

# ESTUDIO DE OPORTUNIDAD PARA UN ENLACE TRANSFRONTERIZO DE AUTOCARES EXPRÉS CON LA A63/A8



LLET Akitania-Euskadi-Nafarroa  
AECT Eurorregión Aquitania-Euskadi-Navarra  
GECT Eurorégion Aquitaine-Euskadi-Navarre

# SYSTRA

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1.</b>	<b>FINALIDAD</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>ENCUESTAS VIALES DE TRANSFERMUGA</b>	<b>3</b>
<b>2.2</b>	<b>ENCUESTAS ESTIVALES (VERANO DEL 2015)</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>FRECUENTACIÓN DE LOS AUTOBUSES PESA</b>	<b>11</b>
<b>2.4</b>	<b>RESUMEN</b>	<b>13</b>
<b>3.</b>	<b>OFERTA DE TRANSPORTE ACTUAL Y EVOLUCIONES</b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>COCHE PRIVADO</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>COCHE PRIVADO + TOPO</b>	<b>13</b>
<b>3.3</b>	<b>COCHE PRIVADO + CERCANÍAS</b>	<b>13</b>
<b>3.4</b>	<b>VEHÍCULO COMPARTIDO</b>	<b>14</b>
<b>3.5</b>	<b>TRENES (+ TOPO)</b>	<b>14</b>
<b>3.6</b>	<b>AUTOCARES</b>	<b>14</b>
<b>3.7</b>	<b>RESUMEN</b>	<b>18</b>
<b>3.8</b>	<b>EVOLUCIONES</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>CONSULTAS AL PÚBLICO</b>	<b>19</b>
<b>4.1</b>	<b>CONSULTA 1: COMPRENDER LA ELECCIÓN DE MODO DE LOS USUARIOS</b>	<b>19</b>
<b>4.2</b>	<b>CONSULTA 2: EL PERFIL DE UNA FUTURA LÍNEA DE AUTOCARES EXPRÉS TRANSFRONTERIZA</b>	<b>22</b>
<b>5.</b>	<b>OPORTUNIDAD PARA UN ENLACE TRANSFRONTERIZO DE AUTOCARES EXPRÉS QUE UTILICE LA A63/A8</b>	<b>24</b>
<b>5.1</b>	<b>MEJORAR LA LEGIBILIDAD DE LA OFERTA DISPONIBLE</b>	<b>24</b>
<b>5.2</b>	<b>MEJORAR LA VISIBILIDAD E INTERMODALIDAD DE LAS PARADAS DEL AUTOBÚS</b>	<b>24</b>
<b>5.3</b>	<b>CREAR UN SERVICIO EXPRÉS PARA ACCEDER AL AEROPUERTO</b>	<b>25</b>
<b>5.4</b>	<b>CREAR UN SERVICIO EXPRÉS DE SAN SEBASTIÁN A BAYONA Y, DESPUÉS, HOSSEGOR/CAPBRETON</b>	<b>26</b>
<b>5.5</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS</b>	<b>26</b>
<b>5.6</b>	<b>GESTIÓN</b>	<b>28</b>
<b>5.7</b>	<b>MODELO ECONÓMICO</b>	<b>28</b>
<b>6.</b>	<b>ANEXO: FUENTES</b>	<b>30</b>

## 1. FINALIDAD

Este informe tiene como objetivo analizar la oferta y la demanda de los desplazamientos transfronterizos a media distancia en el País Vasco, así como proponer ideas para mejorar esta oferta.

## 2. DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS

### 2.1 Encuestas viales de Transfermuga

Las encuestas viales de Transfermuga se realizaron entre **semana y fuera del periodo estival**. Por tanto, los resultados son poco representativos de los desplazamientos ocasionales (fin de semana, vacaciones, etc.) a media distancia, los cuales se realizan más bien el fin de semana.

Las encuestas se centran en tres puestos estratégicos que permiten cruzar la frontera entre Francia y España por Irún:

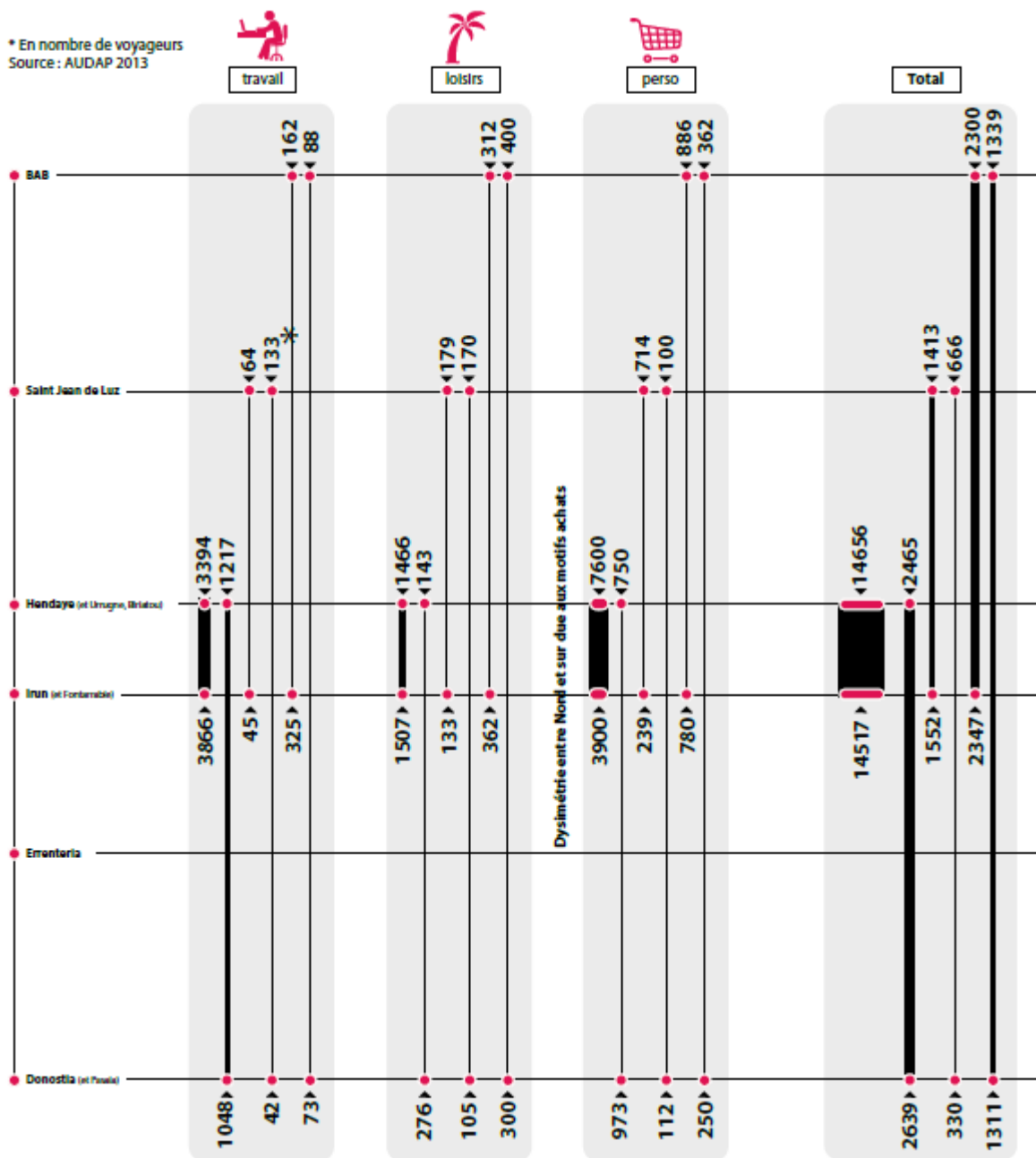
- A63 Biriattou el 11 de abril del 2013
- D810 Behobia el 14 de mayo del 2013
- D912 Irún el 16 de mayo del 2013

Las encuestas recopilan la siguiente información:

- Origen y destino del desplazamiento
- Tipo de vehículo
- Número de pasajeros
- Motivo del desplazamiento
- Frecuencia del desplazamiento
- Elección de otro modo factible para el mismo tipo de desplazamiento

Estas encuestas reflejan bien los desplazamientos transfronterizos efectuados entre semana en el País Vasco ya que la parte modal del coche para los desplazamientos transfronterizos en el pasillo Donostia/Bayona es superior al 90%.

El siguiente diagrama, elaborado a partir del diagnóstico territorial de los estudios de Transfermuga, muestra las principales necesidades de los desplazamientos encuestados.



La demanda principal se concentra muy ampliamente entre Hendaya e Irún y queda fuera del alcance de este estudio. Aumentar la parte modal de los transportes públicos en este segmento precisa desarrollar una oferta de transportes transfronteriza urbana, ya existente pero, sin duda, por mejorar.

A continuación, hay una importante demanda de Donostia/San Sebastián a Hendaya, sobre todo con relación al motivo laboral: así, muchos españoles trabajan en Hendaya. El TOPO, con una buena frecuencia de circulación entre Donostia y Hendaya, es una oferta de transporte público muy competitiva en este segmento.

Para los segmentos restantes, la demanda de desplazamientos (en 2 sentidos) es más bien baja:

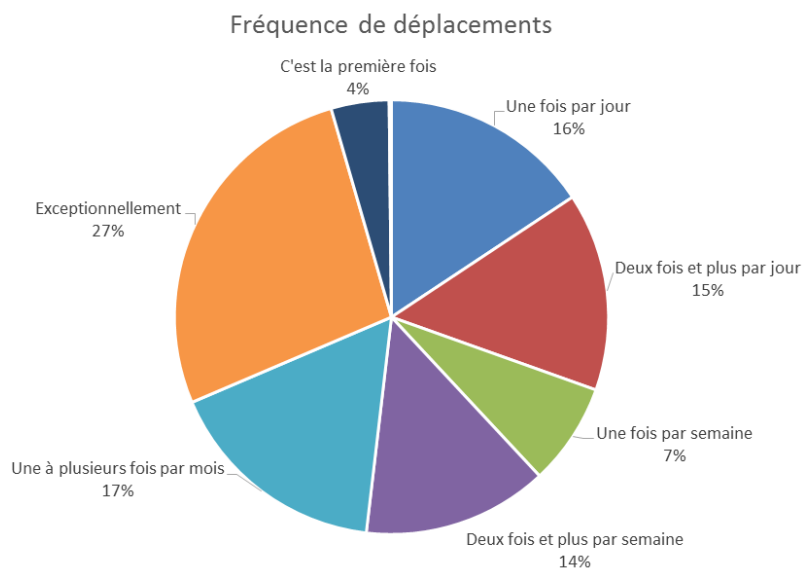
- 3 000 personas entre San Juan de Luz e Irún

- 1 000 personas entre San Juan y Donostia
- 4 600 personas entre Irún y BAB
- 2 600 personas entre Donostia y BAB

Es decir, un total aproximado de 11 000 desplazamientos. En este segmento de viajes a media distancia en un territorio amplio, las partes modales de los transportes públicos son, en general, bastante escasas. De esta forma, si el 10% de los desplazamientos se realizan en transportes públicos (cifra muy voluntarista), la demanda sería de 1 100 desplazamientos al día, es decir, una veintena de autobuses llenos, lo que implica a su vez diez autobuses por sentido. Por tanto, la demanda es relativamente baja y la reflexión sobre el nivel de oferta que proponer en estos ejes debe considerar el punto de vista de estas órdenes de magnitud.

En estos desplazamientos, los motivos personales y de ocio representan sobre un 50% (5 400 desplazamientos de 11 200) cuando las encuestas se llevaron a cabo entre semana, fuera de las vacaciones y, sobre todo, sin ser verano. La demanda de los desplazamientos por estos motivos es, con toda probabilidad, más elevada el fin de semana y, sobre todo, muchísimo más alta en verano, tal y como muestran otras cifras de este estudio.

La **frecuencia** de los desplazamientos, calculada para el conjunto de los desplazamientos encuestados, refleja unas conclusiones similares. Aunque las encuestas viales se hayan realizado entre semana y fuera de la temporada estival, más de un cuarto de los viajes se efectúan de forma **excepcional**.



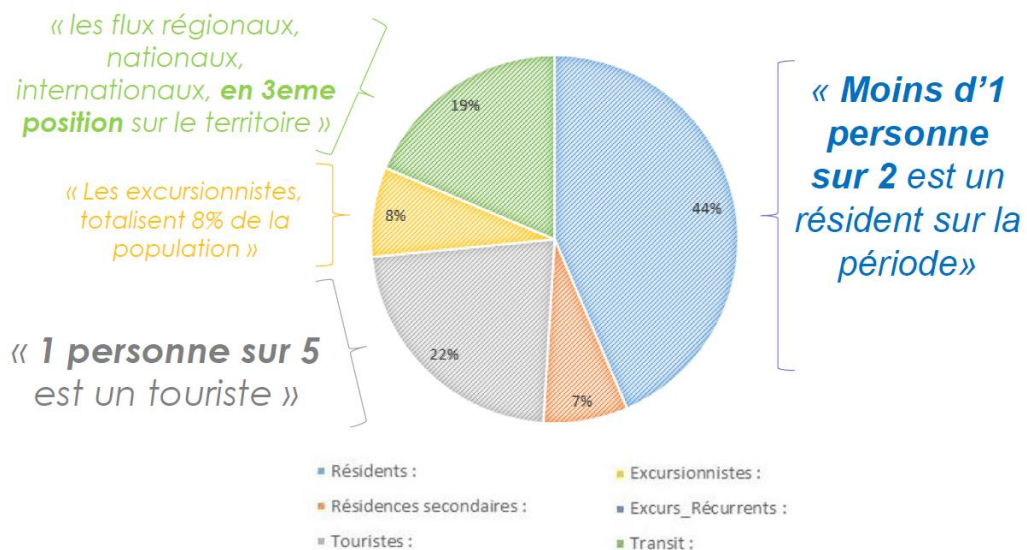
Las encuestas viales transfronterizas muestran que la demanda que podría atraer una oferta vial transfronteriza, entre Bayona-Anglet-Biarritz/San Juan de Luz/Irún/San Sebastián, es escasa, con 11 000 desplazamientos al día entre semana. Incluso entre semana, se trata de un 50% de desplazamientos relacionados con motivos personales y de ocio, razones en las que el coche presenta importantes ventajas.

Dichos desplazamientos son, probablemente, más numerosos el fin de semana y en verano.

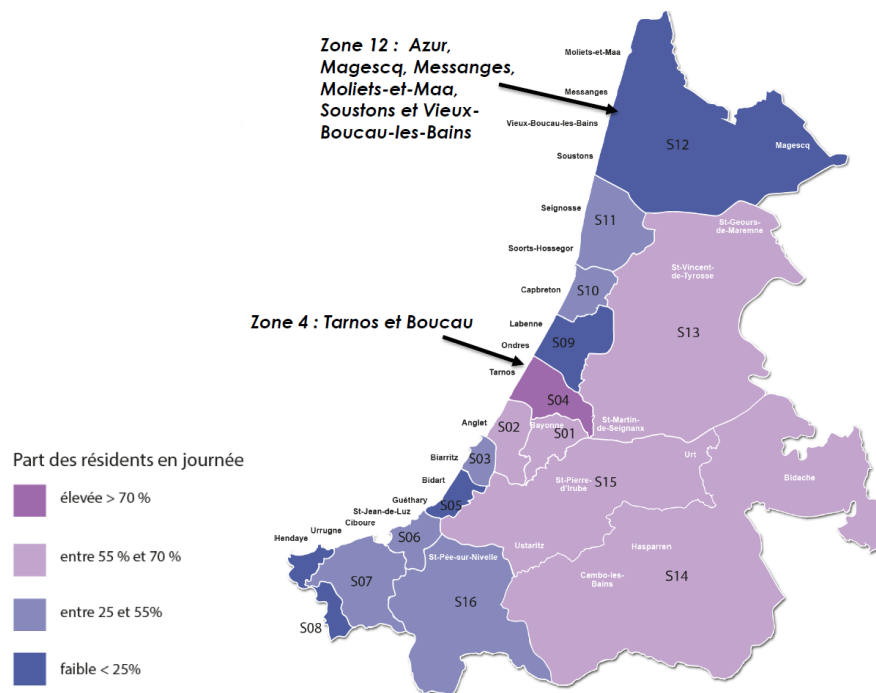
## 2.2 Encuestas estivales (verano del 2015)

Se realizó una **encuesta estival** el verano del 2015 en el área geográfica vasca y de las Landas. Tenía por objetivo estudiar la movilidad en el litoral en temporada alta.

En el territorio viven en verano tanto **residentes como visitantes**. La distribución es bastante homogénea (44% de residentes). Esta zona muy turística necesita, por tanto, un servicio de transporte público eficaz. Los **excursionistas** se desplazan únicamente para un día. El transporte público solo podría atraerlos con la condición de que se aumente la amplitud horaria del servicio de transporte público para que el excursionista pueda «rentabilizar» el día.

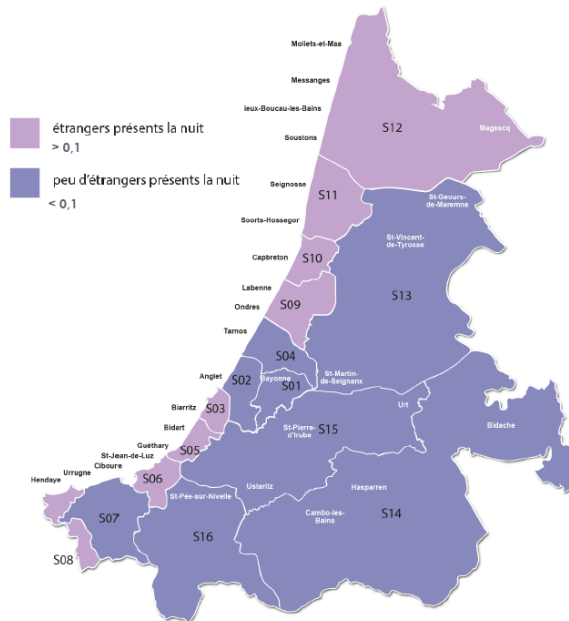


Los turistas **diferencian entre destinos** y les dan preferencia. A lo largo de todo el litoral, las ciudades de Hendaya, Bidart o, incluso, Labenne, presentan una mayoría de personas de vacaciones durante el día (parte superior al 75%).

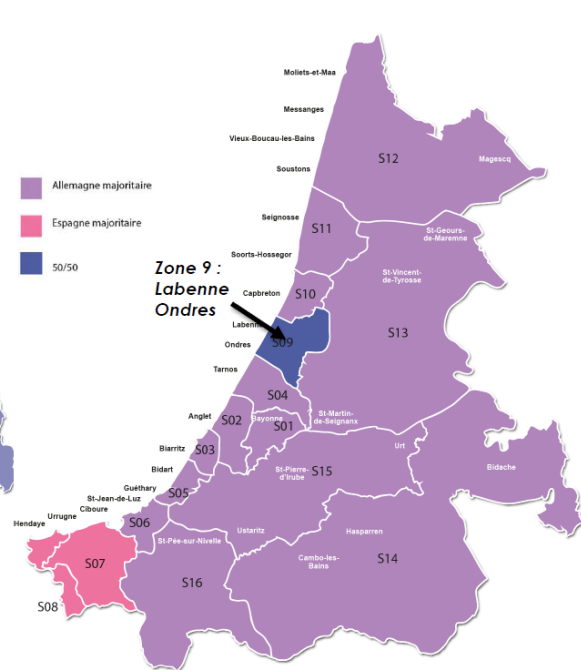


La zona vasca y de las Landas atrae a muchos extranjeros, sobre todo españoles. El presente estudio se concentrará, por tanto, en los turistas españoles que cruzan la frontera. Las zonas de Biarritz, Bidart, Hendaya o Capbreton, más al norte, son las **zonas más atractivas para los extranjeros**. Las paradas de los servicios de transporte público deben, en el mejor de los casos, cumplir estas expectativas.

## Où dorment les étrangers ?

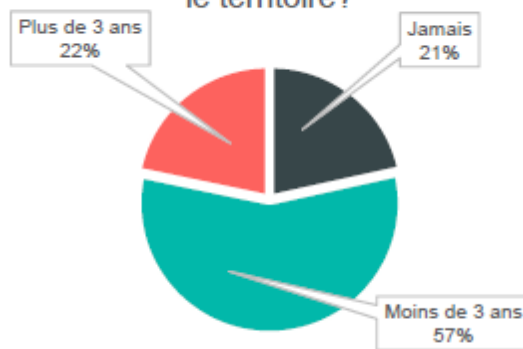


## L'origine pour les étrangers



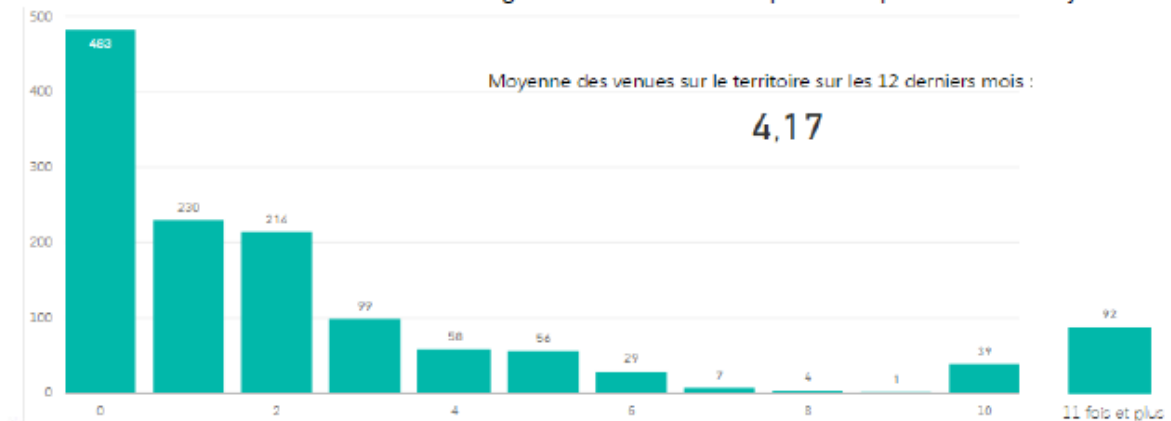
Los **viajeros** de la zona son, principalmente, **asiduos**. Han convertido este litoral en su destino habitual de vacaciones. Más de la mitad de las personas consultadas durante esta encuesta estival han vuelto a la región en menos de tres años. De media, las personas de vacaciones acuden a la región 4 veces al año (vacaciones, fin de semana, días puntuales).

## A quand remonte votre dernière venue sur le territoire ?



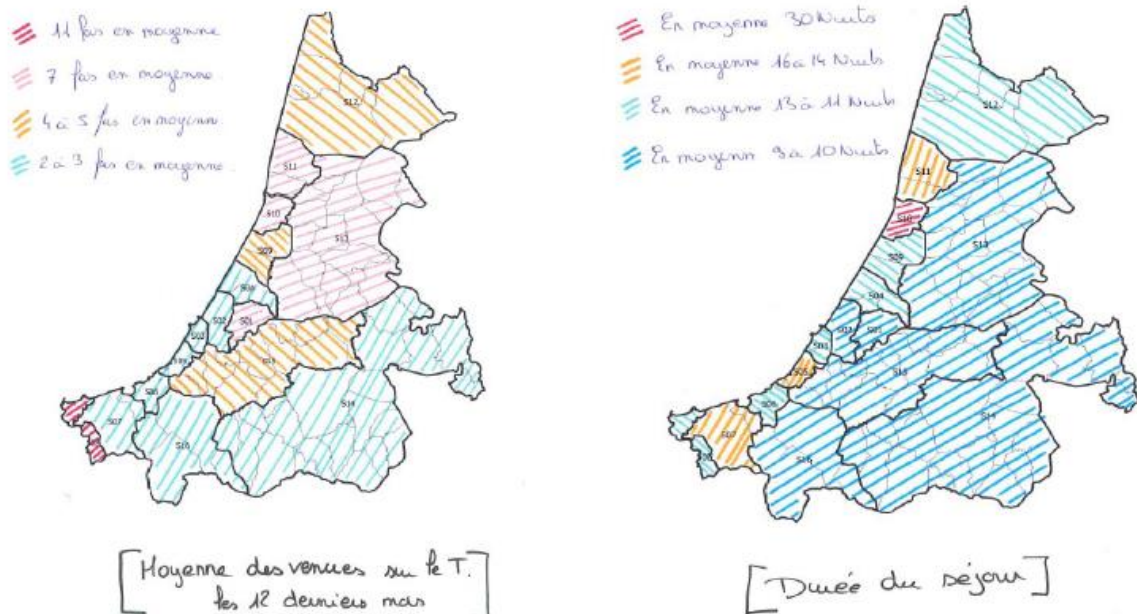


Combien de fois êtes-vous venus dans la région ces 12 derniers mois pour les répondants étant déjà venus ?



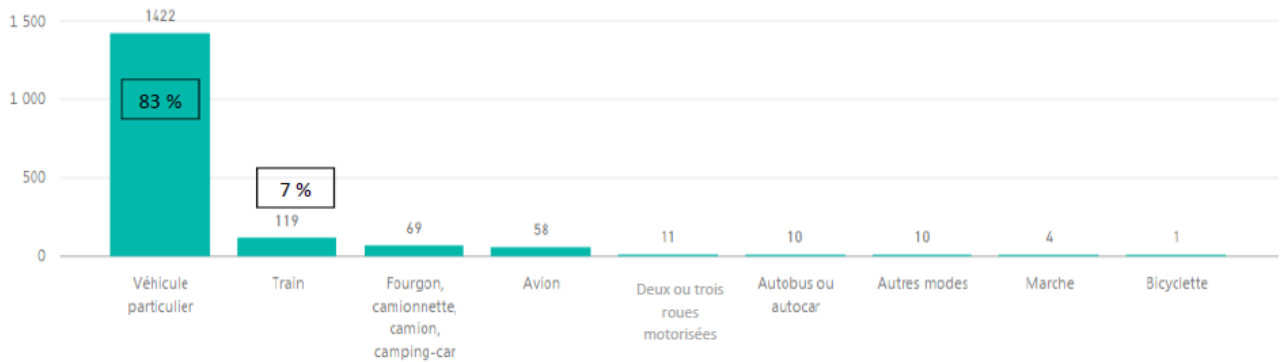
Sin embargo, la zona fronteriza **de Hendaya, muy atractiva**, destaca también como la zona a la que los turistas regresan con más frecuencia. Esto puede explicarse sobre todo con la oferta de transporte muy desarrollada en España hasta Hendaya. Además, la duración de la estancia varía según la región. La zona de **Capbreton** está, por ejemplo, destinada a atraer a turistas para **periodos largos**. Estos últimos preferirán, por tanto, ir en coche particular con el fin de tener más libertad durante su larga estancia. Por el contrario, las zonas de Biarritz y Bidart atraen a los turistas que se quedan de media entre 3 y 10 noches y permiten imaginar más fácilmente una tendencia hacia los modos colectivos.

Des touristes / excursionnistes qui connaissent la région et qui viennent régulièrement

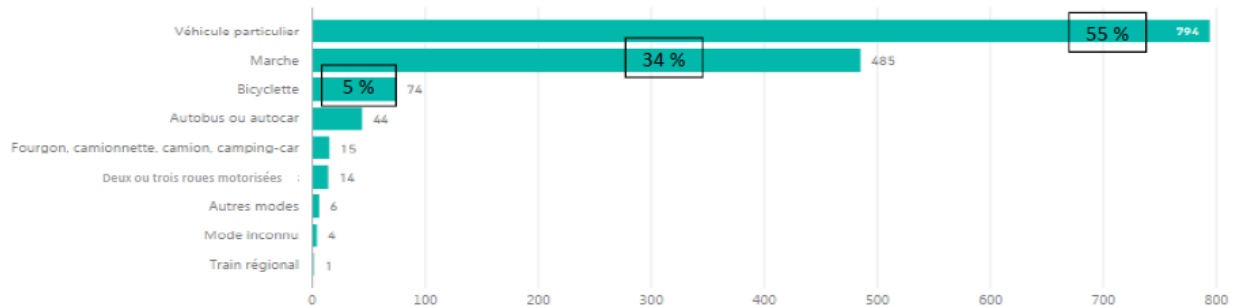


Sin embargo, la encuesta muestra que **el coche es el modo preferido** de los que pasan las vacaciones en la región, tanto para llegar a su destino turístico como para desplazarse durante la estancia.

le mode de transport pour venir dans la région :

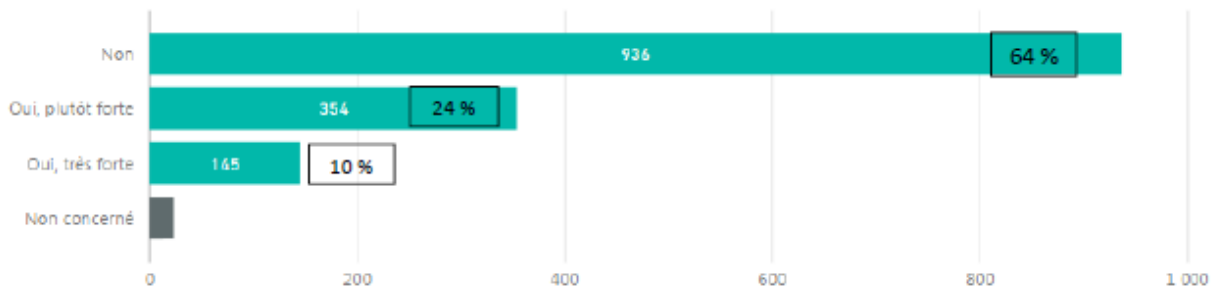


Mode de transport pour circuler aujourd'hui

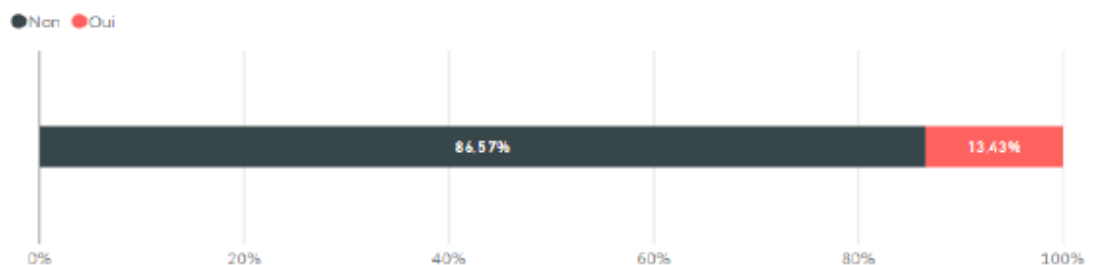


Las limitaciones vinculadas a los **atascos** son poco problemáticas ya que los tiempos de trayecto no constituyen una prioridad para los desplazamientos de las personas de vacaciones (sin problemas de horarios, se prefiere la comodidad, flexibilidad, etc.).

L'état du trafic est-il une contrainte ?



Cette contrainte peut elle remettre en cause la prochaine visite / le prochain déplacement



La encuesta estival muestra que la zona vasca y de las Landas atrae a muchos turistas y excursionistas, sobre todo españoles. Ciertos sectores son más atractivos (Hendaya o Bidart, por ejemplo). **Dichos viajeros tienden a volver con frecuencia de vacaciones al litoral durante todo el año y suelen ser asiduos que conocen el territorio.**

Asimismo, prefieren utilizar su propio vehículo para ir de vacaciones aunque tengan que aceptar las condiciones quizás difíciles de circulación. La oferta de transporte escasa, así como la duración de la estancia, quizás amplia, pueden resultar criterios decisivos.

Por tanto, la meta fijada es la siguiente: **dar a conocer** a estos viajeros habituales las ofertas alternativas, conservar su fidelidad y ofrecerles herramientas todo el año, de forma perpetua.

## 2.3 Frecuentación de los autobuses PESA

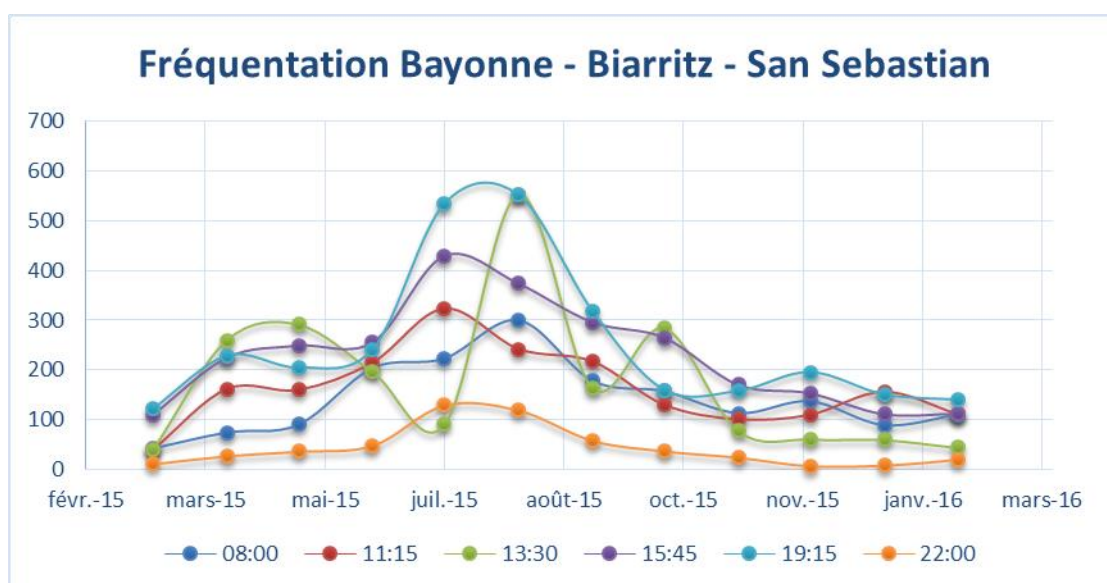
Aquí estudiamos la oferta de PESA, en concreto, de autocares:

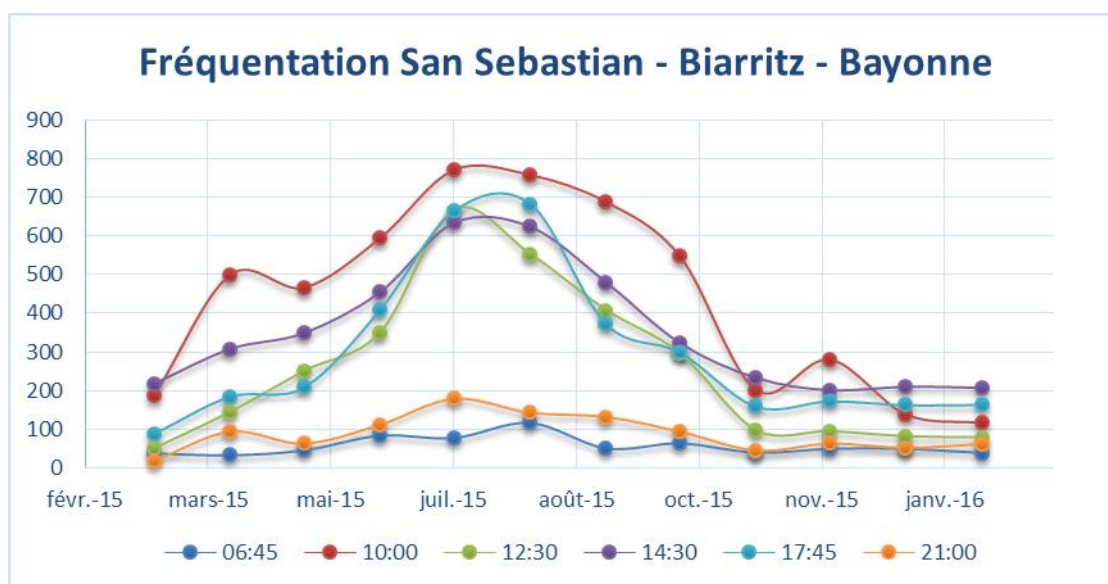
- Se trata de una de las escasas ofertas transfronterizas «locales»;
- Disponemos de datos fiables;
- Es la única empresa privada (todas contactadas) que responde con frecuencia a las peticiones de la Euroregión.

Los resultados de frecuentación proporcionados en este párrafo corresponden al año 2015. Había disponibles seis servicios por sentido y día entre Bayona y San Sebastián. Hoy en día, no hay más que un autobús por día y sentido. Por tanto, la frecuentación ha disminuido mucho.

Los siguientes gráficos ponen de relieve un **pico de frecuentación** entre los meses de junio y septiembre. Estos servicios los utilizan principalmente durante la época estival los turistas que acuden al litoral.

Además, en verano, en el sentido San Sebastián-Bayona, el autobús de las 10h es el más frecuentado mientras que, en el sentido contrario, el pico horario se produce a las 19:45h. En invierno, el **pico horario** sobresale menos. Los autobuses a mitad de jornada son los más frecuentados.





Sin embargo, las **frecuentaciones** de esta línea de autobús siguen siendo **escasas**. La siguiente tabla muestra las frecuencias promedio por autobús en 2015:

Viajeros de media por autobús	06:45h	10:00h	12:30h	14:30h	17:45h	21:00h
marzo-15	1,26	6,03	1,68	7,03	2,90	0,61
abril-15	1,13	16,67	4,87	10,27	6,20	3,17
mayo-15	1,52	15,06	8,10	11,26	6,77	2,06
junio-15	2,83	19,83	11,70	15,17	13,67	3,77
julio-15	2,55	24,87	21,48	20,45	21,42	5,81
agosto-15	3,81	24,45	17,84	20,13	22,03	4,65
septiembre-15	1,73	22,93	13,60	16,00	12,43	4,43
octubre-15	2,10	17,68	9,58	10,42	9,68	3,06
noviembre-15	1,37	6,73	3,30	7,77	5,33	1,53
diciembre-15	1,70	9,37	3,20	6,70	5,80	2,13
enero-16	1,70	4,63	2,77	7,00	5,47	1,77
febrero-16	1,38	4,03	2,76	7,14	5,69	2,17
Año	1,93	14,43	8,47	11,65	9,83	2,94

De este modo, observamos que, incluso con una oferta habitual e importante durante todo el día, el servicio solo se utiliza en el **periodo estival**. Los estudios de PESA demostraron que los ingresos no cubrían el coste del servicio de esta línea, lo que explica la conservación de solamente un autobús por día y sentido.

## 2.4 Resumen

La demanda de desplazamientos transfronterizos entre Francia y España es escasa:

- Los desplazamientos casa-trabajo son a corta distancia y se vinculan principalmente a los habitantes de Hendaya o Irún. Probablemente, a esta población no le interese una línea de autocares exprés.
- Los desplazamientos se realizan sobre todo por motivos ocasionales y, por tanto, en periodos concretos (fin de semana, vacaciones escolares).
- La duración de la estancia en el litoral vasco y de las Landas es amplia, por lo que los turistas prefieren viajar en coche privado para una mayor comodidad. Las condiciones de circulación repercuten poco en su elección de modo.
- Las líneas PESA existentes han mostrado una frecuentación escasa y, por tanto, poca rentabilidad aun cuando la oferta es importante. La demanda se concentra en verano.

## 3. OFERTA DE TRANSPORTE ACTUAL Y EVOLUCIONES

Esta sección describe el conjunto de ofertas de transporte que permite conectar Bayona y San Sebastián. Los indicadores del coste y del tiempo de recorrido sirven para este trayecto concreto.

### 3.1 Coche privado

Entre Bayona y San Sebastián:

- 5,85 € peaje + 5,70 € carburante + estacionamiento en el destino (de 1 a 2,24 €/h en San Sebastián, 1 € medio día en Bayona en la calle, máximo 1,60 €/h en un subterráneo)
- 50 minutos
- Frecuencia ilimitada

### 3.2 Coche privado + TOPO

Desde Ficoba o Hendaya:

- 4,10 € peaje + 3,66 € carburante + 2,45 € TOPO (estacionamiento gratuito en Ficoba)
- 45 + 15 + 36 = 1 hora 36 (tiempo de espera considerado = la frecuencia media; según Google, el tiempo de recorrido en coche entre Bayona y Hendaya puede variar de 30 a 60 minutos)
- Frecuencia limitada por la del TOPO: 30 minutos en Hendaya, 15 minutos en Irún

NB: si consideramos un servicio de enlace hacia la estación de Irún, obtenemos una ganancia de 11 minutos para el tiempo de trayecto como resultado de la oferta más importante del TOPO (diferencia marginal en el tiempo/coste del CP). Sin embargo, esta opción puede parecer menos evidente para los franceses que prefieran posiblemente dejar el coche y comprar los billetes en Francia.

### 3.3 Coche privado + cercanías

Desde Irún:

- 4,10 € peaje + 3,91 € carburante + 1,90 € cercanías (2,75 € ida y vuelta) + estacionamiento en la estación de Irún (0,05 €/min)
- 45 + 15 + 25 = 1 hora 25 (mismas consideraciones que arriba)
- Frecuencia limitada por la de la línea C1: 30 minutos a Irún, 60 minutos para los trenes directos

NB: el tiempo de trayecto sirve aquí para los directos que pasan cada hora. La frecuencia a Irún es, en general, de media hora, pero el tiempo de recorrido de los otros itinerarios (C1 + Euskotren) varía entre 40 y 55 minutos. Los cálculos propuestos para la duración del trayecto son, por tanto, más bien optimistas. No obstante, podemos considerar que los usuarios que cogen el coche aspiran al horario del tren que les interesa (un directo, por tanto).

### 3.4 Vehículo compartido

Entre Bayona y San Sebastián:

- 5 €
- 50 minutos
- Frecuencia irregular

### 3.5 Trenes (+ TOPO)

Entre Bayona y San Sebastián:

- Correspondencia obligatoria en Irún/Hendaya
- 13 €
- 1 hora y media como mínimo (según la correspondencia)
- 20 trenes al día

### 3.6 Autocares

La oferta de autocares, aparte del 816 Exprés, evoluciona mucho de un mes a otro. Los siguientes datos se recopilaron el mes de junio del 2017.

**Para todos los autocares que no son el 816 Exprés, el cabotaje está prohibido puesto que solo los desplazamientos transfronterizos están autorizados.**

Autocar 816 Exprés (Bayona – Irún – Hendaya) + TOPO:

- 2 € + 2,45 € TOPO
- 80 + 15 + 36 = 2 horas 11
- Frecuencia limitada por la del autocar 816 Exprés: 4 autocares el fin de semana
- Paradas:
  - Estación de Bayona
  - Plaza de los Vascos
  - San León, Bayona
  - 2 paradas en Anglet
  - Aeropuerto de Biarritz
  - Négresse, Biarritz
  - 4 paradas en San Juan de Luz, en la estación incluida

- Ciboure
- Urruña
- 4 paradas en Irún
- 3 paradas en Hendaya, en la estación y en la playa incluidas

## ALSA: Bayona – San Sebastián:

- entre 8 y 35 €
- 1 hora y media
- 5 autocares al día con diferentes servicios
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - Aeropuerto de Biarritz
  - Floquet, Biarritz
  - Estación de autobuses de Donostia

## PESA: Bayona – San Sebastián

- 8 €
- 1 hora y cuarto
- 1 autocar al día: 11:15h entre semana y 12:15h el fin de semana entre Bayona y San Sebastián y 10:30h entre San Sebastián y Bayona
- Oferta ajustada para incluir a la clientela turística
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - L'Union, Bayona
  - Floquet, Biarritz
  - Aeropuerto de Biarritz
  - Estación de autobuses de Donostia

## PESA: Bayona – San Sebastián - Bilbao

- 8 €
- 1 hora 45
- 1 autocar al día: 12:15h entre Bayona y Bilbao y 07:00h entre Bilbao y Bayona
- Oferta ajustada para incluir a la clientela turística
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - L'Union, Bayona
  - Floquet, Biarritz
  - Aeropuerto de Biarritz
  - Bidart
  - Clínica de San Juan de Luz
  - Estación de San Juan de Luz
  - Playa de Hendaya
  - Consulado de Hendaya
  - Estación de Hendaya
  - Calle de Irún
  - Estación de autobuses de Donostia

### Flixbus: Bayona – San Sebastián

- entre 5 y 16 €
- 1 hora y cuarto
- 1 autocar al día: 12:05h entre Bayona y San Sebastián y 17:05h entre San Sebastián y Bayona
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - Floquet, Biarritz
  - Estación de autobuses de Donostia

### Ouibus: Bayona – San Sebastián

- 6 €
- 1 hora y media
- 2 autocares al día: 11:30h y 20:45h entre Bayona y San Sebastián y 06:30h y 15:30h entre San Sebastián y Bayona
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - Estación de Biarritz
  - Estación de autobuses de San Juan de Luz
  - Puente internacional de Hendaya
  - Estación de autobuses de Donostia

Eurolines: Bayona – San Sebastián (sin detallar a continuación porque la oferta internacional cubre distancias muy amplias)

- 48 €
- 1 hora y cuarto
- 1 autocar al día: 04:15h entre Bayona y San Sebastián y 00:30h entre San Sebastián y Bayona
- Paradas:
  - Plaza de los Vascos
  - Estación de Biarritz
  - Irún
  - Estación de autobuses de Donostia

### Red LURRALDEBUS:

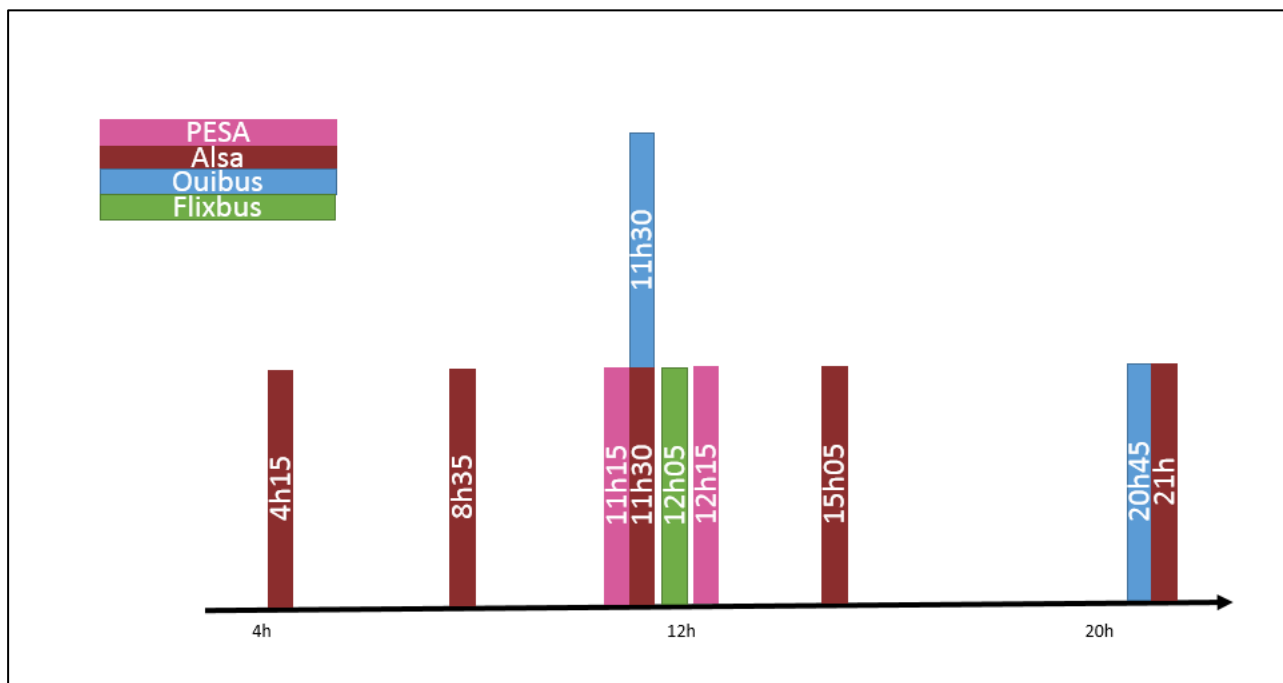
- Conecta el conjunto de ciudades de Guipúzcoa como complemento de las diferentes líneas urbanas
- Las líneas numeradas de la E20 a la E28 suelen garantizar el servicio desde Hondarribia-Irún hasta San Sebastián
- En determinadas líneas, como resultado del uso de la autopista, el tiempo de trayecto es muy eficiente
- **El estudio de esta red resulta interesante en el presente caso ya que ilustra la necesidad absoluta de una oferta exprés, intermodal y con una cultura del autocar pendiente de desarrollar aún en el lado francés**

La siguiente tabla agrupa el conjunto de la oferta de autobuses en el sector:



Francia \ España	Irún	San Sebastián
Plaza de los Vascos de Bayona	PESA (1/d - 1 hora y cuarto - 6 €) ALSA (3/d - 1 hora - 8 €)	Flixbus (2/d - 1 hora y cuarto - 8 €) Ouibus (3/d - 1 hora y media - 6 €) PESA (2/d - 1 hora y cuarto - 8 €) ALSA (8/d - 1 hora y media - 8 €)
Estación de Bayona	-	-
Aparcamiento Floquet de Biarritz	PESA (1/d - 1 hora - 5 €)	Flixbus (1/d - 55 minutos - 8 €) PESA (2/d - 55 minutos - 7 €) ALSA (8/d - 1 hora y diez - 8 €)
Estación de Biarritz	-	Ouibus (3/d - 1 hora y diez - 5 €)
Aeropuerto de Biarritz	PESA (1/d - 50 minutos - 5 €)	PESA (2/d - 45 minutos - 7 €) ALSA (10/d - 45 minutos - 7 €)
San Juan de Luz	PESA (1/d - 30 minutos - 2 €) ALSA (3/d - 20 minutos - 10 €)	Ouibus (3/d - 50 minutos - 5 €) PESA (1/d - 55 minutos - 5 €) ALSA (6/d - 25 minutos - 7 €)
Hendaya	-	Ouibus (3/d - 25 minutos - 5 €) PESA (1/d - 40 minutos - 3 €) ALSA (3/d - 40 minutos - 10 €)

La distribución de los horarios del autobús a lo largo del día para el sentido Bayona – San Sebastián es la siguiente. Resulta necesario destacar la concentración de las ofertas en el mismo momento del día, cuya superposición desvela una falta de coordinación.



### 3.7 Resumen

El coche privado es muy competitivo: los tiempos de trayecto presentan muchas ventajas y este modo resulta más cómodo (sin correspondencias, sin servicios de enlace ni tiempos de espera, etc.). El coche compartido sigue siendo una alternativa interesante en cuanto a precio y tiempo de recorrido aunque la oferta sea poco uniforme y los lugares de encuentro varíen de un usuario a otro.

Cruzar la frontera franco-española en tren no es muy práctico dados el cambio de estación y operarios (TER en Francia y TOPO en España) y la ruptura de carga en Hendaya e Irún.

Por último, la oferta de autobuses es muy variada (operarios franceses y españoles) pero presenta varios problemas críticos:

- **Oferta poco visible:** es difícil visualizar el conjunto de servicios disponibles si tenemos en cuenta el importante número de operarios de autobuses;
- **La oferta es muy variable de una época a otra:** los horarios fluctúan mucho y el número de servicios al día cambia de un mes a otro;
- **Las paradas de los autobuses varían de un operario a otro** (estación ferroviaria, Plaza de los Vascos, aeropuerto, etc.);
- **Las frecuencias son escasas** (sobre todo fuera de la época estival) y los **horarios se concentran** a mitad de jornada en la mayoría de operarios;
- **Más allá de la oferta, el problema que aquí se plantea es sobre todo de organización, distribución e información.**

La siguiente tabla ofrece una comparativa del rendimiento de las ofertas de transporte entre Bayona y San Sebastián.

Modo	Tiempo	Precio	Frecuencia	Comodidad
Coche privado	50 minutos	12 €	Ilimitada	+++
Vehículo compartido	50 minutos	5 €	Discontinua	++
Trenes	1 hora y media	18 €	20/día	++
Autocares	1 hora y cuarto	8 €	Más de 20/d en todo el conjunto de empresas	++

La comparación de los modos muestra que, según están ahora las cosas, **el tren no resulta un modo atractivo** por sus elevadas tarifas y el cambio en Hendaya, el cual impone tiempos de recorrido más bien prolongados. **El autocar tiene más probabilidades de situarse como el medio alternativo al coche.**

Observaremos también que, en junio, circulan 30 autocares entre Bayona y San Sebastián. Esto ya supera los 20 autocares estimados para cubrir una demanda teórica de 1 100 personas al día en nuestro análisis de la demanda.

### 3.8 Evoluciones

En cuanto al transporte vial, está prevista la ampliación de la RD85 entre la A63 y la RD817.

Con respecto al ferrocarril, se ha planificado:

- La modernización de la línea Hendaya - Dax
- La modernización de la estación de Bayona (red intermodal)
- La creación de la RIM de Hendaya (estudio en curso)
- El tercer raíl entre Irún y Donostia (obras en curso)
- La creación de la Y vasca

## 4. CONSULTAS AL PÚBLICO

Se han organizado dos grandes campañas de consulta como parte de este estudio mediante sendos cuestionarios propuestos a los internautas en la página [www.transfermuga.eu](http://www.transfermuga.eu).

### 4.1 Consulta 1: comprender la elección de modo de los usuarios

La primera consulta se desarrolló del 19/05/2017 al 19/08/2017, con un total de 168 respuestas, sobre todo en francés (73 %), pero también en español (21 %) y en euskera (6 %). Los responsables de la movilidad (Eurorregión, ATTG, oficinas de turismo, etc.) difundieron ampliamente la invitación a rellenar el cuestionario. El objetivo de esta consulta era comprender la elección de modo de los usuarios en sus desplazamientos transfronterizos.

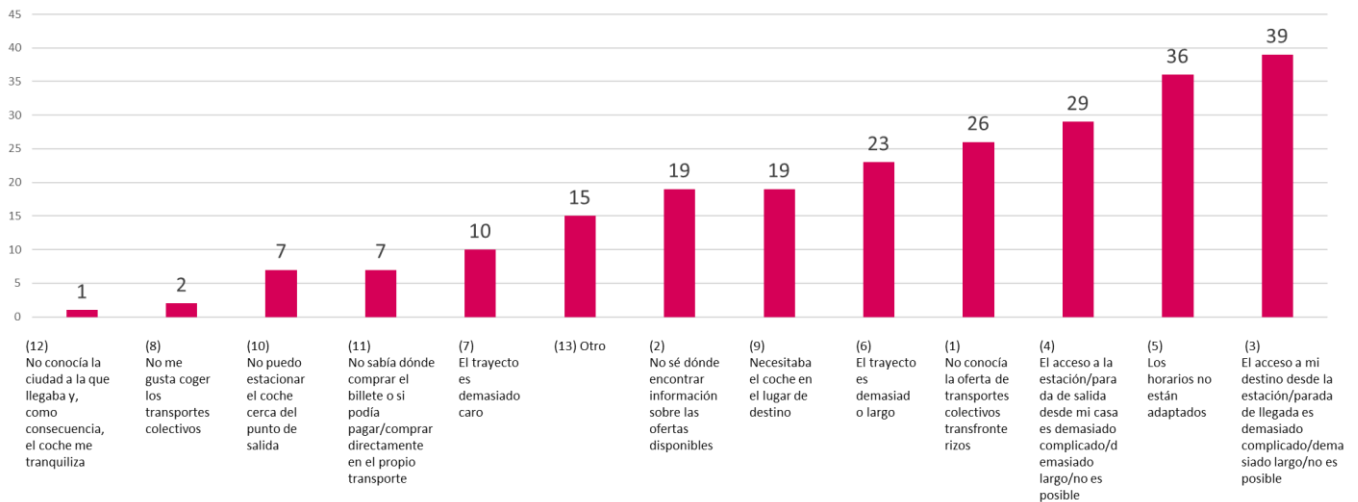
Las principales conclusiones de la consulta son las siguientes:

- Los viajes transfronterizos que describen los encuestados se vinculan principalmente al ocio (60 %). Del lado español, San Sebastián se sitúa con mucha diferencia en el primer puesto de los destinos/orígenes de desplazamientos (45 %). Del lado francés, Bayona es la que aparece en cabeza (30 %, 50 % si se considera Bayona-Anglet-Biarritz), seguida de Hendaya (23 %);
- La dificultad/el coste del aparcamiento es la razón principal de cara a utilizar los transportes públicos, acompañada de un planteamiento ecológico;



Cuando les preguntamos lo que habría que mejorar, el 79 % de los usuarios de transportes públicos indican un trayecto más rápido.

- Los automovilistas que no recurren al transporte público mencionan cinco grandes razones: paradas demasiado alejadas de casa/del destino del viaje, horarios sin adaptar, un desconocimiento de la oferta, un trayecto demasiado largo o, incluso, la necesidad de disponer de coche in situ. Por el contrario, el precio no constituye un criterio.



El 98 % de los automovilistas afirman estar dispuestos a coger el transporte público para futuros trayectos...

- Si fuese más rápido (40 %)
- Si fuese más sencillo (32 %)
- Si fuese más legible (11 %)
- Si los horarios estuviesen mejor adaptados (10%)

**De este modo, mejorar la oferta transfronteriza de transportes públicos supone ante todo lograr un servicio más rápido. También parece necesario optimizar los horarios y el conocimiento del servicio.**

 **Transfermuga**

**consulta Transfermuga 1**

**FASE 1**

Porque su opinión mejora las moviidades transfronterizas, le agradecemos su participación en el cuestionario sobre su experiencia.

**Sus viajes entre el país vasco francés y el español, ¿qué resultado tienen?**



*Por el momento, compartir coche no les atrae porque lo desconocen o porque las aplicaciones digitales no les llaman mucho la atención. Por el contrario, estarían dispuestos al menos a probarlo para el ocio.*

consulten los resultados completos de la consulta en



[transfermuga.eu](http://transfermuga.eu)

**CONSULTA TRANSFERMUGA 2**

Su opinión nos permite estudiar mejoras concretas, como la creación de una línea pública de autocares exprés para desplazamientos transfronterizos. Del 10/10 al 15/11, entre a darnos su opinión sobre lo que esperaría de esta línea.

## 4.2 Consulta 2: el perfil de una futura línea de autocares expés transfronteriza

En la segunda consulta, disponible del 15/10/2017 al 18/01/2018, se pedía a los encuestados describir un trayecto transfronterizo que podrían hacer en autocar. Respondieron al cuestionario 125 personas, el 89 % en francés y el 11 % en español. En el 86 % de los casos, los participantes describieron un trayecto por motivos de ocio/compras.

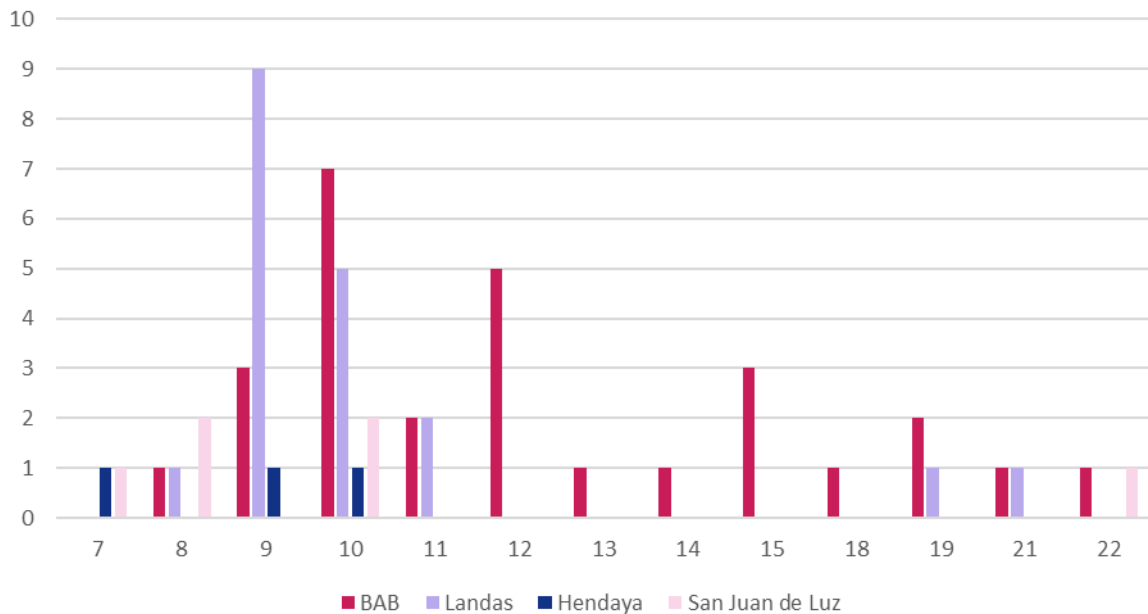
Las principales conclusiones de esta consulta son las siguientes:

- Entre las paradas propuestas, la estación de autobuses de San Sebastián resalta con mucha claridad del lado español (68 %). Del lado francés, la parada más mencionada es la Plaza de los Vascos (36 %). Hossegor y Capbreton también se indican con frecuencia (23 %). Hendaya e Irún, origen en la actualidad de bastantes desplazamientos transfronterizos, solo se citan a veces; de hecho, existen otros transportes públicos eficaces entre estas ciudades (TOPO y/o red de autobuses urbanos Hegobus). Observamos también que las paradas mal identificadas o inexistentes actualmente apenas se nombran (salidas norte y sur de San Juan de Luz, Ficoba y Behobia). Por último, el aeropuerto de Biarritz se menciona muy puntualmente, consecuencia de la muy reducida tasa de respuesta de los españoles al cuestionario; de hecho, se trata ante todo de un destino para los españoles, ya que los franceses no identifican el aeropuerto como posible parada de salida con el fin de desplazarse al otro lado de la frontera.

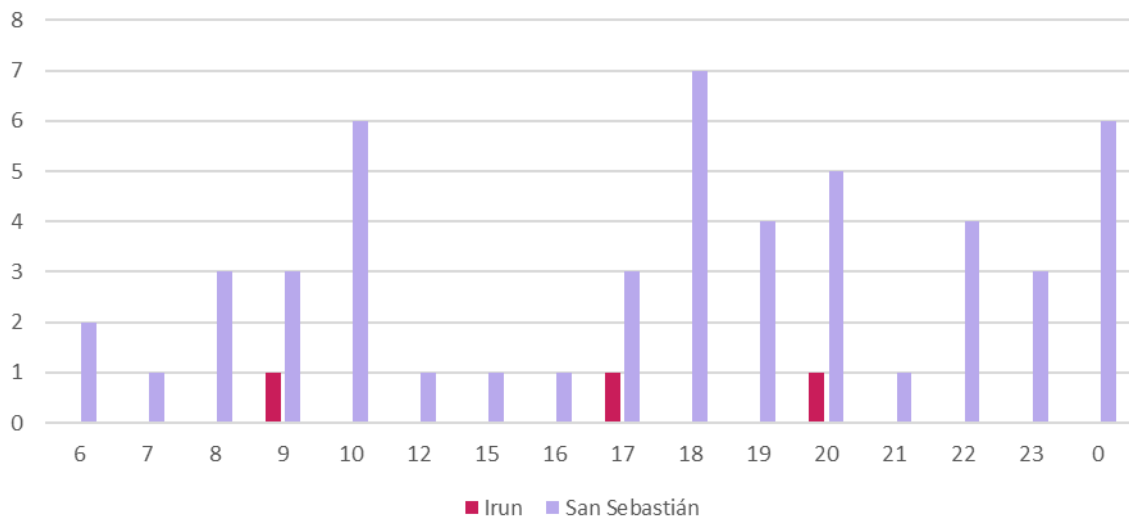
		CIUDAD DE FRANCIA										Total general
		Hossegor: oficina de turismo	Capbreton: estación de autobuses	Bayona: Plaza de los Vascos	Anglet	Biarritz: Aparcamiento o Floquet	Aeropuerto de Biarritz	San Juan de Luz: salida norte	San Juan de Luz: estación de autobuses	San Juan de Luz: salida sur	Hendaya: estación	
CIUDAD DE ESPAÑA	Aparcamiento Ficoba en Irún	1	2	1								4
	Behobia en Irún (Ventas)		2	1								3
	Centro/estación/Paseo Colón de Irún	1		4		1	2		1	2	1	12
	Aparcamiento Loyola en San Sebastián	1	1	6	3	5	1	1	1		2	21
	Estación de autobuses de San Sebastián	8	13	33	3	6	5	1	8		8	85
		11	18	45	6	12	8	2	10	2	11	125

- En cuanto a las horas de salida, se observa una demanda clara por la mañana desde las Landas a San Sebastián, mientras que desde Bayona-Anglet-Biarritz la demanda está más repartida durante el día. La demanda de regreso de España a Francia por la tarde se distribuye bastante uniformemente entre las 17:00 horas y la medianoche. Se observa una hora de baja actividad a mitad de la jornada.

### Horas de salida - Francia

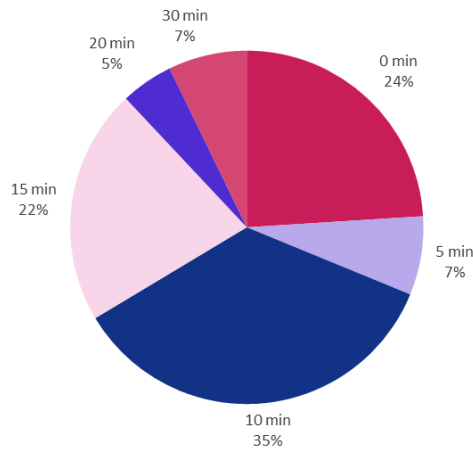


### Horas de salida - España



- El precio del billete acordado en la actualidad (entre 5 € y 9 €) para los trayectos transfronterizos se considera mayoritariamente aceptable entre los encuestados. El 28 % de las personas encuestadas están dispuestas a pagar 10 € o más y el 26 % de los participantes no se plantean abonar más de 5 €.
- Los encuestados esperan una red exprés. El tiempo medio de desvío que los usuarios consideran aceptable es de 10 minutos. Solamente el 34 % aceptaría un desvío de 15 minutos o más.

Tiempo de desvío que se considera aceptable



## 5. OPORTUNIDAD PARA UN ENLACE TRANSFRONTERIZO DE AUTOCARES EXPRÉS QUE UTILICE LA A63/A8

La oferta existente es importante con respecto a la demanda, con autocares que cubren el enlace entre Bayona y San Sebastián durante todo el día en tiempos de recorrido razonables si se comparan con el coche privado. Por el contrario, se puede mejorar la oferta de varias formas para atraer así a más viajeros.

### 5.1 Mejorar la legibilidad de la oferta disponible

Esta oferta parece resultar **poco legible y constante**, sobre todo si tenemos en cuenta las variaciones observadas entre el periodo estival y fuera del verano.

En términos de visibilidad, es difícil para el viajero obtener los horarios de los autobuses disponibles, conocer sus lugares exactos de paso y los puntos donde comprar el billete. La página de Transfermuga cataloga el conjunto de la oferta transfronteriza y redirige a los sitios de los diferentes operarios. La web comparabus.com permite comparar todas las ofertas existentes para un trayecto determinado.

Otra medida en favor de la legibilidad y visibilidad consistiría en mejorar la señalización con una identidad visual única y común, fácil de adoptar para todos, tanto usuarios y ciudadanos/habitantes como instituciones y propietarios.

### 5.2 Mejorar la visibilidad e intermodalidad de las paradas del autobús

Los **lugares con servicio de autobuses** interurbanos transfronterizos resultan poco visibles. En cada municipio hay varias paradas según la empresa de autobuses. Para mejorar este problema crítico de la oferta de transportes públicos viales, proponemos algunas soluciones:



- Una parada por ciudad que agrupe al conjunto de autobuses para todas las empresas, situadas de forma ventajosa con respecto a las condiciones de intermodalidad;
- Una señalización sólida y presente en los lugares para aclarar la oferta disponible;
- Indicaciones de acceso desde los otros modos de transporte (autopistas, estaciones ferroviarias, etc.);
- Planificaciones para los viajeros que esperan.

### 5.3 Crear un servicio exprés para acceder al aeropuerto

El aeropuerto de Biarritz es uno de los más grandes de la región. Si mejoramos su accesibilidad desde España, se recurrirá y utilizará más. Del lado francés, la línea 816 (y 816 Exprés) permite llegar fácilmente. Por el contrario, desde San Sebastián, la oferta es más deficiente. Hay un proyecto en curso para una estación de autobuses en el aeropuerto de Biarritz: las obras están contratadas. Un enlace transfronterizo exprés en autocar parece absolutamente oportuno, sobre todo si lo ofrecemos con un itinerario directo y horarios de servicio armonizados con los de salida y llegada de vuelos.

Al analizar los horarios de los aviones en el aeropuerto de Biarritz, observamos que se distribuyen a lo largo de todo el día, con salidas desde las 06:30 hasta las 21 h y llegadas de 08:30 a 22:30 h.

**JEUDI HIVER 2017/2018**

COMPAGNIE	N° de vol	HORAIRE	ORIGINE	TYPES	DESTINATION	N° de vol	HORAIRE		
HOP		NIGHT STOP		CRK	LYON	A54081	06H45	02/11/17	22/03/18
AIR France		NIGHT STOP		A319	ORLY	AF7481	06H45	02/11/17	22/03/18
EASY JET	U23701	08H30	CHARLES DE GAULLE	A319	CHARLES DE GAULLE	U23702	08H55	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7496	08H30	ORLY	A319	ORLY	AF7497	09H15	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7654	10H20	CHARLES DE GAULLE	AVRO	CHARLES DE GAULLE	AF7655	11H00	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7480	12H00	ORLY	A319	ORLY	AF7483	12H45	02/11/17	22/03/18
RYANAIR	FR5331	12H45	CHARLEROI	B738	CHARLEROI	FR5332	13H10	02/11/17	22/03/18
HOP	A54082	10H00	LYON	CR7	LYON	A54083	13H45	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7490	15H05	ORLY	A320	ORLY	AF7487	15H50	02/11/17	22/03/18
HOP	A54086	17H15	LYON	CRK	LYON	A54087	18H00	02/11/18	22/03/18
AIR FRANCE	AF7656	17H45	CHARLES DE GAULLE	E70	CHARLES DE GAULLE	AF7657	18H20	02/11/17	22/03/18
EASY JET	U23705	19H50	CHARLES DE GAULLE	A319	CHARLES DE GAULLE	U23706	20H15	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7488	19H55	ORLY	A319	ORLY	AF7491	20H40	02/11/17	22/03/18
HOP	A54088	21H20	LYON	CRK	NIGHT STOP			02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7484	22H30	ORLY	A319	NIGHT STOP			02/11/17	22/03/18

#### Horarios de un jueves de invierno en el aeropuerto de Biarritz (fuente: aeropuerto de Biarritz)

Prestar servicio al aeropuerto con autocar desde España necesita cierta frecuencia. De hecho, el autocar debe llegar con suficiente antelación de cara a la salida del avión (1 hora) para que el usuario tenga tiempo de facturar las maletas y de pasar los controles de seguridad, pero sin llegar demasiado pronto (no más de 2 horas y cuarto) con el fin de que el trayecto en autocar resulte atractivo con respecto a los demás modos de transporte. De igual forma, para volver a España, el autobús debe salir con suficiente posterioridad tras el aterrizaje previsto del avión, pero sin que sea mucho tiempo después.

Así, calculamos que se necesita un servicio cada dos horas como mínimo para abastecer correctamente el aeropuerto. Para que la oferta de autocares resulte creíble, el servicio transfronterizo debe obligatoriamente abastecer a todos los vuelos, con futuras excepciones para los primeros aviones de la mañana, que necesitarían una salida a las 04:40 h de San Sebastián.

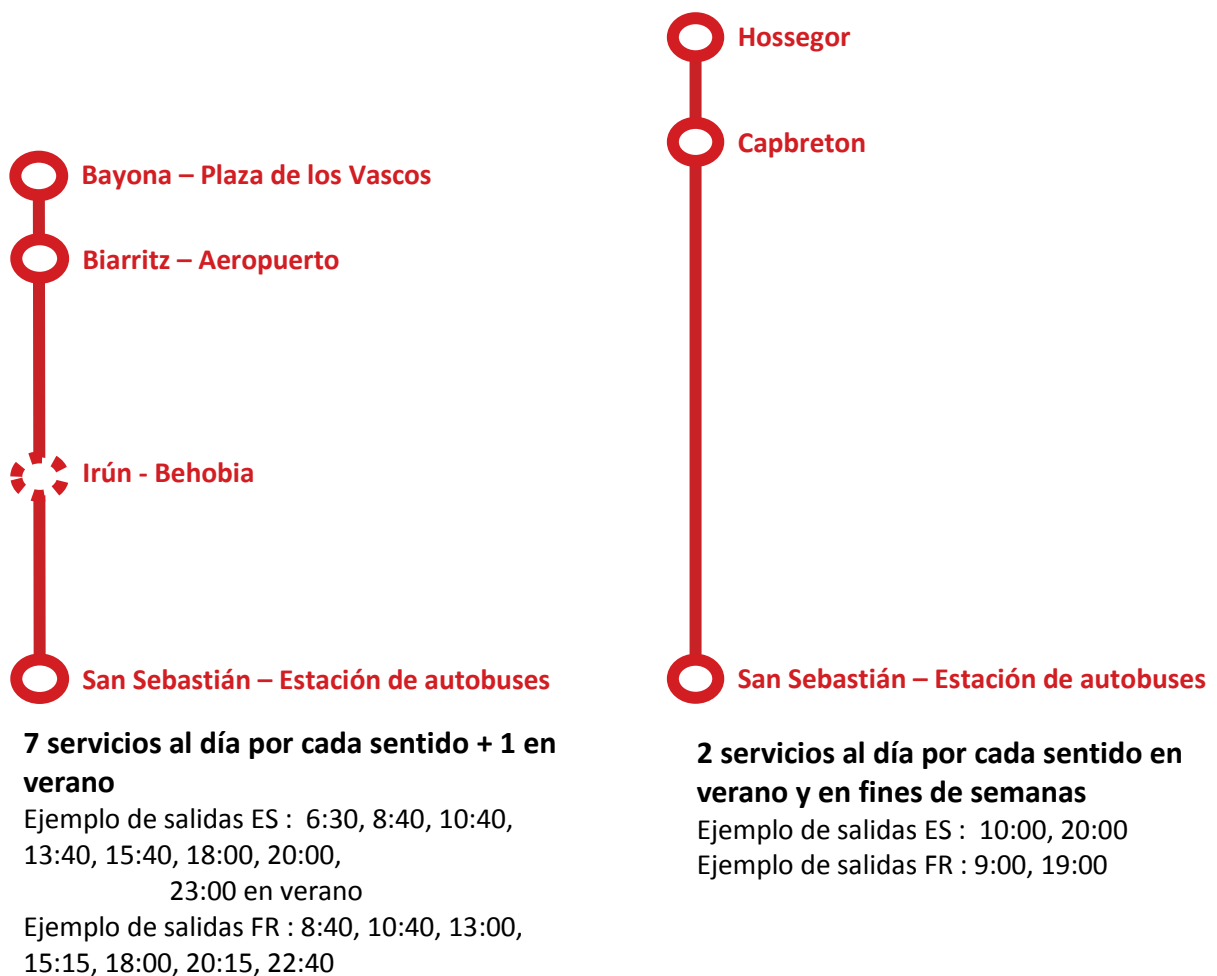
#### 5.4 Crear un servicio exprés de San Sebastián a Bayona y, después, Hossegor/Capbreton

Por último, resulta igualmente factible ofrecer una línea exprés entre Bayona y San Sebastián. Sería idéntica todo el año y, así, más visible para los viajeros. Las consultas han demostrado el interés del público en una línea verdaderamente exprés por autopista, con menos de 15 minutos de desvíos para prestar servicio a otras paradas.

De la misma forma, bastantes encuestados desean un enlace exprés en autocar entre Hossegor/Capbreton y San Sebastián, sin conexión actual mediante transporte público.

#### 5.5 Descripción de servicios

Con el fin de responder a las oportunidades identificadas, se sugieren dos líneas de autocares transfronterizos, una entre Bayona y San Sebastián, con 7 viajes de ida y vuelta al día, y otra de Hossegor a San Sebastián, con 2 viajes de ida y vuelta al día en la temporada turística (durante el verano, los fines de semana de primavera y en otoño).



### **Bayona San Sebastián**

Está destinada a:

- Prestar servicio al aeropuerto para los españoles: los horarios propuestos se adaptan a los de las llegadas/salidas del aeropuerto de Biarritz (invierno 2017/2018). Además, se sugiere una parada optativa bajo demanda en Irún/Behobia: el autocar se aleja lo menos posible de la autopista y, a la vez, se permite a los habitantes de Irún desplazarse al aeropuerto. Ante el reducido número de subidas a los autocares PESA actualmente, y debido a que la congestión amenaza con prolongar el tiempo de trayecto para abastecer esta parada complementaria, se trataría de un punto optativo, bajo demanda;
- Conectar rápidamente Bayona y San Sebastián, las paradas más solicitadas e importantes en la actualidad a ambos lados de la frontera. No se incluyen las paradas intermedias en Biarritz, San Juan de Luz o Hendaya, ya que necesitarían desvíos demasiado importantes, superiores al límite de 15 minutos mencionado en la consulta.

Dicho servicio sería válido todos los días del año. En la época turística (o solamente los sábados al principio), parece interesante ofrecer una vuelta al final del día desde San Sebastián, sobre las 23 h o a medianoche, para llevar de vuelta a los franceses que deseen disfrutar de los «pintxos» de la ciudad.

### **Hossegor-San Sebastián**

Está destinada a atraer a los excursionistas (turistas de un día), con una salida por la mañana y una vuelta al final de la tarde en cada sentido. La temporada turística, durante la cual se duplica el número de personas presentes en el territorio, parece más adaptada en principio para ofrecer este abastecimiento. De esta forma, podríamos aspirar a un servicio diario en los tres meses de verano (del 15 de junio al 15 de septiembre) y solamente los fines de semana en primavera (del 15 de abril al 15 de junio) y otoño (del 15 de septiembre al 15 de octubre), es decir, 130 días al año.

En esta línea, sería interesante prever autocares con capacidad para transportar algunas bicicletas/tablas de surf, correspondientes a los motivos de desplazamiento que se esperan de ella (ocio).

### **Hendaya**

Entonces, no recibirá servicio de esta red transfronteriza por dos motivos: por un lado, ya se encuentra conectada a San Sebastián directamente con el TOPO y, por otro, la demanda transfronteriza desde Hendaya se centra sobre todo en Irún como destino. La red urbana Hegobus es la que está destinada a cubrir esta demanda y ya lo hace.

### **San Juan de Luz**

Este caso es diferente. La congestión en verano dificulta mucho el acceso al centro urbano, el cual, por tanto, no puede recibir servicio de una de las dos líneas, ya que esto ocasionaría un desvío demasiado importante para esta red exprés. Por el contrario, la ciudad es el destino favorito de los turistas que

solicitan información sobre el País Vasco francés en San Sebastián (fuente: oficina de turismo de San Sebastián). Por ello, existe quizás un potencial turístico importante que no se ha detectado en la consulta por la baja tasa de respuesta del lado español. También se podría probar una línea directa San Juan de Luz-San Sebastián durante la época turística mediante, por ejemplo, tres viajes de ida y vuelta al día (por la mañana, al mediodía y al final de la tarde). Aun así, no hemos conservado esta línea puesto que no se ha confirmado la demanda ni con la frecuentación PESA ni con la consulta.

## 5.6 Gestión

Los poderes públicos deben dirigir esta red de dos líneas transfronterizas. Hemos detectado en el análisis que la oferta actual era poco legible, sin permanencia ni rentabilidad para el sector privado. El sector público podrá responder mejor a los principales desafíos de la demanda regional transfronteriza.

Sin duda, las líneas de la nueva red transfronteriza no resultarán rentables, en todo caso al principio, ya que la frecuentación será bastante reducida. Lo observamos en la consulta: la oferta de autocares no se conoce en la actualidad, y el modo padece en Francia carencias de imagen. Además, PESA ha tenido que reducir su oferta puesto que sus autocares no estaban lo suficientemente llenos con una oferta similar. En aquel momento, la frecuentación media era de 8 personas por autocar a lo largo del año. Incluso, la demanda total de desplazamientos transfronterizos entre Bayona y San Sebastián es, en la actualidad, relativamente baja, como se ha indicado al principio del estudio. Por ello, el sector privado no quiere hoy en día proponer esta oferta transfronteriza. El servicio transfronterizo y, sobre todo, el abastecimiento del aeropuerto, se asemeja más al del servicio público, y el intervalo de 2 horas se ha conservado con esto en mente para proponer una oferta durante todo el día.

Aun así, el sector público disfruta de ventajas para instalar esta oferta en el panorama de los transportes públicos del País Vasco y convencer a cada vez más usuarios de que recurran a sus líneas:

- Al asegurar la permanencia de la oferta, tanto en verano como en invierno, de un año a otro, aunque la línea presente carencias;
- Al controlar y difundir información sobre la existencia de la línea y los horarios mediante canales públicos (oficinas de turismo, página [transfermuga.eu](http://transfermuga.eu), fichas con los horarios en las paradas, etc.);
- Al organizar la visibilidad de las paradas (señalización) y de los autobuses (uniforme).

La red se debe crear con voluntad pragmática: hay que posibilitar la evolución de la oferta en función de las opiniones de los clientes, las necesidades del aeropuerto y/o los resultados comerciales. Sobre todo para la línea Hossegor-San Sebastián, se debe probar y ajustar la extensión anual del servicio en función de la demanda, hoy en día mal conocida.

Con esto en mente, parece oportuno que la Eurorregión administre la red. No obstante, es necesario estudiar la viabilidad en el plano jurídico.

## 5.7 Modelo económico

El coste por kilómetro de un autocar se suele situar en los 2,5 €/km en Francia (fuente: sistema de referencia socioeconómico de la SNCF Réseau). En España, dicho coste probablemente sea más bajo por los valores salariales inferiores; consideramos entonces en este estudio un precio por kilómetro de 2 €/km. Los operadores locales han confirmado esta cifra.

Las siguientes tablas presentan las hipótesis adoptadas para el modelo económico. Los precios de los billetes son los que manejan en la actualidad los operadores privados, considerados como aceptables en las consultas.

<b>Distancia</b>	53 km
<b>Número de viajes de ida y vuelta al día</b>	7
<b>Número de días de servicio al año</b>	365
<b>Precio del billete</b>	7 €
<b>Coste por kilómetro</b>	2 €

**Hipótesis para la línea Bayona-Aeropuerto-San Sebastián**

<b>Distancia</b>	80 km
<b>Número de viajes de ida y vuelta al día</b>	2
<b>Número de días de servicio al año</b>	130
<b>Precio del billete</b>	9 €
<b>Coste por kilómetro</b>	2 €

**Hipótesis para la línea Hossegor-San Sebastián**

Con el fin de calcular la rentabilidad de la línea, y la futura subvención de explotación necesaria para compensar las pérdidas, probamos tres escenarios: con 8 personas por autocar (situación de PESA en 2016), con 16 personas por autocar (equilibrio entre ingresos y gastos) y con 25 personas por autocar (éxito comercial).

Se propone una prueba de sensibilidad con un coste por kilómetro de 2,5 €/km.

	<b>Escenario 1</b>	<b>Escenario 2</b>	<b>Escenario 3</b>
<b>Nº de clientes por autocar</b>	8	16	25
<b>Ingresos anuales</b>	324 000 €	647 000 €	1 011 000 €
<b>Coste anual</b>	625 000 €	625 000 €	625 000 €
<b>Resultado anual</b>	-301 000 €	+22 000 €	+386 000 €
<b>Subvención necesaria</b>	<b>301 000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
<b>Resultado anual con un coste de 2,5 €/km</b>	-480 000 €	-134 000 €	+230 000 €

De esta forma, en el posible caso de empezar con 8 clientes por trayecto, la subvención pública necesaria para que ambas líneas funcionen es de 300 000 € al año.

## 6. ANEXO: FUENTES

[http://www.lurraldea.net/fileadmin/Bibliodocs/enquete\\_menages\\_2010.pdf](http://www.lurraldea.net/fileadmin/Bibliodocs/enquete_menages_2010.pdf)

[http://www.chronoplus.eu/ftp/documents/PLAN%20DE%20POCHE%20sept%202016\\_internet.pdf](http://www.chronoplus.eu/ftp/documents/PLAN%20DE%20POCHE%20sept%202016_internet.pdf)

<https://www.google.fr/maps>

[http://hegobus.fr/files/files\\_manager/source/autre/Hegobus-Plan-misaison2017.pdf](http://hegobus.fr/files/files_manager/source/autre/Hegobus-Plan-misaison2017.pdf)

<http://www.transports64.fr/Reseau>

<http://www.irun.org/cod/noticias/ficha.aspx?tipo=banner&clave=2312>

<http://www.dbus.eus/fr/se-deplacer-avec-dbus/lignes-et-horaires/>