

Garraioaren Antolaketa eta Sustapena: **MUGIKORTASUNeko ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA**

Departamentua  
eta €

**MUGIKORTASUNeko ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA 08**

2012: 96.479.050 €

2013: 117.710.088 €

Izena: Garraioaren Antolaketa eta Sustapena

Kodea: 10

Generoaren garrantzia: Ertaina

Aurrekontua: 29.235.049

**1 taula. Programaren aurrekontuaren zenbatekoa, eta hori Departamentuan izan den %a, azken urteotan**

	2011	2012	2013	12/11	13/12
<b>GASTUA EUROTAN</b>	21.781.470	29.855.753	29.235.049	Ez aipagarria (1)	% -2
<b>Ehunekoa, departamentuaren aurrekontuan</b>	Ez aipagarria (1)	%30,9	% 24,8	Ez aipagarria (1)	% -19,74

(1) Argitu behar da, Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritzak beste departamentu batzuekiko izan duen atxikipena aldatu egin denez (lehen Lurralde Antolaketarekin batera, eta orain Bide Azpiegiturekin batera), programa honek Departamentuaren aurrekontu osoan duen ehunekoaren datua ez dela aipagarria; izan ere, tamaina desberdineko departamentuen aurrekontuak ezin baitira alderatu.

Programa eta €

Programa honek, berak bakarrik, Departamentuko aurrekontuaren %24,8a darama, eta horrek garbi uzten du bidaiarien garraio publikoaren hobekuntzak foru politikan duen zentraltasuna. Gainera, kontuan hartu behar da, Departamentu berriak Bide Azpiegiturei (Errepideak) ematen diola, betidanik, Aldundian gastu-aurrekontu handieneko Zuzendaritza.

Gastuaren zatirik handiena honako helburu hauetara bideratzen da: oro har errepidez egiten diren bidaiarien hiri-arteko garraio zerbitzuak finantzatzera; Txartel Bakarraren deskontu politikara, kontuan izanik txartel bereziak daudela gizarte kolektibo jakin batzuentzako; eta Lurraldebus mantentzera eta sustatzera, bera baita benetako abiapuntua Lurraldeko garraio publikoaren sistema integratuaren ezarpenean. Hurren, Donostiako etorkizuneko autobus geltokiaren obrak egiteko eta Eusko Trenbide Sarearen trenbidea bitan banatzeko obrak gauzatzeko foru finantzaketa dator.

**2 taula. Aurrekontu programan jasotako jarduera nagusiak eta aurrekontuko gastua.**

	2012	2013
<b>Txartel bakarra – kalte-ordainak</b>	18.500.000	21.245.000
<b>Donostiako bus geltokiaren finantzaketa</b>	3.981.250	2.925.000
<b>Lurraldebus-en funtzionamendua</b>	752.550	633.000
<b>Txartel bakarrean sartzea GGLA</b>		456.063
<b>Mugikortasun iraunkorra.Car.Sharing</b>		200.000
<b>Azpiegiturek (baskulak, geltokiak, ...)</b>	360.000	230.000
<b>Taxi egokitua</b>		72.000
<b>Garraiolari lanbidean sartzea</b>	25.000	25.000
<b>Bestelakoak</b>	4.486.856	3.448.986
<b>Guztira</b>	29.855.753	29.235.049

Aurrekontuko programa honetan sartzen dira Departamentuak bidaiarien garraio publikoaren hobekuntzan jarraitzen dituen jarduera ildo nagusiak. Programa horren helburu orokorra, garraio sistemaren irisgarritasuna eta iraunkortasuna ziurtatzeaz gain, herritarren mugikortasuna bermatzea da.

Nori zuzendua dagoen: herritar guztiei, mugikortasuneko baliabide iraunkorragoen erabilpena sustatuz, eta ibilgailu pribatuaren gehiegizko erabileraren ondorio kaltegarriak saihestuz. Zehazkiago, garraio publikoa erabili behar duten gizarteko sektoreen mugikortasun premiei erantzuten die (haur eta gazteak, mugikortasun murriztuko pertsonak, errenta txikiak jasotzen dituztenak, landa inguruneetako biztanleak, ...).

Programa honetan finantzatzen diren jarduerak:

- A) Txartel Bakarraren Sistema garatzeari dagokionez, garraio zerbitzuak finantzatzeaz gain, honakoak sartzen dira: garraio publikoaren prezioan ematen diren diru laguntzak zerbitzu hori sustatzearen; ekipamendu eta modernizazioan egiten diren inbertsioak, bai Lurraldebus-en autobusetan eta bai Lurraldebus Gunearen kontrol gunean; Donostiako Udalarekin adostutako lankidetzak, ordaintzeko baliabide orokor gisa Txartel Bakarra finkatzeko; eta Errenteriakoarekin adostutakoa, bere hiri zerbitzuak Sistema horretan txertatzeko.
- B) Taxi zerbitzuari dagokionez, diru laguntzak ematea aurreikusi da ibilgailu egokituak erosteko, kasu jakin batzuetan taxibus erabiltzeko, eta jakina, zerbitzua taxi-emisorarekin hobetzeko.
- C) Bizkaiko Aldundiari laguntzea, Arrasaten eta Mutrikun zerbitzua hobetzeko, Bilborekiko lotunea erraztuta.
- D) Lotuneak hobetzea, batez ere landa inguruneeko guneei: Beizama eta Errezilen lotunea Azpeitiarekin. Aizarnazabal, Elgeta Bergarekin; horrela errazagoa baita biztanleria bere jatorrizko ingurunean mantentzea.
- E) Inbertsioak garraioaren azpiegiturretan: markesinak eta bazterlekuak hiri-arteko geltokietan, pisatzeko baskulak errepideetan, salgaien garraioa kontrolatzeko.
- F) Duten garrantzia aintzat harturik, aipamen berezia merezi dute Gipuzkoako hiriburuan egingo den autobus geltokirako eta Topoa bitan banatzeko laguntza finantzarioek.

**Xedeak,  
hartaileak eta  
programaren  
jarduerak**

**I.- GARRAIO PUBLIKOA SUSTATZEA, TXARTEL BAKARRAREN SISTEMA GARATZEA – LURRALDEBUS.**

**3 taula. Joan-etorriak modu eta sexuaren arabera (ehunekoak)  
Iturria: EAEko mugikortasunaren azterketa 2007 (OTEUS)**

	Guztira	Gizon.	Emak.	Guztira %	Gizon. %	Emak. %
<b>Motor gabea</b>	2.573.344	1.106.470	1.466.875	42	37	47
<b>Autobusa</b>	593.542	231.949	361.593	10	8	12
<b>Automobila</b>	2.349.987	1.359.028	990.960	39	46	32
<b>Trena</b>	468.727	198.541	270.186	8	7	9
<b>Bestelakoak</b>	102.000	73.894	28.106	2	2	1
<b>Guztira</b>	6.087.600	2.969.882	3.117.720		100	100

Antzeman dugunez, emakumeek gehiago erabiltzen dute garraio publikoa (%21), gizonen %15 eskasak bakarrik erabiltzen baitute. Motorrik gabeko joan-etorriak, halaber, emakumeek gehiago giten dituzte, bizikletazkoak eta oinezkoak ere hor satuta.

**4 taula. Lurraldebus txartelen banaketa, sexuaren eta adinaren arabera  
Iturria: Lurraldebus Gunea 2012**

Adina	TXARTELAK GUZTIRA	GUZTIRA Giz. Balio absolutuak	GUZTIRA Giz. %	Ema. GUZTIRA Balio absolutuak	GUZTIRA Ema. %
<b>0-10</b>	12.427	6.303	50,7	6.124	49,3
<b>11-30</b>	64.031	28.188	44	35.843	56
<b>31-60</b>	80.858	29.558	36,5	51.300	63,5
<b>+ de 61</b>	45.658	17.565	38,5	28.093	61,5
<b>Adinik gabe<sup>(1)</sup></b>	19.528	7.628	39	11.900	61
<b>Guztizkoak</b>	222.502	89.242	40,1	133.260	59,9

<sup>(1)</sup> txartel eskaeretan eskatzailearen adina adierazi ez dutenak biltzen ditu; hau da, hobari gehigarriak ez duten eta, beraz, adinak zerikusirik ez duten txartelak.

Taula horretatik ondoriozta daitekeenez, Lurraldebus txartelen titularren artean, emakumeen proportzioa handiagoa da (%59,9), eta alde oso handia tarteko adinetan eta hirugarren adinean, 25 puntu portzental baino gehiago baita.

**5. taula. Txartel kopurua, mota, adina eta generoaren arabera**  
Iturria: Lurraldebus Gunea 2012ko ekaina

KOPURUA PROFILA	GENEROA		Guztira, oro har
	GIZONAK	EMAKUMEAK	
TXARTEL BAKARRA guztira	57.776	97.042	154.818
EZINDUAK	1.213	945	2.158
FN20, orotara	1.221	2.172	3.393
FN20 + ADINEKOAK, orotara	9	2	11
FN20 + EZINDUAK, orotara	53	47	100
FN20 + GAZTEAK, orotara	2.388	2.349	4.737
FN20 + SOZIALA, orotara	69	84	153
FN50, orotara	87	128	215
FN50 + ADINEKOAK, orotara	1	1	2
FN50 + GAZTEAK, orotara	139	125	264
FN50 + SOZIALA, orotara	5	6	11
FN50 EZINDUAK, orotara	7	4	11
GAZTEAK, orotara	15.490	17.627	33.117
ADINEKOAK, orotara	11.526	17.668	29.194
HAURRAK, orotara	7.684	7.551	15.235
SOZIALA, orotara	844	991	1.835
<b>Guztira, oro har</b>	<b>98.512</b>	<b>146.742</b>	<b>245.254</b>

**6. taula. Erabiltzaileen mugimenduen bilakaera**  
Iturria: Lurraldebus Gunea 2012

Urtea	GUZTIZKOAK	GUZTIRA Giz. Balio absolutuak	Gizon. %	GUZTIRA Ema. Balio absolutuak	Ema. %
<b>2009</b>	14.362.860	4.213.367	28,7	10.149.493	71,3
<b>2010</b>	16.589.220	5.062.746	30,5	11.526.474	69,5
<b>2011</b>	18.483.993	5.780.490	31,2	12.703.503	68,8

Zehaztu behar da Lurraldebus txartelarekin egindako mugimenduak bakarrik sartu ditugula, bidaia guztien %80 inguru. Gainerako bidaiak eskudirutan ordaindu dira; beraz, joan-etorriak 20 milioitik gora izan dira. Hemen ere antzeman daitekeenez, garraio publikoa emakumeek gehiago erabiltzen dute (erabiltzaileen %70 inguru).

## II. GARRAIOLARI LANBIDEAN SARTZEA:

**7 taula.** Garraiolari lanbidean sartzea, sexuaren arabera

Iturria: GFA 2011

	<b>PROBETAN IZENA EMANDAKOAK, GUZTIRA</b>	<b>Gizon. %</b>	<b>Ema. %</b>	<b>GUZTIRA</b>
<b>Merkantziak</b>	49	98	2	100
<b>Bidaiariak</b>	850	95	5	100
<b>Guztira</b>	899			

Beste esparru batean, Europako Batasunak hala aginduta, merkantzien eta bidaiarien garraiolari lanbiderako sarbide-probak egite dira 2009az geroztik. Erantsita doan taulan ikus daitekeenez, sektore hori gizonekoek hartua daukate ia erabat; gainera, emakumeen presentzia ia-ia sinbolikoa da merkantzien errepidezko garraioaren alorrean (%2).

Betidanik, bi multzo izan dira garraio publikoaren erabiltzaile nagusiak: gazteria eta adin ertain-handiko emakumeak, normalean ibilgailu pribatuaren mendekotasun txikiagoa izan dutenak. Lehenengoa, kotxe pribatua erosteko eta mantentzeko baliabide ekonomikorik ez zuelako, eta bigarrena, gizonak lehentasuna izaten zuelako familiako ibilgailua erabiltzeko garaian.

Gaur egungo garraio publikoa kalitateko zerbitzua da, geroz eta ordutegi eta maiztasun zabalagoak eskaintzen ditugu, autobus aldra modernoa daukagu, mugikortasun murriztuko pertsonen premiei egokitua, eta zerbitzu eraginkorragoa prezio lehiakorrean ahalbidetzen duten garapen teknologikoak ditugu, ibilgailu pribatuarekin lehiatzeko moduan alegia. Izan ere, helburua baita, gaur egungo erabiltzaileei eutsiz, orain ibilgailu pribatua erabiltzen dutenetatik geroz eta gehiago garraio publikoaren erabiltzaile izan daitezen lortzea, ibilgailu pribatua geldirik uzteko benetako aukera baitute beren joan-etorrietako batzuk egiterakoan.

**Analisi edo  
gogoeta  
kualitatiboa**

Mugikortasuna MUGIKORTASUNEAKO ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA

SAILA eta €

MUGIKORTASUNEKO ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA 08

2012: 96.478.750 EURO

2013:117.710.088 EURO

Izena: Mugikortasuna  
 Kodea: 11  
 Generoaren garrantzia: Ertaina  
 Aurrekontua: 3.109.083 euros

**Tabla 1. Programako aurrekontuaren zenbatekoa eta azken urteetako departamentuarekiko portzentajea**

	2011	2012	2013	12/11	13/12
<b>GASTUA EUROTAN</b>		<b>8.559.445</b>	<b>3.109.083</b>		<b>%-63,67</b>
<b>DEPARTAMENTUAREN AURREKONTUAREN GAINEKOHUNEKOA</b>		<b>%8,87</b>	<b>%2,64</b>		<b>%-70,24</b>

Programa eta €

Mugikortasuneko programa aurreko legealdietan Garapen Iraunkorrek Departamentuari lotuta egon da; 2011ko uztailaz geroztik Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentuan dago. Horregatik ez dira jaso 2011ko datuak.

**Tabla 2. Aurrekontu programan sartutako jarduera nagusiak eta aurrekontuan jasotako gastua**

	2012	2013	13/12
<b>Bidegorriak egitea</b>	5.280.822	2.345.889	%-55,58
<b>Bidegorrietan ondasunak eta zerbitzuak hobetu eta gehitzea</b>	400.000	150.000	%-62,50
<b>Laguntza teknikoak</b>	700.000	175.000	%-75,00
<b>Desjabetzeak eta lurren erosketak</b>	520.000	180.000	%-65,38
<b>Bidegorriak egiteko kapital diru laguntzak eta transferentziak</b>	1.354.998	178.194	%-86,85
<b>Bestelakoak</b>	303.625	80.000	%-73,65
<b>Total</b>	<b>8.559.445</b>	<b>3.109.083</b>	<b>%-63,67</b>

Aurrekontua, batez ere, bidegorriak egiten inbertitzen da, medio propioekin izan, edo beste erakundeekin sinaturiko lan-hitzarmenen bidez izan.

**Programaren helburuak, hartzaileak eta ekintzak**

Programa honek Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak aurreikusten duen bizikleta-bideen sarea garatzen du, eta mugikortasun iraunkorra sustatzea da bere helburu nagusia. Aurrekontuen aldetik, bidegorri horiek egiteak garrantzia handiena badu ere, programak garrantzi handiko beste ekintzak jasotzen ditu, aurrekontuetan ikusgarritasun txikia dutenak; hala nola, bizikleta bideen erabilera eta mugikortasun iraunkorra sustatzeko ekintzak, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren idazketa eta tramitazioa, tramitazio horren partaidetza publikoa, etab,

**Tabla 3. Zerbitzu nagusietan 2011. urtean arreta jaso dutenak:**

	<b>GUZTIRA</b>	<b>GIZONEZKOAK</b>	<b>EMAKUMEZKOAK</b>
		<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Joan-etorriak guztira, eraikitako sarean</b>	3.396.000	%56	%44
<b>Joan-etorriak bizikletan, eraikitako sarean</b>	841.000	%83	%17
<b>Joan-etorriak oinez, eraikitako sarean</b>	2.555.000	%49	%51

**Genero ikuspegitik ebaluazio kuantitatiboa**

	<b>GUZTIRA</b>	<b>GIZONEZKOAK</b>	<b>EMAKUMEZKOAK</b>
		<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Bidegorria egin baino lehen orain bezainbeste erabiltzen zuen bizikleta</b>	%52	%59	%15
<b>Bidegorri egin baino lehen orain baino gutxiago erabiltzen zuen bizikleta</b>	%33	%30	%44
<b>Bidegorria egin baino lehen ez zuen bizikleta erabiltzen; erabiltzaile berria</b>	%16	%10	%40

Azken urteotan gora egin du bidegorrien erabilerak; batetik, gero eta sare luze eta osoago dagoelako erabiltzailearen eskura; bestetik, aspalditik eraikitako bidegorriak gero eta gehiago erabiltzen direlako.

Erabileraren inguruan egindako inkestek azaltzen dutenez, erabiltzaileen %75a oinezkoak dira, eta %25a bizikletariak. Oinezkoen artean, gizonezkoak eta emakumezkoak orekatuta daude; txirrindularien artean, ordea, emakumezko gutxi azaltzen da, eta gizonezkoek osatzen dute gehiengoa.

Hala ere, datuek diote bidegorria egin izanak emakumeak neurri handiagoan bultzatzen dituela bizikleta erabiltzera; ikusi goiko bigarren taula. Baliteke datu hori kotxean joateko aukerarekin lotuta egotea; eguneroko txirrindulari gizonezkoen artean, %67ak autoz joateko aukera duela aitortzen du. Eguneroko txirrindulari emakumezkoen artean, aldiz, %49ak aitortzen du aukera hor.

Bestalde, hainbat bidegorritan nahitaezko mugikortasunak (lanerako bidaiak, edo gestioak egiteko bidaiak) garrantzi handiagoa du emakumezkoen artean, gizonezkoen baino.

**Ebaluazio edo  
gogoeta  
kualitatiboa**