



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
GRANADA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente Mediante la Orden de 13 de septiembre de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, publicada en BOJA nº187 de 23 de septiembre de 2004, se le atribuyeron competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cajar, Chauchina, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Lachar, Maracena, Monachil, Ojíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia (Valderrubio se constituyó como municipio en el año 2013 por segregación de Pinos Puente, por lo que en la actualidad lo conforman 33 Ayuntamientos), como un ente público de naturaleza asociativa, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

A tal efecto se aprobaron los estatutos del Consorcio publicados en el BOJA nº 16, de 24 de enero de 2003 por Resolución de 13 de enero de 2003 de la Dirección General de Administración Local, modificados posteriormente mediante Resolución de 19 de septiembre de 2006 de la Dirección General de la Administración Local, publicada en Boja nº 193 de 4 de octubre de 2006.

En el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

En el BOJA número 149 de fecha 5 de agosto de 2019 se ha publicado Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben los Consorcios a la Administración de la Junta de Andalucía.

Los Estatutos vigentes del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada son los publicados en el BOJA nº 149 de fecha 5 de agosto de 2019 por Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben los Consorcios a la Administración de la Junta de Andalucía.

Según la cláusula quinta del Convenio de constitución, desde el momento de su creación las Administraciones constituyentes atribuirán al Consorcio, de acuerdo con las condiciones de aplicación, entre otras funciones, el establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, así como en sus Estatutos, tiene competencia, a día de hoy, en las siguientes materias:

- a) Las que les atribuyan expresamente las leyes y los instrumentos de planificación que le sean aplicables.



- b) La ordenación, gestión incluida licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano y/o que le hayan sido atribuidos, todo ello en coordinación con la Consejería competente.
- c) Coordinación y gestión del resto de transportes de personas usuarias no incluidas en el apartado anterior que se desarrollen en el ámbito de los entes locales que lo integran, en los términos que establezca el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente.
- d) La coordinación y gestión del Plan de Movilidad Sostenible de su ámbito territorial.
- e) El establecimiento del Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.
- f) Fijar y revisar las tarifas de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio, en coordinación con la Consejería competente.
- g) Promoción de la imagen unificada del sistema de transportes.
- h) Promoción del Transporte Público y de las políticas que impulsen una movilidad sostenible en su ámbito.
- i) Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios que se establezcan en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y tarifas que establezca.
- j) Distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y las tarifas que establezca y en los contratos-programa que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte, conforme a las competencias que le hayan sido atribuidas por las Administraciones consorciadas.
- k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.
- l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Una de las funciones principales del Consorcio es el establecimiento de un marco tarifario común en todo su ámbito territorial de actuación mediante la implantación de la tarjeta de transporte, un medio de pago válido en los servicios de transporte público colectivo del ámbito territorial, que permite acceder a unas tarifas más reducidas y bonificaciones en los transbordos. El éxito del modelo ha llevado a la incorporación de otros 18 términos municipales a petición de las propias entidades locales. Esta incorporación se realizó a partir de Contratos anuales de Integración Tarifaria establecidos entre el Consorcio y los Ayuntamientos afectados.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada atiende en la actualidad a las necesidades de movilidad interurbana en transporte público colectivo de las 574.115 (2017) personas que residen en los 51 municipios integrados (más del 60% de la población total de la provincia) y, hasta la entrada en funcionamiento del Metropolitano, emitía unos 9.5 millones de títulos al año.



2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un plan en materia de infraestructuras del transporte. el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La finalidad principal del estado de gastos es atender las obligaciones derivadas de los fines del Consorcio conforme a lo establecido en sus Estatutos.

Entre los objetivos fundamentales del Consorcio se encuentra la integración tarifaria. En el año 2004, se implantó el Sistema Tarifario Integrado (STI) del Área de Granada, en el cual se adhirieron todos los operadores de transporte interurbano del Área de Granada, así como los servicios urbanos de la ciudad de Granada. Este sistema permite tarifas comunes a los usuarios, en base a la zonificación establecida, y bonificar los transbordos entre las diferentes líneas de autobús urbanas e interurbanas, y desde septiembre de 2017 con el Metropolitano.

La tarjeta o título de transporte del Consorcio se convierte en el único título de transporte que permite el acceso a todos los principales servicios de transporte público colectivo. Este sistema tarifario, supone una reducción sustancial en las tarifas al usuario, al pasar de una tarificación kilométrica a una nueva por zonas. En términos de gestión económica implica una mayor aportación pública para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa por saltos aplicada a los usuarios.



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	685.905	4,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	713.187	4,3
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	15.322.298	91,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	16.722.390	99,8
6 INVERSIONES REALES	47.000	0,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	47.000	0,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	16.769.390	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	16.769.390	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2021 las partidas en términos cualitativos más importe son, las destinadas a "Transferencias a empresas privadas" (470), distinguiéndose dentro de estas, la partida 470.00 "Transferencias a empresas operadoras de Transporte de autobús" y la partida 470.01 "Transferencias a empresas operadoras del metropolitano".

La principal carga del presupuesto se destina a compensar el Sistema Tarifario Integrado (STI) destinado a reducir sustancialmente las tarifas al usuario, implicando por tanto una mayor aportación económica para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa abonada por los usuarios.

El resto de partidas más significativas se destinan fundamentalmente a gastos en bienes y servicios corrientes y a gastos de personal.

Dentro del capítulo II se debe destacar la importancia en términos cuantitativos y cualitativos de la partida 227.14 "Servicios de recaudación", que integra las comisiones por los servicios de las empresas o entidades que realizan la recaudación de los importes de recarga y compra de los títulos viaje de transporte. Importe que ha aumentado en relación con el año anterior debido al incremento de viajeros experimentado en el último periodo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Las novedades que se contemplan en la ejecución del programa presupuestario, son las siguientes:

Se continúa con la adaptación de los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo al régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

En concreto, para el presupuesto de 2021 del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada se devengarán una serie de nuevas actuaciones motivadas principalmente por la evolución del sistema tarifario integrado (STI) y el efecto que en éste ha tenido la integración del Metropolitano de Granada:



1. Evolución de los títulos STI emitidos.

La aparición del Metropolitano ha supuesto un incremento total de títulos STI próximo a un +70%, en el periodo comprendido entre 2016 (último año completo sin Metropolitano) y 2019 (último año completo con Metropolitano). Consecuentemente, el volumen de gestión de títulos por parte del Consorcio también ha aumentado en la misma proporción. A principios del 2020 ha continuado dicha tendencia, truncada hasta la afección en la demanda por el impacto relacionado con el COVID-19.

2. Emisión de Tarjetas

Desde la implantación del Sistema Tarifario Integrado (STI) en 2004, la emisión de tarjetas en circulación y el uso de las mismas en los servicios de transporte público colectivo integrados, ha experimentado un incremento continuado, superándose ya en 2020 la cifra de 340.000 tarjetas en servicio.

3. Evolución de las operaciones en la red de recarga de tarjetas.

Otro de los efectos del incremento de la demanda de viajeros es el incremento del número de operaciones de recarga. Cada una de estas operaciones lleva aparejada unos costes por uso del servicio.

4. Bonificaciones por Familia numerosa

Desde el año 2009 el Consorcio emite tarjetas personalizadas, previa solicitud y tramitación de la misma, a integrantes de Familias Numerosas, tanto de categoría General como Especial, y que permite a sus titulares acceder a bonificaciones adicionales (20% y 50% respectivamente) a las ya establecidas en el Sistema Tarifario. Desde la implantación de este título se ha producido un incremento continuado del número de tarjetas de este tipo en circulación, así como del importe de las bonificaciones adicionales generadas por el uso de las mismas. Esta evolución se ha intensificado notablemente desde la puesta en funcionamiento del Metropolitano y la integración de este modo en el sistema tarifario del Consorcio integrado del área de Granada.

5. Interoperatividad

En cuanto a la utilización de la tarjeta de Granada en otras aglomeraciones urbanas de Andalucía la evolución es creciente, en el año 2019, se han realizado 87.210 viajes con esta tarjeta en otras áreas andaluzas. Igualmente, durante este periodo, 123.261 personas con títulos de transporte de otras áreas metropolitanas han usado la red de transporte público integrada del área de Granada, casi 5 veces más de los registros producidos en 2017 (27.140 accesos).

Asimismo, se van a continuar proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar nuevas actuaciones en las Vías ciclistas ligadas al Metro de Granada favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y



administrativa entre las entidades de la Administración Local y la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte dentro de su ámbito territorial, se constituyeron nueve consorcios de transporte metropolitano la clasificación funcional del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada asignada es la 51B, MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES, en relación con los objetivos y finalidades que en sus estatutos se le asignan.

Conforme a lo establecido en los vigentes Estatutos:

1. Los recursos económicos-financieros del Consorcio estarán constituidos por:

- a) La aportación inicial de las Administraciones consorciadas en la proporción y las cuantías recogidas en el Convenio Fundacional.
- b) Las transferencias y aportaciones anuales realizadas por las Administraciones Públicas con destino a inversiones y explotación del sistema de transportes y a la atención de los gastos corrientes del Consorcio que tendrán la consideración, ambas, de transferencias de financiación.
- c) Las aportaciones realizadas por la Junta de Andalucía tendrán la naturaleza de transferencias de financiación.
- d) Las aportaciones de los miembros que se incorporen al Consorcio como miembros de pleno derecho del mismo.
- e) Las aportaciones de las empresas operadoras que actúen en el ámbito del Consorcio.
- f) El producto de las tasas, precios públicos o contribuciones especiales, que perciba por la prestación de servicios o la realización de actividades que gestione o desarrolle el Consorcio.
- g) El rendimiento que pueda obtener de la gestión directa o indirecta de los servicios.
- h) Las aportaciones y subvenciones, auxilios y donaciones de otras entidades públicas o privadas y las transmisiones a título gratuito que a su favor hagan los particulares.
- i) Las rentas, productos de intereses de los bienes muebles, inmuebles, derechos reales, créditos y demás derechos integrantes del Patrimonio del Consorcio.
- j) Cualesquiera otros rendimientos que le corresponda percibir.

2. Los recursos económicos-financieros del Consorcio responderán de las obligaciones y deudas contraídas por el mismo. La liquidación o compensación de pérdidas se efectuará con cargo a las aportaciones de los miembros del Consorcio, en función de los votos ponderados.

3. Las aportaciones anuales de las Administraciones consorciadas a los presupuestos del Consorcio se realizarán conforme a las siguientes reglas:

- La financiación que sea necesaria de los gastos e inversiones, asociados a cada servicio de transporte que se produzcan, serán aportados en exclusiva por la Administración Pública que ha cedido las competencias de cada servicio de transporte, salvo actuaciones de mejoras de servicio, intensificación de servicios, nuevos servicios y/o infraestructuras que se acuerden mediante convenio interadministrativo.
- La financiación que sea necesaria de los gastos e inversiones de estructura, excluidos los señalados en el párrafo anterior, será asumida por las Administraciones consorciadas con idéntico porcentaje al de su participación en los órganos de gobierno.
- La financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios será financiada en exclusiva por la Junta de Andalucía.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	16.769.390	100,0
TOTAL	16.769.390	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública



El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada es una entidad de derecho público de carácter asociativo que tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito. El Consorcio es la entidad encargada de la coordinación del sistema de transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada.

Con este objetivo, desde junio de 2004 se implantó un nuevo marco tarifario que sustituía el modelo concesional sustentado exclusivamente en tarifas kilométricas por otro moderno e innovador, basado en la división del territorio en zonas tarifarias y en un único título de transporte, el denominado billete único, concebido para despenalizar los transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo.

El Consorcio de Transportes, puede, entre otras actuaciones, establecer los mecanismos necesarios para llevar a cabo la integración tarifaria de los servicios regulares de transportes público de viajeros en su ámbito, así como el funcionamiento equitativo del sistema de integración adoptado y suscribir los convenios y contratos-programa que resulten necesarios para tal fin con las empresas operadoras de servicios de transporte público de viajeros.

Desde septiembre de 2006 se encuentra activa la funcionalidad de la intermodalidad de las tarjetas de transporte de todos los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía en sus respectivos sistemas de cancelación y venta/recarga para permitir el uso indistinto de las mismas en todas y cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía dotadas con sistema tarifario integrado, permitiendo la interoperatividad entre todas ellas.

Los principales logros conseguidos que deben continuar son, entre otros, los siguientes:

- Posibilitar el acceso a cualquier servicio de transporte público regular de viajeros dentro del ámbito competencial a los usuarios provistos con la tarjeta de transporte multimodal del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada y de otros Consorcios de Transportes de Andalucía.
- Fomentar la intermodalidad del uso del transporte público colectivo en metro como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de Granada.

Por otra parte indicar que por el interés cada vez mayor que existe en la sociedad acerca del cambio climático y las consecuencias de éste, en los últimos años han surgido varias iniciativas y metodologías dirigidas a conocer su impacto. Entre ellas se encuentra la huella de carbono.

La huella de carbono es un parámetro que representa las emisiones totales de CO₂ y otros gases de efecto invernadero (GEI), expresadas en masa de CO₂ equivalente, causadas directa o indirectamente por un producto, organización, servicio o evento a lo largo de su ciclo de vida.

La reducción de la huella de Carbono tiene un aspecto estratégico importante y supone una gran cantidad de beneficios medioambientales, económicos, reputacionales y su contribución al cambio climático.

La actividad de los sistemas de transporte integrados en el ámbito territorial de actuación del Consorcio de transporte Metropolitano del Área de Granada, los autobuses interurbanos metropolitanos, los autobuses urbanos de Granada y el Metropolitano de Granada, contribuyen a reducir la huella de carbono del sistema global de transporte del área de Granada en tanto reduce las emisiones producidas por otros modos de transporte más contaminantes, como el vehículo privado motorizado.

El impacto tanto climático como social de una mejora en la eficiencia y eficacia del uso de los medios de transporte públicos de viajeros en el Área Metropolitana de Granada repercute considerablemente en la vida de un gran número de ciudadanos. Destacar que dichos servicios fueron utilizados en el año 2019 por más de dieciséis millones de viajeros y que en 2020, a pesar de la incidencia de la pandemia del Covid 19, se estima que se superen los ocho millones de usuarios.

Por último exponer que en las últimas anualidades se está produciendo una modificación en las pautas de movilidad en la población de las áreas metropolitanas como la de Granada. Estas pautas indican en las áreas urbanas un uso cada vez mayor de la utilización de elementos de movilidad personal para desplazarse.



Esta forma de desplazamiento es notablemente más sostenible, desde un punto de vista medioambiental, económico y social, que el modelo tradicional de movilidad basado en el uso del vehículo privado motorizado, debiendo esta circunstancia ser tenida en cuenta por las administraciones que gestionan o se encuentran afectadas por el sistema de transporte, como es el caso de este Consorcio.

La necesidad de adaptar el sistema de transporte público a las nuevas formas de movilidad, complementándose con estas, y fomentar el uso de los modos de transporte sostenibles exigen la implantación de medidas y actuaciones que impulsen la complementariedad entre los modos públicos el transporte público colectivo y los modos no motorizados que permitan una movilidad más sostenible.

A tal efecto el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada ha implantado un sistema de préstamo de bicicleta asociado al uso de los modos de transporte público colectivo pudiendo utilizar la tarjeta de transporte como título para regular dicho sistema y establecer procedimiento de control. Este préstamo de bicicletas posibilita a los usuarios/as la utilización de estos vehículos para sus desplazamientos urbanos en Granada como complemento a las líneas de transporte público integradas en el ámbito territorial, pensando principalmente en aquellas personas cuyo destino final se encuentra a una distancia considerable de las zonas de parada de estas líneas y para las que el desplazamiento en bicicleta supone un modo de transporte muy atractivo por ser no contaminante y saludable. Funcionalidad que se prevé ampliar durante el ejercicio 2021.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

OO.1.1 FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE INTERURBANO PÚBLICO DE VIAJEROS

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal. Todo ello mediante actuaciones tales como la gestión de los contratos programa del Sistema Tarifario Integrado, el mantenimiento de los convenios de mejora de servicios, y la definición técnica de las concesiones.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los Planes de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Sevilla, Granada, Córdoba, Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén y Almería.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte en concreto.



ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo son:

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios
- Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contemplan:
- La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.
- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad .
- Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias.

OO.1.2 FOMENTO DEL USO DE LA TARJETA DE TRANSPORTE

Se propone el fomento del uso de la tarjeta de transporte por los usuarios y el mantenimiento de las actuaciones de colaboración con otras entidades públicas para que así lo posibiliten

ACT.1.2.1 Migración de la tarjeta a una nueva tecnología

Se pretende modificar la tecnología actual de las tarjetas de los consorcios de transporte a una nueva tecnología más eficiente y con mayor flexibilidad en cuanto a la variedad de tarifas y personalización.

ACT.1.2.2 Adaptación del software del metropolitano a una nueva tecnología

El incremento del número de viajeros que usen la tarjeta de transporte del consorcio se producirá en mayor medida si todos los medios de transporte regular públicos de viajeros aceptan la tecnología que se pretende implantar en las tarjetas de los consorcios,. Para ello será necesario la adaptación de la tecnología de las validadoras de viajes del metropolitano de Granada con la que requieren las tarjetas de los consorcios de transporte de Andalucía.

OO.1.3 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad

Establecer paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

ACT.1.3.1 Establecer paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Se habilita la posibilidad de solicitar a demanda la parada del autobús en horario nocturno y en zonas despobladas con el fin de mejorar la percepción y seguridad de los usuarios de transporte y en particular de las mujeres usuarias

