Hondarribiko Udala

Esp. Kod. 2024I1300001

MEMORIA

Hondarribiko Udalak izendatutako azterketa Batzordeak Hondarribiko udalerriko hiri autobus zerbitzu publikoari dagokionez egindako memoria.

AURREKARIAK ETA ARAU ESPARRUA

Ikusirik Udalaren Osoko Bilkurak, 2021eko ekainaren 24ko bilkuran, Hondarribiko udalerrian hiri-autobus zerbitzua abian jartzeko espedienteari hasiera ematea erabaki zuela.

Ikusirik 2024ko ekainaren 14ko 2024/1771 Alkatetza Dekretuaren bidez, honako hau erabaki zela:

"LEHENENGOA.- 2021eko ekainaren 24ko osoko bilkuran Hondarribian bidaiarien garraioa erregularreko zerbitzu publiko bat ezartzeko hartutako erabakia behar bezala gauzatzea, eta azterketa-batzorde bat sortzea.

BIGARRENA.- Batzorde horri agintzea justifikazio-memoria idazteko, Toki Araubidearen arloan indarrean dauden lege-xedapenen testu bateginaren 97. artikuluan (apirilaren 18ko 781/1986 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartua) eta 1955eko ekainaren 17ko Dekretuaren bidez onartutako Toki Korporazioen Zerbitzu Erregelamenduaren 59. artikuluan eta hurrengoetan, eta Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen 94. artikuluarekin bat etorriz".

Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen 7/1985 Legearen 26.1.c artikuluaren arabera, bidaiarien hiriko garraio kolektiboa nahitaez eman beharreko zerbitzua da 50.000 biztanletik gorako udalerrientzat. Hori dela eta, Hondarribiko Udalak ez du nahitaez eman behar, manu horren eta Euskadiko Toki Erakundeei buruzko Legearen 97. Artikuluaren arabera.

Hiriko garraioa Euskal Autonomia Erkidegoko udalen eskumena da, Errepideko Bidaiari Garraioaren 4/2004 Legearen 4.3 artikuluaren eta Euskadiko Toki Erakundeei buruzko Legearen 17.1.18 artikuluaren arabera; toki-erakundeei dagokien jarduera ekonomikoa da, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen Legearen 86.2 artikuluaren arabera.

JUSTIFIKAZIO SOZIALA

Hondarribiak 2023ko urtarrilaren 1ean 17.029 biztanle zituen. Biztanleria-dentsitatea handitu egin da 1999an 512 biz./km2 izatetik 2018an 595 biz./km² izatera, eta 572,21 biz./km² izatera

jaitsi da 2023an. Dentsitate hori eskualdeko batez bestekoaren azpitik dago, baina Gipuzkoako edo EAEko batez bestekoaren gainetik. Biztanleria hiriguneko auzoetan biltzen da argi eta garbi, hala nola Akartegi, Portua, Puntala, Alde Zaharra eta Zimizarga auzoetan (hiri-eremua), erroldatutako biztanleriaren % 70 baino gehiago baita. Nabarmentzekoa da, halaber, Amute Kosta eta Mendelu auzoetako biztanle-kontzentrazioa, Irunekin komunikatzeko bideetan oinarritzen diren kokalekuetakoa. Azkenik, Zimizarga, Jaizubia eta Gornutz landa-eremuetako baserri eta etxebizitza sakabanatuetan bizi diren pertsonen ehuneko handi bat dago, biztanleriaren % 20 baino zertxobait gehiago.

Hondarribiko Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak (aurrerantzean HMJP) helburu orokor hauek ditu, besteak beste:

Mugikortasun JASANGARRIA: Hondarribiak garraio modu jasangarriagoen alde egiten du: HMJParen diagnostikoan egiaztatu da motordun moduen aldeko banaketa modala duen udalerria dela, eta automobilarekiko gero eta mendekotasun handiagoak arazoak eragiten dituela. Mugikortasun jasangarria sustatzea erronka eztabaidaezina da, bereziki klima-aldaketaren eta Hondarribiko hiri-ingurunearen kutsaduraren aurkako borrokari begira.

Mugikortasun ERAGINKORRA: Egungo bide-sarearen ikuskerak eta autoaren kultura sustraituak disfuntzioak eragiten dituzte, eta, ondorioz, mugikortasun-eredua ez da eraginkorra. Hiri- eta eskualde-desplazamenduetan modurik eraginkorrenak sustatzen dituzten politiketan sakondu behar da. Horretarako, beharrezkoa da bide-eskema berrantolatzea, motordun moduen erabilera arrazionalizatuz eta horien inpaktu negatiboak minimizatuz, eta, aldi berean, energia-kontsumo txikiagoko garraiobideen alde egitea, hala nola garraio kolektiboaren eta motorrik gabeko garraiobideen alde.

Mugikortasun INKLUSIBOA: Hondarribian irisgarritasun-arazo handiak daude, azpiegitura- eta natura-hesiak daudelako. Baina herritarren segurtasun eskaseko espazioak ere badaude, kolektibo batzuen autonomiari eragiten diotenak, eta emakumeen eta gizonen arteko desberdintasun-egoerak sortzen dituztenak garraio kolektiboaren eta espazio publikoaren erabileran, bai eta desgaitasuna duten pertsonen erabileran ere. Helburua da mugikortasun-eredu berdinzaleagoa eta inklusiboagoa lortzea, kolektibo bakoitzaren premia espezifikoak kontuan hartuta.

HMJPak helburu kuantifikagarri bat ezartzen du garraio publiko kolektiboari dagokionez: 2030erako, mugikortasun orokorraren % 15 garraio publikoan egin beharko litzateke; barne-mugikortasunaren kasuan, garraio publikoan joan-etorrien % 10 egin beharko litzateke.

Hondarribiko Udala

Adierazitako helburuekin bat etorriz, Hondarribiko Udalaren Mugikortasun Ordenantzaren Testu Bateginak honako hau aurreikusten du 38. artikuluan, hitzez hitz:

I KAPITULUA. PERTSONEN GARRAIO KOLEKTIBOA AUTOBUSEZ

38. artikulua. Pertsonen hiri-garraio kolektiboko linea

1. Pertsonen garraio publiko kolektiboa hiri-mugikortasunaren funtsezko elementua da, bermatu egiten baitu herritar guztien irisgarritasun orokorra eta eskuragarria, oinez edo bizikletaz ibiltzea alternatiba bideragarria ez den kasuetan.

2. Udalak autobus-linea bat ezarriko du hiri-eremuaren irisgarritasuna hobetzeko. Zerbitzua ematen duten autobusek emisio baxuko edo zero emisioko teknologiak izan beharko dituzte.

3. Autobus-lineak garraio-zerbitzua emateko bereziki erreserbatutako plataformak, galtzadak edo autobus-erreiak izango ditu. Beste edozein ibilgailuk ezin izango du espazio horietatik zirkulatu, non eta ez diren taxiak, premiazko edo larrialdiko zerbitzu publikoak ematen dituzten ibilgailuak, bizikletak edo dagokion seinalearen bidez berariaz baimendutako beste ibilgailu batzuk.

4. Mugikortasuna bereiz kudeatzeko neurriak hartu ahal izango dira garraio publikoko zerbitzua emateko erabiltzen diren autobusei semaforoetan pasatzeko lehentasuna emateko, baita mugimendu edo bira esklusiboak egiteko baimena ere.

Ondorioz, ezinbestekoa da herritarren mesederako hiriko autobus-zerbitzua ezartzeko premia nabariari erantzutea.

Bestalde, eman beharreko zerbitzuaren ezaugarriak eta udalerriko faktore sozioekonomiko bereziak aldez aurretik haztatuta, komenigarritzat jotzen da lehia askeko erregimenean ezartzea, herritarren aldeko zuzeneko prestazioak ekarriko dituen zerbitzu-kontratu baten bidez (SPKLren 312. art.).

JUSTIFIKAZIO JURIDIKOA

Zerbitzu publiko bat egotea ez da berez erabakigarria kudeaketa zerbitzu-emakidako kontratu baten bidez egiteko. Aitzitik, kudeaketa hori zerbitzu-kontratu bat esleituz ere egin ahal izango da, gure ordenamenduak herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzu-kontratuak egotea aurreikusten baitu.

Hondarribiko Udala

Arestian azaldutako interes publikoko arrazoiengatik, eta zerbitzuaren ezaugarri espezifikoak kontuan hartuta, modalitate egokiena hori dela irizten zaio.

Sektore Publikoko Kontratuen azaroaren 8ko 9/2017 Legearen zioen azalpenean, 312. artikuluan aurreikusitako lege-konfigurazioaren arrazoia adierazten da:

«Bestalde, jakina den bezala, zerbitzu publikoak kudeatzeko kontratua, lege honen erregulaziora bitarte, zerbitzua zeharka kudeatzeko kasu bat zen, eta horrek berekin ekartzen zuen kontratu horren bitartez Administrazioak hirugarren bati agintzen ziola, enpresaburuari (normalean, emakidaduna), zerbitzu publiko jakin baten kudeaketa. Zerbitzua kudeatzen zuena, horrenbestez, enpresaburua edo emakidaduna zen; hori zela eta, zerbitzuaren erabilerari zegokion guztian, zuzeneko harreman bat ezartzen zen emakidadunaren eta zerbitzu horren erabiltzailearen artean.

Beraz, zerbitzu publikoa kudeatzen zuena eta –horrenbestez– erabiltzailearekin harremanak zeuzkana emakidaduna zen neurrian, aldez aurretik zehaztu beharra zegoen zerbitzu horren oinarrizko araubide juridikoa, eskumenak banatzeko eta administratuen aldeko prestazioak zehazteko Halaber, ezarri beharra zegoen emakidadunak egiten zuen jarduera kasuan kasuko Administrazioak hartzen zuela bere gain, zeren eta ez baitzuen Administrazioak berak ematen zerbitzu hori zuzenean.-

Azken batean, bi harreman mota zeuden: Administrazioaren eta enpresaburu edo emakidadunaren artean ezartzen zena, zeina kontratu bidezkoa baitzen (zerbitzu publikoak kudeatzeko kontratua), eta emakidadunaren eta zerbitzuaren erabiltzailearen artean ezartzen zena, zeina ematen zen zerbitzuaren berezko araubidearen arabera erregulatzen baitzen

Aitzitik, zerbitzu-kontratu baten objektu izan zitezkeen prestazioetan, Administrazioa zen haiek ematen zituena eta, horrenbestez, erabiltzailearekin harremanetan jartzen zena, eta bera zen bitartekoak aski ez baziren enpresaburu partikular batekin kontratu bat egiten zuena (zerbitzu-kontratua).

Bada, eskema horretan jartzen du azpimarra 2014/23/EB Zuzentarauak, 2014ko otsailaren 26koak, emakidarako kontratuak adjudikatzeari buruzkoak Zuzentarau horren arabera, zerbitzu emakidako kontratua eta zerbitzu-kontratua bereizten dituen irizpidea da, arestian aipatu den bezala, eragiketa-arriskua nork hartzen duen bere gain. Kontratistak hartzen badu bere gain, zerbitzu emakidako kontratua izango da. Aitzitik, eragiketa-arriskua Administrazioak hartzen badu bere gain, zerbitzu-kontratu bat izango da.

Hondarribiko Udala

Lege honek bereganatu egin du zerbitzu emakidako kontratua eta zerbitzu-kontratua zedarritzen dituen irizpide hori bera. Hori dela eta, orain arte indarrean egon den araubide juridikoaren arabera zerbitzu publikoen kudeaketarako kontratutzat sailkatzen ziren kontratu jakin batzuk, zeinetan enpresaburuak ez baitzuen eragiketa arriskua bere gain hartzen, orain zerbitzu kontratuak izango dira. Halere, sailkapen-aldaketa horrek ez dakar berekin kontratu honetatik heldu diren harreman juridikoen egituran aldaketarik izatea: haren bidez, izan ere, enpresaburua administrazio publiko baten titulartasuna duen zerbitzu bat kudeatzen hasiko da, eta harremanak enpresaburuaren eta zerbitzuaren erabiltzailearen artean ezarriko dira zuzenean

Hori dela eta, aurreko paragrafoan aipatzen den kontratuaren eta zerbitzu-emakidako kontratuaren arteko desberdintasuna denez eragiketa-arriskua enpresaburuak bere gain hartzen duen ala ez duen hartzen, zerbitzua emateko araubideari buruzko guztiak antzekoa izan beharko du Hori dela eta, artikulu bat sartu da, 312.a, zeinean zerbitzu publikoak kudeatzeko antzinako kontratuaren arau berariazkoak jasotzen baitira, kontratatzen den zerbitzu publikoaren araubide substantiboari buruzkoak izan eta erregulazio berrian komunak direnak bai zerbitzuen emakidarako kontratuan –zerbitzu horiek publikoak direnean, horixe izango baita kasurik orokorrena–, bai zerbitzu-kontratuan – enpresaburuak zerbitzuaren erabiltzaileari zuzenean ematen dion zerbitzu publiko bati buruzkoa denean–.

Aurreko legeriaren arabera zerbitzu publikoen kudeaketarako kontratuak izan eta lege honetan zerbitzu-kontratu izatera pasatu direnak identifikatzeko, haien ezaugarrietako bati erreparatu zaio: harremana enpresaburuaren eta zerbitzuaren erabiltzailearen artean zuzenean ezartzen dela; horregatik izendatzen dira esanez herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzu-kontratuak direla»

Era berean, 312. artikulua aipatu behar da, kontratu mota horiei dagokienez honako hau xedatzen baitu:

« Herritarrentzako zuzeneko prestazioak berekin dakartzaten zerbitzu-kontratuetan, honako preskripzio hauek bete beharko dira:

a) Izaera hori duen zerbitzu bat kontratatu baino lehen, dagokion araubide juridikoa ezarri beharko da; araubide horrek espresuki adierazi behar du dagokion administrazioak bere egiten duela dena delako jarduera, herritarrentzako prestazioen helmena zehaztu behar du, eta zerbitzua emateari lotutako alderdi juridiko, ekonomiko eta administratiboak arautu behar ditu.

b) Izaera horretako zerbitzu-kontratu baten adjudikaziodunak zenbait betebehar izango ditu: zerbitzua hitzartutako jarraitutasunarekin ematea eta zerbitzua ezarri diren baldintzetan eta –hala badagokio– ezarritako kontraprestazio ekonomikoa ordainduta erabiltzeko eskubidea bermatzea partikularrei; zerbitzuaren funtzionamendua egokia izateaz arduratzea; zerbitzua betetzeak hirugarrenei eragiten ahal dizkien kalteen ordainak ematea, Administrazioari egozten ahal zaizkion arrazoiengatik eragindakoak direnak salbu; eta kontratuaren arabera obrak eta instalazioak entregatu behar baditu haiek kontserbazio- eta funtzionamendu-egoera egokietan entregatzea.

c) Artikulu honetan araututako zerbitzuei atxikitako ondasunak ezingo dira enbargatu.

d) Kontratistak kontratua betetzen ez badu eta hortik zerbitzuari nahasmendu larria eta beste baliabide batzuekin konpondu ezinekoa sortzen bazaio, eta Administrazioak kontratua suntsiarazteko erabakirik hartzen ez badu, Administrazioak erabaki dezake nahasmendua desagertu arte zerbitzu publikoa bahitzea edo hartan esku hartzea. Nolanahi ere, benetan sortutako kalte-galerak ordaindu beharko dizkio kontratistak Administrazioari.

e) Kasuan kasuko herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzuak ondo dabiltzala bermatzeko, beharrezkoak diren polizia-ahalmenak gordeko ditu beretzat Administrazioak.

f) Oro har, herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzuak administrazio kontratatzailearenaz beste egoitza edo instalazio batzuetan emango dira. Hori ezinezkoa bada, horretarako arrazoi objektiboak jaso beharko dira. Horrelako kasuetan, plantillak nahastu ez daitezen, ahaleginak egingo dira enpresa kontratistako langileek ez ditzaten espazioak eta lantokiak partekatu Administrazioaren zerbitzuko langileekin, eta enpresa kontratistako langileak eta bitartekoak behar diren ikur bereizgarriekin identifikatuko dira; esate baterako, uniformeak edo errotulazioak erabiliko dira.

g) Kontratua suntsitzeko 313. artikuluan ezarritako kausez gainera, 294. artikuluaren c), d) eta f) letretan aipatutakoak izango dira artikulu honetan aztertutako zerbitzu kontratuak suntsiarazteko kausak».

Kasu honetan, zerbitzu publiko bat da, non erabiltzaileak zuzenean ordaintzen dion kontraprestazio bat enpresari, baina ez dago eragiketa-arriskuaren translaziorik, Administrazioak zenbateko ekonomiko bat ere ordain diezaiokeelako existitzen ez den eragiketa-arriskua egiten duen enpresari. Horregatik, ez litzateke bat etorriko egungo zerbitzu-emakidarekin, baina, era berean, bereizi egingo litzateke Kontratuen Legean

Hondarribiko Udala

aurreikusitako zerbitzu-kontratuen eredu tradizionaletik, eta, horregatik, zerbitzu-modalitate berrian sar daiteke, 312. artikuluaren arabera.

Argi dago kontratistak harreman zuzena izango duela erabiltzaileekin, eta, gainera, garraio kolektiboko zerbitzua herritar guztiek erabil dezaketen zerbitzua izango dela, eta erabiltzaileak, normalean, kontraprestazio bat ordaindu beharko duela.

Bestalde, horrelako kontratuei buruzko iritzia eman du Kanarietako Gobernuko Administrazio Kontratazioaren Aholku Batzordearen martxoaren 8ko 2/2022 Txostenak, eta honako hau adierazi du horri buruz:

«Izan ere, eragiketa-arriskurik gabeko zerbitzu publikoak zerbitzu-kontratuaren kategoriara igaro dira, eta eragiketa-arriskurik gabeko zerbitzu publiko bat emateagatik ordaintzen den prezioa ez da SPKLren 289.2 artikuluan aipatzen den tarifa, baizik eta 312. artikuluko araubide berezian aipatzen den prezioa.

Legegileak, 312. artikuluan, zerbitzu-kontratuaren barruan, figura berri bat sortu du: "herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzuen kontratua". Terminologia hori zerbitzu publikoak emateko kontratuei buruzkoa da, eragiketa-arriskurik ez dagoenean.

312. artikulu horrek zerbitzu-kontratuen modalitate bat eraikitzen du eragiketa-arriskuaren transferentziarik ez dagoen kasuetan, eta, beraz, ezin da esan zerbitzu-emakidarik dagoenik, baina zerbitzu publikoak ematea da kontua; izan ere, lehenik eta behin zehazten du kontratatu aurretik haren araubide juridikoa ezarri behar dela eta, berariaz, jarduera administrazioarena berarena dela deklaratu behar dela: gainera, honako hau ezartzen da bertan: mota horretako zerbitzu-kontratu baten adjudikaziodunak zerbitzua hitzartutako jarraitutasunarekin eman beharko du, eta partikularrei zerbitzua ezarritako baldintzetan erabiltzeko eskubidea bermatu beharko die, eta, hala badagokio, finkatutako ordain ekonomikoa ordaindu beharko dute partikularrek.

Bortxazko zerbitzuak diren heinean, hau da, nahitaez jaso beharreko zerbitzuak diren heinean, izaera publikoko ondare-prestazio bat izango da, eta prestazioaren kontraprestazioa emakidadun bati edo zerbitzua ematen duen zuzenbide pribatuko enpresa bati ordaintzen bazaio, ordainketa horrek ez du tributu-izaera izango, baizik eta administrazioak finkatu eta arautzen duen prezio bat izango da, baina emakidadunaren edo zuzenbide pribatuko enpresaren kontu pribatuan sartuko da, eta ez zerbitzuaren titularra den administrazioaren kontuan»

Hondarribiko Udala

Bestalde, Estatuko Administrazio Kontratazioaren Aholku Batzordearen 53/18 txostenak honako hau ezartzen du:

«312. artikuluak kontratu-harremanaren konfigurazioan kontuan hartu beharreko bi alderdi arautzen ditu:

- Kontratuaren bidez eman beharreko zerbitzu publikoaren araubide juridikoa; kontratazioaren aurretik ezarri beharko da,

- Hala badagokio, zerbitzuaren erabiltzaileei ordain ekonomikoak eskatzeko aukera...

Zerbitzu-emakidako kontratuaren berezko erregulazioa, SPKLren 289. artikuluan jasoa, kontratuaren berezko prestazio ekonomikoen erregulazio bat ezartzen du, eta obra-emakidako kontratuaren arauen aplikazio osagarriarekin osatzen da (SPKLren 297); 312. artikuluan, aldiz, ez dago zehaztasunik zerbitzu-kontratuen erabiltzaileei eskatu ahal zaien herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten kontraprestazioaren formari eta izaerari buruz…

... Herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzu-kontratuei dagokienez, oso egia da SPKLren 312. artikuluak ez duela espresuki jasotzen zergaz kanpoko ondare-prestazio publiko gisa ezar daitezkeen tarifen kalifikazioa, zerbitzuen emakidarako aurreikusitakoaren aldean (SPKLren 289.2 artikulua). Hala ere, berrogeita hirugarren xedapen gehigarria – baita azken xedapenetan aldatzen den zerga-araudiaren aurreikuspenak ere –, oro har, zerbitzu publikoak zeharkako kudeaketaren bidez emateari buruzkoa da, eta hor sartzen dira, halaber, herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dituzten zerbitzu-kontratuak, kasuren bat zehazten bada ere, hala nola emakida edo antzeko beste batzuk. Beraz, kasu horietan ere tarifak zergaz kanpoko ondare-prestazio publikotzat hartu behar dira, derrigorrean eskatzen direnean ...».

Txosten horrek honako hau ondorioztatzen du:

«Herritarren aldeko zuzeneko prestazioak dakartzaten zerbitzu-kontratuetan, erabiltzaileek zerbitzu-emaileari ordaindu behar dizkioten tarifak edo prestazioak izaera publiko ez-tributarioko ondare-prestazioak izango dira, derrigorrean eskatzen badira».

Beraz, guztiz aplikagarria da aipatutako 312. artikulua, bidaiarien garraio publikoaren kudeaketari dagokionez, zerbitzu publiko horietan erabiltzaileek ordaindu egiten baitute zerbitzu horretaz gozatzeagatik, eta Udalak ere zenbateko bat ordain diezaioke

kontratistari, hark ez dezan bere gain hartu garraio publikoaren zerbitzua bideraezin bihur dezakeen inolako eragiketa-arriskurik, Hondarribiko herritarrentzat oso garrantzitsua baita.

JUSTIFIKAZIO EKONOMIKOA

Normalean, horrelako zerbitzuak ez dira ekonomikoki errentagarriak izaten. Hala ere, oso errentagarritasun sozial handia dute udalerriarentzat, irisgarritasuna hobetzen dutelako eta ibilgailu partikularrik ez duen biztanleriaren zati handi bati mesede egiten diolako. Horregatik, zerbitzuaren onuradun izan daitekeen biztanleriaren ehunekoa aztertu da, baita egungo egoerarekiko aldea ere.

150 metroko distantziarako (3 minutu oinez), linea berriaren eragin-eremuan 6.719 biztanle daude (% 40), eta 10.345 biztanle (% 61), lehendik dauden lineei gehituta. Minibusaren eragin-eremuaren barruan, garraio publikoaren gatibu den biztanleria 2.781 biztanlekoa da, hau da, guztizkoaren % 41. Egungo eskaintza (Ekialdebus) linea berriari gehituz gero, 4.205 biztanleko balioa ateratzen da eragin-eremuaren barruan, hau da, % 62.

Memoria honekin batera doa HONDARRIBIKO MINIBUS LINEAREN BIDERAGARRITASUNARI BURUZKO AZTERLANAREN kopia, ENDARA INGENIEROS ASOCIADOS, S.L. enpresak idatzia.

Aztertutako aukera guztien artean, zerbitzurik onena eskaintzen duena garatu da, honako faktore hauek kontuan hartuta:

• Zerbitzu-maila: gogobetetako biztanleriaren ehunekoa (biztanleria gatibua kontuan hartuta), kontuan hartutako eragin-eremuaren barruan (150 m).

• Maiztasuna: zerbitzuaren erabilera maiztasunarekiko zuzenki proportzionala izatea.

• Intermodalitatea: linea berriaren ordutegia hiriarteko lineen ordutegiarekin egokitzea.

Aztertu ditugu ahalik eta geldialdi gehien lotzeko hainbat ibilbide, maiztasun onargarria bermatuz. Horietatik, egokiena garatu da, lehen aipatutako irizpideen arabera.

Proposatutako linea berria definitzen da, eta haren ezaugarri nagusiak deskribatzen dira: ibilbidea, geltokiak eta ordutegia.

Geltokien banaketa aztertu da, egungo garraio publikoak eskaintzen duen zerbitzu-maila handitzeko. Garraio publikoaren egungo eskaintzak maiztasun handia du. Beraz, ibilbide berriaren helburua egungo zerbitzuaren (Ekialdebus) eragin-eremua zabaltzea da. Horregatik, proposatutako linearen geltoki asko berriak dira.

Hondarribiko Udala

Horiek definitzeko irizpideak askotarikoak dira:

• Nodo erakargarriak (anbulatorioa, eguneko zentroa, merkataritza, ekipamendu publikoak, etab.)

• Herrigunetik urrun dauden auzoak (Jaitzubia, Arkoll, Zimizarga, Akartegi...)

• Herrigunetik urrun egon gabe, garraio publikoa iristen ez den auzoak (Mendelu, Muliate...)

• Erabiltzaile potentzialak (garraio publikoaren gatibuak: adinekoak eta haurrak)

Horien arteko tartea hainbestekoa da, non gutxieneko abiadurak ibilbidean zehar gutxieneko balio bat gainditzen duen.

Proposatutako ibilbideak (https://goo.gl/maps/DbMwPkmdLyx) 7.100 metroko luzera (20 ", Google Mapsen arabera) eta 18 geltoki ditu. Datu horiekin, 35 "-ko denbora kalkulatu da ibilbidea egiteko.

Linea berriaren diseinua egin eta haren ezaugarriak ezagutu ondoren (ibilbidea, geltokiak, maiztasuna...), zerbitzuaren ustiapen-kostuaren aurrekontu-zenbatespena egin daiteke.

Hurrengo taulan kostuen kostu-dokumentua jaso da, eta zerbitzuaren kostu osoa lehenengo urtean 406.713 eurokoa izango da. Hurrengo urteak kalkulatzeko, urteko % 5eko igoera aurreikusi da.

KOSTUEN KOSTU-DOKUMENTUA. IBILGAILU HIBRIDOA	
Zuzeneko eskulana- gidariak	165.000,00 €
Zeharkako eskulana	44.000,00 €
Erregaia	16.500,00 €
Pneumatikoak	2.500,00 €
Tailerra (mantenu eta konponketak)	20.000,00 €
Jarritako ekipoaren mantenua	30.875,00 €
Olio eta lubrifikatzaileak	3.333,33 €
Aseguruak	12.000,00 €
Ibilgailuen inbertsioaren amortizazioa	79.750,00 €
Jarritako ekipamenduaren inbertsioaren amortizazioa	9.732,89 €
Guztira	383.691,63 €
Mozkin industriala (% 6)	23.021,50 €
Kostuak Guztira	**406.713,12 €**

Hondarribiko Udala

URTEKO KOSTUA (urteko % 5eko igoera)	
Lehenengo urtea	406.713,12 €
Bigarren urtea	427.048,78 €
Hirugarren urtea	448.401,22 €
Laugarren urtea	470.821,28 €

Txartelekin berreskuratutako dirua kalkulatzea oso zaila da, ez baitakigu zenbat bidaia egin diren. Inkestatuek adierazitako erabilera-asmoa betetzen bada eta emaitza biztanleria osora estrapolatuz gero, 1.743.647 bidaia izango dira. Zerbitzuan interesa agertu duten pertsona guztiek asteko bidaia bakarra egingo balute, eta biztanleria osora estrapolatuz, 709.143 bidaia izango lirateke. Balio horiek oso altuak dira, eta, beraz, abian dauden beste zerbitzu batzuetako datuak erabiltzen dira. Oiartzunen, urteko bidaiak 73.371 dira astelehenetik ostiralera (aste osora estrapolatuz gero, 102.719 izango lirateke). Biztanleria txikiagoa bada ere (10.000 bizt. Oiartzunen eta 17.000 Hondarribian) zerbitzua ustiatzen duen enpresak dio bere mendeko linea guztien artean erabiliena dela.

Billetearen prezioari dagokionez, 50 zentimo ingurukoa izaten da.

Urtean 120.000 bidaia egingo direla suposatuz, hau da, batez beste 12 bidaiari espedizio bakoitzeko, eta txartela 0,50 zentimo kobratuz, 60.000 € berreskuratzen dira.

Kostu gehigarriei dagokienez, Lurraldebusen salmenta-sistema ezartzeak (ikus azterlanaren 2.4 kapitulua) 40.000 euroko kostua du. Gainera, zerbitzuaren urteko kostua 4.000 €-koa da, eta tarifak eguneratzeak 1.500 €-ko kostua du.

ONDORIOAK

Guztiz egiaztatutzat jotzen da, komeni eta egokia dela, interes publikoko eskakizunengatik, Hondarribiko udalerrian hiri-autobusaren oinarrizko zerbitzu publikoa lehia askean ematea herritarren aldeko zuzeneko prestazioak ekarriko dituen zerbitzu-kontratu baten bidez (SPKL, 312. art.).

Udalak ekonomikoki bere gain har dezake zerbitzua modalitate horretan ematea.

Hondarribiko Udala

Esp. Kod. 2024I1300001

MEMORIA

Que formula la Comisión de estudio designada por el Ayuntamiento de Hondarribia, en relación al servicio público de autobús urbano en el municipio de Hondarribia.

ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

Visto que el Pleno del Ayuntamiento en sesión de 24 de junio de 2021 acordó incoar el expediente para la puesta en marcha de servicio de autobús urbano en el municipio de Hondarribia.

Visto que por Decreto de Alcaldía 2024/1771 de fecha 14 de junio de 2024 se acordó lo siguiente:

"PRIMERO.- Dar debida ejecución al acuerdo adoptado por el Pleno en sesión de 24 de junio de 2021 para el establecimiento de un servicio público de transporte regular de viajeros en Hondarribia mediante la creación de una comisión de estudio.

SEGUNDO.- Encomendar a dicha Comisión la redacción de la Memoria justificativa a la que hace referencia el artículo 97 del Texto Refundido de las disposiciones legales Vigentes en materia de Régimen Local aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, y artículos 59 y siguientes del Reglamento de Servicio de las Corporaciones Locales aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955 en concordancia con el artículo 94 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

De acuerdo al art. 26.1.c de la Ley 7/1985, Reguladora de Bases del Régimen Local, el transporte colectivo urbano de viajeros es un servicio de prestación obligatoria para los municipios de más de 50.000 habitantes. Por ello, no resulta de prestación obligatoria para el Ayuntamiento de Hondarribia, de acuerdo con dicho precepto y el art. 97 de la Ley de Instituciones Locales de Euskadi.

El transporte urbano es una competencia propia de los Ayuntamientos del País Vasco conforme al art. 4.3. de la Ley 4/2004, de transporte de viajeros por carretera, y el art. 17.1.18 de la Ley de Instituciones Locales de Euskadi; y es una actividad económica reservada a las entidades locales por el art. 86.2 de la LRBRL.

Hondarribiko Udala

JUSTIFICACIÓN SOCIAL

Hondarribia contaba el 1 de enero de 2023 con 17.029 habitantes. La densidad de población ha aumentado desde los 512 hab/km2 en 1999 a los 595 hab./km² en 2018, descendiendo a 572,21 hab./km² en 2023. Esta densidad está por debajo de la media comarcal, pero por encima de la media de Gipuzkoa o del País Vasco. La población se concentra de manera muy clara en los barrios del núcleo urbano, como Akartegi, Portua, Puntala, Alde Zaharra y Zimizarga (zona urbana), sumando más del 70% de la población censada. También es destacable la concentración de población en los barrios de Amute Kosta y Mendelu, que son los asentamientos que se apoyan en las vías de comunicación con Irun, Finalmente hay un porcentaje importante de personas que viven en un diseminado de caseríos y viviendas en zonas rurales de Zimizarga, Jaizubia y Gornutz, sumando algo más del 20% de la población.

El PMUS de Hondarribia, establece, entre otros, los siguientes objetivos generales:

Movilidad SOSTENIBLE: Hondarribia apuesta por modos de transporte más sostenibles. En el diagnóstico del PMUS se ha comprobó que es un municipio con un reparto modal favorable a los modos motorizados, afectado por los problemas derivados de la creciente dependencia del automóvil. Fomentar la movilidad sostenible es un reto indiscutible, especialmente de cara a la lucha contra el cambio climático y la contaminación del entorno urbano de Hondarribia.

Movilidad EFICIENTE: La concepción de la red viaria actual, así como el arraigo de la cultura del coche producen disfunciones que derivan en un modelo de movilidad ineficiente. Es necesario profundizar en políticas que fomenten los modos más eficientes en los desplazamientos urbanos y comarcales. Para ello es preciso reordenar el esquema viario racionalizando el uso de los modos motorizados, minimizando sus impactos negativos, al tiempo que apostar por los modos de transporte de menor consumo energético como el transporte colectivo y los medios no motorizados.

Movilidad INCLUSIVA: En Hondarribia existen importantes problemas de accesibilidad por la presencia de barreras infraestructurales y naturales. Pero también espacios con deficiente seguridad ciudadana que afectan a la autonomía de algunos colectivos, creando situaciones de desigualdad entre mujeres y hombres en el uso del transporte colectivo y del espacio público, así como de las personas con discapacidad. El objetivo es conseguir un modelo de movilidad más igualitario e inclusivo donde se tengan en cuenta las necesidades específicas de los diferentes colectivos.

El PMUS establece un objetivo cuantificable en cuanto al transporte público colectivo: para el 2030 el 15% de la movilidad general se debería realizar en transporte público; en el caso de la movilidad interna el transporte público deberá alcanzar el 10% de los desplazamientos.

De conformidad con los objetivos reseñados, el Texto Refundido de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Hondarribia prevé la implantación de una línea urbana de autobús en su art. 38, cuyo tenor literal es el siguiente:

CAPÍTULO I. TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN AUTOBÚS

Artículo 38. Línea de transporte urbano colectivo de personas

1. El transporte público colectivo de personas constituye un elemento central de la movilidad urbana, ya que garantiza la accesibilidad general y asequible de toda la población en aquellos casos en los que los desplazamientos a pie o en bicicleta no constituyen una alternativa viable.

2. El Ayuntamiento implantará una línea urbana de autobús al objeto de mejorar la accesibilidad de la zona urbana. Los autobuses que presten el servicio deberán contar con tecnologías de bajas o cero emisiones.

3. La línea de autobús contará con plataformas, calzadas o carriles bus especialmente reservados para la prestación del servicio de transporte. Cualquier otro vehículo no podrá circular por tales espacios salvo que se trate de taxis, vehículos que presten servicios públicos urgentes o de emergencia, bicicletas u otros vehículos expresamente autorizado mediante la correspondiente señalización.

4. Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada de la movilidad que proporcionen a los autobuses con los que se presta el servicio de transporte público prioridad de paso en los semáforos, así como la autorización para realizar movimientos o giros exclusivos.

Se hace indispensable, en consecuencia, el dar satisfacción a la patente necesidad de establecer el servicio de autobús urbano en beneficio de la ciudadanía.

Por otra parte, y sobre la base de una previa ponderación de las características del servicio a prestar, así como de los diversos factores socio-económicos peculiares del municipio, se considera conveniente su establecimiento en régimen de libre concurrencia, a través de

Hondarribiko Udala

un contrato de servicios que conlleve prestaciones directas a favor de la ciudadanía (LCSP art.312).

JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

La existencia de un servicio público no es determinante por sí sola de que la gestión haya de realizarse mediante un contrato de concesión de servicio. Por el contrario, tal gestión podrá llevarse a cabo también mediante la adjudicación de un contrato de servicios ya que nuestro ordenamiento prevé a existencia de contratos de servicios que conllevan prestaciones directas a favor de la ciudadanía.

Por las razones de interés público anteriormente expuesta, y considerando las específicas características del servicio, se considera que ésta es la modalidad más adecuada.

En la exposición de motivos de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público se indica el motivo de la configuración legal prevista en el artículo 312:

«*Por otra parte, como es sabido, el contrato de gestión de servicios públicos hasta la regulación de esta Ley era un supuesto de gestión indirecta del servicio, lo que implicaba que, mediante este contrato, la Administración le encomendaba a un tercero, el empresario (normalmente, el concesionario), que gestionase un determinado servicio público. El que gestionaba el servicio, por lo tanto, era el empresario o el concesionario, por lo que en todo lo relativo a la utilización del servicio suponía el establecimiento de una relación directa entre el concesionario y el usuario del mismo.*

Por ello, en la medida en que el que gestionaba el servicio público y, por tanto, se relacionaba con el usuario era el concesionario, era preciso determinar previamente el régimen jurídico básico de ese servicio, que atribuyera las competencias y determinara las prestaciones a favor de los administrados. Igualmente había que establecer que la actividad que realizaba el concesionario quedaba asumida por la Administración respectiva, puesto que no era la Administración la que prestaba directamente ese servicio.

En definitiva, había dos tipos de relaciones, la que se establecía entre la Administración y el empresario, concesionario, que era contractual (contrato de gestión de servicios públicos), y la que se establecía entre el concesionario y el usuario del servicio, que se regulaba por la normativa propia del servicio que se prestaba.

Por el contrario, en las prestaciones susceptibles de ser objeto de un contrato de servicios, quien las prestaba, y, por tanto, se relacionaba con el usuario era la Administración, quien,

en el caso de insuficiencia de medios, celebraba un contrato (contrato de servicios), con un empresario particular.

Pues bien, en este esquema incide la regulación de la Directiva 2014/23/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión. Para esta Directiva el criterio delimitador del contrato de concesión de servicios respecto del contrato de servicios es, como se ha dicho antes, quién asume el riesgo operacional. En el caso de que lo asuma el contratista, el contrato será de concesión de servicios. Por el contrario, cuando el riesgo operacional lo asuma la Administración, estaremos ante un contrato de servicios.

Este criterio delimitador del contrato de concesión de servicios respecto del contrato de servicios ha sido asumido por la presente Ley. Por ello, determinados contratos que con arreglo al régimen jurídico hasta ahora vigente se calificaban como de gestión de servicios públicos, pero en los que el empresario no asumía el riesgo operacional, pasan ahora a ser contratos de servicios. Ahora bien, este cambio de calificación no supone una variación en la estructura de las relaciones jurídicas que resultan de este contrato: mediante el mismo el empresario pasa a gestionar un servicio de titularidad de una Administración Pública, estableciéndose las relaciones directamente entre el empresario y el usuario del servicio.

Por esta razón, en la medida que la diferencia entre el contrato al que se refiere el párrafo anterior y el contrato de concesión de servicios es la asunción o no del riesgo operacional por el empresario, es preciso que todo lo relativo al régimen de la prestación del servicio sea similar. Por ello, se ha introducido un artículo, el 312, donde se recogen las normas específicas del antiguo contrato de gestión de servicios públicos relativas al régimen sustantivo del servicio público que se contrata y que en la nueva regulación son comunes tanto al contrato de concesión de servicios cuando estos son servicios públicos, lo que será el caso más general, como al contrato de servicios, cuando se refiera a un servicio público que presta directamente el empresario al usuario del servicio.

Para identificar a estos contratos que con arreglo a la legislación anterior eran contratos de gestión de servicios públicos y en esta Ley pasan a ser contratos de servicios, se ha acudido a una de las características de los mismos: que la relación se establece directamente entre el empresario y el usuario del servicio, por ello se denominan contratos de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de los ciudadanos».

Igualmente, se debe traer a colación el artículo 312 que dispone al respecto de este tipo de contratos lo siguiente:

«En los contratos de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía se deberán cumplir las siguientes prescripciones:

a) Antes de proceder a la contratación de un servicio de esta naturaleza deberá haberse establecido su régimen jurídico, que declare expresamente que la actividad de que se trata queda asumida por la Administración respectiva como propia de la misma, determine el alcance de las prestaciones en favor de los administrados, y regule los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo relativos a la prestación del servicio.

b) El adjudicatario de un contrato de servicios de este tipo estará sujeto a las obligaciones de prestar el servicio con la continuidad convenida y garantizar a los particulares el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas y mediante el abono en su caso de la contraprestación económica fijada; de cuidar del buen orden del servicio; de indemnizar los daños que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera el desarrollo del servicio, con la salvedad de aquellos que sean producidos por causas imputables a la Administración; y de entregar, en su caso, las obras e instalaciones a que esté obligado con arreglo al contrato en el estado de conservación y funcionamiento adecuados.

c) Los bienes afectos a los servicios regulados en el presente artículo no podrán ser objeto de embargo.

d) Si del incumplimiento por parte del contratista se derivase perturbación grave y no reparable por otros medios en el servicio y la Administración no decidiese la resolución del contrato, podrá acordar el secuestro o intervención del mismo hasta que aquella desaparezca. En todo caso, el contratista deberá abonar a la Administración los daños y perjuicios que efectivamente le haya ocasionado.

e) La Administración conservará los poderes de policía necesarios para asegurar la buena marcha de los servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía de que se trate.

f) Con carácter general, la prestación de los servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía se efectuará en dependencias o instalaciones diferenciadas de las de la propia Administración contratante. Si ello no fuera posible, se harán constar las razones objetivas que lo motivan. En estos casos, a efectos de evitar la confusión de plantillas, se intentará que los trabajadores de la empresa contratista no compartan espacios y lugares de trabajo con el personal al servicio de la Administración, y los

trabajadores y los medios de la empresa contratista se identificarán mediante los correspondientes signos distintivos, tales como uniformidad o rotulaciones.

g) Además de las causas de resolución del contrato establecidas en el artículo 313, serán causas de resolución de los contratos de servicios tratados en el presente artículo, las señaladas en las letras c), d), y f) del artículo 294».

Tratándose en este caso de un servicio público en el que el usuario abona una contraprestación directamente a la empresa, aunque no existe una traslación del riesgo operacional porque la Administración también puede abonarle una cantidad económica a la empresa que haga el riesgo operacional inexistente. Por ello, no encajaría en la actual concesión de servicios, pero igualmente se separaría del modelo tradicional de contrato de servicios previsto en la Ley de Contratos y es por eso, por lo que resulta incardinable en la nueva modalidad de servicio en los términos del artículo 312.

Es evidente que el contratista se relacionará directamente con las personas usuarias, y además el servicio de transporte colectivo será un servicio que pueda utilizar toda la ciudadanía, en el que además la persona usuaria normalmente abonará una contraprestación.

Por su parte, sobre este tipo de contratos también se ha pronunciado el Informe 2/2022, de 8 de marzo, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Gobierno de Canarias, indicando al respecto:

«Efectivamente, los servicios púbicos sin riesgo operacional han pasado a la categoría de contrato de servicios, y el precio que se abona por la prestación de un servicio público en el que no exista riesgo operacional, no es la tarifa a que se refiere el artículo 289.2 de la LCSP, sino el precio a que se refiere el régimen especial del artículo 312.

El legislador ha creado en el artículo 312, dentro del contrato de servicios, una nueva figura, la del contrato de "servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía", terminología que viene a referirse a los contratos de prestación de servicios públicos cuando no existe riesgo operacional.

Este articulo 312 construye una modalidad de contrato de servicios en los casos en que no hay transferencia de riesgo operacional, y por lo tanto no puede hablarse de concesión de servicios, pero se trata de prestación de servicios públicos, dado que comienza especificando que, antes de su contratación, debe establecerse su régimen jurídico y que, expresamente, se declare que la actividad es de la propia administración y en el que,

además, se establece: el adjudicatario de un contrato de servicios de este tipo estará sujeto a las obligaciones de prestar el servicio con la continuidad convenida y garantizar a los particulares el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas y mediante el abono en su caso de la contraprestación económica fijada.

En la medida en que se trate de servicios coactivos, esto es, de recepción necesaria, estaremos ante una prestación patrimonial de carácter público, y si la contraprestación por la prestación se abona a un concesionario o empresa de derecho privado que presta el servicio, este pago no tendrá naturaleza tributaria, sino que será un precio que fija y regula la administración, pero que se ingresa en la cuenta privada del concesionario o de la empresa de derecho privado, y no en la cuenta de la administración titular del servicio».

Por su parte, el Informe 53/18 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado, establece:

«El articulo 312 regula dos aspectos a tener en cuenta en la configuración de la relación contractual:

- El régimen jurídico del servicio público a prestar mediante el contrato, que deberá establecerse con carácter previo a la contratación,

- La posibilidad de que, en su caso, puedan exigirse contraprestaciones económicas a los usuarios del servicio…

A diferencia de la regulación propia del contrato de concesión de servicios, contenida en el artículo 289 LCSP, que establece una regulación de las prestaciones económicas propias del contrato y que se completa con la aplicación supletoria de las normas del contrato de concesión de obras (297 LCSP), no existe en el artículo 312 mayor precisión respecto a la forma y naturaleza de la posible contraprestación a exigir a los usuarios del servicio de los contratos de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía…

...Si atendemos a los contratos de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía, es muy cierto que el artículo 312 de la LCSP no contempla expresamente la calificación de las tarifas que se puedan establecer como prestación patrimonial de carácter público no tributario, a diferencia de lo previsto para la concesión de servicios (artículo 289.2 LCSP). No obstante, la disposición adicional cuadragésima tercera –y también las previsiones de la normativa tributaria que se modifica en las disposiciones finales- se refieren en términos generales a la prestación de servicios públicos mediante gestión indirecta, donde se comprenden también los contratos de servicios con

prestaciones directas a favor de la ciudadanía, por más que se explicite algún caso como el de la concesión u otros similares. Por tanto, también en estos casos las tarifas deben considerarse como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario cuando se exijan coactivamente...».

El citado Informe concluye:

«En los contratos de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía, las tarifas o prestaciones que deben satisfacer los usuarios al prestador de los servicios tendrán la condición de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario cuando se exijan coactivamente».

Resulta, pues, plenamente de aplicación el artículo 312 mencionado referido a la gestión del trasporte público de viajeros, ya que se trata de servicios públicos en el que los usuarios pagan por disfrutar del mismo y en los que el Ayuntamiento también puede abonar una cantidad al contratista para garantizar que éste no asuma ningún riesgo operacional que pueda hacer inviable la prestación del servicio de transporte público, dada la trascendencia del mismo para la ciudadanía de Hondarribia.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Normalmente este tipo de servicios no suelen ser económicamente rentables. Sin embargo, presentan una rentabilidad social muy importante para el municipio, ya que mejora la accesibilidad en el mismo y beneficia a una parte muy importante de la población que no dispone de vehículo particular. Por ello, se ha estudiado el porcentaje de población que podrá verse potencialmente beneficiada con el servicio, y la diferencia con el estado actual.

Para una distancia de 150 metros (3 min andando), la población incluida dentro del área de influencia de la nueva línea es de 6.719 habitantes (40%), y de 10.345 (61%) habitantes sumándola a las líneas existentes. La población cautiva del transporte público dentro del área de influencia del minibús es de 2.781 habitantes, es decir el 41% del total. Sumando la oferta actual (Ekialdebus) a la nueva línea resulta un valor de 4.205 habitantes dentro del área de influencia, es decir el 62%.

Se acompaña a la presente Memoria, copia del ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LÍNEA DE MINIBUS EN HONDARRIBIA. redactado por la Ingeniería ENDARA INGENIEROS ASOCIADOS, S.L.

De entre todas las alternativas estudiadas, se ha desarrollado la que mejor servicio ofrece, teniendo en cuenta los siguientes factores:

• Nivel de servicio: porcentaje de población satisfecha (teniendo en cuenta la población cautiva), dentro del área de influencia considerada (150 m).

• Frecuencia: el uso del servicio es directamente proporcional a la frecuencia.

• Intermodalidad: el ajuste del horario de la nueva línea con el de las líneas interurbanas.

Se han estudiado varios recorridos para unir el máximo número de paradas posible, garantizando una frecuencia aceptable. De todos ellos se ha desarrollado el más adecuado, según los criterios antes citados.

Se define la nueva línea propuesta, describiendo sus principales características: recorrido, paradas y horario.

Se ha estudiado la distribución de las paradas, para ampliar el nivel de servicio que ofrece el transporte público actual. La oferta actual de transporte público, tiene una frecuencia alta. Por lo tanto, el nuevo recorrido tiene como objetivo ampliar el área de influencia del servicio actual (Ekialdebus). Es por ello que muchas de las paradas de la línea propuesta son nuevas.

Los criterios para definirlas son variados:

• Nodos atractores (ambulatorio, centro de día, comercio, equipamientos públicos, etc.)

• Barrios alejados del núcleo (Jaitzubia, Arkoll, Zimizarga, Akartegi,…)

• Barrios que sin estar alejados del núcleo a los que no llega el TP (Mendelu, Muliate,…)

• Usuarios potenciales (cautivos del transporte público: ancianos y niños)

La separación entre las mismas es tal, que la velocidad media del minibús durante el recorrido supere un valor mínimo.

El recorrido propuesto (https://goo.gl/maps/DbMwPkmdLyx) tiene una longitud de 7.100 metros (20' según Google Maps) y 18 paradas. Con estos datos, se ha estimado un tiempo de 35' para recorrerlo.

Hondarribiko Udala

Una vez que se ha realizado el diseño de la nueva línea y se conocen las características (recorrido, paradas, frecuencia…) de la misma, se puede realizar una estimación presupuestaria del coste de explotación del servicio.

En la siguiente tabla se refleja el escandallo de costes, siendo el coste total del servicio el primer año de 406.713€. Para el cálculo de años sucesivos, se ha previsto un incremento anual del 5%.

ESCANDALLO DE COSTES - VEHÍCULO HIBRIDO	
Mano de obra directa - personal de conducción	165.000,00 €
Mano de obra indirecta	44.000,00 €
Combustible	16.500,00 €
Neumáticos	2.500,00 €
Taller (mantenimiento y reparaciones)	20.000,00 €
Mantenimiento equipo embarcado - 15437,70*2)	30.875,40 €
Aceites y lubricantes	3.333,33 €
Seguros	12.000,00 €
Amortización inversión autocares	79.750,00 €
Amortización inversión equipamiento embarcado	9.732,89 €
Total	383.691,63 €
Beneficio Industrial (6%)	23.021,50 €
Total costes	**406.713,12 €**

COSTE ANUAL (incremento anual del 5%)	
Primer año	406.713,12 €
Segundo año	427.048,78 €
Tercer año	448.401,22 €
Cuarto año	470.821,28 €

El dinero recuperado con los billetes es muy difícil de calcular, puesto que se desconoce el número de viajes. Si se cumple la intención de uso manifestada por los encuestados y extrapolando el resultado a toda la población, resultan 1.743.647 viajes. Contando solo un viaje semanal de todas las personas que han manifestado interés en el servicio y extrapolándolo a toda la población, se obtienen 709.143 viajes. Estos valores son muy elevados, así que se recurre a datos de otros servicios que ya están en marcha. En Oiartzun el número de viajes anuales es de 73.371 de lunes a viernes (extrapolando a toda la semana serían 102.719). Aunque la población sea menor (10.000 hab. Frente a 17.000), la empresa que explota el servicio dice que entre todas las líneas que dependen de ella es la más utilizada.

Hondarribiko Udala

En cuanto al precio del billete, suele rondar los 50 céntimos.

Suponiendo 120.000 viajes al año, es decir, una media de 12 viajeros por expedición, y cobrando 0,50 céntimos el billete, se recuperan 60.000 €.

En cuanto a costes adicionales, la implantación del sistema de ventas de Lurraldebus (véase capítulo 2.4 del estudio), tiene un coste de 40.000 euros. Además, el coste anual del servicio es de 4.000 € y la actualización de las tarifas tiene un coste de 1.500 €.

CONCLUSIONES

Se estima plenamente acreditada, por exigencias de interés público, la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio público esencial servicio público de autobús urbano en el municipio de Hondarribia, en régimen de libre concurrencia, a través de un contrato de servicios que conlleve prestaciones directas a favor de la ciudadanía (LCSP art.312)

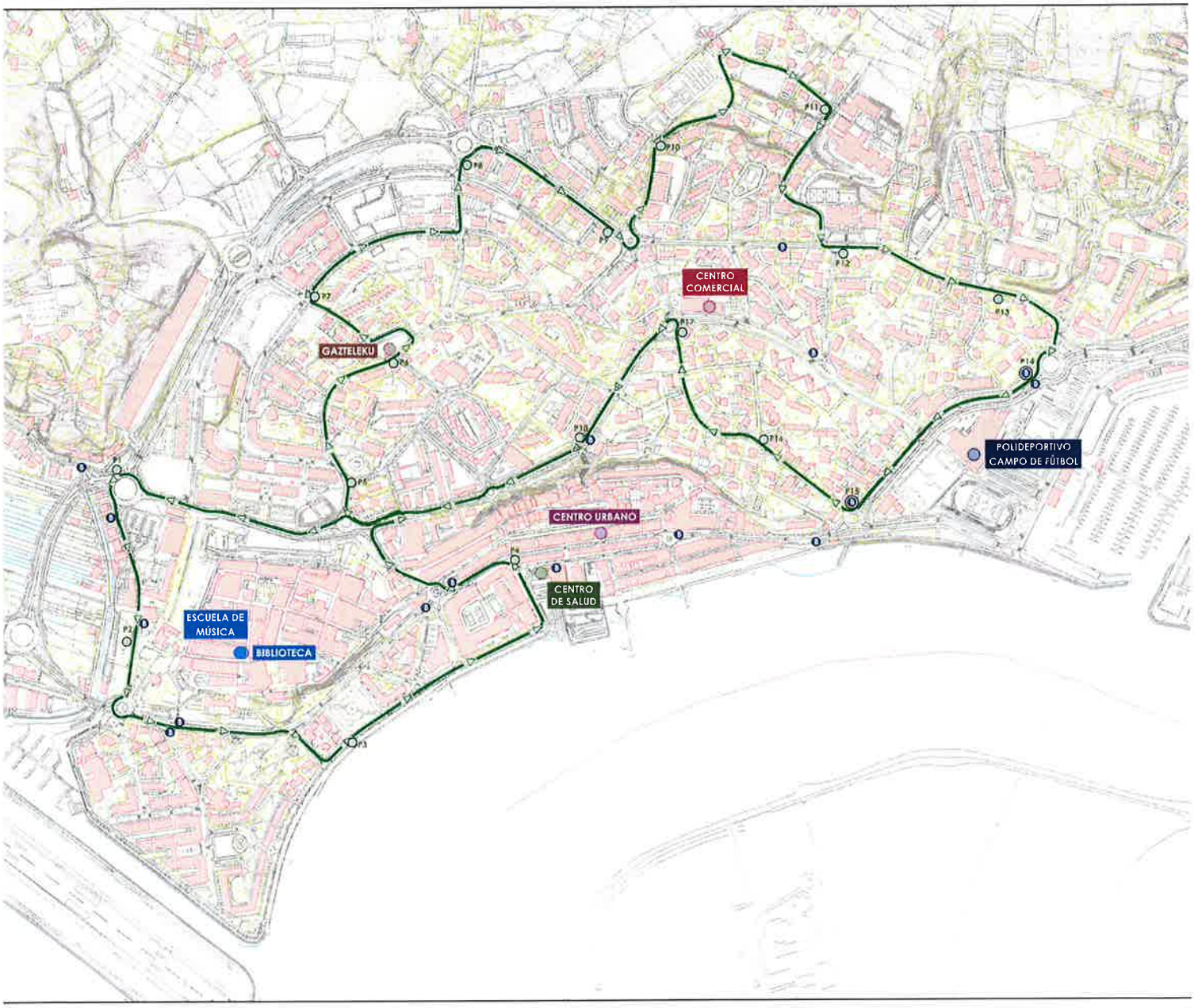
La prestación del servicio en la modalidad señalada es económicamente asumible por el Ayuntamiento.

SUSTATZAILE
PROMOTOR

Hondarribiko Udala

HONDARRIBIKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE HONDARRIBIA

ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LÍNEA DE MINIBÚS EN HONDARRIBIA



HONDARRIBIA
2024 UZTAILA
JULIO 2024

ENDARA
INGENIEROS ASOCIADOS S.L.

IGOR MARTIN MOLINA
Bide ingeniari
Ingeniero de caminos

2.1.- DIAGNÓSTICO

En primer lugar, se ha recabado información del servicio de transporte urbano en el Municipio y se ha llevado a cabo un proceso de participación pública.

2.1.1.- Análisis de las líneas de autobuses interurbanas

Las líneas de transporte público que operan en Hondarribia son:

E20 HONDARRIBIA – DONOSTIA

Horario: de 6:30 a 22:10 los días laborables.

Frecuencia media: 30'

E22 HONDARRIBIA – TXINGUDI MERKATALGUNEA

Horario: de 7:35 a 22:00 de lunes a sábado.

Frecuencia media: 60'

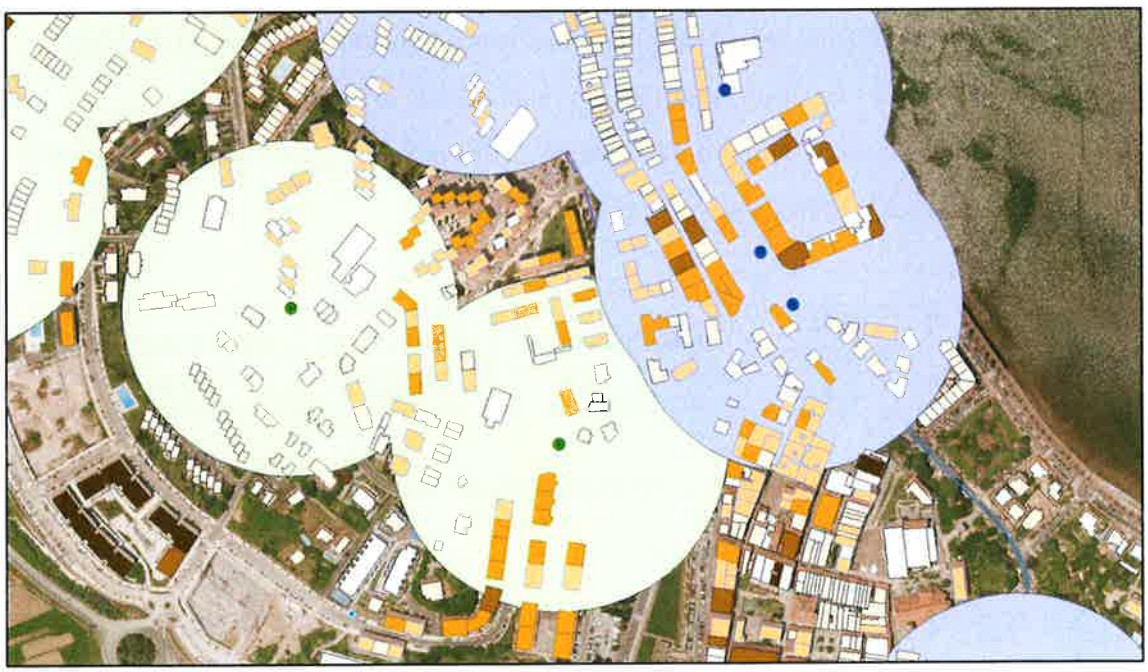
E25 HONDARRIBIA – IRUN

Horario: de 6:00 a 22:45 los días laborables.

Frecuencia media: 15' (se alternan recorridos por la calle Kosta y Aeropuerto).

2.1.2.- Nivel de servicio de las paradas existentes

Un indicador para estimar el nivel de servicio de una línea de transporte colectivo, es el porcentaje de población que queda dentro del área de influencia de las paradas. Se entiende por área de influencia, la superficie circular de centro la parada y un radio dado.



Área de influencia de paradas. En azul: existentes. En verde: propuestas.

2.1.3.- Necesidades de la población. Participación pública

Cualquier medida que se implante sin haber informado previamente a la población, no tendrá el efecto deseado e incluso podría provocar el rechazo de de las personas, por cuyo bienestar se está trabajando.

El proceso de participación pública se ha llevado a cabo a través de **encuestas y foros de participación**.

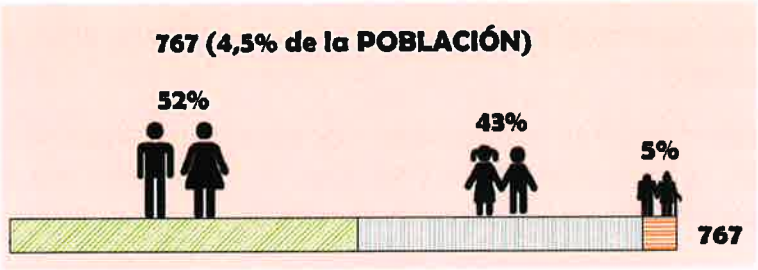
Encuestas

Se ha elaborado una encuesta con preguntas sencillas: algunas de respuesta múltiple y otras para escribir. El objetivo es determinar el modo y motivo de los desplazamientos, el tiempo empleado en realizarlos y el grado de satisfacción, clasificando las respuestas en grupos según la edad y el sexo.

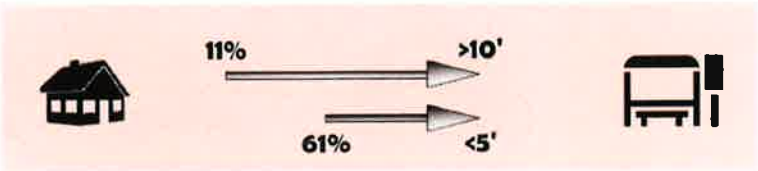
Se ha trabajado con los centros docentes, para que lo rellenen los alumnos y sus padres. Además, se han dejado ejemplares en el ayuntamiento, la biblioteca municipal, ambulatorio, etc. La encuesta se ha distribuido a través de la página web del Ayuntamiento.

Este es el resumen de los resultados:

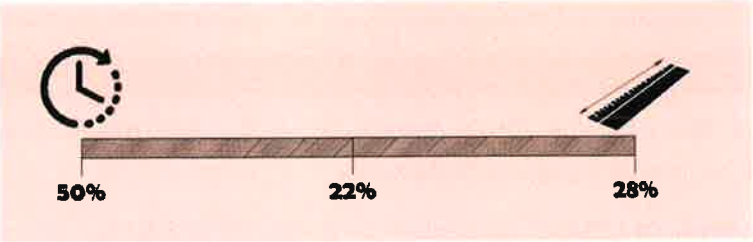
- Han participado **767** personas, es decir el 4,5% de la población, una muestra significativa.
- Desde el punto de vista de la edad, la participación ha sido equilibrada entre menores y mayores de edad (52/43). La participación de los mayores de 65 años ha sido escasa (5%). En cuanto al género, la participación de las mujeres ha sido mayor (68%). Solo se ha diferenciado el sexo en los mayores de edad.



- Sólo el 11% de los encuestados vive a más de 10' de una parada de autobús y el 61% vive a menos de 5'.



- El 50% de los encuestados prima la frecuencia a la proximidad de la parada y el 22% elige un término medio.



- El 80% de los encuestados dice que utilizaría un servicio de transporte público que se adaptará a sus necesidades. El 85% lo utilizaría al menos una vez a la semana y el 55% más de 3 veces por semana.

Los resultados con más detalle, se recogen en gráficas en el anejo correspondiente.

Foros de participación

Se ha tratado el tema en dos foros de movilidad realizados en el ayuntamiento. El primer foro tuvo lugar el 9 de mayo de 2018.

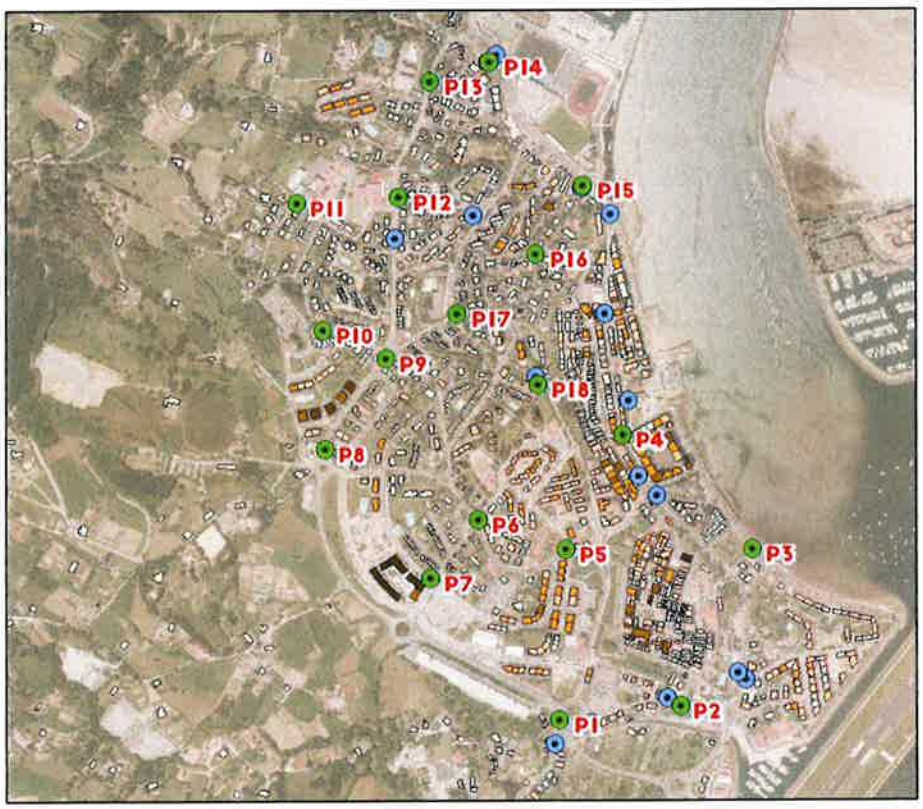
En primer lugar, se hizo un pequeño avance de los resultados obtenidos hasta la fecha, en la fase de diagnóstico: se explicaron los resultados de las encuestas y los datos de población georreferenciados; también se hizo una descripción de las líneas de transporte público existentes y del nivel de servicio (área de influencia y frecuencia) a la población.

A continuación, se presentó un borrador del recorrido propuesto y sus variantes, así como de las paradas. Se mostró el nivel de servicio (área de influencia y frecuencia) de la línea propuesta.

Tras la intervención del Técnico Redactor, se dio la palabra a los ciudadanos que se acercaron al foro. Se consideró la posibilidad de acercar la parada al Centro de Salud, situándola en Bidasoa Ibilbidea. Además, uno de los participantes entregó dos recorridos alternativos que se habían planteado en un estudio previo.

El segundo foro tuvo lugar el 20 de septiembre de 2018.

PARADA	TOTAL HABITANTES	MENORES DE 19	ENTRE 19 y 65	MAYORES DE 65
P1 Santa Engrazia/Txiplao	307	79	191	37
P2 Minasoroeta/Alde Zaharra	440	81	265	94
P3 Bidasoa Pas./Ascensor	149	16	55	78
P4 Itsas Etxea	1.388	208	795	385
P5 Jaizkibel Hb.	729	137	448	144
P6 Jaizkibel Hb./Gaztelekua	518	78	315	125
P7 Saindua/Kattalin Erauso	650	195	411	44
P8 Rotonda Labreder	423	131	258	34
P9 Labreder/Baserritar	403	95	228	80
P10 Cementerio	313	77	180	56
P11 Talaia BHI	83	11	53	19
P12 Talaia LHI	270	53	151	66
P13 Baserritar/Gazte Egoitza	204	39	110	55
P14 Arroka	143	26	74	43
P15 Foru Kalea/Itsasargi	199	31	111	57
P16 Nestor Basterretxea	390	68	237	85
P17 Sokoa Merkataigunea	284	39	151	94
P18 Donostia Kalea/Eskaleras mec.	740	100	436	204



2.2.2.- Recorrido propuesto

El recorrido propuesto (https://goo.gl/maps/DbMwPkmdLyx) tiene una longitud de 7.100 metros (20' según Google Maps) y 18 paradas. Con estos datos, se ha estimado un tiempo de 35' para recorrerlo.

La línea XORROLA que explota CUADRABUS en Oiartzun, tiene un recorrido (https://goo.gl/maps/edLdAXCyx592) de 7.900 metros y 16 paradas, muy similar al propuesto en Hondarribia. El tiempo necesario para efectuar el recorrido es de 30'. Al desarrollarse una parte del recorrido fuera de la zona urbana el tiempo necesario para recorrerlo es algo menor (2' menos, según Google Maps), aunque sea un 10 % más largo que el recorrido estudiado en este informe.

2.2.4.- Intermodalidad con Ekialdebus

Para fomentar la intermodalidad entre las líneas de autobuses existentes y la nueva línea se ha ajustado el horario nuevo, en la medida de lo posible, a los horarios de las líneas existentes, de manera que el tiempo de espera sea mínimo. Esto se hace en una de las paradas, la que se considera más adecuada para cambiar de medio. Estas podrían ser:

- 2 paradas compartidas: **P14** (Arroka) y **P15** (Foru 3)
- 2 paradas cercanas: **P1** (S. Engrazia/Txiplao) y **P4** (Itsas Etxea)

La instalación de un sistema de ventas compatible (MUGI), que permita rebajar el coste en los trasbordos, es un modo de fomentar la intermodalidad.

2.3.- VIABILIDAD

El estudio de la viabilidad de la propuesta se realizará desde diversos puntos de vista:

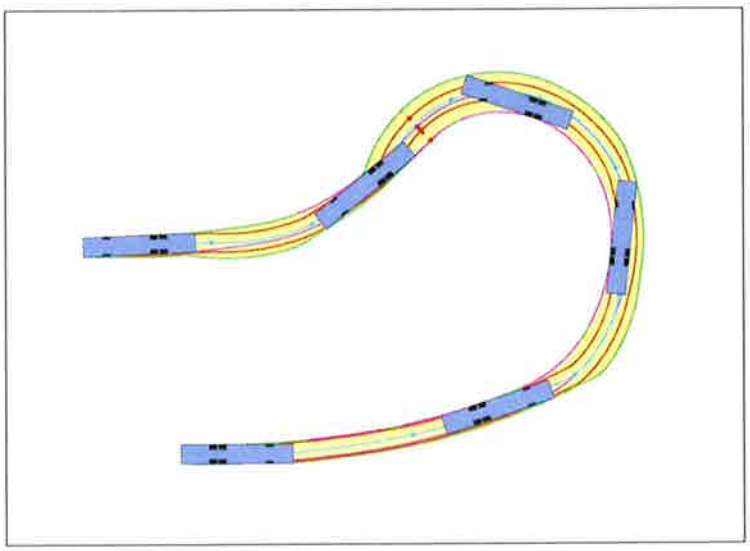
- Viabilidad técnica de la propuesta
- Viabilidad económica
- Rentabilidad social

2.3.1.- Viabilidad técnica

En este apartado se analizan los aspectos puramente técnicos de la propuesta, como pueden ser los radios de giro, anchura de viales en el itinerario, afección al tráfico, etc.

Se ha comprobado con el programa Autoturn de simulación de giros, que permite calcular, a partir de los datos del vehículo, el espacio necesario para realizar le giro.

Se ha realizado el cálculo para un vehículo micro (30 plazas, de las cuales 12 sentadas) de 8,7 metros y un minibús de 10,5 metros (30 plazas sentadas y 30 de pie).



2.3.2.4- Coste de combustible

Distancias recorridas en la propuesta presentada: 24 vueltas x 7,10 km = 170 km

Un autobús urbano eléctrico tiene más de 200 km de autonomía, por lo que puede realizar el servicio y recargar por la noche.

Si el autobús es eléctrico, el consumo medio podría estar en 50 Kwh/100 Km, por lo que el consumo diario sería de 85 Kwh y el consumo anual 31.025 Kwh

Suponiendo un coste del Kwh en horario nocturno de 0,15€, el coste de electricidad sería de 4.653 € por autobús.

En el caso del autobús híbrido, el consumo aproximado es de 30l/100 km, por lo que serían 51 l al día y 18.615 l/año

Si el precio del gasoil es de 1,50 €/l, el coste de combustible por autobús será de 28.000 €.

Para el cálculo del coste se supondrá un 50% eléctrico y 50% híbrido, lo que serían 16.500 € por autobús en funcionamiento.

2.3.2.5- Otros costes

Neumáticos: 2.500 €

Taller (mantenimiento y reparaciones): 20.000 €

Equipo embarcado (expendedora de billetes, equipo informático...): 38.931,57 €

Mantenimiento equipo embarcado: 30.875,40 €

En el caso del equipo embarcado, se supone una amortización del mismo en 4 años, por lo que la amortización anual ascendería a 9.732,89 €.

2.3.2.5- Coste total del servicio

A partir de los costes anteriores, se ha elaborado una tabla que se adjunta a continuación, donde aparecen reflejados los mismos, siendo el coste total del servicio el primer año de **406.713 €.**

Para el cálculo del coste de años sucesivos, se ha previsto un incremento anual del 5%.

Se adjunta como Anejo nº4 la tabla completa, donde están desglosados algunos costes, como son los autobuses y el equipamiento embarcado.

Municipio	Precio
Bergara	1,10 (0,60) €
Legazpi	0,20 €
Oiartzun	0,70 (0,50) €
Tolosa	0,70 (0,30) €

Suponiendo 120.000 viajes al año, es decir, una media de 12 viajeros por expedición, y cobrando 0,50 céntimos el billete, se recuperan 60.000 €.

Este es el coste[1] anual estimado suponiendo un periodo de explotación de 10 años para los diferentes tipos de vehículos, incluyendo el sistema MUGI y deduciendo el dinero recuperado con los billetes:

	Coste anual	Con MUGI[2]	Descontando billetes
Microbús (gasoil)	175.000 €	183.000 €	123.000 €
Microbús (gas)	170.000 €	173.000 €	113.000 €
Minibús (gasoil)	185.000 €	193.000 €	133.000 €
Eléctrico o híbrido	230.000 €	238.000 €	178.000 €

2.3.3.- Rentabilidad social

Normalmente este tipo de servicios no suelen ser económicamente rentables. Sin embargo, presentan una rentabilidad social muy importante para el municipio, ya que mejora la accesibilidad en el mismo y beneficia a una parte muy importante de la población que no dispone de vehículo particular. Por ello, se ha estudiado el porcentaje de población que podrá verse potencialmente beneficiada con el servicio, y la diferencia con el estado actual.

Para una distancia de 150 metros (3 min andando), la población incluida dentro del área de influencia de la nueva línea es de **6.719** habitantes (**40%**), y de **10.345** (**61%**) habitantes sumándola a las líneas existentes. Estos datos repartidos por edades:

LÍNEA	TOTAL HABITANTES	MENORES DE 19	ENTRE 19 Y 65	MAYORES DE 65
MINIBÚS	6.719	1.318	3.938	1.463
ESTADO ACTUAL + MINIBÚS	10.345	1.963	6.140	2.242

[1] IVA incluido.
[2] Se ha calculado la repercusión anual de la inversión inicial de 40.000 euros, para una concesión de 10 años.

La instalación de carga puede ser rápida (5 minutos) o lenta (8 horas). Con la primera se llega a una autonomía de 50 a 60 km, mientras que con la lenta se puede llegar a 200 km. El sistema recomendado para el servicio que se ha estudiado, es el de carga lenta, puesto que al tener un único coche en una noche se puede cargar completamente el vehículo. La autonomía de 200 km permite realizar el circuito propuesto 28 veces, es decir 2 veces a la hora durante 14 horas (de 7 de la mañana a 9 de la noche).

La puesta en marcha de un servicio con un vehículo MIDI (60 plazas), cuando es suficiente con un MICRO (30 plazas), para implantar un vehículo eléctrico, no es justificable desde el punto de vista energético, puesto que el vehículo grande consume el doble que el pequeño. Solo tendría sentido en caso de que las necesidades del municipio exijan un coche de 60 plazas, cosa que para el primer y segundo año es difícil de predecir (ver primer párrafo relativo al tamaño).

Híbrido: Combina un motor de propulsión diésel con un motor eléctrico que actúa como propulsor o generador de electricidad, y que en función de los requerimientos pueden actuar individual o conjuntamente, consiguiendo así una óptima eficiencia y rendimiento.

Con este tipo de vehículo, sucede lo mismo que con el eléctrico, la innovación se está centrando en autobuses mayores de 10,7 m.

Esta opción está más contrastada y tiene menos incertidumbre que el eléctrico.

Otros combustibles: No se contempla el uso de autobuses con otros combustibles, como puede ser el gasoil, GLP o GNC.

Accesibilidad:

El vehículo debe estar adaptado para personas con **movilidad reducida**.

Además, hay otros sistemas que se pueden incorporar con la finalidad de mejorar la accesibilidad:

Invidentes: espacios de información para invidentes a través del sistema Braille. Dispositivos como el SIO que, activado por cada usuario o usuaria, avisa a través de la megafonía del vehículo el nombre de la parada a las personas invidentes

Sordos: Tecnologías innovadoras del tipo Modo T (emite un sonido audible en los audífonos para avisar de la llegada a las paradas).

Otras mejoras:

Wifi, pantallas TFT, etc.

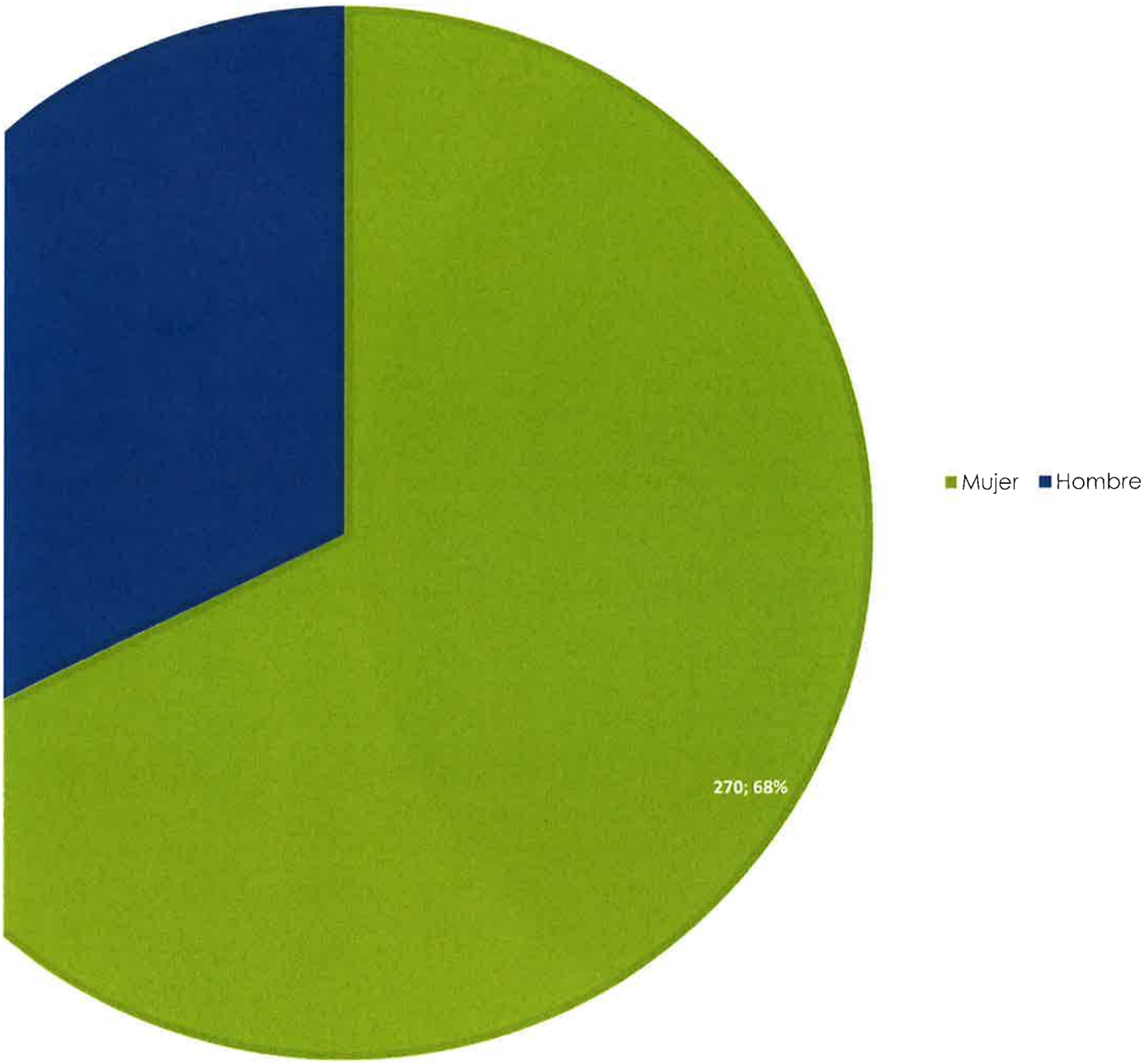
Sistema de ventas:

Las empresas que explotan servicios de transporte público por carretera suelen tener su propio sistema de ventas con una tarjeta específica del servicio. Se vende al viajero en el propio autobús y cuesta 3€. En la mayoría de los casos, funciona por importe, se puede recargar (en el mismo autobús) el importe deseado.

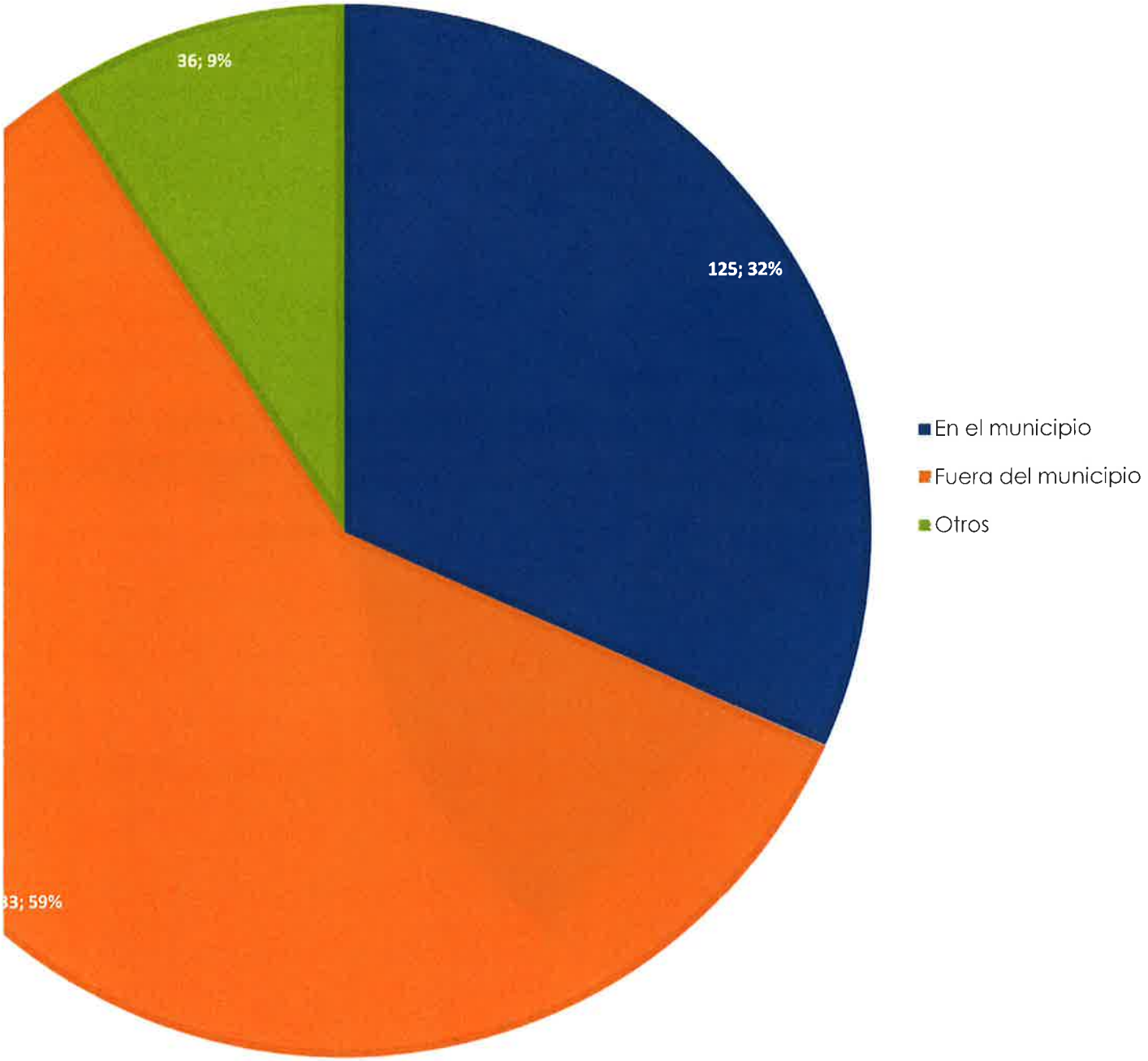
ANEJO 1

RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

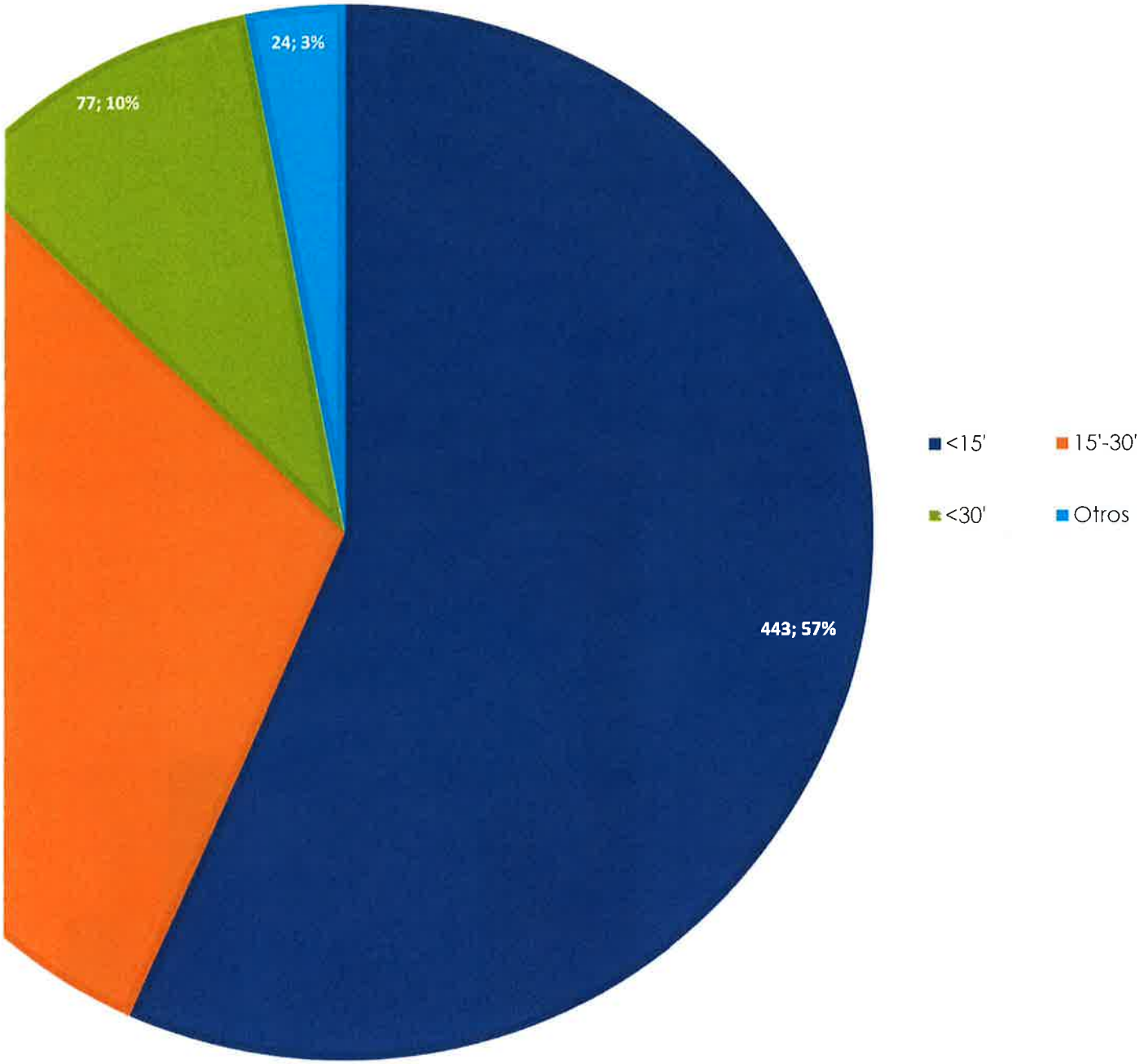
SEXO



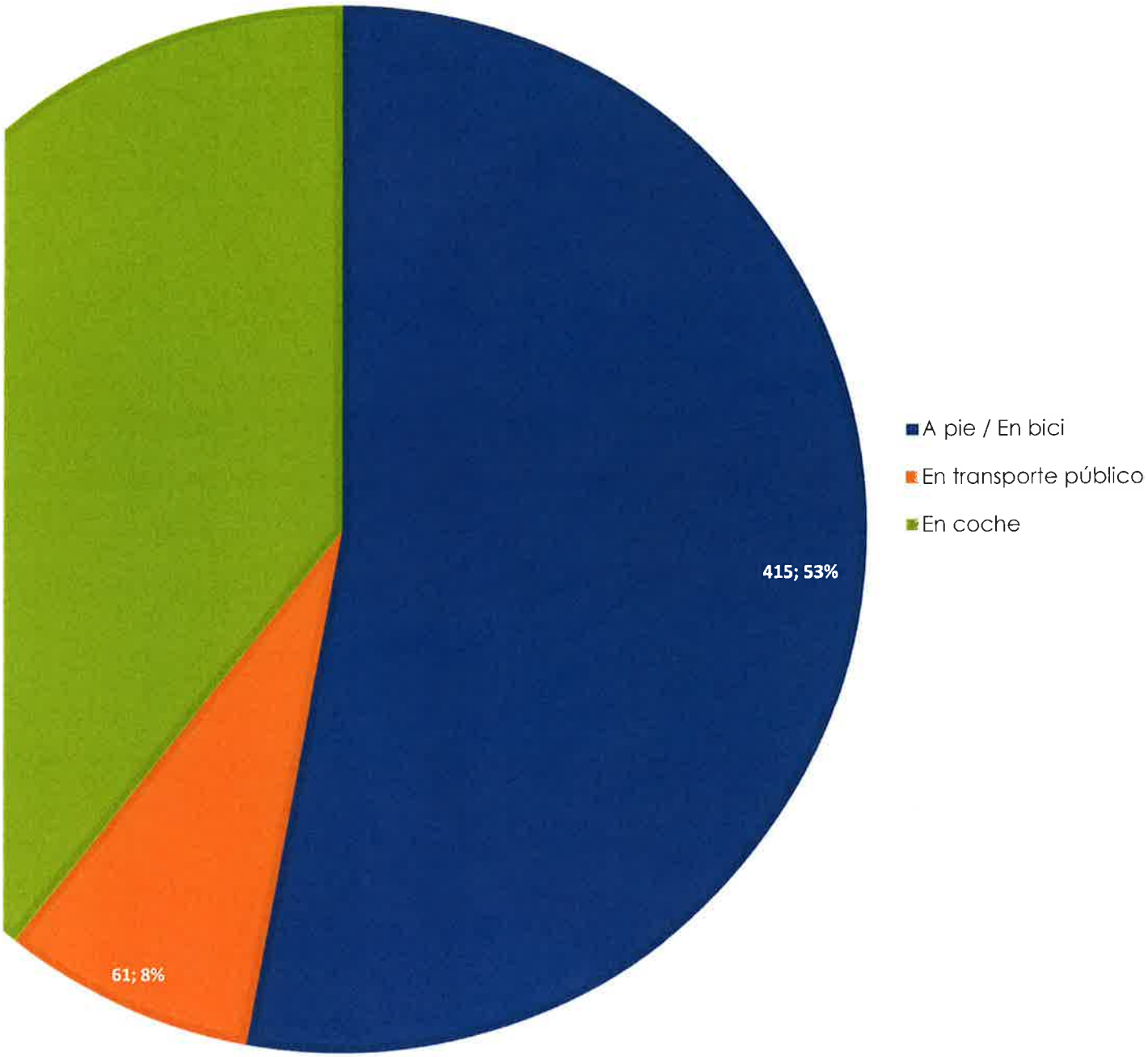
TRABAJA/ESTUDIA EN EL MUNICIPIO O FUERA?



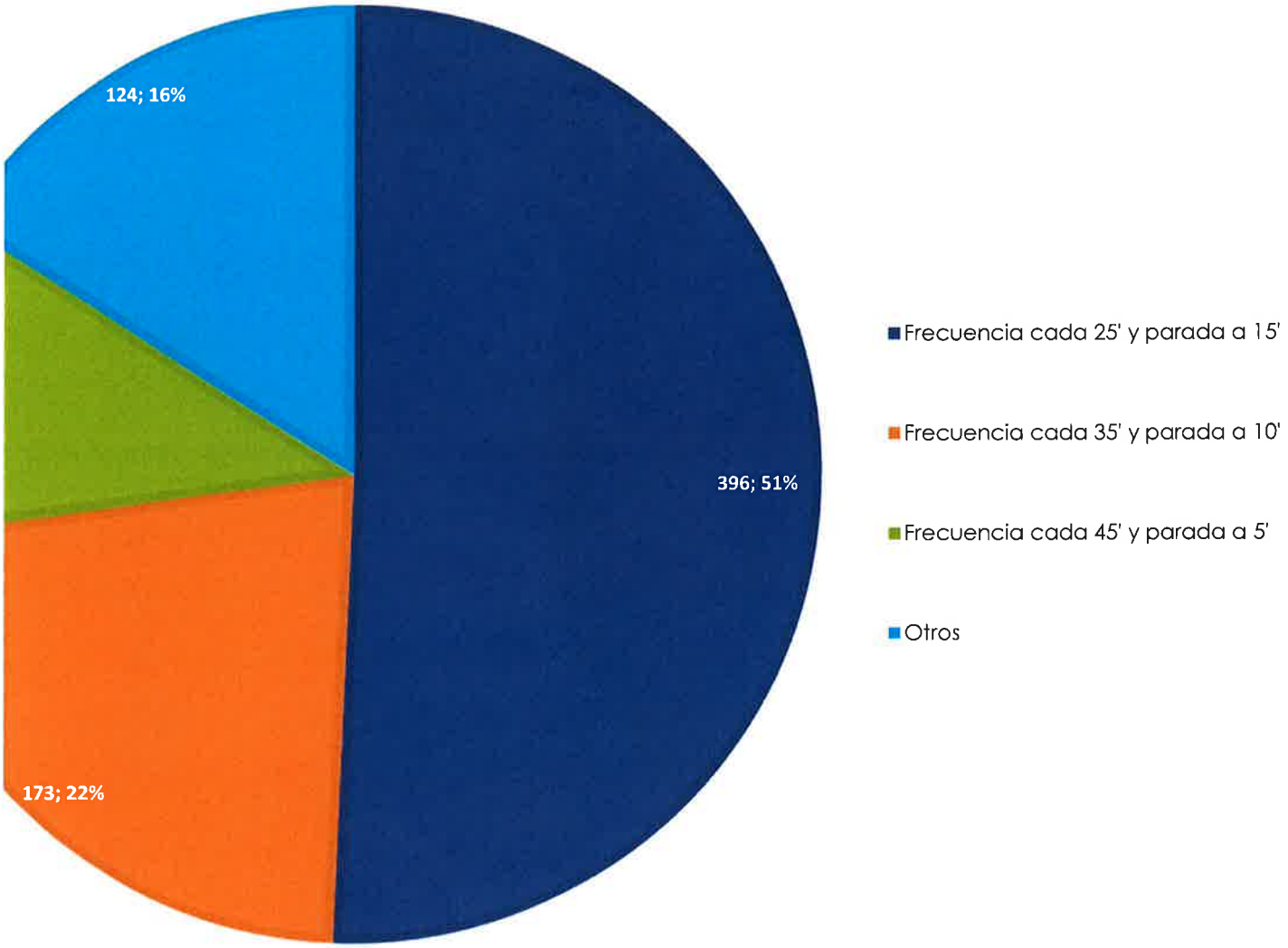
¿CUÁNTO TARDA?



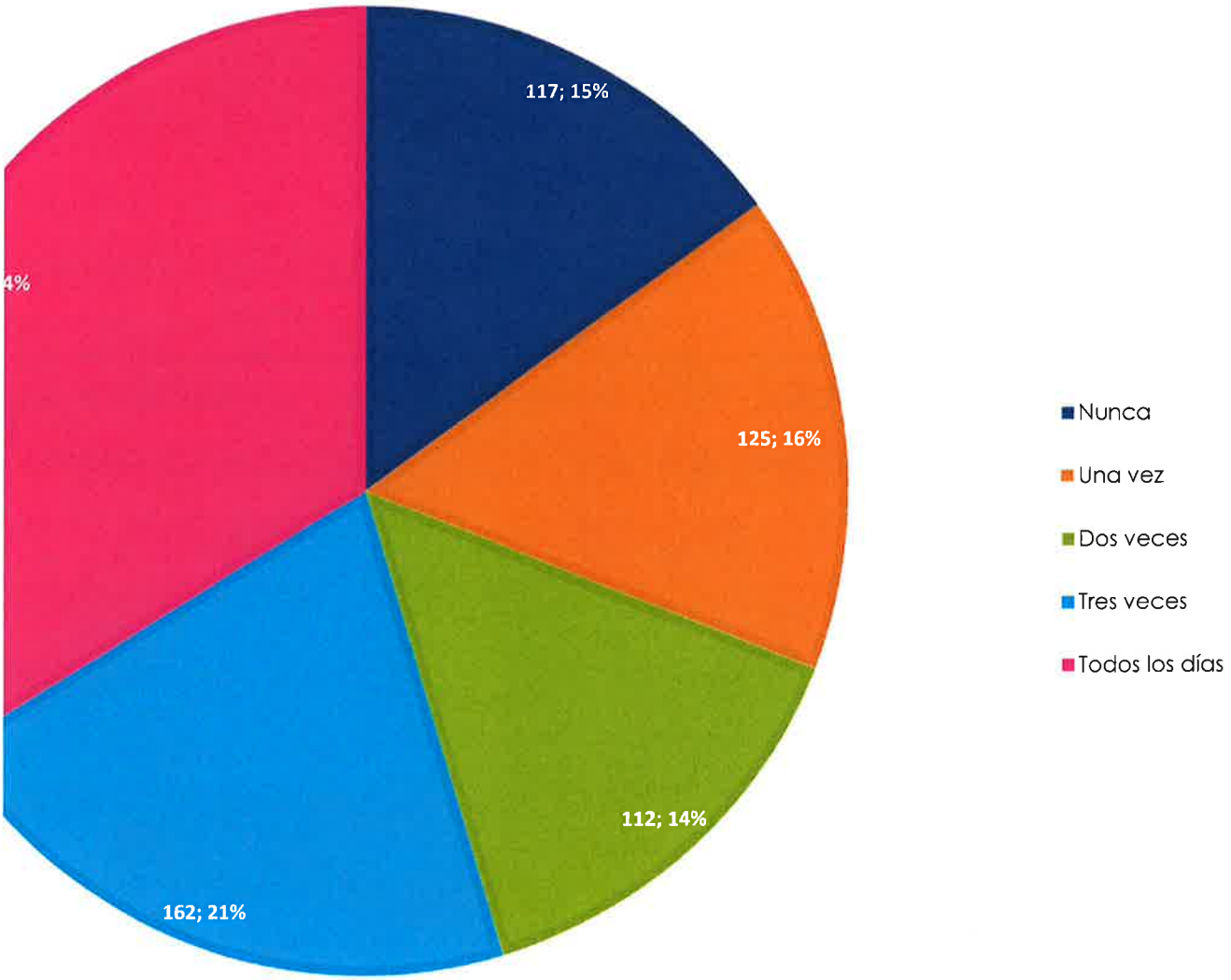
GARES ANTES CITADOS, ¿CÚAL ES EL MEDIO QUE MÁS EMPLEA?

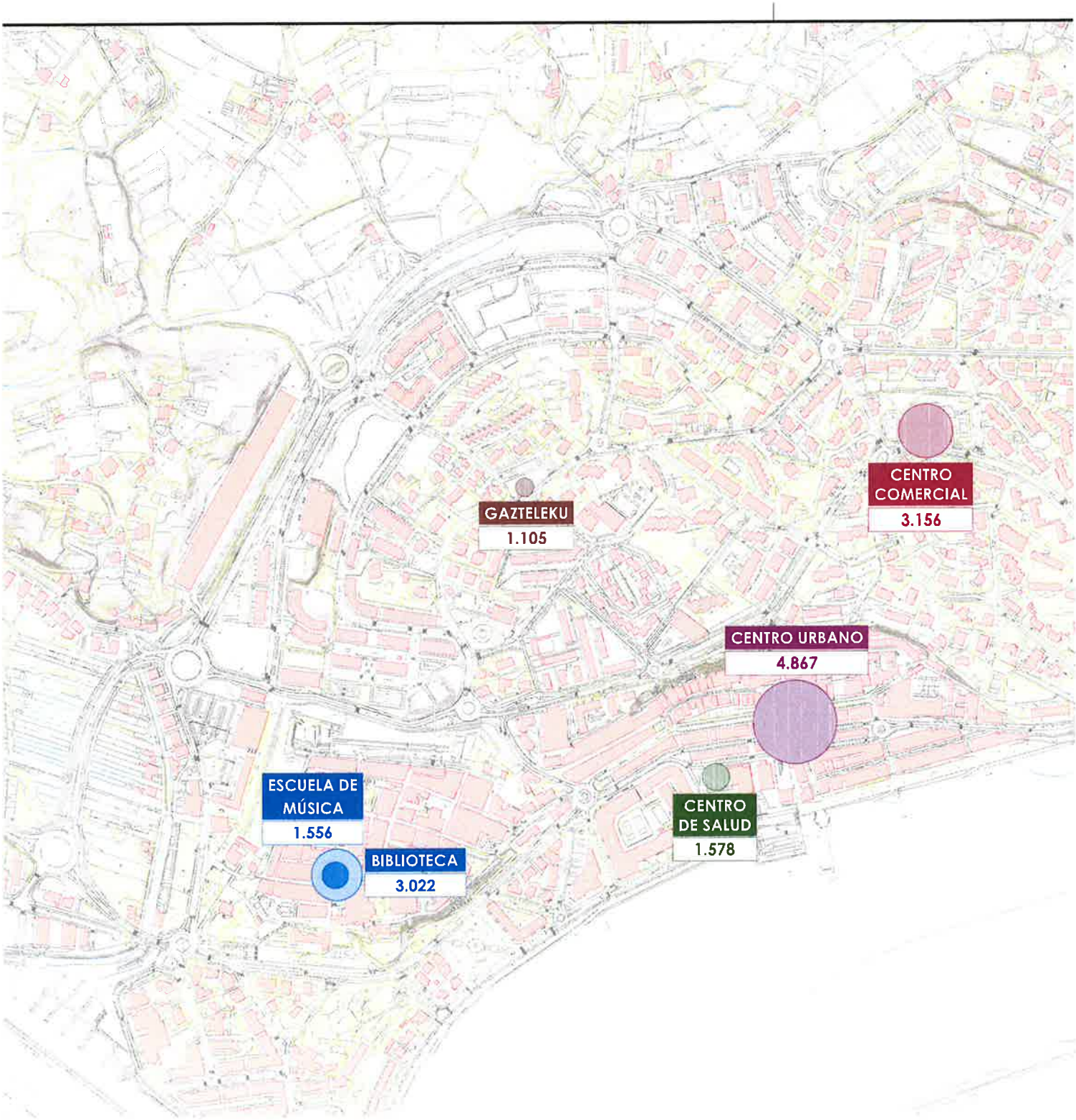


UÁL PREFIERE ENTRE LAS SIGUIENTES OPCIONES?



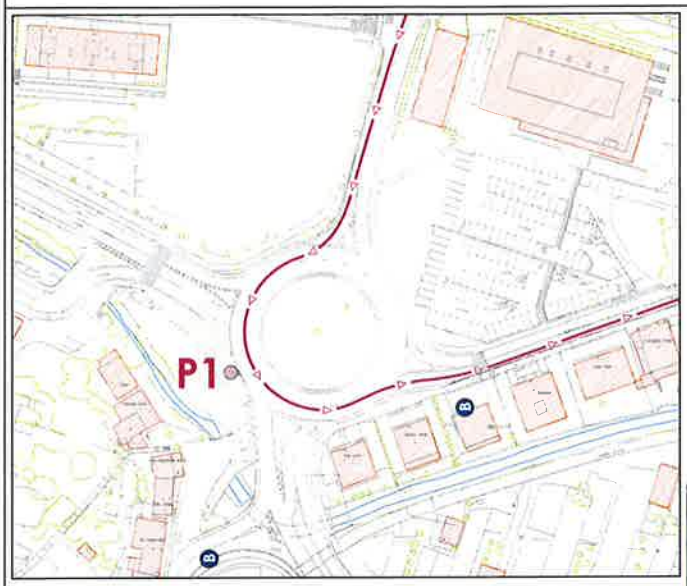
¿CUÁNTAS VECES POR SEMANA?




GAZTELEKU
1.105
CENTRO COMERCIAL
3.156
CENTRO URBANO
4.867
ESCUELA DE MÚSICA
1.556
BIBLIOTECA
3.022
CENTRO DE SALUD
1.578

PARADA DE AUTOBÚS: 1

SITUACIÓN: ROTONDA MINASOROETA - ZIMIZARGA



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Polígono Industrial Txiplau

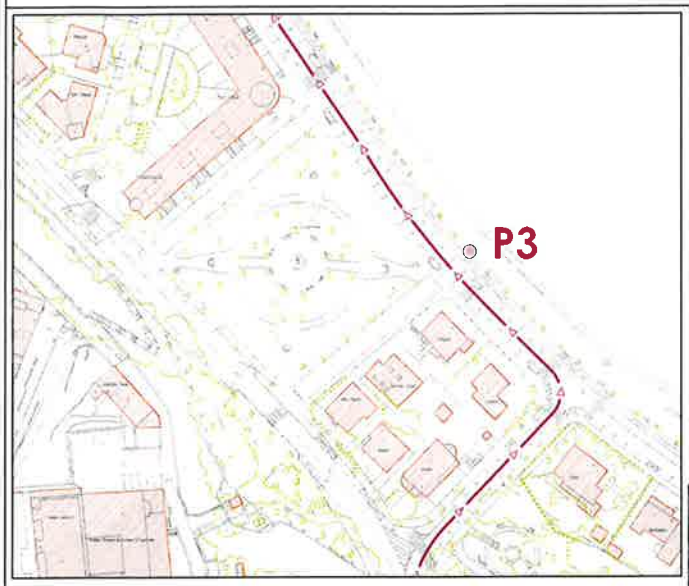
MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Marquesina existente: Junto a la parada propuesta, hay una parada de Ekialdebus. El apartadero queda fuera del recorrido del minibús. Se podría prolongar el andén para compartir la marquesina e incluso desplazar esta (más costoso).
- Accesibilidad: Hay pasos de cebra en las inmediaciones y cumplen accesibilidad.
- Obra: Es necesario eliminar parte de la zona verde.

PARADA DE AUTOBÚS: 3

SITUACIÓN: BIDASOA HIBILBIDEA 5



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Javier Ugarte Plaza

Ascensor acceso Casco Antiguo

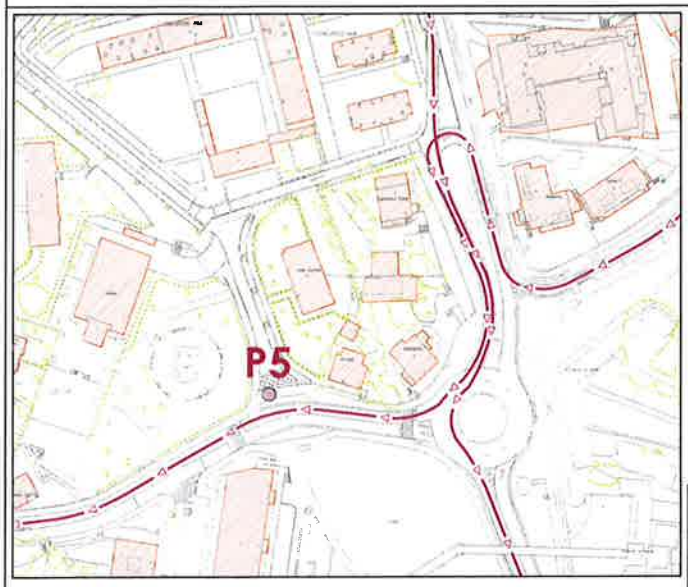
MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Hay varios temas a tratar a la hora de implantar una parada en este lugar.
  a. Habría que trasladar el aparcamiento para personas de movilidad reducida antes del paso de peatones.
  b. Se perderían dos plazas de aparcamiento por el citado traslado.
  c. El bidegorri existente en todo el paseo, va junto al bordillo calzada; la manera más sencilla de solucionar el problema sería mediante señalización horizontal que indique la preferencia de los usuarios del Minibús frente a los ciclistas.

PARADA DE AUTOBÚS: **5**

SITUACIÓN: JAIZKIBEL KALEA, 10.



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Talaia Ikastola - Primaria

Acceso al Casco Antiguo
Puerta San Nicolás

Guardia Municipal

MARQUESINA EXISTENTE	NO ☐	SI ☒
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Se aprovecha una parada que utilizan los autobuses del colegio.

PARADA DE AUTOBÚS: 7

SITUACIÓN: INTERSECCIÓN SAINDUA - KATALIN ERAUSO KALEA

PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Jostaldi Pilotalekua

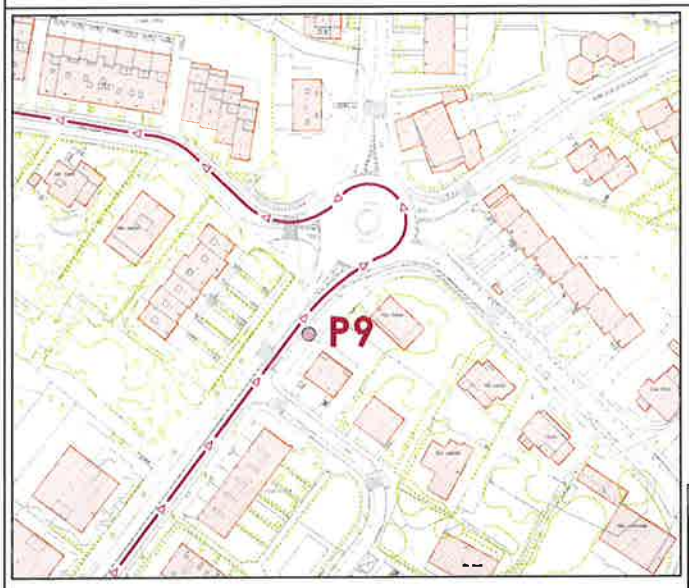
MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Accesibilidad:Los pasos de peatones que hay en las inmediaciones de la parada, son accesibles. Para llegar a la parada desde Tximista hay que cruzar dos pasos de cebra, puesto que en el lado de esta (cruce Saindua) no hay paso de peatones.
- Ubicación: Hay dos posibilidades.
  - En la calle Saindua, antes de girar a Kattalin Erauso. Aquí la acera es muy estrecha.
  - En Kattalin Erauso, antes del paso de cebra. La parada quedaría en curva. Habría que desplazar la señal de ceda.

PARADA DE AUTOBÚS: 9

SITUACIÓN: LABREDER KALEA 19 (TORREA)



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Accesibilidad: Los pasos de cebra próximos a la ubicación de la parada, son accesibles.
- Ubicación: A la altura de la señal informativa. Hay que separarse del paso de cebra, **porque de lo contrario reduce la visibilidad del paso de cebra a los que circulan en sentido contrario.**
- Obra: Adecuar la zona verde.

PARADA DE AUTOBÚS: 11

SITUACIÓN: INTERSECCIÓN DOMINGOTXOENEA - ASPUNE KALEA

PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Talaia BHI

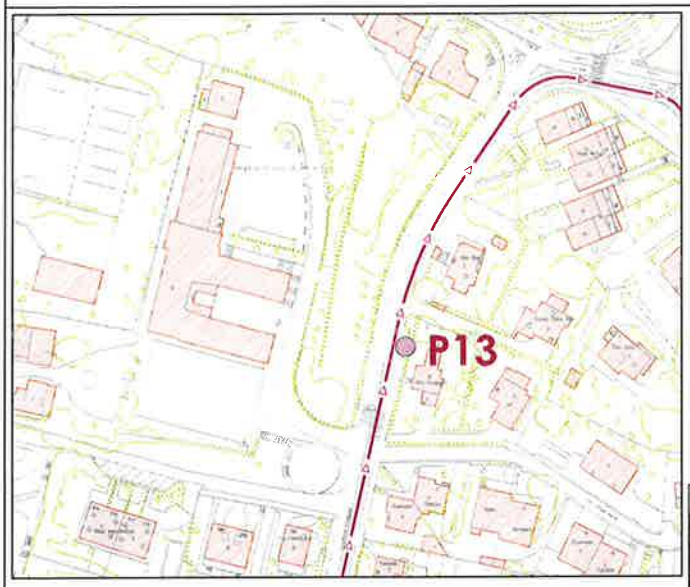
MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☒	SI ☐
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Accesibilidad: No hay pasos de peatones y las aceras son muy estrechas. Como la anterior es una zona residencial.
- Obra:Para hacer accesible el acceso a Talaia, habría que realizar un rebaje en la acera.

PARADA DE AUTOBÚS: **13**

SITUACIÓN: BASERRITAR ETORBIDEA, 94.



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

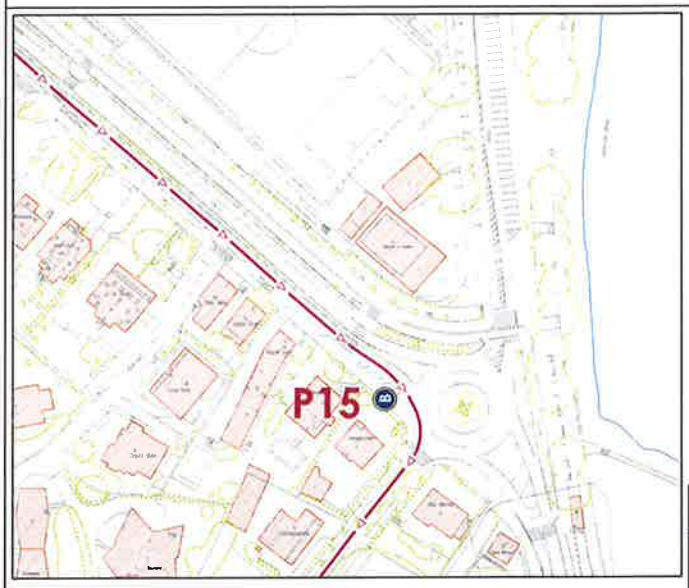
MARQUESINA EXISTENTE	NO [X]	SI [ ]
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO [X]	SI [ ]
ACCESIBILIDAD	NO [ ]	SI [X]
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO [ ]	SI [X]

OBSERVACIONES:

- Accesibilidad: La acera no llega a dos metros de ancho, pero si que es amplia. Paso de peatones cercano y accesible.
- Ubicación: Antes del paso de cebra. Aprovechando un acceso privado (Loreartean Kalea) como sobre ancho de acera.

PARADA DE AUTOBÚS: 15

SITUACIÓN: FORU KALEA, 3.



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

Paseo de Butrón

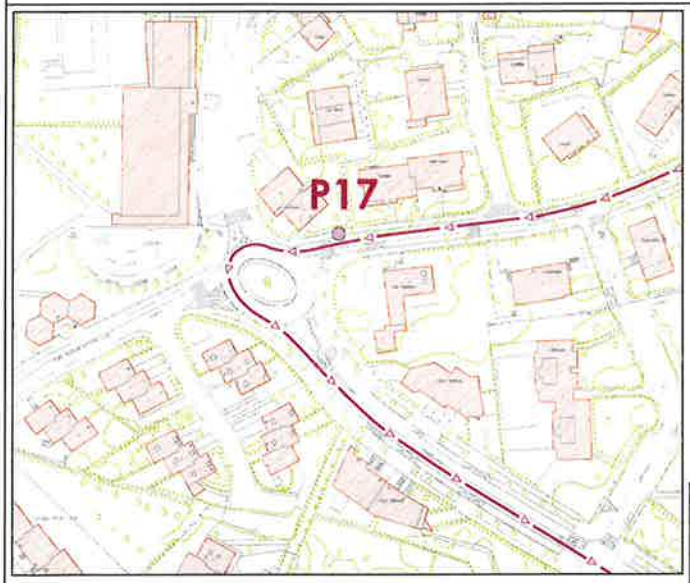
MARQUESINA EXISTENTE	NO ☐	SI ☒
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☐	SI ☒
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Esta parada cumple con todas las exigencias.

PARADA DE AUTOBÚS: **17**

SITUACIÓN: INTERSECCIÓN NESTOR BASTERRETXEA - DONOSTIA K.



PUNTO DE INTERÉS ASOCIADO A LA PARADA:

MARQUESINA EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
POSTE INFORMATIVO EXISTENTE	NO ☒	SI ☐
ACCESIBILIDAD	NO ☐	SI ☒
ILUMINACIÓN EXISTENTE EN LA ZONA	NO ☐	SI ☒

OBSERVACIONES:

- Accesibilidad:Los pasos de peatones de la intersección/rotonda son accesibles. La acera es estrecha.
- Ubicación: En el acceso a la vivienda situado junto a la rotonda, donde la acera se ensancha.

ANEJO 3

GIRO DE VEHÍCULOS

INSPECCIONES TECNICAS

Fecha: 31 MAYO 2013 Validez: Firma y sello	Fecha: 31 MAYO 2013 Validez: 31 MAYO 2014 Firma y sello	Fecha: 31 MAYO 2014 Validez: 31 MAYO 2015 Firma y sello
Fecha: 30 MAYO 2015 Validez: 30 MAYO 2016 Firma y sello	Fecha: 28 MAYO 2016 Validez: 28 MAYO 2017 Firma y sello	Fecha: 27 MAYO 2017 Validez: 30 NOV. 2017 Firma y sello
Fecha: 25 NOV. 2017 Validez: 25 MAYO 2018 Firma y sello	Fecha: 26 MAYO 2018 Validez: 26 NOV. 2018 Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello
Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello

Reformas en el vehículo / Diligencia de venta

A: Nombre del fabricante del vehículo base F
A2: Dirección del fabricante del vehículo base F
B: Nombre del fabricante del vehículo completado F
B2: Dirección del fabricante del vehículo completado F
C1: Código TV F
C1.1: Clasificación del vehículo F
C.V: Control VIN F
D: Marca F
D2: Tipo, Variante / Versión G
D3: Denominación comercial del vehículo G
D6: Procedencia G
E: Número de identificación del vehículo J
EP: Estructura de protección J
EP.1: Marca de la estructura de protección J
EP.2: Modelo de la estructura de protección J
EP.3: Nº de homologación de la estructura de protección K
EP.4: Nº identificación de la estructura de protección K
F: Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible (MMTA) K
F.1: Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en el eje 1 (2010) L
F.2: Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en el eje 2 (2010) L
F.3: Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en el 5º eje (2 ejes) del acoplamiento L
F4: Masa Máxima en carga Admisible del vehículo en circulación (MMTA) L
F.5: Masa Máxima autorizada en cada eje (4/2010) M
F.6: Masa Máxima Tercer marido Admisible del conjunto (MMTAC) N
F.6.1: Masa Máxima Autorizada Tercer marido (MMAC) O

N
60

N

INSPECCIONES TÉCNICAS 0741-HRD

Fecha: 05 MAY 2014 Validez: 05 MAY 2015	Fecha: 06 MAY 2015 Validez: 06 MAY 2016	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello Cabo Ilevalesa, S.L.	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello

Reformas en el vehículo / Diligencia de venta

A.1	Nombre del fabricante del vehículo base	F.4	Altura total	O.1.1	Barra de tracción
A.2	Dirección del fabricante del vehículo base	F.5	Anchura total	O.1.2	Semirremolque
B.1	Nombre del fabricante del vehículo completado	F.5.1	Anchura máxima carrozable	O.1.3	Remolque eje central
		F.6	Longitud total	O.1.4	Remolque sin freno
B.2	Dirección del fabricante del vehículo completado	F.6.1	Longitud máxima carrozable	O.2.1	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos mecánicos
C.I	Código ITV	F.7	Vía anterior	O.2.2	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos de inercia
C.L	Clasificación del vehículo	F.7.1	Vía posterior	O.2.3	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos hidráulicos o neumáticos
C.V	Control VIN	F.8	Voladizo posterior	O.3	Tipo de freno de servicio
D.1	Marca	F.8.1	Voladizo máximo posterior carrozable	P.1	Cilindrada
D.2	Tipo / Variante / Versión	G	Masa en Orden de marcha (MOM)	P.1.1	Nº y disposición de los cilindros
D.3	Denominación comercial del vehículo	G.1	Masa en vacío para vehículos categoría L	P.2	Potencia del motor
D.6	Procedencia	G.2	Masa Mínima Admisible del vehículo completado	P.2.1	Potencia Fiscal
E	Número de identificación del vehículo	J	Categoría del vehículo	P.3	Tipo de combustible o fuente de energía
EP	Estructura de protección	J.1	Carrocería del vehículo	P.5	Código de identificación del motor
EP.1	Marca de la estructura de protección	J.2	Clase	P.5.1	Fabricante o marca del motor
EP.2	Modelo de la estructura de protección	J.3	Volumen de bodegas	Q	Relación potencia/masa
EP.3	Nº de homologación de la estructura de protección	K	Número de homologación del vehículo base	R	Color
EP.4	Nº identificativo de la estructura de protección	K.1	Número de homologación del vehículo completado	S.1	Nº de plazas de asiento/Nº de asientos o sillines
F.1	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible (MMTA)	K.2	Nº certificado ITV vehículo base	S.1.1	Cinturones de seguridad
F.1.1	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en cada eje 1º/2º/3º.	L	Nº de ejes y ruedas	S.2	Nº de plazas de pie
F.1.5	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento	L.0	Nº y posición de ejes con ruedas gemelas	T	Velocidad máxima
F.2	Masa Máxima en carga Admisible del vehículo en circulación (MMA)	L.1	Ejes motrices	U.1	Nivel sonoro en parado
F.2.1	Masa Máxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º.	L.2	Dimensiones de los neumáticos	U.2	Velocidad del motor a la que se mide el nivel sonoro a vehículo parado
F.3	Masa Máxima Técnicamente Admisible del conjunto (MMTAC)	M.1	Distancia entre ejes 1º-2º,2º-3º.	V.7	Emisiones de CO_2
F.3.1	Masa Máxima Autorizada del conjunto (MMC)	M.4	Distancia entre 5ª rueda o pivote de acoplamiento y último eje	V.8	Emisiones de CO
		O.1	Masa Remolcable con frenos/Masa remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor en caso de	V.9	Nivel de emisiones
				Z	Año y nº de orden de la serie carta
				(1)	Código pdf 417

ANEJO 4

ESTUDIO DE COSTES

URBANO DE HONDARRIBIA

ESCANDALLO DE COSTES - VEHÍCULO HIBRIDO

Mano de obra directa - personal de conducción	165.000,00 €
Mano de obra indirecta	44.000,00 €
Combustible	16.500,00 €
Neumáticos	2.500,00 €
Taller (mantenimiento y reparaciones)	20.000,00 €
Mantenimiento equipo embarcado - 15437,70*2)	30.875,40 €
Aceites y lubricantes	3.333,33 €
Seguros	12.000,00 €
Amortización inversión autocares	79.750,00 €
Amortización inversión equipamiento embarcado	9.732,89 €
Total	383.691,63 €
Beneficio Industrial (6%)	23.021,50 €
Total costes	**406.713,12 €**

COSTE ANUAL (incremento anual del 5%)

Primer año	406.713,12 €
Segundo año	427.048,78 €
Tercer año	448.401,22 €
Cuarto año	470.821,28 €

INVERSIONES: vehiculos + equipamiento embarcado

	Unidades	Importe unitario	Total	
Vehiculos híbridos	1	320.500,00 €	320.500,00 €	797.500,00 €
Vehiculos electricos	1	477.000,00 €	477.000,00 €	
Equipamiento embarcado	1	38.931,57 €	38.931,57 €	
Total inversiones			**836.431,57 €**	

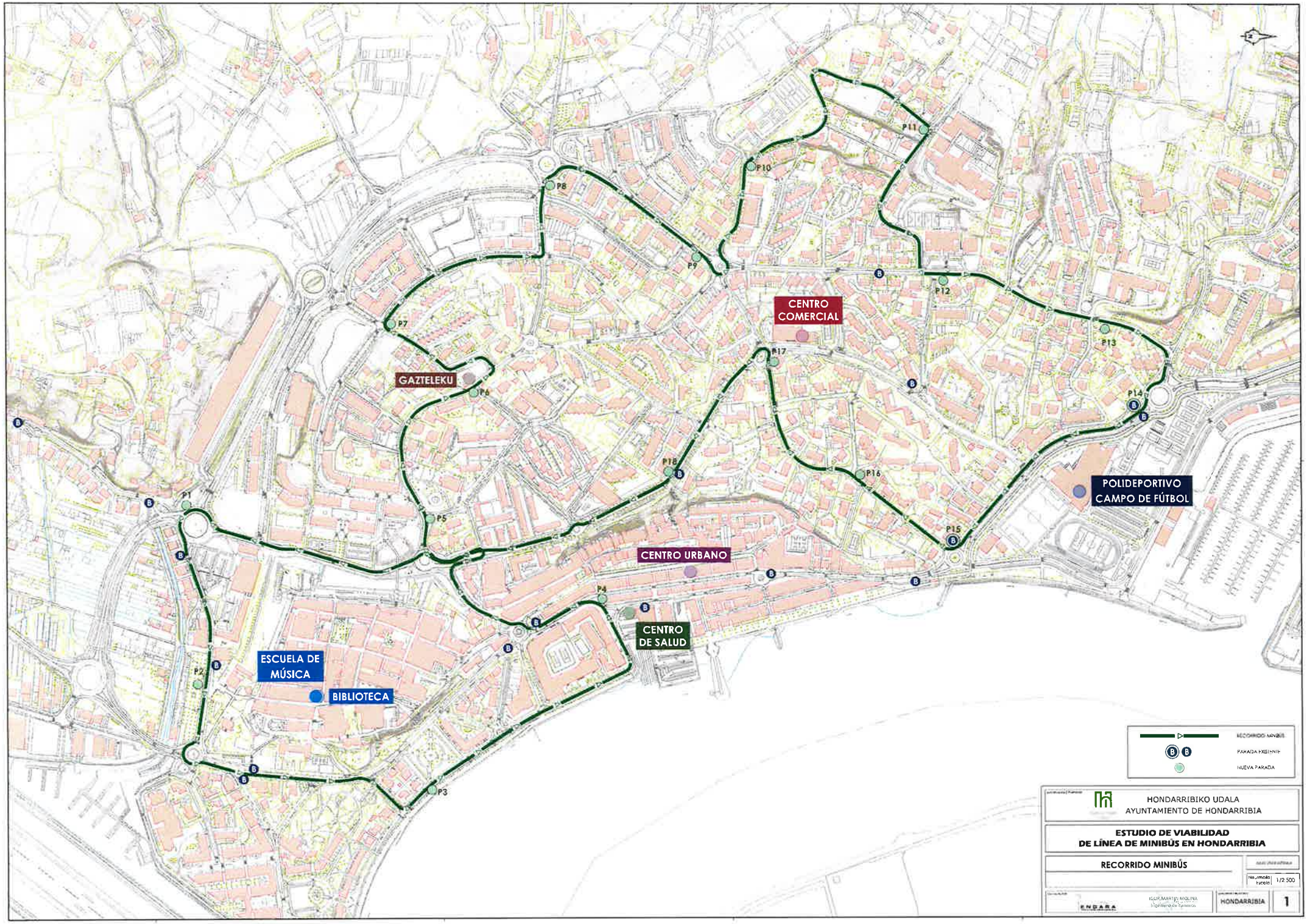
Vida útil vehículos (años)	*10*
Amortizacion equipamiento embarcado (años)	*4*

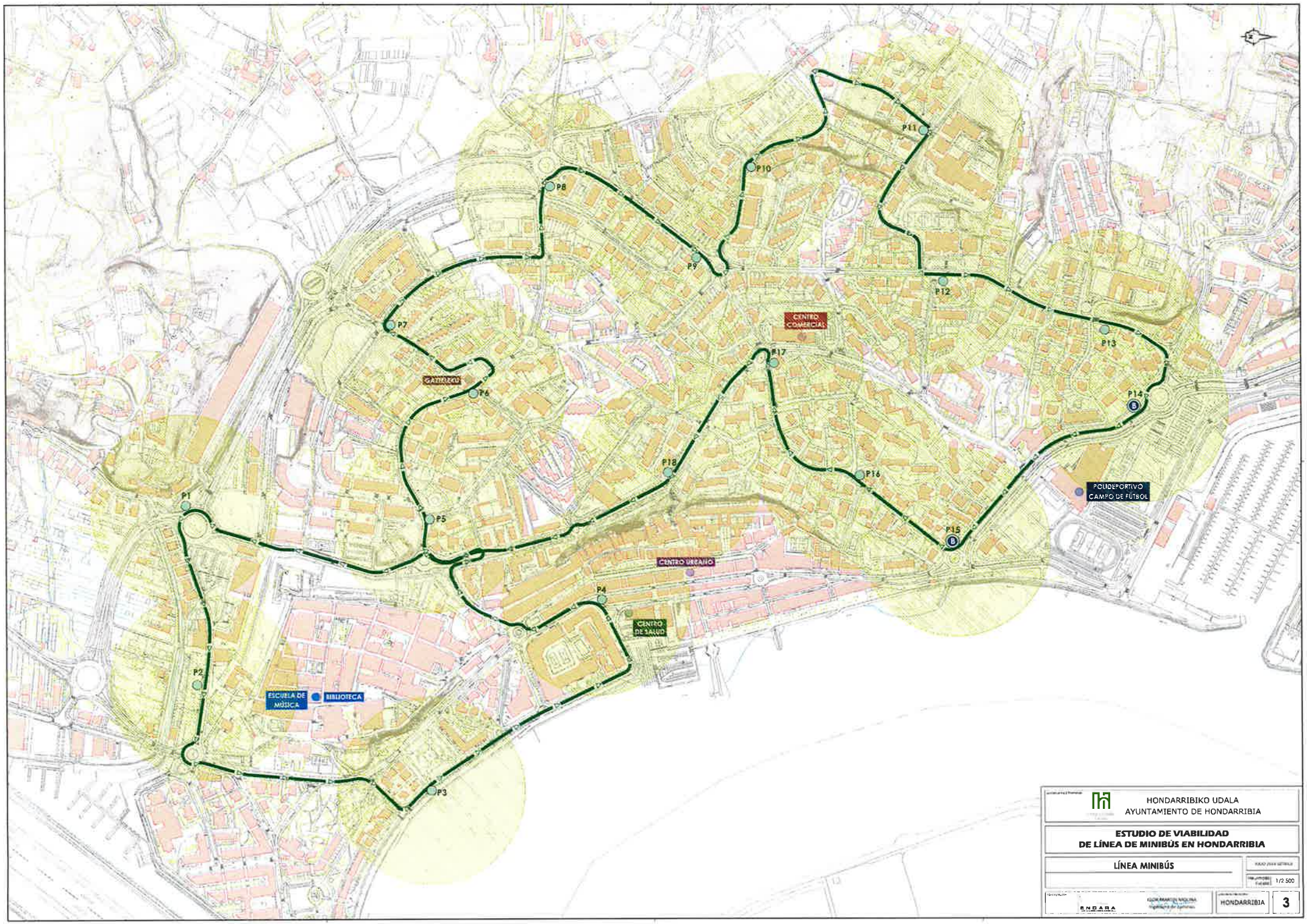
EQUIPAMIENTO EMBARCADO	TITULARES			STOCK TALLER			
	Unidades	Importe unitario		Unidades	Importe unitario		
Expendedora	2	4.167,16 €	+	1	4.167,16 €	=	12.501,48
Validadora	2	2.353,85 €	+	1	2.353,85 €	=	7.061,55
Ordenador multimedia (nauta)	2	1.492,16 €	+	1	1.492,16 €	=	4.476,48
Ciberpass, switch, antenas, kit manos libres, tarjeta conexiones, relés fusibles...	1	1.486,43 €	+	1	1.486,43 €	=	2.972,86
Router	2	1.800,00 €	+	1	1.800,00 €	=	5.400,00
Amplificador	2	89,00 €	+	1	89,00 €	=	267,00
Des/Instalacion (incluye cableado y pequeño material), configuracion, carga datos y p.e.m. (excepto videovigilancia)	2	2.556,31 €	+			=	5.112,62
Sistema de videovigilancia embarcada (incluso material, conf. y p.e.m. en bus y central) por autobus.	2	379,86 €	+	1	379,86 €	=	1.139,58
Total inversión							**38.931,57 €**

Cuestiones a tener en cuenta:

* En la MOI se incluye 1 oficial administrativo a media jornada y 1 mecanico (800h anuales)
* En la MOI no se incluye personal de tráfico
* Teniendo en cuenta que el servicio se ofreceria de 7:00h a 21:00h, las horas comerciales ascenderían a 14h

PLANOS


CENTRO COMERCIAL
GAZTELEKU
POLIDEPORTIVO CAMPO DE FÚTBOL
CENTRO URBANO
CENTRO DE SALUD
ESCUELA DE MÚSICA
BIBLIOTECA
P1
P2
P3
P4
P5
P6
P7
P8
P9
P10
P11
P12
P13
P14
P15
P16
P17
P18
RECORRIDO MINIBÚS
PARADA EXISTENTE
NUEVA PARADA
HONDARRIBIKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE HONDARRIBIA
ESTUDIO DE VIABILIDAD
DE LÍNEA DE MINIBÚS EN HONDARRIBIA
RECORRIDO MINIBÚS
1/2 500
ENDARA
HONDARRIBIA
1


P1
P2
P3
P4
P5
P6
P7
P8
P9
P10
P11
P12
P13
P14
P15
P16
P17
P18
CENTRO COMERCIAL
GAZTELUGI
CENTRO URBANO
CENTRO DE SALUD
ESCUELA DE MÚSICA
BIBLIOTECA
POLIDEPORTIVO CAMPO DE FÚTBOL
HONDARRIBIKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE HONDARRIBIA
ESTUDIO DE VIABILIDAD
DE LÍNEA DE MINIBÚS EN HONDARRIBIA
LÍNEA MINIBÚS
1/2 500
ENDARA
HONDARRIBIA
3