

LURRALDEA ETA MUGIKORTASUNA
EL TERRITORIO Y LA MOVILIDAD

7



7. LURRALDEA ETA MUGIKORTASUNA

7.1. BIZTANLERIAREN BANAKETA

Gipuzkoako biztanleriak azkeneko berrogeita hamar urteotan izan duen hazkundera era aski homogeneoan banatu da lurralde osoan. Horrela, Gipuzkoaren egituraketaren oinarria izan da, hain zuzen ere, bertako biztanleria lurraldean orekaz banatuta egotea. Hala eta guztiz ere, lurralde-oreka hori pixkanaka aldatzen ari da, eta kostaldeko zerrenda konurbazioa osatzen ari dela hauteman daiteke.

Horrela bada, biztanleek lurraldean duten kokapeneren bilakaera aztertuta, agerian jartzen da kostaldeko zerrenda, Zarauzetik Iruneraino, osatzen duten udalerrien goranzko joera; horrekin batera, eta alderantziz, barnealdeko eskualdeak –hala nola Debabarrena, Goierri eta Tolosaldea– garrantzi erlatiboa galtzen ari dira.

Izan ere, Bidasoa Beherea, Donostialdea eta Urola Kosta eskualdeetan biztanleriaren % 61 bizi zen 1960. urtean, eta gaur egun portzentajea % 67ra igo da (% 65ekoa zen Europar Batasuneko kide bihurtu ginen urtean). Horrek aditzera ematen du biztanleriak kostaldea nahiago duela bizitzeko.

7. EL TERRITORIO Y LA MOVILIDAD

7.1. LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

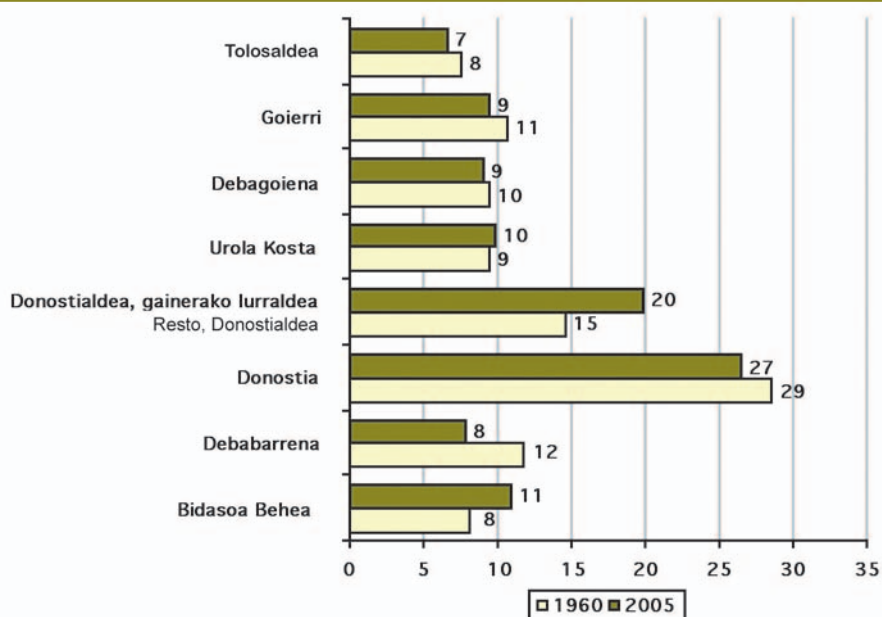
El incremento de la población guipuzcoana en los últimos cincuenta años, se ha distribuido de forma bastante homogénea a lo largo del territorio. Así, la vertebración de Gipuzkoa se ha sustentado, precisamente, en el equilibrio de la distribución territorial de su población. No obstante, este equilibrio territorial va modificándose paulatinamente, observándose que la franja costera va conformando una conurbación.

Así, en la evolución de la ubicación territorial de la población se pone de manifiesto la tendencia creciente de la red de municipios que integran la franja costera, desde Zarautz hasta Irún y, por el contrario, la paulatina pérdida del peso relativo de comarcas más interiores, como Bajo Deba, Goierri y Tolosaldea.

En efecto, las comarcas de Bajo Bidasoa, Donostialdea y Urola Costa que en 1960 albergaban al 61% de la población, han aumentado esta participación hasta el 67% en la actualidad (65% en el año de la incorporación a la Unión), reflejando la preferencia de la población por la residencia en el entorno costero.

Biztanleria eskualdeen arabera
Población por comarcas

Biztanle guztien % / % de la población total





7.2. PERTSONEN MUGIKORTASUNA

Biztanleak Gipuzkoako geografia osoan mugitzeko joera era ikusgarrian handitu da azkeneko hogeita hamar urteotan, gizarte gero eta konplexuago eta aberatsagoaren bilakaerari jarraituz: pertsonak beste udalerrri batera lekualdatzen dira lan egiteko, ikasteko edo dibertitzeko, nagusiki. Hori da biztanleak eskualdean eta lurraldean lekualdatzearen arrazoia.

Gorakada horretan, erabakigarria izan da lurralde-loturan izandako hobekuntza etengabea, eta hobekuntza horren oinarri izan dira errepide-sarea eta bidaiarien talde-garraioa, hiri barruko zein hiriartekoa zabaltzea, hobetzea eta finkatzea.

Erreferentziatzko adierazle gisa, nabarmendu behar dugu azken berrogeita hamar urteetan hamahirurekin biderkatu dela gipuzkoar biztanleen auto partikularren kopurua.

Nor bere ibilgailuan mugitzeak hartu duen garrantziari erantsi behar zaio gero eta eskaintza handiagoa dagoela garraio publikoan, bai errepidean, bai trenbidean, eta horretan lagungarri dela komunikazioen apiegiturek izandako garapen handia.

7.2. LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

La movilidad de la población a lo largo de la geografía guipuzcoana crece de forma espectacular en los últimos treinta años, de acuerdo con la evolución de la sociedad cada vez más compleja y más rica: las personas cambian de municipio principalmente para trabajar, estudiar o divertirse, lo que explica el aumento de su movilidad comarcal y territorial.

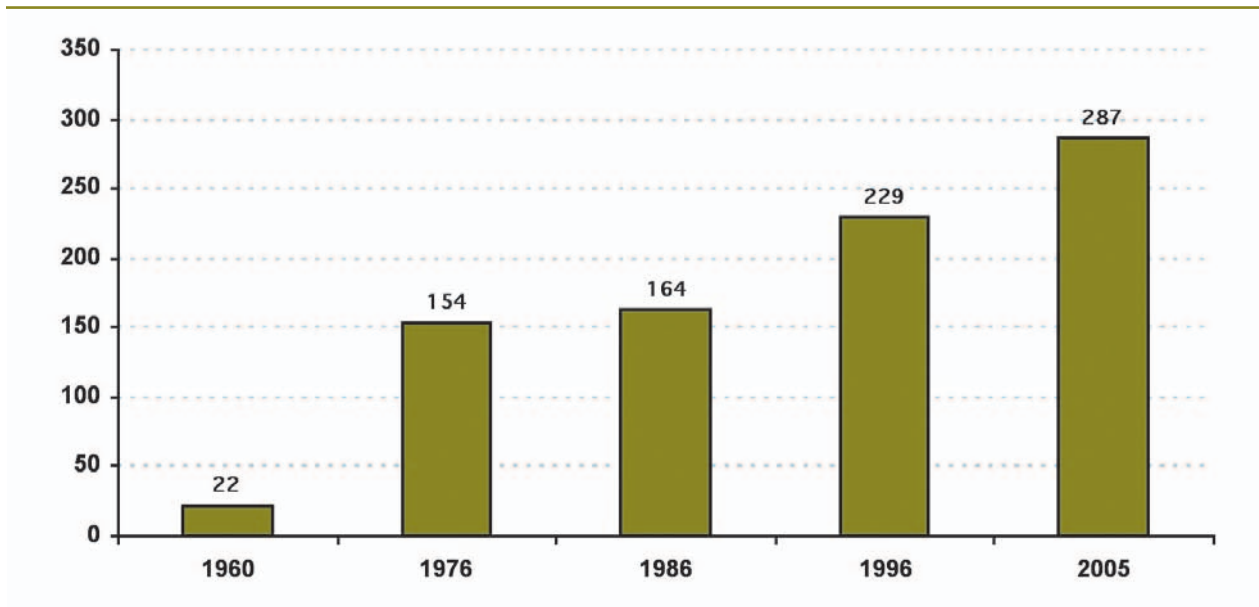
En este aumento ha sido determinante la mejora continuada de la conexión territorial, apoyada en la ampliación, mejora y consolidación de la red de carreteras y de los transportes colectivos de viajeros, urbanos e interurbanos.

Como indicador de referencia cabe destacar que en los últimos cincuenta años se multiplica por trece el número de automóviles particulares de la población guipuzcoana.

A la importancia de la movilidad apoyada en el vehículo propio hay que sumarle la oferta igualmente creciente de los servicios de transporte público, tanto por carretera como ferroviaria, apoyada en un fuerte desarrollo de las infraestructuras de comunicaciones.

Automobilak Turismos

Ibilgailuen kopurua milakoetan / Miles de vehículos



Iturria/Fuente: **Trafikoko Zuzendaritza Nagusia eta Eustat** / Dirección General de Tráfico y Eustat



7.3. TRAFIKOA

Biztanleriaren mugikortasunak eta garraio pribatua erabilerak izandako igoera handiarekin batera, kontuan hartu behar dugu Gipuzkoa pasadizoko gunea dela, loturagunea kontinentearekin, eta atea Mesetan sartzeko, eta errealitate geografiko horretan salgaien garraioak, neurri handian errepidez egiten baita, garrantzi handia hartzen duela.

Gipuzkoako komunikazio-ardatz nagusietan dagoen ibilgailuen trafikoa hirukoiztu egin da azken hogeitun urteetan. Urteko hazkunde metatua ia % 6koa izanda, Gipuzkoako Barne Produktu Gordina (% 3,6) baino askoz ere handiagoa. Beste alde batetik, biztanleria egonkor mantentzen da. Espainia eta Portugal Europar Batasuneko kide bihurtzeak, halaber, berekin ekarri zuen Gipuzkoako lurraldean errepideko trafikoa gorakada handia izatea, produkzio-jardueraren globalizazio gero eta handiagoaren ingurumarian. Horren adierazle gisa adieraz dezakegu ibilgailu astunen trafikoa 1990etik izandako igoerak ibilgailu arinena bikoizten duela ia.

Gauzak horrela, azpimarratzekoa da errepide-sarearen berrikuntza eta hobekuntza, eta aipagarria da Etxegarate bikoiztu egin dela eta Eibar-Gasteiz autobidearen zati bat funtzionamenduan jarri dela. Hala eta guztiz ere, trafikoa gorakada handia zein ingurumenean, ekonomian eta gizartean sortzen duen eragina ikusita, beharrezkoa izan daiteke talde-garraioa sustatzea, eta baita errepidez egiten ez diren beste modu batzuk ere, burdinbideko garraioa batik bat.

7.3. EL TRÁFICO

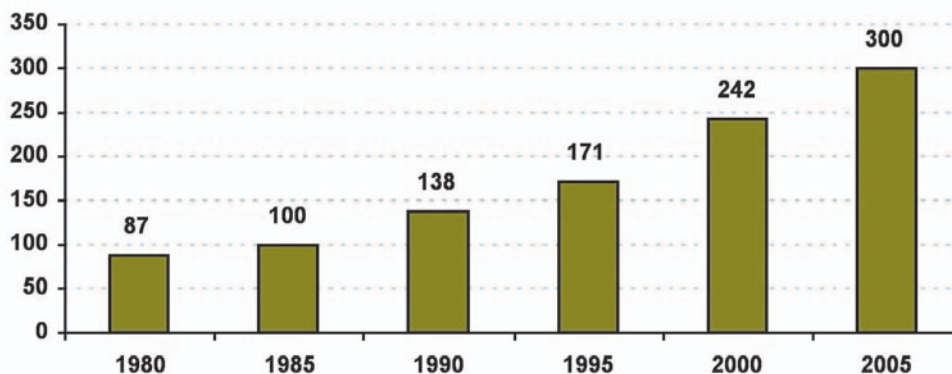
Junto al fuerte aumento de la movilidad de la población y del uso del transporte privado, Gipuzkoa es un espacio de tránsito y punto de conexión con el continente y la entrada a la Meseta, realidad geográfica en la que la actividad del transporte de mercancías, en gran medida por carretera, adquiere una gran relevancia.

El tráfico de vehículos por los principales ejes de comunicación guipuzcoanos se ha triplicado en los últimos veinte años, con un crecimiento acumulativo anual cercano al 6%, muy superior al del PIB de Gipuzkoa (3,6%) y con una población estabilizada. La incorporación de España y Portugal a la Unión Europea, en un contexto de creciente globalización de la actividad productiva, ha impulsado asimismo el fuerte aumento del tráfico por carretera en el territorio guipuzcoano. Como indicador de ello, el crecimiento del tráfico de vehículos pesados desde 1990 casi duplica al de vehículos ligeros.

En este contexto, la renovación y mejora de la red de carreteras ha sido notable, pudiendo destacarse el desdoblamiento de Etxegarate y la entrada en funcionamiento parcial de la autovía Eibar-Vitoria. No obstante, el fuerte crecimiento del tráfico y su incidencia ambiental, económica y social, plantea la necesidad de impulso del transporte colectivo, así como de modos alternativos a la carretera, principalmente ferroviario.

Errepideko trafikoa Tráfico por carretera

Eguneko batez besteko intentsitatea (1985. urtea = Oinarria 100)
Intensidad media diaria (año 1985=Base 100)



Oharra: N-1 errepidearen eta A-8 autobidearen batez bestekoa

Nota: Media de la carretera N-1 y de la autopista A-8

Iturria: Geuk egindako zenbatespena, Gipuzkoako Foru Aldundiaren datuetan oinarrituta

Fuente: Estimación propia a partir de datos de la Diputación Foral de Gipuzkoa



7.4. PASAIKO PORTUA

Azkeneko berrogeita hamar urteetako historiaren ikuspegitik begiratu gero, Gipuzkoako ekonomiaren azpiegitura nagusia den Pasaiko portuaren bilakaera laburbil daiteke erauzketa- eta merkataritza-flotaren garapenarekin duen lotura eta portuko *hinterlanden* garapenari eman dion bultzada aztertuta.

1960ko eta 1970eko hamarkadetan, Pasaiko portua lehenengo postuetan zegoen Estatuko arrantza-portuen artean, eta bakailao-flota nagusiaren amarralekua zen. Amarratutako flotari eta lehorreratutako arrantzaren bolumenari bagagozkie, 1976. urtean iritsi zen unerik gorenera. Urte horretatik aurrera, Nazioarteko Itzas Zuzenbidean eta Europar Batasunari Atxikitzeko Itunean izandako aldaketei jarraituz, flotaren ahalmenean eta harrapaketen mugaketan beharrezkoak diren doikuntzak egin dira.

Pasaiko portua merkataritza-portua da, Historiaren une bakoitzeko beharretara egokitu dena. Ondorioz, arrantza lehorreratzeak izan duen garrantzitik automobilaren edo txatarraren alorrean bizi izandako finkapenera igaro da. 2006. urtean, portuan mugitu ziren salgaien bolumen osoa 5 milioi tonatik gorakoa izan zen.

Pasaiko portuko jarduerak gertuko ingurunean itsasontziarekin lotura duten hornitzaileak behar ditu (eraikuntza, mantentze-lanak, zuzkidura), eta baita bere beharrei erantzuten dien berariazko zerbitzuen sare bat ere (logistika, jasotzaileak, aseguruak). Pasaiko portuak Gipuzkoaren garapenean egindako ekarpenak, salgaien garraioak portuari ematen dion balioa gaingaitzen du, ingurunearen bultzatzaile garrantzitsua izan baita, eta jarduera ugaritan, gero eta gehiagotan, eragina baitu.

7.4. EL PUERTO DE PASAJES

La perspectiva histórica de la evolución del Puerto, infraestructura central de la economía guipuzcoana, durante los últimos cincuenta años puede sintetizarse a través de su vinculación con el desarrollo de la flota extractiva y mercante y su efecto tractor en el desarrollo del hinterland portuario.

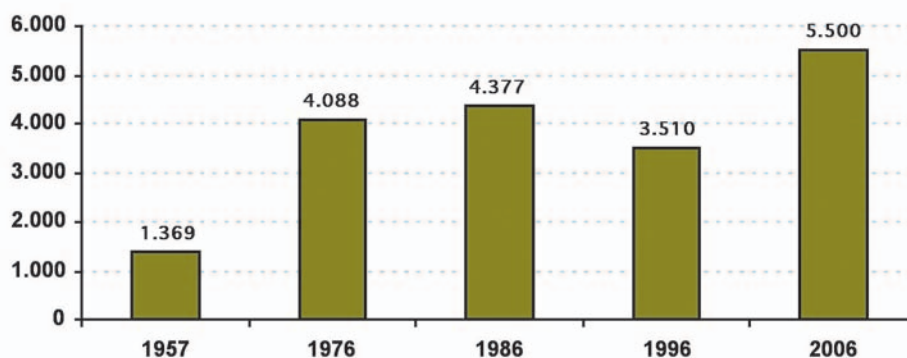
En las décadas 60 y 70, el Puerto de Pasajes ocupó uno de los primeros lugares entre los puertos pesqueros del Estado, siendo el punto de amarre de la principal flota bacaladera. El punto álgido, en el tamaño de la flota amarrada y en el volumen de pesca desembarcada, se alcanzó en 1976. A partir de esta fecha se van realizando los ajustes requeridos en la capacidad de la flota y las limitaciones en la captura derivados de los cambios en el Derecho Marítimo Internacional y el Tratado de Adhesión a la Unión Europea.

El Puerto de Pasajes es un puerto mercante que se ha adaptado a las necesidades de cada momento histórico. En consecuencia, ha basculado desde la importancia de la aportación del desembarco de pescado a la consolidación del segmento del automóvil o de la chatarra. En 2006 el volumen total de mercancías movidas supera los 5 millones de toneladas.

La actividad en el Puerto de Pasajes necesita del entorno de proximidad, proveedores ligados al buque (construcción, mantenimiento, avituallamiento), además de requerir de un tejido de servicios específico (logística, consignatarios, seguros) que le atienda. La contribución del Puerto de Pasajes al desarrollo de Gipuzkoa supera el valor otorgado en términos de transporte de mercancías, con un efecto tractor decisivo en el entorno, incidiendo en un número amplio y creciente de actividades.

Portuko trafikoa Tráfico portuario

Mila tonakotan / Miles de toneladas



Iturria: Sustapen Ministerioa eta Pasaiko Portua

Fuente: Ministerio de Fomento y Puerto de Pasajes



7.5. HONDARRIBIKO AIREPORTUA

Hondarribiko aireportua aireko garraiorako lurraldeko azpiegitura da, eta bertako jarduerak igoera handia izan du, batez ere Europar Batasunean sartu eta gero.

Gipuzkoako aerodromoko jardueraren bilakaeran era askotako alderdiek izan dute eragina. Lehenik eta behin, beharbada, eta alderdi nagusi gisa, aireportuaren neurriak eta kokalekua aipatu behar ditugu, hori dela-eta barneko edo eskualdeko helburua duen aerodromoa baita.

Bigarrenez, adierazi behar dugu Hondarribiko aireportua gertuko beste aerodromo batzuek osatutako sare baten barruan dagoela, eta horrek baldintzatzen duela bai biztanleen eskaera, bai aireportuak berak kudeatzen duen eskaintza (hegaldiak, helmugak, aireontziak).

Nolanahi ere, eta aireportuaren ahalmenean alderdi horiek duten eragina onartuta, kontuan hartu behar dugu dinamismo ekonomikoak eta pertsonen mugikortasunaren gorakadak bidaiarien kopuruan hobekuntza handia eta etengabea bultzatu dutela, hogeita hamar urtetan seirekin biderkatu baita.

7.5. EL AEROPUERTO DE HONDARRIBIA

La actividad del aeropuerto, que es la infraestructura de transporte aéreo del territorio, muestra un importante crecimiento de su actividad, especialmente con posterioridad a la entrada en la Unión Europea.

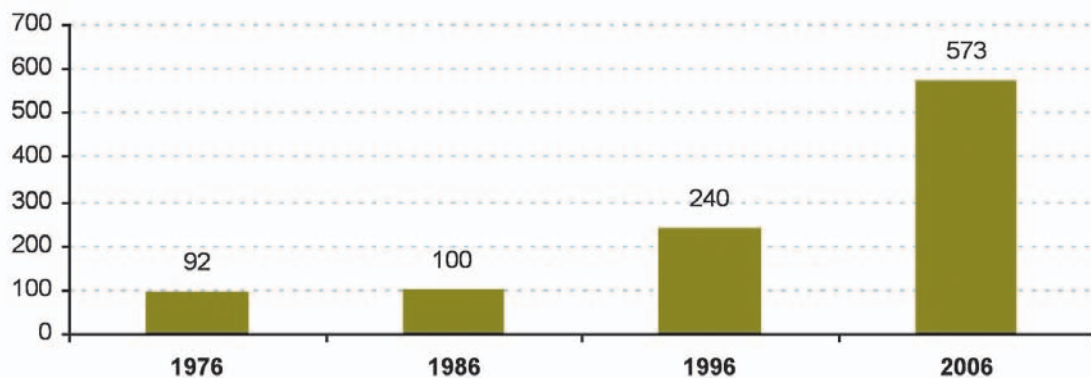
En la evolución de la actividad del aeródromo guipuzcoano inciden factores de distinta índole. Posiblemente, el primero y más importante de ellos es su propia dimensión y ubicación, que lo posiciona como aeródromo de destino interior o regional.

En segundo lugar, su participación en una red en la que existen otros aeródromos en el entorno de proximidad, lo que condiciona tanto la demanda de la población como la propia oferta (vuelos, destinos, aeronaves) que se realice desde su gestión.

No obstante, y asumiendo estos parámetros en su capacidad, lo cierto es que el dinamismo económico y el crecimiento de la movilidad de las personas propicia la importante y continuada mejora en el número de pasajeros que, en treinta años, se ha multiplicado por seis.

Bidaiarien trafikoa Tráfico de pasajeros

Bidaiarien kopurua (1986ko oinarria = 100) / Nº de pasajeros (Base 1986 =100)



Iturria/Fuente: **Sustapen Ministerioa** / Ministerio de Fomento

