
**Propuesta de
colaboración para la
elaboración de un
Plan de Viabilidad
de un servicio de
Transporte a las
Sidrerías de
Astigarraga**

**ASTIGARRAGAKO
UDALA**

Setiembre, 2010

HOJA DE REVISIONES

Propuesta de colaboración para la elaboración de un Plan de Viabilidad de un servicio de Transporte a las Sidrerías de Astigarraga

ASTIGARRAGAKO UDALA

Donostia, 2010-09-23

Revisión: 00

Nº Revisión	Fecha	Revisión
00	2010-09-23	Primera Edición

Índice

Página

1. INTRODUCCIÓN	4
2. PERSPECTIVA DEL EQUIPO CONSULTOR	4
3. ACORDAR EL OBJETIVO DEL SERVICIO	5
4. GÉNESIS DEL PROYECTO	6
5. IMPLICACIÓN DE LOS AGENTES	6
6. DISEÑAR EL SERVICIO: LÍNEAS Y FRECUENCIAS	7
7. PAPEL DE CADA UNO DE LOS AGENTES	7
8. ESTIMACIÓN DE COSTES	8
9. RESULTADOS ESPERABLES.....	8
10. PROCESO PLANTEADO	9
11. CALENDARIO Y PRESUPUESTO	10

1. INTRODUCCIÓN

La actividad de las sidrerías es sin lugar a dudas uno de las señas de identidad más claras del municipio de Astigarraga. La afluencia a estos establecimientos tiene un carácter masivo entre los meses de diciembre y abril, época en la que la sidra se encuentra en las kupelas, antes de ser embotellada. Esta afluencia ha conocido una enorme evolución respecto a sus características y los modos en los que se produce.

En la actualidad el público que acude a estas sidrerías encuentra algunas dificultades en el acceso. Estas dificultades son debidas a muy diferentes factores, la mayoría de los cuales no pueden ser solventadas por los propios sidreros. En este contexto, la asociación Sagardun ha trasladado al Ayuntamiento la inquietud existente en el sector relativa a la merma de la afluencia de una hipotética clientela que puede optar por otros destinos ante las anteriormente citadas dificultades de acceso. El Ayuntamiento, ha valorado en su justa medida este aspecto y considera que el hecho de acceder a las sidrerías y, complementariamente, al núcleo de Astigarraga, debe tratar de derivarse hacia unos modos que generen mayor rentabilidad al conjunto del municipio, reduciendo al máximo los impactos negativos que pudiera generar.

Una de las vías en las que tanto el sector como el propio Gobierno municipal coinciden en señalar como relevantes para avanzar en el sentido indicado es el modo de transporte en el que se produce el acceso a los diversos locales y su gestión. Por tanto, se ha planteado la posibilidad de diseñar un servicio de autobús para enlazar el núcleo con cada una de las sidrerías del municipio. El documento que se presenta a continuación recoge el planteamiento que desde LKS se considera idóneo para plasmar el citado servicio.

2. PERSPECTIVA DEL EQUIPO CONSULTOR

Desde nuestro punto de vista se trata de un proyecto de gran interés, pero que cuenta con dificultades a las que va a ser preciso hacer frente. Una de las dificultades es la dispersión en el territorio de las sidrerías y la diferencia de condiciones de acceso y ubicación de ellas: algunas, están tan cerca del casco que es muy probable que no consideren necesario este proyecto; otras al contrario, cuentan con unas condiciones de acceso muy determinadas y, en ocasiones, bastante poco accesibles. Las frecuencias de paso, el sistema de cobro, la gestión de lo recaudado,... son cuestiones que hacen que el

establecimiento de este tipo de servicios se convierta en algo complejo. Queremos expresamente añadir que existe el riesgo real de que no sea fácil mantener el orden en los trayectos, sobre todo de regreso. Existen experiencias de servicios nocturnos ligados a actividades de ocio que avalan esta sospecha.

Consideramos que el proyecto, en su fase de planificación, exige un trabajo detallado de incorporación de intereses y sensibilidades, pero es abordable. Las mayores dificultades se encontrarán en el momento de equilibrar el servicio para todas las sidrerías y hacer que llegue a ellas de una manera similar.

3. ACORDAR EL OBJETIVO DEL SERVICIO

Se pretende crear un servicio de transporte urbano que una el núcleo y las 19 sidrerías del municipio. Este servicio, obviamente, deberá tener un interés para los propios sidreros, por lo que es más que esperable que alguno de ellos no considere oportuno integrarse en el servicio, siendo, tal y como se ha señalado, la proximidad al casco una de las principales razones.

Sin embargo, creemos que una de las fases iniciales de este proyecto debe ser la de definir cuál es el objetivo real de este servicio y, posteriormente, analizar dónde se encuentran los beneficios y como se debe gestionar.

Al margen del objetivo citado, que sería la forma en la que el proyecto se plasma, consideramos desde LKS que el objetivo último de este proyecto debe ser el de lograr mejorar la rentabilidad de la llegada de personas a las sidrerías, mediante un proceso facilitador de este acceso y la correspondencia con modos de transporte que permitan esta actividad sin necesitar de hacer uso del vehículo privado. Este hecho es determinante y condiciona el comportamiento y las pautas de ocio y consumo de las personas que llegan hasta Astigarraga con la intención de disfrutar de una jornada en la sidrería.

En definitiva, consideramos especialmente relevante que el servicio de transporte se inscriba en una perspectiva más global de municipio, incorporando actuaciones en el ámbito de la movilidad, reducción de impactos de vehículos circulando por el casco, sinergias con los espacios reservados a aparcamiento,...

4. GÉNESIS DEL PROYECTO

La afluencia de personas a estas sidrerías tiene una serie de características que hacen pensar que la iniciativa de establecer un sistema de transporte hasta las ellas con origen en el núcleo puede ofrecer un diferencial relevante a la oferta global.

Es preocupación del sector encontrar el modo de satisfacer las demandas de los clientes, y se considera que la resolución del acceso sin recurrir al vehículo privado es una cuestión que gana en importancia. Este hecho se ve refrendado por la experiencia de que cada vez más los clientes solicitan servicios de taxi o se interesan por la posibilidad de acudir hasta el lugar en modos alternativos.

Por otro lado, el Ayuntamiento está desde hace tiempo también preocupado por minimizar al máximo el impacto que en la población residente tiene la llegada de numerosas personas al municipio, casi siempre además de manera muy concentrada.

5. IMPLICACIÓN DE LOS AGENTES

Desde LKS queremos incidir en un hecho crucial en el diseño de servicios de transporte público: **la mera confección de una oferta de transporte, aunque sea extraordinaria, no garantiza en absoluto su utilización.** Aunque volveremos sobre esta idea más adelante, es preciso que se asuma desde el inicio; en caso contrario, es mejor no hacer nada.

Cuando se habla de implicación, se está proponiendo actuaciones concretas que garanticen el conocimiento por parte de todas aquellas personas que acuden a las sidrerías de la existencia de este servicio. Por otro lado, se está tratando de incidir en mantener las condiciones oportunas para que el trayecto se realice de una forma rápida y cómoda, que sea económicamente asumible y personalmente adecuado. No es fácil poner en marcha todos los resortes que hacen de un servicio de transporte colectivo una opción atractiva. Creemos sinceramente que en este caso se dan varias circunstancias que hacen posible que esta iniciativa encuentre una buena acogida. Sin embargo, hay que insistir en la idea de que los agentes deben implicarse y no considerar que el proyecto concluye con la puesta en marcha del servicio.

Por lo tanto, consideramos que una fase crucial del proyecto es la de lograr definir el papel que cada uno de los agentes debe cumplir, definirlo y valorarlo.

6. DISEÑAR EL SERVICIO: LÍNEAS Y FRECUENCIAS

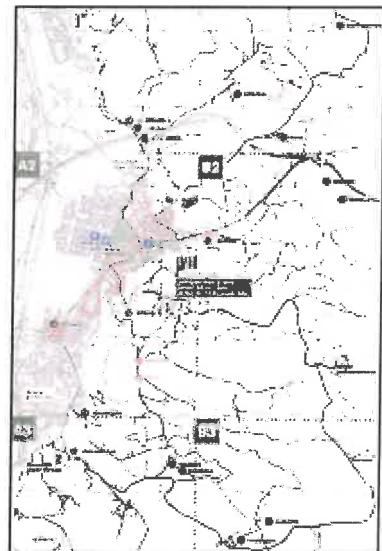
En el proyecto se realizarán una serie de propuestas para la puesta en marcha de las líneas. Para la realización de este diseño, se contará con la colaboración de una empresa de transporte de viajeros por carretera con experiencia. Es necesario poder realizar pruebas de accesibilidad de las diversas sidrerías y una toma de tiempos para establecer el número de vehículos necesarios en cada caso. Este aspecto es crucial para determinar la viabilidad económica del servicio.

7. PAPEL DE CADA UNO DE LOS AGENTES

Tal y como se señalado, a lo largo del proyecto de identificarán los agentes locales implicados y se tratará igualmente de definir el papel a desarrollar por ellos. Esta fase es crucial a la hora de obtener las adhesiones necesarias.

En principio, consideramos que existen tres agentes fundamentales:

1. **Ayuntamiento.** Su papel es liderar el proyecto en el inicio y prestar colaboración después en los aspectos ligados a garantizar el servicio.
2. **Sidrereros.** Deben ser lo verdaderos impulsores de este proyecto, ya que revierte en su interés. Es preciso que su implicación en esta fase de definición sea absoluta y, sobre todo, realista.
3. **Hosteleros.** Uno de los grandes beneficiados de este proyecto serán sin duda lo hosteleros, ya que con este servicio se conseguirá que un mayor porcentaje de los clientes de las sidrerías acuda posteriormente a sus instalaciones.



8. ESTIMACIÓN DE COSTES

La estimación de costes del servicio se derivará de la intensidad con la que se quiera prestar y los horarios que se establezcan. De entrada, se debe considerar que el coste de operación será alto sin lugar a dudas, ya que se trata de un servicio nocturno, y probablemente sea preciso algún personal adicional en momentos puntuales.

En la estimación de ingresos, será necesario jugar con horquillas de penetración del servicio en función de una serie de parámetros. Por ello, es preciso contar con información detallada de los sidreros.

En cualquier caso, el resultado de explotación de esta línea es casi imposible de estimar, ya que no existen referencias, por lo que se trata de un producto nuevo.

LKS cuenta con referencias abundantes de los costes detallados de diversas explotaciones de transporte público, y criterios para realizar una estimación de ingresos condicionada a diversos parámetros.

9. RESULTADOS ESPERABLES

El resultado práctico de este proyecto será la definición de todas las características de un servicio urbano. Se detallarán en él todas sus características, entre las que conviene resaltar:

- Número de líneas.
- Número de autobuses necesarios en cada una.
- Itinerarios a realizar.
- Horario de cada paso.
- Descripción de los puntos de parada.
- Sistema tarificación (precio, tipo de billete,...)

Desde nuestro punto de vista, es extremadamente importante ligar la utilización de este modo a la propia sidrería o a la hostelería, de manera que se configure un producto más complejo que el actual.

En una segunda fase, tras la puesta en marcha del servicio, y derivado de los análisis que en el proceso también se harán, deberá haber una diversificación en las actividades asociadas a la sidrería.

10. PROCESO PLANTEADO

A la vista de lo señalado hasta este momento, describiremos el proyecto tal y como consideramos que deberá realizarse. Las fases a plantear son:

1. Lanzamiento del proceso.

- a. Presentación del proyecto a sidreros y hosteleros.
- b. Primera estimación de las sidrerías interesadas en el proyecto.

2. Necesidades a satisfacer por el servicio. Sesión grupal.

- a. Definición de las sidrerías interesadas en el servicio.
- b. Caracterización de cada una de ellas:
 - i. Nombre
 - ii. Ubicación exacta
 - iii. Horarios
 - iv. Aforo real
 - v. Estimación de ocupación media en 2009
 - vi. Descripción micro del acceso y las posibilidades de estacionamiento y giro de un autobús.
- c. Recoger ideas y sugerencias para el servicio.
- d. Adecuar el servicio a la actividad de la sidrería.
- e. Establecer sistemas de difusión del servicio.

3. Diseño teórico y práctico del servicio

- a. Atendiendo a las informaciones recabadas, se realizará una primera aproximación teórica al servicio.
- b. Con la colaboración de un operador de transporte de viajeros se realizarán los recorridos planteados con los vehículos seleccionados.
- c. Se realizará una descripción de los puntos de riesgo y fricción del recorrido, así como las características del acceso a cada destino señalado, los tiempos de recorrido y las posibles alternativas.

4. Estimación de costes del servicio

- a. Diseñar escenarios de servicio y costes asociados.
- b. Plantear y priorizar alternativas incorporando el parámetro económico.

5. Definición de un sistema tarifario

- a. Analizar las posibilidades de precio del billete.
- b. Analizar las posibilidades de títulos.

6. Resultados de explotación

- a. Tomando como referencia los datos de aforo, asignar usuarios a los servicios.
- b. A partir de estos datos, estimar ingresos previsibles.

7. Incorporación de los hosteleros al proyecto. Sesión de trabajo con los hosteleros del municipio.

- a. Explicar el proyecto.
- b. Trasladarles los beneficios que les reporta.
- c. Tratar de analizar las mejores maneras de obtener un rédito de esta actividad.
- d. Tratar de que se incorporen a una pauta de definición de producto homogéneo.

8. Diseño de un proceso de comunicación y comercialización del servicio.

- a. Diseñar un proceso comunicativo.
- b. Establecer los canales más adecuados.
- c. Definir productos que asocien la sidrería, el transporte y el ocio posterior.

9. Redacción del informe final y plan de actuación

11. CALENDARIO Y PRESUPUESTO

La realización del presente proyecto, contando con la implicación de los colectivos afectados, básicamente sidreros, ocuparía los meses de octubre, noviembre y diciembre.

El presupuesto de esta colaboración, tal y como está desarrollada en el presente documento, asciende a 9.150 euros, en donde se incluye el IVA y los gastos de desplazamiento.

**Astigarragako
sagardotegietara
autobus
zerbitzuaren
bideragarritasuna**

**ASTIGARRAGAKO
UDALA**

Otsaila, 2011

**LANERAKO
ZIRRIBORROA**

Aurkibidea

Orria

1.	Sarrera	3
2.	Aipamen orokorrak	4
2.1	Mota honetako zerbitzu baten baldintzak	4
3.	Eragileak	6
3.1	Sagardogileak	6
3.2	Udaletxea	7
3.3	Erabiltzaileak.....	7
3.4	Operadorea.....	7
3.5	Besteak	8
3.5.1	Taxiak	8
3.5.2	Ostalaritza	8
4.	Abiapuntua	9
5.	Proposamenak.....	11
5.1	Deskribapen orokorra	11
5.2	Ibilbideak.....	12
5.3	Azterketa ekonomikoa	19
5.3.1	Kostua	19
5.3.2	Diru sarrerak.....	19
5.3.3	Emaitzen aurreikuspena	19
5.4	Gauzatze prozesua.....	23
6.	azken iradokizunak	26

1. SARRERA

Astigarragako udaletxeak bertako sagardogileen eskaerari jarraiki, LKS etxeari udalerrian dauden sagardotegietaraino iritsiko den zerbitzu publiko baten beharrak eta baldintzak azter ditzala eskatu dio. Izan ere, lehendik ere eskaera hau egin izan da, nahiz eta egindako lana bertan geratu. Oraindik ere sagardogile batzuk zerbitzu horien beharra ikusi egiten dute bere negozioaren lagungarri gisara. Gehigarri honek bertaratzeko erraztasunak emate aldera ikusten da, baina baita ere bezeroek kotxeari ikusten dizkioten arazoei aurre egiteko ere bai.

Kotxearen erabilerak gero eta zailtasun handiagoak ditu. Alde batetik, Astigarragoko udalerrian aparkatzeko zailtasunak daude. Bestatik, sagardotegietatik bueltan, bidean zehar egoten diren kontrolak efektu handia dute gidariengan, eta alternatibarik ia ez dagoenez, jarrera normala izaten da ez joatearena, honek sektorean dakarren kaltea handia delarik. Beraz, irtenbideetako bat kotxerik gabe sagardotegietara joateko aukera ematea da. Gainera, kotxe erabiltzeko baldintzak okertze aldera joango direla espero daiteke, eta horren aurrean zerbait egiteko beharra garbi ikusi da. Horrek ez du inolaz ere erraza izango denik esan nahi, baina saiakerak merezi du.

Beraz, printzipioz aukera berriak aztertu behar dira, hauen artean autobus zerbitzua ezartzearena bat delarik. Ondorioz, honako dokumentu honen helburua zerbitzu horren bideragarritasuna aztertzea da, zein baldintzatan gerta daiteke baliozkoa eta nola eratu daitekeen ikusteko.

2. AIPAMEN OROKORRAK

Garraio arazoak konpondu nahi direnean, aukera ugari egon daiteke, eta oro har guztien beharra izaten da. Ezin da planteatu sagardotegietara doazen pertsona guztiak modu bakar batean joango direnik. Hau honela izanik, guztien osagarritasuna bilatu behar da, eta aurreikusi egin beharreko zerbait da arazo hori. Planteatzen ari den zerbitzua udalerri bertakoa da, beraz, administratiboki, publikoa izanez gero, udaletxeari dagokio kudeaketa, diskrezionala egiten ez bada behintzat.

Autobusaren abantaila nagusia da pertsona ugari mugitzen dituela. Hala ere, zerbitzu ezin da edozein modura egin, eta baldintza batzuk bete behar ditu. Alde batetik, segurtasuna izan behar du helburu. **Ezin dira geltokiak eta bertaratzeko moduak ahaztu.** Beraz, denak aipatu gabe, hauexek dira kontutan izan beharko diren gauza batzuk:

- Geltokiak ezin dute trafikoari eragozpenak sortu.
- Geltokietara iristeko ez da gomendagarria bidea gurutzatu behar izatea.
- Zerbitzuak ordutegiak mantendu behar ditu.
- Edozeinek hartzeko modukoa izan beharko du. Bestela, diskrezionala bilakatuko litzateke.

2.1 Mota honetako zerbitzu baten baldintzak

Sagardotegietara eratu nahi den zerbitzuak, gainera, baditu berezia egiten duen hainbat baldintza. Batetik, sagardotegi batzuen kokapena ez da iristeko egokiena, eta bidea ere oso estua izaten da. Honezaz gain, sagardo garaia negua eta udaberria hasierakoa izaten da eta, beraz, eguraldiak ez du laguntzen. Hainbat egunetan, izozteak ere izan daitezke, euria oso arrunta delarik. Hau gutxi bada, mugimenduen kopuru handia gauez egin beharrekoak dira. Beraz, ematen diren baldintzak, kasu batzuetan behintzat, hasieratik mugatzen dituzte irtenbideak eta eragozpenei aurre egiteko dauden aukerak nahiko urriak dira.

Beste aldetik badago kontuan hartzekoa den beste gauza bat. Gaur egun ia sagardotegi guztietara iristen dira autobusak. Ohikoa da sagardotegietaraino taldeak eramatea eta, bukatzean, berriro ere bila joatea. Hau izan da erreferentzia kasu askotan zerbitzua eratu behar dela esatean. Baina puntu honetan lehen ere aipatu den zerbait ekarri behar da gogora. Zerbitzu horiek buelta bakarra egiten dute, hau da, joan eta bidaiariak utzi eta gero bueltatu

bere bila edo, kasu batzuetan, bertan itxaron. Beraz, normalean zirkulazio zentzua aldekoa izaten dute, eta ez dute ordutegi bat bete behar. Eratu nahi den zerbitzuak buelta bat baino gehiago egin behar du. Honek zera esan nahi du, joatean eta baita ere bueltan, kontrako zentzuan datozen kotxeak, eta batzuetan autobusak, izango dituela. Hainbat kasutan, horrek sortu ditzaken arazoak nahiko larriak izan daitezke. Kasu onenean, ordutegia hankaz gora jartzea eragingo luke. Hau erabakigarria da arrazoi sinple batengatik: ordutegiak oso mugatuak dira, eta ezin dira luzatu, batez ere joaterakoan. Ondorioz, baldintza guzti hauek kontutan izanik hasi beharko genuke egin beharreko azterketa, dauden aukerak, esanda bezala, nahi bezain zabalak ez direla onartu beharko dugularik.

Zerbitzu hauek, parekotasuna izanez gero, gauero Lurraldebusek edo dBusek egiten dituenekin izango lukete. Beste ezaugarri batzuen artean, zerbitzu hauek iskanbila maila altuagoak dituzte zerbitzu orokorrak baino. Hala ere, susmoa da iskanbila horiek sagardotegitik bueltan baino geroago izan daitezkeela. Hala ere, hauek ere kontutan izateko gauzak dira, batez ere eragilearen aldetik.

Beste aipamen berezia merezi duena ibilgailura sartzeko prozesua da. Oro har, halako zerbitzuetan, bidaiariak ibilbidean zehar igo eta jaitsi egiten dira. Kasu honetan, hori ez da horrela gertatuko, eta gehienak puntu berean igo eta jaitsiko dira. Honek, denbora aldetik, badu bere eragina. Beste aldetik, sortu daiteken dinamika ere berezia izan daiteke. Adibidez, pentsatzekoa da hainbat kasutan autobusak bidaiariak etorri arte zian egion beharko direla, edo hori nahi izango dute bezeroek, eta kudeatu behar den zerbait dugu hauxe.

3. ERAGILEAK

Zerbitzu hau nola eratu daitekeen aztertzean, bertan agertzen diren eragileen papera zein izan beharko lukeen, edo interesak non dauden ikustea komeni da. Hemen agertuko diren balorazioetatik, sagardogilearena da kontrastatu dena. Izan ere, ez zaio proiektuari interesik ikusten eragile hauek alde agertzen ez badira. Gauzak honela, beste eragileen ekarpeni buruz gogoeta bat besterik ez da hemen agertuko dena.

3.1 Sagardogileak

Sagardogileen jarrera bere negozioaren martxarekin lotuta dago, jakina. Azken aldean, nonbait, jetsiera bat nabari da txotx garaian bertaratzen den pertsonen kopuruan. Honen oinarrian hainbat arrazoi egon daitezke: krisia, produktua, irisgarritasuna, baldintzak,... Guri dagokigunean, bada bertara joateko moduarekin lotuta dagoena, alkoholemia kontrolen zabaltzea, hain zuzen. Sagardotegi gehienetara iristeko modurik egokiena, eta batzuetan ia bakarra, kotxea da. Beraz, ez du zentzu askorik edatea helburua duen leku batetara joatea gero kotxea hartu behar bada. Hau beti izan bada honela, gaur egun kontrol horien bidez oraindik eta nabarmenagoa da.

Honen aurrean, sagardogileek autobus zerbitzua aukeratzen ikusten dute, nahi duenak herriraino edozein moduan iritsi (autobusa, tren, taxia,...) eta gero hirigunetik sagardotegiraino eta buelta egiteko modua izango luke. Hauxe aukera ona da, hainbat egunetan gaueko zerbitzua baitago.

Hala ere, talde honetan jarrera eta beharrak ez dira berdinak. Batzuentzat, zerbitzu honek ez luke ezer erakarriko, bere kokapena dela eta: kaskoan edo gertu daudenak edo bide ertzean daudenak eta jadanik zerbitzu erregularra badutenak. Beste batzuk, berriz horren beharra adierazi dute, bere kokapena zerbitzu hau onartuko lukeelakoan eta ontzat ematen dutenak.

Dena dela, esan beharra dago, behar objetiboa dutenen artean, jarrera aldekoa dela gehienetan, eta proiektuaren bideragarritasunean parte hartzeko prest agertu direla. Prestutasun hau, jakina, gauzak definitzen diren neurrian.

3.2 Udaletxea

Udaletxeak arazo hau bertako kaleetan duen isla kontutan harturik baloratzen du. Hala ere, sagardoaren munduaren herriarekin identifikatzen dela jakinik, garrantzia eman dio, eta azterketa hau bultzatzean dago frogarik nagusiena. Parte hartzeko prest agertu da sektorea laguntzeko, eta hainbat ekimenak jarri dira martxan.

3.3 Erabiltzaileak

Erabiltzaileak sagardotegietako bezeroak izango dira. Hauei zuzentzen da zerbitzua, eta, beraz, bere ekarpen ekonomikoa izan beharko litzateke garrantzitsuena. Zaila da hala ere sagardotegietako bezeroak autobusetara pasatzea era nabarmenean. Hau da, kotuan izan behar da hauetako askok eta askok ez dutela baloratu ere egiten modu honetan joan daitekeenik. Hala ere, ohiturak eta jarrerak aldatzea izan beharko litzateke zerbitzu honen oinarrietako bat. Kopuruaren aldetik, sagardotegiek sortzen duten masa kritikoa handia da, 3.000tik gora dagoela guztien ahalmena. Beraz, modu kolektiboentzat aukera egon badago. Arazoa da nola lortu bezeroen zati bati behintzat aukera berri hau helaraztea.

3.4 Operadorea

Operadoreak, jakina, errentagarritasuna bilatzen du. Berak jakin beharko luke nork ordainduko dion zerbitzua eta zein baldintzatan. Eragilea, hala ere, aukerako izan beharko du. Hala ere, oso garrantzitsua da operadore honek baldintza batzuk betetzea. Hauen artean, zerbitzurako jarriko duen materiala egokia izatea eta baldintza batzuk betetzea.

Dena dela, aukeraketa egitean, esleipen prozesu bat ireki beharko litzateke. Prozesu honen ezaugarriak geroago erabaki beharko dira, segun eta planteatzen diren helburuak zein diren.

3.5 Besteak

3.5.1 Taxiak

Gaur egun taxiak dira kotxeak duten alternatiba bakarra sagardotegiko bezeroentzat. Erabilera handia dute, eta lan ikusgarria betetzen ari dira. Sagardogileek diotenez, nahiko txukun dabilta, nahiz eta momentu altuenean arazoak izan eskaintzari aurre egiteko. Orain planteatzen ari dena aurrera eramanez gero, ez dago zertan kontrajarri beharrik bi zerbitzu hauen erabilera, nahiko osagarriak izan daitezke eta. Gainera, aztertu daiteke zerbitzu eskasa dagoen lekuan taxiak erabileraren aukera.

3.5.2 Ostalaritza

Ostalaritzak zeregin berezia izan beharko luke proiektu guztian, arrazoia batengatik: autobus zerbitzua martxan jarritz gero, Astigarragan bertan eratuko litzatekeen pertsonen kopurua nabarmen igo daiteke. Izan ere, oraingo egoeran, osoa gauza arrunta da sagardotegitik zuzenean bakoitzak norberaren herrira joatea, edo beste norabait, kotxea berriro ez hartzeko asmoz. Beraz, mugimendu hori gertatzen bada, gerta daiteke sektore hau izatea onurak jasoko dituen, agian sagardotegiak berak baino gehiago.

Astigarragako ostalaritza sektorea txotx gariarekiko menpekotasun handia du, urteko beste sasoietan dagoen mugimendua baxuagoa baita.

Inplikazioa ezin da izan finantzarioa bakarrik, baizik eta zerbitzuaren zabalkundean eta Astigarragarako lotura indartuz. Beraz, sektore hau izango da proiektuaren arrakastarako giltzarrietako bat.

4. ABIAPUNTUA

Edozein proiektuan abiapuntuak duen garrantzia erabatekoa da. Kasu honetan, sagardotegietarako garraio eratu nahi denean, ezinbestekotzat jo da sagardogileen beharrak eta asmoak zein diren ezagutzea. Horretarako, LKSk gehienekin egon eta beharren inguruko hausnarketa egin nahi izan du.

Esan daiteke ekimena ondo hartuta izan dela orokorrean, nahiz eta beharrak ez izan beti berdinak. Kasu gehienetan onartu da sagardotegietara iristeko modua arazo bat izan daitekeela, eta kotxearen erabileraren gain dauden mehatxuak eragin txarra izaten ari direla bezeroengan.

Bereizketa nabarmena egin daiteke sagardotegien artean. Batzuentzat, autobusarena ez du zentzurik, bertan baitaude. Honela, kaskoan edo gertu kokatzen direnak ez dute beharra sentitzen, eta ez lukete ekimen honen aldeko lanik egingo oro har. Hala ere, ondo ikusten da besteentzako mesedetan baita, eta hori sektore osoari egin diezaioke mesedea.

Beraz, interesa izateaz gain, baldintzak ere lagungarri izan beharko lirateke. Arlo honetan, badaude batzuk inguru menditsuan daudenak, eta bideak askoz ere zailagoak dituztenak. Kasu hauetan, iristeko dauden aukerak eskasagoak dira, eta muga fisikoak daude. Beraz, zerbait planteatu aurretik, baldintzei erreparatu behar zaie.

SAGARDOTEGIA	Interesa	Irisgarritasuna	Beste baldintzak	Autobus mota
Alorrena	Bai, gutxi	Ona	Petritegiko bidean gelditu behar	Handia
Artola	Bai	Txarra	Iristeko ere zailtasunak	Txikia?
Astarbe	Bai, informazioa			
Bereziartua	Bai	Ona	Iristeko ondo. Buelta emateko zaila	Handia
Buenaventura	Bai	Txarra	Iristeko zailtasunak	Txikia
Etxeberría	Bai	Eskasa	Bidean.	Txikia
Gartziategi	Bai, gutxi	Ona	Petritegiko bidean gelditu behar	Handia
Gurutseta		Ona	Bertaraino	Handia
Irigoién	Bai	Ona	Iristeko ondo. Buelta emateko zaila	Handia
Larrarte	Bai	Eskasa	Bidean geratu behar	Txikia
Lizeaga	Bai, gutxi	Ona	Petritegiko bidean gelditu behar	Handia
Mendizabal	Bai	Eskasa	Bertaraino. Bueltarako lekua egin behar.	Txikia
Mina	Bai	Txarra	Iristeko zailtasunak eta leku gutxi	Txikia
Oialume-zar	Eskasa	Ona	Bertatik pasa daiteke	Txikia
Oiarbide	Bai	Txarra	Bidean, urruti samar.	Txikia
Petritegi	Bai	Ona	Bidea ona. Bueltarako leku nahikoa	Handia
Rezola	Bai, informazioa			
Sarasola	Bai	Txarra	Bidean, urruti samar.	Txikia
Zapiain	Ez			

Beraz, taulan agerian geratzen den modura, baldintzak dira nolabaiteko bidea markatzen dutenak planteamendu egitean. Ondorengo puntuan ikusiko dira hauek guztiaren arabera proposatu daitekeena.

5. PROPOSAMENAK

Ondorengo orritan ikusiko dena zerbitzuaren deskribapen orokorra da. Jakina, zerbitzu hau era diferenteetara planteatu daiteke. Hemen egingo dena proposamena bat da, gure ustez zentzuzkoarena.

5.1 Deskribapen orokorra

Egin beharreko azterketan sagardotegi gehienak izango dira kontutan. Hala ere, batzuk adierazi dute ez dutela inongo interesik, ez baitute proiektuaren beharra ikusten. Kasu honetan daude Zapiain edo Rezola, arrazoi nabarmenak direla medio. Gainontzekoetan, aipamena merezi du Zelaiaren kasua. Hasiera batean ez zen proiektuan sartzen, berez Hernaniko udalerrian dagoelako. Hala ere, bere kokapena dela eta proiektuan sar daiteke inongo arazorik gabe, proposamena egiteko garaian behintzat.

Beste aldetik, aipatu beharko litzateke nahiz eta beharra ikusi zailtasunak bereziak dutenak. Hemen sartu beharko genituzke Artola eta Buenaventura nabarmenki, eta baita ere Minaren kasua. Hala ere, kasu guztietarako planteamenduak egitea izan da helburua, nahiz eta bakoitzaren baldintzak erabat mugatzen duten egin daitezkeen proposamenak.

Beste aldetik, sagardotegietara antolatu nahi den zerbitzu honek baditu aurreikusi ezin daitezkeen ikuspegiak. Batetik, nabarmenena, nolako onarpena izango duen bezeroen artean. Onarpen hau ahalik eta altuena izan dadin, beharrezkoa da hainbat ekintza martxan jartzea. Ekintza hauen helburua zerbitzua ezagutaraztea izango da eta, bide batez, bertaratzeko erraztasunak ematea.

Aipatutako deskribapenak egin aurretik, lehenago ere aipatu den zerbait gogorarazi nahi dugu. Hauxe zera da: zerbitzu hau egiteko dauden baldintzak. Sagardotegia garaia negua partean da, eta goiz iluntzen duen sasoian. Beste aldetik, eguraldiak ez du orokorrean batere laguntzen, izozteak eta euriak nahiko normalak baitira garaia hauetan. Hauek guztiak, autobusaren zerbitzurako eragozpen larriak izan daitezke bideak behar bezain egokiak ez badira. Esperientziak erakusten duenez, bezeroei dagokionean, hauek guztiak ere eragina dute.

Hala eta guztiz ere, txosten honen helburuari jarraiki, zein izango liratekeen zerbitzuak planteatzera goaz:

5.2 Ibilbideak

Aurrerago esan den bezala, sagardotegi bakoitzaren kokapenaren arabera egin behar da planteamendua. Beraz, hasieratik badago bereiztasun bat egiteko: goi aldeko sagardotegiak eta beheko aldean daudenak. Bereiztasun honek badu bere garrantzia. Beheko aldean kokatzen direnak duten irisgarritasuna oso ona da. Oro har bide zabal baten ondoan daude, eta honek garraioari lagundu egiten dio. Maldan gora daudenak, berriz, irisgarritasun aldetik arazoak planteatzen dituzte. Honen ondorioz, egin beharreko lehenengo bereizketan honen eragina erabatekoa izango da, zer ibilgailu mota erabil daitekeen markatuko baitigu. Beraz, zerbitzu batzuk autobusarekin egin badaiteke, beste batzuentzat mikrobusa erabili beharra dago. Honek eragin handia izango du zerbitzuaren ezaugarrietan eta, jakina, zerbitzu hau finantzatzeko ahalmenetan.

Izan ere, txosten hau eratzeko garaian zerbitzuak egingo lukeen ibilbidea autobus handi batekin egin zen, eta emaitza garbia izan zen. Ezin da autobus handiarekin planteatu goiko sagardotegietako zerbitzua, ziurtasun eta zerbitzuaren kalitatearen arrazoiak direla medio. Beraz, hauek guztiak kontutan izanik, hauxe da ikusten dena:

Sagardotegiak	Lekuak	Kokapena
Alorrenea	300	Behean
Artola	180	Goian
Astarbe	200	Behean
Bereziartua	120	Behean
Buenaventura	140	Goian
Etxeberria	350	Goian
Gartziategi	110	Behean
Gurutseta	150	Behean
Irigoien	150	Behean
Larrate	100	Goian
Lizeaga	100	Behean
Mendizabal	250	Goian
Mina	110	Goian
Oialume zar	150	Behean
Oiarbide	100	Goian
Petritegi	490	Behean
Sarasola	100	Goian
Zelaia	200	Behean
Guztira	3.300	

Beraz, behean kokatzen diren sagardotegiak guztien erdiak badira ere, bertan kokatzen da lekuen eskaintzaren % 60a. Honek zera esan nahi du: zerbitzua planteatzeko garaian bidegarritasun handiena planteatzeaz gain, zerbitzu horri etekina ateratzeko garaian ere bidegarritasun hori handiagoa dela, bezeroen kopurua handiago baita.

Gauzak honela, zerbitzua ondoko ibilbide hauek kontuan izanik eratu daiteke:

Sagardotegiak	Lekuak	Ibilbidea
Alorrenea	300	R1
Artola	180	R4
Astarbe	200	R3
Bereziartua	120	R1
Buenaventura	140	R3
Etxeberria	350	R2
Gartziategi	110	R1
Gurutzeta	150	R1
Irigoiñ	150	R1
Larrate	100	R2
Lizeaga	100	R1
Mendizabal	250	R2
Mina	110	R3
Oialume zar	150	R1
Oiarbide	100	R2
Petritegi	490	R1
Sarasola	100	R2
Zelaia	200	R1

Ibilbidea 1.

Bertan sartuko lirateke behean kokatzen diren guztiak. Hau betetzeko, dena ondo badoa, bi autobus erabili daitezke, nahiz eta batekin hasi. Ibilbide honek, berez, hiru adar ditu:

1.- Alorrenea, Gartziategi, Lizeaga eta Petritegi.

Adar honek ez du arazo berezirik planteatzen. Guztira 1.000 bezero biltzen dituzten sagardotegiak daude bertan. Zerbitzua, bide nagusitik joanda, geltoki bat izango luke Alorreneko parean edo Petritegi bidea hartutakoan. Bidea betetzeko denbora, gauzak ondo, 10 minutukoa izango litzateke.

Bezeroak	1.000
Geltokiak	Astigarraga, Alorrenea, Petritegi
Denbora	10 minutu
Ibilgailua	Handia, 70 leku.
Oharrak	- Tarteko geltokia seinalizatu eta egokitu beharko litzateke. - Gartziategi, Lizega eta, agian, Alorrenera iristeko bidea oinez osatu beharra dago; 100 metro inguru.

2.- Gurutzeta, Oialume-zar, Zelaia

Bidea Astigarragako kaskotik atera eta Gurutzetaraino zuzenean egingo luke. Handik kale bukaeran buelta eta Oialume bidea hartu baino lehen geltoki bat egingo luke Zelaia eta Oialumekoei zerbitzua emateko. Geltoki hau, inguruan dagoen Iretza tabernarekin hitzartu daiteke.

Bezeroak	500
Geltokiak	Astigarraga, Gurutzeta, Mikel Arozamena Bidea edota Iretza taberna
Denbora	10 minutu
Ibilgailua	Handia, 70 leku.
Oharrak	- Oialume eta Zelaira iristeko oinez burutu beharko litzateke bidea, 200 bat metro. - Iretza taberna leku egokia izan daiteke.

3.- Irigoien, Bereziartua

Ibilbidea motza izanik, aipatu beharra dago lehenengo ibilbideko hiru adarretatik arazo gehien planteatzen dituen delat. Bi arazo nagusi ditu. Batetik, **aurreikusten diren geltokiak ez dira inolaz ere egokiak**. Bidea egin ondoren, ibilgailuak ezin du buelta egin Perurenaraino igotzen ez bada. Hau ekiditzeko, futbol zelaian Astigarragara bueltatzeko ezkerreko giroa baimentzea da aukera onena, **baina trafikoa dela eta, arriskutsua izan daiteke bere horretan egitea, beste lagungarririk gabe, semaforoa edo arduradunena**.

Baina honez gain, arazo larriagoa da gure ustez segurtasunarena. Hau da, itzultzeko zerbitzuan, Astigarragako norabideko agiazko geltokira joateko, **bezeroek bidea gurutzatu behar dute. Hau guztiz arriskutsua da**, kontutan izanik gainera maniobra hori egiteko dauden baldintzak: iluntasuna, ikusgarritasuna erabat baxua eta bezeroen aldetik arretarako baldintza

eskasa. Beraz, hau ezingo litzateke horrela egin. Irtenbide bat zera izan daiteke: futbol zelaiko ezkerreko giro konpondu eta bezeroak bidea gurutzatu gabe jaso. Hala ere, guzti hau ondo aztertu egin behar da.

Bezeroak	270
Geltokiak	Astigarraga, Irigoien, Bereziartua
Denbora	10 minutu
Ibilgailua	Handia, 70 leku.
Oharrak	▪ Geltokiak lantzeko beharra. ▪ Gaurkok egoeran, segurtasun gutxieneko baldintzak ez dira betetzen, baldin eta geltokiak beti sagardotegiak dauden aldean egiten ez badira. Hala ere begiratu beharrekoa. ▪ Buelta emateko, gaur egun, denbora gehiegi galtzen da.

Azterketa ikusiz, geroago aipatuko dugunez, planteamendua atalka egin daiteke, eta gure ustez horixe da aukera bidezkoena. Gainera, Zapian ere bidean dago, eta geltoki bat egin daiteke hala baloratuz gero.

Ibilbidea 2. Oiarbide, Sarasola, Etxeberria, Larrarte, Mendizabal

Ibilbide honetan Oinume bidetik gora daudenak sartuko lirateke. Sagardotegi Zeharra izeneko bidea jarraiki, Oiarbide eta Sarasolako bezeroak zati bat oinez egin beharko luketelarik. Gero gora jarraituko luke ibilgailuak, eta Etxeberrian gelditu eta gero, Larrarteko bezeroak ere bidean geratuko lirateke, Mendizabalen buelta emanaz.

Bezeroak	900
Geltokiak	Astigarraga, Sagardotegi Zeharra (Oiarbide eta Sarasola) Etxeberria, Larrarte, Mendizabal
Denbora	15-20 minutu
Ibilgailua	Ertaina, 30 leku.
Oharrak	▪ Bost sagardotegitik, hiruren kasuan bezeroak ez ziren bertaraino iritsiko. ▪ Zerbitzuak, agian, ordutegiak betetzeko arazoak izango lituzke, trafikoaren baldintza eskasak direla medio. ▪ Hala behar izanez gero, bitan zatitzeko aukera badago.

Artola, printzipioz bakarrik utzi bada ere, hemengo Oiarbide eta Sarasolarekin uztartu daiteke. Dena dela, nahiko zaila ikusten da aukera hau, aipatutako

ibilbidetik urrun geratzen delako alde batetik eta, bestetik, sagardotegi honen irisgarritasuna oso mugatuta delako.

Ibilbidea 3. Astarbe, Mina, Buenaventura

Ibilbide hau nahiko zalantzarria da, eta bertan dauden sagardotegien baldintzak ez dute ekimena bultzatzen. Astarbe, herritik oso gertu dago, eta ez da oso ohikoa izango bertaratzeko autobusa hartzea. Gainera, sagardotegiraino iristeko bidea herriko kaleetatik egiten da gehiena, eta nahiko eroso da. Minarako bidea berriz, nahiko eskasa da behin Borda pasata. Ondoren, gaur egun Buenaventuraraino iristeko bidea, inguruko obrak direla eta, zalantzatan jartzen dute hortik aurrera autobusa, txikia izanda ere, pasako ote den, batez ere eguraldi txarra dagoenean. Bide hori konponduko balitz, egiteko modukoa da, nahiz eta urrun geratu. Edozein kasuan, bide hau egiteko aukera bakarra ibilgailu txikiarekin da, eta maiztasuna beste kasutan baina baxuagoa izan beharko luke, dezente luzatzen baita.

Bezeroak	450
Geltokiak	Astigarraga, Mina, Buenaventura
Denbora	25 minutu
Ibilgailua	Ertaina, 30 leku. Agian txikia, 20 leku.
Oharrak	▪ Egun, bidea erabat eskasa da. ▪ Minako bezeroak bidean geratuko lirateke.

Ibilbidea 4. Artola

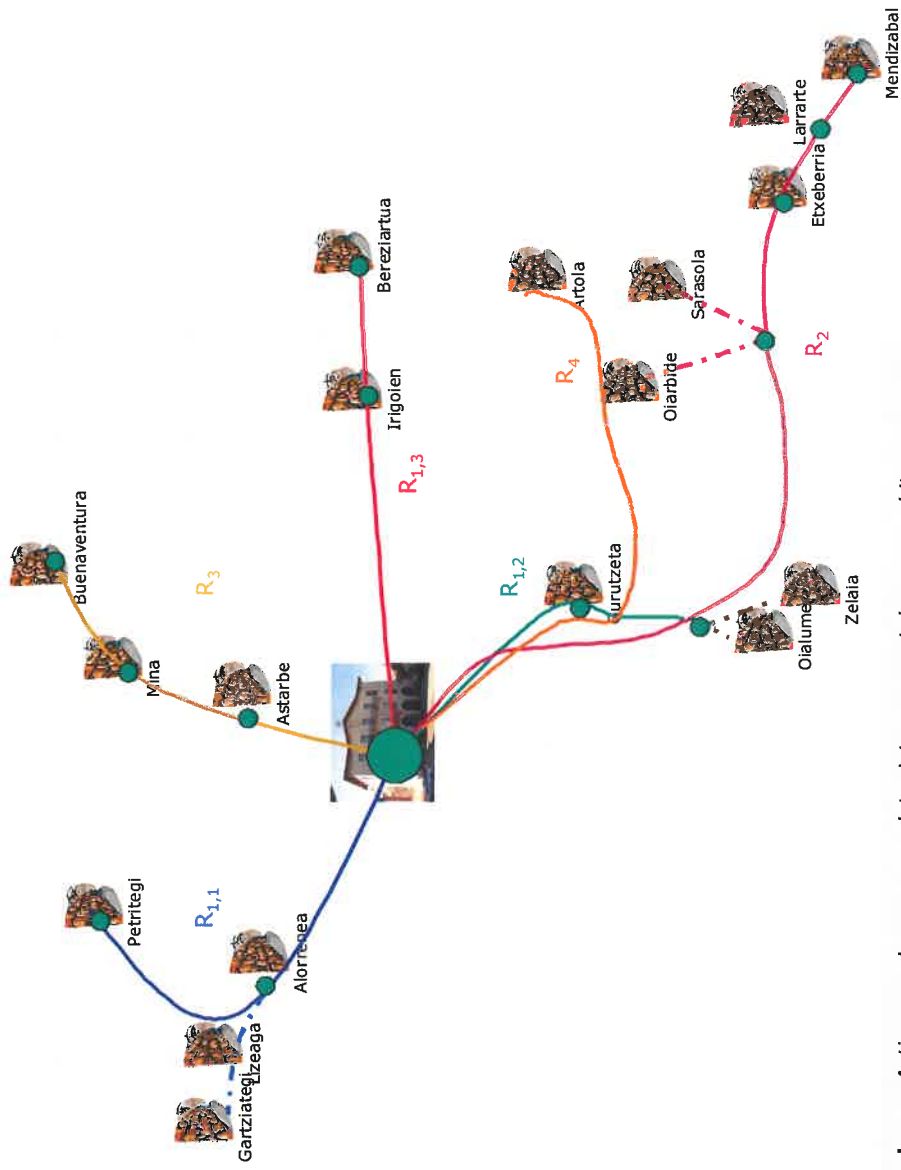
Sagardotegi hau orain arte planteatutako bideetatik kanpo geratu da, bere kokapena dela medio. Oiarbide eta Sarasolarekin batera ere sar zitekeen ibilbide batean bidaiariak badaudela ikusiz gero.

Bezeroak	180
Geltokiak	Astigarraga, Artola
Denbora	20 minutu
Ibilgailua	Txikia, 20 leku.
Oharrak	▪ Bidea nahiko eskasa da, estua. ▪ Agian ezin izango zen bertaraino iritsi, eta azkeneko gurutze-bidean jaitsi beharko lirateke bezeroak.

Bide honek, zerbitzuaz gain, ibilgailuaren malgutasuna nabarmenki mugatzen du. Esanda bezala, sagardotegi honi zerbitzua ematea erabakitzen bada,

Oiarbide eta Sarasolarekin batera egitea komeniko litzateke, aukerak zabalduz.

IBILBIDEEN ESKEMA OROKORRA



5.3 Azterketa ekonomikoa

Zerbitzuak kostu bat izango luke, eta, era berean, diru sarrera batzuk sortuko lituzke. Beraz, bi horiek baloratu beharko lirateke. Horiek ikusirik, errentagarritasuna duen edo beste eragileek ekarpen ekonomikoaren menpe egongo den erabaki daiteke.

5.3.1 Kostua

Inguruko eragile batekin harremanetan jarrita, ibilbideen frogak egiteaz gain, aurrekontuak ere landu dira. Zerbitzu hau ostirala gauean eta larunbatean, eguerdiko garaian eta gauerakoan emango litzateke. Hau guztiaren kostua, autobus bakoitzeko 1.400 eurotako (BEZarik gabe) izango zen aste buru bakoitzeko. Koste hau oso antzekoa izango da ibilgailua handia nahiz txikia izan, inportanteena gidariaren kostua da eta. Era berean, ibilbide baten gora behera ez da garrantzi handikoa.

5.3.2 Diru sarrerak

Printzipioz, diru sarrerak zerbitzuak berak ematen dituenak izango dira. Beraz, bidaiariak zerbitzua erabiltzeagatik ordainduko dutena. Inguruko kasuan eta gaueko zerbitzutan normala den salneurri bat 1,50 eurokoa da. Kontutan izan beharrekoa da salneurri honek garraioari dagokion %8a barne duela. Beraz, kopuru hori, sarrera modura, 1,39ra jaitsiko da. Beste aldetik, txartelak bidai bat egiteko eskubidea ematen du, hau da, joan etorria egin nahi duenak 3 euroko prezioa ordaindu beharko du.

5.3.3 Eraitzen aurreikuspena

Edozein produktuan gertatzen den bezala, ez dago jakiterik zenbat pertsona erabiliko duen zerbitzua. Gainera, eraitzak erabat ezberdinak izango dira segun eta nolako baldintzetan egiten den: sagardogileen inplikazioa, udalarena, ostalaritza, propaganda, maiztasuna, kotxearekiko aldea, garaia,...

eta kanpoko beste hainbat faktore, esate-baterako sagardotegi sektorearen beraren martxa. Beraz, ez da bidezkoa zenbaki zehatzak ematen hastea, baina guztiz beharrezkoa da zein baldintzatan izango den errentagarria edo zer-nolako emaitza espero dezakegun kasu bakoitzean ikustea.

	Ibilbidearen datuak			
	R1	R2	R3	R4
Agiako bezeroak	1.770	900	450	180
Agiako bezeroak_AsBu	5.310	2.700	1.350	540
Agiako bidaiak_AsBu	10.620	5.400	2.700	1.080
Busak	1	1	1	1
Kostea	1.400	1.400	1.400	1.400
Errentagarritasuna. Bidaiak	1.008	1.008	1.008	1.008
Kaptazioa	9%	19%	37%	93%
Busaren lekuak	70	30	30	30

Agiako bezeroak	Lineak biltzen dituen sagardotegien ahalmena, %100ean. Datuak bakoitzaren web orrian daudenak dira..
Agiako bezeroak_AsBu	Kontutan izanik asteburuka egin direla kalkuluak, ahalmena bider 3.
Agiako bidaiak_AsBu	Bidaiak, kontutan izanik oro har joan etorriak izango direla, aurrekoa bider 2.
Busak	Egiten den planteamendua erabili beharko ibilgailuak
Kostea	Aste buru bakoitzean erabilera horrek izango duen kostua.
Errentagarritasuna. Bidaiak	Zenbat bidai egin beharko lirateke kostea adina dirua ateratzeko.
Kaptazioa	Egon daitezken bidai guztietatik, zenbat izan beharko lirateke autobusean.
Busaren lekuak	Zer ibilgailu mota erabili daiteke zerbitzuan.

Planteatu diren zerbitzuetatik, eta beti ere "kaptazioa" lerroari jarraiki, badirudi hiru egoera ikusten direla. R1, non %9arekin nahikoa izango zen. Pentsa daiteke helburu hori lortzeko dela, eta, gainera, beste gauza batzuetarako bidea ematen duela. Beste egoera bat da R2 eta, areago, R3. Lehenean, agian helburua beteko dela pentsa daiteke, baldin eta hainbat ekintza bultzatzaile martxan jartzen badira. Ez da erreza guztien %19a lortzea, baina egin daitekeena da. R3aren kasua, benetan zaila da sagardotegi hauetara joaten direnen herenatik gorago kaptazioa egitea. Dena dela, kasu honetan gerta daiteke sagardotegi bateko bezeroak izatea gehien bat

erabiltzailea, nahiz eta oso gertu egon. Dena dela, aldez aurretik, %37 asko dela esan daiteke.

Azkenik, R4ren kasuan, planteatuta dagoen modura, zerbitzuak ez du inongo bideragarritasunik, edozein kasua izanda ere. Oso bezero gutxi dira sagardotegi batekoa bakarrik, eta ia guztiak autobusa erabili arte sarrerak ez dituzte kostuak berdintzen. Dena dela, lehenengo ikuspegi hau hala izanda ere, egon daitezke beste aukera batzuk. Artolako kasua zerbitzuaren ikuspegitik ondo aztertu eta gero, zerbitzua ematea erabakiko balitz, zentzuzkoena dirudi Oiarbide eta Sarasolarekin batera definitzea, Oialumetik igo eta Sarasola-Oiarbide sagardotegiak ukitu eta gero, Artolaraino joan. Kostu aldetik berdina da eta baliabideak orekatzeaz gain, bi sagardotegi horiei zerbitzu hobeagoa ematen zaie.

Beraz, zerbitzu horiek hasieran definitu diren moduan martxan jarritz gero, ondorengo baldintza hauek emango lirateke:

%	R1						R2						R3						R4						
	Per.	Bid.	J-E	Sarrerak	Emaizta	Per.	Bid.	J-E	Sarrerak	Emaizta	Per.	Bid.	J-E	Sarrerak	Emaizta	Per.	Bid.	J-E	Sarrerak	Emaizta	Per.	Bid.	J-E	Sarrerak	Emaizta
0	0	0	0	0,00	-1.400,00	0	0	0	0,00	-1.400,00	0	0	0	0,00	-1.400,00	0	0	0	0,00	-1.400,00	0	0	0	0,00	-1.400,00
5	265,5	531	8	737,50	-662,50	135	270	9	375,00	-1.025,00	67,5	135	5	187,50	-1.212,50	27	54	2	75,00	-1.325,00	27	54	2	75,00	-1.325,00
10	531	1062	16	1.475,00	75,00	270	540	18	750,00	-650,00	135	270	9	375,00	-1.025,00	54	108	4	150,00	-1.250,00	54	108	4	150,00	-1.250,00
15	796,5	1593	23	2.212,50	812,50	405	810	27	1.125,00	-275,00	202,5	405	14	562,50	-837,50	81	162	6	225,00	-1.175,00	81	162	6	225,00	-1.175,00
20	1.062	2124	31	2.950,00	1.550,00	540	1080	36	1.500,00	100,00	270	540	18	750,00	-650,00	108	216	8	300,00	-1.100,00	108	216	8	300,00	-1.100,00
25	1.327,5	2655	38	3.687,50	2.287,50	675	1350	45	1.875,00	475,00	337,5	675	23	937,50	-462,50	135	270	9	375,00	-1.025,00	135	270	9	375,00	-1.025,00
30	1.593	3186	46	4.425,00	3.025,00	810	1620	54	2.250,00	850,00	405	810	27	1.125,00	-275,00	162	324	11	450,00	-950,00	162	324	11	450,00	-950,00
35	1.858,5	3717	54	5.162,50	3.762,50	945	1890	63	2.625,00	1.225,00	472,5	945	32	1.312,50	-87,50	189	378	13	525,00	-875,00	189	378	13	525,00	-875,00
40	2.124	4248	61	5.900,00	4.500,00	1.080	2160	72	3.000,00	1.600,00	540	1080	36	1.500,00	100,00	216	432	15	600,00	-800,00	216	432	15	600,00	-800,00
45	2.389,5	4779	69	6.637,50	5.237,50	1.215	2430	81	3.375,00	1.975,00	607,5	1215	41	1.687,50	287,50	243	486	17	675,00	-725,00	243	486	17	675,00	-725,00
50	2.655	5310	76	7.375,00	5.975,00	1.350	2700	90	3.750,00	2.350,00	675	1350	45	1.875,00	475,00	270	540	18	750,00	-650,00	270	540	18	750,00	-650,00
55	2.920,5	5841	84	8.112,50	6.712,50	1.485	2970	99	4.125,00	2.725,00	742,5	1485	50	2.062,50	662,50	297	594	20	825,00	-575,00	297	594	20	825,00	-575,00
60	3.186	6372	92	8.850,00	7.450,00	1.620	3240	108	4.500,00	3.100,00	810	1620	54	2.250,00	850,00	324	648	22	900,00	-500,00	324	648	22	900,00	-500,00
65	3.451,5	6903	99	9.587,50	8.187,50	1.755	3510	117	4.875,00	3.475,00	877,5	1755	59	2.437,50	1.037,50	351	702	24	975,00	-425,00	351	702	24	975,00	-425,00
70	3.717	7434	107	10.325,00	8.925,00	1.890	3780	126	5.250,00	3.850,00	945	1890	63	2.625,00	1.225,00	378	756	26	1.050,00	-350,00	378	756	26	1.050,00	-350,00
75	3.982,5	7965	114	11.062,50	9.662,50	2.025	4050	135	5.625,00	4.225,00	1.012,5	2025	68	2.812,50	1.412,50	405	810	27	1.125,00	-275,00	405	810	27	1.125,00	-275,00
80	4.248	8496	122	11.800,00	10.400,00	2.160	4320	144	6.000,00	4.600,00	1.080	2160	72	3.000,00	1.600,00	432	864	29	1.200,00	-200,00	432	864	29	1.200,00	-200,00
85	4.513,5	9027	129	12.537,50	11.137,50	2.295	4590	153	6.375,00	4.975,00	1.147,5	2295	77	3.187,50	1.787,50	459	918	31	1.275,00	-125,00	459	918	31	1.275,00	-125,00
90	4.779	9558	137	13.275,00	11.875,00	2.430	4860	162	6.750,00	5.350,00	1.215	2430	81	3.375,00	1.975,00	486	972	33	1.350,00	-50,00	486	972	33	1.350,00	-50,00
95	5.044,5	10089	145	14.012,50	12.612,50	2.565	5130	171	7.125,00	5.725,00	1.282,5	2565	86	3.562,50	2.162,50	513	1026	35	1.425,00	25,00	513	1026	35	1.425,00	25,00
100	5.310	10620	152	14.750,00	13.350,00	2.700	5400	180	7.500,00	6.100,00	1.350	2700	90	3.750,00	2.350,00	540	1080	36	1.500,00	100,00	540	1080	36	1.500,00	100,00

Taula horretan gastuak fijoizat hartu dira, baina egia da esleipen prozesu batetan eskaintza hobeagoak ere lor daitezkeela eta, bestetik, ibilgailu txikietan prezioa zertxobait baxuagoak lortu daitezke, asko ez bada ere.

5.4 Gauzatze prozesua

Lehen esan den modura, era honetako zerbitzuak zalantza ugari baditu, eta horiek guztiak gainditu bitartean, LKS proposamena pixkanaka joatea da. Komenigarria da azkeneko irudia zein nahi dugun izatea begi-bistatik ez galtzea, baina bidea jorratzeko beharra dago, eta bidean aukerak ez galtzea oso da garrantzitsua. Garraio sistema batek baditu bere ezaugarriak, eta hauek errespetatuz abiatzea izango da onena.

Hasteko, 2011ko sasoian zaila izango da dena martxan jartzera, baina proiektuarekin has daiteke, egon daitezkeen arlo administratiboak gainditzen badira behintzat.

LKSren proposamena martxan jartzeko linea errazenarekin hastea da, gero zabalduz eta finkatuz egin beharreko zerbitzua. Linea horrek ez du zertan kostu handirik izan behar gauzak txukun egiten badira. Galerak sortuta ere, ez, lirateke onartezinak izango.

Dena dela, guzti hau martxan jarri aurretik, **komenigarria litzateke Foru Aldundiari ezagutzera ematea proiektua**. Beste hainbat arrazoiez gain, erabili behar sarearen zati bat beraren menpe dago, eta kasu batzuetan geltokiak planteatuko dira. Honek, beti ere, trafikoarengan eragina izan dezake, eta hori kontuan hartzekoa da.

Ondoren azaltzen da aztertzeko egutegi bat:

1.- R1,1 eta R1,2 martxan jarri.2011ko martxoa

- Zerbitzu pilototzat hartu. Zerbitzua martxan jarri gero, bertan ikusiko lirateke zein diren arazoak, nolakoan izan beharko lukeen zerbitzuaren baldintzak eta azkenean garrantzi handikoak diren ñabardurak. Esate baterako, txartelak non eta nola saldu, bidaia egitean nola kitatu, noiz behar diren zerbitzu gehiago, ea zerbitzu batzuk beste egunetara hedatu daitezke, jendea igotze prozesua nola egin,...
- Tarte honetan bertan, aztertu beharra dago R1,3 lineak dituen segurtasun eta buelta emateko arazoak konponbiderik ba ote duten.
- Arrakasta izan badu, baloratu beste autobusa bat sartzeko aukera, zerbitzua hobetuz.
- Balorapen orokorra egin: beharrak, akatsak, aukerak,...

Ibilbide hau honako ordutegi honekin jarri daiteke abian:

Ostirala gaua			Ostirala gaua			Larunbata eguerdia			Larunbata eguerdia			Larunbata gaua			Larunbata gaua		
Ast	Pet	Oia	Oia	Pet	Ast	Ast	Pet	Oia	Oia	Pet	Ast	Ast	Pet	Oia	Oia	Pet	Ast
19:55	20:00			22:25	22:30	13:15	13:20			15:15	15:20	19:55	20:00			22:25	22:30
20:10		20:15	22:40		22:45	13:30		13:35	15:30		15:35	20:10		20:15	22:40		22:45
20:25	20:30			22:55	23:00	13:45	13:50			15:45	15:50	20:25	20:30			22:55	23:00
20:40		20:45	23:10		23:15	14:00		14:05	16:00		16:05	20:40		20:45	23:10		23:15
20:55	21:00			23:25	23:30	14:15	14:20			16:15	16:20	20:55	21:00			23:25	23:30
21:10		21:15	23:40		23:45	14:30		14:35	16:30		16:35	21:10		21:15	23:40		23:45
21:25	21:30			23:55	0:00	14:45	14:50			16:45	16:50	21:25	21:30			23:55	0:00
21:40		21:45	0:10		0:15				17:00		17:05	21:40		21:45	0:10		0:15
21:55	22:00			0:25	0:30					17:15	17:20	21:55	22:00			0:25	0:30
22:10		22:15	0:40		0:45				17:30		17:35	22:10		22:15	0:40		0:45
22:25	22:30			0:55	1:00					17:45	17:50	22:25	22:30			0:55	1:00
22:40		22:45							18:00		18:05	22:40		22:45			
22:55	23:00									17:25	17:30	22:55	23:00				
									17:35		17:40						
										17:55	18:00						
									18:05		18:10						

2.- Esleipen prozesua martxan jarri.2011ko maiatza

- Aurrekoaren ebaluazio egin eta gero, hurrengo sailorako esleipen prozesua martxan jarri. Bertan definitu beharko dira zein zerbitzuak jarriko diren martxan.

- R1, bere hiru adarrekin. Hala balitz, agian bi autobus jarri beharko lirateke, ikusitako emaitzen arabera.
- Artolarena, Oiarbide eta Sarasola bertan daudela.
- Zerbitzua nork kudeatuko duen erabaki: udaletxeak edo elkarte batek.
- Baldintza plegu batzuk prestatu. Plegu honetan hemen azaltzen direnak eta beste ikuspegi batzuk ere sartuko dira, zerbitzua egiteko aurkeztzen direnak izango direlarik proposamenak egin eta aurrera eramateko modua ezberdinak proposatuko dituztenak.

3.- Adjudikazioa egin. 2011ko urria.

- Behin proposamenak aztertu eta gero, adjudikazioa egin beharko da.

4.- Zerbitzua definitu. 2011ko azaroa-abendua

- Definitu beharko dira zerbitzuaren ikuspegi guztiak: txartela nola eta non banandu, komunikazio plana egin, ahal dela, bezeroak zerbitzura bideratu, zein izan beharko luke sagardogileen jokaera honi laguntzeko,...
- Erabateko garrantzia du eragileen betebeharra zehaztea eta aurrera eramateko modua definitzea.