



IRUÑERRIKO
HIRI GARRAIOAREN
**2010eko
PLANA**



**Nafarroako
Gobernua**

2012 | ZUREKIN
BAGOAZ AURRERA



**Mancomunidad
Comarca de Pamplona
Iruñerriko
Mankomunitatea**



IRUÑERRIKO HIRI GARRAIOAREN
2010EKO PLANA

IRUÑERRIKO HIRI GARRAIOAREN
2010EKO PLANA

Argitaratzailea
Iruñerriko Mankomunitatea

Maketazioa
iLUNE

Inprimaketa
ONA Industria Grafikoa

Legezko Gordailua
NA-597/2010

Argitalpena %100 ekologikoa den
paperean inprimatu da.

AURKIBIDEA

> AURKEZPEN GUTUNA	5
> SARRERA.....	9
B. IRUÑERRIKO HIRI GARRAIOAREN BIGARREN PLANAREN EBALUAZIOA.....	12
C. PLANAREN XEDEA ETA OINARRIZKO EGITURA.....	13
> 2010EKO PLANAREN EDUKIAK.....	15
1. HELBURUAK.....	16
2. PLANAREN ESPARRUA.....	17
3. PLANAREN JARDUKETAK.....	20
3.1.- GARRAIO PUBLIKOAREN KALITATEA HOBETZEA.....	21
3.2.- IBILGAILU PRIVATUAREN ALDEAN, GARRAIO PUBLIKOAREN ERABILPENARI LEHENTASUNA EMATEKO NEURRIAK.....	26
3.3.- HERRITARREK KONTZIENZIA HARTZEA, GARRAIO PUBLIKOAREN ERABILPENA GIZARTE ONDASUN GISA BALORATZEKO.....	26
4. PLANAREN EKONOMIAREN ETA FINANTZEN EBALUAZIOA.....	28
4.1. EBALUAZIOAREN OINARRIAK.....	28
4.2. GAUZATZEKO KOSTUAK.....	28
4.3. BEREZKO KOSTUAK.....	31
4.4. PLANAREN EBALUAZIO EKONOMIKOA: LABURPENA.....	32
5. PLANA FINANTZATZEA: TARIFEN ESPARRUA ETA AURREKONTUETAKO DIRUA.....	33
5.1. ESKUALDEKO HIRI GARRAIOAREN FINANTZAKETAREN LEGE ESPARRUA.....	33
5.2. ZERBITZUA USTIATZETIK ETORRITAKO DIRU SARRERAK: TARIFEN ESPARRUA.....	33
5.3. AURREKONTUETAN JARRITAKO DIRU KOPURUAK: NAFARROAKO GOBERNUAREN ETA SARTUTA DAUDEN UDALEN EKARPENAK.....	36
5.4. AURREKO EKITALDIETAKO SOBERAKINAK.....	41
5.5. BESTE DIRU SARRERA BATZUK.....	42
5.6. FINANTZAKETAREN LABURPENA.....	43
5.7. PLANAREN EKONOMIAREN ETA FINANTZEN LABURPENA.....	43
6. PLANAREN JARRAIPENA.....	44

AURKEZPEN GUTUNA

LAURA ALBA CUADRADO

Herri Lan, Garraio eta Komunikazio
Departamentuko kontseilaria

Nafarroako Gobernua



Azken urteotako helburu nagusien artean, Nafarroako Gobernuko Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuaren erronka izan da kalitatezko garraio zerbitzu bat lortzea, irisgarria eta iraunkorra. Eskualdeko Hiri Garraioaren Planak —1999az geroztik horietan ari gara lanean— erronka horren gauzapean garbiak dira.

Aurreko planak ahalbidetu zigun hirigintza garapen berriei zerbitzuak emateko jarduketa garrantzitsuak egitea, baita horietarako sarbideak hobetzea ere. 2010. urterako aurkezten dugun plan berrian, aipatutako jarduketak sendotzeaz gainera, beste batzuk aitzinatu ditugu, Ustiatzerako Laguntza eta Informazio Sistema (SAEI), besteak beste. Sistema horrek flota denbora errealean kudeatzeko aukera emanen digunez, zerbitzuaren beharren errealitatera egokituko dugu. Ondorioz, fidagarritasuna eta denboren egokitzea hobetuko ditugu.

Garraio zerbitzuei eusteak eta horiek hobetzeak lehentasuna dutela ohartu denez, Nafarroako Gobernuak, urtero ahalegin ekonomiko handia eginik, zerbitzuak sortutako defizitaren %65 finantzatzen du. Gobernuaren ardurak duen helburua da ahalik eta eraginkortasun handiekin Iruñeari eta Iruñerriari garraiorik onena ematea.

Gure hiri garraioaren sistema ederki baloratu dute herritarrek. Ondokoak lortu nahi ditugu plan berriarekin: zerbitzuaren kalitatean izandako notei eutsi, horren irisgarritasuna zabaltzea eta ahalbidetzea eta garraio publikoaren erabilera bultzatzea, mugikortasun eta sistema iraunkorrak lortzeko nahitaezkoa baita.

AURKEZPEN GUTUNA

JAVIER TORRENS ALZU

Iruñerriko Mankomunitateko
lehendakaria



Eskualdeko Hiri Garraioaren plan hau hobekuntzak egiteko programa zubia da, eta hobekuntza horiek 2010ean gauzatuko dira. Egungo egoeraren ezaugarri bereziak direla eta, ezin da zenbait urtetarako plan bat egiteko adierazle gakorik ezagutu, besteak beste, Iruñerriko hirigintza garapen berriek izanen duten erritmoa (Lezkairu, Entremutilvas, Artiberri II eta Ripagaina). Horregatik, urte baterako plan hau egitea erabaki da.

Bestalde, zerbitzuaren finantzaketa bermatzeko, Nafarroako Gobernuaren eta udalen diru ekarpenak gehitu behar zirenez, ezinezkoa zen 2006-2009ko aldirako sortu zen II. Plana luzatzea. Hain zuzen ere, Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzuaren finantzaketa egonkorra da gai horretan sarturik dauden erakunde guztien erronka nagusia. Halaber, erronka hori bermatzeak konpromiso handiko eztabaida sakona eskatzen du, aurtengo ekitaldian gauzatu beharrekoa.

Indarrean labor egon arren, 2010eko Planak garraio publikoaren kalitatearen aldeko apustua egiteaz gainera, horren lehiakortasuna bermatzen duten hainbat neurri ezarri ditu, zirkulazio erreserbatuko bideak finkatzea, esaterako. Autobusak ibilgailu pribatuak baino arinago ibiltzen direnean soilik lortuko da garraio publikoak erabiltzaile kopurua nabarmen igotzea.

Era berean, 2010eko Planak aldaketa batzuk jaso ditu, II. Planean programatu ziren hainbat zerbitzutatik etorriak. Hain zuzen ere, plan horren atzetik abiarazi dira aldaketa horiek (aireportua, Ubarmin klinika, Ardoi eta Orkoienarako zerbitzuaren zenbait aldaketa). Bestalde, zerbitzua biztanleri gune berrietara (Altzuza eta Elkano) eta bizitegiak ez diren eremuetara zabaltzea planteatzen du (industrialdeak eta zerbitzuguneak). Horretarako, eredu berri bat erabiliko da, zerbitzu espermentalarena, hain zuzen, eta horren erabiltze atalasearen arabera erabakiko da eredia planean behin betiko sartu behar den edo ez.

Gurea da zerbitzuaren kalitateari eusteko eta hobetzeko ardura, hirian barnako mugikortasuna segurua eta eraginkorra izan dadin. 2010eko Plana baliatuta, garraio publiko onaren alde jarraituko dugu lanean. Nahitaezkoa dugu xede hori, ekonomia, ingurumen eta gizarteari dagokienez Iruñerriak hazkunde iraunkorraren aldeko apustua egin dezan.





SARRERA

A. SARRERA

Nafarroako Foru Eraentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko Lege Organikoaren 49.1.f) artikulua xedatzen duenarekin bat, Foru Komunitateari dagokio Nafarroan egiten diren garraioei buruzko eskumen eskusiboa gauzatzea.

8/1998 Foru Legeak, ekainaren 1ekoa, Iruñerrian bidaiariak garraiatzeko zerbitzu erregularra arautzen duenak, konpondu zituen bidaiariak modu erregularrean garraiatzean Iruñerriko metropoli eremuan gertatzen ziren disfuntzioak. Ordura arte zeuden eskumen administrati- boen banaketak sortzen zituen disfuntzio horiek, banaketa ondoko bien artean egina baitzen: hiri garraioa (udalen mugen barnean zegoen, eta horien eskumena zen, kasu honetan Iruñeko Udalak soilik gauzatua) eta hiriarteko garraioa (gainerako udalerrien eta Iruñearen artean, Nafarroako Foru Komunitatearen eskumena). Hain zuzen ere, banaketa hura ez zettorren bat herritarren bidaien benetako esparruarekin.

Foru Lege horrek administrazio integratioko irtenbide bat erregulatu zuen, metropoli eremu osorako Garraioko Agintaritzak Bakarra zuena. Hain zuzen ere, Foru Komunitateko Administrazioek eta integratutako Udalek bidaiarien garraio erregularrean zituzten eskumena- nak utziko zizkieten agintaritzak horri. Agintaritzak Bakar horretarako, erakunde berri bat proposatu beharrean, lurralde eremu horretan jadanik eratuta zegoen administrazio bat proposatu zuen, beste zerbitzu publiko batzuk ematen aritzen zena: Iruñerriko Mankomunitatea.

8/1998 Foru Legeak Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzua planifikatzeko tresna bat zehaz- ten du, Iruñerriko Hiri Garraioaren Plana izen hartu zuena.

Foru Lege horren 5.1 artikulua arabera, Nafarroako Gobernuari dagokio zenbait urteta- rako Iruñerriko Hiri Garraioaren Plana onestea, eta Iruñerriko Mankomunitateak bultzatu behar du plana, zerbitzuaren erakunde titularra baita.

Garraio plan horrek (8/1998 Foru Legearen 5.2 artikulua) zehaztuko ditu zerbitzua ematea arautu behar duten ildo nagusiak, baita programatzeko eta planifikatzeko oinarriko arauak ere. Halaber, ondoko gai zehatzak jorratuko ditu gutxienez:

- a) Garraio eskaintzaren oinarriko printzipioak.
- b) Zerbitzuak planifikatzea.
- c) Inbertsioak programatzea.
- d) Zerbitzuak kudeatzeko kontratuak erregulatu behar dituzten oinarriko arauak, kontratu ho- riek aldatu behar direnean edo esleipen berria egin behar denean.
- e) Plana gauzatzeko ebaluazio ekonomikoa eta finantzarioa.

f) Tarifen esparrua eta, tarifen diru sarrerak direla eta, kostu orokorren estaldura maila zehaztea.

Aurrekontuen diru kopuruak eta laguntzak, planaren helburuak betetzeko, zerbitzuaren titularraren entitateari transferitu beharrekoak. Hiri Garraioaren Plana formulatzeko, "Iruñerriko Hiri Garraioaren Batzordea" sortu zen. Osaketa paritarioa zuen, eta Nafarroako Gobernuak bazkideek eta Iruñerriko Mankomunitatekoek parte hartzen dute han. Batzordeak Mankomunitateari igorriko dio testua, eta horrek Nafarroako Gobernuaren aurrean bultzatu behar du.

Nafarroako Gobernuak onetsi zuen Iruñerriko Hiri Garraioaren I. Plana (1999-2003), 1999ko apirilaren 26ko saioan.

Era berean, Nafarroako Gobernuak onetsi zuen Iruñerriko Hiri Garraioaren II. Plana, 2005eko abenduaren 19an.

Bestalde, 9/2005 Foru Legearen, uztailaren 6koaren, arabera, Iruñerriko Mankomunitateak Baterako Taxi Zerbitzurako Iruñerriko Eremuaren (ATPC) eskumenak hartu zituen. ATPC horren esparru geografikoak hemeretzi udalerriri hartzen ditu, eta 8/1998 Legeak erregulatzen zuen Eskualdeko Hiri Garraioarena baino zabalagoa da.

▶ Lege horren 51. artikulua, hiri garraioaren moduak integrazeari buruzkoak, honela dio:

"Baterako zerbitzurako eremu bakoitzeko taxi zerbitzua erabat sartuko da eremuko hiri garraioaren sisteman, eremuko garraio publikoaren plangintza, koordinazioa, batasun ekonomikoa, sustapena eta garapena bateratzeko. Baterako zerbitzurako eremu bakoitzeko hiri garraioaren sisteman sartuko dira eremua kudeatzen duen toki entitatearen eskumeneko garraio publiko mota guztiak..."

B. IRUÑERRIKO HIRI GARRAIOAREN BIGARREN PLANAREN EBALUAZIOA

2006-2009 aldian, Garraioaren Bigarren Planaren ondoko helburuak izan dira Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzuaren oinarri:

> Iruñerrian eraiki diren etxebizitza multzo berriei zerbitzua ematea

Garraioaren Bigarren Plana indarrean egon den urteetan, hirigintza garapen handia izan du Iruñerriak. Planak izan duen erronka nagusietako bat izan da etxebizitza horiek sortutako eskaera asetzea. Garapen horren ondorioz, eguneko zein gaueko linea berriak sortu, eta orduan zeuden linea batzuk sakonki berregituratu ziren. Beraz, hiri garraioa etxebizitza berri horietara helduta, eskaintza nabarmen igo zen.

> Garraio eskaintza hobetzea

Hiri garraioa gehiago erabilarazteko xedez, zenbait lineatako ordutegiak egokitu ziren, eta, helburu horretarako, zerbitzuaren ordutegia zabaldu, maiztasunak hobetu eta sarearen tar- teko guneetan erregulazio denborak murriztu ziren. Linea batzuen ibilbideak aldatuta, ho- rien irisgarritasuna hobetu zen, eta, horrekin batera, geralekuen kokapena aldatu zen, lineen arteko autobus aldaketak errazteko xedez.

> Zerbitzuaren kalitatea hobetzea

Ordainketa sistema berria ezarri da, kontakturik gabeko txartelarena, hain zuzen, eta, horri esker, autobusean tarifak ordaintzea arindu, eta sistemaren fidagarritasuna hobetu da. Bestalde, Ustiatzerako Laguntza eta Informazio Sistema (SAEI) ezartzeko azken lanak bukatzen ari dira. Sistema horrek ahalbidetzen du flotaren ustiatzea denbora errealean kudeatzea. Horri esker, zerbitzuaren fidagarritasuna, informazioaren kudeatzeko aukera eta emakidadunak egindako eskaintzaren kontrola hobetzen dira Bestalde, geraleku askotan berritu ziren altzariak. Markesina eta zutoin modelo berria jarri zen, erabiltzaileei arestian aipatutako sistemak erabiltzeko aukera emanen diena. Aldi berean, markesina zaharrak berriz erabili ziren horrelakorik ez zuten beste geraleku batzuetan jartzeko. Aldi berean, autobus flota hobetzen jarraitu da. Flota berritzeko bultzatu den programaren bidez lortu da linea guztiak mugikortasun urriko pertsonendako egokitzea.

> Garraio publikoaren ingurumen iraunkortasuna bultzatzea

Garraio publikoak ingurumenean duen inpaktua murrizteko xedez, biodiesel sartu da pix- kanaka, autobusen egungo erregaia ordezkatzeko. Biodiesel erabiltzen duten ibilgailuen ko- purua %35era igo da.

> Mugikortasun iraunkorreko politika bultzatzea

Aldi horretan, garraioan, hirigintzan eta mugikortasunean ari diren administrazioekin hainbat lan talde sortu dira. Horien helburua da aipatutako alor guztiak koordinatzea eta mugikortasun iraunkorra bultzatzea, ibilgailu pribatuaren aldean garraio publikoaren erabilpenari lehentasuna emanda.

> Eskualdeko Hiri Garraioaren emakida berritzea

2009ko azaroaren 1ean hasi zen zerbitzua ematen emakida lortu duen enpresa berria. Pleguan oinarritutako hobekuntza batzuk hartu zituen bere gain, enpresak lehiaketan aurkeztu zuen eskaintzak hobetuak. Laster antzemanen dira emakida berri horren ondorioak.

C. PLANAREN XEDEA ETA OINARRIZKO EGITURA

8/1998 Foru Legeak zenbait urtetarako maiztasuna xedatzen du Eskualdeko Hiri Garraioaren Planerako, baina ez du zehaztasun gehiagorik egiten. Hala ere, gaur egun ezin da lehenengo eta bigarren planaren antzeko planik egin, oraingo egoera bereziarengatik, ezin baita eza-gutu plan hori egiteko behar diren funtsezko alderdiak, besteak beste, Iruñerriko hirigintzan garatu diren esparru berrien erritmoa: Lezkairu, Entremutilvas, Artiberri II, Ripagaina.

Bestalde, ez da egokia II. Plana luzatzea, Nafarroako Gobernuaren eta Udalen diru ekarpenak gehitzeaz gainera, zenbait aldaketari ere ekin behar zaielako, Elkanora edo Taxoarera doazen lineei, esaterako.

Bi egoera horiengatik, aldi iragankor hori —2010. urtea izanen dela uste da— estaltzeko aukera emanen duen tresna bat onetsi behar da.

IRUÑERRIKO HIRI GARRAIOAREN
2010 EKOPLANAREN
EDUKIAK

1. HELBURUAK

8/1998 Foru Legeak, Iruñerriko Bidaiari-garraio Erregularrari buruzkoak, adierazten du bostere publikoek erantzun egokia eman behar diotela garraioaren eskubideari, hain zuzen, hiritarrek kalitatea izateko eta prezio onean mugitzeko eskubidea dutelako.

Helburu orokor hori abiapuntu hartuta, Garraio Planak 2006-2009ko Planaren helburuei eutsi die, hots:

1. Garraio publikoa gehiago erabiltzea.
2. Garraioaren eskaintza hobetzea, horren erabilpena bultzatzeko.
3. Hiri garraioaren sistemak dituen alderdien kalitatea hobetzea (autobusak, geralekuak, Ustiatzerako Laguntza eta Informazio Sistema, etab.)
4. Garraioaren planifikazioak hirigintzarekin, trafikoarekin eta aparkalekuekin izan beharreko koordinazioa bultzatzea. Horretarako, horietan parte hartzen duten administrazioek aritu behar dute lankidetzan, betiere mugikortasun iraunkorreko politikarekin bat.
5. Informatzeko, zabaltzeko eta sentiberatzeko jarduerari jarraitzea, garraio publiko kolektiboaren eta taxiaren erabilpena gizarte jokaera iraunkorrari eta arduratsuari dagozkien ereduaren barnean integratzeko.

Eta beste helburu batzuk sartu dira planean, besteak beste:

6. Taxi zerbitzuaren kalitatea hobetzea, eta garraioaren gisa horren erabilpena bultzatzea.

2. PLANAREN ESPARRUA

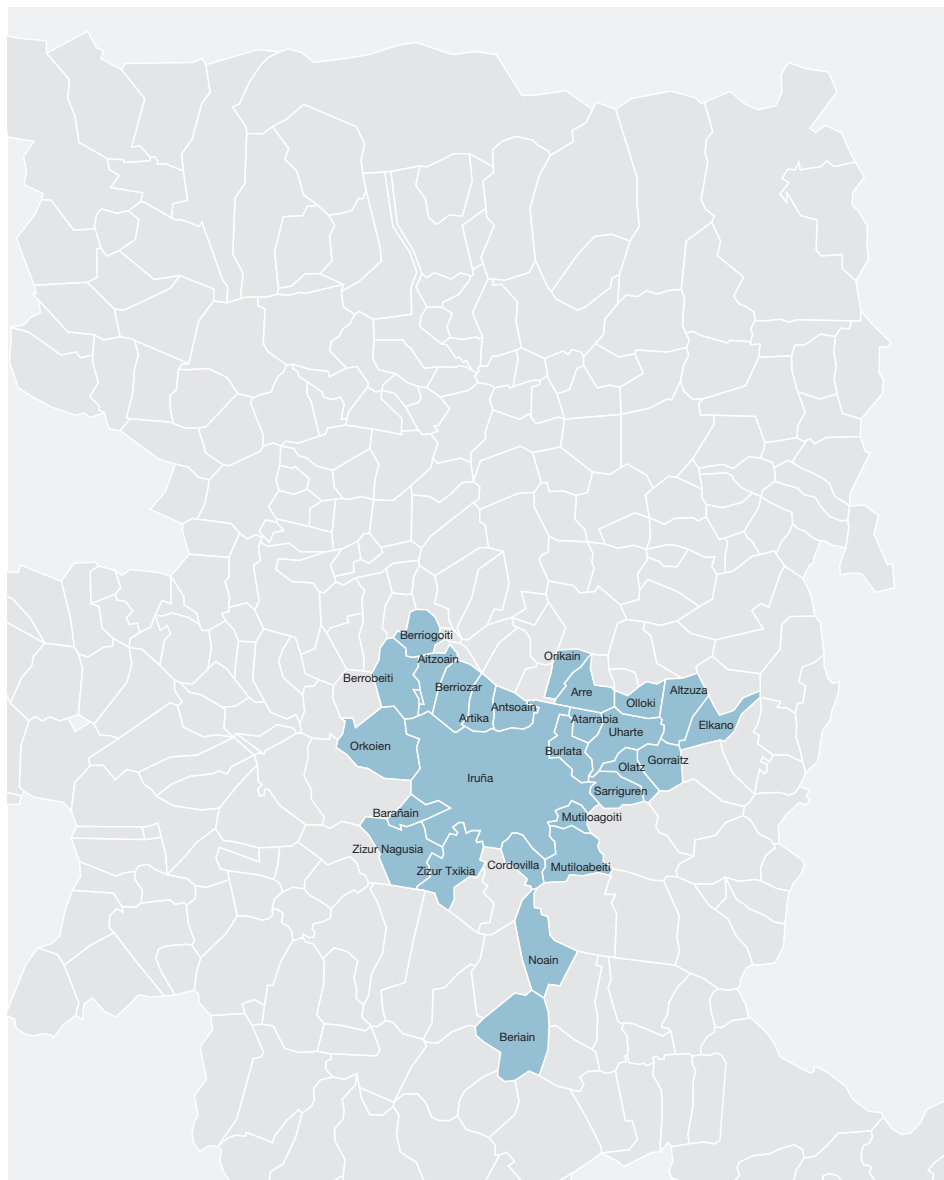
Planaren esparruak ondoko udalerriak hartzen ditu bere baitan:

- Antsoain
- Arangurenen: Mutiloagoiti eta Mutiloabeiti.
- Barañain.
- Beriain.
- Berriobetin: Aitzoain, Artika, Berrobeiti eta Berriogoitiko kontzejuak.
- Berriozar.
- Burlata.
- Zizurren: Zizur Txikiko Kontzejua.
- Eguesen: Gorraitz, Sarriguren, Altzuza, Elkano eta Olazko Kontzejua.
- Esteribarren: Ollokiko Kontzejua.
- Ezkabarten: Arre eta Orikaingo kontzejuak.
- Galarren: Cordovillako Kontzejua.
- Uharte.
- Noainen (Elortzibar): Noain.
- Orkoien.
- Iruña.
- Atarrabia.
- Zizur Nagusia.

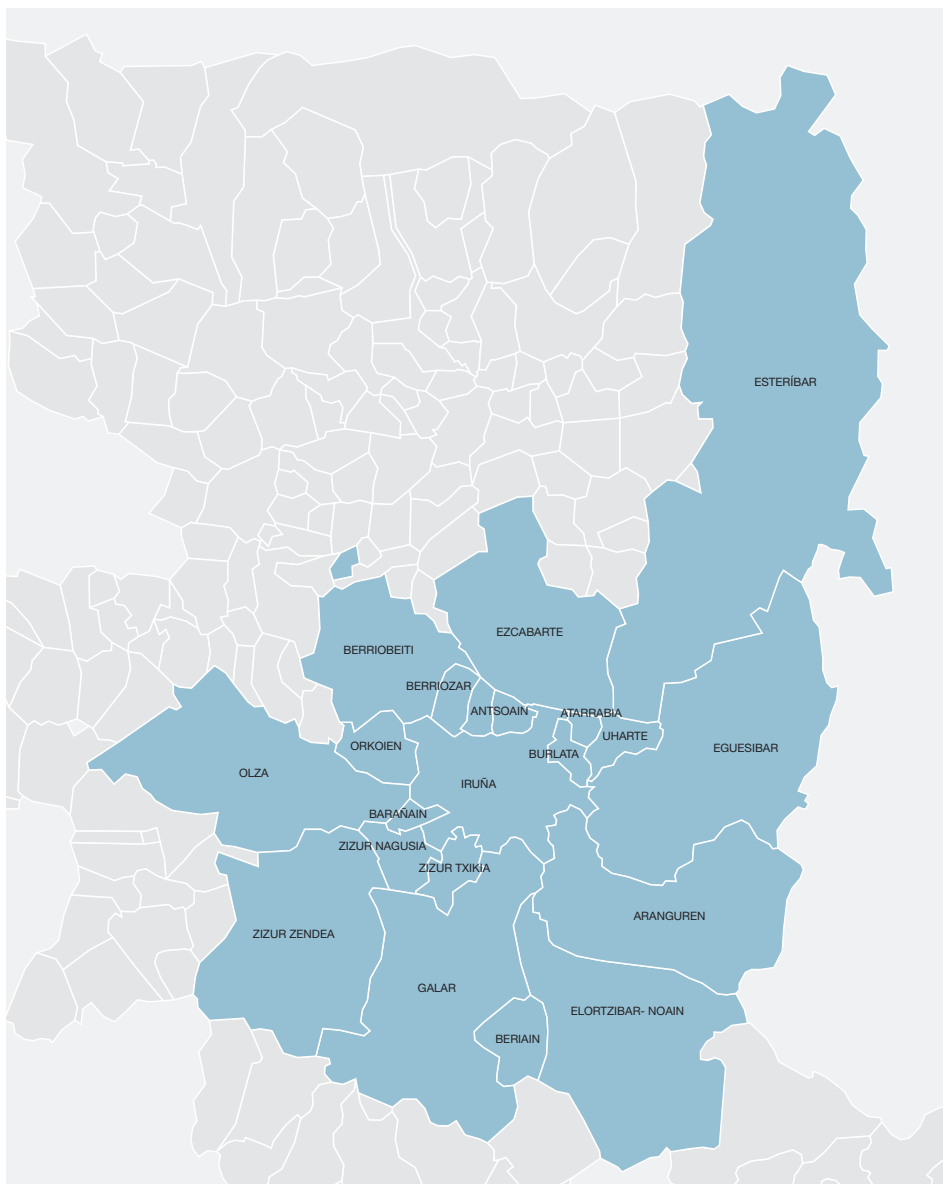
Adierazitako esparruko bi herrigune, udalerrri bati dagozkionak, ez daude oraindik Eskualdeko Hiri Garraioaren barnean: Altzuza eta Elkano.

Horretarako, Nafarroako Gobernuak Foru Dekretu batek aldatu beharko du Eskualdeko Hiri Garraioaren esparrua, aurreko herriguneei dagokienez (8/1998 Foru Legearen 3.2 art.).

Eskualdeko Hiri Garraioaren 2010eko Planaren esparrua



Baterako Taxi Zerbitzurako Lurralde Eremua Iruñerrian



3. PLANAREN JARDUKETAK

Dokumentu honek hainbat aldaketa ditu, II. Planean programatu ziren zerbitzuetatik datozenak, nolabait. Plan horren ondotik abiaraziak, honako hauek dira:

- Aireporturako linea sartzea eta Ubarmin Klinikaraino luzatzea.
- Zizur Nagusiko Ardoi gunean zerbitzua jartzea.
- Orkoienara egiten den zerbitzuaren azken aldaketak sendotzea.

Hobekuntza horien kuantifikazioa (bus-km gehitzea, bus-ordua, eta behar diren autobusak) eta horiek ezartzeko aurreikusi diren epeak ondoko taulan laburtu dira:

ESKAINTZAREN HOBEKUNTZA			
Zerbitzuaren aldaketa	Ald. km.	Ald. ord.	Autob.
Ardoi, garraioa	310.740	16.682	3
Aireportua-Ubarmin Klinika, garraioa	38.718	1.622	0
HOBEKUNTZEN ZERBITZUAK GUZTIRA	349.458	18.304	3

Zerbitzu pilotua: Arestian azaldutako zerbitzuekin batera, zerbitzua emateko formula berri bat sartu da, ezaugarri bereziak dituena. Proba pilotu bat egingen da horretan sartuta dagoen Udalarekin eta Nafarroako Gobernuarekin egindako hitzarmen baten bidez. Atalase batzuk erabiliz, zehaztuko da ea kendu behar den edo iraun behar duen aipatutako hitzarmenaren esparruan, edo, bestela, Garraio Planean sartzten den behin betiko.

- Bizitegiak ez diren gunetara emandako zerbitzuak izanen dira, ibilbidea zabaltzea eskatzen dutenak.
- Zabaltzearen gainkostua kalkulatu da, eta zerbitzuaren sustatzailearekin izenpetu beharreko hitzarmenaren arabera finantzatu da.
- Bi atalase egonen dira s/k erlazioa abiapuntu hartuta (sarrerak salmentengatik / eragiketaren kostua):
 - A1: %15eko estaldura tarifetan (zabaltzeari dagozkion geralekuena)
 - A2: %30eko estaldura tarifetan.

Erabakiei dagokienez, ondoko tarteak izanen dira:

s/k	Erabakia
%15 baino txikiagoa.	Plana berehala deuseztatzea.
%15-30	Sustatzaileak erabakiko du jarraitzea.
%30 baino handiagoa.	Planean sartuko da.

Bestalde, hona hemen zabaltze pilotu horretarako aurreikusi diren kostuak:

ZERBITZU PILOTUAK			
Zerbitzuaren aldaketa	Ald. km.	Ald. ord.	Autob.
Taxoarerako zerbitzua	78.424	5.559	1

3.1.- GARRAIO PUBLIKOAREN KALITATEA HOBETZEA.

Helburua: Kalitate oneko garraio zerbitzua finkatzea, herritarren bidaietan benetako alternatiba izateko. Helburu horrek hartzen ditu hiri garraioaren sistemaren alderdi guztiak: autobusak, geralekuak, Ustiatzerako Laguntza eta Informazio Sistema, txartelen sistema, instalazio lagungarriak, taxi zerbitzua, etab.

Honako jarduketa hauek aurreikusi dira:

3.1.1. **Flota berritzeko eta zabaltzeko plana.** Autobus flotaren eta bere irisgarritasunaren kalitatea hobetzeko aukera emanen du

- Antzintasuna da flotaren kalitatea neurtzeko erabiltzen den adierazlea. Hartara, 6 urteko helburua mantendu da antzintasun ertainerako, eta 13 urte gehieneko antzintasunerako.
- Esanahiari dagokionez, flotaren irisgarritasuna da mugikortasun urriko pertsonendako egokituta dauden ibilgailuen portzentajea (zoru baxu integrala, alboko belaunka eta elbarriak sartzeko erabiltzen duen arrapala). Helburua da flotaren %100 egokituta egotea.

2010. urtean flotaren aurreikuspenak zehaztuko dira, ertaineko eta gehieneko adinaren baldintzak jarrita, eta, bestalde, zenbait urtetarako eskaera bat egingen da, flotan 2011ren hasieran sartu beharko dena.

- 3.1.2. **Mugikortasunari buruzko inkesta.** Etorkizunean eman beharreko zerbitzuak egokitzeke, optimizatzeko eta arrazionalizatzeko, joan-etorriak egitean herritarrek dituzten beharrak zein diren jakin behar da. Horregatik, aipatutako inkesta egiteko alde aurreko harremanak egitea aurreikusi da, baita 2010ean inkesta kontratatzea ere.

Inkestak jasoko ditu, alde batetik, Iruñerri osoan dagoen mugikortasun orokorra eta, bestalde, garraibideen arabera nola banatzen den.

Inkesta gauzatzeko, 18 hilabete beharko direla kalkulatu da, eta 2010ean 80.000 € beharko direla aurreikusi da.

- 3.1.3. **Ustiatzerako Laguntza eta Informazio Sistema (SAEI).** Bi aukera ematen ditu sistemak: alde batetik, Eskualdeko Hiri Garraioaren flota aldi oro non dagoen jakitea, eta, bestalde, denbora errealean flota ustiatzea, zerbitzuan izandako gertaeren errealitateari egokituta. Horren ondorioz, emandako zerbitzuaren fidagarritasuna hobetzen da, denborari eta moduari dagokionez behar bezala jakinarazten ahal da zerbitzuaren gorabeherak zertan diren, eta emakidadunak egingdako eskaintzaren kontrola bermatzen ahal da.

Plana idazten ari den bitartean, sistema ezartzen ari da, eta, sortzen duen plataforma abiapuntu hartuta, informazio bide berriak jarriko dira.

Sistema finkatu ondoren, zerbitzua kudeatzeko modu berriak erabiliko dira emakidadunarekin batera. Linearen batek maiztasunaren arabera funtzionatuko du (gaur egun ordutegiaren arabera funtzionatzen dute guztiek), eta erregulaziorako geroak ez dagoenez, erabiltzaileak denbora aurreztuko du bidaian, sistema zentralizatu batek kudeatzen baititu horiek.

- 3.1.4. **Hiri garraio publikoaren tarifen esparrua hobetzea.** Kontakturik gabeko txartelaren ordainketa sistema berria 2009ko irailean ezarri zen, eta 2010ean finkatu beharko da.

Kontakturik gabeko ordainketa sistema behin ezarria, eta hiri garraioarekiko fidel-tasuna saritzeko xedez, ikerketa bat egiteko proposatu da, aldi baterako abonua edo beste tarifa sistema batzuk ezartzeko bideragarritasuna aztertzeke asmoz.

Teknikari dagokionez, kontakturik gabeko txarteletan etorkizuneko tituluak fisikoki nola sartu konpondu beharko da aurten.

2010aren hasieran abiarazi beharko da, 2011 baino lehenagoko aurrekontuaren planifikazio fasea hasi aurretik datu baliagarriak izateko.

80.000 euroko kostua aurreikusi da.

3.1.5. **Informazioa mantentzea eta hobetzea egungo eta etorkizuneko erabiltzaileei.**

Hiri garraioaren zerbitzuari buruzko informazioa ezinbesteko baldintza da zerbitzu hori erabiltzeko, eskaintza ezagutzeak horren erabilpena baldintzatzen duelako. Ikuspuntu hori kontuan hartuta, informazioa hartu behar da zerbitzuak duen beste alderdi bat izanen balitz bezala, horretatik bereizterik ez duena.

Atal horretan jarduketa guztiak sartuta daude, erabiltzaileak une oro ematen den zerbitzuari buruzko informazio osoa, eskuragarria eta eguneratua duela bermatzeko.

Xede horretarako, atal horretan sartzen da emakida berriaren pleguak jasotzen dituen alderdi guztiak betetzea, zerbitzuaren informazioa ezartzeko, berrikusteko eta eguneratzeko protokolo bat dutenak. Ondoko puntuetan daude:

Informazio estatikoa

- Zutoinetan eta markesinetan: Informazio egonkorra eta aldaketak, aurreikusiak edo bat-batean gertatuak.
- Informazio kanpainak, plan hau ezartzeak zerbitzuaren egituraren aldaketak sortzen baditu.
- Autobusetan.
- Gida-planoak argitaratzea eta banatzea.

Informazio dinamikoa.

- SAEI pantailetan edukiak zabaltzea eta horien jarraipena egitea.

- Zerbitzuaren webgunea, Iruñerriko Mankomunitatearen webgunean sartua. Denbora errealean emandako informazioa du, eta erabiltzaileei RSS formatuko berriak edo uneko informazioa igortzen ahal zaizkie.
- Zerbitzuari buruzko informazio sistema bat ezartzea, sakelako telefonoetako mezuen edo posta elektronikoko helbideen bidez.

Hona hemen jarduketak horietarako aurreikusi den aurrekontua:

Kontzeptua	Zenbatekoa
Lineetan izandako aldaketei buruzko informazioa	31.000 €
Sanferminetako triptikoa argitaratzea eta postaz bidaltzea	20.000 €
Eguberrietako aldaketa eta tarifak	25.000 €
Kontakturik gabeko txartela berriari buruzko informazio osagarriak (iraungitze data, soberakina, etab.)	25.000 €
Tarifen egituran gertatzen ahal den aldaketari buruzko informazioa	40.000 €
GUZTIRA	141.000 €

3.1.6 **Kotxetegi berriak. Eskualdeko.** Hiri Garraioaren flota gordetzeko erabiltzen diren eta zerbitzuari atxikita dauden egungo instalazioetan (Kanalea k., z.g., Iruña) ondoko jarduketak planteatu dira, 2010ean egin beharrekoak, eraikuntza proiektua idatzi baino lehen:

Lursaila sendotzea, flotarako behar diren azalera eta bolumena egokitzeko. Horretarako, zortasun-mugak eta Iruñeko Udal Planaren egungo murrizketak doitu dira. Ondorioz, aldatu egin beharko da plan hura.

3.1.7. **Zerbitzuaren kalitatea kontrolatzeko programa.** Hiri garraioaren emakidari dagokion kontratuaren arabera, Iruñerriko Mankomunitateak zerbitzuaren kalitate baldintzak betetzen dituela egiaztatzeko, hiri garraioaren zerbitzuaren emakida kontratatzeke dauden baldintzen pleguko 41. artikulua jasoak. Kalitate baldintza horiek hainbat pizgarri eta zehapen egokitzen dizkiote emakidadunari, baldintza horiek betetzen diren.

Kalitate baldintza horiek kontrolatzeko dauden baliabideei dagokienez:

- a) Eskualde Garraioko departamentuko langileek berek kontrolatzen dute emandako kalitatea.
- b) Urteko garraio publikoaren bezeroei egindako gogobetetze inkesta baten bidez kontrolatzen da atzemandako kalitatea. Inkestan jasotzen dira zerbitzuaren hainbat ezaugarri buruzko balorazioak. Balorazio horiek abiapuntu hartuta, bezeroaren gogobetetze indizea lortzen da (ISC).

Horrez gainera, azken urteotan zenbait ikerketa egin dira bezero anonimoaren teknika erabilia.

Taxi zerbitzuan antzeko jarduketak egiten ari dira.

Hona hemen jarduketa horietarako kalkulatu den aurrekontua:

Erabiltzaileen gogobetetzea neurtzeko inkesta eta bezero anonimoa (Eskualdeko Hiri Garraioa eta taxis)	50.000 €
---	----------

- 3.1.8. **Erabiltzaileei laguntzeko sistema: Mankomunitateak berezko zerbitzua du bezeroari laguntzeko.** Han hartzen dira hainbat bide erabilia bezeroek egiten dituzten erreklamazioak eta informazio eskabideak: aurrez aurre, herritarrari laguntzeko zerbitzuaren bulegoan (Navas de Tolosa k., 29, behea, Iruña); telefonoz (901 502 503), 07:30etik 18:00etara; eta webgunean (www.mcp.es).

2010ean telefono laguntzarako ordutegia zabalduko da egunean 24 ordura eta astean 7 egunera, enpresa emakidadunak dituen baliabideen bitartez. Horretarako, sistema informatikoak eta telefonikoak egokitzea aurreikusi da, dei guztiak hartzen direla bermatzeko xedez. Halaber, funtzionatzeko eta laguntzeko protokolo bat ezarriko da, Mankomunitateak finkatutako kalitate eta eraginkortasun parametroei eusteko aukera emanen duena.

- 3.1.9. **Taxi zerbitzua.** Taxi zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta horren erabilpena bultzatzea, zenbait gune abiapuntu hartuta lan eginez, besteak beste: erabiltzaileen gogobetetzea, sektoreko profesionalekin lankidetzan aritzea, sektorea sustatzea, sektorea behar bezala ezagutzeko mekanismoak inplementatzea, etab.

3.2.- IBILGAILU PRIBATUAREN ALDEAN, GARRAIO PUBLIKOAREN ERABILPENARI LEHENTASUNA EMATEKO NEURRIAK.

Eskualdeko Hiri Garraioa lehiakorra izateko, nahitaezkoa da horren abiadura komertziala eta erregulartasuna handitzeko aukera ematen duten neurriak ezartzea.

Honako jarduketa hauek aurreikusi dira:

- Garraio publikorako erreserbatutako bideak edo plataformak zehaztea.
- Elkargune kritikoenetan garraio publikoari lehentasuna ematen zaiola bermatzea: semaforoetan lehentasuna ematean eta lehentasunezko biretan.
- Geralekuak egokitzea maniobra azkarrak errazteko: galtzada inbaditzaileak.

3.3.- HERRITARREK KONTZIENTZIA HARTZEA, GARRAIO PUBLIKOAREN ERABILPENA GIZARTE ONDASUN GISA BALORATZEKO.

Jarduketa horien helburua da garraio publikoaren erabilpena bultzatzea, ardura erakusten duen garraibide iraunkorra baita.

Bi jarduketa aurreikusi dira garraio publikoa erabiltzeak gizarteari eta ingurumenari dakarzkion onurei buruz herritarrak sentiberatzeko:

- Eskola programa: 2010ean garraio publikoari eta mugikortasun iraunkorrari buruzko ingurumen programa bat eskainiko zaie Iruñerriko ikastetxeei. Zikloen eta hizkuntzen araberako unitate didaktikoak, ikasgelarako baliabide didaktikoak, etab. izanen ditu. Horrela, irakasleek beren hezkuntza jarduerak sortu, egokitu eta garatu ahalgo dituzte eskaintzaren edukien inguruan. Halaber, horretan teknikari eta didaktikari buruzko aholkuak emanen zaizkio irakasleari, baita dokumentazio fondo bat, liburutegia eta bideoteka erabiltzeko aukera ere.

Aurtengo ikasturtean bizikleta tailerrak sartuko dira estreinako aldiz, mugikortasun iraunkorra eta bide segurtasuna lantzeko bideratuak.

2008-2009ko ikasturtean 23 ikastetxek eta 1.602 ikaslek parte hartu dute programan. 2009-2010 ikasturterako helburua da kopuru horiei eustea, eta, horretarako, hezkuntza eskaintza Iruñerriko ikastetxe guztietara heltzen dela bermatuko da.

- Mugikortasunaren astean parte hartzea: Irailean, Iruñerriko Mankomunitateak parte hartuko du Europako Mugikortasunaren Astea. Horretarako, eskatzen duten udalekin lankidetzan arituko da Mankomunitatea, informaziorako elementuak argitaratuz edo gazteendako tailerrak garatuz.

Kontzeptua	Zenbatekoa
Eskola programa	45.000 €
Mugikortasunaren astea	3.000 €
GUZTIRA	48.000 €

4. PLANAREN EKONOMIAREN ETA FINANTZEN EBALUAZIOA

4.1.- EBALUAZIOAREN OINARRIAK

Planaren ekonomiaren eta finantzen ebaluazioa egiteko, ondoko oinarriak eta hipotesiak kontuan hartu dira:

- a) Lehenik eta behin, esan behar da aurreikuspen horiek kalkulatzeko jatorrizko hitzetan ezarri direla, alde batetik, emakidaren kontratua eta, bestalde, jarduera hori gauzatzeko kostua zehazteko behar diren mekanismo ekonomikoak, horren esleipenaren oinarri izan den baldintzen pleguan aurrekusiak.
- b) Hona hemen inguruneko aldagai ekonomiko-finantzarioei egokitutako balioa:
 - KPIa Urteko gehitze tasa: %1,5.
 - Ezarri beharreko interes tasak: %2,058.

4.2.- GAUZATZEKO KOSTUAK

Zerbitzua "gauzatzeko kostuak" dira zerbitzuaren enpresa emakidadunak bere gain zuzenki hartzen dituenak, eta baldintzen pleguan aurreikusitako mekanismo ekonomikoekin bat balioztatuak, hau da, pleguak berak 61. artikuluan "eskainitako zerbitzu kostuak" deituak.

61. artikulua.- Eskainitako zerbitzu kostuak.

Eskainitako zerbitzu kostua (K) ondoko bi faktoreen batura izanen da: eskainitako eragiketa kostua eta inbertsio kostua, hainbat ondasun erostetik etorria. Ondasun horiek itzultzekoak dira, hain zuzen ere, Mankomunitateak hala ebazten badu emakidaren adskripzioaren egintzan:

$$C = C_0 + C_i$$

4.2.1. **Eskainitako eragiketa kostua.** 2010erako aurreikusitako zerbitzua eta 2009rako emakidadun berriak eskainitako prezioen eguneratzea kontuan hartzen badira, honako hauek dira eragiketa kostuak:

Kilometroen kostua "Kk x K"	
Egungo sarea, aurreikusia	7.896.852
2010eko aldaketak	427.882
2010eko kilometroak guztira	8.324.734
Kilometroaren prezioa	0,7410
Kilometroen kostua guztira	6.168.627,90
Orduen kostua "Hk x H"	
Egungo sarea, aurreikusia	609.400
2010eko aldaketak	23.863
2010eko orduak guztira	633.263
Orduaren prezioa	32,2854
Orduen kostua guztira	20.445.149,26
JARDUKETAREN KOSTUA GUZTIRA	26.613.777,16

4.2.2. **Inbertsio kostua.** Baldintzen pleguaren 63. eta 65. artikuluekin bat, honako kostu hau kalkulatu da emakidadunak egindako inbertsioen amortizazioa konpentsatzeagatik:

Egungo flota	2.508.479,30
FLOTA GUZTIRA	2.508.479,30
Instalazio teknikoak	2.702,85
Ordaintzeko sistemak	116.083,40
Igorgailuak	1.528,25
Ustiatzerako Laguntza Sistema	84.206,50
BESTE INBERTSIO BATZUK GUZTIRA	204.521,00
AMORTIZAZIOA GUZTIRA	2.713.000,30

Inbertsioen finantzaketari dagokionez, baldintzen pleguaren 65. artikulua xedatzen du jarraitu beharreko irizpidea, eta, horren arabera, honako hau da 2010erako inbertsioen finantzaketaren kostua:

Egungo flota	290.045,58
FLOTA GUZTIRA	290.045,58
Instalazio teknikoak	2.702,85
Ordaintzeko sistemak	116.083,40
Igorgailuak	1.528,25
Ustiatzerako Laguntza Sistema	84.206,50
BESTE INBERTSIO BATZUK GUZTIRA	25.142,43
AMORTIZAZIOA GUZTIRA	315.188,01

Inbertsioen finantzaketari dagokionez, baldintzen pleguaren 65. artikulua xedatzen du jarraitu beharreko irizpidea, eta, horren arabera, honako hau da 2010erako inbertsioen finantzaketaren kostua:

Egungo flota	2.798.524,88
FLOTA GUZTIRA	2.798.524,88
Instalazio teknikoak	2.878,99
Ordaintzeko sistemak	125.440,30
Igorgailuak	1.685,33
Ustiatzerako Laguntza Sistema	99.658,81
BESTE INBERTSIO BATZUK GUZTIRA	229.663,43
FINANTZAKETA GUZTIRA	3.028.188,31

4.2.3. **Gauzatze kostuaren laburpena.** Aurreko bi atalen azkeneko emaitzak hartuta, honako hau izanen da gauzatze kostua, planak zehaztu duen bezala:

Jardueraren kostua guztira	26.613.777,16
Inbertsioaren kostua guztira	3.028.188,31
GAUZATZE KOSTUA	29.641.965,47

Horrela kalkulatu diren gauzatze kostuak 2010eko ekitaldian garatu beharreko jardueren sortuei dagozkie. Hala ere, planaren aurrekontua eta finantzak ebaluatzeko, kontuan hartu behar da, emakida arautzen duen pleguarekin bat, urteko transferentziaren hamabiren bat (1/12), emakidadunari egin behar zaiona (gauzatze kostuek zehaztua, tarifengatik izandako diru sarrerak kendu eta gelditzen diren pizgarriak eta zehapenak ezarri ondoren), atxikiko dela hurrengo ekitaldian behin betiko likidazioa eginen den unera arte. Egindako kalkuluekin bat —planean egin eta zehaztu dira—, 1.001.428,19 euroko zenbatekoa izanen da, eta 2011ko ekitaldira atzeratuko dira zenbateko horren ordainketa eta aitortpena. Arrazoi berberarengatik, 2010eko planak hartu beharko du 2009ko ekitaldiko likidazioari dagokion zatia, 910.642,20 euro, alegia. Horregatik, eta 2010eko finantzak eta aurrekontuak planifikatzeko, egokia da aurretiaz kalkulaturako jarduera kostuak doitzea. Hona hemen:

2010eko ekitaldiko gauzatze kostua	29.641.965,47
Gehi: 2009eko ekitaldiko likidazioa, 2010ean egin beharrekoa	910.642,20
Ken: 2010eko ekitaldiko likidazioa, 2011n egin beharrekoa	-1.001.428,19
2010EKO GAUZATZE KOSTU DOITUA	29.551.179,48

4.3. BEREZKO KOSTUAK

Berezko kostuak gastu arruntak dira, Iruñerriko Mankomunitateak zuzenki gauzatutako jardueren sortuak, Mankomunitatea zerbitzuaren titularra baita. Planaren aurreikuspenen eta estaldura finantzarioaren barnean daude, eta hori planifikatzeko, garatzeko eta sustatzeko erabiltzen dira. Honako jarduera eta jarduketa hauek aurreikusi dira:

Planifikazioa, ikuskapena eta kontrola. Bere langileen kostuak hartzen ditu (Mankomunitatearen sozietate kudeatzailearena, hain zuzen). Langile horiek eskualde garraioaren eta taxiaren kudeaketan aritzen dira, dedikazio osoz eta zuzenki. Egungo egoeraren aldean ez da inolako aldaketarik aurreikusten, aurreikusten den prezioen indizearen bilakaeratik etorriak izan ezik. $x + y$ pertsona dedikazio osoz aritzea eskatzen du egungo egoerak.

Mantentze lanetarako kontratuak. Software lizentziak, garraioa modelizatzen.

Mugikortasunari buruzko ikerketak. Planaren 3.1.2. puntuan zehaztu eta ebaluatu direnak.

Hiri garraio publikoaren tarifen esparrua hobetzea. 3.1.4. puntuan bezala.

Informazioa mantentzea eta hobetzea. 3.1.5. puntua.

Zerbitzuaren kalitatea kontrolatzeko programa. 3.1.7. puntua.

Hiritarrak kontzientziatzeko programa. 3.3. puntua

Taxi Zerbitzua. 3.1.9. puntua.

Eskualdeko Hiri Garraioaren txartel kargagarriak editatzea. Garraioa ordaintzeko txartel kargagarrien kudeaketak sortzen dituen kostuak hartzen ditu, berriz kargatzeko sareari egin beharreko ordainketa eta txartelak erostea, batez ere.

Ekonomiari dagokionez, ondoko koadroan laburtzen da jarduera horien ebaluazioa:

Planifikazioa, ikuskapena, kontrola eta jarraipena	663.036,31
Mantentze lanetarako kontratuak	15.924,50
Mugikortasunari buruzko ikerketak	80.000,00
Hiri garraio publikoaren tarifen esparrua hobetzea	80.000,00
Informazioa mantentzea eta hobetzea	141.000,00
Zerbitzuaren kalitatea kontrolatzeko programa	50.000,00
Herritarrak kontzientziatzeko programa	48.000,00
Taxi zerbitzua	121.000,00
Eskualdeko Hiri Garraioaren txartel kargagarriak editatzea	526.278,31
Markesinen gastuak	15.000,00
Beste gastu batzuk	10.000,00
BEREZKO KOSTUAK GUZTIRA	1.750.239,12

4.4. PLANAREN EBALUAZIO EKONOMIKOA: LABURPENA

Aurreko ataletako zifrak hartuta lortzen da planaren ebaluazio ekonomikoa guztira:

	2010
GAUZATZE KOSTU DOITUA	29.551.179,48
BEREZKO KOSTUAK	1.750.239,12
PLANAREN KOSTUA GUZTIRA	31.301.418,60

5. PLANA FINANTZATZEA: TARIFEN ESPARRUA ETA AURREKONTUETAKO DIRUA

5.1.- ESKUALDEKO HIRI GARRAIOAREN FINANTZAKETAREN LEGE ESPARRUA

Iruñerrian Bidaiariak Garraiatzeko Zerbitzu Erregularra arautzen duen 8/1998 Foru Legearekin, ekainaren 1ekoarekin, bat, Iruñerriko Hiri Garraioaren Planak jaso behar ditu, besteak beste, tarifen esparrua eta tarifen diru sarrerren bidez noraino estaltzen diren kostu orokorrak.

Halaber, lege horrek xedatzen du hiri garraio publikoa finantzatu ahalko dela ondoko diru sarrerren bidez, besteak beste:

- a) Zerbitzua ustiatzetik datozen diru sarrerak.
- b) Edozein kontzeptu dela eta, Foru Komunitatetik, Estatuko Administrazioetik edo Europar Batasuneko erakundeetatik datozen diru sarrerak.
- c) Lege honen aplikazio esparruko udaletatik datozen diru sarrerak.
- d) Legez egoki diren gainerakoak.

5.2. ZERBITZUA USTIATZETIK ETORRITAKO DIRU SARRERAK: TARIFEN ESPARRUA

5.2.1. **Tarifetatik etorritako diru sarrerak.** Tarifaren bidez estalitako ustiatze kostuak ez dira %50era heltzen Europar Batasuneko hiri handi gehienetan. Hori gertatzen da hiri garraioaren zerbitzua ezartzean komertziala ez den helburu politika bat erabiltzen delako. Helburu horiek hiriko bizitzaren antolamenduari lotuta daude, eta oinarrizko zerbitzuak herritar guztien esku jartzea da horien xedea, ibilgailu pribaturik ez duten horiendako batez ere. Administrazioko mailek hiri garraio kolektiboari egiten dioten ekarpena orokorra da, onura sozial eta ekonomiko asko eskaintzen dituelako. Izan ere, modu iraunkorragoan bermatzen du hirien jarduera.

Hiri garraioaren ustiatze hutsari dagokionez, arrazoizko tarifen politikak, bezero gehiago hartzea helburu dutenak, beharbada, ez dira errentagarriak ekonomia soila kontuan hartzen badugu, baina ibilgailu pribatuak murriztu ez ezik, ekonomia aldetik eraginkorrak izan litezke, baldin eta garraio sistemaren kostu orokorrrak egotziko balitzaizkie (kutsadura, ibilgailu pilaketak, istripuak...).

Horregatik, finantza esparru egonkorra behar da, zerbitzua ematea bideragarria izan dadin.

Era berean, nabarmendu behar da, gizarte izaerako tarifa murriztuek garraioa erabiltzea bultzatzen ahal duten arren, gizarte prestazioen politika batean kokatu behar ditugula garraioa erabiltzea bultzatzeko politikan baino gehiago. Hain zuzen ere, hobeki islatuko litzateke politika hori abonua gisako tarifetan, hiri garraioaren erabiltzaile fidelari onura ekartzen baitiote.

TARIFA BEREZIAK. - Garraio tituluei buruzko beste eskaintza batzuk aztertuko dira, garraioa erakargarriago egiteko eta egungo eskaerari egokitzeko (ikus 3.2.5 puntua): hilabeteko abonua, langileendako eta ikasleendako abonua, etab.). Nolanahi ere, ondoko irizpideak erabiliko dira horiek ezartzeko:

- Pertsona multzo zehatzei deskontuak edo bonuak ezartzea, beste garraio-bideen aldean garraio-bide hori erabiltzeko dagoen beharraren arabera.
- Oro har, deskontuak edo bonuak ezartzea erabilpen jarraitua edo fideltasuna saritzeko: prezio bereziak maiztasun handia erakusten duten ohiko bidaiariendako.
- Deskontuak edo bonuak ezartzea egoera ekonomiko larria pairatzen duten biztanleria segmentu batzuei.

Legeak hartzen duen eremuaren arabera, proposatzen den tarifa esparrua bakarra da, eta ondoko eskeman ageri da:

Txartel motak:

- 1) Txartel arrunta, disuasio-helburu duena.
- 2) Txartel arrunta, sanferminetan berezia
- 3) Autobus-bonua
- 4) Autobusez aldatzeko txartel berezia
- 5) Erretiratuendako txartel berezia
- 6) Gizarte txartelak
- 7) Familia ugariendako txartel berezia

5.2.2. **Tarifengatik izandako diru sarrerren kalkulua.** Tarifengatik izandako diru sarrera konputagarriak dira ekitaldian benetan lortutakoak. Aldian benetan erregistratzen den bidaiarien kopuruaren eta esleipendunak —eskaintza oinarri hartuta— hitzartutakoaren arteko kendura eginda, horren hobariaren/zehapenaren ondorioa honela balioztatuko da: "Lortutako bidaiari kopuruaren araberako pizgarria/zehapena"

Tarifengatik izandako diru sarrerak ondoko parametroen kuantifikazioaren araberakoak izanen dira:

- 2010erako onartutako tarifak.
- Bidaiari kopuruan hartutako konpromisoa da esleipendunak egindako zerbitzu eskaintza, hau da, 37.483.608 bidaiari.
- Lortutako bidaiari kopuruaren araberako pizgarria/zehapena ondoko kenketaren bidez zehaztuko da, lehiaketaren baldintzen pleguaren 74. artikulua xedatutakoarekin bat: ekitaldian benetan erregistratzen den bidaiarien kopurua ken esleipendunak hitzartutako gutxieneko kopurua. Hobari eta zehapen eskala bat zehaztuko da, benetako bidaiarien kopuruak esleipendunak eskainitakoa gainditzen duen.

Arestian aipatutako parametroen arabera, honako hauek dira 2010eko diru sarrerak:

Tarifa mota	Kalk. 2010eko erabil. %	2010eko tarifaren prop.	Bidaiariak	Diru sarrerak (BEZarik gabe)
Arrunta	%8,59	1,1	3.219.841	3.310.116,92
Arrunta sanferminetan	%1,18	1,1	442.307	454.708,13
Autobus-bonua	%58,95	0,56	22.096.587	11.564.568,90
C motakoa	%6,48	0,39	2.428.938	885.313,85
Gizarte izaerakoa, B motakoa	%13,47	0,29	5.049.042	1.368.431,94
Gizarte izaerakoa, A motakoa	%0,85	0,14	318.611	41.687,42
Autobusez aldatzea	%10,48	0	3.928.282	0,00
GUZTIRA	100,00%		37.483.608	17.624.827,16

5.2.3 **Zerbitzua ustiatzeak sortutako berezko beste diru sarrerak batzuk.** Iruñerrian Hiri Garraioaren eta Taxiaren zerbitzuak kudeatzean Iruñerriko Mankomunitateak gauzatzen dituen jarduerak diru sarrera arrunt batzuk sorten dituzte, plana finantzatzeko erabiliak. Honako hauek dira gisa horretako diru sarrerak, 2010eko ekitaldirako aurreikusiak:

Garraioa ordaintzeko txartelak emateagatik dauden tasak	179.400,00
Taxi zerbitzuaren izapideengatik dauden hainbat tasa	41.553,15
Eskualde Hiri Garraioko markesinen publizitate kanona	123.304,92
Interesek sortutako diru sarrera finantzarioak	80.981,05
Berezko diru sarrerak guztira	425.239,12

5.3.- AURREKONTUETAN JARRITAKO DIRU KOPURUAK: NAFARROAKO GOBERNUAREN ETA SARTUTA DAUDEN UDALEN EKARPENAK

5.3.1. **Ekarpenak zehazteko erabiltzen diren irizpideak.** 8/1998 Foru Legeak xedatzen du hiri garraio publikoa ondoko diru sarrerak baliatuta finantzatu ahalko dela, besteak beste:

- a) Zerbitzua ustiatzetik datozen diru sarrerak
- b) Edozein kontzeptu dela eta, Foru Komunitatetik, Estatuko Administrazioetik edo Europar Batasuneko erakundeetatik datozen diru sarrerak.
- c) Lege honen aplikazio esparruko udaletatik datozen diru sarrerak.
- d) Legez egoki diren gainerakoak.

Zerbitzua ustiatzetik etorritako diru sarrerak estaltzen ez dituzten kostuak estaliko dira b., c., eta d. puntuetan eta aurrekoetan aurreikusten diren ekarpenak baliatuta.

Kuantifikatzeko, Foru Komunitateko Administrazioetik eta 8/1998 Legearen aplikazio esparruko udaletatik datozen diru sarrerak baizik ez dira kontuan hartuko. Halaber, Nafarroako Gobernuaren eta udalen arteko banaketa proportzioak, gaur egun indarrean daudenak, bere horretan utziko dira.

Foru Komunitateko Administrazioetik datozen diru sarrerek. Horien ekarpena kalkulatu da aurreikusi den bukaerako defizitaren %65, gutxi gorabehera, estalita. Horretan ez dira sartu "gizarte tarifak" erabiltzeak sortutako ondorioak. Familia ugarien tarifen defizitak sortzen duen eraginak tratamendu desberdina du, defizit hori Foru Komunitateko Administrazioak osorik ordaintzen duelako.

Udaletatik datozen diru sarrerek, 8/1998 Foru Legearen aplikatze eremuan dauden udalenek, estaliko dute Foru Komunitateko ekarpenek estaltzen ez duten zatia. Udal bakoitzak ordaindu beharreko zenbatekoak ondoko kuotak izanen ditu:

- Urteko kuota finkoa, udal guztiendako berdina.
- Kuota aldakorra, udal bakoitzeko biztanle kopuruaren arabera.

Udalek emandako kopuru gisa zehazten den urteko kopuru osotik kenduko da kalkulatzeko diren urteko kuota finkoen batura, eta horren emaitza izanen da biztanle kopuruaren arabera ekarpen aldakor osoa. Udalerrri guztien artean banatuko da ekarpen hori, eskualdeko garraioaren esparruko biztanleria osoaren gainean udal horrek duen biztanleria proportzioaren arabera.

2010eko aldirako, udalerrietako biztanleria kalkulatzeko erabili dira udalek berek eman dituzten 2009ko urriaren 15eko erroldako egiaztagiria.

5.3.2. **Ekarpinak zehaztea.** Ondoko koadroetan agertzen dira Nafarroako Gobernuak eta udalek 2010ean egin beharko dituzten ekarpinak:

EKARPENEN LABURPENA	
	2010
UDALAK	4.685.540,72
NAFARROAKO GOBERNUA (1)	6.627.465,87
EKARPENAK GUZTIRA	11.313.006,59

Planaren 5.3.3. puntuan aurreikusten den erregularizaziorako, Nafarroako Gobernuak egin behar dituen ekarpinak "zati orokorra" eta "familia ugarien ondorioaren zatia" ataletan banakatzen dira, ondoko koadroan agertzen den bezala:

	2010
ZATI OROKORRA	6.241.559,83
FAMILIA UGARIEN ONDORIOAREN ZATIA	385.906,04
NAFARROAKO GOBERNUAREN EKARPENAK GUZTIRA	6.627.465,87

2010				
	Biztanleak	Zati finkoa	Zati aldakorra	Ekarpena
ANTSOAIN	10.632	54.014,95	118.862,61	172.877,56
ARANGUREN				
(Mutiloagoiti eta Mutiloabeiti)	6.794	54.014,95	75.954,91	129.969,86
BARAÑAIN	22.240	54.014,95	248.636,62	302.651,57
BERIAIN	3.641	54.014,95	40.705,30	94.720,25
BERRIOBEITI				
(Artika, Aitzoain, Berriobeiti eta Berriogoiti)	4.793	54.014,95	53.584,32	107.599,27
BERRIOZAR	9.068	54.014,95	101.377,56	155.392,51
BURLATA	18.508	54.014,95	206.913,96	260.928,91
ZIZUR ZENDEA				
(Zizur Txikia)	3.328	54.014,95	37.206,06	91.221,01
EGUESIBAR				
(Altzuza, Elkano, Gorraitz, Olatz eta Sarriguren)	13.002	54.014,95	145.358,51	199.373,46
ESTERIBAR (Olloki)	602	54.014,95	6.730,18	60.745,13
EZCABARTE				
(Arre, Orikain)	1.136	54.014,95	12.700,14	66.715,09
GALAR (Cordovilla)	345	54.014,95	3.857,00	57.871,95
UHARTE	6.097	54.014,95	68.162,66	122.177,61
ORKOIEN	3.535	54.014,95	39.520,25	93.535,20
IRUÑA	198.336	54.014,95	2.217.337,79	2.271.352,74
ELORTZIBAR (Noain)	6.066	54.014,95	67.816,08	121.831,03
ATARRABIA	10.642	54.014,95	118.974,41	172.989,36
ZIZUR NAGUSIA	13.379	54.014,95	149.573,26	203.588,21
UDALAK GUZTIRA	332.144	972.269,10	3.713.271,62	4.685.540,72

5.3.3. **Galdagarritasuna, prozedura eta ordainketen egutegia.** Aurreko puntuan xedatutako ekarpenak finkoak dira, eta zehaztutako zenbatekoan eskatuko zaizkie barruan dauden administrazioei, beste edozein gorabehera alde batera utzita, batez ere planean aurreikusitako zerbitzu aldaketak abiarazteko finkatzen den benetako data alde batera utzita.

Urteko ekarpenak lau ordainketatan zatikatuko direnez, kopuruak hiruhilekoan behin likidatuko zaizkio Nafarroako Gobernuari eta udalei, Iruñerriko mankomunitateburuaren ebazpen baten bidez.

Hiruhileko naturaleko lehen hamabost egunetan eginen da likidazioa, eta Mankomunitateak ebazpenean zehazten duen kontuan ordaindu beharko dira kopuruak, ebazpena jakinarazten den egunaren ondoko hogeita hamar egun iragan baino lehen.

Geroago erregularizatu ahalko den bakarra izanen da Nafarroako Gobernuak emandako ekarpenaren zati bat, "familia ugarien tarifa bereziaren" eraginari dagokiona, hain zuzen. Ekitaldi bakoitza bukatutakoan, eta horko fakturazioaren eta txartelen behin betiko datu balioztatuak eskura egonda, ondoko kenketa eginda kuantifikatuko da aipatutako eraginaren benetako ondorioa: "familia ugarien tarifa berezia" aplikatuko zaien tituluetatik datozen diru sarrerak ken titulu kopuru berberari 3. tarifa ("Autobus-bonu txartela") aplikatuta geratuko zirenak. Eraitzen ateratzen den zenbatekoa alderatuko da bukatutako ekitaldian Nafarroako Gobernuari exijitutako ekarpenaren tarifa horrek duen eraginari egotzitako zatia-rekin (5.3.2. puntua), eta hortik ateratzen den aldea gehitu edo murriztuko du, bere zeinuaren arabera, Nafarroako Gobernuari igortzen zaion hurrengo hiruhilekoko likidazioa.

5.3.4. **Salbuespenak eta kenkariak.** 2006an, 90 taxi baimen berri esleitzetik etorri ziren diru sarrerak erabiltzen dira udal batzuen ekarpenak murrizteko, Iruñerriko Hiri Garraioaren II. Planean jaso zen bezala, Taxiaren Foru Legea (9/2005 Foru Legea, uztailaren 6koa) aldarrikatu baino lehen izenpetu zen hitzarmenarekin bat, eta Baterako Taxi Zerbitzuko Eremuan sartzeko udal ebazpenei jarraikiz.

Ezarri diren banaketa portzentajeak eta 2006-2009ko aldiko ekarpenen gainean egin ziren konpentsazioak kontuan hartuta, 2010eko urtarrilaren 1ean kontzeptu horrengatik oraindik egin behar ziren kenkariak eta horien aplikazioa ondokoak izanen lirateke:

Udala	2010/01/01ean aplikatu gabe zegoen zenbatekoa	2010eko ekarpenaren kenkariari aplikagarria	Etorkizuneko planendako ekarpenen kenkariari aplikagarria
Barañain	122.992,79	122.992,79	0,00
Iruña	4.236.905,04	2.271.352,74	1.965.552,30
Zizur Nagusia	134.386,89	134.386,89	0,00
Guztira	4.494.284,72	2.528.732,42	1.965.552,30

Aplikazio horiek kenkari izaera izanen dute aurreko 5.3.2 atalean xedatutako ekarpenen gainean. Modu horretan murriztuko dira horiek, eta laurogeita hamar baimen berri horiek esleitzetik etorritako diru sarrerek konpentsatuko dute kenkaria. Hurrengo hiruhilekoko likidazioetan eginen dira kenkari horiek, aplikatu gabe dauden zenbatekoak agortu arte.

5.4.- AURREKO EKITALDIETAKO SOBERAKINAK

2006-2008ko aldian Eskualdeko Hiri Garraioaren kudeaketak —plan honetan jasotzen denaren antzeko finantzaketa egitura du— hainbat soberakin ekonomiko-finantzario sortu ditu, eta 2008ko abenduaren 31n 1.788.345,73 euro dira guztira.

Soberakin horiek, maiz finantzaketaren aldi baterako desbideraketek sortuak, zerbitzua finantzatzeko erabiltzen dira beti, eta, horrengatik, plan honetan agertu behar dute, horren finantzaketaren beste iturri bat bezala.

5.5.- BESTE DIRU SARRERA BATZUK

2010. urterako aurreikusi da Arangurengo Udalarekin hitzarmen bat sinatzea, saiakuntza pilotu bat egiteko. Saiakuntza horren helburua da Eskualdeko Hiri Garraioaren sarea Taxoareko Zerbitzuen Poligonora zabaltzea. Poligonoa Arangurengo udal barrutian dago. Plana idazten ari den une honetan hitzarmenaren edukia zehaztu gabe dagoen arren, saiakuntza hori finantzatzeko 150.000,- euro gehiago sartuko direla aurreikusi da, saiakuntza pilotutik heldu beharrekoak (tarifak eta Arangurengo Udalaren ekarpena).

Puntu honetan eta aurrekoetan aipatutako diru sarrerak ez ezik, beste diru sarrera batzuk ere egon ahalko dira: beste administrazio batzuek emandako diru laguntzak, hitzarmenak, etab. Hala ere, diru sarrera horiek aurreikustea zaila izateaz gainera, planean aurreikusitakoei gehitzen zaizkien beste jarduera zehatz batzuk egitearekin lotuta egoten dira. Beraz, plana finantzatzeko iturri gisa ebaluatu ez diren arren, ez da inolaz ere baztertzeko sarrera horiek lortzea.

Labur esanda, plana finantzatzeko ondoko diru sarrerak aurreikusten dira atal honetan:

Arangurengo Udalarekin hitzarmena, saiakuntza pilotua	150.000,00
Beste diru sarrera batzuk guztira	150.000,00

Maximoetan oinarritutako aurreikuspena da hori, eta alderdien arteko hitzarmen batean gauzatu beharko da. Han, zerbitzuaren benetako kostua, aurreikusitako diru sarrerak eta planean integratzeko parametroak. Une horretan, hain zuzen, finkatuko da egin beharreko diru ekarpena.

5.6.- FINANTZAKETAREN LABURPENA

	Plana guztira
Tarifek sortutako diru sarrerak	17.624.827,16
Berezko diru sarrerak	425.239,12
Nafarroako Gobernuaren diru ekarpena	6.627.465,87
Udalen diru ekarpena	4.685.540,72
Beste diru sarrera batzuk	150.000,00
Aurreko ekitaldietako soberakinak	1.788.345,73
FINANTZAKETA GUZTIRA	31.301.418,60

5.7.- PLANAREN EKONOMIAREN ETA FINANTZEN LABURPENA

	Plana guztira	osoaren %
GAUZATZE KOSTU DOITUA	29.551.179,48	%94,41
BEREZKO KOSTUAK	1.750.239,12	%5,59
BESTE INBERTSIO KOSTU BATZUK	0,00	%0,00
PLANAREN KOSTUA GUZTIRA	31.301.418,60	100,00%
TARIFEK SORTUTAKO DIRU SARRERAK	17.624.827,16	%56,31
BEREZKO DIRU SARRERAK	425.239,12	%1,36
NAFARROAKO GOBERNUAREN EKARPENA	6.627.465,87	%21,17
UDALEN EKARPENAK	4.685.540,72	%14,97
BESTE DIRU SARRERA BATZUK	150.000,00	%0,48
AURREKO EKITALDIETAKO SOBERAKINAK	1.788.345,73	%5,71
FINANTZAKETA GUZTIRA	31.301.418,60	100,00%

6. PLANAREN JARRAIPENA

Iruñeko Mankomunitateko Hiri Garraioko Batzordea behar den maiztasunez bilduko da, planaren aplikazioaren jarraipena egiteko xedez. Halaber, Mankomunitateak eguneroko kudeaketan izan beharreko eraginkortasunarengatik hartu behar dituen erabakiak jakinaraziko dizkio Batzordeari, baldin eta plan honetako edozein punturi eragiten badiote.

Mankomunitateak kudeaketari buruzko urteko txostena eginen du, ondoko alderdiak jasoko dituena: zerbitzuaren emaitzak, horren kalitatearen parametroak, ekitaldiko aurrekontuaren emaitza eta Batzordeak jakin behar dituen alderdi garrantzitsu guztiak.