

Usos del suelo y transporte en Bilbao Metropolitano. Evolución de su relación íntima: 1986-2005

(Uses of land and transport in Metropolitan Bilbao. Evolution of its intimate relationship: 1986-2005)

Emparanza Bereciartúa, Pedro L.
Instituto de Estudios Territoriales de Bizkaia. Gran Vía, 27 - 2. 48009 Bilbao
pedro.luis.emparanza@bizkaia.net

Últimamente se han producido una serie de transformaciones en el Bilbao Metropolitano que han traído como consecuencia un cambio en las dimensiones y el concepto de ciudad y en las costumbres de sus habitantes. La distancia residencia-empleo ha aumentado y las necesidades de viajes también provocando un nuevo reparto modal que comienza a ser peligroso para la sostenibilidad de la urbe.

Palabras Clave: Población. Vivienda. Suelo. Empleo. Accesibilidad. Transporte. Reparto modal.

Azken aldian Bilbo Metropolitanoan gertaturiko aldaketa sailaren ondorioz aldaketak gertatu dira hiriaren dimentsioetan eta kontzeptuan eta bertako biztanleen ohituretan. Bizileku-lantoki tartearen handitu egín da eta bidaiatu beharrak hiriaren iraunkortasunerako arriskutsua izaten hasi den banaketa modu berri bat eragin du.

Giltza-Hitzak: Biztanleak. Bizilekua. Lurzorua. Enplegua. Irisgarritasuna. Garraioa. Banaketa modua.

Une série de transformations se sont produites dernièrement dans la Bilbao Métropolitaine qui ont eu comme conséquence un changement dans les dimensions et dans le concept de ville et dans les habitudes de ses habitants. La distance résidence-travail a augmenté et les nécessités de voyages provoquent également une nouvelle répartition modale qui commence à être dangereuse pour la durabilité de la grande ville.

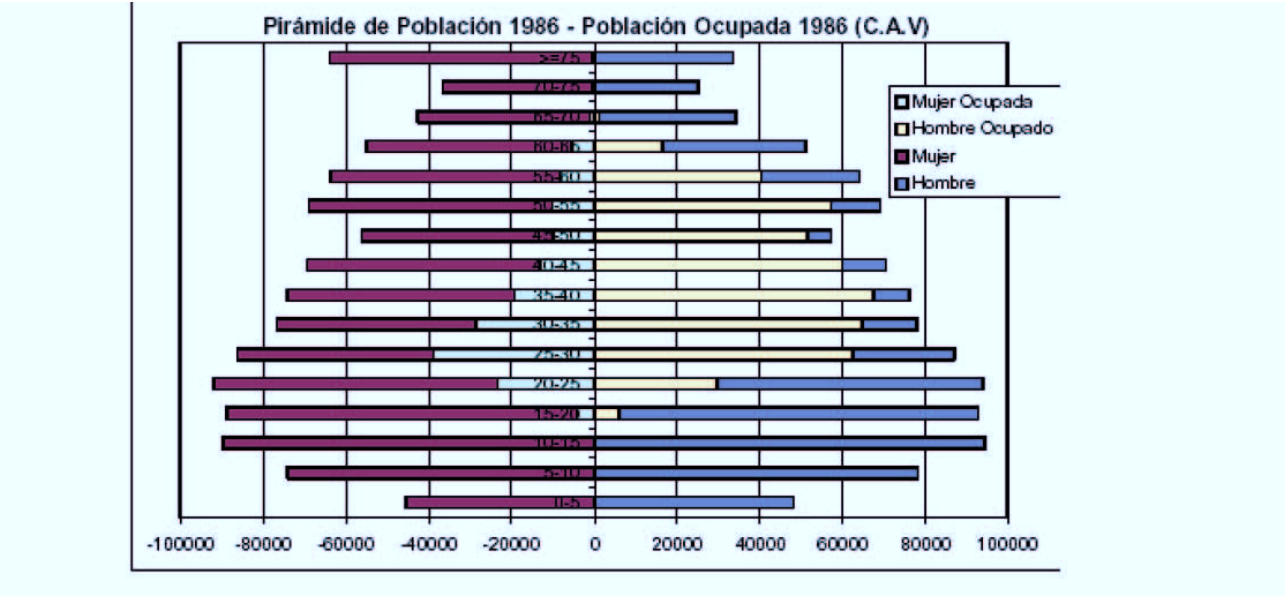
Mots Clés: Population. Logement. Sol. Emploi. Accessibilité. Transport. Répartition modale.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años se han producido una serie de cambios tanto en los usos del suelo como en las infraestructuras de transporte en el Bilbao Metropolitano. Existe una fortísima relación entre

ambas variables que hace que tengamos que ser extremadamente precavidos al variar una de ellas ya que los resultados en la otra variable pueden ser imprevisibles y empeorar la situación inicial que obligó a tomar decisiones y realizar cambios en la otra variable.

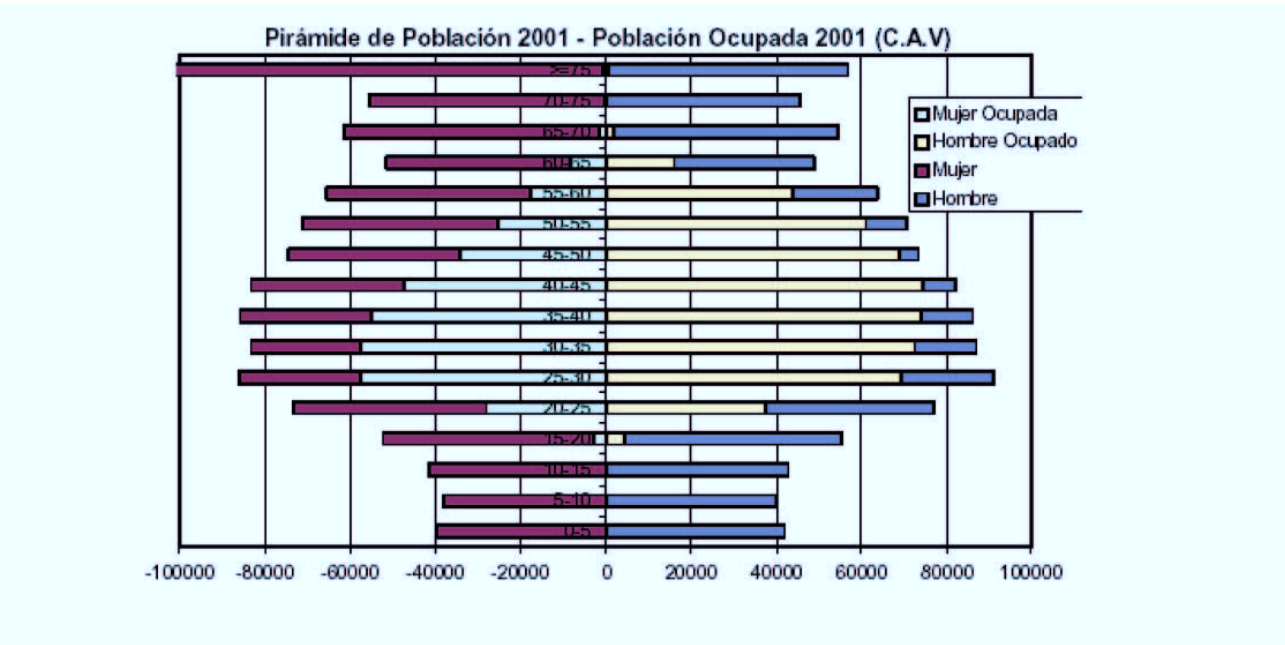
2. ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y ESTANCAMIENTO EN SU CRECIMIENTO



Las pirámides de edad de 1986 y de 2001 (pg. siguiente) reflejan varios aspectos relevantes:

- Envejecimiento progresivo de la población.
- Disminución de la natalidad y por tanto de la población infantil y juvenil.

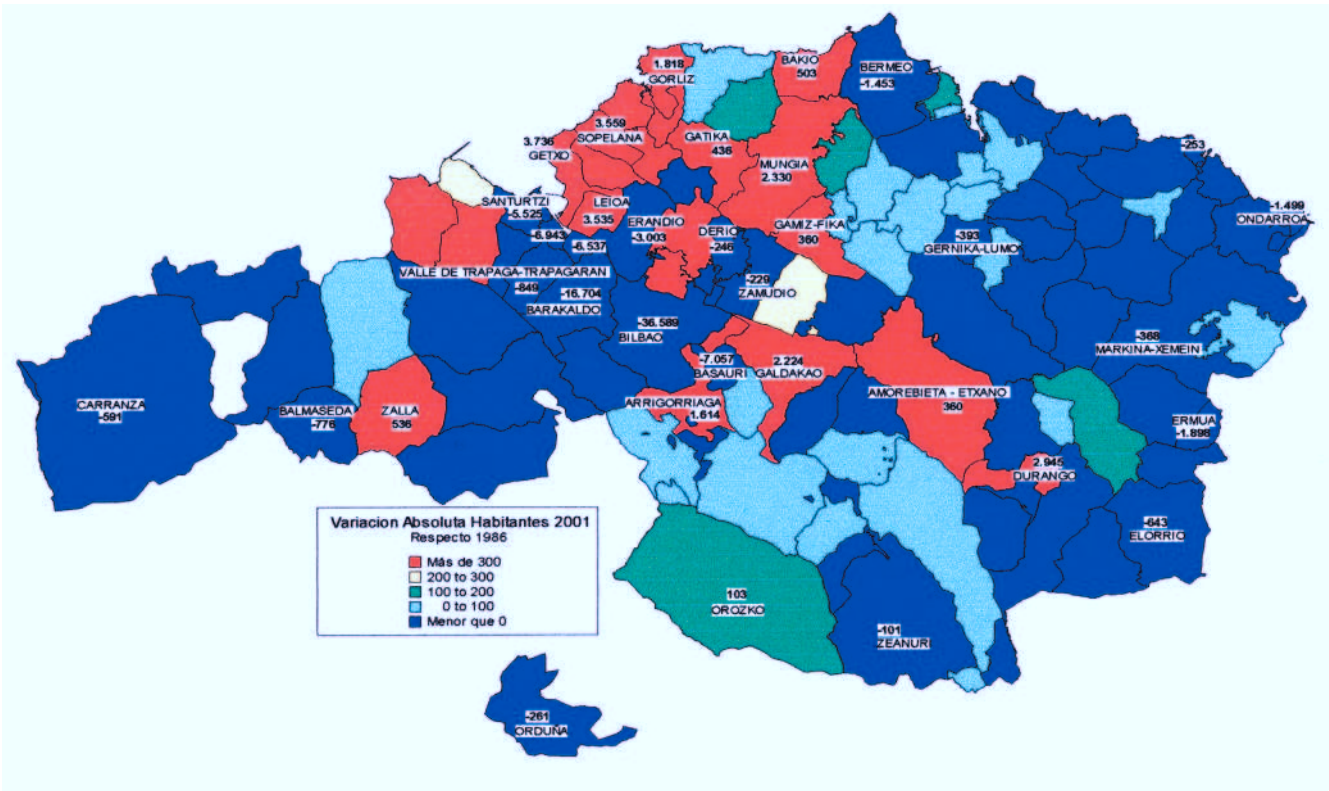
- Aumento del protagonismo femenino en el campo laboral.
- Poca participación de los mayores de 55 años en el mundo laboral a pesar de los problemas que ya comienzan a vislumbrarse en el futuro de las pensiones.



3. REDISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN

Se ha producido un desplazamiento de la población hacia la costa y hacia núcleos urbanos cuya accesibilidad ha mejorado (Mungía, Derio,

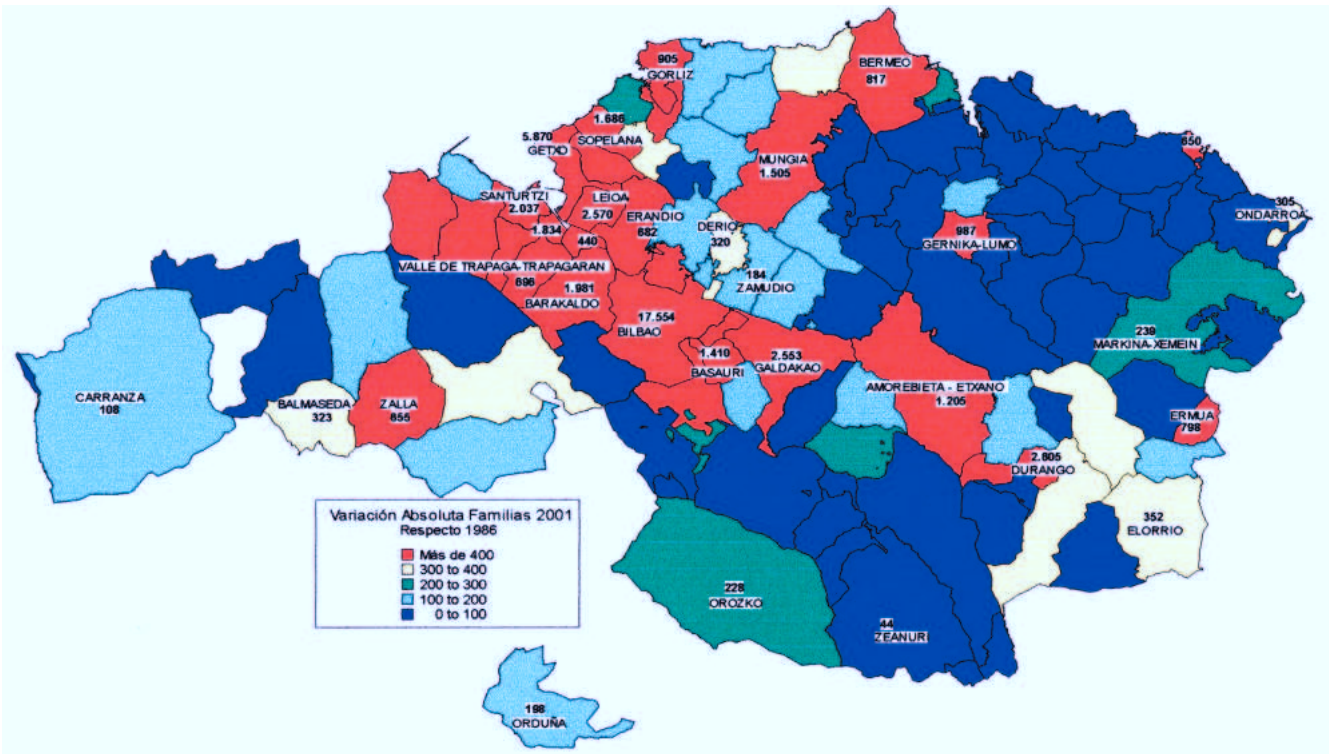
Bakio, Amorebieta) o cuyas viviendas tienen un precio inferior (Zalla, Arrigorriaga, Zierbena).



4. AUMENTO DEL NÚMERO DE FAMILIAS, DISMINUCIÓN DEL TAMAÑO FAMILIAR

El número de familias sigue una tendencia

ascendente general aunque este aumento es más acusado en el Bilbao Metropolitano.

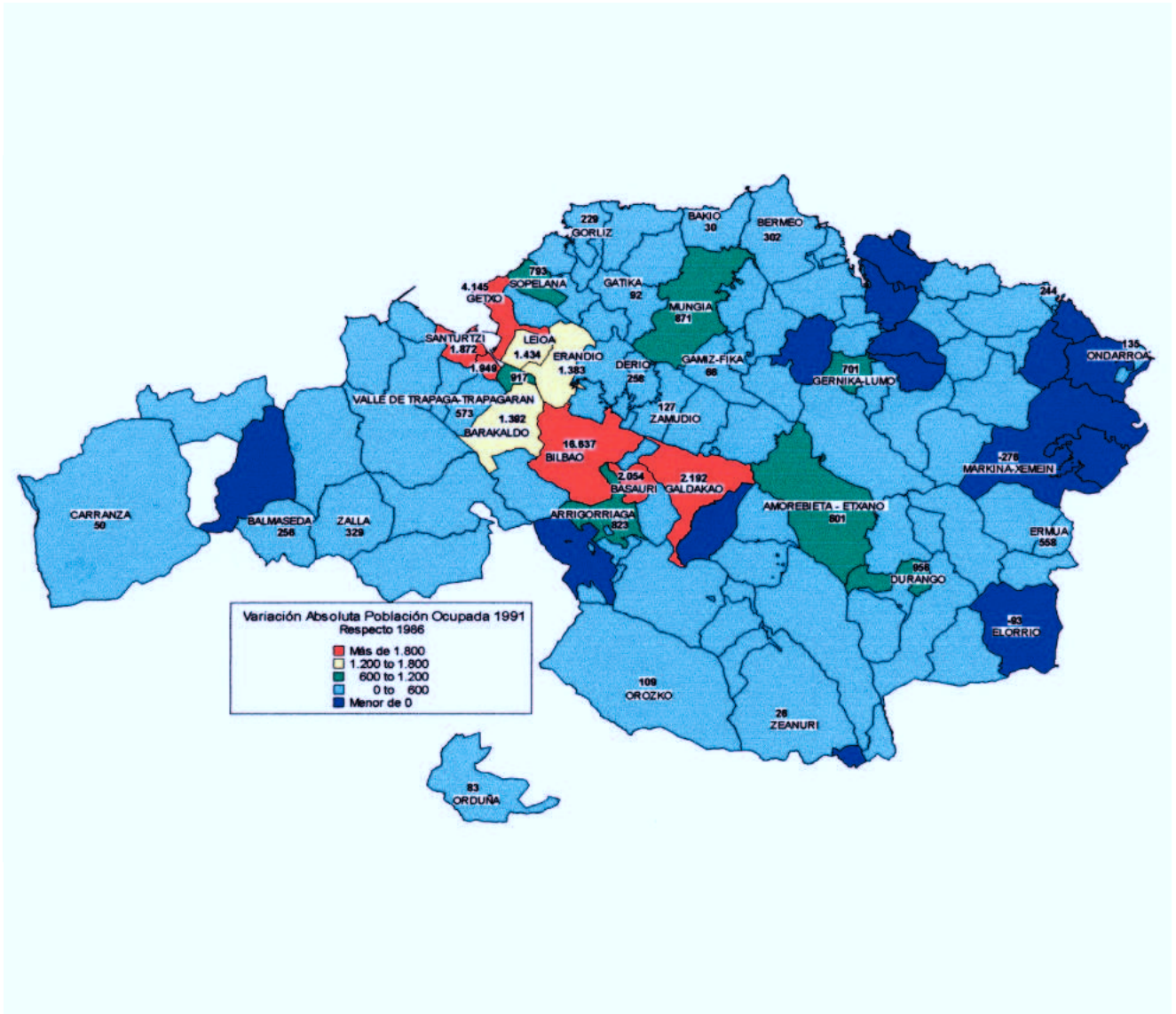
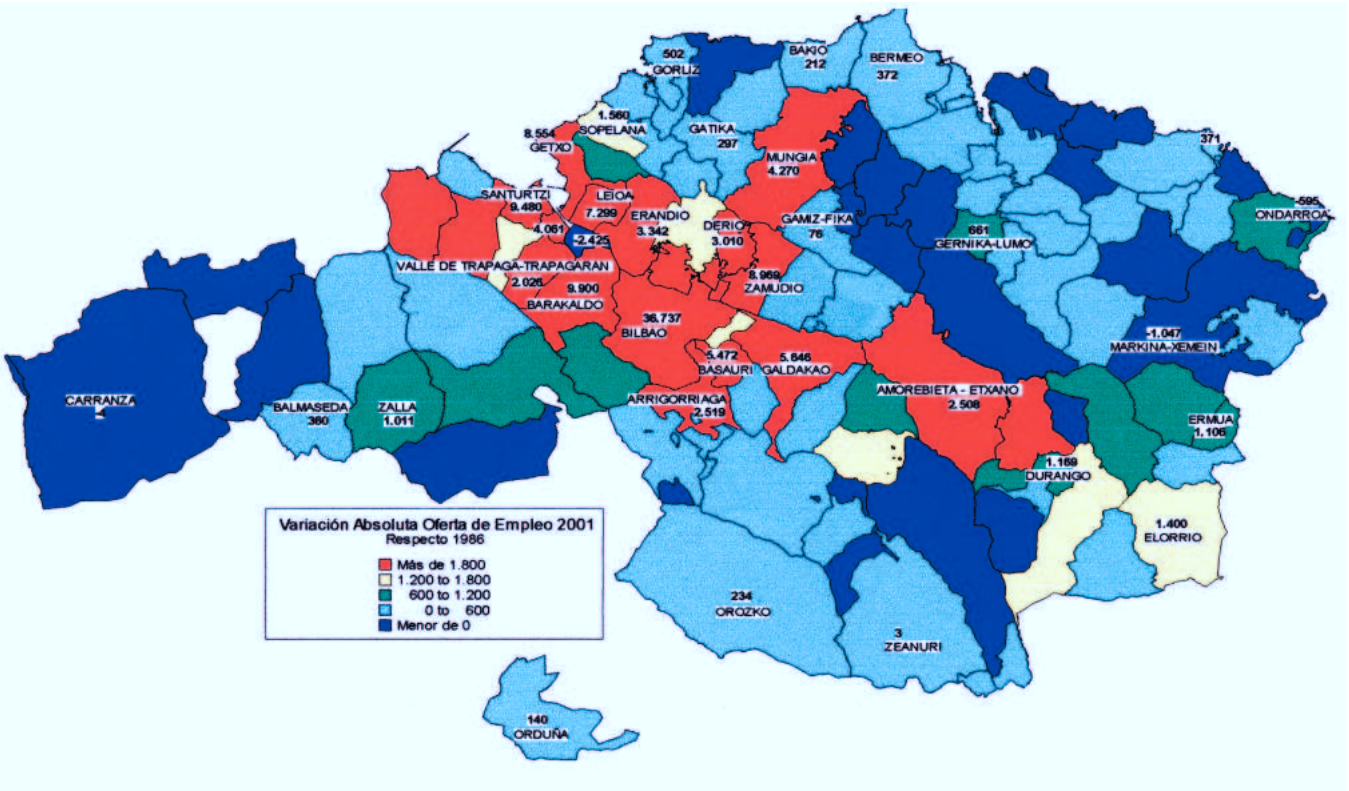


5. AUMENTO DEL NÚMERO DE EMPLEOS Y REDISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LOS MISMOS

Es de resaltar la fuerte concentración del crecimiento del empleo en municipios como Zamudio, Derio y Mungía que experimentan un aumento similar al 50% del crecimiento de Bilbao con un pobla-

ción mucho menor, como puede observarse en el gráfico superior de la pg. siguiente.

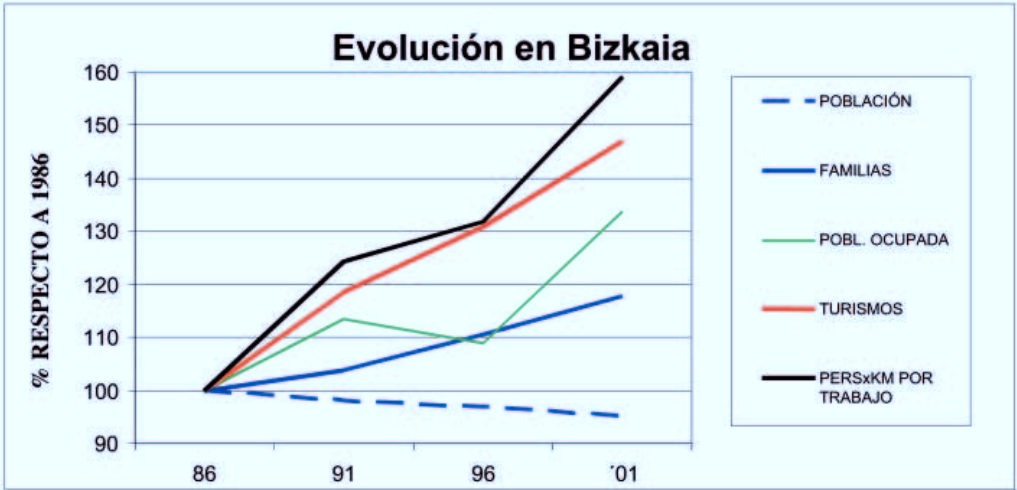
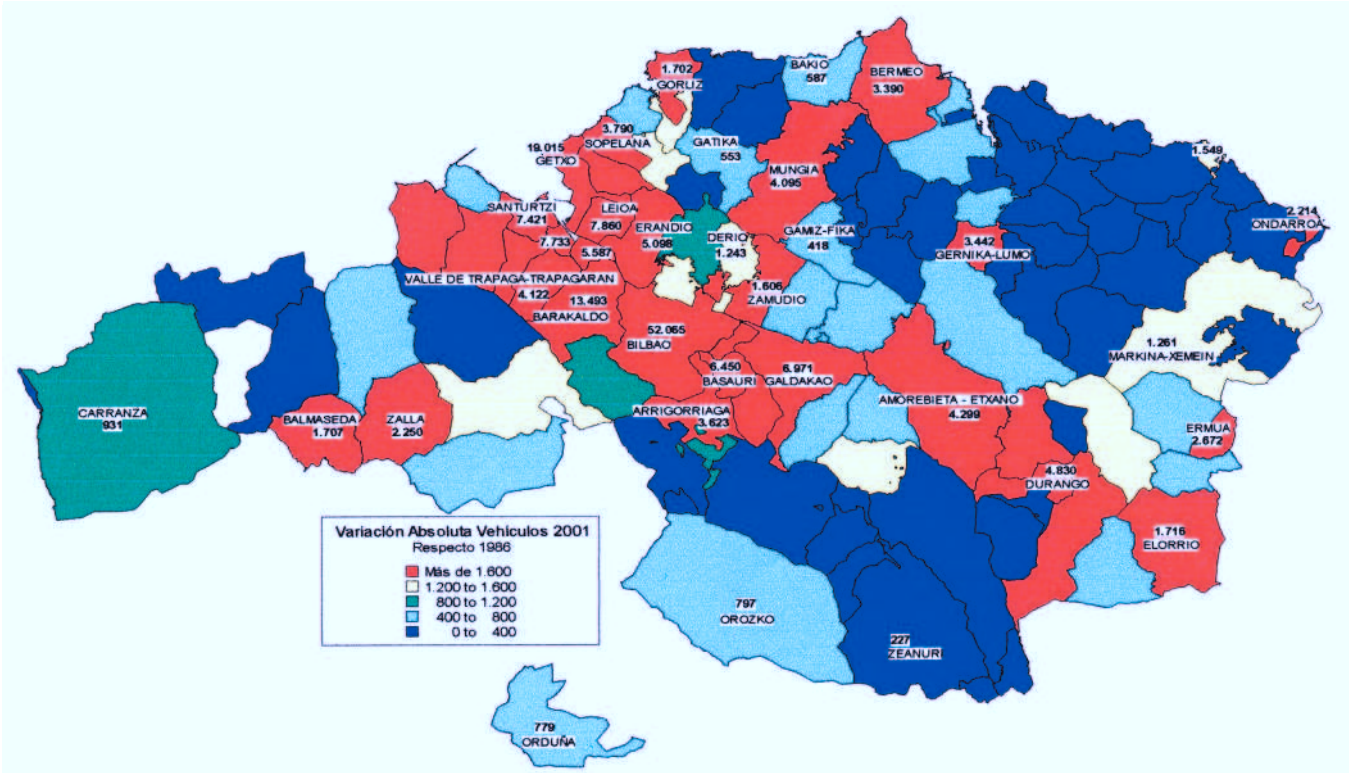
Asímismo, en el gráfico inferior vemos el lugar de residencia de esa nueva población ocupada, que no coincide con los lugares de incremento de actividad económica, provocando un aumento de la movilidad laboral.



6. AUMENTO DEL NÚMERO DE AUTOMÓVILES

No es difícil ver una relación directa entre la descentralización de la ubicación del empleo y el aumento del número de vehículos no sólo por care-

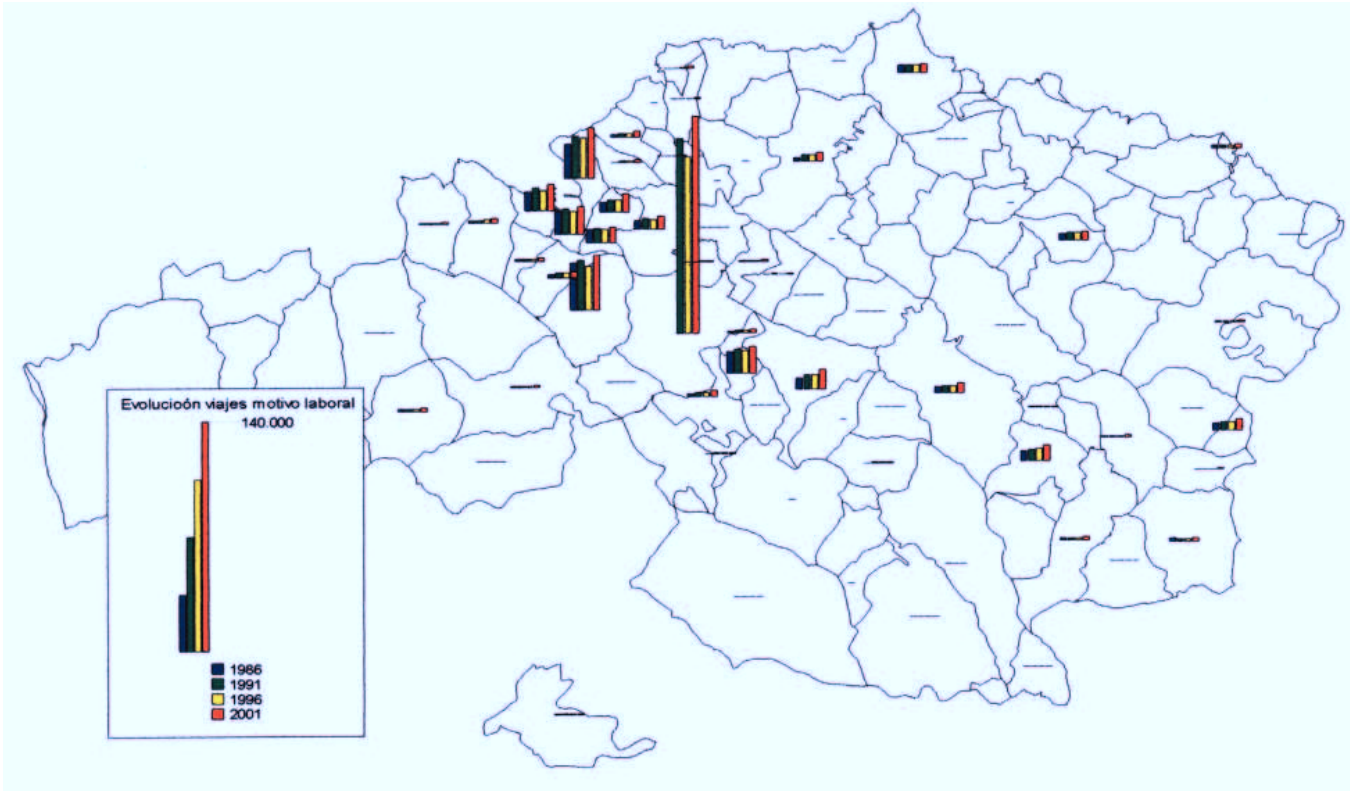
cer de transporte público de calidad estas nuevas zonas de empleo sino también por la relación intrínseca que existe entre empleo y posesión de automóvil.



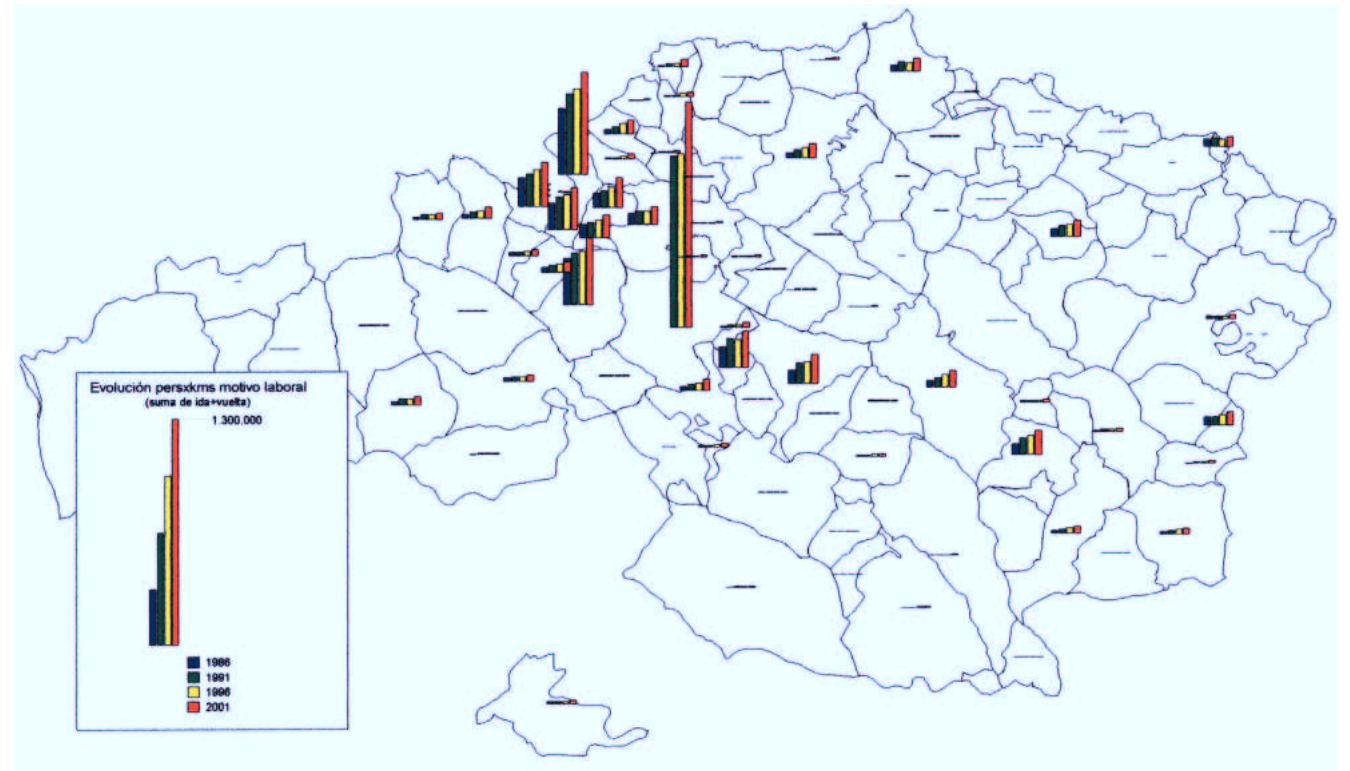
El gráfico anterior habla por sí solo: la población disminuye pero el resto de parámetros aumentan. El nº de turismo aumenta terriblemente pero se ve superado por la variable pers x km por trabajo debido a la conjunción de un aumento en el número de personas que trabajan y un aumento en la distancia a la que se sitúa el trabajo del lugar de residencia.

7. AUMENTO DEL NÚMERO DE VIAJES

En el siguiente gráfico se observa la evolución del número de viajes diarios al trabajo con origen en los diferentes municipios.

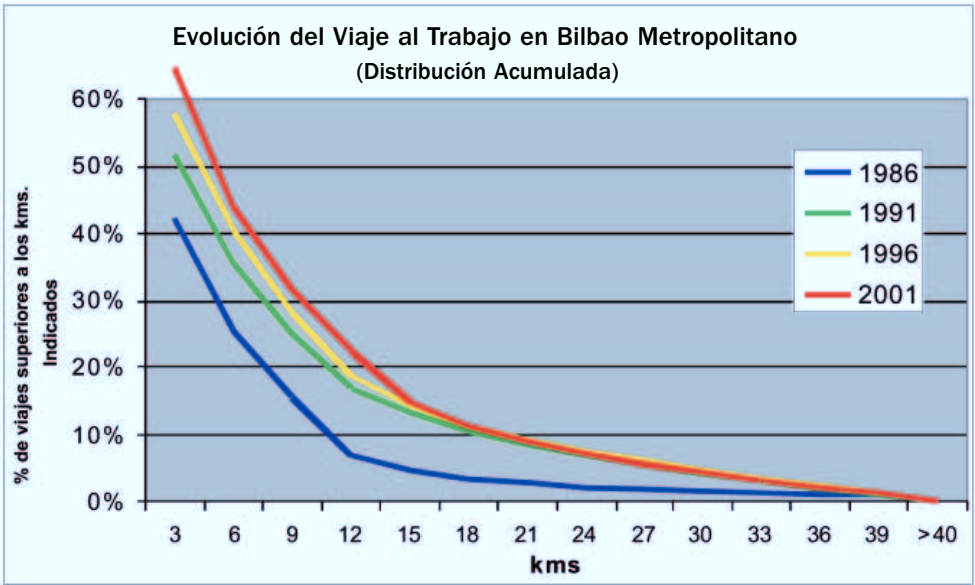
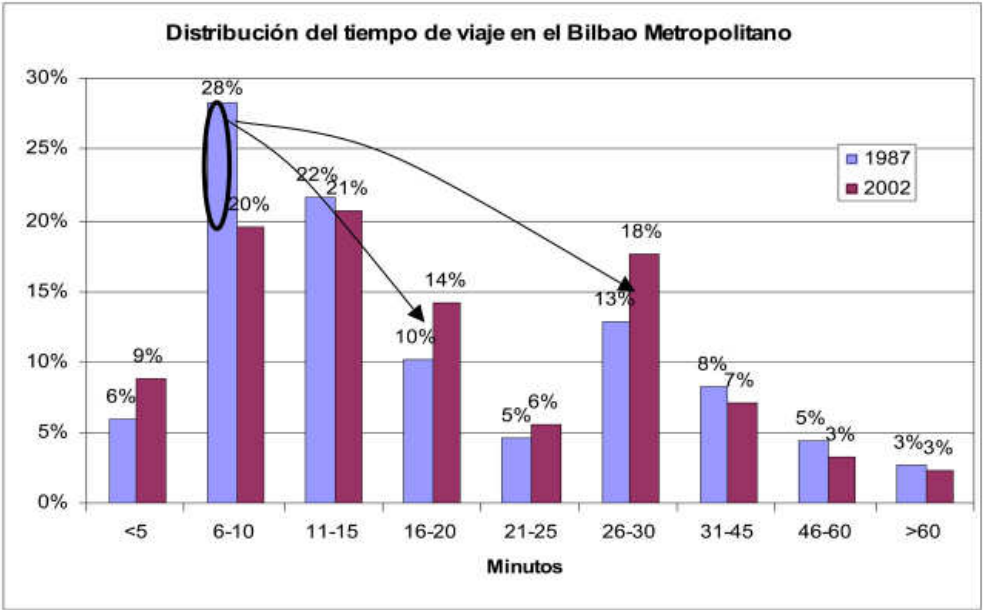
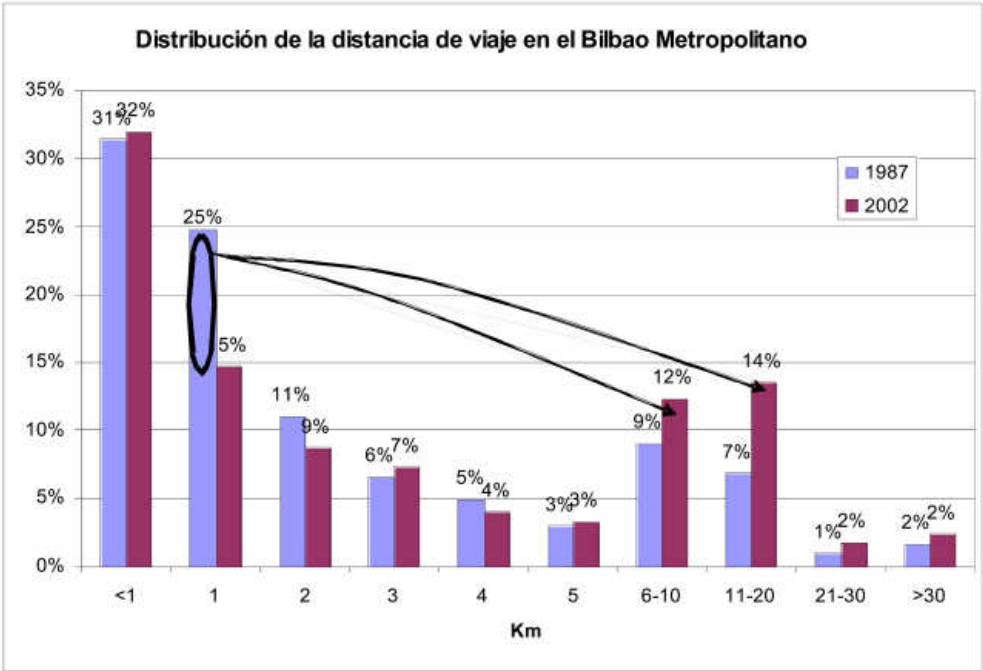


8. AUMENTO DE LA LONGITUD DEL VIAJE MEDIO



Como consecuencia de las mayores distancias al trabajo la curva de número de viajes en relación con las distancias al trabajo se va desplazando hacia la derecha, con las consecuencias que esto tiene a la hora de elegir el medio de transporte ya que cada vez son menos los viajes al trabajo que implican distancias que puedan ser cubiertas a pie

o en bicicleta (viajes inferiores a 2-3 km. y/o a 10 minutos) y cada vez son más los viajes que implican la necesidad de desplazarse en vehículo privado. Concretamente, podemos observar un aumento de los viajes en las franjas de de 6 a 20 km. y de 15 a 30 minutos.

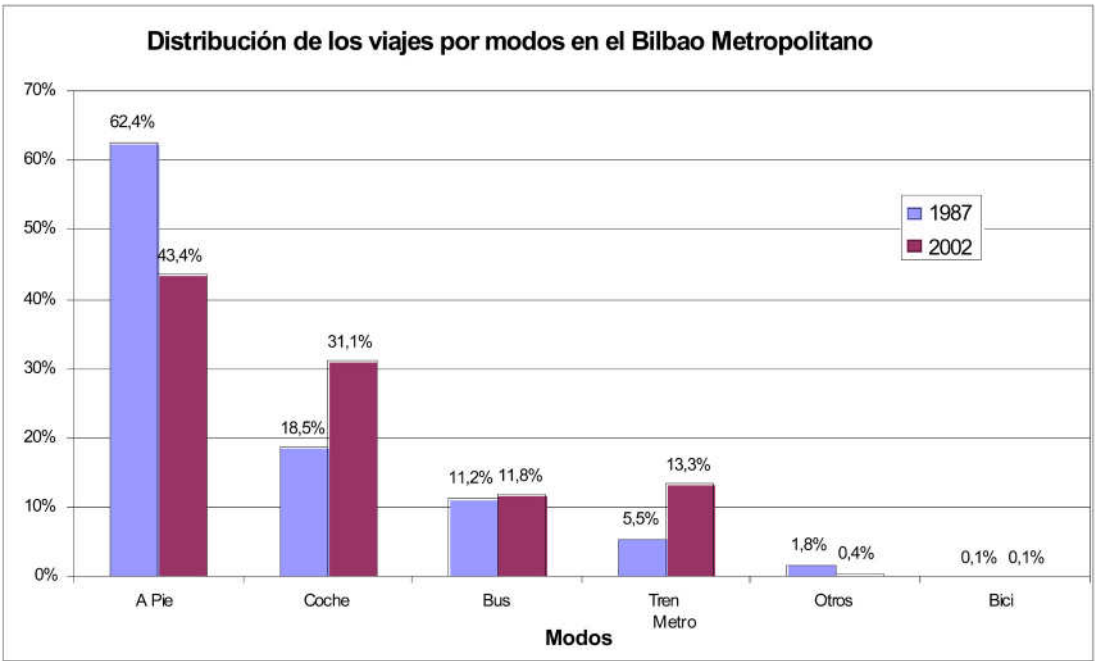
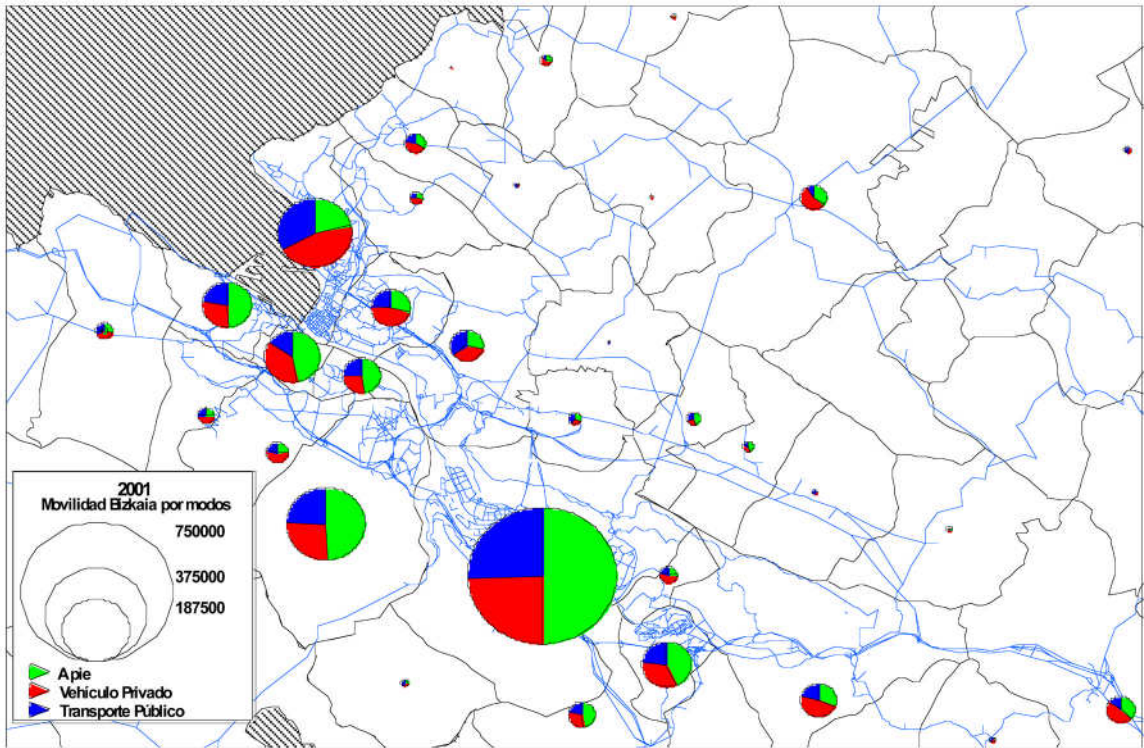


Nota: EUSTAT no facilita los datos de Bilbao para el año 1986.

En este apartado tiene también una importancia excepcional la suburbanización de la residencia (urban sprawl, fenómeno ya estudiado por el Instituto de Estudios Territoriales de Bizkaia) así como la proliferación de grandes superficies que han cambiado los hábitos de compra de los ciudadanos sustituyendo el desplazamiento a pie a la tienda por el desplazamiento en coche a la gran superficie acompañado de toda la familia, y donde además se puede cenar, ir al cine etc. La consecuencias de estos cambios de hábitos deberían ser ya estudiadas dada su enorme importancia en todos los aspectos.

9. DISTRIBUCIÓN MODAL

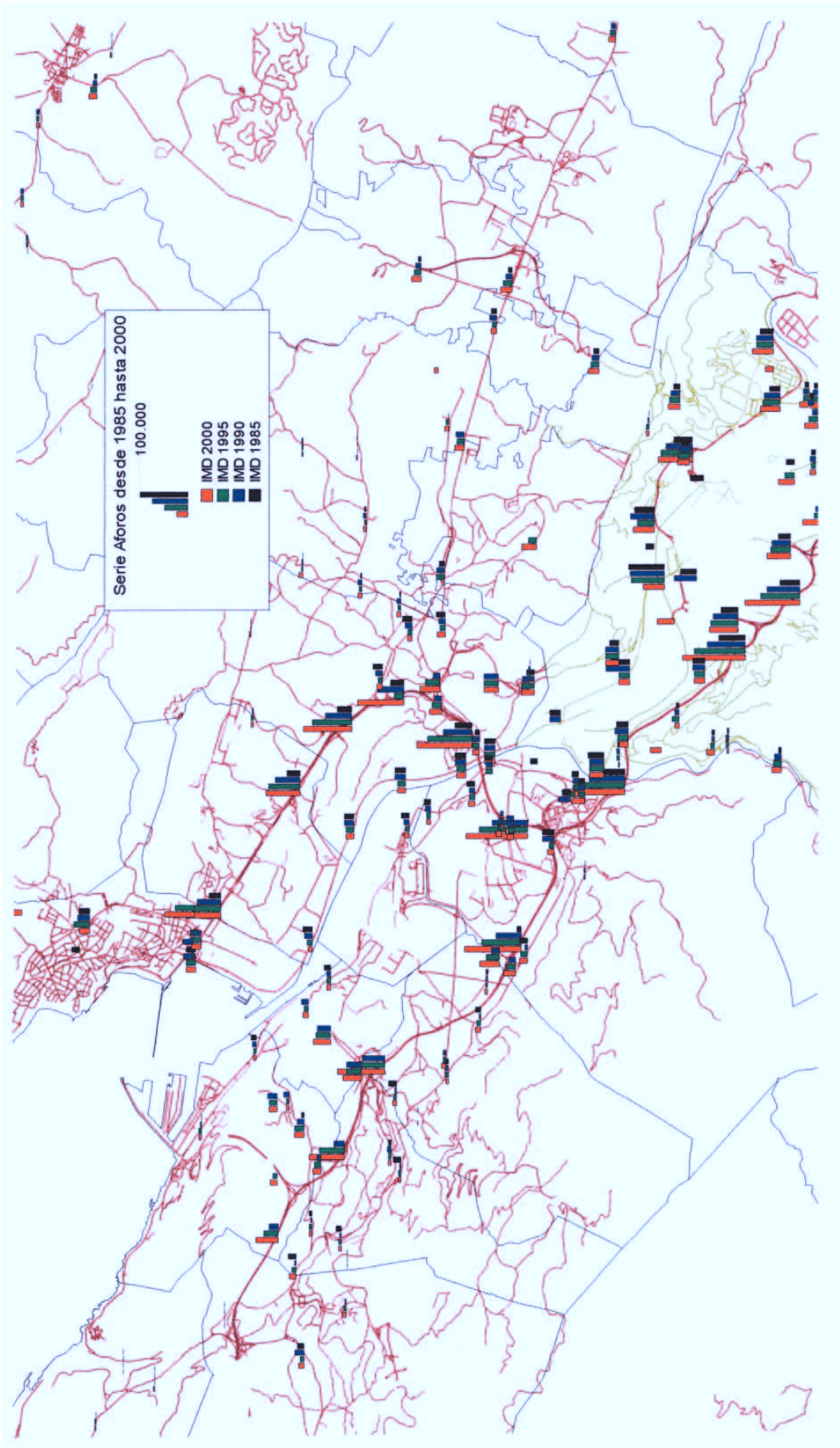
La distribución modal sigue siendo uno de nuestros mayores activos en el sector del transporte ya que el porcentaje de desplazamientos peatonales es muy superior al de ciudades de tamaño similar debido sobre todo a una tradicional mezcla de usos del suelo que hace innecesario el uso del coche y a un transporte público de alta calidad así como inconvenientes al aparcar (OTA).



10. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

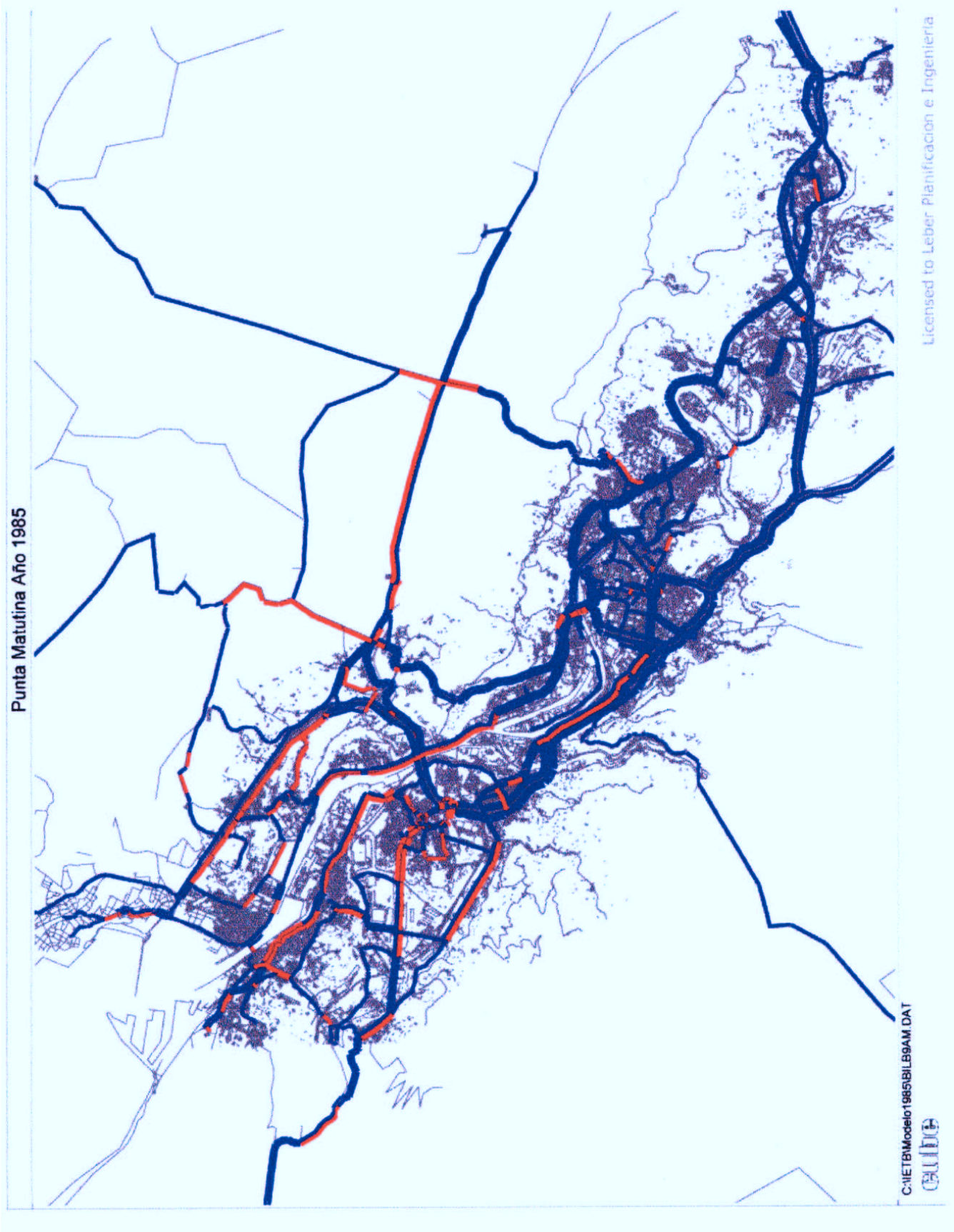
La evolución del tráfico es impresionante, satu-

rando las nuevas infraestructuras al poco de su puesta en servicio.



Como se ve en los mapas de aforos de 1986 y 2006 (previsión), la construcción de nuevas infraestructuras ha intentado absorber los incrementos de tráfico pero va siempre muy por detrás de aquellos de forma que la suma de la demanda latente y la inducida rápidamente colapsan las nuevas inver-

siones en infraestructuras. Una de las consecuencias no previstas de la política de construcción de infraestructuras ha sido su carácter estructurante del territorio ubicando residencia y empleo en zonas carentes de transporte público. Se hacen necesarias soluciones más audaces.



11. CONCLUSIONES

- La red viaria de alta capacidad construida desde 1980 ha intentado dar una respuesta efectiva a la congestión viaria existente y previsible.
- Una de las “consecuencias no previstas” de dicha política ha sido su papel como elemento estructurante del Territorio, fomentando nuevos desarrollos en su área de influencia.
- Este papel estructurante se ha traducido en la ubicación de vivienda y empleo en zonas suburbanas no servidas por el transporte público.
- Esto conduce a su vez a un ciclo de aumento progresivo de la movilidad en automóvil, reflejado en el apuntado aumento del parque automovilístico y como consecuencia más viajes y más largos en automóvil.

- Tanto la vivienda como el empleo suburbanos han contribuido a aumentar los radios de desplazamiento con motivo laboral.
- Una de sus consecuencias directas ha sido forzar el aumento del parque automovilístico – lo cual limita en gran medida la contribución potencial del transporte público.
- Conviene recordar que la red de transporte público es fundamentalmente radial hacia la capital.
- El efecto del empleo suburbano es aún más nocivo que el de la vivienda suburbana para el objetivo de una movilidad sostenible, dado que:
 - Impide la captación por parte del transporte público en razón del aparcamiento en destino.
 - Incide negativamente en la distribución modal de la propia capital, reduciendo su excelente nivel tradicional al forzar a sus residentes a desplazarse en coche hacia destinos suburbanos.

- Siendo la mayor amenaza para una movilidad sostenible la ubicación de empleo en entornos suburbanos, parece obligado:
 - Coordinar dicha política de ubicación de empleo con la accesibilidad del transporte público ferroviario.
 - Visualizar el impacto negativo de dicha ubicación.
 - Diseñar mecanismos para:
 - Evaluación de proyectos viarios que consideren la demanda inducida.
 - Introducir esquemas de “captación de plusvalías” por parte de la Administración, en razón de las nuevas redes de transporte.
 - Fomentar los planes de gestión de demanda en empresas privadas para mitigar los costos externos resultantes.
- Es especialmente claro y urgente reforzar la oferta de empleo de Bilbao para compensar la creciente dispersión suburbana en razón de:
 - Su peso residencial.
 - La existencia de una red radial hacia Bilbao de alta calidad ferroviaria.

- El transporte público parece plantearse como una reacción frente a la congestión viaria.
- El reto es especialmente grave dada la importancia de los crecimientos apuntados de parámetros críticos (parque automovilístico, radios de desplazamiento...) que dibuja claramente una tendencia insostenible.
- Históricamente las líneas ferroviarias tanto de margen derecha como de margen izquierda han tenido un papel estructurante del Territorio, fomentando desarrollos mixtos (de vivienda y empleo) en su zona de influencia.
- Dicho papel estructurante se ha asumido hoy en día en exclusiva por la red viaria de alta capacidad.
- Parece obligado recuperar dicho papel para las líneas ferroviarias de alta calidad, empleando mecanismos tales como los apuntados en la página anterior.