

MUGIKORTASUNeko ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA

DEPARTAMENTUA	Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturak	2013	109.415.088 euro
		2014	110.105.216 euro

PROGRAMA ETA ZENBATEKOA

Izena Zerbitzu Orokorrak

Kodigoa 8.01

Generoaren garrantzia Gutxi

Aurrekontua 3.194.763

1. Taula
Programaren aurrekontuaren zenbatekoa eta Departamentuaren portzentajea azken urteotan

	2011	2012	2013	2014	12/11	13/12	14/13
GASTUA (mila eurotan)	3.159	3.040	2.452	3.195	-3,77%	-19,34%	30,29%
% DPTUA. AURREKO.	1,63%	3,15%	2,24%	2,90%	93,25%	-28,89%	29,53%

Programa Departamentuak duen aurrekontuaren % 2,90 da.

Programak jasotzen dituen helburuak, kolektiboak eta jarduerak

Helburua: Departamentuari esleitutako berdintasun planaren neurriak ezartzea

Kolektiboak: Administrazioaren langileei zuzendutako jarduera. Hiritarrengan zeharkako eragina du bakarrik.

Jarduerak: Plana burutzeko lanen inguruko proposamen eta jarraipen bilerak koordinatzea.

Generoaren ikuspegia kontuan hartuz Departamentuko aurrekontu programen analisia koordinatzea .

Kontratazio prozesuetan generoaren ikuspegia jasotzea.

Diru laguntzak emateko prozesuetan generoaren ikuspegia jasotzea.

Departamentuaren komunikazio ikus-entzunezkoetan eta idatzietan genero hizkuntza berrikustea.

Sexuaren arabera bereizitako datuen bilketa proposatzea, beharrezkoa den tokian.

Analisi kuantitatiboak generoaren arabera

Goian esan den bezala, programak ez du eragin zuzenik hiritarrengan, administrazioako langileengan baizik. Departamentuari esleitutako planaren neurrien % 100 burutu nahi da 2014. urtean



Analisi edo gogoeta kualitatiboa

Departamentuari esleitutako Foru Aldundiko Berdintasun Planaren neurri zehatzak burutzen diren programetan egiten da analisi edo gogoeta kualitatiboa.

**DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS**

DEPARTAMENTO	Movilidad e Infraestructuras Viarias	2013	109.415.088 euro
		2014	110.105.216 euro

PROGRAMA Y CUANTÍA

Nombre	Ordenación y Promoción del Transporte
Código	8.10
Relevancia de género	Media
Presupuesto	30.417.794

Tabla 1.

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

	2011	2012	2013	2014	12/11	13/12	14/13
GASTO (miles de euros)	21.781,47	29.857	28.525	30.418	37,07%	-4,46%	6,64%
% PPTO PROPIO DEPTO.	12,62%	30,95%	26,07%	27,63%	145,28%	-15,76%	5,97%

(1) % PPTO: PROPIO DEPTO: 2011. 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.

Objetivos, destinatarios y actuaciones que contiene el programa

Este programa representa por sí solo el 27,29% 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 actual Departamento incluye Infraestructuras Viarias (Carreteras), tradicionalmente la Dirección con mayor presupuesto de gastos de Diputación, aunque en la última legislatura esta situación ha cambiado a favor del Dpto. de Política Social.

El grueso del gasto se destina a la financiación del desarrollo y extensión del Sistema de Billete Unico en Gipuzkoa. De ahí la importancia de las subvenciones concedidas a la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, organismo que incluye a las principales administraciones de transporte y que desde marzo de 2013 gestiona las tarjetas de transporte Mugí y Lurraldebus.; y al Ayuntamiento de Donostia. Asimismo, destacan las partidas referidas a la financiación foral a las obras de la futura estación de autobuses de Donostia y a la renovación de las flotas de autobuses de titularidad foral, así como las destinadas al desarrollo de nuevos proyectos para la mejora del servicio público de transporte interurbano a nivel comarcal.

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

	2013	2014
Billete Único - indemnizaciones	21.245.000	23.231.750
Financiación estación buses SS	2.218.844	1.753.125
Autoridad del Transporte		1.115.091
Ayto. Donostia/subvención DBUS		650.000
Infraestructuras (básculas, paradas, etc)	230.000	150.000
Emisora del taxi/ Taxi adaptado	204.417	372.000
Estudios varios/proyectos mejora movilidad comarcal	30.000	163.435
Total	28.524.893	30.417.794

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 Único, destaca el apoyo a la Autoridad del Transporte en su nueva andadura como organismo gestor del sistema Mugí, e institución impulsora del empleo del Billete Único a todos los medios de transporte público de Gipuzkoa (en 2013 se ha extendido a los autobuses urbanos de Eibar y está prevista la incorporación del urbano de Zarautz a comienzos del año que viene) Por otra parte, 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 de la flota de autobuses y la colaboración con el Ayuntamiento de Donostia para la consolidación del Billete Único como medio general de pago.

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

C. 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.

D. Mejora del transporte público en diversas comarcas del Territorio (Alto y Bajo Deba, Goierrialdea, Urola y Buruntzaldea) mediante la realización de nuevos proyectos, promoviendo a tal fin procesos de participación ciudadana en 57 municipios.



E. Mención aparte por su volumen merece las ayudas financieras para la futura estación de autobuses de la capital guipuzcoana.

Análisis cuantitativo por género

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

Desde una perspectiva de género se observa un uso diferenciado entre mujeres y hombres de los diferentes modos de transporte. De esta forma, según los últimos datos disponibles de 2011, queda patente la mayor presencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados por los hombres, siendo el medio protagonista en el 46,4% del total de movimientos, mientras que entre las mujeres representa el 27,8%. Asimismo, el análisis del periodo 2007-2011 permite observar una tendencia hacia un patrón de movilidad más sostenible entre las mujeres, con una menor utilización de modos motorizados privados, que reducen su participación en 4 puntos porcentuales, a la vez que los desplazamientos no motorizados se incrementan en una proporción de 6,1 puntos. Sin embargo, en ambos sexos se observa un descenso en la utilización del transporte colectivo, tanto ferrocarril como autobús.

Tabla 3. Desplazamientos según modo y sexo (porcentaje)

Modo	Mujer		Hombre		Total	
	2007	2011	2007	2011	2007	2011
No motorizado	47,0	53,1	37,3	39,8	42,2	46,7
Autobús	11,6	9,8	7,8	6,9	9,8	8,4
Vehículo privado	31,8	27,8	45,7	46,4	38,6	36,7
Ferrocarril	8,7	7,6	6,7	5,3	7,7	6,5
Otros	0,9	1,6	2,5	1,6	1,7	1,7

Fuente: Estudio de movilidad en la CAPV 2011 (OTEUS)

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

CANTIDAD

GENERO

FRANJA_EDAD	HOMBRES	MUJERES	% MUJERES/TOTAL	Total general
0-10 AÑOS	13.707	13.428	49,48	27.135
11-30 AÑOS	39.108	45.222	53,62	84.330
31-60 AÑOS	46.711	69.008	59,63	115.719
+ DE 61 AÑOS	41.254	58.075	58,46	99.329
NULL (1)	2.941	4.217	58,91	7.158
Total general	143.721	189.950	56,92	333.671

(1) Al principio del Billete Unico no se disponían datos por edades. Fuente: Lurraldebus Gunea 2013

Del cuadro se deduce que hay más proporción de mujeres titulares de tarjetas de Lurraldebus (56,92), con una abultada diferencia en las edades de franja correspondientes a edades intermedias y tercera edad superior.



Tabla 5. Número de tarjetas por tipo y género

TIPO TARJETA	HOMBRES	MUJERES	% MUJERES/TOTAL	TOTAL
ORDINARIAS	74.768	106.263	58,69	181.031
DISCAPACITADOS	2.235	1.700	43,20	3.935
FAM NUMEROSA GRAL.,	6.277	7.033	52,83	13.310
FAM NUMEROSA ESPECIALES	363	365	50,13	728
JOVENES	27.453	28.604	51,02	56.057
MAYORES	22.936	37.058	60,75	60.994
***** NIÑOS	5.855	5.711	49,37	11.566
SOCIAL	2.832	3.216	53,17	6.048
TOTAL GENERAL	143.719	189.950	56,92	333.671

***** desde Mugi no hay tarjetas de niños.

Interesa aclarar que a raíz de la puesta en marcha de la tarjeta MUGI, además de los requisitos específicos de cada tarjeta especial, se ha establecido el requisito general de no superar determinado umbral de renta, ya que se ha considerado que las bonificaciones para colectivos especiales deben ir dirigidas a usuarios con menores ingresos. Dentro de los colectivos, destacan la juventud y mayores (en este último un 60,75% son mujeres) seguidos de lejos por los beneficiarios de las tarjetas sociales.

Tabla 6. Evolución movimientos usuarios/as líneas interurbanas

Años	TOTALES	TOTAL H Valores absolutos	H %	TOTAL M Valores absolutos	M %
2009	11.912.010	3.544.070	29,8	8.367.940	70,2
2010	13.198.686	4.090.883	31	9.107.803	69
2011	14.347.250	4.569.796	31,9	9.777.454	68,1
2012	15.580.852	5.113.064	32,8	10.467.788	67,2

Fuente: Lurraldebus Gunea 2013

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:

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 (de un 2 a un 3%).



Tabla 7. Acceso a la profesión de transportista según sexo

2011					
	TOTAL APTOS	HOMBRES		MUJERES	
			%		%
MERCANCIAS	205	201	98,05%	4	1,95%
VIAJEROS	174	159	91,38%	15	8,62%

2012					
	TOTAL APTOS	HOMBRES		MUJERES	
			%		%
MERCANCIAS	201	196	97,51%	5	2,49%
VIAJEROS	150	138	92,00%	12	8,00%

2013 (hasta julio)					
	TOTAL APTOS	HOMBRES		MUJERES	
			%		%
MERCANCIAS	173	168	97,11%	5	2,89%
VIAJEROS	177	166	93,79%	11	6,21%

Fuente: DFG2013

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 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 las personas usuarias del transporte público a las actuales personas usuarias del vehículo privado que encuentran una alternativa real para dejar el vehículo privado para realizar algunos de sus desplazamientos.

**MUGIKORTASUNA ETA BIDE AZPIEGITURETAKO DEPARTAMENTUA**

DEPARTAMENTUA	Mugikortasuna eta Bide Azpiegiturak	2013	109.415.088 euro
		2014	110.105.216 euro

PROGRAMA ETA ZENBATEKOA

Izena MUGIKORTASUNA

Kodigoa 8.11

Genero Egokitasuna ERTAINA

Aurrekontua 6.019.194

1. Taula

Programaren aurrekontuaren zenbatekoa eta azken urteetako departamentuarekiko portzentaia

	2011	2012	2013	2014	12/11	13/12	14/13
GASTUA (mila eurokoak)	11.084,60	8.559,45	5.312,84	6.019,19	-22,78%	-37,93%	13,30%
DEPARTAMENTUAREN AUREKONTUAREKIKO %	6,42%	9,16%	4,86%	5,47%	42,61%	-46,97%	12,59%

2. Taula

Aurrekontuetako programan sartutako jarduera nagusienak eta aurrekontuetako gastua.

	2012	2013	2014	13/12	14/13
Bidegorriak egitea	5.280.822	4.104.645	4.682.907	-22 %	14,08 %
Bidegorrietan ondasunak eta zerbitzuak hobetu eta gehitzea	400.000	80.000	150.000	-80 %	87,5 %
Azterketak, azterlanak, eta laguntza teknikoak	700.000	-	180.000		
Desjabetzeak eta lurren erosketa	520.000	-	180.000		
Bidegorriak egiteko kapital diru laguntzak eta transferentziak	1.354.998	1.128.194	426.287	-16,73 %	-62, 21 %
Bestelakoak	303.625		400.000		
Guztira	8.559.445	5.312.839	6.019.194	-37,93 %	13,29 %

Aurrekontua, batez ere, bidegorriak egiten inbertitzen da, gure baliabideekin edo beste erakundeekin sinatutako lankidetzeta-hitzarmenen bidez.

Programaren helburuak, hartzaile taldeak eta jarduerak

Programa honek Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak aurreikusten duen bizikleta-bideen sarea garatzen du. Mugikortasun iraunkorra sustatzea da bere helburu nagusia.



Aurrekontuen aldetik, bizikleta bide horiek egiteak garrantzia handiena badu ere, programak garrantzi handiko beste ekintza batzuk jasotzen ditu, aurrekontuetan ikusgaitasun txikia dutenak, hala nola, bizikleta bideen erabilera eta mugikortasun iraunkorra sustatzeko ekintzak, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren ebaluazioa eta segimendua, partaidetza publikoa, eta abar.

Azterketa kuantitatiboa generoaren arabera

3. Taula

Zerbitzu nagusienetan 2012an artatuako biztanleria:

	GUZTIRA	GIZONEZKOAK %	EMAKUMEZKOAK %
Joan-etorriak guztira, eraikitako sarean	3.264.000	%55	%45
Joan-etorriak bizikletan, eraikitako sarean	842.000	%78	%22
Joan-etorriak oinez, eraikitako sarean	2.555.000	%47	%53

2013ko datuak

	GUZTIRA	GIZONEZKOAK %	EMAKUMEZKOAK %
Bidegorria egin baino lehen orain bezainbeste erabiltzen zuen bizikleta	%79	%86	%50
Bidegorri egin baino lehen orain baino gutxiago erabiltzen zuen bizikleta	%14	%10	%29
Bidegorria egin baino lehen ez zuen bizikleta erabiltzen; erabiltzaile berria	%6	%3	%20
Bizikleta bidea egon ezean bizikleta erabiliko luketenak	%41	%47	%26
Bizikleta bidea egon ezean autoa erabiliko luketenak	%39	%40	%39
Bizikleta bidea egon ezean garraio publikoa erabiliko luketenak	%12	%7	%23
Bizikletaren erabilera lanera joateko	%19	%18	%23
Bizikletaren erabilera ikastera joateko	%6	%5	%7
Bizikletaren erabilera erosketak, bisitak edo gestioetarako	%5	%3	%13
Bizikletaren erabilera aisirako	%28	%26	%39
Bizikletaren erabilera kirola egiteko	%43	%48	%19

Azterketa edo hausnarketa kualitatiboa



Azken urteotan gora egin du etengabe foru bizikleta bideen erabilerak, baina 2012an %4ko jeitsiera gertatu da. Eboluzio horretan eguraldiak izandako eragina nabarmendu behar da.

Foru bizikleta bideetako erabileraren inguruan egindako inkestek azaltzen dutenez, erabiltzaileen %74a oinezkoak dira, eta %26a txirrindulariak. Azken hauen kopurua poliki-poliki gora doa.

Oinezkoen artean, gizezkoak eta emakumezkoak nahiko orekatuta daude; txirrindularien artean, ordea, emakumezkoen proportzioa txikia izanda, gero eta handiagoa da (%17 ziren 2011n eta %22 2012an). Alde hori azalduko lukeen arrazoietako bat izan liteke gizezkoen arteko kirol txirrindularitzarako joera handiagoa.

Hala ere, bi generoen arteko alde nabarmena antzematen da baita ere derrigorrezko bidaien maiztasuna aztertzen denean. Izan ere, astean 4-7 eguneko maiztasuna % 65ekoa da gizezkoen artean, eta % 43koa soilik emakumezkoen kasuan. Datu horrek adieraziko luke eguneroko joan-etorrietarako bizikleta erabiltzeko maiztasuna ez dagoela oraindik horrenbeste sendotuta emakumeen artean.

Bestalde, goiko tauletako datuek argi eta garbi adierazten dute foru bizikleta bideak egin izanak emakumeak neurri handiagoan bultzatzen dituela bizikleta erabiltzera. Joera horren arrazoietako bat da bideen gaineko arriskuaren pertzepzio ezberdina generoaren arabera, bizikleta bidea emakumezko askorentzat inguru segurua izanda. Hipotesi hori baieztatzen da txirrindulariei galdetzen zaienean bizikleta bidea egon ezean zein alternatiba hartuko luketen. Gizezkoen %47k bizikleta erabiltzen segituko dutela esaten duten bitartean, emakumezkoen kasuan %26k baino ez du aukera hori aurreikusten.

Azkenik, azpimarratu behar da emakumezkoek gizezkoekin alderatuta bizikleta gehiago erabiltzen dutela lanera joateko, erosketak, bisitak edo gestioak egiteko, eta aisirako. Gizezkoak bereizten dira bizikleta kirola egiteko erabiltzen dutelako, neurri handi batean.