

Convenio de colaboración entre a Xunta de Galicia e os Concellos de Arteixo, Culleredo e A Coruña, para a coordinación dos servizos de transporte público das súas respectivas competencias con orixe ou destino nas urbanizacións da Zapateira

Santiago de Compostela, 13 de maio de 2019

REUNIDOS



Por unha parte, Dña. Ethel María Vázquez Mourelle, Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia, segundo o disposto no Decreto 148/2016, do 13 de novembro, e en uso das atribucións que lle corresponden de acordo co artigo 34 da Lei 1/1983, do 22 de febreiro, reguladora da Xunta e da súa Presidencia e co Acordo do Consello da Xunta do 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución da Consellería de Economía e Facenda do 8 de abril de 1991 (DOG n.º 82, do 30 de abril).



Por outra, D. Xulio Xosé Ferreiro Baamonde, Alcalde da Coruña, en uso das facultades que lle atribúen a Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local e a Lei 5/1997, do 22 de xullo, de administración local de Galicia.

Por outra, D. Carlos Calvelo Martínez, Alcalde de Arteixo, en uso das facultades que lle atribúen a Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local e a Lei 5/1997, do 22 de xullo, de administración local de Galicia.



Por outra, D. José Ramón Rioboo Castro, Alcalde de Culleredo, en uso das facultades que lle atribúen a Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local e a Lei 5/1997, do 22 de xullo, de administración local de Galicia.

As partes recoñécense mutuamente capacidade e competencia para formalizar este acordo, e para tal efecto,

EXPOÑEN



1. As urbanizacións da Zapateira constitúen un importante asentamento poboacional situado nas proximidades da Coruña. Aínda que algunhas destas se atopan fóra do termo municipal do concello cabeceira da comarca, está en clara continuidade con este e dentro do seu cinto metropolitano, albergando na actualidade un importante volume de veciños que presenta unha demanda de mobilidade recorrente.

As administracións competentes teñen a responsabilidade de atender esa necesidade a través dunha oferta de transporte axeitada. Porén, as peculiares características da zona na que se localiza a urbanización determinan que os tráfico non poidan ser cubertos de maneira totalmente satisfactoria polos servizos de transporte interurbano, que non existe na zona, nin tampouco polo urbano, que non pode estender os seus servizos máis alá do termo municipal.

2. Afrontar de maneira eficaz as dificultades descritas esixe unha coordinación das intervencións que lles corresponden ás administracións autonómica e local en virtude das súas respectivas competencias, co fin de acadar unha mellor satisfacción do interese xeral.

3. A Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, establece a posibilidade de que ambas as dúas administracións formalicen convenios de colaboración “mediante os que se establecerán actuacións de coordinación de servizos de transporte público das súas respectivas competencias, incluíndo a habilitación da extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa”.

Con base nesta habilitación legal, as partes asinantes consideran oportuno estender os servizos do transporte urbano da cidade da Coruña ao ámbito das urbanizacións da Zapateira. Desta maneira, as características da oferta en canto a calendario, horarios, itinerarios, prezos e penetración urbana veranse substancialmente melloradas e adaptaranse de maneira máis precisa ás necesidades dun asentamento periurbano como son as ditas urbanizacións.

4. A maior abastanza, cómpre salientar que a extensión de servizos que se recolle neste convenio suporá tamén importantes beneficios para o ambiente e a mobilidade sustentable. Nese sentido, hai que ter en conta que as urbanizacións dos municipios de Culleredo e Arteixo teñen una carga poboacional notable, existindo una relación de mobilidade por motivos laborais, formativos e recreativos co concello da Coruña que non está cuberta na actualidade por ningún servizo de transporte interurbano e cuxa única alternativa de transporte é a través do vehículo privado. Esta situación propicia un importante fenómeno de conxestión de tráfico, que empeora a calidade do aire, eleva o consumo enerxético, e incrementa a contaminación acústica e o risco para os peóns. Xa que logo, un mellor servizo de transporte público contribuiría a reducir todas estas ameazas e a contar cun contorno máis saudable.

Consonte co anterior, as administracións asinantes

ACORDAN

Asinar este convenio, e obrigarse reciprocamente ao seu cumprimento, de conformidade coas seguintes

CLÁUSULAS

Primeira. Obxecto

Habilitase ao transporte urbano da cidade da Coruña a estender os seus servizos ás urbanizacións da Zapateira, situada fóra do seu termo municipal, de acordo co establecido neste convenio. En virtude de tal habilitación, poderá realizar tráfico interurbanos coa dita urbanización, tanto de entrada como de saída da cidade.

Segunda. Condicións de prestación do servizo

1. O servizo de transporte público colectivo ás urbanizacións da Zapateira será prestado pola empresa contratista da xestión do servizo público de transporte urbano do Concello da Coruña.

Para tal efecto e de resultar preciso, o dito concello, como órgano de contratación, impulsará as adaptacións oportunas no contrato de xestión do transporte urbano. Así mesmo, nas futuras licitacións que promova o concello para adxudicar a dita xestión haberá de incluír a prestación dos servizos obxecto deste convenio, nas condicións que nel se prevén, excepto no caso disposto na cláusula décima deste convenio.

2. O servizo á urbanización da Zapateira prestarase mediante a extensión da actual liña 24 do transporte urbano, nas condicións que se sinalan para o efecto no anexo deste convenio.

Non obstante, o Concello da Coruña poderá, como atribución propia da xestión ordinaria do servizo de transporte urbano, efectuar modificacións puntuais ou non substanciais nas ditas condicións, e delas daráselle conta á Comisión Técnica.

Aquelas modificacións que teñan un contido substancial ou que afecten á estrutura básica da liña deberán ser aprobadas pola Comisión de Seguimento, logo de negociación no seo da Comisión Técnica, debendo constar en acta. No seu caso, esas novas condicións deberán ser remitidas aos órganos competentes de cada administración actuante para que, conforme ao procedemento e prazos establecidos na normativa que resulta de aplicación, se proceda, ou non, á súa aprobación, rexeitamento ou modificación. De resultar definitivamente aprobadas, e a partir da data que se acorde pasarán a ser vinculantes con suxeición ao establecido neste convenio.

Mediante o procedemento indicado no parágrafo anterior poderán, así mesmo, incorporarse novas liñas á prestación do servizo.

3. Para os efectos do previsto no punto anterior, terán carácter de modificación substancial, entre outras, todas aquelas variacións nos horarios dos servizos que supoñan unha redución de expedicións diarias. Non se considerarán modificacións substanciais as que garantan o cumprimento das expedicións e horarios reflectidos no anexo técnico deste convenio.

Non obstante, cando a redución das expedicións diarias tivese a súa causa na aprobación dunha reordenación de liñas e/ou frecuencias polo Concello da Coruña, a súa incorporación ao convenio requirirá unicamente a súa comunicación con carácter previo á súa aprobación á Comisión de Seguimento e Comisión Técnica do convenio para a súa avaliación e estudo de custos. Este preaviso será de, como mínimo, dous meses antes da súa entrada en vigor.

4. Non obstante o previsto no punto 2, calquera incorporación ou modificación das condicións de prestación do servizo conveniado que implique a asunción de novos custos por calquera das partes deberá vir avalado polo correspondente estudo técnico e económico, e haberá de ser aprobado mediante a sinatura dun novo convenio ou dunha addenda a este, cos mesmos requisitos e condicións que para a aprobación deste Convenio.

5. Os servizos obxecto deste convenio prestaranse en condicións equivalentes ás do resto do transporte urbano da Coruña, especialmente no que se refire a tarifas, descontos, abonos, frecuencias, horarios, características dos vehículos e accesibilidade. Do mesmo xeito, para os efectos do Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, os ditos servizos terán a consideración de servizos de transporte urbano, aplicándose en todo caso as condicións que respecto destes establecen os correspondentes convenios reguladores.

Terceira. Obrigas das partes

1. En virtude deste convenio e con suxeición ao disposto nel, a Xunta de Galicia obrígase a permitir a extensión do transporte urbano da Coruña para que preste servizos de carácter interurbano da súa competencia ás urbanizacións da Zapateira, situadas noutros Concellos.

2. Nos mesmos termos, o Concello da Coruña obrígase a estender as súas liñas de transporte urbano para atender os servizos anteditos. Así mesmo, o Concello da Coruña comprométese a

pór a disposición da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade datos estatísticos actualizados e información detallada sobre o nivel de utilización dos servizos obxecto do convenio.

Sen prexuízo do anterior, o réxime de prestación de servizos obxecto deste convenio non suporá incremento ningún de custos para o Concello da Coruña, e neste senso igualmente o Concello da Coruña só asumirá o sistema de bonificacións sociais daqueles usuarios que se encontren empadroados dentro do seu termo municipal.

Iguamente, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade non asumirá ningunha compensación ou indemnización que puidera derivarse da prestación do servizo ou das súas posteriores modificacións.

3. O Concello de Arteixo e de Culleredo asumen a responsabilidade de compensar economicamente ao Concello da Coruña pola extensión do servizo a que se refire este convenio, sumando, ademais, e só cando se producisen, a totalidade dos investimentos novos necesarios para a prestación do servizo. Para o cálculo da compensación terase en conta o número de quilómetros anuais en que se amplía o percorrido dos autobuses urbanos e o prezo/ medio km do servizo de autobús urbano que resulta do servizo que presta a empresa concesionaria no termo municipal da Coruña. Do importe así obtido descontaráselle os ingresos correspondentes aos correspondentes tráfico; para tal fin, estarase ao importe procedente da venda de títulos de transporte con orixe nas paradas do itinerario ampliado, importe que se multiplicará por dous a efectos de ter en conta as viaxes de volta. A diferenza entre custes do servizo e ingresos, calculadas consonte con indicado neste apartado, aboarase ao Concello da Coruña polos Concellos de Arteixo e Culleredo na proporción do 50% Arteixo e do 50% Culleredo.

Iguamente, calquera outra compensación ou indemnización que por razón deste Servizo puidese corresponder ás administracións asinantes será asumida polos Concellos de Arteixo e Culleredo na proporción do 50% cada un deles.

Durante o primeiro ano de funcionamento do convenio levaranse a cabo liquidacións semestrais. A partir do primeiro ano, liquidarase mensualmente a partes iguais, tendo en conta, o resultado anual da liquidación anterior. O seu resultado regularizarase coa primeira liquidación do ano seguinte.

O prezo/km do servizo de autobús urbano será que resulte dos datos oficiais achegados polo Concello da Coruña a través da empresa titular da concesión da rede única de transporte colectivo urbano de viaxeiros na zona urbana da Coruña, tendo en conta os datos achegados no último exercicio contable pechado. Poderá calquera das partes solicitar cantas aclaracións consideren oportunas para aceptar este custo.

Aprobado o prezo/km inicial conforme ao procedemento anteriormente descrito, actualizarase este na mesma porcentaxe en que se actualice a tarifa ordinaria de autobús para o Concello da Coruña.

4. En todo o relativo á ampliación do servizo de autobús obxecto do convenio se aplicarán as normas que regulan o funcionamento do servizo de transporte urbano colectivo de viaxeiros mediante autobuses da cidade da Coruña,

Cuarta. Control

A execución deste convenio quedará sometida á función interventora e de control financeiro exercidas pola Intervención Xeral da Comunidade Autónoma, nos termos que establece o Decreto Legislativo 1/1999, do 7 de outubro, polo que se aproba o texto refundido da lei de réxime financeiro e

orxamentario de Galicia, e a súa normativa de desenvolvemento. Así mesmo, estará sometida ás actuacións de comprobación previstas na lexislación do Tribunal de Contas e do Consello de Contas. Todo iso sen prexuízo do exercicio das funcións fiscalizadoras propias da Intervención Xeral de cada administración local conforme aos criterios e procedemento establecidos na lexislación e normativa de desenvolvemento que resulta de aplicación.

Quinta. Comisións Técnicas e de Seguimento

1. Créase unha Comisión Técnica composta por unha persoa en representación da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, designada para o efecto pola Dirección Xeral de Mobilidade, e por unha persoa en representación de cada un dos concellos asinantes. A persoa titular da Dirección Xeral de Mobilidade designará ademais unha persoa que realizará as funcións de secretaría, con voz pero sen voto; non obstante, poderá se nomeada para o efecto a mesma persoa que actúe en representación da consellería, en cuxo caso terá voz e voto.

Esta comisión terá as seguintes funcións:

- a) Vixiar o cumprimento do convenio, elevando á Comisión de Seguimento os informes precisos.
- b) Coordinar o seu desenvolvemento, de acordo coas instrucións emitidas, no seu caso, pola Comisión de Seguimento.
- c) Propoñerlle á Comisión de Seguimento as interpretacións do convenio que resulten máis axeitadas para resolver as dúbidas que se presenten durante a súa execución.
- d) Asistir e informar á Comisión de Seguimento para resolver as posibles controversias xurdidas durante o cumprimento do convenio.
- e) Informar á Comisión de Seguimento sobre as modificacións das condicións do servizo, nos termos previstos na cláusula segunda.
- f) Auxiliar, con carácter xeral, á Comisión de Seguimento.

2. Constitúese unha Comisión de Seguimento, que estará composta pola persoa titular da Dirección Xeral de Mobilidade, ou aquela en quen delegue, e pola persoa titular de cada unha das alcaldías dos concellos asinantes, ou aquela en quen deleguen. A persoa titular da Dirección Xeral de Mobilidade designará ademais unha persoa que desenvolverá as funcións de secretaría, con voz pero sen voto.

As xuntanzas da comisión poderá asistir o persoal técnico de ambas as dúas partes que consideren oportuno para a mellor resolución dos asuntos.

A Comisión de Seguimento terá as seguintes funcións:

- a) Ditar as instrucións precisas para o desenvolvemento do convenio e para asegurar o seu cumprimento.
- b) Interpretar o convenio para resolver as dúbidas que presente o seu cumprimento.
- c) Resolver as posibles controversias que xurdan durante a execución.
- d) Modificar as condicións de prestación do servizo recollidas no anexo, de acordo co disposto na cláusula segunda. Especificamente, a Comisión de Seguimento poderá adoptar o acordo de

modificación de entre as dúas alternativas de explotación de entre as propostas incorporadas no anexo I deste convenio.

3. Os acordos da Comisión Técnica e da Comisión de Seguimento adoptaranse por unanimidade.

Sexta. Consentimento para a publicación de datos e relación coa Consellería de Infraestruturas e Mobilidade

1. A sinatura deste convenio suporá o consentimento expreso das partes asinantes para incluír e facer públicos os datos persoais que consten no convenio, e o resto de especificacións contidas nel, de conformidade co artigo 15 da lei 1/2016, do 18 de xaneiro, de transparencia e bo goberno (DOG núm. 30, de 15 de febreiro) e o Decreto 126/2006, do 20 de xullo, polo que se regula o rexistro de convenios da Xunta de Galicia (DOG núm. 149, do 3 de agosto).

2. A subscrición do convenio non implicará relación laboral, contractual ou de calquera outro tipo entre os profesionais que realicen as actividades obxecto daquel e a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, o Concello de Arteixo e o Concello de Culleredo, de xeito que non se lle poderá esixir a esta responsabilidade ningunha, nin directa nin subsidiariamente, polos actos ou feitos ocorridos durante o seu cumprimento.

Sétima. Causas de resolución

Este convenio poderase resolver por calquera das seguintes causas:

a) O incumprimento total ou parcial dalgunha das cláusulas reguladoras. Para estes efectos, calquera das partes poderá denunciar por escrito o convenio, trasladándollo de maneira fidedigna á outra cunha antelación mínima de dous meses á data prevista para a resolución.

b) A desistencia de calquera das partes asinantes, exercida nos termos da cláusula terceira.

c) O mutuo acordo das partes.

d) A causa prevista na cláusula décima do presente convenio.

Oitava. Competencia xurisdiccional

A xurisdición contencioso-administrativa será a competente para coñecer das controversias xurdidas na execución deste convenio que non poidan ser resoltas pola Comisión de Seguimento.

Novena. Natureza xurídica e normativa aplicable

1. Este convenio subscríbese ao abeiro da disposición adicional décimo segunda, punto 1, letra a), da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, e como tal ten carácter inmediatamente executivo e vinculante para as partes.

2. Este convenio encóntrase incluído dentro dos previstos no artigo 6.1 da Lei 9/2017 de 8 de novembro, de contratos do sector público, polo que queda fóra do ámbito de aplicación desta lei. Non obstante, aplicaranse os principios desta norma para resolver as dúbidas ou lagoas que puidesen presentarse.

3. Este convenio rexeráse polas súas cláusulas e polo Acordo do Consello da Xunta do 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución da Consellería de Economía e Facenda do 8 de abril de 1991, así

como polas disposicións que en materia de convenios se recollen na Lei 1/2016, de 18 de xaneiro, de transparencia e bo goberno.

Décima. Vixencia

Este convenio terá vixencia por catro anos a contar dende a súa formalización.

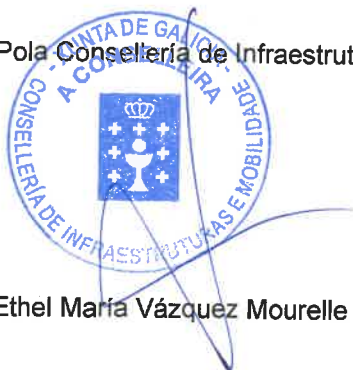
En calquera momento antes da finalización do indicado prazo, as administracións participantes poderán acordar a súa prórroga por un período de ata catro anos adicionais, ou a súa extinción.

No caso en que o servizo de carácter interurbano obxecto deste convenio fora incluído entre os novos contratos de transporte que forman parte do novo mapa de transporte interurbano de viaxeiros que actualmente está configurando a Xunta de Galicia, este convenio podería decaer na súa vixencia.

Non obstante, calquera das partes poderá desistir do convenio comunicándollo de maneira fidedigna ás outras cunha antelación mínima dun ano.

E para que conste, en proba de conformidade, os comparecentes asinan este convenio no lugar e data indicados no encabezamento.

Pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade


Ethel María Vázquez Mourelle

Polo Concello da Coruña


Xulio Xosé Ferreiro Baamonde

Polo Concello de Arteixo


Carlos Calvelo Martínez

Polo Concello de Culleredo


José Ramón Rioboo Castro

ANEXO TÉCNICO I

OPCIONES DE SERVICIO

Existen dúas propostas de itinerario posibles dende a actual finalización da liña, na Urbanización de O Carón, ata as 3 paradas requiridas polos concellos, así como os quilómetros e o tempo necesario para realizar esas extensións.

OPCIÓN A:

Esta opción propón o itinerario máis adecuado para cubrir o servizo nas tres paradas demandadas, da maneira máis óptima. Sería o percorrido de menor lonxitude, polo que sería o máis rápido e o máis económico, ofrecendo así o mellor servizo aos usuarios. Ademais, a parada en travesía da Cornixa podería establecerse no mellor lugar para os veciños, en lugar de ao principio da rúa, como se propón na opción B, pola necesidade de realizar o cambio de sentido.

Ademais, é máis probable que este percorrido se poida realizar sen necesidade de recorrer a servizos adicionais e mantendo o horario establecido actualmente para a liña 24.

Con todo, esta proposta unicamente é posible no caso de que se habilite a conexión coa travesía da Cornixa e a rúa Juan de Otero, xa que actualmente non hai asfalto en ambos os sentidos, ademais de estar cortado o paso a vehículos mediante rocas.

A intervención neste viario é mínima, xa que as beirarrúas están construídas e o paso está aplanado e listo para ser asfaltado. O custo desta intervención poderíase recuperar cos aforros do servizo que ofrece este itinerario.



Percorrido: Desde O Carón ata a actual parada en urbanización Los Olivos pola travesía da Xesteira. Regreso pola rúa Juan de Otero para ir cara a Montegolf pola a travesía da Cornixa, onde se faría a parada desta poboación para volver despois cara a O Carón a tomar o percorrido orixinal.

Paradas: 3 paradas adicionais: 2 em Los Olivos e 1 em Montegolf.

Distancia total por expedición: 4.6 Quilómetros

Expedicións diarias: 6 en laborables, 3 os Sábados e 2 Domingos e festivos.

	Días ao ano (ref. 2017)	Expedicións diarias	Exp. Ano
Laborables	246	6	1476
Sábados	52	3	156
Domingos e Festivos	67	2	134
Total expedicións ao ano			1766
Quilómetros/expedición			4,6
Total quilómetros adicionais/ano			8123,6

OPCION B

Esta opción é a única que sería viable a día de hoxe, dado que a conexión máis directa entre Montegolf e Los Olivos está actualmente cortada. Esta opción obriga a realizar un cambio de sentido na Travesía da Cornixa, ademais de percorrer case un quilómetro adicional por cada expedición, de maneira que se amplía o tempo necesario para realizar o percorrido.

Isto obrigará con maior probabilidade a que se deban axustar os horarios propostos, de maneira que podería incidir significativamente na hora e na frecuencia de paso actual e proposta.



Percorrido: Desde O Carón ata a actual parada en urbanización Los Olivos pola travesía da Xesteira. Regreso pola mesma travesía para tomar a travesía da Cornixa e ata as portas de Montegolf, onde se daría a volta cara a O Carón para retomar o percorrido habitual da liña.

Paradas: 3 paradas adicionais: 2 en Los Olivos e 1 en Montegolf.

Distancia Total por expedición: 5,3 Quilómetros

Expedicións diarias: 6 en laborables, 3 os Sábados e 2 Domingos e festivos.

	Días ao ano (ref. 2017)	Expedicións diarias	Exp. Ano
Laborables	246	6	1476
Sábados	52	3	156
Domingos e Festivos	67	2	134
	Total expedicións ao ano		1766
	Quilómetros/expedición		5,3
	Total quilómetros adicionais/ano		9359,8

DEFINICIÓN DO SERVIZO A PRESTAR

En tanto se habilita para a circulación o vial previsto na opción A, se utilizará a única opción posible, a B. Unha vez habilitado, seguirase o procedemento establecido na cláusula segunda deste Convenio.

CUSTO DO SERVIZO

Se establece un prezo de **1,30 €/km adicional de liña percorrido**. O número de quilómetros requiridos para realizar o servizo determinarán por tanto o custo total máximo do servizo teórico.

Este será o custo por quilómetro de ampliar as expedicións xa existentes nos horarios requiridos, o cal non implicaría ningún incremento na frota nin horas adicionais no persoal. É por iso que o custo do quilómetro adicional nestas condicións, é tan baixo. Con todo, é posible que se teña que variar a hora de paso durante as expedicións que se queiran realizar con esta extensión, especialmente coa opción B. No caso de que, para evitar este axuste horario, requírase un reforzo das expedicións nas horas nas que se pretende facer o percorrido adicional, o custo sería de **3,4 €/Km de reforzo adicional**.

Para o caso en que se esixa un reforzo da liña 24, contaríase ademais cos quilómetros totais a percorrer, xa que é un servizo que a liña, en si, non necesita en ningún momento do día, (a liña UDC funciona xa como reforzo dos centros escolares e universitarios polos que da servizo a liña 24) ademais de que non existe unha demanda suficiente que poida xustificar a súa implantación.

A Liña 24 percorre 9,22 Quilómetros de Ida e 9,46 quilómetros de volta, ademais de 4,4 kms de ida e volta entra a cocheira e a praza de Pontevedra. Así pois, cada expedición adicional de reforzo, supón percorrer 23,08 Kms, cun custo de **78,47 €/expedición**.

A factura para emitir pola compañía á administración ou administracións interesadas, incluírá o prezo por quilómetro ofertado, multiplicado polo número de quilómetros adicionais que se requiran para o funcionamento dos horarios e expedicións necesarias.

A esta cantidade descontaríanselle os ingresos dos viaxeiros que se suban nas novas paradas, multiplicado por 1,9. Desta maneira inclúense non soamente aos clientes que se soben ao servizo nas paradas adicionais como orixe dos seus desprazamentos, senón tamén para baixarse como destino, provenientes doutros puntos da cidade, baixo a premisa de que o 90% dos usuarios que se soben na liña, viñeron ou volverán no mesmo servizo de autobús. Actualmente, os ingresos de cada viaxeiro son de 1,18182€.

Este prezo poderá ser revisado anualmente, en función dos incrementos dos custos de explotación e tamén polas variacións do prezo do billete.

**PREZO DO SERVICIO = 1,30€/Km X [Nº Kms adicionais de liña] + 3,4 €/km X [º kms de reforzo]
- [Nº Viaxeiros novos] X 1,182 x 1,9**

Así pois, sen descontar os viaxeiros que poidan subirse nas novas paradas:

O custo Anual da Opción A será de: 10.560,68 €/ano

O custo anual do Opción B será de: 12.167,74 €/ano

Para ambas opcións, a ampliación cunha nova expedición de reforzo tería un custo de sería de **19.304,11 €/Expedición adicional ano.**

EXPEDICIÓNS:

Realízanse dúas propostas comúns para ambas propostas de percorrido, tanto A coma B, en función do manifestado polos concellos interesados nas necesidades dos veciños. Con todo, é esencial ter en conta que as expedicións e os horarios poden verse modificados en caso de necesitar axustarse ao que poida xurdir, a medida que se revise cos grupos de interese ou unha vez probado o novo servizo, afectando así o servizo xeral da liña.

Ademais, como xa se dixo anteriormente, o axuste do horario será máis probable no caso de que leve a cabo a opción B en lugar da A, por ser a opción B un percorrido máis longo e lento.

Proposta A

- Laborables: 7:20, 7:45, 14:25, 15:25, 20:55 e 22:45
- Sábados: 10:25, 14:25 e 22:25
- Domingos e Festivos: 14:25 e 23:10.

Proposta B

- Laborables: 7:20, 8:35, 14:25, 15:25, 20:55 e 22:45
- Sábados: 10:25, 14:25 e 22:25
- Domingos e Festivos: 14:25 e 23:10.

Como se pode ver, preténdese manter os mesmos horarios de saída desde a praza de Pontevedra.



ANEXO TÉCNICO II.
LIÑA 24.(2400) LABORABLES

TURNO	24-		TURNO	24-A
Cocheira	06:50		Cocheira	07:15
P. PONTEVEDRA	ZAPATEIRA		P.PONTEVEDRA	ZAPATEIRA
07:00	07:20		07:25	07:45
07:45	08:10		08:10	08:35
08:35	09:00		09:00	09:30
09:30	10:00		10:00	10:30
10:30	11:00		11:00	11:30
11:30	12:00		12:00	12:30
12:30	13:00		13:00	13:30
13:30	14:00		14:00	14:25
14:30	15:00		15:00	15:25
15:30	16:00		16:00	16:30
16:30	17:00		17:00	17:30
17:30	18:00		18:00	18:30
18:30	19:00		19:00	19:30
19:30	20:00		20:00	20:30
20:30	20:55		21:00	21:25
21:20	21:45		21:45	22:05
22:05	22:25		22:25	22:45
22:45				23:05
RETIRA	22:55		RETIRA	23:15

Os horarios sinalados en vermello con fondo de cor son os de saída da urbanizacións Los Olivos. O valor con fondo en cor laranxa corresponde á alternativa de horario da proposta B contra a proposta



LIÑA 24.(2400) SÁBADOS

TURNO	24-
Cocheira	07:05
P.PONTEVEDRA	ZAPATEIRA
07:15	07:30
07:45	08:00
08:15	08:35
09:00	09:30
10:00	10:25
11:00	11:30
12:00	12:30
13:00	13:30
14:00	14:25
15:00	15:30
16:00	16:30
17:00	17:30
18:00	18:30
19:00	19:30
20:00	20:30
21:00	21:30
22:00	22:25
22:50	
RETIRA	23:00

Os horarios sinalados en vermello con fonde de cor son os de saída da urbanización Los Olivos.



LIÑA 24.(2400) FESTIVOS

TURNO	24-
Cocheira	07:50
P. PONTEVEDRA	ZAPATEIRA
08:00	08:15
08:30	08:45
09:00	09:30
10:00	10:30
11:00	11:30
12:00	12:30
13:00	13:30
14:00	14:25
15:00	15:30
16:00	16:30
17:00	17:30
18:00	18:30
19:00	19:30
20:00	20:30
21:00	21:30
22:00	22:25
22:45	23:10
23:35	
RETIRA	23:45

Os horarios sinalados en vermello con fondo de cor son os de saída da urbanización Los Olivos.

