

DPTO. Y €	DEPARTAMENTO. MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS 08	
	2012:	96.479.050 €
	2013	117.710.088 €

Nombre: Ordenación y Promoción del Transporte
 Código: 10
 Relevancia de género: Media
 Presupuesto: 29.235.049 €

Tabla 1. Cuantía del presupuesto del programa y porcentaje que representa para el Departamento en los últimos años

	2011	2012	2013	12/11	13/12
GASTOS EN EUROS	21.781.470	29.855.753	29.235.049	No relevante (1)	- 2%
PORCENTAJE SOBRE EL PRESUPUESTO DEL DPTO.	No relevante (1)	30,9 %	24,8%	No relevante (1)	-19,74%

(1) Interesa aclarar que al cambiar la adscripción de la Dirección de Movilidad y Transporte Público a distintos departamento (antes con Ordenación Territorial, ahora con Infraestructuras Viarias) no se considera relevante el dato del porcentaje que supone este programa sobre el presupuesto total del Dpto., ya que no son comparables presupuestos de Dptos. de diferente envergadura.

Programa Y €

Este programa representa por sí solo el 24,8% del presupuesto del Departamento, lo que da idea de la centralidad que ocupa la mejora del transporte público de viajeros en la política foral, teniendo en cuenta además que el nuevo Departamento incluye Infraestructuras Viarias (Carreteras), tradicionalmente la Dirección con mayor presupuesto de gastos de Diputación.

El grueso del gasto se destina a la financiación de los servicios de transporte interurbano de viajeros de uso general por carretera, a la política de descuentos del Billete Único, con la existencia de tarjetas especiales para determinados colectivos sociales y al impulso y mantenimiento de Lurraldebus, verdadera punta de lanza en la implementación de un sistema integrado de transporte público en el Territorio. Le sigue la financiación foral a las obras de la futura estación de autobuses de Donostia y al desdoblamiento de la línea ferroviaria de Eusko Trenbide Sarea.

Tabla 2. Principales actuaciones incluidas en el programa presupuestario y gasto presupuestado.

	2012	2013
Billete Único - indemnizaciones	18.500.000	21.245.000
Financiación estación buses SS	3.981.250	2.925.000
Funcionamiento Lurraldebus	752.550	633.000
Integración Billete Unico-Consortio Tte		456.063
Movilidad sostenible. Car-sharing		200.000
Infraestructuras (básculas, paradas, etc)	360.000	230.000
Taxi adaptado		72.000
Acceso a la profesión de transportista	25.000	25.000
Otros	4.486.856	3.448.986
Total	29.855.753	29.235.049

Objetivos, destinatarios y actuaciones que contiene el programa

Este programa presupuestario recoge las principales líneas de actuación del Departamento en el ámbito de la mejora del transporte público de viajeros, teniendo como objetivo general asegurar la movilidad de la ciudadanía además de la accesibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte.

A quién se dirige: al conjunto de la población, pretendiendo fomentar la utilización de medios de movilidad más sostenibles, evitando los efectos perniciosos del uso abusivo del vehículo privado.

Más específicamente, atiende las necesidades de movilidad de sectores sociales dependientes del transporte público (infancia y jóvenes, tercera edad, personas de movilidad reducida, perceptoras de rentas bajas, habitantes de núcleos rurales, etc.).

El programa recoge la financiación de las siguientes actuaciones:

A. En cuanto al desarrollo del Sistema de Billete Unico, además de la financiación de los servicios de transporte, se incluyen las subvenciones en el precio del transporte público para el fomento del mismo, las inversiones en equipamiento y modernización tanto de la flota de autobuses como del centro de control de Lurraldebus Gunea, y la colaboración con el Ayuntamiento de Donostia para la consolidación del Billete Único como medio general de pago y con el de Errentería para la integración de sus servicios urbanos en dicho Sistema.

A. Respecto al servicio de taxis, se contempla la subvención para la adquisición de vehículos adaptados, la utilización del taxibus para determinados casos, sin olvidar la mejora del servicio con la emisora del taxi.

B. Colaboración con la Diputación de Bizkaia para la mejora del servicio en Arrasate y Mutriku facilitando su conexión con Bilbao.

C. Mejora de la conexión de determinados núcleos, principalmente rurales: Beizama y Errezil en su conexión con Azpeitia. Aizarnazabal, conexión Elgeta con Bergara, lo que facilita el mantenimiento de la población en su medio natural.

D. Inversiones en infraestructuras del transporte: marquesinas y apartaderos en paradas interurbanas, básculas de pesaje en carreteras para el control del transporte de mercancías.

E. Mención aparte por su volumen merece las ayudas financieras para la futura estación de autobuses de la capital guipuzcoana y para el desdoblamiento del Topo.

I.- FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, DESARROLLO DEL SISTEMA DE BILLETE UNICO – LURRALDEBUS.

Tabla 3. Desplazamientos según modo y sexo (porcentaje)

	T	H	M	T	H %	M%
No motorizado	2.573.344	1.106.470	1.466.875	42	37	47
Autobús	593.542	231.949	361.593	10	8	12
Automóvil	2.349.987	1.359.028	990.960	39	46	32
Ferrocarril	468.727	198.541	270.186	8	7	9
Otros	102.000	73.894	28.106	2	2	1
Total	6.087.600	2.969.882	3.117.720		100	100

Fuente: Estudio de movilidad en la CAPV 2007 (OTEUS)

Observamos una mayor utilización del transporte público por el colectivo femenino (21%) frente a un escaso 15% de los hombres, siendo mayor asimismo el porcentaje de desplazamientos no motorizados, que incluyen la movilidad ciclista y peatonal.

**Análisis
cuantitativo
por género**

Tabla 4. Distribución de tarjetas de Lurraldebus según sexo y edad

Edad	TOTALES TARJETAS	TOTAL H Valores absolutos	TOTALES H %	TOTAL M Valores absolutos	TOTAL M %
0-10	12.427	6.303	50,7	6.124	49,3
11-30	64.031	28.188	44	35.843	56
31-60	80.858	29.558	36,5	51.300	63,5
+ de 61	45.658	17.565	38,5	28.093	61,5
Sin edad⁽¹⁾	19.528	7.628	39	11.900	61
Totales	222.502	89.242	40,1	133.260	59,9

Fuente: Lurraldebus Gunea 2012

⁽¹⁾ engloba aquellas solicitudes de tarjeta que no han incluido la edad del solicitante por tratarse de tarjetas sin bonificación adicional en las que la edad no influye.

Del cuadro se deduce que hay más proporción de mujeres titulares de tarjetas de Lurraldebus (59,9%), con una abultada diferencia en las edades de franja correspondientes a edades

intermedias y tercera edad superior en torno a los 25 puntos porcentuales.

Tabla 5. Número de tarjetas por tipo, edad y género

CANTIDAD PERFIL	GENERO		Total general
	HOMBRES	MUJERES	
Total BILLETE UNICO	57.776	97.042	154.818
Total DISCAPACITADOS/EZINDUAK	1.213	945	2.158
Total FN20	1.221	2.172	3.393
Total FN20 + ADINEKOAK	9	2	11
Total FN20 + EZINDUAK	53	47	100
Total FN20 + GAZTEAK	2.388	2.349	4.737
Total FN20 + SOZIALA	69	84	153
Total FN50	87	128	215
Total FN50 + ADINEKOAK	1	1	2
Total FN50 + GAZTEAK	139	125	264
Total FN50 + SOZIALA	5	6	11
Total FN50 EZINDUAK	7	4	11
Total JOVENES/GAZTEAK	15.490	17.627	33.117
Total MAYORES/ADINEKOAK	11.526	17.668	29.194
Total NIÑOS/HAURRAK	7.684	7.551	15.235
Total SOCIAL/SOZIALA	844	991	1.835
Total general	98.512	146.742	245.254

Fuente: Lurraldebus Gunea junio 2012

Tabla 6. Evolución movimientos usuarios/as

Años	TOTALES	TOTAL H Valores absolutos	H %	TOTAL M Valores absolutos	M %
2009	14.362.860	4.213.367	28,7	10.149.493	71,3
2010	16.589.220	5.062.746	30,5	11.526.474	69,5
2011	18.483.993	5.780.490	31,2	12.703.503	68,8

Fuente: Lurraldebus Gunea 2012

Interesa matizar que sólo se incluyen los movimientos con tarjeta de Lurraldebus, que son alrededor del 80% del total de los viajes, siendo el 20% restante los pagados en metálico, por lo que las cifras superan los 20 millones de desplazamientos. También aquí se observa el fenómeno

de la feminización del transporte público (alrededor de un 70% de los usuarios).

II. ACCESO A LA PROFESION DE TRANSPORTISTA:

Tabla 7. Acceso a la profesión de transportista según sexo

	TOTALES INSCRITOS A PRUEBAS	H %	M %	TOTAL
Mercancías	49	98	2	100
Viajeros	850	95	5	100
Total	899			

Fuente: DFG2011

En otro ámbito, desde 2009 por mandato de la Unión Europea se están efectuando pruebas de acceso a la profesión de transportista de mercancías y viajeros. Como se aprecia en el cuadro adjunto, el sector está fuertemente masculinizado, dándose además una presencia casi simbólica de las mujeres en el ámbito del transporte de mercancías por carretera (2%).

Análisis o reflexión cualitativa

Tradicionalmente, los dos grupos de usuarios principales del transporte público han sido el de la juventud y el de las mujeres de edad media-alta que tradicionalmente han tenido menor dependencia del vehículo privado, el primero por no disponer de recursos económicos que les permitieran adquirir y mantener el coche privado y el segundo por la preponderancia del hombre en el uso del vehículo de la unidad familiar.

A día de hoy el transporte público es un servicio de calidad, ofrecemos horarios y frecuencias crecientes, disponemos de una flota de autobuses moderna y adaptada a las necesidades de las personas de movilidad reducida, contamos con desarrollos tecnológicos que redundan en un servicio más eficiente y a un precio competitivo que le permite competir con el vehículo privado de manera que el objetivo es, manteniendo a los usuarios actuales, incorporar progresivamente entre los usuarios del transporte público a los actuales usuarios del vehículo privado que encuentran una alternativa real para dejar el vehículo privado para realizar algunos de sus desplazamientos.

Movilidad DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

**DEPARTAMENTU
A ETA
ZENBATEKOA**

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS 08
2012: 96.478.750 EUROS
2013:117.710.088 EUROS

Nombre: Movilidad
 Código: 11
 Relevancia de género: Media
 Presupuesto: 3.109.083 euros

Tabla 1. Tabla 1. Cuantía del presupuesto del programa y porcentaje que representa para el Departamento en los últimos años

	2011	2012	2013	12/11	13/12
GASTOS EN EUROS		8.559.445	3.109.083		%-63,67
PORCENTAJE SOBRE EL PRESUPUESTO DEL DPTO.		%8,87	%2,64		%-70,24

Programa eta zenbatekoa

En las legislaturas anteriores el programa de Movilidad ha estado vinculado al Departamento de Desarrollo Sostenible; a partir de julio de 2011 está dentro del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. Por eso no se han recogido los datos de 2011.

Tabla 2.- Las principales actuaciones recogidas en el programa presupuestario

	2012	2013	13/12
Realización de bidegorris	5.280.822	2.345.889	-55,58%
Mejora y ampliación de los bienes y servicios en los bidegorris	400.000	150.000	-62,50%
Ayudas técnicas	700.000	175.000	-75,00%
Expropiaciones y compra de terrenos	520.000	180.000	-65,38%
Subvenciones y transferencias de capital para la realización de bidegorris	1.354.998	178.194	-86,85%
Otros	303.625	80.000	-73,65%
Total	8.559.445	3.109.083	-63,67%

El presupuesto se invierte, sobre todo, en la realización de bidegorris, tanto con medios propios como a través de convenios firmados con otros organismos.

Programaren helburuak, hartzekodunak eta jarduerak

Este programa desarrolla la red de vías ciclistas que prevé el Plan Territorial Sectorial de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y su principal objetivo es promocionar la movilidad sostenible. En cuanto a los presupuestos, a pesar de que la realización de dichos bidegorris tiene una gran relevancia, el programa también recoge otras acciones muy importantes que en los presupuestos no tienen gran visibilidad, como por ejemplo las acciones para promocionar el uso de las vías ciclistas y la movilidad sostenible, la redacción y la tramitación del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa, la participación pública de esa tramitación, etc.

3. Taula. 2011n zerbitzu nagusietan artatutako biztanleria:

	GUZTIRA	GIZONEZKOA K %	EMAKUMEZK OAK %
Trayectos totales en la red construida	3.396.000	%56	%44
Trayectos en bicicleta en la red construida	841.000	%83	%17
Trayectos a pie en la red construida	2.555.000	%49	%51

	TOTAL	HOMBRES %	MUJERES %
Antes de realizarse el bidegorri utilizaba la bicicleta tanto como ahora	%52	%59	%15
Antes de realizarse el bidegorri utilizaba la bicicleta menos que ahora	%33	%30	%44
Antes de realizarse el bidegorri no utilizaba el bidegorri; usuario nuevo	%16	%10	%40

Analisi kuantitatiboa generoaren arabera

Analisi edo hausnarketa kualitatiboa

Los últimos años se ha incrementado el uso de los bidegorris, por un lado, porque cada vez existe una red más larga y completa para los usuarios, y por otro, porque cada vez se utilizan más los bidegorris construidos hace tiempo.

Según muestran las encuestas realizadas en torno al uso, el 75 % son peatones y el 25 %, ciclistas. Entre los peatones, la proporción de hombres y mujeres está equilibrada; entre los ciclistas, en cambio, aparecen pocas mujeres, la mayoría son hombres.

De todas formas, los datos indican que la realización del bidegorri ha empujado en mayor medida a las mujeres a utilizar la bicicleta; ver la segunda tabla superior. Puede ser que ese dato esté relacionado con la posibilidad de ir en coche. Entre los ciclistas masculinos diarios el 67 % declara que tiene la posibilidad de ir en coche. Entre las mujeres ciclistas diarias, sin embargo, es el 49 % quien declara esa posibilidad.

Por otra parte, en muchos bidegorris la movilidad obligatoria (trayectos al trabajo o para realizar gestiones) tiene mayor importancia entre las mujeres que entre los hombres.