moto	1,4	0,8	0,6	0,5	1,6	1,2
	Autobús discrecional	2,1	0,3	1,6	0,5	0,4	1,5
	Tpte. Colectivo carretera	5,4	5,3	8,4	8,2	7,9	6,0
	Ferrocarril	5,3	5,0	8,9	8,2	5,9	5,8
<b>Total Motorizado</b>		<b>54,0</b>	<b>42,0</b>	<b>49,8</b>	<b>43,0</b>	<b>42,0</b>	<b>49,7</b>
<b>Multimodal y Otros</b>		<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cuanto a los motivos generadores de desplazamientos existe heterogeneidad en función de la tipología familiar. El trabajo es el principal generador en el caso de los matrimonios con hijos e hijas, en las unidades monoparentales y, aunque muy ligeramente, en otras tipologías, mientras que en el resto de casos el ocio ocupa la primera posición. En estas dos tipologías la movilidad por estudios también alcanza una mayor representatividad.

Ilustración 40. Distribución de los desplazamientos según motivo y tipología familiar



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

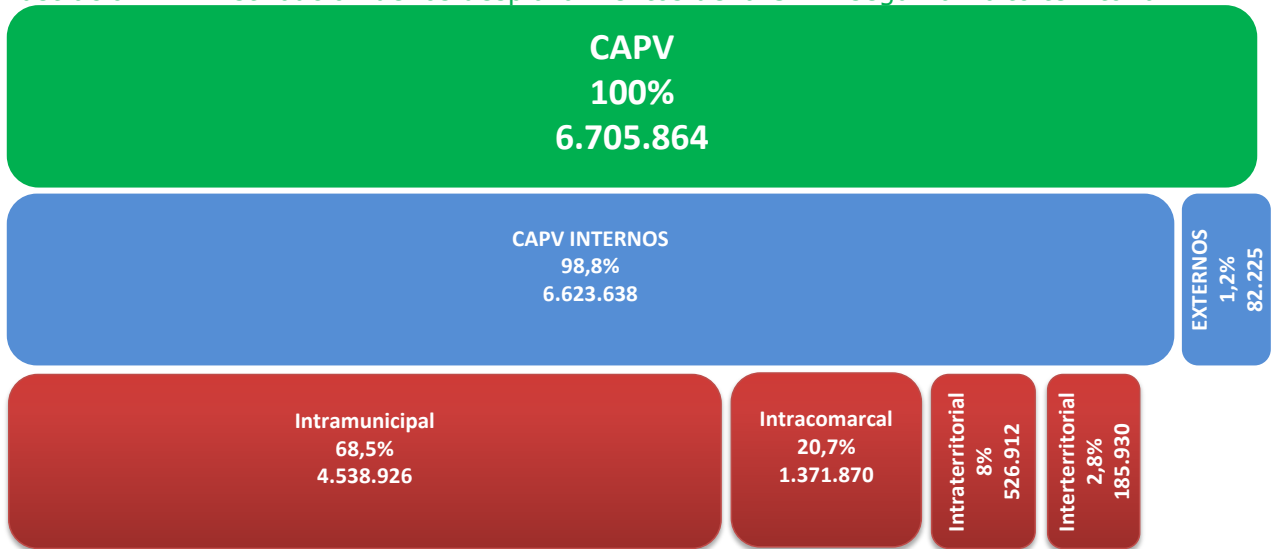
## 2.7. Análisis territorial

En la CAPV la práctica totalidad de desplazamientos llevados a cabo por la ciudadanía se realizan en el propio ámbito autonómico. Un total de 6.623.638 movimientos se resuelven en el interior de la CAPV, es decir tanto su origen como su destino se ubican en algún punto de Euskadi, representando el 98,8% del total de los desplazamientos generados. Únicamente 82.225 desplazamientos (1,2%) se resuelven con el exterior.

De los desplazamientos internos que se realizan en la CAPV, un total de 4.538.926 se resuelven en el propio municipio en el que se originan (68,5%), 1.371.870 desplazamientos son flujos entre municipios de la misma comarca lo que supone el 20,7%. Mientras que 526.912 (8%) son desplazamientos que se producen entre municipios del mismo Territorio Histórico pero de comarcas distintas. Finalmente el 2,8% restante corresponde a desplazamientos que se producen entre distintos Territorios Históricos, lo que puede considerarse como reducido, ya que en términos absolutos representan 185.930 desplazamientos.

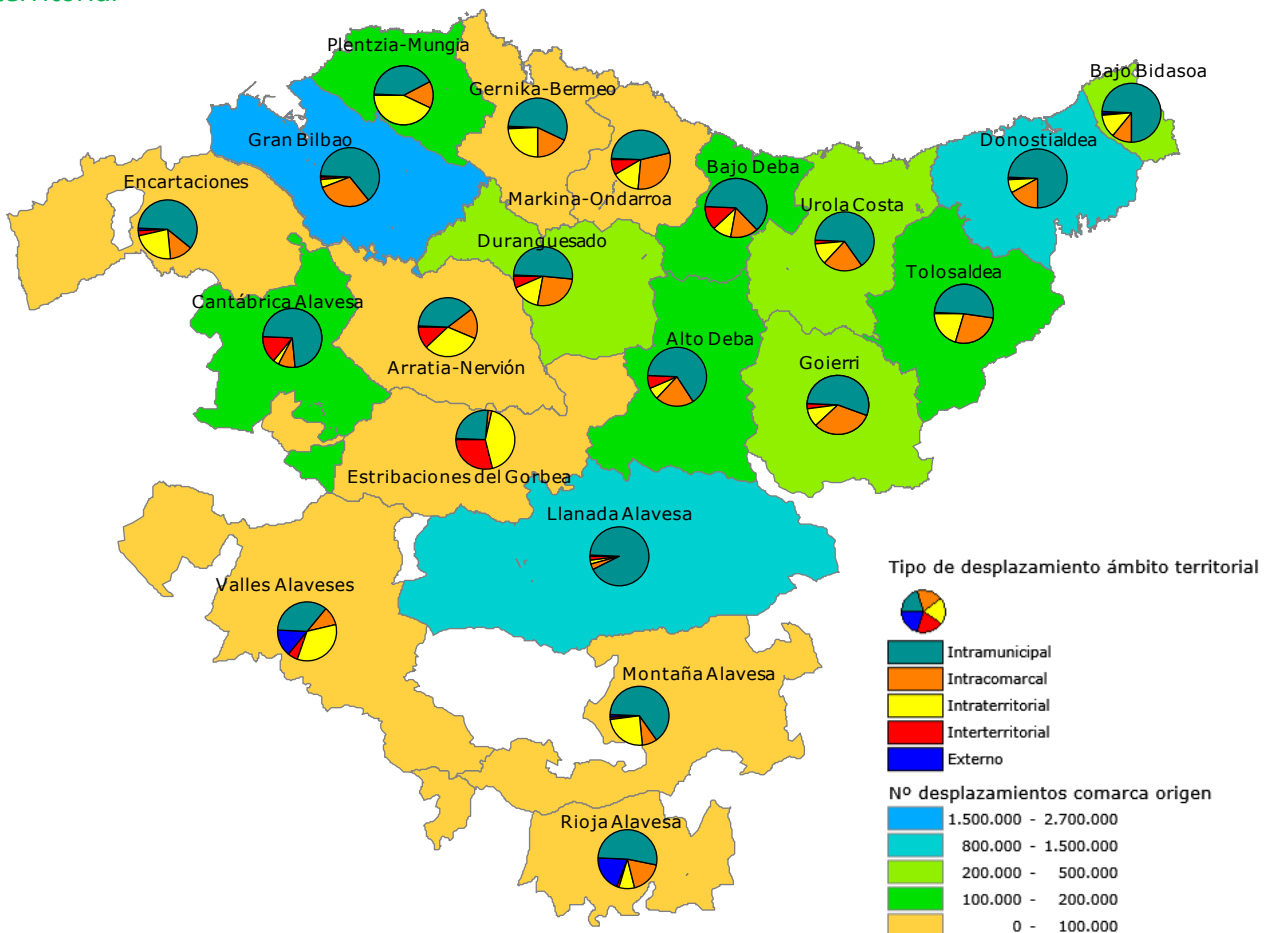


Ilustración 41. Distribución de los desplazamientos de la CAPV según ámbito territorial



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

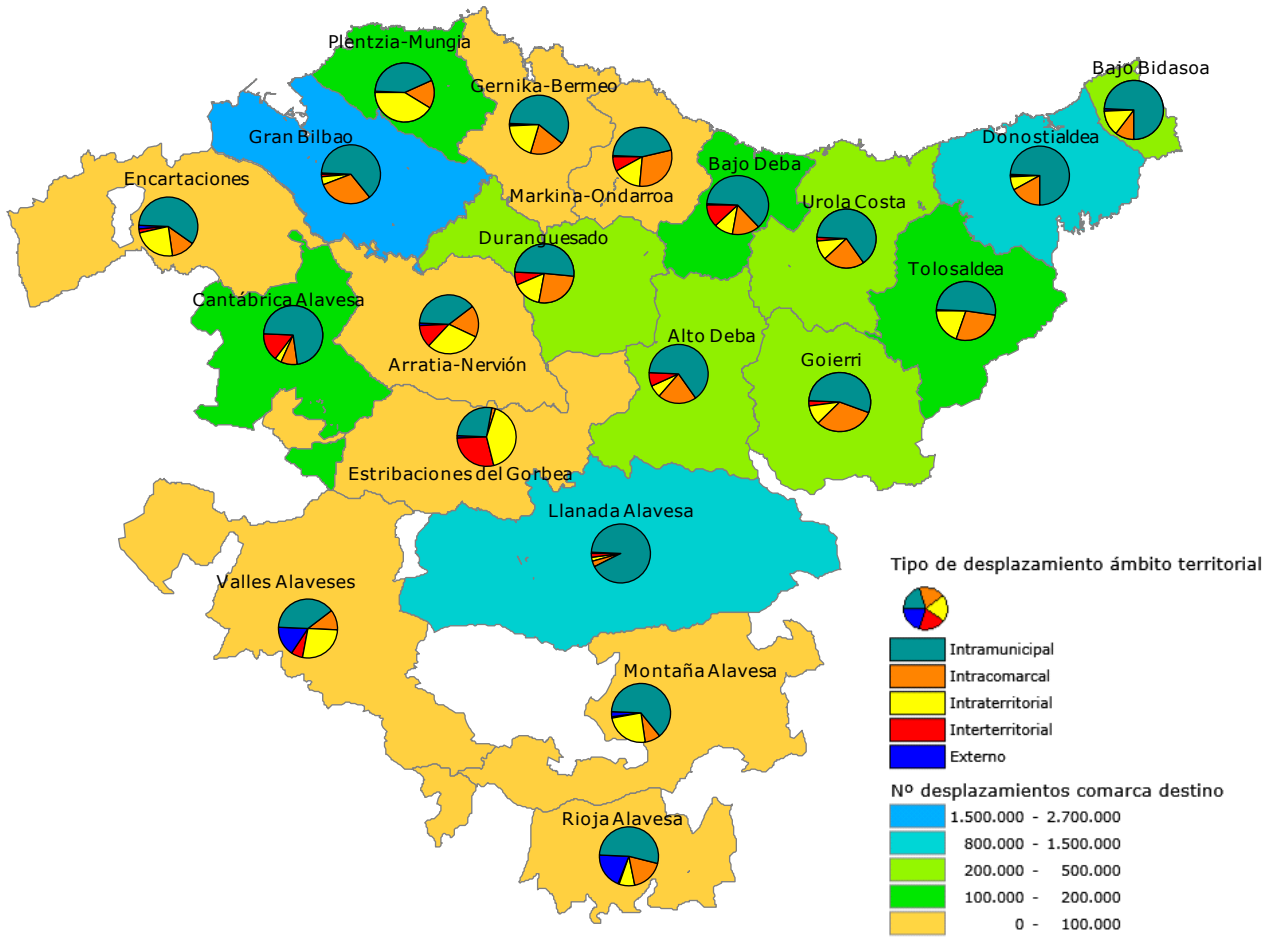
Ilustración 42. Distribución de los desplazamientos según comarca de origen y ámbito territorial



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

# ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Ilustración 43. Distribución de los desplazamientos según comarca de destino y ámbito territorial



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Seguidamente se realiza un análisis de los desplazamientos realizados por los y las habitantes en la CAPV cuyo origen y destino se ubica en el mismo Territorio Histórico. Diariamente se realizan un total de 6.623.638 movimientos de estas características lo que representa prácticamente el 98,8% del total de desplazamientos generados por la ciudadanía. Este análisis se realizará a nivel de Territorio Histórico, comarca y para cada una de las tres capitales, siendo siempre el elemento de análisis los desplazamientos internos que se realizan en cada uno de estos ámbitos territoriales.

El peso de los desplazamientos internos en Bizkaia y Gipuzkoa es muy similar en ambos territorios situándose en el 99% y el 99,1% respectivamente. Sin embargo, en Álava este tipo de desplazamientos pierden algo de significación y representan el 97,4%.

En cuanto a los motivos que generan los desplazamientos internos, el patrón en los tres Territorios Históricos es bastante homogéneo. El trabajo y el ocio son los que generan la mayor parte de los flujos en todos los casos.

Tabla 36. Distribución de desplazamientos internos por motivo según Territorio Histórico

Motivo	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Desp	%	Desp	%	Desp	%	Desp	%
Trabajo	287.432	25,7	939.553	29,4	667.649	31,4	1.894.634	29,4
Estudio	152.338	13,6	421.834	13,2	303.160	14,3	877.332	13,6
Gestiones	261.406	23,4	679.436	21,3	364.077	17,1	1.304.919	20,3
Compras	120.219	10,8	316.870	9,9	190.171	8,9	627.260	9,7
Ocio	294.062	26,3	833.393	26,1	595.092	28,0	1.722.546	26,8
Otros	969	0,1	3.244	0,1	6.804	0,3	11.017	0,2
<b>Total</b>	<b>1.116.426</b>	<b>100</b>	<b>3.194.329</b>	<b>100</b>	<b>2.126.953</b>	<b>100</b>	<b>6.437.708</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El uso de los distintos medios de transporte para la realización de los desplazamientos internos es similar en los tres Territorios, adquiriendo relevancia el modo peatonal y el automóvil. Sin embargo existen ciertas características propias en cada uno de ellos. Álava es el territorio donde el modo peatonal se utiliza de forma más intensa (55,1%) así como el ciclista (6,8%); Gipuzkoa es donde el uso del automóvil es el más elevado (36,7%). Bizkaia, debido a la buena oferta de servicios ferroviarios, es el Territorio en el que la utilización de este modo es más elevada, alcanzando el 9,6% frente al 2,2% de Álava y el 2,1% de Gipuzkoa. Finalmente, en Gipuzkoa es donde el transporte público por carretera adquiere una cuota ligeramente superior (7,6%) al resto de Territorios Históricos (Álava 4,5% y Bizkaia 5,7%).

Tabla 37. Distribución de los desplazamientos internos por modos según Territorio Histórico

Modo	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Desp	%	Desp	%	Desp	%	Desp	%
Andando	614.840	55,1	1.547.038	48,4	986.232	46,4	3.148.110	48,9
Bicicleta	75.388	6,8	18.205	0,6	53.193	2,5	146.786	2,3
Automóvil	334.395	30,0	1.028.603	32,2	780.370	36,7	2.143.367	33,3
Moto	4.272	0,4	21.486	0,7	53.024	2,5	78.782	1,2
Autobús discrecional	10.678	1,0	48.829	1,5	32.923	1,5	92.430	1,4
Autobús urbano e interurbano	50.134	4,5	181.447	5,7	162.126	7,6	393.707	6,1
Ferrocarril	24.591	2,2	307.942	9,6	43.823	2,1	376.356	5,8
Multimodal	2.061	0,2	29.839	0,9	15.261	0,7	47.161	0,7
Otros	69	0,0	10.940	0,3		0,0	11.009	0,2
<b>Total</b>	<b>1.116.426</b>	<b>100</b>	<b>3.194.329</b>	<b>100</b>	<b>2.126.953</b>	<b>100</b>	<b>6.437.708</b>	<b>100</b>

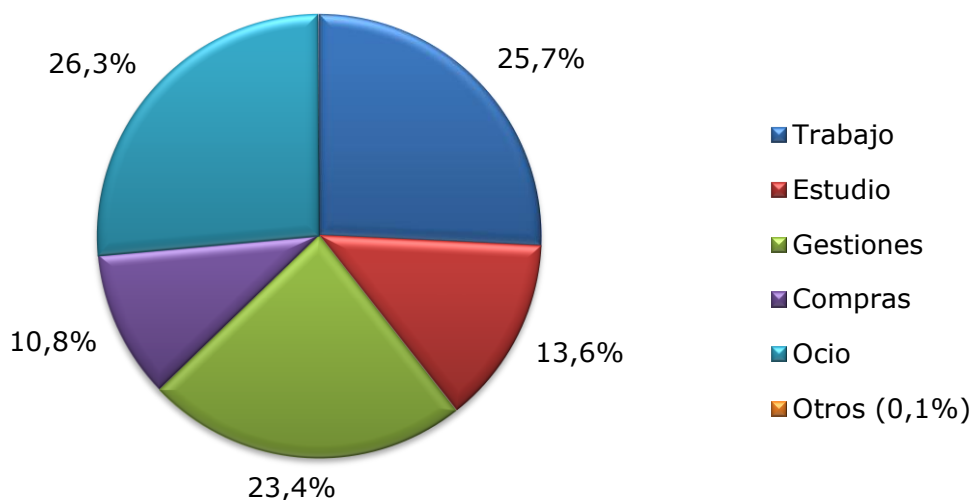
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.7.1. Álava

En Álava se realizan diariamente un total de 1.116.426 desplazamientos internos en la propia provincia representando el 17,3% del total que se generan en el interior de la CAPV.

Álava es el Territorio Histórico en el que el motivo ocio aparece como el primer generador de desplazamientos internos, 26,3%, ligeramente por encima del trabajo, que alcanza el 25,7%.

Ilustración 44. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Álava

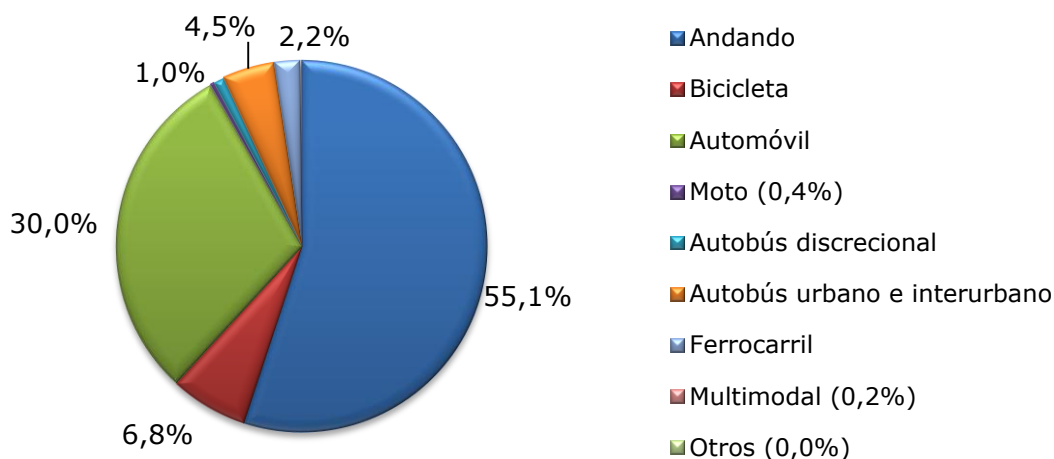


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cuanto a la utilización de los distintos modos de transporte para la realización de desplazamientos internos en Álava, el que obtiene una mayor cuota de penetración es el peatonal (55,1%), siendo el territorio en el que este porcentaje es más elevado, tal y como se ha indicado en la valoración general. El segundo es el automóvil, concentrando el 30% de los flujos. Finalmente, anotar que la bicicleta ocupa ya la tercera posición aglutinando un

porcentaje del 6,8%, lo que afianza a esta provincia como aquella en la que proporcionalmente se realiza un mayor uso de este modo (básicamente debido al uso de la bicicleta en los movimientos internos en Vitoria-Gasteiz, donde se concentra el 96% de dichos movimientos, 72.346, que suponen el 8,2% de los movimientos internos en esta capital). El resto de medios en el territorio histórico de Álava no superan en ninguno de los casos una cuota de penetración del 5%.

#### Ilustración 45. Distribución de desplazamientos internos por modo en Álava



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Álava es el territorio de la CAPV en el que la capital registra una mayor centralidad. La distribución de ciudades intermedias en el territorio es escasa a excepción de Llodio y Amurrio, ambas ubicadas en la comarca de la Cantábrica Alavesa, y que funcionalmente se relacionan con el Bilbao Metropolitano. Además, los núcleos de la Rioja Alavesa presentan vinculaciones importantes con localidades de fuera de la CAPV (Logroño, Haro o Miranda de Ebro). Estas características que muestra la ordenación territorial tienen su reflejo en el tipo de movilidad que se registra en el interior del Territorio Histórico. Como consecuencia de la importante concentración y la fuerte centralidad que ejerce, el 78,9% de los desplazamientos internos en Álava tiene como origen y destino Vitoria-Gasteiz. Cantábrica Alavesa es la segunda comarca en cuanto a generación y atracción de desplazamientos internos, aunque en el 95,8% de los casos se resuelven en la propia comarca. En las Estribaciones del Gorbea existe una mayor relación con Vitoria-Gasteiz que se convierte en origen o destino del 52,9% de los desplazamientos internos. En el caso de Rioja Alavesa, el 89,5% de los desplazamientos internos generados en ella son de carácter intracomarcal. Finalmente la Montaña Alavesa y las Valles Alaveses son las comarcas con una menor capacidad de atraer y generar desplazamientos, no obstante los desplazamientos internos de estas comarcas se resuelven mayoritariamente en el entorno comarcal (74,9% en la Montaña Alavesa y 59,1% en los Valles Alaveses).

Tabla 38. Desplazamientos internos por comarcas en Álava

ORIGEN	DESTINO								Total
	Valles Alaveses	Llanada Alavesa	Vitoria-Gasteiz	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Cantábrica Alavesa	Sin Especificar	
Valles Alaveses	5.541	139	3.360	59	151	120	0	0	9.370
Llanada Alavesa	139	38.699	12.387	32	0	312	68	0	51.636
Vitoria-Gasteiz	2.440	11.617	880.435	1.638	2.446	7.402	3.781	0	909.760
Montaña Alavesa	39	32	1.680	5.529	99	0	0	0	7.380
Rioja Alavesa	77	0	2.462	99	22.541	0	0	0	25.180
Estribaciones del Gorbea	87	380	7.885	0	0	6.148	195	0	14.695
Cantábrica Alavesa	0	68	3.685	0	0	195	94.047	206	98.200
Sin Especificar	0	0	0	0	0	0	206	0	206
<b>Total</b>	<b>8.323</b>	<b>50.934</b>	<b>911.895</b>	<b>7.357</b>	<b>25.238</b>	<b>14.177</b>	<b>98.296</b>	<b>206</b>	<b>1.116.426</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 39. Desplazamientos internos por comarcas en Álava. (%).

ORIGEN	DESTINO								Total
	Valles Alaveses	Llanada Alavesa	Vitoria-Gasteiz	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Cantábrica Alavesa	Sin Especificar	
Valles Alaveses	0,5	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Llanada Alavesa	0,0	3,5	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6
Vitoria-Gasteiz	0,2	1,0	78,9	0,1	0,2	0,7	0,3	0,0	81,5
Montaña Alavesa	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Rioja Alavesa	0,0	0,0	0,2	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,3
Estribaciones del Gorbea	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	1,3
Cantábrica Alavesa	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	8,4	0,0	8,8
Sin Especificar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>0,7</b>	<b>4,6</b>	<b>81,7</b>	<b>0,7</b>	<b>2,3</b>	<b>1,3</b>	<b>8,8</b>	<b>0,0</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Analizando los desplazamientos originados en el resto de entornos metropolitanos de la CAPV con la Llanada Alavesa, adquiere especial relevancia Gran Bilbao, que concentra el 86,7% de estos desplazamientos, frente al 13,3% de Donostialdea. En ambos casos el automóvil es el

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

modo más utilizado para la realización de estos desplazamientos situándose por encima del 70% en ambos casos.

Tabla 40. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de la Llanada Alavesa

Destino Llanada Alavesa	Donostialdea		Gran Bilbao	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%
Automóvil	1.432	70,9	10.337	78,8
Tpte. Colectivo carretera (1)	588	29,1	1.490	11,3
Multimodal	0	0	1.297	9,9
<b>Total</b>	<b>2.020</b>	<b>100</b>	<b>13.124</b>	<b>100</b>

(1) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 41. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Vitoria-Gasteiz con el exterior

Modo de transporte		Desplaz. generados (1)	Desplaz. atraídos (2)	Total	%
<b>No motorizado</b>	Andando	417	684	1.100	0,9
	Bicicleta	991	991	1.982	1,6
<b>Total No Motorizado</b>		<b>1.408</b>	<b>1.675</b>	<b>3.082</b>	<b>2,5</b>
<b>Motorizado</b>	Automóvil	50.252	52.222	102.474	85,0
	Tpte. Colectivo carretera (3)	4.115	3.825	7.941	6,6
	Ferrocarril	226	426	652	0,5
<b>Total Motorizado</b>		<b>54.593</b>	<b>56.473</b>	<b>111.067</b>	<b>92,1</b>
<b>Multimodal</b>		<b>2.662</b>	<b>3.719</b>	<b>6.381</b>	<b>5,3</b>
<b>Total</b>		<b>58.663</b>	<b>61.867</b>	<b>120.530</b>	<b>100</b>

Nota: En la encuesta no se ha registrado ningún desplazamiento generado o atraído por Vitoria-Gasteiz del exterior realizado en moto.

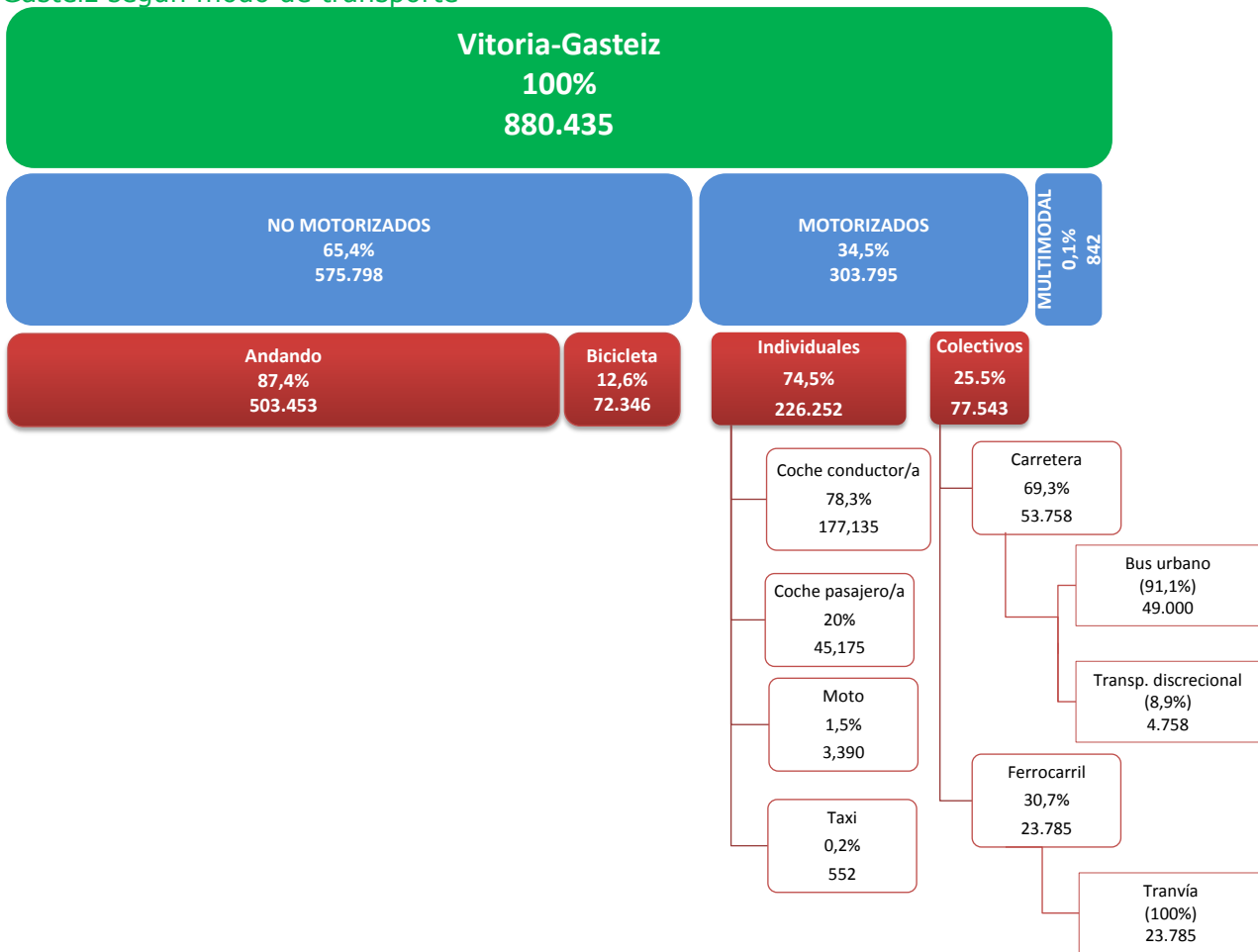
(1) Desplazamientos generados: Desplazamientos con origen en Vitoria-Gasteiz y destino en el exterior

(2) Desplazamientos atraídos: Desplazamientos con origen en el exterior con destino en Vitoria-Gasteiz

(3) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 46. Distribución de los desplazamientos internos (con origen y destino) en Vitoria-Gasteiz según modo de transporte



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

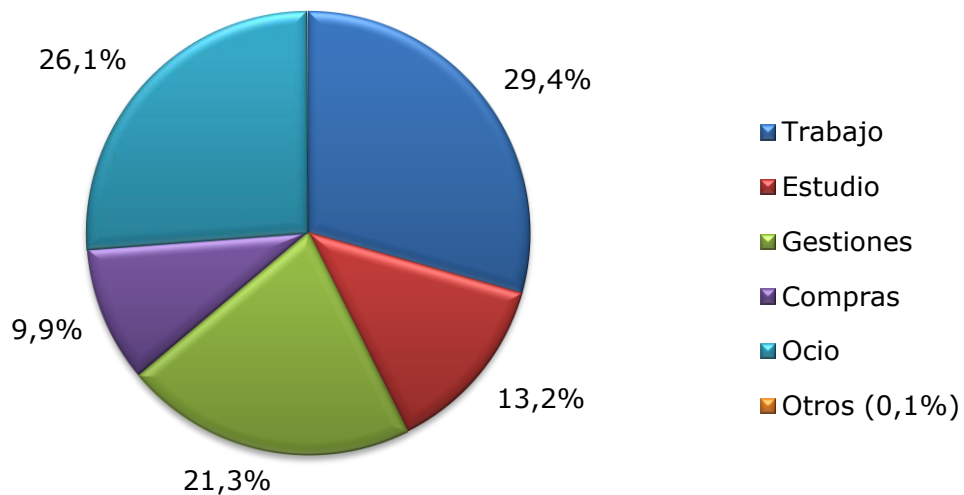


### 2.7.2. Bizkaia

El número de desplazamientos internos cuyo origen y destino se ubica en Bizkaia asciende diariamente a 3.194.329, lo que representa el 49,6% de los flujos de la CAPV.

La movilidad ocupacional genera el 42,6% de los desplazamientos internos de Bizkaia, siendo el trabajo el principal motivo generador (29,4%), seguido por el ocio (26,1%) y las gestiones familiares y personales (21,3%).

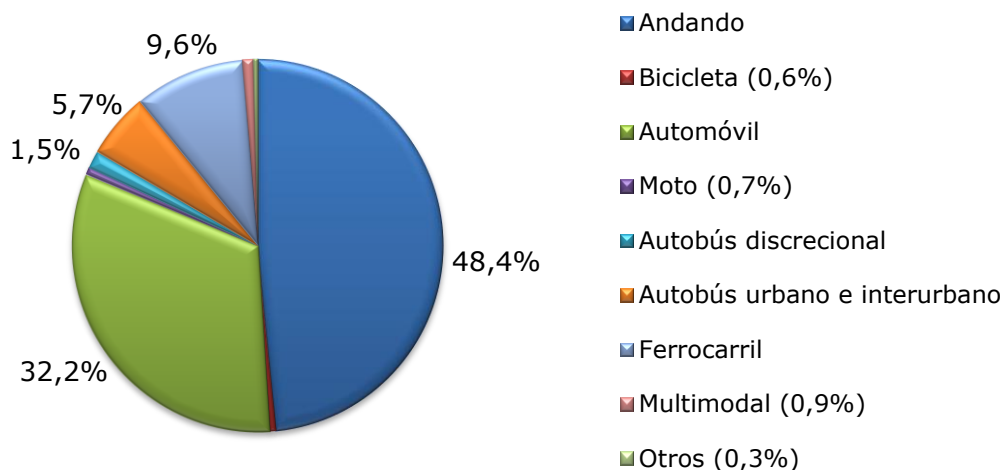
Ilustración 47. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Bizkaia



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El modo de transporte más utilizado para la realización de este tipo de desplazamientos es el peatonal concentrando el 48,4%, seguido por el automóvil con el 32,2%. Es destacable el uso que adquiere el ferrocarril para la resolución de estos flujos, llegando a obtener una cuota de penetración del 9,6%, siendo ésta la más alta de la CAPV.

Ilustración 48. Distribución de desplazamientos internos por modo en Bizkaia



## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

La ordenación territorial en Bizkaia está fuertemente vinculada a Bilbao metropolitano, que se configura como la mayor área metropolitana de la Cornisa Cantábrica, siendo el entorno urbano donde se concentra el 40% de la población de la CAPV. El resto del Territorio Histórico se estructura en torno a ciudades de tamaño mediano, que actúan de cabeceras funcionales, como Gernika, Durango o Markina. La repercusión de esta estructura territorial incide en la movilidad de los desplazamientos internos. En este caso la relevancia recae en la comarca del Gran Bilbao (incorporando Bilbao) que se configura como origen y destino del 76,4% de los desplazamientos internos. Respecto al resto de comarcas las que muestran una mayor capacidad de atraer y generar desplazamientos son el Duranguesado y Plentzia-Mungia. En el caso Duranguesado adquiere importancia la propia movilidad comarcal que representa un porcentaje del 83,7% de los flujos generados en ella.

**Tabla 42. Desplazamientos internos por comarcas en Bizkaia**

ORIGEN	DESTINO									
	Arratia-Nervión	Gran Bilbao	Bilbao	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Sin Especificar	Total
Arratia-Nervión	31.459	7.280	5.436	3.834	194	0	123	0	0	48.326
Gran Bilbao	7.130	1.237.849	188.501	14.513	7.225	3.898	1.393	30.787	325	1.491.621
Bilbao	5.108	187.722	824.302	14.218	9.017	5.401	2.405	15.867	0	1.064.040
Duranguesado	3.523	14.208	13.844	216.104	572	5.424	4.047	562	0	258.283
Encartaciones	194	7.359	8.506	572	52.291	0	0	175	0	69.097
Gernika-Bermeo	0	4.899	8.397	6.028	0	65.931	1.108	880	0	87.243
Markina-Ondarroa	123	1.393	2.110	3.827	0	1.079	45.172	148	0	53.852
Plentzia-Mungia	0	32.493	17.300	232	175	880	148	70.315	0	121.542
Sin Especificar	0	325	0	0	0	0	0	0	0	325
<b>Total</b>	<b>47.535</b>	<b>1.493.528</b>	<b>1.068.397</b>	<b>259.328</b>	<b>69.474</b>	<b>82.614</b>	<b>54.395</b>	<b>118.734</b>	<b>325</b>	<b>3.194.329</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

**Tabla 43. Desplazamientos internos por comarcas en Bizkaia. (%).**

ORIGEN	DESTINO									
	Arratia-Nervión	Gran Bilbao	Bilbao	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	BSin Especificar	Total
Arratia-Nervión	1,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Gran Bilbao	0,2	38,8	5,9	0,5	0,2	0,1	0,0	1,0	0,0	46,7
Bilbao	0,2	5,9	25,8	0,4	0,3	0,2	0,1	0,5	0,0	33,3
Duranguesado	0,1	0,4	0,4	6,8	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	8,1
Encartaciones	0,0	0,2	0,3	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Gernika-Bermeo	0,0	0,2	0,3	0,2	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	2,7
Markina-Ondarroa	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	1,7
Plentzia-Mungia	0,0	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	0,0	3,8
Sin Especificar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>46,8</b>	<b>33,4</b>	<b>8,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,6</b>	<b>1,7</b>	<b>3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

El entorno metropolitano de Gran Bilbao atrae un total de 16.924 desplazamientos con origen en la Llanada Alavesa y Donostialdea. La Llanada muestra una mayor capacidad de generar estos desplazamientos, ya que concentra el 70%, frente al 30% de Donostialdea. Destaca la presencia de los desplazamientos multimodales en el caso de los orígenes en Donostialdea, a pesar de lo cual el automóvil es el principal modo en ambos entornos.

**Tabla 44. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de Gran Bilbao**

Destino Gran Bilbao	Donostialdea		Llanada Alavesa	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%
Automóvil	3.760	74,0	9.372	79,1
Tpte. Colectivo carretera (1)	327	6,4	1.806	15,3
Multimodal	996	19,6	663	5,6
<b>Total</b>	<b>5.083</b>	<b>100</b>	<b>11.841</b>	<b>100</b>

(1) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

**Tabla 45. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Bilbao con el exterior**

Modo de transporte		Desplaz. generados (1)	Desplaz. atraídos (2)	Total	%
<b>No motorizado</b>	Andando	4.145	3.263	7.408	1,4
	Bicicleta	1.445	1.098	2.543	0,5
<b>Total No Motorizado</b>		<b>5.590</b>	<b>4.361</b>	<b>9.951</b>	<b>1,9</b>
<b>Motorizado</b>	Automóvil	150.282	147.361	297.643	55,6
	Moto	3.146	3.146	6.292	1,2
	Tpte. Colectivo carretera (3)	25.670	27.633	53.304	10,0
	Metro	60.106	63.829	123.935	23,1
	Ferrocarril	12.047	12.561	24.608	4,6
<b>Total Motorizado</b>		<b>251.251</b>	<b>254.530</b>	<b>505.782</b>	<b>94</b>
<b>Multimodal</b>		<b>9.500</b>	<b>10.328</b>	<b>19.829</b>	<b>3,7</b>
<b>Total</b>		<b>266.342</b>	<b>269.220</b>	<b>535.562</b>	<b>100</b>

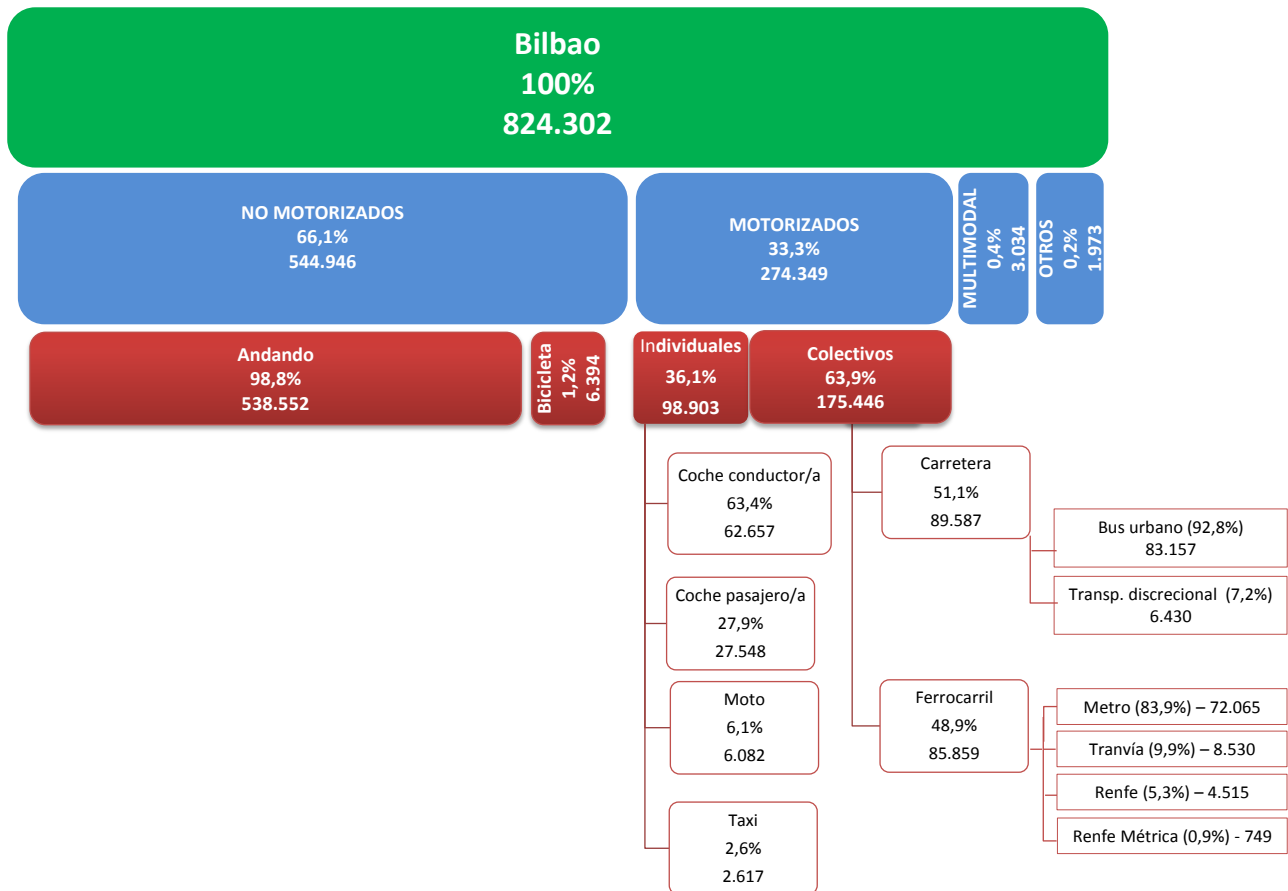
(1) Desplazamientos generados: Desplazamientos con origen en Bilbao y destino en el exterior

(2) Desplazamientos atraídos: Desplazamientos con origen en el exterior con destino en Bilbao

(3) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 49. Distribución de los desplazamientos internos en Bilbao según modo de transporte



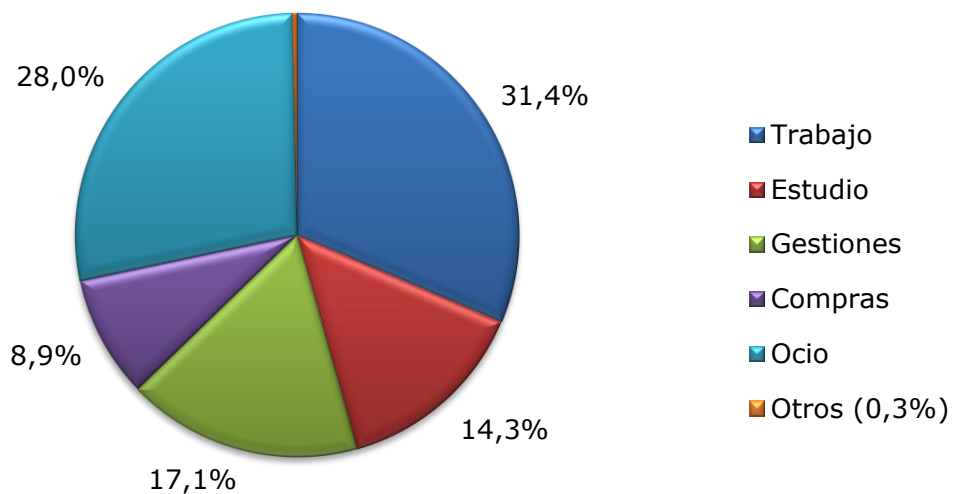
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### 2.7.3. Gipuzkoa

En Gipuzkoa se realizan diariamente un total de 2.126.953 desplazamientos internos en la provincia, lo que representa el 33,1% del total de los flujos de la CAPV.

El 45,7% de los desplazamientos que se realizan en el interior del Territorio Histórico responden a necesidades de la movilidad ocupacional. Teniendo un peso especialmente relevante en su generación el motivo trabajo (31,4%), seguido por ocio (28%), las gestiones y los estudios con una representatividad del 17,1% y del 14,3% respectivamente.

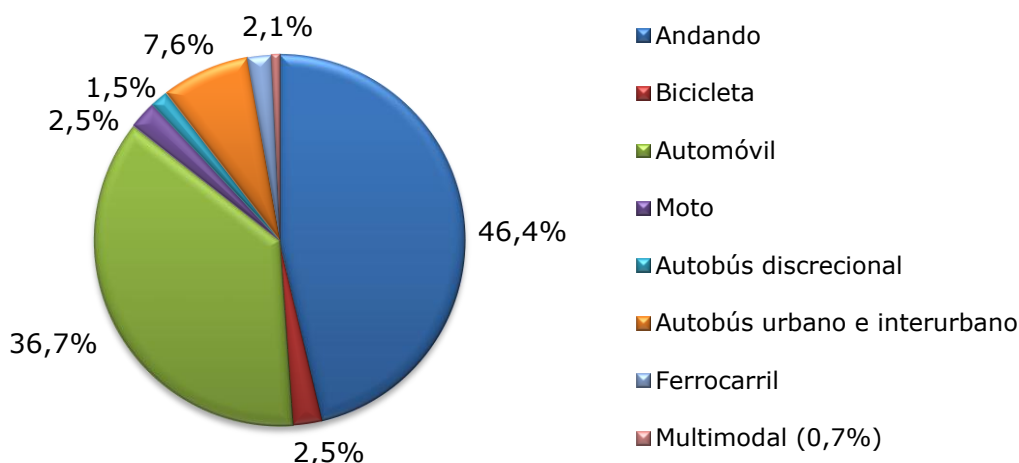
Ilustración 50. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Gipuzkoa



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Estos desplazamientos internos en el entorno territorial se resuelven mayoritariamente andando (46,4%). No obstante, Gipuzkoa es el Territorio Histórico en el que la cuota de penetración del automóvil para la realización de estos desplazamientos es más elevada, situándose en el 36,7%. Alcanza cierta presencia el transporte colectivo por carretera concentrando el 9,1% de los flujos internos.

Ilustración 51. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Gipuzkoa se estructura en torno a un entramado de ciudades medianas distribuidas de forma bastante homogénea por todo el territorio, sin que la capital concentre ni rompa este equilibrio. Esta ordenación territorial repercute en la capacidad de Donostia-San Sebastián y su área metropolitana de atraer y generar flujos hacia el resto de la provincia. En consecuencia, Donostialdea incorporando la capital es origen y destino del 25,9% de los desplazamientos intraprovinciales. El porcentaje de los viajes internos de toda la comarca de Donostialdea (incorporando Donostia-San Sebastián) se sitúa en el 43,5%, muy por debajo de los niveles registrados en el Gran Bilbao (76,4%) y la Llanada Alavesa (84,5%). En todas las comarcas la generación de los desplazamientos internos adquiere mayor relevancia que los generados y/o atraídos del resto de la provincia.

Tabla 46. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa

ORIGEN	DESTINO									
	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Alto Deba	Donostialdea	Donostia - San Sebastián	Goierri	Tolosaldea	Urola Costa	Sin Especificar	Total
Bajo Bidasoa	192.428	982	0	12.886	13.923	1.113	809	800	0	222.940
Bajo Deba	982	126.972	5.246	230	4.337	1.444	0	3.623	0	142.834
Alto Deba	0	4.718	171.869	684	1.021	2.081	773	3.354	0	184.499
Donostialdea	13.005	430	484	262.282	60.575	4.509	10.094	3.941	0	355.319
Donostia - San Sebastián	14.874	4.313	1.483	51.783	551.314	5.124	9.299	9.548	0	647.739
Goierri	1.113	1.444	2.122	4.558	4.610	188.604	6.472	951	0	209.875
Tolosaldea	809	283	853	9.287	9.904	7.618	119.370	1.676	0	149.801
Urola Costa	800	3.623	3.601	3.672	10.200	1.207	1.457	189.007	189	213.756
Sin Especificar	0	0	0	0	0	0	0	189	0	189
<b>Total</b>	<b>224.010</b>	<b>142.764</b>	<b>185.659</b>	<b>345.383</b>	<b>655.885</b>	<b>211.700</b>	<b>148.274</b>	<b>213.089</b>	<b>189</b>	<b>2.126.953</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 20

Tabla 47. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa. (%).

ORIGEN	DESTINO									
	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Alto Deba	Donostialdea	Donostia - San Sebastián	Goierri	Tolosaldea	Urola Costa	Sin Especificar	Total
Bajo Bidasoa	9,0	0,0	0,0	0,6	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	10,5
Bajo Deba	0,0	6,0	0,2	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2	0,0	6,7
Alto Deba	0,0	0,2	8,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	8,7
Donostialdea	0,6	0,0	0,0	12,3	2,8	0,2	0,5	0,2	0,0	16,7
Donostia - San Sebastián	0,7	0,2	0,1	2,4	25,9	0,2	0,4	0,4	0,0	30,5
Goierri	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	8,9	0,3	0,0	0,0	9,9
Tolosaldea	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5	0,4	5,6	0,1	0,0	7,0
Urola Costa	0,0	0,2	0,2	0,2	0,5	0,1	0,1	8,9	0,0	10,0
Sin Especificar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>10,5</b>	<b>6,7</b>	<b>8,7</b>	<b>16,2</b>	<b>30,8</b>	<b>10,0</b>	<b>7,0</b>	<b>10,0</b>	<b>0,0</b>	<b>100</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El entorno metropolitano de Donostialdea es, de las tres áreas metropolitanas, la que menor capacidad de atraer flujos presenta. Donostialdea se configura como el destino de un total de 7.607 desplazamientos que tienen como origen el entorno de Gran Bilbao y la Llanada Alavesa. Especialmente relevante es la generación de flujos con el ámbito vizcaíno frente al alavés (67,7% versus 32,3%). La gran mayoría de estos desplazamientos se resuelven en automóvil mientras que el transporte colectivo por carretera tiene un peso reducido.

Tabla 48. Desplazamientos metropolitanos con destino la comarca de Donostialdea

Destino Donostialdea	Gran Bilbao		Llanada Alavesa	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%
Automóvil	4.136	80,4	2.003	81,4
Tpte. Colectivo carretera (1)	112	2,2	220	9,0
Ferrocarril	246	4,8	0	0,0
Multimodal	653	12,7	237	9,6
<b>Total</b>	<b>5.147</b>	<b>100</b>	<b>2.460</b>	<b>100</b>

(1) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 49. Distribución modal de los desplazamientos solo generados o atraídos (sin movimientos internos) de Donostia-San Sebastián con el exterior

Modo de transporte		Desplaz. generados (1)	Desplaz. atraídos (2)	Total	%
No motorizado	Andando	4.004	3.819	7.823	3,6
	Bicicleta	666	850	1.516	0,7
<b>Total No Motorizado</b>		<b>4.669</b>	<b>4.669</b>	<b>9.338</b>	<b>4,2</b>
Motorizado	Automóvil	64.823	69.615	134.438	61,1
	Moto	1.170	1.170	2.339	1,1
	Tpte. Colectivo carretera (3)	20.432	21.098	41.530	18,9
	Ferrocarril	9.725	12.538	22.263	10,1
<b>Total Motorizado</b>		<b>96.150</b>	<b>104.420</b>	<b>200.570</b>	<b>91,2</b>
<b>Multimodal</b>		<b>4.170</b>	<b>5.792</b>	<b>9.962</b>	<b>4,5</b>
<b>Total</b>		<b>104.989</b>	<b>114.881</b>	<b>219.870</b>	<b>100</b>

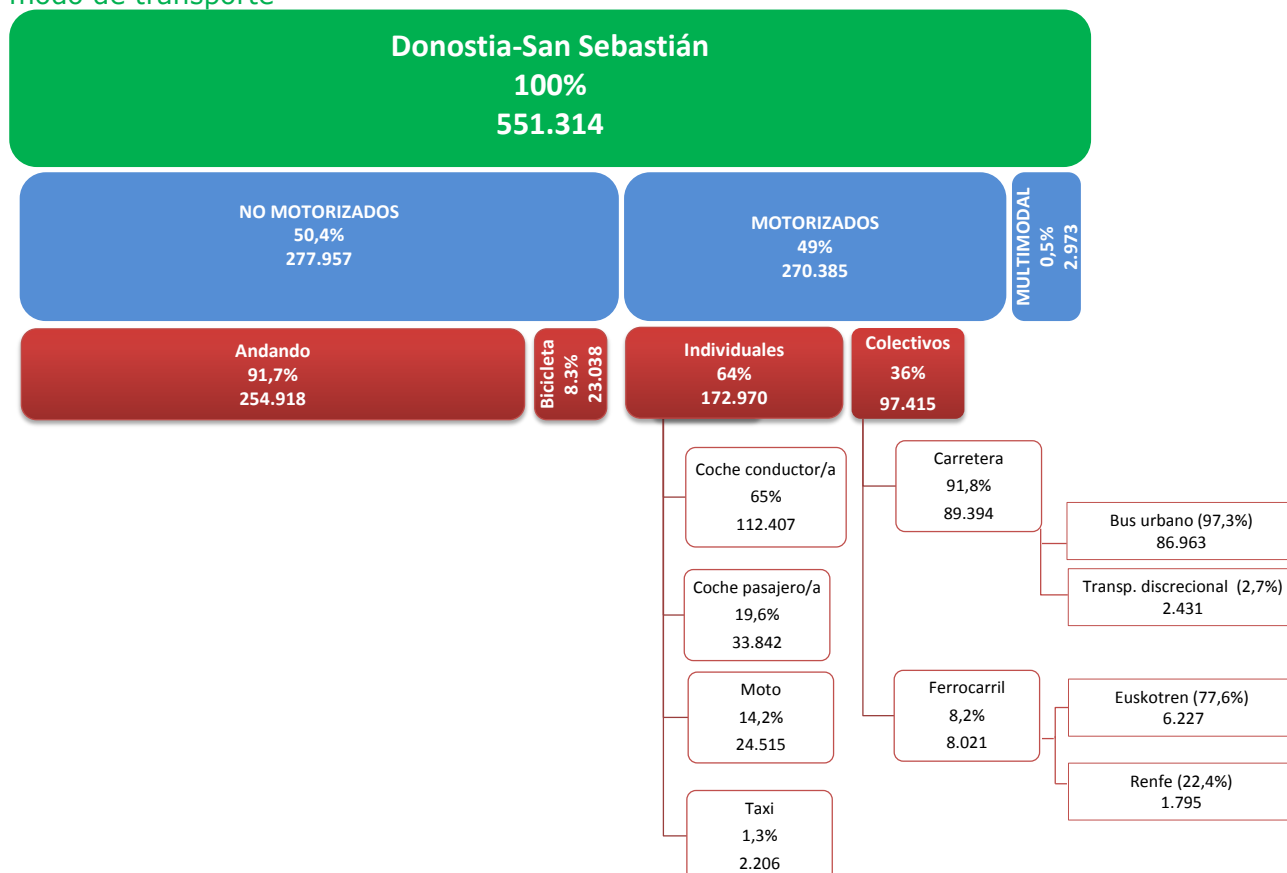
(1) Desplazamientos generados: Desplazamientos con origen en Donostia-San Sebastián y destino en el exterior

(2) Desplazamientos atraídos: Desplazamientos con origen en el exterior con destino en Donostia-San Sebastián

(3) Transporte colectivo carretera incluye los desplazamientos en autobús discrecional y los realizados en líneas de servicios regulares de autobús urbano e interurbano

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 52. Distribución de los desplazamientos internos en Donostia-San Sebastián según modo de transporte



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.



## 2.7.4. Desplazamientos con destino a las tres capitales

Las tres capitales ejercen un peso destacado dentro de la movilidad interna de la CAPV. Se configuran como destino de un total de 2.702.021 desplazamientos, lo que representa el 40,3% del total. De las tres capitales, Bilbao es la que muestra una mayor capacidad de generar y atraer desplazamientos, concentrando el 40,4% del total de desplazamientos atraídos por las tres capitales, mientras que la capacidad de Vitoria-Gasteiz (34,9%) y Donostia-San Sebastián (24,7%) es más reducida.

Tabla 50. Distribución de los desplazamientos con destino a las tres capitales, incluidos los internos

	Origen	Comarca	Vitoria - Gasteiz	Bilbao	Donostia - San Sebastián	Total
CAPV	Álava	Valles Alaveses	3.360	-	201	3.561
		Llanada Alavesa	12.387	-	-	12.387
		Vitoria-Gasteiz	880.435	5.511	1.459	887.405
		Montaña Alavesa	1.680	-	-	1.680
		Rioja Alavesa	2.462	54	-	2.515
		Estribaciones del Gorbea	7.885	101	45	8.031
		Cantábrica Alavesa	3.685	5.719	299	9.704
	<b>Total Álava</b>		<b>911.895</b>	<b>11.384</b>	<b>2.004</b>	<b>925.283</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	1.137	5.436	-	6.573
		Gran Bilbao	6.142	188.501	1.030	195.673
		Bilbao	5.919	824.302	2.887	833.108
		Duranguesado	900	13.844	274	15.018
		Encartaciones	-	8.506	-	8.506
		Gernika-Bermeo	254	8.397	-	8.651
		Markina-Ondarroa	207	2.110	330	2.648
		Plentzia-Mungia	235	17.300	-	17.535
	<b>Total Bizkaia</b>		<b>14.795</b>	<b>1.068.397</b>	<b>4.521</b>	<b>1.087.712</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	1.164	226	13.923	15.313
		Bajo Deba	896	2.412	4.337	7.644
		Alto Deba	5.053	373	1.021	6.448
		Donostialdea	1.034	1.114	60.575	62.723
		Donostia - San Sebastián	986	2.703	551.314	555.004
		Goierri	651	340	4.610	5.601
		Tolosaldea	200	-	9.904	10.104
		Urola Costa	278	1.965	10.200	12.443
	<b>Total Gipuzkoa</b>		<b>10.263</b>	<b>9.133</b>	<b>655.885</b>	<b>675.281</b>
	<b>Total CAPV</b>		<b>936.953</b>	<b>1.088.914</b>	<b>662.410</b>	<b>2.688.277</b>
<b>Externo</b>		<b>5.349</b>	<b>3.786</b>	<b>4.609</b>	<b>13.744</b>	
<b>Total</b>		<b>942.302</b>	<b>1.092.699</b>	<b>667.019</b>	<b>2.702.021</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 51. Distribución de los desplazamientos con destino a las tres capitales, incluidos los internos. (%).

	Origen	Comarca	Vitoria - Gasteiz	Bilbao	Donostia - San Sebastián	Total
CAPV	Álava	Valles Alaveses	0,4	-	-	0,1
		Llanada Alavesa	1,3	-	-	0,5
		Vitoria-Gasteiz	93,4	0,5	0,2	32,8
		Montaña Alavesa	0,2	-	-	0,1
		Rioja Alavesa	0,3	-	-	0,1
		Estribaciones del Gorbea	0,8	-	-	0,3
		Cantábrica Alavesa	0,4	0,5	-	0,4
	<b>Total Álava</b>		<b>96,8</b>	<b>1</b>	<b>0,3</b>	<b>34,2</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	0,1	0,5	-	0,2
		Gran Bilbao	0,7	17,3	0,2	7,2
		Bilbao	0,6	75,4	0,4	30,8
		Duranguesado	0,1	1,3	-	0,6
		Encartaciones	-	0,8	-	0,3
		Gernika-Bermeo	-	0,8	-	0,3
		Markina-Ondarroa	-	0,2	-	0,1
		Plentzia-Mungia	-	1,6	-	0,6
	<b>Total Bizkaia</b>		<b>1,6</b>	<b>97,8</b>	<b>0,7</b>	<b>40,3</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	0,1	-	2,1	0,6
		Bajo Deba	0,1	0,2	0,7	0,3
		Alto Deba	0,5	-	0,2	0,2
		Donostialdea	0,1	0,1	9,1	2,3
		Donostia - San Sebastián	0,1	0,2	82,7	20,5
		Goierri	0,1	-	0,7	0,2
		Tolosaldea	-	-	1,5	0,4
		Urola Costa	-	0,2	1,5	0,5
	<b>Total Gipuzkoa</b>		<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>98,3</b>	<b>25</b>
	<b>Total CAPV</b>		<b>99,4</b>	<b>99,7</b>	<b>99,3</b>	<b>99,5</b>
<b>Externo</b>		<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016

El automóvil se configura en los tres casos como el medio de transporte más utilizado por las personas residentes de la CAPV para acceder a las tres capitales, aunque existen diferencias destacadas en cada una de las localidades.

#### **2.7.4.1. Vitoria-Gasteiz**

La mayor parte de los accesos a Vitoria-Gasteiz desde el exterior procede del resto de Álava (31.460 desplazamientos que suponen el 50,8%), siendo especialmente relevantes los originados en el resto de municipios de la comarca de Llanada Alavesa y de las Estribaciones del Gorbea. Vitoria-Gasteiz es la capital en la que el porcentaje de desplazamientos de acceso procedentes del resto de Territorios Históricos es más elevado, situándose en el 40,5%, siendo una de las razones el papel de capital administrativa que tiene la ciudad. El 23,9% de los desplazamientos de acceso a Vitoria-Gasteiz proceden de Bizkaia (14.795), siendo la comarca de Gran Bilbao la principal generadora. Mientras que Gipuzkoa únicamente concentra el 16,6% de los accesos a la capital alavesa, 10.263, siendo especialmente relevantes los generados en el entorno del Alto Deba. Finalmente destacar que Vitoria-Gasteiz también es la capital que atrae un mayor número de desplazamientos de fuera de la CAPV con un total de 5.349, lo que representa el 8,6% de los accesos que se producen a la ciudad.

El automóvil es el medio de transporte más utilizado para acceder a Vitoria-Gasteiz desde el exterior concentrando el 84,4% de los desplazamientos, siendo éste el porcentaje más elevado de las tres de capitales vascas.

Tabla 52. Accesos a Vitoria-Gasteiz desde el exterior según modo de transporte

	Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano (2)	Ferrocarril (3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Valles Alaveses	-	3.123	86	129	-	22	3.360	
		Llanada Alavesa	1.242	10.465	472	56	-	151	12.387	
		Montaña Alavesa	432	1.156	13	31	-	48	1.680	
		Rioja Alavesa	-	2.434	-	-	-	27	2.462	
		Estribaciones del Gorbea	-	7.332	316	18	-	220	7.885	
		Cantábrica Alavesa	-	3.097	266	197	-	125	3.685	
	<b>Total Álava</b>			<b>1.675</b>	<b>27.607</b>	<b>1.153</b>	<b>431</b>	<b>-</b>	<b>594</b>	<b>31.460</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	-	804	-	69	-	264	1.137	
		Gran Bilbao	-	4.062	-	833	-	1.247	6.142	
		Bilbao	-	5.261	278	379	-	-	5.919	
		Duranguesado	-	900	-	-	-	-	900	
		Gernika-Bermeo	-	254	-	-	-	-	254	
		Markina-Ondarroa	-	207	-	-	-	-	207	
		Plentzia-Mungia	-	-	-	-	-	235	235	
	<b>Total Bizkaia</b>			<b>-</b>	<b>11.489</b>	<b>278</b>	<b>1.281</b>	<b>-</b>	<b>1.746</b>	<b>14.795</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	-	1.164	-	-	-	-	1.164	
		Bajo Deba	-	896	-	-	-	-	896	
		Alto Deba	-	4.323	-	93	-	638	5.053	
		Donostialdea	-	624	-	410	-	-	1.034	
		Donostia - San Sebastián	-	808	52	126	-	-	986	
		Goierri	-	230	-	-	226	195	651	
		Tolosaldea	-	-	-	-	200	-	200	
		Urola Costa	-	278	-	-	-	-	278	
	<b>Total Gipuzkoa</b>			<b>-</b>	<b>8.323</b>	<b>52</b>	<b>629</b>	<b>426</b>	<b>833</b>	<b>10.263</b>
	<b>Total CAPV</b>			<b>1.675</b>	<b>47.418</b>	<b>1.484</b>	<b>2.341</b>	<b>426</b>	<b>3.173</b>	<b>56.518</b>
	<b>Externo</b>			<b>-</b>	<b>4.803</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>546</b>	<b>5.349</b>
	<b>Total</b>			<b>1.675</b>	<b>52.222</b>	<b>1.484</b>	<b>2.341</b>	<b>426</b>	<b>3.719</b>	<b>61.867</b>

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Ferrocarril: incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 53. Accesos a Vitoria-Gasteiz desde el exterior según modo de transporte. (%).

	Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano (2)	Ferrocarril (3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Valles Alaveses	-	92,9	2,5	3,8	-	0,7	100	
		Llanada Alavesa	10,0	84,5	3,8	0,5	-	1,2	100	
		Montaña Alavesa	25,7	68,8	0,8	1,9	-	2,8	100	
		Rioja Alavesa	-	98,9	-	-	-	1,1	100	
		Estribaciones del Gorbea	-	93,0	4,0	0,2	-	2,8	100	
		Cantábrica Alavesa	-	84,0	7,2	5,3	-	3,4	100	
	<b>Total Álava</b>			<b>5,3</b>	<b>87,8</b>	<b>3,7</b>	<b>1,4</b>	-	<b>1,9</b>	<b>100</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	-	70,7	-	6,1	-	23,2	100	
		Gran Bilbao	-	66,1	-	13,6	-	20,3	100	
		Bilbao	-	88,9	4,7	6,4	-	-	100	
		Duranguesado	-	100,0	-	-	-	-	100	
		Gernika-Bermeo	-	100,0	-	-	-	-	100	
		Markina-Ondarroa	-	100,0	-	-	-	-	100	
		Plentzia-Mungia	-	-	-	-	-	100,0	100	
	<b>Total Bizkaia</b>			-	<b>77,7</b>	<b>1,9</b>	<b>8,7</b>	-	<b>11,8</b>	<b>100</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	-	100,0	-	-	-	-	100	
		Bajo Deba	-	100,0	-	-	-	-	100	
		Alto Deba	-	85,5	-	1,8	-	12,6	100	
		Donostialdea	-	60,3	-	39,7	-	-	100	
		Donostia - San Sebastián	-	81,9	5,3	12,8	-	-	100	
		Goierri	-	35,3	-	-	34,7	30,0	100	
		Tolosaldea	-	-	-	-	100,0	-	100	
Urola Costa		-	100,0	-	-	-	-	100		
<b>Total Gipuzkoa</b>			-	<b>81,1</b>	<b>0,5</b>	<b>6,1</b>	<b>4,2</b>	<b>8,1</b>	<b>100</b>	
<b>Total CAPV</b>			<b>3,0</b>	<b>83,9</b>	<b>2,6</b>	<b>4,1</b>	<b>0,8</b>	<b>5,6</b>	<b>100</b>	
<b>Externo</b>			-	<b>89,8</b>	-	-	-	<b>10,2</b>	<b>100</b>	
<b>Total</b>			<b>2,7</b>	<b>84,4</b>	<b>2,4</b>	<b>3,8</b>	<b>0,7</b>	<b>6,0</b>	<b>100</b>	

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Ferrocarril: incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

#### **2.7.4.2. Bilbao**

En Bilbao la mayor parte de flujos de acceso a la ciudad desde el exterior procede de la provincia (90,7% con un total de 244.094 desplazamientos) y especialmente del resto de la comarca de Gran Bilbao (188.501) representando el 77,2% de los originados en Bizkaia. Respecto al resto de Territorios Históricos de la CAPV, Álava genera un total de 11.384 desplazamientos de acceso a Bilbao lo que supone el 4,2% del total situándose mayoritariamente su origen en Vitoria-Gasteiz y los municipios de la Cantábrica Alavesa, mientras que 9.133 desplazamientos de acceso a Bilbao proceden del territorio guipuzcoano suponiendo el 3,4%, siendo la aportación principal de Donostia-San Sebastián, seguido por la comarca de Bajo Deba.

Al igual que el resto de capitales la mayoría de desplazamientos atraídos del resto de la CAPV por parte de Bilbao se resuelven en automóvil (54,7%), aunque debe anotarse que la capital vizcaína alcanza el porcentaje más reducido de los tres casos. Además, es relevante la cuota de penetración que alcanzan los modos ferroviarios en los desplazamientos de acceso a la ciudad situándose en el 28,4%, aglutinando 76.390 desplazamientos entre metro y el resto de modos ferroviarios.

Tabla 54. Accesos a Bilbao desde el exterior según modo de transporte

Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Moto	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano(2)	Metro	Resto ferroviario(3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Cantábrica Alavesa	-	4.071	-	-	-	1.376	272	5.719	
		Estribaciones del Gorbea	-	78	-	-	23	-	-	101	
		Vitoria-Gasteiz	-	4.538	-	278	695	-	-	5.511	
		Rioja Alavesa	-	-	-	-	-	-	-	54	54
	<b>Total Álava</b>		-	<b>8.687</b>	-	<b>278</b>	<b>718</b>	-	<b>1.376</b>	<b>326</b>	<b>11.384</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	-	4.297	-	-	157	-	466	517	5.436
		Gran Bilbao	4.038	89.734	2.768	4.057	13.045	61.274	9.316	4.269	188.501
		Duranguesado	-	10.858	-	-	2.232	-	208	546	13.844
		Encartaciones	324	5.495	378	-	486	-	973	850	8.506
		Gernika-Bermeo	-	4.454	-	632	1.998	-	223	1.091	8.397
		Markina-Ondarroa	-	1.931	-	-	179	-	-	-	2.110
		Plentzia-Mungia	-	10.802	-	-	2.734	2.555	-	1.209	17.300
	<b>Total Bizkaia</b>		<b>4.361</b>	<b>127.571</b>	<b>3.146</b>	<b>4.689</b>	<b>20.831</b>	<b>63.829</b>	<b>11.185</b>	<b>8.482</b>	<b>244.094</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	-	-	-	-	226	-	-	-	226
		Bajo Deba	-	2.011	-	-	-	-	-	400	2.412
		Alto Deba	-	176	-	-	-	-	-	197	373
		Donostialdea	-	1.033	-	-	81	-	-	-	1.114
		Donostia-San Sebastián	-	2.112	-	-	134	-	-	457	2.703
		Goierri	-	340	-	-	-	-	-	-	340
		Urola Costa	-	1.354	-	-	409	-	-	202	1.965
	<b>Total Gipuzkoa</b>		-	<b>7.026</b>	-	<b>0</b>	<b>849</b>	-	-	<b>1.257</b>	<b>9.133</b>
	<b>Total CAPV</b>		<b>4.361</b>	<b>143.284</b>	<b>3.146</b>	<b>4.967</b>	<b>22.398</b>	<b>63.829</b>	<b>12.561</b>	<b>10.064</b>	<b>264.611</b>
	<b>Externo</b>		-	4.077	-	-	267	-	-	264	4.609
<b>Total</b>		<b>4.361</b>	<b>147.361</b>	<b>3.146</b>	<b>4.967</b>	<b>22.666</b>	<b>63.829</b>	<b>12.561</b>	<b>10.328</b>	<b>269.220</b>	

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Resto ferrocarril incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 55. Accesos a Bilbao desde el exterior según modo de transporte. (%).

	Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Moto	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano (2)	Metro	Resto ferroviario(3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Cantábrica Alavesa	-	71,2	-	-	-	-	24,1	4,8	100	
		Estribaciones	-	77,4	-	-	22,6	-	-	-	100	
		Vitoria-Gasteiz	-	82,3	-	5,1	12,6	-	-	-	100	
		Rioja Alavesa	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100
	<b>Total Álava</b>			-	<b>76,3</b>	-	<b>2,4</b>	<b>6,3</b>	-	<b>12,1</b>	<b>2,9</b>	<b>100</b>
	Bizkaia	Arratia-Nervión	-	79,0	-	-	2,9	-	8,6	9,5	100	
		Gran Bilbao	2,1	47,6	1,5	2,2	6,9	32,5	4,9	2,3	100	
		Duranguesado	-	78,4	-	-	16,1	-	1,5	3,9	100	
		Encartaciones	3,8	64,6	4,4	-	5,7	-	11,4	10,0	100	
		Gernika-Bermeo	-	53,0	-	7,5	23,8	-	2,7	13,0	100	
		Markina-Ondarroa	-	91,5	-	-	8,5	-	-	-	100	
		Plentzia-Mungia	-	62,4	-	-	15,8	14,8	-	7,0	100	
	<b>Total Bizkaia</b>			<b>1,8</b>	<b>52,3</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>8,5</b>	<b>26,1</b>	<b>4,6</b>	<b>3,5</b>	<b>100</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	-	-	-	-	100,0	-	-	-	100	
		Bajo Deba	-	83,4	-	-	-	-	-	16,6	100	
		Alto Deba	-	47,2	-	-	-	-	-	52,8	100	
		Donostialdea	-	92,8	-	-	7,2	-	-	-	100	
		Donostia-San Sebastián	-	78,1	-	-	5,0	-	-	16,9	100	
		Goierri	-	100,0	-	-	-	-	-	-	100	
		Urola Costa	-	68,9	-	-	20,8	-	-	10,3	100	
	<b>Total Gipuzkoa</b>			-	<b>76,9</b>	-	-	<b>9,3</b>	-	-	<b>13,8</b>	<b>100</b>
	<b>Total CAPV</b>			<b>1,6</b>	<b>54,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,9</b>	<b>8,5</b>	<b>24,1</b>	<b>4,7</b>	<b>3,8</b>	<b>100</b>
<b>Externo</b>			-	88,5	-	-	5,8	-	-	5,7	100	
<b>Total</b>			<b>1,6</b>	<b>54,7</b>	<b>1,2</b>	<b>1,8</b>	<b>8,4</b>	<b>23,7</b>	<b>4,7</b>	<b>3,8</b>	<b>100</b>	

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Resto ferrocarril incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.



**2.7.4.3. Donostia-San Sebastián**

Donostia-San Sebastián concentra diariamente un flujo de 114.881 desplazamientos de acceso a la ciudad procedentes del exterior. El 91,0% de estos (104.571) proceden de la propia provincia, especialmente del resto del entorno comarcal de Donostialdea (57,9%) y del Bajo Bidasoa (13,3%). Respecto al resto de Territorios Históricos, Bizkaia se configura como el ámbito de generación de 4.521 desplazamientos (3,9%) de los cuales 2 de cada 3 procede de Bilbao, mientras que los originados en Álava alcanzan un porcentaje del 1,7%.

En cuanto al modo de transporte en el que se resuelven estos flujos de acceso a la capital donostiarra, el automóvil concentra la mayor cuota de penetración alcanzando un porcentaje del 60,6%, seguido por el transporte colectivo por carretera (18,4%), el cual alcanza el porcentaje más alto de las tres ciudades.

Tabla 56. Accesos a Donostia-San Sebastián desde el exterior según modo de transporte

	Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Moto	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano (2)	Ferrocarril (3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Cantábrica	-	299	-	-	-	-	-	299	
		Alavesa	-	-	-	-	-	-	45	45	
		Estribaciones	-	1.169	-	52	-	-	237	1.459	
		Valles Alaveses	-	201	-	-	-	-	-	201	
	<b>Total Álava</b>			<b>-</b>	<b>1.670</b>	<b>-</b>	<b>52</b>	<b>-</b>	<b>282</b>	<b>2.004</b>	
	Bizkaia	Gran Bilbao	-	651	-	-	112	-	267	1.030	
		Bilbao	-	2.453	-	-	-	246	188	2.887	
		Duranguesado	-	-	-	-	-	274	-	274	
		Markina-Ondarroa	-	330	-	-	-	-	-	330	
	<b>Total Bizkaia</b>			<b>-</b>	<b>3.434</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>112</b>	<b>520</b>	<b>455</b>	<b>4.521</b>
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	387	7.702	-	177	2.102	2.426	1.129	13.923	
		Bajo Deba	-	2.885	-	108	1.114	-	230	4.337	
		Alto Deba	-	833	-	-	188	-	-	1.021	
		Donostialdea	3.432	35.057	1.170	1.394	11.913	6.556	1.053	60.575	
		Goierri	-	3.699	-	203	-	204	504	4.610	
		Tolosaldea	645	6.543	-	-	1.278	1.212	225	9.904	
		Urola Costa	-	5.148	-	-	2.456	1.620	977	10.200	
	<b>Total Gipuzkoa</b>			<b>4.464</b>	<b>61.866</b>	<b>1.170</b>	<b>1.883</b>	<b>19.051</b>	<b>12.018</b>	<b>4.119</b>	<b>104.571</b>
	<b>Total CAPV</b>			<b>4.464</b>	<b>66.970</b>	<b>1.170</b>	<b>1.935</b>	<b>19.163</b>	<b>12.538</b>	<b>4.856</b>	<b>111.096</b>
<b>Externo</b>			205	2.645	-	-	-	-	936	3.786	
<b>Total</b>			<b>4.669</b>	<b>69.615</b>	<b>1.170</b>	<b>1.935</b>	<b>19.163</b>	<b>12.538</b>	<b>5.792</b>	<b>114.881</b>	

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Ferrocarril incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Tabla 57. Accesos a Donostia-San Sebastián desde el exterior según modo de transporte. (%).

	Origen	Comarca	No motorizados	Automóvil (1)	Moto	Autobús discrecional	Autobús urbano e interurbano (2)	Ferrocarril (3)	Multimodal	Total	
CAPV	Álava	Cantábrica Alavesa	-	100,0	-	-	-	-	-	100	
		Estribaciones del Gorbea	-	-	-	-	-	-	100,0	100	
		Vitoria-Gasteiz	-	80,2	-	3,6	-	-	16,2	100	
		Valles Alaveses	-	100,0	-	-	-	-	-	100	
	<b>Total Álava</b>			-	<b>83,3</b>	-	<b>2,6</b>	-	-	<b>14,1</b>	<b>100</b>
	Bizkaia	Gran Bilbao	-	63,2	-	-	10,9	-	25,9	100	
		Bilbao	-	85,0	-	-	-	8,5	6,5	100	
		Duranguesado	-	-	-	-	-	100,0	-	100	
		Markina-Ondarroa	-	100,0	-	-	-	-	-	100	
	<b>Total Bizkaia</b>			-	<b>76,0</b>	-	<b>2,5</b>	<b>11,5</b>	<b>10,1</b>	<b>100</b>	
	Gipuzkoa	Bajo Bidasoa	2,8	55,3	-	1,3	15,1	17,4	8,1	100	
		Bajo Deba	-	66,5	-	2,5	25,7	-	5,3	100	
		Alto Deba	-	81,6	-	-	18,4	-	-	100	
		Donostialdea	5,7	57,9	1,9	2,3	19,7	10,8	1,7	100	
		Goierri	-	80,2	-	4,4	-	4,4	10,9	100	
		Tolosaldea	6,5	66,1	-	-	12,9	12,2	2,3	100	
		Urola Costa	-	50,5	-	-	24,1	15,9	9,6	100	
	<b>Total Gipuzkoa</b>			4,3	59,2	1,1	1,8	18,2	11,5	3,9	100
	<b>Total CAPV</b>			<b>4,0</b>	<b>60,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,7</b>	<b>17,2</b>	<b>11,3</b>	<b>4,4</b>	<b>100</b>
	<b>Externo</b>			<b>5,4</b>	<b>69,9</b>	-	-	-	-	<b>24,7</b>	<b>100</b>
	<b>Total</b>			<b>4,1</b>	<b>60,6</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>16,7</b>	<b>10,9</b>	<b>5,0</b>	<b>100</b>

(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Autobús urbano e interurbano: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas

(3) Ferrocarril incluye: Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Tranvía y Euskotren

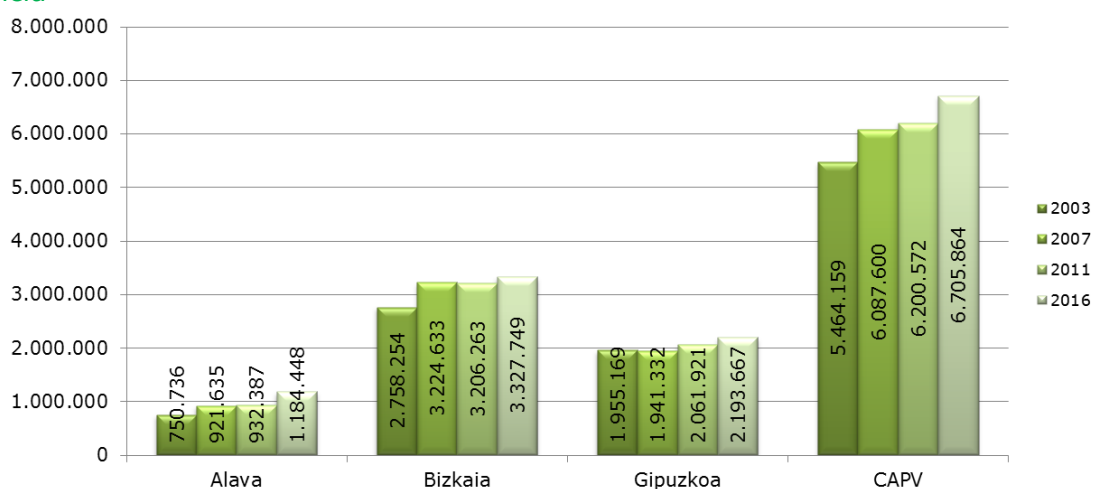
Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

### B.3 Evolución 2003-2016

El objetivo de este apartado es el de obtener una visión general sobre los cambios en los patrones de la movilidad acontecidos en la CAPV durante los últimos años a partir de los datos obtenidos en los procesos de encuestación anteriores. Los datos relativos de 2003 corresponden a la comparativa que se realizó en el Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca de 2007.

Los tres Territorios Históricos han conocido un incremento de los desplazamientos respecto al anterior periodo, siendo el repunte especialmente destacado en el caso de Álava.

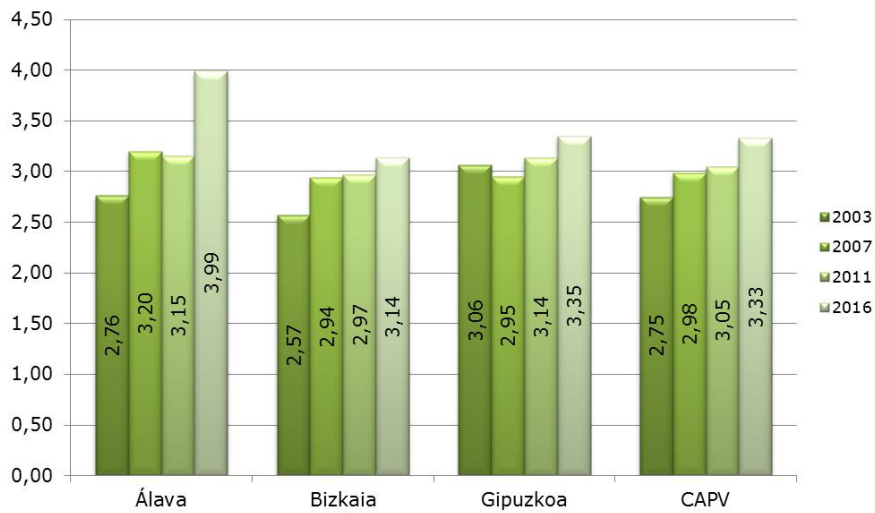
**Ilustración 53. Evolución de los desplazamientos totales según Territorio Histórico de residencia**



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En 2016 la movilidad por habitante en la CAPV se ha situado en 3,33 desplazamientos diarios, lo que supone un aumento del 9,2% en cuatro años. La evolución de este ratio no ha sido igual en los tres Territorios Históricos, mientras que en Gipuzkoa y Bizkaia se registra un incremento moderado de la movilidad de sus habitantes, en Álava este incremento ha sido muy pronunciado.

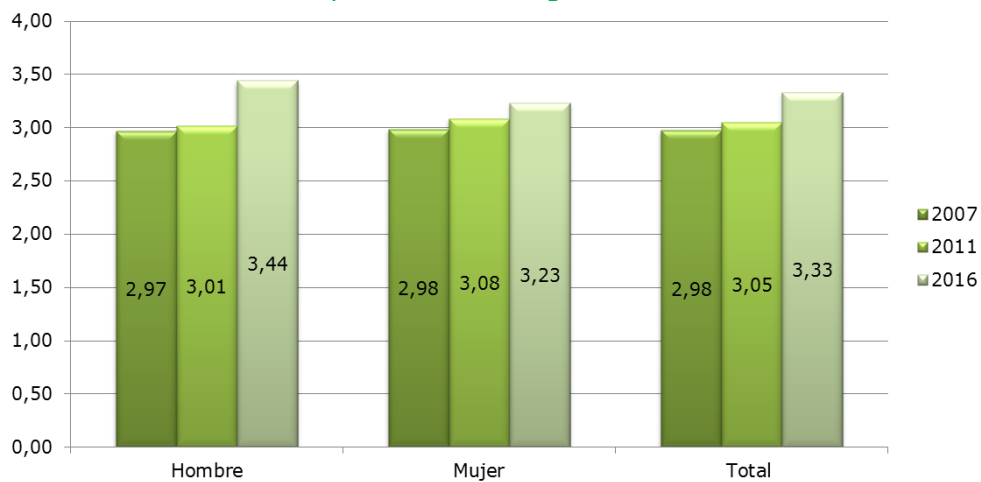
Ilustración 54. Evolución de la media de desplazamientos por habitante



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Por sexos, se ha producido un importante repunte de la movilidad masculina incrementándose un 14% hasta alcanzar los 3,44 desplazamientos por hombre, mientras que el aumento en el caso de las mujeres ha sido inferior (4,9%) situándose en 3,23 desplazamientos.

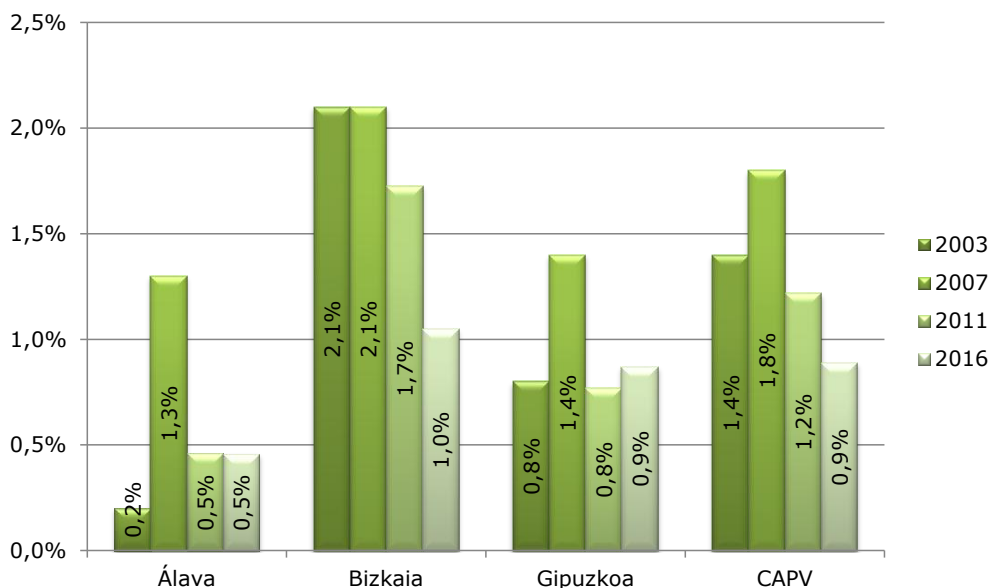
Ilustración 55. Evolución de los desplazamientos según sexo



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En términos globales, la multimodalidad mantiene una escasa presencia en los tres territorios, con evoluciones diferenciadas en todos ellos.

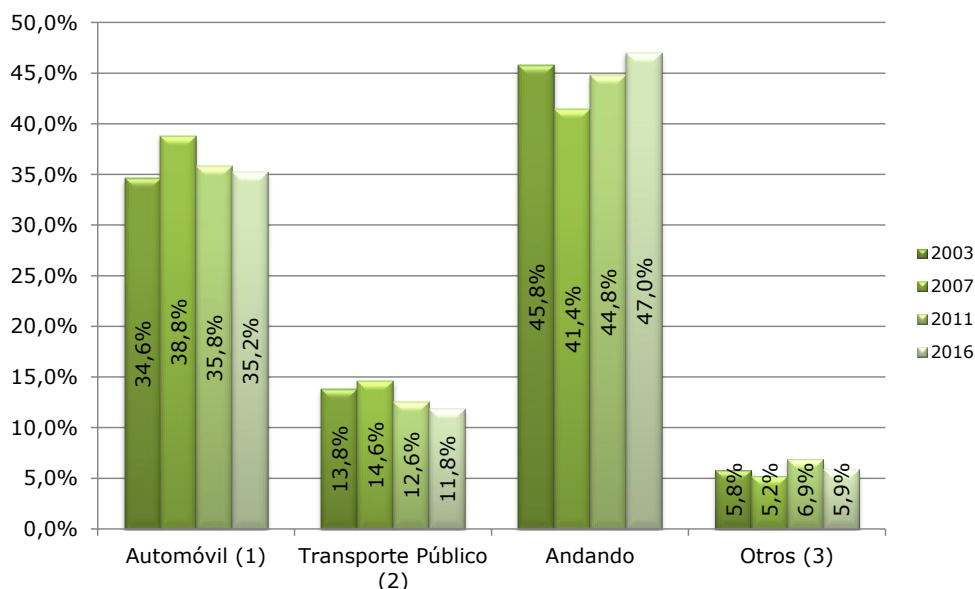
Ilustración 56. Evolución del porcentaje de desplazamientos intermodales



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

A pesar de que el automóvil mantiene una gran relevancia en los patrones de movilidad, se produce un ligero retroceso en su utilización respecto al anterior periodo analizado. Hay que destacar que es el segundo periodo en el que esto sucede, mientras que el modo peatonal gana terreno y el transporte público se mantiene en torno al 12% de captación.

Ilustración 57. Evolución de la distribución modal



(1) Automóvil incluye: Coche conductor/a, coche pasajero/a y taxi

(2) Transporte público: incluye desplazamientos realizados a través de las líneas de servicios regulares de viajeros por carretera tanto urbanas como interurbanas y los realizados en ferrocarril (metro, Renfe, Renfe métrica –FEVE-, Euskotren y tranvía

(3) Otros incorpora: bicicleta, moto, autobús discrecional, avión, multimodal y otros.

Nota: Se ha realizado una modificación en el cálculo de la distribución modal respecto a las ediciones de 2007 y 2011 ya que el taxi estaba incorporado en otros, y en este gráfico se contabiliza en automóvil.

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

La movilidad en la CAPV durante el periodo 2011-2016 ha registrado un incremento del 8,1%, en 2016 se realizan 505.292 desplazamientos más que en 2011. En términos absolutos, el modo peatonal es el que ha captado una mayor parte de estos desplazamientos (377.075). La moto y la bicicleta son los modos de transporte que registran los incrementos más destacados en términos porcentuales del 36,5% y del 26,1% seguido por el uso del coche como pasajero o pasajera (25,2%) y el autobús interurbano (17,6%). En contraposición, los otros modos y el autobús discrecional son los que han registrado una reducción más importante del número de desplazamientos.

Los medios no motorizados han registrado un incremento del 14,1% respecto 2011, lo que en términos absolutos supone que se realizan diariamente una cifra de 407.594 desplazamientos adicionales a través de estos modos. Especialmente relevante es en términos absolutos el incremento ya citado del modo peatonal. La bicicleta ha registrado en términos porcentuales uno de los aumentos más elevados (26,1%), lo que supone que diariamente se realizan 30.518 desplazamientos más en bicicleta respecto a 2011.

En 2016 se realizan 141.408 desplazamientos más en automóvil lo que supone un incremento del 6,4%. Este incremento se debe principalmente al aumento de los desplazamientos en coche como pasajero/a, 25,2%, lo que en términos absolutos supone 88.248 desplazamientos adicionales. Mientras que el coche conductor/a prácticamente ha mantenido la cifra y el taxi ha registrado una ligera reducción del 7% con 580 desplazamientos menos en 2016 respecto a 2011.

El autobús en 2016 ha registrado una reducción en el número de desplazamientos del 3,5% lo que supone que se realizan 18.121 desplazamientos menos que en 2011. Especialmente significativa es la caída del uso del autobús discrecional (-32,5%) lo que en términos absolutos supone que diariamente se llevan a cabo 48.094 desplazamientos menos. Esta caída no ha podido ser compensada por el incremento registrado en el autobús interurbano con 24.533 nuevos usos, suponiendo un aumento del 17,6%.

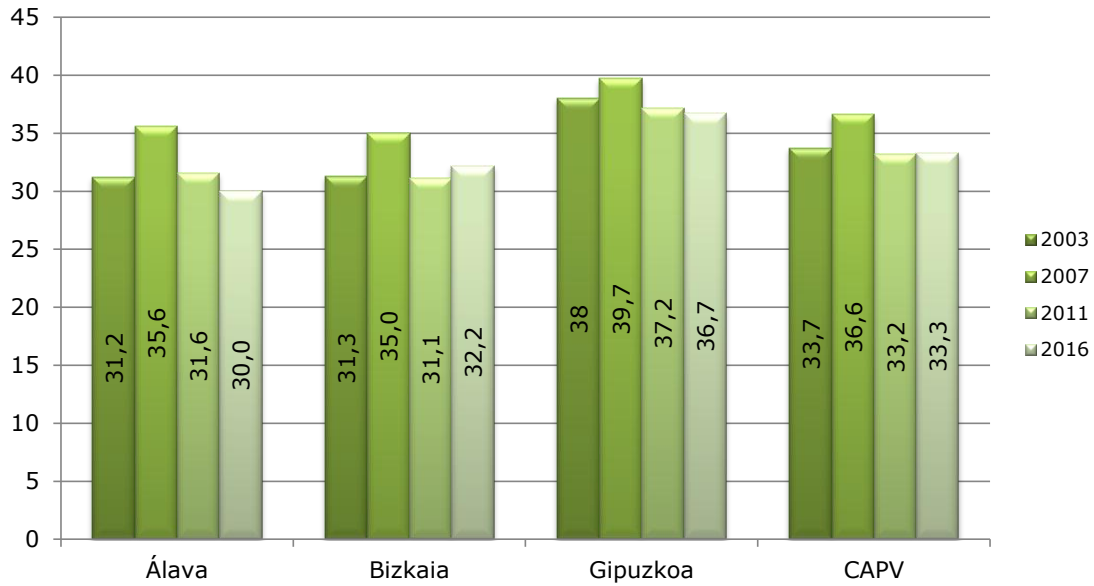
Respecto al ferrocarril hay que destacar que los desplazamientos se han reducido un 4,4%, lo que en términos absolutos supone que en 2016 se realizan 17.612 desplazamientos menos en este modo de transporte. Sin embargo esta disminución afecta principalmente a Renfe que ha tenido una reducción del 26,3% (14.968 viajes menos). El metro también ha tenido una caída del 2,8%, lo que representa que diariamente en 2016 se realizan 7.651 desplazamientos menos. En contraposición el tranvía y Euskotren han registrado un crecimiento del 7,8% (2.343 desplazamientos) y del 6,8% (2.767) respectivamente.

Tabla 58. Evolución de la movilidad en la CAPV por modos en el periodo 2011-2016

	<b>2011</b>	<b>2016</b>	<b>Variación (%)</b>
Andando	2.777.979	3.155.054	13,6
Bicicleta	116.938	147.456	26,1
<b>No motorizados</b>	<b>2.894.917</b>	<b>3.302.511</b>	<b>14,1</b>
Coche Conductor/a	1.861.002	1.914.742	2,9
Coche Pasajero/a	350.379	438.627	25,2
Taxi	8.285	7.705	-7,0
<b>Automóvil</b>	<b>2.219.667</b>	<b>2.361.075</b>	<b>6,4</b>
Moto	58.255	79.491	36,5
Autobús urbano	235.431	240.871	2,3
Autobús interurbano	139.407	163.940	17,6
Autobús discrecional	147.804	99.710	-32,5
<b>Autobús</b>	<b>522.642</b>	<b>504.521</b>	<b>-3,5</b>
Metro	273.898	266.247	-2,8
Euskotren	40.558	43.325	6,8
Renfe	56.938	41.970	-26,3
Renfe Métrica (FEVE)	2.900	2.796	-3,6
Tranvía	29.972	32.315	7,8
<b>Ferrocarril</b>	<b>404.266</b>	<b>386.654</b>	<b>-4,4</b>
Avión	3.316	1.187	-64,2
Multimodal	75.507	59.417	-21,3
Otros	22.003	11.009	-50,0
<b>Total</b>	<b>6.200.572</b>	<b>6.705.864</b>	<b>8,1</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Ilustración 58. Evolución de la penetración del automóvil en la movilidad interna de cada Territorio Histórico<sup>6</sup>



*Nota: Se ha realizado una modificación en el cálculo de la cuota de penetración respecto a las ediciones de 2007 y 2011 ya que en ésta se ha incorporado el taxi que no era considerado en las anteriores.*

*Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.*

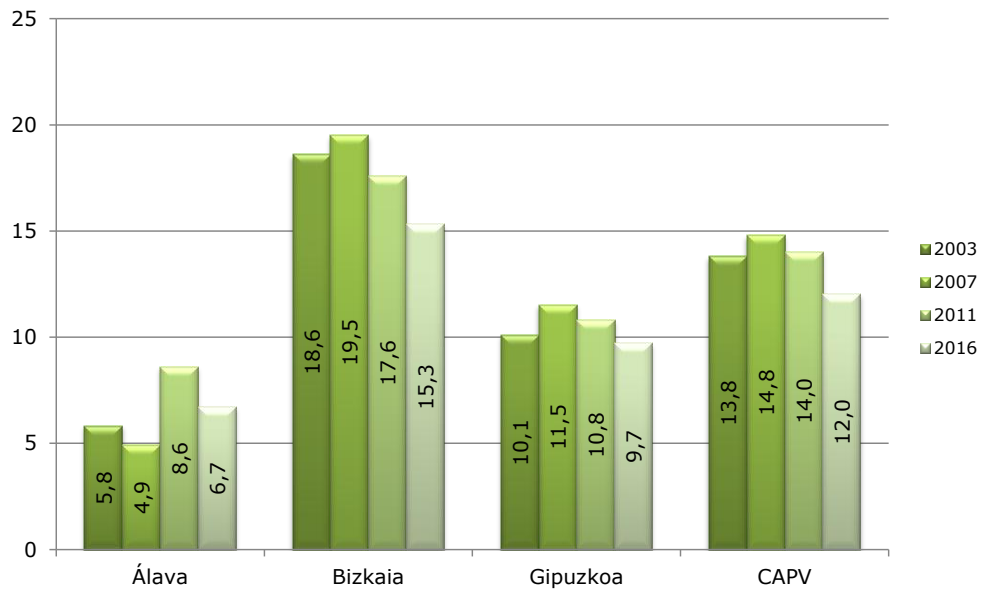
El uso del vehículo privado en los desplazamientos internos se mantiene en niveles similares a 2011 con un ligero repunte en el conjunto de la CAPV, si bien la evolución es dispar en cada uno de los territorios.

La cuota de penetración del transporte público (autobús urbano, autobús interurbano, ferrocarril, metro y tranvía) en los desplazamientos internos en cada una de las provincias en 2016 se ha reducido ligeramente respecto a los datos anteriores, situándose en un porcentaje del 12,7% para el total de la CAPV. Esta circunstancia se ha dado en los tres territorios, siendo destacables los casos de Álava y Bizkaia, donde esta reducción ha sido muy notable. En Álava esta caída en el peso porcentual del uso del transporte público se debe al incremento del uso de otros modos, así pues, en 2011 se realizaban en el interior del territorio alavés en transporte público un total de 71.396 desplazamientos cifra que se ha incrementado en 2016 un 4,7% hasta los 74.725, sin embargo los desplazamientos totales han aumentado un 30,8% y en consecuencia se ha producido la pérdida de cuota de este medio de transporte. El caso de Bizkaia es similar, los desplazamientos internos en transporte público se han mantenido en torno los 489.000 y en cambio la movilidad interna en el Territorio Histórico se ha incrementado un 4,5%.

<sup>6</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales por lo que difiere del dato global de la CAPV. No se incorporan los desplazamientos externos ni los interprovinciales.



Ilustración 59. Evolución de la penetración del transporte público en la movilidad interna de cada Territorio Histórico<sup>7</sup>

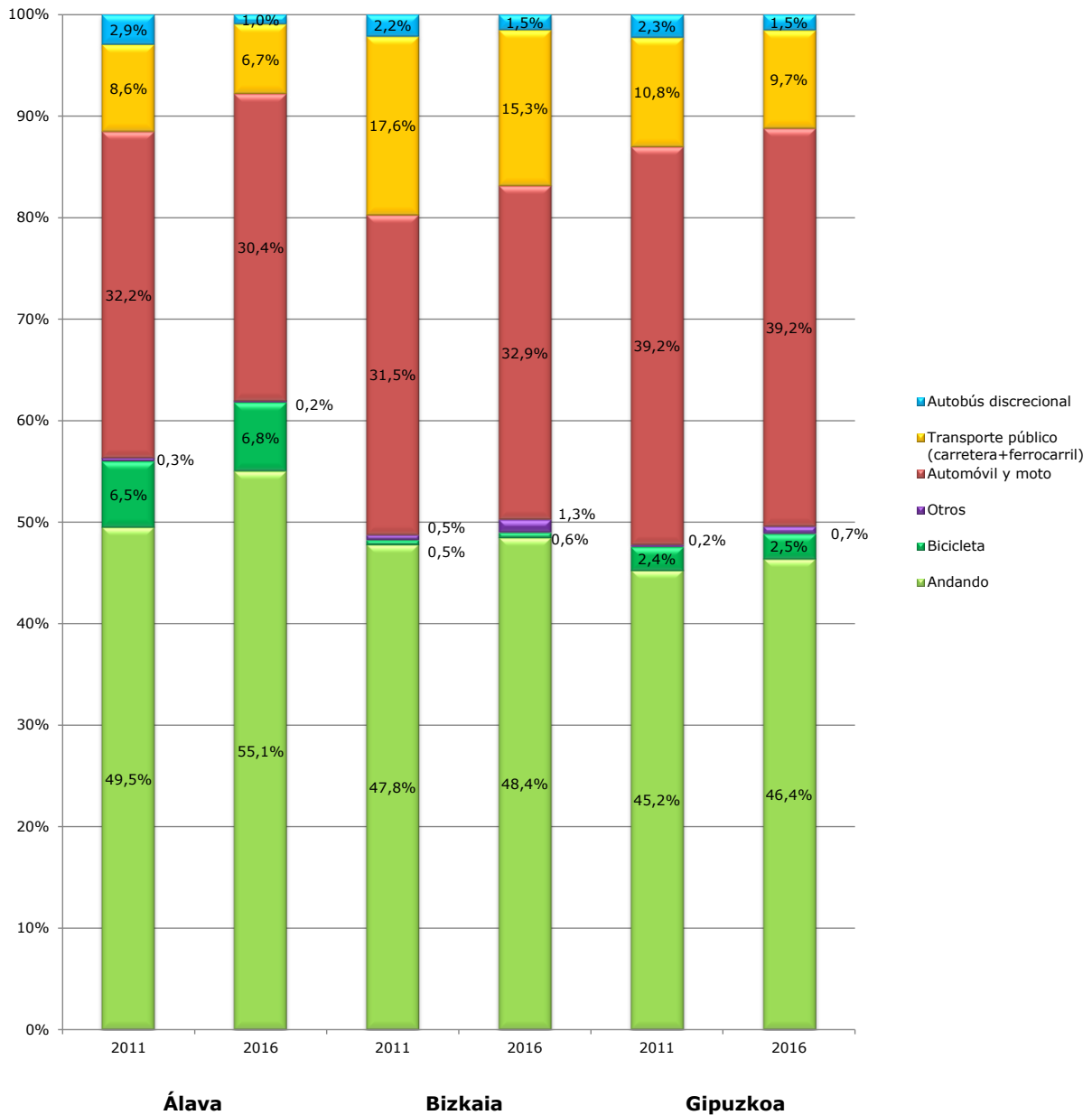


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

El modo peatonal es el que más claramente se posiciona en los tres territorios, con un considerable descenso en el transporte público. Es también destacable la presencia de la bicicleta, sobre todo en Álava y algo menos en Gipuzkoa. En Bizkaia su penetración está todavía muy lejos de los niveles de los otros dos Territorios Históricos.

<sup>7</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales, por lo que difiere del dato global de la CAPV. No se incorporan los desplazamientos externos ni los interprovinciales. En los datos de 2011 se han incorporado además de los desplazamientos realizados en ferrocarril y en carretera los realizados con modos multimodales. Este modo en la encuesta de 2007 no estaba definido.

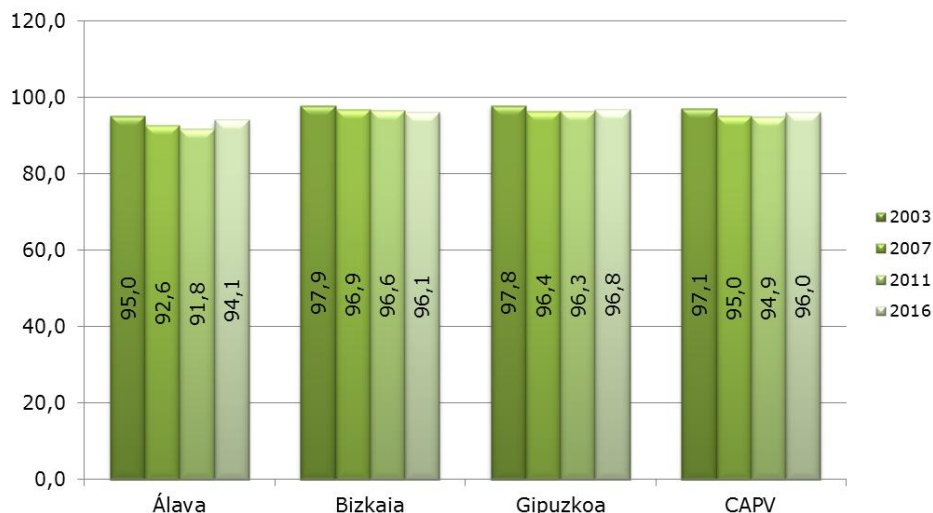
Ilustración 60. Evolución de los medios de transporte en la movilidad interna de cada Territorio Histórico (2011-2016)



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La movilidad intraprovincial continúa siendo la que concentra la práctica totalidad de los desplazamientos realizados (96%). En 2016 se aprecia una modificación de la tendencia, con un ligero incremento global de este tipo de desplazamientos, frente a la reducción que hasta este momento se había dado.

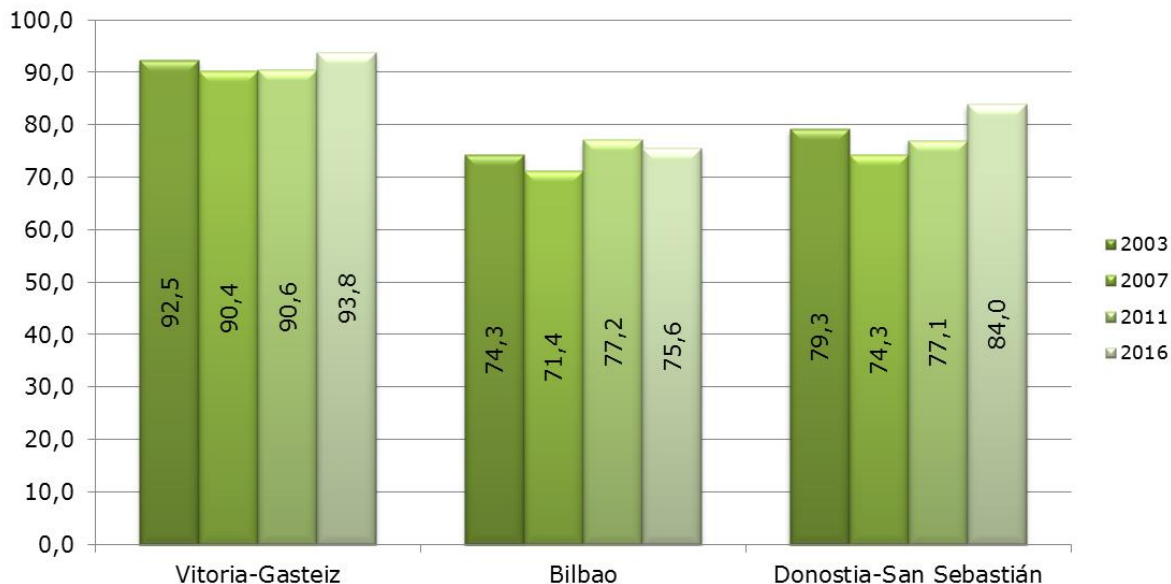
Ilustración 61. Evolución de la movilidad interna por Territorio Histórico



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Los desplazamientos con origen y destino en cada una de las capitales conocen evolución diferente. Tanto Vitoria-Gasteiz como Donostia-San Sebastián incrementan este tipo de desplazamientos, siendo casi el 97% en el caso de la capital alavesa. En Donostia-San Sebastián el incremento registrado lo posiciona en el 85%. Es Bilbao la que muestra un menor valor en este caso.

Ilustración 62. Evolución de la movilidad interna por capitales

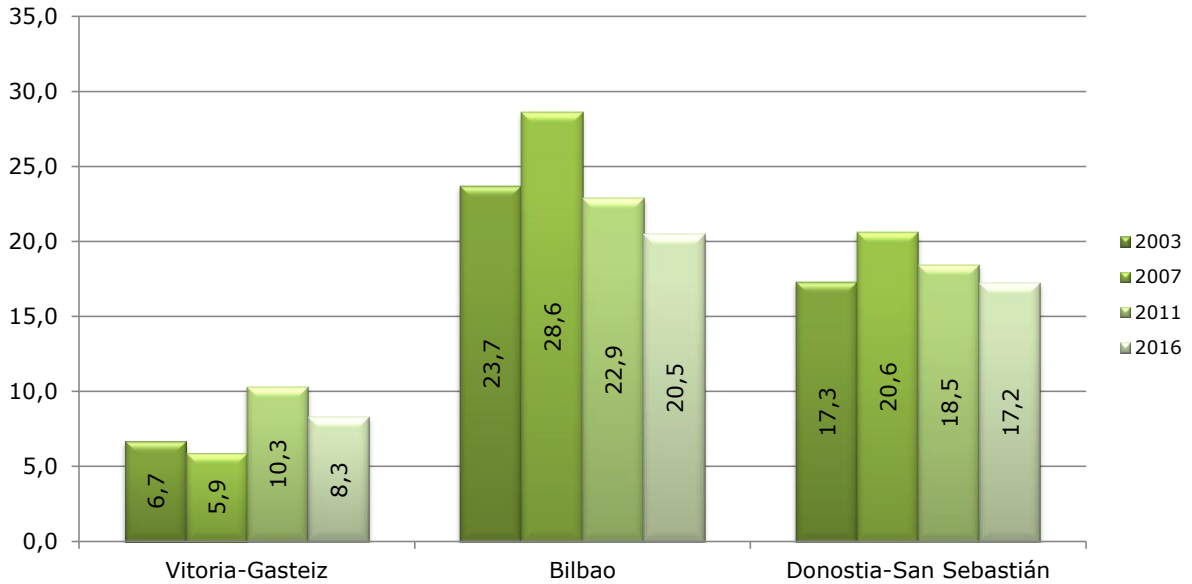


Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

En cuanto al uso del transporte público en las tres capitales para resolver los desplazamientos internos, en 2016 se produce una reducción respecto a los datos de 2011. Esta caída general confirma de algún modo una tendencia que en Bilbao y Donostia-San Sebastián se observa desde 2007, mientras que en Vitoria-Gasteiz 2011 mostró un dato positivo soportado en la

puesta en funcionamiento del tranvía y la correspondiente reordenación del servicio urbano. A pesar de la reducción registrada en este último periodo, la cuota que obtiene el transporte público se sitúa por encima de la que se registraba con anterioridad a esas modificaciones.

Ilustración 63. Evolución del transporte público en la movilidad interna de las capitales<sup>8</sup>



Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

<sup>8</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos internos de las tres capitales en transporte público incluye: autobús urbano, tranvía, Renfe, Renfe Métrica (FEVE), Euskotren y metro.

## B.4 Conclusiones

La primera de las conclusiones que extraemos de los resultados expuestos es que la movilidad de las personas sigue creciendo, ya que el número de desplazamientos detectados se han incrementado en más de medio millón en 2016 respecto a la encuesta de 2011, lo que supone un incremento del 8,1%. Esto muestra una tendencia que corrobora que esta cuestión es uno de los grandes retos de las sociedades occidentales, ya que se deben proponer soluciones viables a una sociedad que cada vez se mueve más y de una manera más dispersa, tanto desde el punto de vista temporal como territorial. El incremento registrado en esta ocasión es similar al que se produjo entre 2003 y 2007, y duplica al registrado entre 2007 y 2011. La mayor parte de esos nuevos desplazamientos ha ido al modo peatonal, donde destacan las capitales y, sobre todo, Vitoria-Gasteiz. Con respecto a la situación de 2011, observamos otros incrementos que se han producido en la bicicleta y en el acompañante en el automóvil, mientras que se mantiene el número de personas usuarias de coche como conductor/a. Es también importante la disminución del uso del autobús en conjunto, principalmente el discrecional si bien ha crecido el autobús interurbano y, en menor medida, la disminución en el uso de los servicios ferroviarios en conjunto, entre los que apuntamos que ha crecido el modo tranviario.

La distribución modal, es decir, la penetración que muestra cada uno de los modos de transporte en los hábitos de movilidad de la población, es uno de los aspectos que mayor interés muestra en este tipo de análisis. En líneas generales, el esquema de movilidad conoce pocos cambios desde esta perspectiva. Aun así, hay que destacar la constatación de una tendencia en relación a los desplazamientos peatonales, los cuales ven incrementada su penetración por tercera vez, alcanzando el 47% del total de desplazamientos, más de dos puntos por encima de lo registrado hace 5 años. Es evidente que el espacio municipal es aquél en el que los modos no motorizados encuentran un especial acomodo. De hecho, éstos se consolidan como los protagonistas de la movilidad intramunicipal, a pesar de lo cual los datos muestran alguna cuestión remarcable. Efectivamente, el 68,7 % de los desplazamientos intramunicipales se hacen recurriendo al modo peatonal o ciclista, lo que representa un incremento de 1,3 puntos porcentuales respecto al periodo analizado anterior, siendo reseñable que aumenta el porcentaje de ambos modos, peatonal y ciclista. Sin embargo, hay que llamar la atención sobre otro hecho relevante: los desplazamientos en automóvil en este mismo entorno municipal se han incrementado en 3,6 puntos, ya que el 38,7% de los desplazamientos intramunicipales se realizan en 2016 en automóvil, muy por encima del 35,2% que alcanzaba en 2011. Teniendo en cuenta que la mayor parte de los desplazamientos identificados son de índole intramunicipal, está claro que una de las asignaturas pendientes es la de reducir el uso del automóvil en estos recorridos. Esto debe acometerse poniendo en valor y reforzando la oferta de transporte público, pero tal vez deban plantearse otras medidas adicionales. Es en el ámbito intramunicipal donde potencialmente es más eficaz redoblar los esfuerzos para avanzar hacia una movilidad sostenible, por una parte al ser donde más desplazamientos se realizan (el 67,7% de los movimientos del conjunto de la CAPV), y asimismo por ser el ámbito en el que es más viable ofrecer alternativas de movilidad más sostenible, tanto de transporte colectivo como de impulso a los modos no motorizados. Y, por otra parte, también destacamos los movimientos en el ámbito intracomarcal, que suponen el 20,5% del total de la CAPV. Siendo, además, en estos dos ámbitos, en gran parte por su

mayor peso en la movilidad, donde se registran el mayor número de los movimientos en coche: el 38,7% de los desplazamientos realizados en coche se hacen para resolver correspondencias con origen y destino en el mismo municipio, y el 34,7% para desplazamientos intracomarcales.

Como se ha señalado, en términos relativos, el peso porcentual en el reparto modal del modo automóvil (vehículo particular y taxi) ha pasado del 35'8% en 2011 al 35,2% en 2016, por lo que se puede hablar de mantenimiento. Esto es así puesto que el número de desplazamientos como conductor/a y en taxi se mantiene prácticamente en la misma cifra absoluta que en 2011, si bien se incrementa el uso como pasajera o pasajero de automóvil. Por lo que, con el mismo número de vehículos se incrementa la cifra absoluta de su número de usuarios y usuarias en un 6,4%.

Los modos no motorizados han incrementado su presencia alcanzando el 49,2% frente al 46,7% anterior, lo que resulta muy destacable. Sin embargo, los datos que ofrece esta encuesta dejan entrever una cuestión que es especialmente relevante, y es el descenso de la penetración, tanto en términos relativos como absolutos, de los modos de transporte colectivos, tanto por carretera como por ferrocarril. Así, según estos datos, en un día medio hay un 13,3% de desplazamientos en estos modos colectivos, situándose en los 890.000, frente a los 930.000 y 14,9% de 2011. Si se toman en consideración únicamente los transportes públicos, estos porcentajes son de 11,8% y 12,6% respectivamente. En términos absolutos, tanto el transporte urbano como el interurbano incrementan ligeramente el número de desplazamientos, mientras que el transporte discrecional pierde un número importante de ellos. En el ferrocarril, se reduce también el número de desplazamientos en conjunto, si bien hay que apuntar la diferencia de comportamientos entre uso del modo ferroviario en entornos metropolitanos o en los desplazamientos interurbanos, siendo en estos últimos donde se dan globalmente mayores descensos. Hay que indicar además que este descenso en la captación de los transportes colectivos se da en los dos ámbitos en los que se producen casi el 90% de los desplazamientos en un día medio laborable, como son los que se dan dentro de la propia comarca y del propio municipio.

En los motivos que impulsan a la realización de desplazamientos continúan las pautas clásicas, con una importante presencia del trabajo, aunque este motivo reduce su peso relativo, en favor de otros como el ocio que alcanza ya el 26,3% o la realización de tareas asociadas a gestiones familiares y acompañamiento, las cuales aglutinan el 20,2% del total. Por otro lado, es remarcable que los desplazamientos relacionados con la actividad laboral y de estudio, que en 2011 agrupaba el 49,6% de los desplazamientos, se reduzcan ahora hasta el 43,8%. Esto muestra que las razones por las que las personas se desplazan responden cada vez más a cuestiones personales, lo que probablemente tenga incidencia en los patrones de uso de los diversos modos.

En la encuesta que se ha mostrado en las páginas de este documento, se reiteran una serie de aspectos que aparecen una y otra vez en este tipo de investigaciones, entre las que cabe destacar la gran diferencia que hay en el acceso a los diversos modos entre las diversas personas atendiendo al sexo. Así, se constata una vez más que los hombres recurren con mayor frecuencia a los modos motorizados, mientras que las mujeres son usuarias más

recurrentes del transporte público. De hecho, la presencia de los modos de transporte público en la movilidad masculina se sitúa en el 8,2%, llegando hasta el 15,4% entre las mujeres. Estas cifras, en 2011, eran de 9,2 y 15,6 respectivamente. Por tanto, las mujeres mantienen su nivel de uso del transporte público, y en el caso de los hombres se reduce el peso del uso de estos medios de transporte en el global de los diferentes modos.

Los desplazamientos internos representan más del 98,8% del total, algo que se mantiene encuesta tras encuesta. Dentro de estos desplazamientos la tipología, según se realice dentro del municipio, la comarca o el territorio o entre ellos, se replica casi con exactitud de un año a otro, siendo dentro de la comarca o municipio casi el 90%. Tal y como ya se ha señalado antes, es a esta escala a la que hay que trabajar soluciones que tengan impacto en la calidad de la movilidad, así como en un incremento de su sostenibilidad.

El comportamiento de cada uno de los Territorios Históricos, atendiendo a sus correspondientes desplazamientos internos, responde a lo que se ha descrito hasta el momento en líneas generales, pero hay algunas cuestiones que merecen destacarse. En el caso de Álava, se ha registrado un destacable incremento de la movilidad peatonal que, además, ha repercutido en un descenso del uso del automóvil. Si a esto se añade una destacable utilización de la bicicleta, el resultado es que en Álava los modos sostenibles ascienden hasta el 61,9% del total de los desplazamientos, siendo el comportamiento de la capital el que ha incidido de manera sustancial en este hecho. Al margen de la Llanada, con Vitoria-Gasteiz como claro referente, es la comarca de Cantábrica Alavesa, con municipios como Llodio o Amurrio, la comarca que más desplazamientos genera.

En el caso de Bizkaia, los modos sostenibles alcanzan el 49%, muy lejos de Álava, pero mejorando ligeramente su situación respecto a 2011. El ferrocarril alcanza un protagonismo mayor que el transporte colectivo por carretera, llegando a duplicarlo. Este hecho se soporta en la existencia de una intensa oferta de transporte ferroviario. Fuera del área del Gran Bilbao, es el Duranguesado la comarca que mayor número de desplazamientos genera.

Gipuzkoa también muestra, al igual que Bizkaia, una presencia mayor en 2016 de los modos sostenibles, alcanzando el 48,9%. Se trata de un territorio en el que los desplazamientos dentro de cada una de las comarcas son superiores a los de los otros dos territorios, fundamentalmente por una estructura poblacional y de relaciones más desarrollada en torno a cada una de las comarcas y con un menor peso específico de la capital. Por ello, el peso de los desplazamientos de la capital y su comarca no es tan elevado como en los otros dos casos analizados.

En definitiva, hay que indicar que los principales patrones de movilidad se mantienen, si bien es cierto que los modos no motorizados han ganado algún espacio. Sin embargo, el hecho de que el transporte público reduzca, aunque sea ligeramente, su presencia en la distribución modal, representa en sí mismo un hecho que debería ser objeto de análisis particular. Los datos de históricos de captación del transporte muestran una tendencia a la reducción de la presencia de estos modos en su conjunto desde 2007. Incluso en el periodo 2003-2007, el incremento que se produjo en la captación del transporte público se dio en menor medida que la registrada en el global de desplazamientos.

Por lo tanto, puede decirse que una de las principales conclusiones de este análisis, sobre todo desde la perspectiva de la sostenibilidad de la movilidad, es que el número de desplazamientos mantiene una tendencia al alza, con un cierto incremento de pautas de movilidad más sostenibles, si bien en el transporte público en su conjunto no se da dicho incremento.



## C. DISEÑO METODOLÓGICO

A lo largo de este capítulo se van a presentar los principales aspectos metodológicos relacionados con la **Encuesta de Movilidad**, describiendo el proceso de diseño de la operación estadística y los procedimientos que lo componen.

La "Encuesta de movilidad en día laborable" (010930) es una operación estadística cuyo objetivo es cuantificar la movilidad de la población residente en la C.A. de Euskadi, así como la caracterización y la motivación de los desplazamientos; además, forma parte importante de la operación estadística "Datos para la Imagen de la Demanda del Transporte" (132710).

Ambas encuestas están reguladas en la Ley 3/2014, de 13 de noviembre, del Plan Vasco de Estadística 2014-2017, por lo que, en virtud de los art. 7 y 10 de la Ley 4/1986, de 23 de abril, de Estadística de la Comunidad Autónoma de Euskadi, la respuesta a dicha encuesta por parte de las familias y personas seleccionadas en las muestras resulta obligatoria.

La "Encuesta de movilidad en día laborable" conlleva una recogida de información a residentes en los hogares de la CAPV. La fase de campo se ha realizado durante el segundo trimestre de 2016. La recogida de información se ha llevado a cabo a través de entrevistas a todas las viviendas que forman la muestra y se ha recabado información de todos los residentes en el hogar de 7 y más años.

### C.1 Diseño muestral

Las principales características metodológicas de la encuesta son las siguientes:

- De acuerdo con lo establecido en el Plan Vasco de Estadística 2014-2017, el organismo responsable de la ejecución de esta encuesta es el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, con la colaboración de Eustat en lo relativo al diseño muestral de la operación y al proceso de elevación.
- Se ha utilizado un diseño muestral probabilístico, en una etapa, estratificado por comarca (además de capitales). La muestra teórica es de 5.000 familias. Sobre este tamaño muestral se hace la afijación por Territorios Históricos y zonas geográficas, según el criterio de número de viviendas ocupadas en el marco muestral. A su vez, se ha fijado un número superior de viviendas a encuestar, 7.000 unidades, manteniendo el reparto de la muestra teórica, en primer lugar, y un factor de aumento igual para todos los estratos (40%) basado en la no respuesta esperada.
- En la siguiente tabla pueden verse los hogares encuestados en cada una de las 20 comarcas y 3 capitales territoriales así como el universo de referencia que estos representan (Hogares elevados).

En la siguiente tabla se muestran los resultados de la afijación obtenidos con los criterios mencionados:

Tabla 59. Marco de hogares: Resultados de la afijación

Criterio geográfico	Viviendas	Afijación	Mínimos	Sobremuestra
<b>Total</b>	<b>870.141</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>7.001</b>
Álava	133.074	1.161	1.161	1.626
Gipuzkoa	283.732	1.696	1.696	2.375
Bizkaia	453.335	2.143	2.143	3.000
Valles Alaveses	2.274	77	100	140
Llanada Alavesa (sin Vitoria-Gasteiz)	6.377	128	128	179
Montaña Alavesa	1.381	60	100	140
Rioja Alavesa	4.410	107	107	150
Estribaciones del Gorbea	3.208	91	100	140
Cantábrica Alavesa	13.603	187	187	262
Vitoria-Gasteiz	101.821	512	439	615
Bajo Bidasoa	30.366	182	182	255
Bajo Deba	22.884	137	137	192
Alto Deba	25.209	151	151	211
Donostialdea (sin Donostia-San Sebastián)	56.119	335	335	469
Goierri	26.559	159	159	223
Tolosa	18.797	112	112	157
Urola Costa	28.330	169	169	237
Donostia / San Sebastián	75.468	451	451	631
Arratia-Nervión	9.297	44	100	140
Gran Bilbao (sin Bilbao)	202.751	958	871	1.219
Duranguesado	37.368	177	163	228
Encartaciones	12.522	59	100	140
Gernika-Bermeo	18.494	87	100	140
Markina-Ondarroa	10.159	48	100	140
Plentzia-Mungia	21.012	99	100	140
Bilbao	141.732	670	609	853

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Finalmente, en la siguiente tabla pueden verse los hogares encuestados en cada una de las 20 comarcas y 3 capitales territoriales así como el universo de referencia que estos representan (Hogares elevados).

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 60. Marco de hogares: Clasificación por áreas

Valores Absolutos		Hogares Encuestados	Hogares Elevados
<b>TOTAL</b>		<b>5.120</b>	<b>872.561</b>
<b>TERRITORIO DE RESIDENCIA</b>	Álava	1.196	129.539
	Bizkaia	2.191	457.976
	Gipuzkoa	1.733	285.046
<b>COMARCA DE RESIDENCIA</b>	Valles Alaveses	101	2.209
	Llanada Alavesa (sin Vitoria-Gasteiz)	133	6.306
	Vitoria-Gasteiz	458	98.780
	Montaña Alavesa	101	1.331
	Arratia-Nervión	102	9.513
	Bajo Bidasoa	185	30.349
	Gran Bilbao (sin Bilbao)	893	204.343
	Bilbao	621	142.730
	Bajo Deba	145	22.868
	Alto Deba	152	25.121
	Donostialdea (sin Donostia-San Sebastián)	348	56.658
	Donostia - San Sebastián	454	75.442
	Duranguesado	166	38.068
	Encartaciones	101	12.611
	Rioja Alavesa	108	4.349
	Gernika-Bermeo	104	19.022
	Goierri	163	26.775
	Estribaciones del Gorbea	106	3.153
	Cantábrica Alavesa	189	13.410
	Markina-Ondarroa	102	10.388
	Plentzia-Mungia	102	21.301
Tolosaldea	114	19.010	
Urola Costa	172	28.823	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

La tabla que se presenta a continuación informa sobre el número de individuos componentes de los 5.120 hogares encuestados por comarca de residencia, sobre los que se ha recogido información sobre aspectos sociodemográficos, y el número de individuos a los que estos representan (Individuos Elevados).

**Tabla 61. Marco de población: Clasificación por áreas**

Valores Absolutos		Individuos componentes de los hogares encuestados	Individuos Elevados
<b>TOTAL</b>		12.195	2.154.264
<b>TERRITORIO DE RESIDENCIA</b>	Álava	2.771	319.819
	Bizkaia	5.204	1.130.696
	Gipuzkoa	4.220	703.750
<b>COMARCA DE RESIDENCIA</b>	Valles Alaveses	228	5.951
	Llanada Alavesa (sin Vitoria-Gasteiz)	334	16.991
	Vitoria-Gasteiz	1.031	239.083
	Montaña Alavesa	207	3.004
	Arratia-Nervión	250	23.485
	Bajo Bidasoa	449	76.044
	Gran Bilbao (sin Bilbao)	2.129	512.745
	Bilbao	1.400	339.242
	Bajo Deba	341	54.889
	Alto Deba	362	61.960
	Donostialdea (sin Donostia-San Sebastián)	845	143.230
	Donostia - San Sebastián	1.053	177.720
	Duranguesado	427	97.328
	Encartaciones	241	31.575
	Rioja Alavesa	262	11.546
	Gernika-Bermeo	244	45.725
	Goierri	419	67.274
	Estribaciones del Gorbea	253	8.748
	Cantábrica Alavesa	456	34.496
	Markina-Ondarroa	273	25.236
Plentzia-Mungia	240	55.360	
Tolosaldea	279	47.932	
Urola Costa	472	74.701	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Finalmente en la última tabla de este apartado se clasifica por comarcas la población objetivo de la encuesta, los individuos de 7 y más años, y su correspondiente representación en el universo de referencia.

Tabla 62. Marco de población de 7 y más años: Clasificación por áreas

Valores Absolutos		Individuos Encuestados	Individuos Elevados
<b>TOTAL</b>		<b>11.487</b>	<b>2.012.798</b>
<b>TERRITORIO DE RESIDENCIA</b>	Álava	2.610	296.790
	Bizkaia	4.923	1.060.816
	Gipuzkoa	3.954	655.192
<b>COMARCA DE RESIDENCIA</b>	Valles Alaveses	216	5.556
	Llanada Alavesa (sin Vitoria-Gasteiz)	307	15.222
	Vitoria-Gasteiz	973	221.861
	Montaña Alavesa	193	2.733
	Arratia-Nervión	231	21.367
	Bajo Bidasoa	415	69.743
	Gran Bilbao (sin Bilbao)	2.022	481.964
	Bilbao	1.336	320.829
	Bajo Deba	326	52.259
	Alto Deba	343	58.382
	Donostialdea (sin Donostia-San Sebastián)	784	131.781
	Donostia - San Sebastián	993	166.701
	Duranguesado	396	89.006
	Encartaciones	230	29.937
	Rioja Alavesa	245	10.523
	Gernika-Bermeo	229	42.505
	Goierri	395	63.096
	Estribaciones del Gorbea	237	8.032
	Cantábrica Alavesa	439	32.864
	Markina-Ondarroa	250	22.778
Plentzia-Mungia	229	52.431	
Tolosaldea	255	43.424	
Urola Costa	443	69.806	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

## C.2 Diseño del cuestionario

Los cuestionarios utilizados en la encuesta de movilidad del año 2011, han sido la referencia para la preparación de los cuestionarios de la toma de datos del año 2016. Éstos han sido adaptados, tanto por el cambio de marco muestral, que en 2011 fue un marco muestral telefónico, como por otros cambios y mejoras.

Las variables estudiadas en el cuestionario son aquellas relacionadas con aspectos sociodemográficos de las personas (sexo, edad, lugar de residencia, relación con la actividad, tipo de familia a la que pertenece) y las relacionadas con los desplazamientos realizados (motivo del desplazamiento, modo y medio de transporte, número de etapas realizadas y duración del desplazamiento).

### C.3 Procedimiento de recogida de información

La recogida de información se ha realizado a través de entrevistas a todas las viviendas que forman la muestra y se ha recabado información de todos los residentes en el hogar de 7 y más años.

La información se ha recogido a través de una o más personas informantes siempre garantizando la fiabilidad de la información requerida.

En la tabla se muestra el número de individuos de los que se ha recogido información en cada uno de los 5.120 hogares encuestados por sexo y edad según el Territorio de residencia. La población menor de 7 años no ha sido encuestada pero si forma parte de la composición del hogar.

Tabla 63. Individuos componentes de los hogares encuestados, por sexo y edad según Territorio

Valores Absolutos		TOTAL	TERRITORIO DE RESIDENCIA		
			Álava	Gipuzkoa	Bizkaia
<b>TOTAL</b>		<b>12.195</b>	<b>2.771</b>	<b>4.220</b>	<b>5.204</b>
<b>SEXO</b>	Hombre	5.869	1.391	2.013	2.465
	Mujer	6.326	1.380	2.207	2.739
<b>EDAD</b>	Menos de 7 años	708	161	266	281
	7 - 19	1.525	375	537	613
	20 - 44	3.275	765	1.157	1.353
	45 - 64	3.784	897	1.243	1.644
	65 y más años	2.903	573	1.017	1.313

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Los cuestionarios se han cumplimentado mediante entrevista telefónica o a través de recogida por visita, en función de la alternativa demandada por la persona objeto de la encuesta.

El trabajo de campo se ha llevado a cabo durante el periodo de abril a junio del año 2016. Los días de encuestación han sido de martes a viernes, tomando siempre como día de referencia el día anterior al de realización de la encuesta. En paralelo a la recogida de información se han realizado las tareas de validación y codificación.

En la siguiente tabla se recoge el número de hogares encuestados cada día de referencia de la semana así como la meteorología predominante en ese día.

Tabla 64. Hogares encuestados por día de referencia y meteorología según Territorio

Valores Absolutos		TOTAL	TERRITORIO DE RESIDENCIA		
			Álava	Gipuzkoa	Bizkaia
<b>TOTAL</b>		<b>5.120</b>	<b>1.196</b>	<b>1.733</b>	<b>2.191</b>
<b>DÍA DE LA SEMANA DE REFERENCIA</b>	Lunes	1.230	275	422	533
	Martes	1.215	295	396	524
	Miércoles	1.333	283	478	572
	Jueves	1.342	343	437	562
<b>METEOROLOGÍA PREDOMINANTE</b>	Despejado	2.063	519	690	854
	Nubes y claros	2.197	512	810	875
	Cubierto	431	73	95	263
	Lluvioso	426	91	137	198
	Otros	3	1	1	1

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

La confidencialidad de los datos se garantiza por la aplicación de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y por el Reglamento de medidas de seguridad de ficheros automatizados que contengan datos de carácter personal, aprobado por el Real Decreto 994/1999, de 11 de junio.

El uso de la información obtenida es exclusivamente con fines estadísticos, en su tratamiento y utilización se imposibilita toda posibilidad de identificar dato alguno con las personas participantes en la encuesta. Los datos personales, en ningún caso y bajo ningún concepto, son objeto de tratamiento o de cesión, ni son difundidos ni publicados, ni directa ni indirectamente.

## C.4 Procedimientos de elevación

Además del proceso de elevación de los individuos al marco poblacional de referencia (individuos y familias), también se han aplicado los correspondientes ajustes, sobre los desplazamientos observados en la encuestación, con la información proporcionada por los Operadores de Transporte respecto a los datos de personas viajeras en día laborable (disponibles en el año 2016) y la información respecto a los aforos proporcionada por las Diputaciones Forales.

Toda esta información junto con los resultados de las operaciones precedentes produce unas correcciones en el elevador inicial que es el finalmente utilizado para la explotación de la información. Los criterios generales que se han seguido para el cálculo de estos coeficientes son:

- Transporte Público: Comparación con los resultados observados (operadores de transporte).

- Transporte Privado: Se ha utilizado un modelo de transporte basado en la reproducción de la IMD (Intensidad Media Diaria) en día laborable en unos puntos de control concretos. Este modelo es una herramienta mediante la cual, partiendo de unas matrices de movilidad (vehículos) y a través de un procedimiento de asignación a la red viaria, se obtienen las cargas vehiculares en la red de carreteras representada.
- Modos lentos: Respetar la distribución modal obtenida en la fase de elevación de los individuos al marco poblacional.

## C.5 Glosario de términos

Se ofrece a continuación una definición de algunos de los términos y expresiones que se han utilizado a lo largo del informe para facilitar la comprensión en la lectura del documento.

- **Área metropolitana:** Ámbito geográfico integrado por varios municipios en el que se registran un importante grado de interrelaciones sociales y económicas entre sí. En este informe se han tomado en consideración las Áreas Metropolitanas vinculadas a las Capitales de los tres Territorios Históricos, establecidas por el Eustat (año 2005): Gran Bilbao, Donostialdea y la Llanada Alavesa.
- **Comarca:** Agrupación de municipio según vínculos geográficos y funcionales. En este informe se considera la relación oficial de Comarcas establecida por el Eustat (año 2005) para la CAV.
- **Municipio:** Conjunto de habitantes de un mismo término jurisdiccional, regido por un Ayuntamiento. En este informe se adopta la división municipal oficial del Eustat (año 2005) para la CAV.
- **Hogar:** Total de personas que residen habitualmente en una vivienda principal, independientemente del parentesco existente entre ellos.
- **Desplazamiento:** Movimiento de una persona desde un lugar de origen a un lugar de destino realizado por una finalidad o motivo. En este informe se ha considerado como desplazamiento cualquier movimiento realizado con cualquier modo de transporte motorizado y aquellos realizados andando cuya duración supera los 5 minutos. Cada desplazamiento es asociado a un único motivo. Todo cambio de motivo implica un nuevo desplazamiento. Por esta razón, la vuelta al lugar de origen de un desplazamiento se considera como distinto al inicial.
- **Etapas del desplazamiento:** Cada parte del desplazamiento realizada en un medio de transporte o en diferentes servicios de un mismo operador. Todo desplazamiento está compuesto por una o más etapas. No se ha considerado como etapa el acceso o regreso andando al transporte público.
- **Origen del desplazamiento:** Es el lugar donde se inicia el desplazamiento.
- **Destino del desplazamiento:** Es el lugar donde se satisface el motivo principal del desplazamiento.
- **Desplazamiento intramunicipal:** Desplazamiento cuyo origen y destino se encuentra en el mismo municipio, se realiza en el interior de la misma localidad.



- **Desplazamiento intracomarcal:** Es aquel cuyo origen y destino se ubica en la misma comarca. En las tablas de desplazamientos intracomarcales se excluyen los intramunicipales que son analizados por separados.
- **Desplazamiento intraterritorial:** Desplazamiento en el que tanto el origen como el destino se localiza en el mismo Territorio Histórico. En las tablas de desplazamientos intraterritoriales se excluyen los intracomarcales y los intramunicipales que son analizados por separado.
- **Desplazamiento interterritorial:** Es aquel cuyo destino se localiza en un Territorio Histórico de la CAV diferente al de origen.
- **Desplazamiento externo:** Es el desplazamiento entre cualquier punto geográfico de la CAV y cualquier otro lugar de fuera de la Comunidad Autónoma.
- **Movilidad ocupacional:** Desplazamientos generados por el motivo trabajo, ya sea para el desarrollo de asuntos del trabajo de carácter esporádico como el trabajo habitual, y los estudios.
- **Compras:** Se incluye en este epígrafe los desplazamientos generados por motivo de la adquisición de bienes o productos, ya sean destinados para el consumo doméstico de la unidad familiar o para el consumo individual de la persona.
- **Gestiones familiares y personales:** En este epígrafe se integran actividades sin remuneración directa como: el acompañamiento a otra persona, la realización de gestiones domésticas, y las de carácter personal.
- **Ocio:** Se recogen en este apartado los desplazamientos que se realizan con el objetivo de realizar actividades lúdicas o recreativas, culturales o deportivas. En este apartado se incluyen actividades como: ir al cine, ir a exposiciones, excursiones...
- **Modo de transporte:** Sistema de transporte utilizado en cada una de las etapas del desplazamiento. A efectos de este informe se han considerado los siguientes: andando, bicicleta, vehículo privado (sea como conductor o pasajero incorporando además el taxi), moto, transporte colectivo en carretera (autobús urbano, autobús interurbano), transporte colectivo en ferrocarril (tren, metro, tranvía), autobuses discrecionales, avión y otros medios (transbordadores, ascensores, funicular...).
- **Modos de transporte motorizados:** Son aquellos medios de transporte que están dotados de un sistema de tracción propia y utilizan fuentes energéticas externas para su propulsión. Se incluye en esta definición: el coche, la motocicleta, los autobuses urbanos, interurbanos y discrecionales, el tren, el tranvía, el metro y el avión.
- **Modos de transporte no motorizados:** Son aquellos medios de transporte que no utilizan fuentes externas para su propulsión: el modo peatonal y la bicicleta.
- **Otros modos de transporte.** Son aquellos modos de transporte motorizados de carácter secundario. En este epígrafe se incorporan los ascensores de pago, el funicular, puente colgante y otros.
- **Modos de transporte colectivos:** A los efectos de este documento se diferencian entre los medios de transporte colectivos por carretera que incluye el autobús urbano, interurbano y discrecional, los medios de transporte por ferrocarril compuesto por el tren, el tranvía y el metro, y el avión. Incorpora tanto medios y servicios públicos y privados, como es el caso del autobús discrecional.
- **Modo de transporte individual:** En este documento se incluye en este epígrafe aquellos de carácter privado: el automóvil, la motocicleta y el coche.

- **Modo multimodal:** Se incluye aquellos desplazamientos que utilizan medios de transporte distintos en cada una de las etapas (andando-autobús urbano, andando-metro...). En el caso de aquellos desplazamientos en las que se realiza trasbordo, y una etapa del desplazamiento se realiza con un operador y la segunda etapa con otro servicio del mismo operador no se considera multimodal ya que el modo de transporte se mantiene.

## **D. ANEXOS**

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 65. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV (valores absolutos)

Destino	Álava								Total Álava	Bizkaia								Total Bizkaia	Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Externos	TOTAL CAPV				
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar		Arratia-Nervión	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia		Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-S. Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea				Urola-Costa	Sin Especificar		
Cantábrica Alavesa	94.047	195	3.685	68				206	<b>98.200</b>	3.405	183	1.504	214	5.719	5.702					299		226						<b>525</b>	185	<b>115.636</b>			
Estribaciones	195	6.148	7.885	380			87		<b>14.695</b>	158	833			101	1.561	148	284			45			266					<b>2.837</b>	95	<b>20.711</b>			
Vitoria-Gasteiz	3.781	7.402	880.435	11.617	1.638	2.446	2.440		<b>909.760</b>	1.137	957		254	5.511	5.280	118				1.459	1.001	581			278			<b>11.004</b>	5.077	<b>939.098</b>			
Llanada Alavesa	68	312	12.387	38.699	32		139		<b>51.636</b>			67			1.051							64						<b>64</b>	765	<b>53.582</b>			
Montaña Alavesa			1.680	32	5.529	99	39		<b>7.380</b>						47									15		19		<b>55</b>	127	<b>7.609</b>			
Rioja Alavesa			2.462		99	22.541	77		<b>25.180</b>	113				54														<b>109</b>	6.433	<b>31.888</b>			
Valles Alaveses		120	3.360	139	59	151	5.541		<b>9.370</b>	102	35									201		229					<b>533</b>	1.741	<b>11.781</b>				
Sin Especificar	206								<b>206</b>			138																		<b>344</b>			
<b>Total Álava</b>	<b>98.296</b>	<b>14.177</b>	<b>911.895</b>	<b>50.934</b>	<b>7.357</b>	<b>25.238</b>	<b>8.323</b>	<b>206</b>	<b>1.116.426</b>	<b>4.914</b>	<b>2.007</b>	<b>1.642</b>	<b>535</b>	<b>11.384</b>	<b>13.640</b>	<b>266</b>	<b>284</b>			<b>34.672</b>	<b>8.384</b>	<b>1.164</b>	<b>896</b>	<b>2.004</b>	<b>1.001</b>	<b>1.100</b>	<b>281</b>	<b>278</b>	<b>19</b>	<b>15.128</b>	<b>14.423</b>	<b>1.180.649</b>	
Arratia-Nervión	3.405	115	1.137			113	102		<b>4.871</b>	31.459	3.834	194		5.436	7.280	123					154	851	102					<b>2.138</b>	205	<b>55.539</b>			
Duranguesado	409	758	900				35		<b>2.102</b>	3.523	216.104	572	5.424	13.844	14.208	4.047	562				274		229	244	482			<b>18.041</b>	1.162	<b>279.588</b>			
Encartaciones	1.504							138	<b>1.642</b>	194	572	52.291		8.506	7.359															<b>1.295</b>	<b>72.034</b>		
Gernika-Bermeo	214		254	67					<b>535</b>		6.028		65.931	8.397	4.899	1.108	880								468			<b>468</b>	403	<b>88.649</b>			
Bilbao	6.196	230	5.919						<b>12.345</b>	5.108	14.218	9.017	5.401	824.302	187.722	2.405	15.867				1.992	2.887	1.231		283	1.474		<b>8.466</b>	5.793	<b>1.090.644</b>			
Gran Bilbao	5.814	1.479	6.142	1.064	47				<b>14.546</b>	7.130	14.513	7.225	3.898	188.501	1.237.849	1.393	30.787	325			1.436	1.030			2.865	1.988		<b>8.293</b>	6.227	<b>1.520.688</b>			
Markina-Ondarroa		148	207						<b>355</b>	123	3.827		1.079	2.110	1.393	45.172	148				340				148			<b>4.789</b>	400	<b>59.396</b>			
Plentzia-Mungia		284	235						<b>519</b>		232	175	880	17.300	32.493	148	70.315											<b>234</b>	572	<b>122.867</b>			
Sin Especificar														325																<b>325</b>			
<b>Total Bizkaia</b>	<b>17.542</b>	<b>3.014</b>	<b>14.795</b>	<b>1.131</b>	<b>47</b>	<b>113</b>	<b>137</b>	<b>138</b>	<b>36.915</b>	<b>47.535</b>	<b>259.328</b>	<b>69.474</b>	<b>82.614</b>	<b>1.068.397</b>	<b>1.493.528</b>	<b>54.395</b>	<b>118.734</b>	<b>325</b>			<b>3.194.329</b>	<b>7.041</b>	<b>226</b>	<b>19.783</b>	<b>4.521</b>	<b>1.385</b>	<b>4.285</b>	<b>629</b>	<b>4.559</b>		<b>42.428</b>	<b>16.057</b>	<b>3.289.730</b>
Alto Deba		2.379	5.053	59	21	109	68		<b>7.690</b>	1.031	4.747			373	974	247						171.869			4.718	1.021	684	2.081	773	3.354	<b>184.499</b>	<b>199.562</b>	
Bajo Bidasoa			1.164						<b>1.164</b>					226								192.428	982	13.923	12.886	1.113	809	800		<b>222.940</b>	2.905	<b>227.235</b>	
Bajo Deba			896						<b>896</b>		12.162			2.412	1.479	3.625						5.246	982	126.972	4.337	230	1.444		<b>142.834</b>	606	<b>164.014</b>		
Donostia-S. Sebastián	299		986				201		<b>1.487</b>		286			2.703	1.265	423						1.483	14.874	4.313	551.314	51.783	5.124	9.299	9.548	<b>647.739</b>	2.400	<b>656.304</b>	
Donostialdea			1.034						<b>1.034</b>					1.114								484	13.005	430	60.575	262.282	4.509	10.094	3.941	<b>355.319</b>	1.738	<b>359.206</b>	
Goierri	226		651	64			229		<b>1.169</b>	851	457			340	2.704							2.122	1.113	1.444	4.610	4.558	188.604	6.472	951	<b>209.875</b>	719	<b>216.117</b>	
Tolosaldea		185	200		15				<b>401</b>	102	244											853	809	283	9.904	9.287	7.618	119.370	1.676	<b>149.801</b>	822	<b>151.370</b>	
Urola-Costa			278						<b>278</b>		482		468	1.965	1.817	148						3.601	800	3.623	10.200	3.672	1.207	1.457	189.007	189	<b>213.756</b>	<b>218.914</b>	
Sin Especificar					19				<b>19</b>																				<b>189</b>		<b>189</b>	<b>208</b>	
<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>525</b>	<b>2.564</b>	<b>10.263</b>	<b>123</b>	<b>55</b>	<b>109</b>	<b>498</b>		<b>14.138</b>	<b>1.984</b>	<b>18.379</b>		<b>468</b>	<b>9.133</b>	<b>8.241</b>	<b>4.444</b>				<b>42.648</b>	<b>185.659</b>	<b>224.010</b>	<b>142.764</b>	<b>655.885</b>	<b>345.383</b>	<b>211.700</b>	<b>148.274</b>	<b>213.089</b>	<b>189</b>	<b>2.126.953</b>	<b>9.190</b>	<b>2.192.929</b>	
<b>Total Externos</b>	<b>281</b>	<b>238</b>	<b>5.349</b>	<b>768</b>	<b>205</b>	<b>6.225</b>	<b>1.805</b>		<b>14.872</b>	<b>613</b>	<b>559</b>	<b>1.440</b>	<b>403</b>	<b>4.609</b>	<b>6.022</b>	<b>538</b>	<b>572</b>			<b>14.756</b>		<b>2.528</b>	<b>785</b>	<b>3.786</b>	<b>1.362</b>	<b>737</b>	<b>641</b>	<b>530</b>	<b>10.368</b>	<b>2.560</b>	<b>42.556</b>		
<b>TOTAL CAPV</b>	<b>116.645</b>	<b>19.994</b>	<b>942.302</b>	<b>52.956</b>	<b>7.663</b>	<b>31.684</b>	<b>10.763</b>	<b>344</b>	<b>1.182.352</b>	<b>55.046</b>	<b>280.274</b>	<b>72.556</b>	<b>84.019</b>	<b>1.093.523</b>	<b>1.521.430</b>	<b>59.642</b>	<b>119.590</b>	<b>325</b>		<b>3.286.405</b>	<b>201.084</b>	<b>227.927</b>	<b>164.228</b>	<b>666.196</b>	<b>349.131</b>	<b>217.823</b>	<b>149.825</b>	<b>218.456</b>	<b>208</b>	<b>2.194.877</b>	<b>42.230</b>	<b>6.705.864</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\* ) Día laborable de lunes a jueves

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 66. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino	Álava								Bizkaia								Gipuzkoa								Total Bizkaia	Total Gipuzkoa	Externos	TOTAL CAPV			
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar	Arratia-Nervi6n	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarrao	Plentzia-Mungia	Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-S. Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea					Urola-Costa	Sin Especificar	
Álava	Cantábrica Alavesa	81,3	0,2	3,2	0,1			0,2	84,9	2,9	0,2	1,3	0,2	4,9	4,9			14,5										0,5	0,2	115.636		
	Estribaciones	0,9	29,7	38,1	1,8			0,4	71,0	0,8	4,0			0,5	7,5	0,7	1,4	14,9	12,2					1,3			13,7	0,5	20.711			
	Vitoria-Gasteiz	0,4	0,8	93,8	1,2	0,2	0,3	0,3	96,9	0,1	0,1		0,0	0,6	0,6	0,0		1,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1		0,0	1,2	0,5	939.098			
	Llanada Alavesa	0,1	0,6	23,1	72,2	0,1		0,3	96,4				0,1		2,0			2,1						0,1			0,1	1,4	53.582			
	Montaña Alavesa			22,1	0,4	72,7	1,3	0,5	97,0						0,6			0,6	0,3						0,2		0,2	0,7	1,7	7.609		
	Rioja Alavesa			7,7		0,3	70,7	0,2	79,0	0,4				0,2				0,5	0,3									0,3	20,2	31.888		
	Valles Alaveses		1,0	28,5	1,2	0,5	1,3	47,0	79,5	0,9	0,3							1,2	0,9			1,7	1,9				4,5	14,8	11.781			
	Sin Especificar	59,9							59,9			40,1						40,1												344		
<b>Total Álava</b>		8,3	1,2	77,2	4,3	0,6	2,1	0,7	0,0	94,6	0,4	0,2	0,1	0,0	1,0	1,2	0,0	2,9	0,7	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	1,3	1,2	1.180.649		
Bizkaia	Arratia-Nervi6n	6,1	0,2	2,0			0,2	0,2	8,8	56,6	6,9	0,3		9,8	13,1	0,2		87,0	1,9			0,3	1,5	0,2			3,8	0,4	55.539			
	Duranguesado	0,1	0,3	0,3				0,0	0,8	1,3	77,3	0,2	1,9	5,0	5,1	1,4	0,2	92,4	1,6		4,4	0,1	0,1	0,1	0,2		6,5	0,4	279.588			
	Encartaciones	2,1						0,2	2,3	0,3	0,8	72,6		11,8	10,2		0,2	95,9										1,8	72.034			
	Gernika-Bermeo	0,2		0,3	0,1				0,6		6,8		74,4	9,5	5,5	1,2	1,0	98,4								0,5	0,5	0,5	88.649			
	Bilbao	0,6	0,0	0,5					1,1	0,5	1,3	0,8	0,5	75,6	17,2	0,2	1,5	97,6	0,0	0,0	0,2	0,3	0,1		0,0	0,1	0,8	0,5	1.090.644			
	Gran Bilbao	0,4	0,1	0,4	0,1	0,0			1,0	0,5	1,0	0,5	0,3	12,4	81,4	0,1	2,0	98,1	0,1		0,1	0,1		0,2	0,1		0,5	0,4	1.520.688			
	Markina-Ondarrao		0,2	0,3					0,6	0,2	6,4		1,8	3,6	2,3	76,1	0,2	90,7	0,4		6,3	0,6		0,6	0,2		8,1	0,7	59.396			
	Plentzia-Mungia		0,2	0,2					0,4		0,2	0,1	0,7	14,1	26,4	0,1	57,2	98,9			0,2						0,2	0,5	122.867			
Sin Especificar														100,0			100,0												325			
<b>Total Bizkaia</b>		0,5	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1,4	7,9	2,1	2,5	32,5	45,4	1,7	3,6	97,1	0,2	0,0	0,6	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	1,3	0,5	3.289.730			
Gipuzkoa	Alto Deba		1,2	2,5	0,0	0,0	0,1	0,0	3,9	0,5	2,4			0,2	0,5	0,1		3,7	86,1		2,4	0,5	0,3	1,0	0,4	1,7	92,5		199.562			
	Bajo Bidasoa			0,5					0,5					0,1				0,1		84,7	0,4	6,1	5,7	0,5	0,4	0,4	98,1	1,3	227.235			
	Bajo Deba			0,5					0,5		7,4			1,5	0,9	2,2		12,0	3,2	0,6	77,4	2,6	0,1	0,9		2,2	87,1	0,4	164.014			
	Donostia-S. Sebastián	0,0		0,2			0,0		0,2		0,0			0,4	0,2	0,1		0,7	0,2	2,3	0,7	84,0	7,9	0,8	1,4	1,5	98,7	0,4	656.304			
	Donostialdea			0,3					0,3					0,3				0,3	0,1	3,6	0,1	16,9	73,0	1,3	2,8	1,1	98,9	0,5	359.206			
	Goierri	0,1		0,3	0,0		0,1		0,5	0,4	0,2			0,2	1,3			2,0	1,0	0,5	0,7	2,1	2,1	87,3	3,0	0,4	97,1	0,3	216.117			
	Tolosaldea		0,1	0,1		0,0			0,3	0,1	0,2							0,2	0,6	0,5	0,2	6,5	6,1	5,0	78,9	1,1	99,0	0,5	151.370			
	Urola-Costa			0,1					0,1		0,2		0,2	0,9	0,8	0,1		2,2	1,6	0,4	1,7	4,7	1,7	0,6	0,7	86,3	0,1	97,6		218.914		
Sin Especificar					8,9			8,9																	91,1	91,1			208			
<b>Total Gipuzkoa</b>		0,0	0,1	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,1	0,8		0,0	0,4	0,4	0,2		1,9	8,5	10,2	6,5	29,9	15,7	9,7	6,8	9,7	0,0	97,0	0,4	2.192.929		
<b>Total Externos</b>		0,7	0,6	12,6	1,8	0,5	14,6	4,2	34,9	1,4	1,3	3,4	0,9	10,8	14,2	1,3	1,3	34,7		5,9	1,8	8,9	3,2	1,7	1,5	1,2	24,4	6,0	42.556			
<b>TOTAL CAPV (%)</b>		1,7	0,3	14,1	0,8	0,1	0,5	0,2	0,0	17,6	0,8	4,2	1,1	1,3	16,3	22,7	0,9	1,8	0,0	49,0	3,0	3,4	2,4	9,9	5,2	3,2	2,2	3,3	0,0	32,7	0,6	6.705.864

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 67. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV. Reparto porcentual según comarca de destino.

Origen	Destino								Total Álava	Bizkaia								Total Bizkaia	Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Externos	TOTAL CAPV (%)		
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar		Arratia-Nervión	Duranguésado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Pientzia-Mungia		Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-S. Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea				Urola-Costa	Sin Especificar
Álava	Cantábrica Alavesa	80,6	1,0	0,4	0,1			59,9	8,3	6,2	0,1	2,1	0,3	0,5	0,4			0,5			0,0						0,0	0,4	1,7		
	Estribaciones	0,2	30,8	0,8	0,7			0,8	1,2	0,3	0,3			0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	1,3			0,0		0,2			0,1	0,2	0,3		
	Vitoria-Gasteiz	3,2	37,0	93,4	21,9	21,4	7,7	22,7	76,9	2,1	0,3		0,3	0,5	0,3	0,2		0,4	2,8	0,5	0,5	0,2	0,3	0,3		0,1	0,5	12,0	14,0		
	Llanada Alavesa	0,1	1,6	1,3	73,1	0,4		1,3	4,4				0,1		0,1			0,0					0,0				0,0	1,8	0,8		
	Montaña Alavesa				0,2	0,1	72,2	0,3	0,4	0,6					0,0			0,0	0,0				0,0			8,9	0,0	0,3	0,1		
	Rioja Alavesa			0,3		1,3	71,1	0,7	2,1	0,2				0,0				0,0	0,1								0,0	15,2	0,5		
	Valles Alaveses		0,6	0,4	0,3	0,8	0,5	51,5	0,8	0,2	0,0							0,0	0,1			0,0	0,1				0,0	4,1	0,2		
	Sin Especificar	0,2							0,0			0,2						0,0											0,0		
<b>Total Álava</b>	<b>84,3</b>	<b>70,9</b>	<b>96,8</b>	<b>96,2</b>	<b>96,0</b>	<b>79,7</b>	<b>77,3</b>	<b>59,9</b>	<b>94,4</b>	<b>8,9</b>	<b>0,7</b>	<b>2,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>4,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>8,9</b>	<b>0,7</b>	<b>34,2</b>	<b>17,6</b>		
Bizkaia	Arratia-Nervión	2,9	0,6	0,1			0,4	0,9	0,4	57,1	1,4	0,3		0,5	0,5	0,2		1,5	0,5			0,0	0,4	0,1			0,1	0,5	0,8		
	Duranguésado	0,4	3,8	0,1				0,3	0,2	6,4	77,1	0,8	6,5	1,3	0,9	6,8	0,5	7,9	2,2		7,5	0,0	0,1	0,2	0,2		0,8	2,8	4,2		
	Encartaciones	1,3						40,1	0,1	0,4	0,2	72,1		0,8	0,5		0,1	2,1									3,1	1,1			
	Gernika-Bermeo	0,2		0,0	0,1				0,0		2,2		78,5	0,8	0,3	1,9	0,7	2,7							0,2		0,0	1,0	1,3		
	Bilbao	5,3	1,1	0,6					1,0	9,3	5,1	12,4	6,4	75,4	12,3	4,0	13,3	32,4	0,2	0,1	1,2	0,4	0,4		0,2	0,7	0,4	13,7	16,3		
	Gran Bilbao	5,0	7,4	0,7	2,0	0,6			1,2	13,0	5,2	10,0	4,6	17,2	81,4	2,3	25,7	100,0	45,4	0,5		0,9	0,2	1,3		0,9	0,4	14,7	22,7		
	Markina-Ondarroa		0,7	0,0					0,0	0,2	1,4		1,3	0,2	0,1	75,7	0,1	1,6	0,1		2,3	0,0	0,2		0,1		0,2	0,9	0,9		
	Pientzia-Mungia		1,4	0,0					0,0		0,1	0,2	1,0	1,6	2,1	0,2	58,8	3,7			0,1						0,0	1,4	1,8		
Sin Especificar														0,0			0,0											0,0			
<b>Total Bizkaia</b>	<b>15,0</b>	<b>15,1</b>	<b>1,6</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>1,3</b>	<b>40,1</b>	<b>3,1</b>	<b>86,4</b>	<b>92,5</b>	<b>95,8</b>	<b>98,3</b>	<b>97,7</b>	<b>98,2</b>	<b>91,2</b>	<b>99,3</b>	<b>97,2</b>	<b>3,5</b>	<b>0,1</b>	<b>12,0</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>2,0</b>	<b>0,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,9</b>	<b>38,0</b>	<b>49,1</b>		
Gipuzkoa	Alto Deba		11,9	0,5	0,1	0,3	0,3	0,6	0,7	1,9	1,7			0,0	0,1	0,4		0,2	85,5		2,9	0,2	0,2	1,0	0,5	1,5	8,4	3,0			
	Bajo Bidasoa			0,1					0,1					0,0				0,0		84,4	0,6	2,1	3,7	0,5	0,5	0,4	10,2	6,9	3,4		
	Bajo Deba			0,1					0,1		4,3			0,2	0,1	6,1		0,6	2,6	0,4	77,3	0,7	0,1	0,7	1,7		6,5	1,4	2,4		
	Donostia-S. Sebastián	0,3		0,1				1,9	0,1		0,1			0,2	0,1	0,7		0,1	0,7	6,5	2,6	82,8	14,8	2,4	6,2	4,4	29,5	5,7	9,8		
	Donostialdea			0,1					0,1					0,1				0,0	0,2	5,7	0,3	9,1	75,1	2,1	6,7	1,8	16,2	4,1	5,4		
	Goierri	0,2		0,1	0,1			2,1	0,1	1,5	0,2			0,0	0,2			0,1	1,1	0,5	0,9	0,7	1,3	86,6	4,3	0,4	9,6	1,7	3,2		
	Tolosaldea		0,9	0,0		0,2			0,0	0,2	0,1							0,0	0,4	0,4	0,2	1,5	2,7	3,5	79,7	0,8	6,8	1,9	2,3		
	Urola-Costa			0,0					0,0		0,2		0,6	0,2	0,1	0,2		0,1	1,8	0,4	2,2	1,5	1,1	0,6	1,0	86,5	91,1	9,7	3,3		
Sin Especificar					0,2			0,0																	0,1	0,0		0,0			
<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>0,5</b>	<b>12,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>4,6</b>	<b>1,2</b>	<b>3,6</b>	<b>6,6</b>		<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,5</b>	<b>7,5</b>		<b>1,3</b>	<b>92,3</b>	<b>98,3</b>	<b>86,9</b>	<b>98,5</b>	<b>98,9</b>	<b>97,2</b>	<b>99,0</b>	<b>97,5</b>	<b>91,1</b>	<b>96,9</b>	<b>21,8</b>	<b>32,7</b>		
<b>Total Externos</b>	<b>0,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>1,5</b>	<b>2,7</b>	<b>19,6</b>	<b>16,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>2,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>6,1</b>	<b>0,6</b>			
<b>TOTAL CAPV</b>	<b>116.645</b>	<b>19.994</b>	<b>942.302</b>	<b>52.956</b>	<b>7.663</b>	<b>31.684</b>	<b>10.763</b>	<b>344</b>	<b>1.182.352</b>	<b>55.046</b>	<b>280.274</b>	<b>72.556</b>	<b>84.019</b>	<b>1.093.523</b>	<b>1.521.430</b>	<b>59.642</b>	<b>119.590</b>	<b>325</b>	<b>3.286.405</b>	<b>201.084</b>	<b>227.927</b>	<b>164.228</b>	<b>666.196</b>	<b>349.131</b>	<b>217.823</b>	<b>149.825</b>	<b>218.456</b>	<b>208</b>	<b>2.194.877</b>	<b>42.230</b>	<b>6.705.864</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\* ) Día laborable de lunes a jueves

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 68. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL<sup>1</sup> (valores absolutos)

Origen	Destino	Álava								Total Álava	Bizkaia								Total Bizkaia	Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Total Externos	TOTAL CAPV				
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar		Arratia-Nervi6n	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia		Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea				Urola-Costa	Sin Especificar		
Álava	Cantábrica Alavesa	27.286	195	3.097					206	30.784	2.480	183	1.269	214	4.071	5.100					299		226					525	185	44.810				
	Estribaciones del Gorbea	195	3.534	7.332	337			87		11.484	158	797			78	1.561	148	284						266				2.413	95	17.018				
	Vitoria-Gasteiz	3.193	6.944	222.862	9.919	1.154	2.419	2.203		248.693	804	957		254	4.538	3.820	118								278			9.099	4.830	273.114				
	Llanada Alavesa		269	10.465	12.651					23.448						1.014												64	597	25.123				
	Montaña Alavesa			1.156		2.142	99	39		3.436						47									15		19	55	110	3.648				
	Rioja Alavesa			2.434		99	7.814	77		10.425	113																	109	6.101	16.747				
	Valles Alaveses		120	3.123	63	59	151	2.403		5.919	102	35										201		229				533	1.567	8.156				
	Sin Especificar	206								206			138																		344			
Total Álava		30.879	11.062	250.469	22.970	3.453	10.483	4.872	206	334.395	3.656	1.972	1.407	468	8.687	11.542	266	284			28.282	6.909	1.164	896	1.670	833	748	281	278	19	12.798	13.485	388.959	
Bizkaia	Arratia-Nervi6n	2.480	115	804			113	102		3.613	9.783	2.851	194		4.297	6.860	123				24.107	1.031			154	851	102			2.138	205	30.063		
	Duranguesado	409	758	900				35		2.102	2.540	87.184	572	4.323	10.858	11.526	3.794	562									229	244	189			12.478	1.162	137.101
	Encartaciones	1.269							138	1.407	194	572	12.607		5.495	7.090		175														1.295	28.835	
	Gernika-Bermeo	214		254	67					535		4.926		14.105	4.454	4.446	1.108	880														211	30.664	
	Bilbao	4.654	164	5.261						10.079	3.973	10.902	5.495	3.527	92.821	92.361	2.111	9.537				220.727	176		1.697	2.453	1.033		283	863		6.505	5.793	243.103
	Gran Bilbao	5.285	1.479	4.062	1.014	47				11.887	5.900	12.144	7.225	3.529	89.734	364.387	1.393	23.874	325			508.511			1.055	651		2.630			6.067	5.030	531.495	
	Markina-Ondarroa		148	207						355	123	3.575		996	1.931	1.393	16.661	148				24.826	247		2.643	330		340		148		3.708	400	29.289
	Plentzia-Mungia		284							284		232	175	880	10.802	25.855	148	34.605				72.697								234		572	73.787	
Sin Especificar															325																	325	325	
Total Bizkaia		14.311	2.948	11.489	1.081	47	113	137	138	30.262	22.511	122.386	26.267	27.359	220.392	514.243	25.337	69.781	325		1.028.603	5.321		13.578	3.434	1.187	4.050	629	2.931		31.130	14.666	1.104.661	
Gipuzkoa	Alto Deba		2.313	4.323	59	21	109	68		6.894	1.031	4.406			176		247				5.860	57.141			3.182	833	684	1.507	773	3.119		67.240		79.993
	Bajo Bidasoa			1.164						1.164													67.724		982	7.702	10.349	1.113	809	800		89.478	2.101	92.743
	Bajo Deba			896						896		7.249			2.011	1.099	2.367					12.726	3.710	982	38.985	2.885	230	1.444		3.409		51.645	446	65.712
	Donostia-San Sebastián	299		808				201		1.309		286			2.112	615	330					3.343	833	8.840	2.683	148.455	29.792	4.213	6.329	5.081		206.227	2.400	213.278
	Donostialdea			624						624					1.033							1.033	484	9.584	430	35.057	73.731	2.488	9.512	3.499		134.784	1.564	138.005
	Goierri	226		230	64			229		748	851	457			3.960	1.737	1.113	1.444				3.960	1.737	1.113	1.444	3.699	3.008	74.903	5.285	765		91.955	533	97.196
	Tolosaldea		185			15				200	102	244										346	853	809	283	6.543	8.910	6.892	33.537	1.475		59.302	641	60.490
	Urola-Costa			278						278		189			1.354	1.817	148					3.508	3.366	800	3.409	5.148	3.499	1.021	1.256	60.863	189	79.551		83.338
Sin Especificar					19				19																							189	189	208
Total Gipuzkoa		525	2.498	8.323	123	55	109	498		12.132	1.984	12.832			7.026	5.842	3.092				30.777	68.125	89.851	51.397	210.321	130.204	93.582	57.500	79.200	189	780.370	7.684	830.962	
Total Externos		281	191	4.803	656	188	5.943	1.631		13.694	613	559	1.440	211	4.077	4.620	538	572				12.630		1.724	625	2.645	1.362	737	641	530		8.264	1.904	36.491
TOTAL CAPV		45.997	16.700	275.084	24.829	3.742	16.648	7.138	344	390.482	28.764	137.749	29.114	28.038	240.183	536.248	29.233	70.637	325		1.100.291	80.355	92.738	66.497	218.070	133.586	99.118	59.051	82.940	208	832.562	37.739	2.361.075	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

(1) Incluye: Coche Conductor/a, Pasajero/a y Taxi

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 69. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL<sup>1</sup>. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino	Álava								Total Álava	Bizkaia								Total Bizkaia	Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Externos	TOTAL CAPV	
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar		Arratia-Nervión	Duranguésado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia		Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-S. Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea				Urola-Costa
Álava	Cantábrica Alavesa	60,9	0,4	6,9				0,5	68,7	5,5	0,4	2,8	0,5	9,1	11,4			29,7				0,7	0,5				1,2	0,4	44.810		
	Estribaciones	1,1	20,8	43,1	2,0			0,5	67,5	0,9	4,7		0,5	9,2	0,9	1,7		17,8	12,6					1,6			14,2	0,6	17.018		
	Vitoria-Gasteiz	1,2	2,5	81,6	3,6	0,4	0,9	0,8	91,1	0,3	0,4		0,1	1,7	1,4	0,0		3,8	1,7	0,4	0,3	0,4	0,3	0,1	0,1		3,3	1,8	273.114		
	Llanada Alavesa		1,1	41,7	50,4			0,3	93,3					4,0				4,0					0,3				0,3	2,4	25.123		
	Montaña Alavesa			31,7		58,7	2,7	1,1	94,2					1,3				1,3	0,6					0,4		0,5	1,5	3,0	3.648		
	Rioja Alavesa			14,5		0,6	46,7	0,5	62,2	0,7								0,7	0,6								0,6	36,4	16.747		
	Valles Alaveses		1,5	38,3	0,8	0,7	1,9	29,5	72,6	1,2	0,4							1,7	1,3			2,5		2,8			6,5	19,2	8.156		
	Sin Especificar	59,9							59,9			40,1						40,1												344	
<b>Total Álava</b>		7,9	2,8	64,4	5,9	0,9	2,7	1,3	0,1	86,0	0,9	0,5	0,4	0,1	2,2	3,0	0,1	0,1	7,3	1,8	0,3	0,2	0,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	3,3	3,5	388.959
Bizkaia	Arratia-Nervión	8,2	0,4	2,7			0,4	0,3	12,0	32,5	9,5	0,6		14,3	22,8	0,4		80,2	3,4			0,5	2,8	0,3			7,1	0,7	30.063		
	Duranguésado	0,3	0,6	0,7				0,0	1,5	1,9	63,6	0,4	3,2	7,9	8,4	2,8	0,4	88,5	2,8		5,8			0,2	0,2	0,1	9,1	0,8	137.101		
	Encartaciones	4,4						0,5	4,9	0,7	2,0	43,7		19,1	24,6		0,6	90,6										4,5	28.835		
	Gernika-Bermeo	0,7		0,8	0,2				1,7		16,1		46,0	14,5	14,5	3,6	2,9	97,6										0,7	30.664		
	Bilbao	1,9	0,1	2,2					4,1	1,6	4,5	2,3	1,5	38,2	38,0	0,9	3,9	90,8	0,1		0,7	1,0	0,4		0,1	0,4	2,7	2,4	243.103		
	Gran Bilbao	1,0	0,3	0,8	0,2	0,0			2,2	1,1	2,3	1,4	0,7	16,9	68,6	0,3	4,5	95,7			0,2	0,1		0,5		0,3	1,1	0,9	531.495		
	Markina-Ondarroa		0,5	0,7					1,2	0,4	12,2		3,4	6,6	4,8	56,9	0,5	84,8	0,8		9,0	1,1		1,2		0,5	12,7	1,4	29.289		
	Plentzia-Mungia		0,4						0,4		0,3	0,2	1,2	14,6	35,0	0,2	46,9	98,5			0,3							0,3	0,8	73.787	
Sin Especificar													100,0				100,0												325		
<b>Total Bizkaia</b>		1,3	0,3	1,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,0	11,1	2,4	2,5	20,0	46,6	2,3	6,3	0,0	93,1	0,5		1,2	0,3	0,1	0,4	0,1	0,3	2,8	1,3	1.104.661
Gipuzkoa	Alto Deba		2,9	5,4	0,1	0,0	0,1	0,1	8,6	1,3	5,5		0,2		0,3			7,3	71,4		4,0	1,0	0,9	1,9	1,0	3,9	84,1		79.993		
	Bajo Bidasoa			1,3					1,3											73,0	1,1	8,3	11,2	1,2	0,9	0,9	96,5	2,3	92.743		
	Bajo Deba			1,4					1,4		11,0			3,1	1,7	3,6		19,4	5,6	1,5	59,3	4,4	0,4	2,2		5,2	78,6	0,7	65.712		
	Donostia-S. Sebastián	0,1		0,4				0,1	0,6		0,1		1,0	0,3	0,2			1,6	0,4	4,1	1,3	69,6	14,0	2,0	3,0	2,4	96,7	1,1	213.278		
	Donostialdea			0,5					0,5				0,7					0,7	0,4	6,9	0,3	25,4	53,4	1,8	6,9	2,5	97,7	1,1	138.005		
	Goierri	0,2		0,2	0,1			0,2	0,8	0,9	0,5		0,3	2,4				4,1	1,8	1,1	1,5	3,8	3,1	77,1	5,4	0,8	94,6	0,5	97.196		
	Tolosaldea		0,3			0,0			0,3	0,2	0,4							0,6	1,4	1,3	0,5	10,8	14,7	11,4	55,4	2,4	98,0	1,1	60.490		
	Urola-Costa			0,3					0,3		0,2			1,6	2,2	0,2		4,2	4,0	1,0	4,1	6,2	4,2	1,2	1,5	73,0	0,2	95,5		83.338	
Sin Especificar					8,9			8,9																	91,1		91,1		208		
<b>Total Gipuzkoa</b>		0,1	0,3	1,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,5	0,2	1,5		0,8	0,7	0,4			3,7	8,2	10,8	6,2	25,3	15,7	11,3	6,9	9,5	0,0	93,9	0,9	830.962	
<b>Total Externos</b>		0,8	0,5	13,2	1,8	0,5	16,3	4,5	37,5	1,7	1,5	3,9	0,6	11,2	12,7	1,5	1,6	34,6		4,7	1,7	7,2	3,7	2,0	1,8	1,5	22,6	5,2	36.491		
<b>TOTAL CAPV (%)</b>		1,9	0,7	11,7	1,1	0,2	0,7	0,3	0,0	16,5	1,2	5,8	1,2	10,2	22,7	1,2	3,0	0,0	46,6	3,4	3,9	2,8	9,2	5,7	4,2	2,5	3,5	0,0	35,3	1,6	2.361.075

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

(1) Incluye: Coche Conductor/a, Pasajero/a y Taxi



ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 70. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza en AUTOMÓVIL<sup>1</sup>. Reparto porcentual según comarca de destino.

Origen	Destino	Álava								Total Álava	Bizkaia								Total Bizkaia	Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Externos	TOTAL CAPV (%)			
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar		Arratia-Nervi6n	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia		Sin Especificar	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-S. Sebastián	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea				Urola-Costa	Sin Especificar	
Álava	Cantábrica Alavesa	59,3	1,2	1,1					59,9	7,9	8,6	0,1	4,4	0,8	1,7	1,0					0,1		0,2					0,1	0,5	1,9			
	Estribaciones	0,4	21,2	2,7	1,4			1,2	2,9	0,5	0,6				0,0	0,3	0,5	0,4					0,5				0,3	0,3	0,7				
	Vitoria-Gasteiz	6,9	41,6	81,0	39,9	30,8	14,5	30,9	63,7	2,8	0,7			0,9	1,9	0,7	0,4				0,5	0,6	0,2			0,3	1,1	12,8	11,6				
	Llanada Alavesa		1,6	3,8	51,0			0,9	6,0							0,2							0,1				0,0	1,6	1,1				
	Montaña Alavesa				0,4		57,2	0,6	0,5	0,9						0,0								0,0		8,9	0,0	0,3	0,2				
	Rioja Alavesa				0,9		2,6	46,9	1,1	2,7	0,4																0,0	16,2	0,7				
	Valles Alaveses			0,7	1,1	0,3	1,6	0,9	33,7	1,5	0,4	0,0									0,1		0,2				0,1	4,2	0,3				
	Sin Especificar	0,4								0,1																				0,0			
<b>Total Álava</b>		<b>67,1</b>	<b>66,2</b>	<b>91,1</b>	<b>92,5</b>	<b>92,3</b>	<b>63,0</b>	<b>68,3</b>	<b>59,9</b>	<b>85,6</b>	<b>12,7</b>	<b>1,4</b>	<b>4,8</b>	<b>1,7</b>	<b>3,6</b>	<b>2,2</b>	<b>0,9</b>	<b>0,4</b>			<b>2,6</b>	<b>8,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>8,9</b>	<b>1,5</b>	<b>35,7</b>	<b>16,5</b>
Bizkaia	Arratia-Nervi6n	5,4	0,7	0,3			0,7	1,4	0,9	34,0	2,1	0,7		1,8	1,3	0,4						0,1	0,9	0,2			0,3	0,5	1,3				
	Duranguesado	0,9	4,5	0,3				0,5	0,5	8,8	63,3	2,0	15,4	4,5	2,1	13,0	0,8						0,2	0,4	0,2		1,5	3,1	5,8				
	Encartaciones	2,8							40,1	0,4	0,7	0,4	43,3		2,3	1,3												3,4	1,2				
	Gernika-Bermeo	0,5		0,1	0,3				0,1			3,6		50,3	1,9	0,8	3,8	1,2										0,6	1,3				
	Bilbao	10,1	1,0	1,9					2,6	13,8	7,9	18,9	12,6	38,6	17,2	7,2	13,5							0,5	1,0		0,8	15,3	10,3				
	Gran Bilbao	11,5	8,9	1,5	4,1	1,2			3,0	20,5	8,8	24,8	12,6	37,4	68,0	4,8	33,8	100,0	46,2			1,6	0,3	2,7		2,1	0,7	13,3	22,5				
	Markina-Ondarroa		0,9	0,1					0,1	0,4	2,6			3,6	0,8	0,3	57,0	0,2					0,3		0,2		0,4	1,1	1,2				
	Plentzia-Mungia		1,7						0,1		0,2	0,6	3,1	4,5	4,8	0,5	49,0										0,0	1,5	3,1				
Sin Especificar														0,1												0,0			0,0				
<b>Total Bizkaia</b>		<b>31,1</b>	<b>17,7</b>	<b>4,2</b>	<b>4,4</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>1,9</b>	<b>40,1</b>	<b>7,7</b>	<b>78,3</b>	<b>88,8</b>	<b>90,2</b>	<b>97,6</b>	<b>91,8</b>	<b>95,9</b>	<b>86,7</b>	<b>98,8</b>	<b>100,0</b>	<b>93,5</b>	<b>6,6</b>	<b>20,4</b>	<b>1,6</b>	<b>0,9</b>	<b>4,1</b>	<b>1,1</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>38,9</b>	<b>46,8</b>			
Gipuzkoa	Alto Deba		13,9	1,6	0,2	0,6	0,7	1,0	1,8	3,6	3,2			0,1							0,5	71,1		4,8	0,4	0,5	1,5	1,3	3,8	8,1	3,4		
	Bajo Bidasoa			0,4					0,3														73,0	1,5	3,5	7,7	1,1	1,4	1,0	10,7	5,6	3,9	
	Bajo Deba			0,3					0,2		5,3			0,8	0,2	8,1								1,5	1,3	0,2	1,5	4,1	6,2	1,2	2,8		
	Donostia-S. Sebastián	0,7		0,3				2,8	0,3		0,2			0,9	0,1	1,1					0,3	1,0	9,5	4,0	68,1	22,3	4,3	10,7	6,1	24,8	6,4	9,0	
	Donostialdea			0,2					0,2						0,4							0,1	0,6	10,3	0,6	16,1	55,2	2,5	16,1	4,2	16,2	4,1	5,8
	Goierrri	0,5		0,1	0,3			3,2	0,2	3,0	0,3			0,1	0,4							0,4	2,2	1,2	2,2	1,7	2,3	75,6	8,9	0,9	11,0	1,4	4,1
	Tolosaldea		1,1			0,4			0,1	0,4	0,2											0,0	1,1	0,9	0,4	3,0	6,7	7,0	56,8	1,8	7,1	1,7	2,6
	Urola-Costa			0,1					0,1		0,1			0,6	0,3	0,5						0,3	4,2	0,9	5,1	2,4	2,6	1,0	2,1	73,4	91,1	9,6	3,5
Sin Especificar					0,5			0,0																			0,2		0,0	0,0			
<b>Total Gipuzkoa</b>		<b>1,1</b>	<b>15,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,7</b>	<b>7,0</b>	<b>3,1</b>	<b>6,9</b>	<b>9,3</b>			<b>2,9</b>	<b>1,1</b>	<b>10,6</b>				<b>2,8</b>	<b>84,8</b>	<b>96,9</b>	<b>77,3</b>	<b>96,4</b>	<b>97,5</b>	<b>94,4</b>	<b>97,4</b>	<b>95,5</b>	<b>91,1</b>	<b>93,7</b>	<b>20,4</b>	<b>35,2</b>	
<b>Total Externos</b>		<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,7</b>	<b>2,6</b>	<b>5,0</b>	<b>35,7</b>	<b>22,8</b>	<b>3,5</b>	<b>2,1</b>	<b>0,4</b>	<b>4,9</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,8</b>			<b>1,1</b>		<b>1,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>1,5</b>		
<b>TOTAL CAPV</b>		<b>45.997</b>	<b>16.700</b>	<b>275.084</b>	<b>24.829</b>	<b>3.742</b>	<b>16.648</b>	<b>7.138</b>	<b>344</b>	<b>390.482</b>	<b>28.764</b>	<b>137.749</b>	<b>29.114</b>	<b>28.038</b>	<b>240.183</b>	<b>536.248</b>	<b>29.233</b>	<b>70.637</b>	<b>325</b>	<b>1.100.291</b>	<b>80.355</b>	<b>92.738</b>	<b>66.497</b>	<b>218.070</b>	<b>133.586</b>	<b>99.118</b>	<b>59.051</b>	<b>82.940</b>	<b>208</b>	<b>832.562</b>	<b>37.739</b>	<b>2.361.075</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

(1) Incluye: Coche Conductor/a, Pasajero/a y Taxi









ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 75. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por TRABAJO. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino									Total Álava	Bizkaia									Total Bizkaia	Gipuzkoa									Total Gipuzkoa	Total externos	TOTAL CAPV
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Sin Especificar	Arratia-Nerviñón		Duranguésado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Sin Especificar	Alto Deba		Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola-Costa	Sin Especificar				
Álava	61,4	0,6	9,1					0,7	71,8	6,3	0,3	4,1		6,6	10,1													0,7			31.052	
Estribaciones del Gorbea	1,2	11,9	52,7	2,0					67,9	0,4	8,0			0,8	4,3	1,6	3,0				0,5				1,1			13,6	0,6	9.512		
Vitoria-Gasteiz	1,1	1,9	88,0	1,8	0,2	0,6	0,5		94,1	0,4	0,2			1,5	1,3	0,0				0,3	0,1	0,1		0,1		0,1	1,7	0,8	246.032			
Llanada Alavesa		0,8	32,5	55,8				0,4	89,6				0,4		6,8								0,4				0,4	2,8	14.999			
Montaña Alavesa			30,1		56,9	5,8			92,7						1,7										0,9		1,1	3,2	2,3	1.710		
Rioja Alavesa			13,8		0,9	62,8			77,4	1,0																	0,5	21,1	11.214			
Valles Alaveses			35,3	1,6	0,5		46,9		84,3		0,9																1,8	13,0	3.859			
Sin Especificar	59,9								59,9			40,1																		344		
<b>Total Álava</b>	<b>6,9</b>	<b>1,9</b>	<b>73,0</b>	<b>4,1</b>	<b>0,5</b>	<b>2,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>90,2</b>	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>6,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>318.721</b>		
Bizkaia																																
Arratia-Nerviñón	9,1	0,2	4,3			0,5			14,1	42,5	8,0	0,9		10,1	15,1	0,6												8,8		21.509		
Duranguésado	0,1	0,8	0,9				0,0		1,9	1,8	62,2	0,6	3,4	7,8	6,1	3,0	0,6						4,0					12,2	0,3	94.937		
Encartaciones	5,8							0,6	6,5	0,9	2,6	40,3		19,4	25,9		0,8												3,7	21.659		
Gernika-Bermeo				0,2					0,2		12,0		52,9	14,7	12,3	3,4	2,2									1,6		1,6	0,7	29.736		
Bilbao	0,6	0,0	1,2						1,9	0,6	2,3	1,3	0,9	57,1	30,7	0,5	2,7				0,6	0,5	0,3		0,1	0,2	1,7	0,3	328.482			
Gran Bilbao	0,8	0,1	0,9	0,2	0,0				2,0	0,8	1,3	1,2	0,6	23,5	65,2	0,3	3,7	0,1			0,1				0,1	0,2	0,6	0,7	433.581			
Markina-Ondarroa	0,7	0,9							1,6	0,6	12,4		4,1	5,7	5,3	57,8									0,7		10,8	1,8	21.992			
Plentzia-Mungia		0,7	0,6						1,3		0,6	0,4	1,6	25,5	45,8		22,9										0,6	1,4	40.619			
Sin Especificar															100,0															325		
<b>Total Bizkaia</b>	<b>0,9</b>	<b>0,2</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>	<b>8,2</b>	<b>1,9</b>	<b>2,6</b>	<b>32,2</b>	<b>42,5</b>	<b>2,0</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>	<b>94,6</b>	<b>0,6</b>		<b>1,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>2,5</b>	<b>0,7</b>	<b>992.840</b>		
Gipuzkoa																																
Alto Deba		1,7	2,2	0,1	0,0	0,1	0,1		4,1	1,6	5,7				1,1	0,4												87,1		62.966		
Bajo Bidasoa			0,4						0,4																			97,2	2,4	60.957		
Bajo Deba			0,4						0,4		12,4			3,8	1,3	3,6												77,7	0,8	52.832		
Donostia-San Sebastián			0,2						0,2		0,1			0,8	0,1													98,0	0,7	206.356		
Donostialdea														0,9	0,4													98,7	0,4	119.968		
Goierri	0,3		0,6	0,1					0,9	1,1	0,6				0,7													95,9	0,7	76.487		
Tolosaldea		0,3			0,0				0,3		0,6																	98,6	0,5	41.710		
Urola-Costa			0,3						0,3		0,6		0,6	0,8	1,0	0,2												96,5		79.887		
Sin Especificar					8,9				8,9																			91,1		208		
<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3,5</b>	<b>7,9</b>	<b>8,6</b>	<b>5,9</b>	<b>29,5</b>	<b>16,1</b>	<b>10,6</b>	<b>5,7</b>	<b>10,9</b>	<b>0,0</b>	<b>95,2</b>	<b>0,7</b>	<b>701.371</b>		
<b>Total Externos</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>12,8</b>	<b>2,3</b>	<b>0,2</b>	<b>13,5</b>	<b>2,6</b>	<b>32,6</b>			<b>5,3</b>	<b>1,2</b>	<b>6,4</b>	<b>15,4</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>0,0</b>	<b>33,8</b>	<b>8,4</b>	<b>2,5</b>	<b>11,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>29,1</b>	<b>4,5</b>	<b>17.697</b>				
<b>TOTAL CAPV (%)</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>	<b>12,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>15,7</b>	<b>1,0</b>	<b>4,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>16,3</b>	<b>21,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>48,8</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>2,6</b>	<b>10,4</b>	<b>5,7</b>	<b>3,8</b>	<b>2,0</b>	<b>3,9</b>	<b>0,0</b>	<b>34,6</b>	<b>0,9</b>	<b>2.030.629</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves







ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 78. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por OCIO. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino	Álava							Total Álava	Bizkaia							Total Bizkaia	Gipuzkoa							Total Gipuzkoa	Total Externos	TOTAL CAPV		
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses		Arratia-Nervión	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa		Plentzia-Mungia	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierrri				Tolosaldea	Urola-Costa
Álava	Cantábrica Alavesa	93,8						93,8				0,7	1,5	2,6												0,7	0,6	<b>28.963</b>	
	Estribaciones del Gorbea	1,5	54,7	11,4	2,1			71,1	2,1					16,9									1,4			9,1	0,7	<b>5.727</b>	
	Vitoria-Gasteiz		0,2	96,8	1,0	0,2	0,1	0,0	98,4			0,1	0,5						0,2							0,7	0,3	<b>238.976</b>	
	Llanada Alavesa		0,7	14,1	84,6	0,2			99,6																		0,4	<b>16.289</b>	
	Montaña Alavesa			15,2	1,0	82,6		1,2	100,0																				<b>3.244</b>
	Rioja Alavesa			5,5				85,6	91,1				0,8													0,9	7,2	<b>6.497</b>	
	Valles Alaveses		3,2	4,8		1,4		71,4	80,8												8,4					8,4	10,8	<b>2.729</b>	
<b>Total Álava</b>		9,0	1,3	77,8	5,4	1,1	2,0	0,7	97,2	0,0		0,2	0,6	0,6				1,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,0		0,9	0,6	<b>302.426</b>		
Bizkaia	Arratia-Nervión		0,5					0,5	77,8	5,3		6,7	8,0									0,6			0,6	1,2	<b>17.287</b>		
	Duranguesado	0,3						0,3	1,2	88,8	1,1	2,4	1,5	0,1				0,7		2,6						3,3	1,1	<b>73.301</b>	
	Encartaciones										93,5	2,9	3,6															<b>17.622</b>	
	Gernika-Bermeo	0,7						0,7		2,7	90,6	3,6	1,8													0,6	<b>30.565</b>		
	Bilbao	0,2		0,4				0,6	0,4	0,7	0,3	0,3	89,5	7,5				0,2							0,2	0,1	<b>264.223</b>		
	Gran Bilbao	0,2	0,2	0,2				0,6	0,3	0,4	0,2	0,1	4,2	92,2							0,2		0,0		0,0	0,3	0,6	<b>398.846</b>	
	Markina-Ondarroa									0,6						94,1										5,3		<b>15.601</b>	
	Plentzia-Mungia												1,8	15,1			83,0	100,0										<b>29.813</b>	
<b>Total Bizkaia</b>		0,2	0,1	0,2				0,5	2,0	8,3	2,1	3,5	30,5	46,7	1,7	3,6	98,4	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0		0,6	0,5	<b>847.258</b>		
Gipuzkoa	Alto Deba		1,0	0,7			0,1	1,8		0,9		0,3						1,2	95,5		1,3				0,3	97,0		<b>58.269</b>	
	Bajo Bidasoa																			92,1		3,3	2,9	0,5	0,5	0,3	99,7	0,3	<b>68.672</b>
	Bajo Deba			1,3				1,3		4,6					1,8			6,4	1,4		90,0			0,3	92,0	0,3	<b>52.886</b>		
	Donostia-San Sebastián	0,1		0,3				0,4				0,3						0,3	1,0		93,8	3,0	0,3	0,4	0,5	99,0	0,3	<b>177.937</b>	
	Donostialdea																			2,3		6,5	88,4	0,5	0,7	0,6	98,9	1,1	<b>95.937</b>
	Goierrri						0,4	0,4					1,4					1,4		0,7	1,0	0,9	0,9	94,0	0,4	97,8	0,4	<b>52.672</b>	
	Tolosaldea									0,2								0,2		0,7		1,0	1,0	96,3	0,8	99,8		<b>47.429</b>	
	Urola-Costa																		0,8		0,3	1,1	1,0	0,4	0,8	95,6	100,0		<b>51.540</b>
<b>Total Gipuzkoa</b>		0,0	0,1	0,3			0,0	0,0	0,4	0,0	0,5		0,1	0,1	0,2		0,9	9,4	11,2	8,1	29,2	15,5	8,5	7,9	8,5	98,3	0,4	<b>605.342</b>	
<b>Total Externos</b>		1,8	1,3	5,6	0,6	0,4	6,1	2,9	18,7	2,0	5,5		1,9	6,1	18,9	1,4		35,7		4,7	1,6	14,1	6,3		5,2	31,9	13,7	<b>10.242</b>	
<b>TOTAL CAPV (%)</b>		<b>1,7</b>	<b>0,3</b>	<b>13,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>17,2</b>	<b>1,0</b>	<b>4,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>14,8</b>	<b>22,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,7</b>	<b>47,9</b>	<b>3,3</b>	<b>3,9</b>	<b>3,0</b>	<b>10,2</b>	<b>5,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>	<b>34,3</b>	<b>0,5</b>	<b>1.765.268</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\* ) Día laborable de lunes a jueves

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 79. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por OCIO. Reparto porcentual según comarca de destino.

Destino	Álava								Bizkaia								Gipuzkoa								Total CAPV (%)				
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbear	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Total Álava	Arratia-Nervión	Duranguésado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Total Bizkaia	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldeia		Urola-Costa	Total Gipuzkoa	Total Externos	
Álava	Cantábrica Alavesa	92,2						9,0				0,7	0,2				0,2				0,1						0,0	2,0	1,6
	Estribaciones del Gorbear	0,3	55,2	0,3	0,7		3,3	1,3	0,7				0,2				0,1	0,8						0,2			0,1	0,4	0,3
	Vitoria-Gasteiz		9,8	96,7	14,5	15,0	5,4	2,5	77,5			0,8	0,5				0,2	0,7		1,3	0,3						0,3	6,8	13,5
	Llanada Alavesa		2,1	1,0	84,3	1,0			5,4																			0,6	0,9
	Montaña Alavesa			0,2	0,2	81,7			1,1																				0,2
	Rioja Alavesa			0,1					2,0				0,0				0,0	0,1									0,0	4,9	0,4
	Valles Alaveses		1,5	0,1			1,2		73,1														0,4				0,0	3,1	0,2
<b>Total Álava</b>		<b>92,5</b>	<b>68,6</b>	<b>98,3</b>	<b>99,6</b>	<b>98,9</b>	<b>89,6</b>	<b>80,3</b>	<b>96,9</b>	<b>0,7</b>		<b>1,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>			<b>0,5</b>	<b>1,6</b>		<b>1,3</b>	<b>0,4</b>		<b>0,4</b>	<b>0,2</b>		<b>0,4</b>	<b>17,8</b>	<b>17,1</b>	
Bizkaia	Arratia-Nervión		1,4					0,0	78,1	1,2			0,4	0,3			2,0						0,2			0,0	2,2	1,0	
	Duranguésado	0,8						0,1	5,3	88,3		2,7	0,7	0,3	0,6		8,2	0,8		3,6						0,4	8,8	4,2	
	Encartaciones										92,5		0,2	0,2			2,1												1,0
	Gernika-Bermeo	0,7						0,1			91,0	0,4	0,1				3,6										2,0	1,7	
	Bilbao	1,8		0,5				0,6	6,7	2,4	3,8	2,3	90,5	4,9		3,5	30,9	0,3			0,3					0,1	3,8	15,0	
	Gran Bilbao	2,9	17,1	0,3				0,8	7,4	2,1	3,7	1,8	6,4	91,9		14,4	46,4			0,3			1,4		0,3	0,2	27,2	22,6	
	Markina-Ondarroa									0,1				92,5			1,7			1,6						0,1		0,9	
	Plentzia-Mungia												0,2	1,1		82,1	3,5											1,7	
<b>Total Bizkaia</b>		<b>6,2</b>	<b>18,5</b>	<b>0,7</b>				<b>1,5</b>	<b>97,5</b>	<b>95,3</b>	<b>100,0</b>	<b>97,8</b>	<b>98,9</b>	<b>98,9</b>	<b>93,2</b>	<b>100,0</b>	<b>98,5</b>	<b>1,1</b>		<b>5,5</b>	<b>0,3</b>		<b>1,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>44,0</b>	<b>48,0</b>	
Gipuzkoa	Alto Deba		10,5	0,2				0,4		0,7			0,1				0,1	95,3		1,4					0,3	9,3	3,3		
	Bajo Bidasoa																		92,4		1,3	2,1	0,7	0,7	0,4	11,3	2,5	3,9	
	Bajo Deba			0,3				0,2		3,3							0,4	1,3		90,1			0,3		0,3	8,0	1,7	3,0	
	Donostia-San Sebastián	0,7		0,2				0,2					0,2				0,1		2,7		93,0	5,7	0,9	1,5	1,6	29,1	6,3	10,1	
	Donostialdea																		3,2		3,5	89,9	0,9	1,4	1,0	15,7	10,8	5,4	
	Goierrri						8,6	0,1					0,2				0,1		0,5	1,0	0,3	0,5	95,0		0,4	8,5	2,0	3,0	
	Tolosaldeia								0,6								0,0		0,5		0,3	0,5		95,2	0,8	7,8		2,7	
	Urola-Costa																	0,7		0,3	0,3	0,6	0,4	0,8	93,9	8,5		2,9	
<b>Total Gipuzkoa</b>		<b>0,7</b>	<b>10,5</b>	<b>0,7</b>			<b>0,9</b>	<b>8,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>4,0</b>		<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>5,9</b>		<b>0,6</b>	<b>97,3</b>	<b>99,3</b>	<b>92,9</b>	<b>98,5</b>	<b>99,3</b>	<b>98,2</b>	<b>99,6</b>	<b>98,6</b>	<b>98,2</b>	<b>23,3</b>	<b>34,3</b>	
<b>Total Externos</b>		<b>0,6</b>	<b>2,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>1,1</b>	<b>9,5</b>	<b>11,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,9</b>		<b>0,4</b>		<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>			<b>1,0</b>	<b>0,5</b>	<b>14,9</b>	<b>0,6</b>	
<b>TOTAL CAPV</b>		<b>29.463</b>	<b>5.667</b>	<b>239.304</b>	<b>16.356</b>	<b>3.281</b>	<b>6.603</b>	<b>2.667</b>	<b>303.342</b>	<b>17.219</b>	<b>73.747</b>	<b>17.823</b>	<b>30.424</b>	<b>261.283</b>	<b>399.880</b>	<b>15.857</b>	<b>30.171</b>	<b>846.404</b>	<b>58.359</b>	<b>68.489</b>	<b>52.783</b>	<b>179.497</b>	<b>94.375</b>	<b>52.132</b>	<b>47.981</b>	<b>52.443</b>	<b>606.059</b>	<b>9.462</b>	<b>1.765.268</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves









ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 84. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por ESTUDIOS. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino								Bizkaia								Gipuzkoa								Total Externos	TOTAL CAPV			
	Álava							Total Álava	Bizkaia							Total Bizkaia	Gipuzkoa							Total Gipuzkoa					
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses			Arratia-Nervión	Duranguésado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao		Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia		Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián		Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola-Costa	
Álava	Cantábrica Alavesa	83,6		2,4	0,4			86,5	4,4		0,5		4,4	4,2			13,5												15.239
	Estribaciones del Gorbea		24,4	21,3	4,0			49,7		4,4			1,3	8,5			14,3	31,3						4,7		36,0		1.689	
	Vitoria-Gasteiz	0,3	0,2	94,6	1,2	0,1	0,0	0,1	96,5	0,2			0,4	0,9			1,5	1,4				0,5	0,2			2,1		131.689	
	Llanada Alavesa	1,1	1,0	24,5	70,8			1,2	98,6					0,6			0,6											0,8	6.392
	Montaña Alavesa			31,7		68,3			100,0																				449
	Rioja Alavesa			1,3			81,6		82,9																		17,1	4.179	
	Valles Alaveses			11,6	4,7			51,3	67,6									2,2				12,5				14,7	17,8	1.610	
<b>Total Álava</b>	<b>8,2</b>	<b>0,4</b>	<b>78,9</b>	<b>3,9</b>	<b>0,3</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>94,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>2,2</b>	<b>0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>0,7</b>	<b>161.247</b>		
Bizkaia	Arratia-Nervión	14,8		4,7				19,6	50,3	7,0			10,5	9,2			77,1					3,4				3,4		4.539	
	Duranguésado								1,0	84,1			2,8	7,4	0,6		95,8	1,1		3,1						4,2		31.292	
	Encartaciones	0,9						0,9			87,3		7,9	3,9			99,1											9.402	
	Gernika-Bermeo									3,9		63,9	25,5	6,8			100,0											6.777	
	Bilbao	0,4	0,0	0,4				0,8	0,3	0,6	0,7	0,7	79,6	15,4		1,0	98,2		0,1		0,3				0,5	1,0		153.181	
	Gran Bilbao	0,3	0,0	0,6	0,0			0,9	0,2	1,1	0,2	0,1	11,9	84,1		0,6	98,2	0,1		0,2	0,2		0,4			0,9		207.479	
	Markina-Ondarroa									2,6					85,6		88,2			6,9			4,9			11,8		6.936	
Plentzia-Mungia												15,7	12,7		71,6	100,0											11.872		
<b>Total Bizkaia</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>7,0</b>	<b>2,2</b>	<b>1,3</b>	<b>35,3</b>	<b>47,1</b>	<b>1,4</b>	<b>2,6</b>	<b>97,8</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>431.480</b>		
Gipuzkoa	Alto Deba		1,4	5,9				7,3		1,2				1,1		2,3	86,5		0,8			1,5		1,6	90,4		27.601		
	Bajo Bidasoa											0,7				0,7		83,8		7,7	5,3	1,2			98,1	1,2	31.350		
	Bajo Deba									1,8		1,6	1,5	1,8		6,7	0,9		84,7	5,0				2,6	93,3		26.159		
	Donostia-San Sebastián						0,2	0,2				0,4				0,4	0,5	2,9	1,5	82,6	6,5	0,5	1,6	3,0	99,1	0,3	90.072		
	Donostialdea			1,5				1,5											3,5		13,9	79,2	0,9	0,9		98,5		45.584	
	Goierrri			0,7				0,7					1,1	3,0		4,1	1,3	1,2		1,5	1,2	87,3	2,8		95,2		31.873		
	Tolosaldea		0,3					0,3									0,3			7,5	1,0	4,1	85,9	0,9	99,7		23.498		
Urola-Costa												2,3			2,3	1,2		1,9	8,7			0,6	85,3	97,7		35.998			
<b>Total Gipuzkoa</b>		<b>0,1</b>	<b>0,8</b>				<b>0,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>			<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>8,2</b>	<b>9,9</b>	<b>7,8</b>	<b>28,8</b>	<b>14,2</b>	<b>9,7</b>	<b>7,4</b>	<b>11,1</b>	<b>97,1</b>	<b>0,2</b>	<b>312.135</b>			
<b>Total Externos</b>			<b>18,2</b>	<b>3,2</b>	<b>1,3</b>	<b>36,6</b>	<b>17,4</b>	<b>76,7</b>										<b>23,3</b>							<b>23,3</b>		<b>1.644</b>		
<b>TOTAL CAPV (%)</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>14,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>17,7</b>	<b>0,5</b>	<b>3,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>17,2</b>	<b>22,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>47,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,5</b>	<b>2,9</b>	<b>10,0</b>	<b>5,0</b>	<b>3,5</b>	<b>2,6</b>	<b>3,9</b>	<b>34,5</b>	<b>0,2</b>	<b>906.506</b>	

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves





ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 86. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES FAMILIARES Y PERSONALES\*\* (valores absolutos).

Destino	Álava							Total Álava	Bizkaia							Total Bizkaia	Gipuzkoa							Total Gipuzkoa	Total Externos	TOTAL CAPV								
	Cantábrica Alavesa	Estrabaciones del Gorbear	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses		Arratia-Nervión	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa		Plentzia-Mungia	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierri				Tolosaldea	Urola-Costa						
Álava	Cantábrica Alavesa	20.534		393				20.927	523	80	163		1.185	699												101			101			23.678		
	Estrabaciones del Gorbear		968	1.268				2.236						40															415			2.691		
	Vitoria-Gasteiz	490	1.299	210.940	2.625	461	460	470	216.746		359			335					237										2.129	2.579	222.149			
	Llanada Alavesa			2.934	8.666				11.600																					239		11.839		
	Montaña Alavesa			471		1.281			1.752				17																	16		1.786		
	Rioja Alavesa			503			5.384	77	5.964																				1.831		7.795			
	Valles Alaveses		33	1.295			151	701	2.182																				295		2.476			
	<b>Total Álava</b>	<b>21.023</b>	<b>2.301</b>	<b>217.805</b>	<b>11.290</b>	<b>1.742</b>	<b>5.995</b>	<b>1.249</b>	<b>261.406</b>	<b>523</b>	<b>439</b>	<b>163</b>		<b>1.185</b>	<b>1.092</b>				<b>338</b>									<b>2.646</b>	<b>4.960</b>		<b>272.414</b>			
Bizkaia	Arratia-Nervión	523						523	4.251	885			1.621	2.101																		9.382		
	Duranguesado	80						80	573	43.832			998	3.502	3.881	928																2.686	56.480	
	Encartaciones	163						163			11.336		2.694	758																494		15.444		
	Gernika-Bermeo									998		10.330	737		100	239																12.404		
	Bilbao	1.970	86	255				2.311	1.620	3.599	2.356	496	188.456	35.210	865	3.609	236.212	197											639	4.312		243.474		
	Gran Bilbao	627		475		17		1.119	1.891	3.526	1.035	514	37.045	260.225	233	7.669	312.137							180	112		881		256	1.429	259	314.944		
	Markina-Ondarroa									813		184	865	233	9.739	148	11.981														779		12.760	
	Plentzia-Mungia											239	3.790	7.066	148	18.099	29.341															29.341		
	<b>Total Bizkaia</b>	<b>3.362</b>	<b>86</b>	<b>730</b>		<b>17</b>		<b>4.196</b>	<b>8.336</b>	<b>53.652</b>	<b>14.727</b>	<b>12.760</b>	<b>238.710</b>	<b>309.475</b>	<b>12.013</b>	<b>29.764</b>	<b>679.436</b>	<b>197</b>							<b>3.041</b>	<b>960</b>	<b>198</b>	<b>881</b>		<b>256</b>	<b>5.533</b>	<b>5.065</b>	<b>694.229</b>	
Gipuzkoa	Alto Deba		355	1.475				1.830		328			197				526	28.638						372			188		1.016	30.214		32.570		
	Bajo Bidasoa			923				923																								40.464	45.315	
	Bajo Deba													180	325		3.205	750							14.897	1.119		679		478	17.923		21.128	
	Donostia-San Sebastián	101		126				227					244	998	423		1.665								3.344	1.095	104.086	8.924	2.085	1.840	2.120	123.493		125.386
	Donostialdea			345				345					81				81								165		11.597	43.838	158	656		56.414	185	57.024
	Goierri												244				244								184	334	1.751	333	33.092	670		36.364		36.608
	Tolosaldea			200				200																			2.069	618	934	18.548	219	22.388	429	23.017
	Urola-Costa												491	270			760	798	372	478									29.823	33.449		34.209		
	<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>101</b>	<b>355</b>	<b>3.069</b>				<b>3.526</b>					<b>1.013</b>	<b>1.692</b>	<b>748</b>		<b>6.481</b>	<b>30.186</b>	<b>44.528</b>	<b>17.176</b>	<b>125.247</b>	<b>53.878</b>	<b>37.320</b>	<b>21.713</b>	<b>34.029</b>	<b>364.077</b>	<b>1.174</b>				<b>375.257</b>			
	<b>Total Externos</b>			<b>2.213</b>	<b>242</b>	<b>16</b>	<b>1.599</b>	<b>362</b>	<b>4.433</b>	<b>408</b>			<b>2.864</b>	<b>1.096</b>			<b>4.861</b>	<b>30.186</b>	<b>44.528</b>	<b>17.176</b>	<b>125.247</b>	<b>53.878</b>	<b>37.320</b>	<b>21.713</b>	<b>34.029</b>	<b>364.077</b>	<b>1.174</b>				<b>375.257</b>			
	<b>TOTAL CAPV</b>	<b>24.487</b>	<b>2.743</b>	<b>223.817</b>	<b>11.533</b>	<b>1.776</b>	<b>7.594</b>	<b>1.611</b>	<b>273.560</b>	<b>9.267</b>	<b>57.119</b>	<b>15.383</b>	<b>12.760</b>	<b>243.772</b>	<b>313.355</b>	<b>12.762</b>	<b>29.764</b>	<b>694.180</b>	<b>31.768</b>	<b>45.634</b>	<b>20.395</b>	<b>126.932</b>	<b>54.076</b>	<b>38.405</b>	<b>22.142</b>	<b>34.285</b>	<b>373.638</b>	<b>11.432</b>			<b>1.352.810</b>			

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

(\*\*) Gestiones familiares y personales incorpora los desplazamientos motivados por la realización de gestiones domésticas, médicas, las de carácter personal, así como las de acompañamiento, ayuda o de cuidado a otras personas.

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 87. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES FAMILIARES Y PERSONALES\*\*. Reparto porcentual según comarca de origen.

Origen	Destino	Álava						Total Álava	Bizkaia						Total Bizkaia	Gipuzkoa						Total Gipuzkoa	Total Externos	TOTAL CAPV					
		Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa		Valles Alaveses	Arratia-Nervi6n	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao		Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba				Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola-Costa
Álava	Cantábrica Alavesa	86,7		1,7				88,4	2,2	0,3	0,7	5,0	3,0			11,2				0,4					0,4			23.678	
	Estribaciones del Gorbea		36,0	47,1				83,1					1,5			1,5	15,4								15,4			2.691	
	Vitoria-Gasteiz	0,2	0,6	95,0	1,2	0,2	0,2	97,6		0,2			0,2			0,3	0,4	0,4		0,1					1,0	1,2	222.149		
	Llanada Alavesa			24,8	73,2			98,0																			2,0	11.839	
	Montaña Alavesa			26,4		71,7		98,1					1,0			1,0											0,9	1.786	
	Rioja Alavesa			6,4			69,1	1,0	76,5																	23,5	7.795		
Valles Alaveses		1,4	52,3			6,1	28,3	88,1																	11,9	2.476			
<b>Total Álava</b>		7,7	0,8	80,0	4,1	0,6	2,2	0,5	96,0	0,2	0,2	0,1	0,4	0,4		1,2	0,5	0,3		0,1					1,0	1,8	272.414		
Bizkaia	Arratia-Nervi6n	5,6						5,6	45,3	9,4		17,3	22,4		94,4													9.382	
	Duranguesado	0,1						0,1	1,0	77,6		1,8	6,2	6,9	1,6	95,1		4,3	0,5						4,8		56.480		
	Encartaciones	1,1						1,1			73,4		17,4	4,9		95,7										3,2	15.444		
	Gernika-Bermeo								8,0			83,3	5,9	0,8	1,9	100,0												12.404	
	Bilbao	0,8	0,0	0,1				0,9	0,7	1,5	1,0	0,2	77,4	14,5	0,4	1,5	97,0	0,1		0,1	0,1				0,3	1,8	243.474		
	Gran Bilbao	0,2		0,2		0,0		0,4	0,6	1,1	0,3	0,2	11,8	82,6	0,1	2,4	99,1		0,1	0,0		0,3	0,1	0,5	0,1		314.944		
Markina-Ondarroa										6,4		1,4	6,8	1,8	76,3	1,2	93,9		3,5	2,6				6,1			12.760		
Plentzia-Mungia												0,8	12,9	24,1	0,5	61,7	100,0										29.341		
<b>Total Bizkaia</b>		0,5	0,0	0,1		0,0		0,6	1,2	7,7	2,1	1,8	34,4	44,6	1,7	4,3	97,9	0,0	0,4	0,1	0,0	0,1		0,0	0,8	0,7	694.229		
Gipuzkoa	Alto Deba		1,1	4,5				5,6		1,0		0,6			1,6	87,9		1,1			0,6		3,1	92,8			32.570		
	Bajo Bidasoa			2,0				2,0									89,3		5,8	0,4	0,4		0,8	96,7	1,2		45.315		
	Bajo Deba												0,9	1,5	15,2	3,6		70,5	5,3		3,2		2,3	84,8			21.128		
	Donostia-San Sebastián	0,1		0,1				0,2				0,2	0,8	0,3	1,3		2,7	0,9	83,0	7,1	1,7	1,5	1,7	98,5			125.386		
	Donostialdea			0,6				0,6				0,1			0,1		0,3	20,3	76,9	0,3	1,1			98,9	0,3		57.024		
	Goierri												0,7		0,7		0,5	0,9	4,8	0,9	90,4	1,8		99,3			36.608		
Tolosaldea			0,9				0,9											9,0	2,7	4,1	80,6	1,0	97,3	1,9		23.017			
Urola-Costa												1,4	0,8		2,2	2,3	1,1	1,4	5,8			87,2	97,8			34.209			
<b>Total Gipuzkoa</b>		0,0	0,1	0,8				0,9		0,8		0,3	0,5	0,2	1,7	8,0	11,9	4,6	33,4	14,4	9,9	5,8	9,1	97,0	0,3		375.257		
<b>Total Externos</b>			20,3	2,2	0,2	14,7	3,3	40,6	3,7		4,5	26,3	10,0		44,6		1,7	1,6	3,5		1,9	3,9		12,7	2,1		10.910		
<b>TOTAL CAPV (%)</b>		<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>16,5</b>	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>20,2</b>	<b>0,7</b>	<b>4,2</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>18,0</b>	<b>23,2</b>	<b>0,9</b>	<b>2,2</b>	<b>51,3</b>	<b>2,3</b>	<b>3,4</b>	<b>1,5</b>	<b>9,4</b>	<b>4,0</b>	<b>2,8</b>	<b>1,6</b>	<b>2,5</b>	<b>27,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1.352.810</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\*) Día laborable de lunes a jueves

(\*\*) Gestiones familiares y personales incorpora los desplazamientos motivados por la realización de gestiones domésticas, médicas, las de carácter personal, así como las de acompañamiento, ayuda o de cuidado a otras personas.

ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2016

Tabla 88. Matriz ORIGEN-DESTINO de los desplazamientos en día laborable\* de la población de 7 y más años de la CAPV que se desplaza por GESTIONES PERSONALES Y FAMILIARES\*\*. Reparto porcentual según comarca de destino.

Origen	Álava								Bizkaia								Gipuzkoa								Total Gipuzkoa	Total Externos	TOTAL CAPV (%)		
	Cantábrica Alavesa	Estribaciones del Gorbea	Vitoria-Gasteiz	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Rioja Alavesa	Valles Alaveses	Total Álava	Arratia-Nerviñón	Duranguesado	Encartaciones	Gernika-Bermeo	Bilbao	Gran Bilbao	Markina-Ondarroa	Plentzia-Mungia	Total Bizkaia	Alto Deba	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Donostia-San Sebastián	Donostialdea	Goierri	Tolosaldeia				Urola-Costa	
Álava	Cantábrica Alavesa	83,9		0,2				7,6	5,6	0,1	1,1		0,5	0,2			0,4				0,1					0,0		1,8	
	Estribaciones del Gorbea		35,3	0,6				0,8						0,0			0,0	1,3								0,1		0,2	
	Vitoria-Gasteiz	2,0	47,4	94,2	22,8	26,0	6,1	29,2		0,6				0,1			0,1	3,1	2,0		0,2					0,6	22,6	16,4	
	Llanada Alavesa			1,3	75,1			4,2																			2,1	0,9	
	Montaña Alavesa			0,2		72,1		0,6						0,0			0,0										0,1	0,1	
	Rioja Alavesa			0,2			70,9	4,8	2,2																		16,0	0,6	
	Valles Alaveses		1,2	0,6			2,0	43,5	0,8																		2,6	0,2	
	<b>Total Álava</b>	<b>85,9</b>	<b>83,9</b>	<b>97,3</b>	<b>97,9</b>	<b>98,1</b>	<b>78,9</b>	<b>77,6</b>	<b>95,6</b>	<b>5,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>		<b>0,5</b>	<b>0,3</b>		<b>0,5</b>	<b>4,4</b>	<b>2,0</b>		<b>0,3</b>					<b>0,7</b>	<b>43,4</b>	<b>20,1</b>	
Bizkaia	Arratia-Nerviñón	2,1						0,2	45,9	1,5			0,7	0,7			1,3											0,7	
	Duranguesado	0,3						0,0	6,2	76,7		7,8	1,4	1,2	7,3		7,7		11,8	0,2							0,7	4,2	
	Encartaciones	0,7						0,1			73,7		1,1	0,2			2,1										4,3	1,1	
	Gernika-Bermeo									1,7		81,0	0,3		0,8	0,8	1,8											0,9	
	Bilbao	8,0	3,1	0,1				0,8	17,5	6,3	15,3		77,3	11,2	6,8	12,1	34,0	0,6			0,2	0,4				0,2	37,7	18,0	
	Gran Bilbao	2,6		0,2		1,0		0,4	20,4	6,2	6,7	4,0	15,2	83,0	1,8	25,8	45,0			0,9	0,1		2,3	0,7		0,4	2,3	23,3	
	Markina-Ondarroa									1,4		1,4	0,4	0,1	76,3	0,5	1,7			2,2	0,3					0,2	0,9		
	Plentzia-Mungia											1,9	1,6	2,3	1,2	60,8	4,2											2,2	
	<b>Total Bizkaia</b>	<b>13,7</b>	<b>3,1</b>	<b>0,3</b>		<b>1,0</b>		<b>1,5</b>	<b>90,0</b>	<b>93,9</b>	<b>95,7</b>	<b>100,0</b>	<b>97,9</b>	<b>98,8</b>	<b>94,1</b>	<b>100,0</b>	<b>97,9</b>	<b>0,6</b>		<b>14,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>	<b>2,3</b>	<b>0,7</b>	<b>1,5</b>	<b>44,3</b>	<b>51,3</b>		
Gipuzkoa	Alto Deba		13,0	0,7				0,7		0,6			0,1				0,1	90,1		1,8		0,5		3,0	8,1		2,4		
	Bajo Bidasoa			0,4				0,3											88,7		2,1	0,3	0,5	1,1	11,7	4,9	3,3		
	Bajo Deba									4,7			0,1	2,5			0,5	2,4		73,0	0,9		1,8	1,4	4,8		1,6		
	Donostia-San Sebastián	0,4		0,1				0,1				0,1	0,3	3,3			0,2		7,3	5,4	82,0	16,5	5,4	8,3	6,2	33,1	9,3		
	Donostialdea			0,2				0,1				0,0					0,0		0,4		9,1	81,1	0,4	3,0	15,1	1,6	4,2		
	Goierri											0,1					0,0		0,4	1,6	1,4	0,6	86,2	3,0		9,7	2,7		
	Tolosaldeia			0,1				0,1												1,6	1,1	2,4	83,8	0,6	6,0	3,7	1,7		
	Urola-Costa											0,2	0,1				0,1	2,5	0,8	2,3	1,6			87,0	9,0		2,5		
	<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>0,4</b>	<b>13,0</b>	<b>1,4</b>				<b>1,3</b>		<b>5,3</b>			<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>5,9</b>		<b>0,9</b>	<b>95,0</b>	<b>97,6</b>	<b>84,2</b>	<b>98,7</b>	<b>99,6</b>	<b>97,2</b>	<b>98,1</b>	<b>99,3</b>	<b>97,4</b>	<b>10,3</b>	<b>27,7</b>	
	<b>Total Externos</b>			<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>0,9</b>	<b>21,1</b>	<b>22,4</b>	<b>1,6</b>	<b>4,4</b>			<b>1,2</b>	<b>0,3</b>			<b>0,7</b>		<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>	<b>2,0</b>	<b>0,8</b>			
	<b>TOTAL CAPV</b>	<b>24.487</b>	<b>2.743</b>	<b>223.817</b>	<b>11.533</b>	<b>1.776</b>	<b>7.594</b>	<b>1.611</b>	<b>273.560</b>	<b>9.267</b>	<b>57.119</b>	<b>15.383</b>	<b>12.760</b>	<b>243.772</b>	<b>313.355</b>	<b>12.762</b>	<b>29.764</b>	<b>694.180</b>	<b>31.768</b>	<b>45.634</b>	<b>20.395</b>	<b>126.932</b>	<b>54.076</b>	<b>38.405</b>	<b>22.142</b>	<b>34.285</b>	<b>373.638</b>	<b>11.432</b>	<b>1.352.810</b>

Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

(\* ) Día laborable de lunes a jueves

(\*\* ) Gestiones familiares y personales incorpora los desplazamientos motivados por la realización de gestiones domésticas, médicas, las de carácter personal, así como las de acompañamiento, ayuda o de cuidado a otras personas





