



La Teniente Alcalde Delegada de Movilidad Sostenible y Limpieza Viaria eleva para su aprobación por la Junta de Gobierno Local, en su caso, la siguiente,

## **PROPUESTA**

**RESULTANDO**, que conseguir una movilidad urbana sostenible es crucial tanto para la calidad de vida como para la salud y la economía de todos los ciudadanos de la Región. El reto es construir un nuevo diseño de la red de transporte público colectivo mediante autobús urbano, como elemento vertebrador y de cohesión en el nuevo modelo de municipio y de la ciudad, capital de la Región y centro atractor metropolitano, formando parte de los objetivos de crecimiento económico, seguridad, ciudad amable, regeneración económica, medioambiente y equidad.

Problemas como la congestión del tráfico, gases de efecto invernadero, ruido y contaminación, problemas de salud, seguridad personal y accidentalidad, deben tener respuesta en un municipio que mira al siglo XXI.

Actualmente el Ayuntamiento de Murcia está trabajando en el nuevo modelo de reordenación de las líneas del transporte urbano municipal mediante autobús sobre tres pilares básicos:

- 1) Planificación del entorno urbano, incrementando la peatonalización y ganando espacio para uso del ciudadano.
- 2) Restricción del uso del coche privado en las áreas urbanas, diseñando para ello las zonas de bajas emisiones.
- 3) Desarrollo de un transporte público de calidad.

Medidas como incrementar carriles bici para el uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal, integración de los distintos modos de transporte, segregación de plataformas exclusivas para el autobús y complementariedad con la apuesta de aparcamientos disuasorios situados en los accesos de la ciudad, así como la integración de éstos en el sistema de transporte público, acompañan al nuevo proyecto de servicio como actuaciones complementarias.

Cobertura máxima, transversalidad, vertebración del territorio, transporte a demanda, velocidad comercial atractiva, captación y fidelización de usuarios, conocimiento de viajes, gestión de datos, en fin, la lista de medidas es demasiado extensa pero no exhaustiva.

No es un proyecto pensado para una rentabilidad económica, sino para una rentabilidad social, para el progreso del municipio, para Murcia y sus pedanías, para todos los ciudadanos y ciudadanas.

**Ayuntamiento de Murcia**

Glorieta de España, 1  
30004 Murcia  
T: 968 35 86 00  
(C.I.F. P-3003000 A)



El equipo técnico municipal junto con la consultora seleccionada, ha trabajado en un proyecto de transporte sostenible, con autobuses ecológicos y accesibles, infraestructuras asociadas para conseguir la opción más ventajosa para la movilidad, con cobertura hacia los grandes centros atractores tanto en la ciudad como en las principales pedanías, con servicios los fines de semana y fiestas, en definitiva, con un grado de satisfacción óptimo, desde la perspectiva medioambiental y viabilidad económica, con rentabilidad social.

Además, se ha trabajado en la afección de esta reordenación en el área metropolitana, desde el principio jurídico de colaboración y coordinación con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

**RESULTANDO**, que partimos de la actual concesión de transportes municipal operada por la UTE Transportes de Murcia y de otra autonómica, gestionada por LATBUS que presta su servicio en una área metropolitana diseminada en el territorio, pedanías y municipios cercanos como Alcantarilla, Molina de Segura, Santomera, Beniel, Ceutí y pedanías del campo de Murcia con tráfico proveniente de la costa.

Un área metropolitana en la que puedan incorporarse otros municipios cercanos en función del estudio que al efecto se aporte, sería un objetivo de movilidad sostenible e inteligente, que debe tener el transporte público como elemento clave para la población.

Actualmente el modelo imperante descansa en una participación muy alta de la movilidad motorizada con soporte fundamental en el automóvil privado. Tampoco existen infraestructuras metropolitanas asociadas como carriles segregados o carriles bici como opción real para desplazamientos cotidianos (a título de ejemplo, Alcantarilla - Murcia; Molina – Murcia).

Por ello, este proyecto de servicio debe completarse con otras actuaciones que están en fase de redacción y/o ejecución. Nos referimos a la creación de aparcamientos intermodales compatibles con modos de transporte tanto colectivo urbano, como de movilidad personal (bicicleta, patinete y/o moto eléctrica). Ya se han puesto en funcionamiento los aparcamientos disuasorios previstos en el PMUS y recientemente se ha abierto al público el aparcamiento Atocha.

Autobús y tranvía sostenibles desde cualquier punto de la ciudad a los grandes centros de atracción como hospitales, universidades y estación de ferrocarril. Hay que tener en cuenta que el Ayuntamiento está obligado a crear las zonas de bajas emisiones antes del año 2023, lo que supondrá una restricción del vehículo privado en determinadas zonas.

Creación de infraestructuras segregadas asociadas a lo anterior, que permita una oferta y velocidad comercial atractiva, para todo tipo de transporte que llegue a la ciudad de Murcia.



Creación de infraestructura para logística y reparto urbano de mercancías con especial atención a la última milla, generando puntos atractivos para el tejido empresarial. Actualmente existe un convenio de colaboración con Correos Express que facilita la entrega de paquetes en el centro de Murcia con bicicargos.

Capacidad de gestión, motivación y herramientas que se están desarrollando en el concepto de ciudad inteligente. Ello conlleva la inclusión de nuevas tecnologías, sistemas de control y de datos en la nueva reordenación del transporte urbano, que deberán ser integrables con la oferta del transporte metropolitano e interurbano en una fase posterior.

Creación de corredores periurbanos que faciliten el acceso directo a la ciudad y su conexión con otros puntos, con el menor número de transbordos posible, permitiendo para ello el acceso al centro o lugares de preferencia.

Se deberán desarrollar instrumentos de cooperación entre ambas administraciones para desarrollar un modelo de transporte colectivo urbano y periurbano sostenible, a través de la figura del Plan Metropolitano que está previsto en la legislación autonómica.

**RESULTANDO**, que el Proyecto de Servicio que se pretende aprobar, forzosamente tuvo que adaptarse a las nuevas circunstancias provocadas por la pandemia. En los momentos actuales, se ha iniciado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que entre otras cuestiones, incluye una convocatoria de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano.

El procedimiento general para la concesión de ayudas previsto por el MITMA, requiere entre otras cuestiones, de la elaboración de una memoria técnica y financiera para formalizar la solicitud, cuyo plazo previsto es desde el 1 de julio hasta el 11 de agosto.

La justificación previa de la necesidad de la contratación tiene su base y fundamento en la complejidad del proyecto y urgencia de cumplir con los plazos establecidos.

Al respecto, desde la Concejalía de Movilidad Sostenible se presentaron distintas manifestaciones de interés durante la consulta abierta por el MITMA, en concreto hasta dieciséis proyectos cuyo objeto se enmarcaba en los criterios previos establecidos por el Ministerio, relacionados con la implantación de zonas de bajas emisiones, transporte colectivo urbano e infraestructuras inteligentes asociadas.



Por parte del equipo técnico y gobierno municipal se ha decidido que se prepare la documentación y memoria para redactar la solicitud correspondiente a “SISTEMAS INTELIGENTES ASOCIADOS AL TRANSPORTE URBANO MUNICIPAL, EJEUCUCIÓN CARRILES BUS Y BICICLETA, TECNIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRÁFICO, CONTROL DIGITALIZADO Y HERRAMIENTAS DE MOVILIDAD INTELIGENTE. GESTIÓN DE DATOS. ADQUISICIÓN DE FLOTA AUTOBUSES ELÉCTRICOS”.

Estos fondos, si finalmente son concedidos, tendrán un impacto en el modelo económico del proyecto, ya que se podría poner a disposición del futuro operador una serie de equipamientos y material que afectaría a la inversión inicial prevista en el Proyecto de Servicio. En este sentido, advertir que la memoria económica no deja de ser un elemento orientativo objeto de ajuste en función de la disponibilidad de estos componentes así como de las alegaciones que se presenten, y que no obstante, será documento necesario a incorporar en el proceso de licitación una vez aprobado el Proyecto de Servicio.

**CONSIDERANDO**, que la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se regula el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, establece en su art. 7 las competencias que en materia de transporte de viajeros corresponde a los municipios, y en particular en su apartado b), la planificación, ordenación y gestión de los transportes públicos de personas que discurran íntegramente por su término municipal, así como los que le pueda encomendar o delegar la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Murcia, sin perjuicio de los contratos de gestión de servicios públicos regulares de viajeros de uso general ya establecidos en su territorio de un solo municipio y que son titularidad de la Comunidad Autónoma y sin perjuicio igualmente de las facultades de coordinación y ordenación general que sobre estos transportes ostenta la misma.

Por otro lado, el art. 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, establece en punto 2.g), que el municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, el transporte colectivo urbano, siendo de carácter obligatorio por mor del art. 26.1.d) en los municipios con población superior a 50.000 habitantes.

El Reglamento Comunitario 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los Servicios Públicos de Transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, obliga a acudir a procedimientos equitativos de adjudicación a partir del 3 de diciembre de 2019, si bien esta previsión no plantea incidencia, porque la adjudicación de las concesiones de servicios público o contratos de servicios en España, respeta la necesaria publicidad y concurrencia que además se ha visto recientemente reforzada con la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

**Ayuntamiento de Murcia**

Glorieta de España, 1  
30004 Murcia  
T: 968 35 86 00  
(C.I.F. P-3003000 A)



Esta reglamentación comunitaria crea un marco legal uniforme definiendo el transporte público de viajeros como los servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua. En la medida que muchos de estos servicios no presentan posibilidades de explotación comercial, el Reglamento determina instrumentos con los que los Estados miembros puedan garantizar su prestación. Entre estos mecanismos se reconoce la adjudicación de derechos exclusivos a los operadores de servicios públicos, la concesión de una compensación financiera a los mismos y el establecimiento de reglas generales de explotación de los transportes públicos aplicables a todos los operadores.

Por último, la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transporte Terrestres (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), y que se aplica como ley especial en los términos previstos en la disposición final segunda de la citada ley, en cuanto a legislación básica del Estado.

El procedimiento de licitación previsto será abierto, sirviendo este proyecto de base para la elaboración de las prescripciones técnicas, en el marco de un contrato de servicios prestados a la ciudadanía previsto en la Ley de Contratos del Sector Público.

**CONSIDERANDO**, que con fecha 27 de enero de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea, anuncio de información previa relativa a un contrato de servicio público: Servicios de transporte por la vía pública 2020/S 018-040542.

Con fecha 30 de diciembre de 2019 se adjudicó a la U.T.E. iPlan-Ctym Murcia, el servicio de asistencia técnica relativo a la realización del modelo de servicio de las líneas urbanas de transporte municipal del Ayuntamiento de Murcia, cuyo contrato fue suscrito en fecha 18 de febrero de 2020. La duración del mismo finalizaba el 18 de agosto de 2020 pero, como consecuencia de la pandemia por COVID-19, por decreto del Concejal de Fomento de fecha 11 de junio de 2020, se autorizó la ampliación del plazo para la ejecución del trabajo hasta el 30 de noviembre de 2020. Posteriormente y por la persistencia de las mismas circunstancias que motivaron lo anterior, con fecha 15 de junio de 2020, se autorizó una nueva ampliación hasta el 31 de diciembre de 2020.

El proyecto de Servicio fue entregado en febrero de 2020, a satisfacción del servicio promotor. No obstante, con advertencia de posibles modificaciones que deberán corregir una vez se estudien las alegaciones presentadas por los ciudadanos y colectivos en el plazo de información pública que se concederá al efecto.



Igualmente se tendrá en cuenta el mapa concesional de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Las líneas interurbanas que cubren los recorridos Murcia – Alcantarilla, Murcia – Molina de Segura, Murcia – Santomera, Murcia – Beniel, Murcia - Ceutí y Murcia – Playas, cuyos itinerarios discurren por territorio municipal, por lo que no operará ninguna prohibición de coincidencia de tráfico, siendo de interés común de ambas administraciones, la coordinación de los servicios para conseguir una mayor eficiencia en el transporte urbano de las pedanías incluidas en esos trayectos.

En el análisis y estudio del nuevo modelo de transporte, se han tenido en cuenta las aportaciones efectuadas en 5.500 encuestas telefónicas, entrevistas a todos los Presidentes de las Juntas Municipales y patrones de movilidad a partir de datos de telefonía móvil anonimizados.

A nivel de participación ciudadana, se presentaron las líneas generales en la Semana de la Movilidad 2020, Mesas sectoriales Agenda 2030 y Junta de Portavoces Municipal.

**CONSIDERANDO**, que el art. 14 de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se regula el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, respecto del transporte urbano, establece en su punto tercero que cuando la forma de prestación del servicio sea la de un contrato de gestión de servicio público, servirá de base al pliego de condiciones jurídicas, económicas, técnicas y administrativas el proyecto de servicio público aprobado por el ayuntamiento.

Este proyecto de servicio, y atendiendo a lo establecido en el art. 63 del ROTT sobre el transporte urbano, ha recogido en sus documentos la siguiente información:

- 1) Memoria justificativa de la necesidad del servicio.
- 2) Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de los barrios y pedanías, así como de coincidencias con otros servicios, en este caso, interurbanos de la CARM.
- 3) Estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios ya existentes para atenderlas, así como de las repercusiones de la inclusión del nuevo servicio en la red de transporte urbano actual, con especial atención al Tranvía de Murcia.
- 4) Estudio económico de las condiciones de explotación del servicio.
- 5) Propuesta de la modalidad administrativa de prestación del servicio así como plazo de vigencia del contrato, atendiendo a lo dispuesto en la normativa aplicable.
- 6) Otras circunstancias o análisis que los responsables del contrato junto con la consultora, han estimado precisas.



**CONSIDERANDO**, que en la elaboración del proyecto se han tenido en cuenta como necesidades, la integración de todos los modos del transporte colectivo urbano en el municipio de Murcia. De esta forma, se ha previsto que no exista coincidencia de tráfico entre el modo autobús urbano y el tranvía, así como facilitar el intercambio modal entre ambos y otros modos de transporte blando.

Dar servicio a todos los barrios y pedanías, introduciendo el transporte a demanda donde sea necesario, ha sido el principal objetivo, introduciendo nuevas líneas que mejoran la conectividad transversal entre pedanías, así como con los centros atractores como las universidades y los hospitales de referencia.

Mejora de frecuencias y ajuste de las mismas según demanda y calendario, incluyendo servicios durante los fines de semana, festivos, Fiestas de Primavera, Feria de Septiembre y Navidades. Es necesario que sea atractivo para el usuario y ello implica una correcta planificación y disponibilidad de frecuencias.

Reformular el sistema tarifario actual para conseguir la igualdad entre todos los usuarios, y en especial la fidelización de éstos. Criterios de eficiencia en la gestión para conseguir una mayor aceptación del transporte urbano colectivo.

Para conseguir que el transporte sea atractivo, se deben adoptar medidas de priorización del transporte público, con ejecución de nuevas infraestructuras asociadas como plataformas segregadas, carriles bus, priorización semafórica y otras.

Igualmente la actualización a las nuevas tecnologías con aplicación de sistemas inteligentes asociados al transporte.

Respeto del medio ambiente, salud y calidad de vida, el Proyecto prevé una renovación total de la flota, siguiendo criterios de accesibilidad, comodidad, seguridad y sostenibilidad.

#### ➤ **ALGUNOS DATOS GENERALES DEL NUEVO PROYECTO DE SERVICIO.**

- 7,5 millones de km recorridos al año.
- Previsión de 12,5 millones de viajeros al año.
- 135 vehículos flota ecológica.
- Reordenación en 66 líneas, frente a las 44 actuales.
- Nuevo sistema tarifario: tarifa única y nuevos métodos de pago.
- Plan de gamificación para la creación de un cliente orgulloso de pertenecer al colectivo de usuarios del transporte público, con planes de fidelización y recompensas por uso frecuente y recurrente del transporte público colectivo.
- Nueva línea de autobús con alto nivel de servicio (BTR) que unirá la Plaza Circular con el Hospital La Arrixaca y Campus de las Ciencias de la Salud.
- Media de 120.176 plazas ofertadas al día.



- Mayor conectividad: nuevos nodos de intermodalidad a los que estará conectado el 98% de la población servida.
- Alta tecnología y sistemas inteligentes aplicados a la gestión del transporte y usuarios.
- Modelo abierto, dinámico y flexible para adaptarse a nuevas demandas así como incremento de oferta en algunas pedanías según oferta concesional de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Creación de líneas estructurantes: accesibilidad desde pedanías hasta la zona centro. Operan generalmente sobre un número determinado de expediciones diarias y siguen principalmente un esquema radial.
- Creación de líneas perimetrales: conectarán diferentes pedanías entre sí, ya sea orbitando respecto del centro de Murcia o en áreas más alejadas que permiten el acceso a nodos y servicios de interés.
- Líneas de conexión de transporte a demanda: permitirán de una manera eficiente dar servicio a zonas y núcleos más alejados por los que no transcurren líneas principales.

#### ➤ **ESQUEMA DE RED.**

- Disposición de un nuevo esquema de red, enfocado hacia una mayor interrelación entre los diferentes modos urbanos y sus líneas.
- Esta coordinación permite una optimización de los recursos mediante la supresión de duplicidades de servicios en aquellos corredores donde se superponían varias líneas del mismo o de diferente modo, como el tranvía en la actualidad.
- Introducción de una línea con alto nivel de servicio, más moderno y sostenible. Cubrirá un servicio de conexión similar a una lanzadera entre la Plaza Circular y Hospital La Arrixaca – Campus de las Ciencias de la Salud, en El Palmar. Transitará por una vía segregada, con altas prestaciones que permitirá mejorar la velocidad comercial del tramo y será operado por vehículos 100 % eléctricos.
- Diferenciación de líneas según funcionalidad, potenciando el servicio alimentador al tranvía.
- Potenciación de la conectividad entre líneas, mediante la creación de una red de puntos de intercambio con alta densidad de frecuencia que permitan el transbordo y nuevas conexiones para los usuarios de transporte público.
- Mejora de frecuencias entre servicios, dando respuesta a peticiones realizadas desde los diferentes barrios y pedanías.
- Reducción de tiempos de viaje, como consecuencia de la optimización de itinerarios y sus paradas.



## **Ayuntamiento de Murcia**

Glorieta de España, 1  
30004 Murcia  
T: 968 35 86 00  
(C.I.F. P-3003000 A)



- Incremento de la cobertura del servicio, disponiendo nuevas paradas en pedanías sin servicio actualmente e incrementando ligeramente el porcentaje de población servida tanto en el conjunto de los barrios como en el conjunto de las pedanías.
- Creación de una serie de nuevas líneas para la movilidad transversal, de manera que se ofrece una nueva alternativa de transporte público competitiva para aquellos flujos de viaje entre pedanías, que se hacen de manera perimetral al núcleo central.
- Mejora de los servicios de conexión a los principales puntos de atracción de viajes, principalmente a centros educativos (Universidades) y sanitarios (Hospitales). Frecuencias y horarios coincidentes con apertura de centros escolares y sanitarios.

### **Barrios**

- Con la nueva configuración de líneas, las paradas situadas en el anillo conformado por la Avenida Juan Antonio Perea, Calles Industria, Pintor Pedro Flores y Pintor Almela Costa al sur; las avenidas Pío Baroja y La Fama al este; Ronda de Levante al norte; y Floridablanca, Canalejas y Gran Vía Escultor Salzillo al oeste, se convierten en los centros atractores de referencia de la red en el centro de Murcia, redistribuyendo el servicio en el entorno urbano y dotando de una mayor capacidad de transbordo entre líneas y modos de transporte.
- Aumento del nivel de servicio con la incorporación de nuevas líneas urbanas, e incorporación a las mismas de las pedanías más próximas a la ciudad.
- Mejora de velocidades comerciales, incidiendo en una reducción en tiempos de viaje.
- Incremento del nivel de servicio en los barrios de La Fama, La Paz y Vistabella al introducir recorridos que se desdoblán pasando por la Gran Vía Escultor Salzillo y por la Avenida de La Fama.
- Mayor cobertura en los barrios de Santa María de Gracia y Vista Alegre con la ampliación de recorridos en las líneas Rayo y el desvío de otras líneas de la ruta por la que discurre el tranvía, que ya presta un servicio de alta calidad.
- Aumento de la cobertura al Campus de Espinardo con una nueva línea urbana para los barrios del sur y este de la ciudad.
- Se libera tráfico en los barrios más próximos a la Estación de Autobuses ya que, al incorporar los tráficos de pedanías al servicio urbano, ésta pierde peso en su función como transbordador de los tráficos al centro de Murcia.



## **Pedanías**

- Se atiende a las peticiones de las diferentes pedanías para:
  - Mejorar la conexión con los principales centros de atracción, Plaza Circular, Hospital Virgen de La Arrixaca, Hospital Reina Sofía, Campus Espinardo y Estación de FFCC El Carmen.
  - Incorporar al servicio los tráficos con los núcleos de Barqueros, Los Martínez del Puerto, Molino de La Vereda y Cuevas del Norte en Sangonera la Seca, Urbanización Montevida en La Alberca de Torres, Las Cabreras y Torre Guil en Sangonera la Verde.
- Javalí Viejo pasa a estar incluido en todos los servicios de La Ñora, con lo que gana considerablemente en número de expediciones.
- Se reestructuran las líneas del servicio nocturno con un sistema radial mejorado para aumentar la cobertura y reducir los tiempos de viaje.
- Nuevas líneas urbanas que amplían su servicio a las pedanías contiguas al centro de Murcia como Los Garres, Los Dolores, Puente Tocinos o Zarandona y Santiago y Zaraiche, en los que se mejora notablemente el nivel de servicio.
- Se introducen líneas funcionales estructurantes que conectan diferentes pedanías atravesando la ciudad de Murcia, desdoblando el recorrido interno a través de Gran Vía Escultor Salzillo y la Avenida de La Fama.
- Se introduce una línea que une Sangonera la Verde con Sangonera la Seca a través del Polígono Industrial Oeste, por lo que se mejora el servicio para los trabajadores de este centro.
- Se introducen líneas funcionales que conectan con el Campus de Espinardo, como las que prestarán servicio desde El Esparragal, El Palmar (se incorpora además una línea con servicio directo) o Sangonera la Seca.
- Se introducen nuevas líneas perimetrales para mejorar las relaciones entre pedanías sin necesidad de atravesar el centro de la ciudad de Murcia.

## **Líneas.**

El servicio de las líneas urbanas se encuentra organizado por ámbitos y corredores:

- **Ciudad de Murcia:** Este corredor lo forman las líneas urbanas que discurren por el centro de la ciudad de Murcia como son las líneas Circular, Rayo y los nuevos servicios urbanos URB. Incluye también la línea lanzadera hasta el polígono de Cabezo Cortao.



- **Costera Sur:** comprenden aquellas líneas que se encuentran en el eje Sur de Murcia desde Algezares por el Oeste hasta Zeneta por Este, limitada por la Cordillera o Costera Sur. Hace referencia a las conexiones con Murcia de las pedanías de Zeneta, Cañadas de San Pedro, Torreagüera, Beniaján, San José de la Vega, San José de la Montaña, Los Garres, Los Lages y Algezares.
- **El Palmar-Arrixaca:** Este corredor engloba aquellas líneas cuya funcionalidad principal es conectar con el casco urbano de la ciudad a través de un servicio directo con El Palmar-Arrixaca. También hace referencia a aquellas líneas que se extienden hasta Sangonera La Verde, la conexión transversal del sur (actual línea 78) y el nuevo servicio de altas prestaciones.
- **Este:** corredor formado por las líneas que conectan Murcia con las pedanías situadas al Este, limitadas por los municipios de Santomera y Beniel. Hace referencia al corredor de Orilla del Azarbe y al de El Raal-Puente Tocinos con destino final el casco urbano de la ciudad de Murcia.
- **Oeste:** corredor formado por las líneas que discurren al Oeste de la ciudad de Murcia. Hace referencia a los tráficos del corredor Sangonera La Seca-Nonduermas-Murcia, Javalí Nuevo y Javalí Viejo-La Ñora-Murcia, Y conexiones con el casco urbano de las pedanías de La Albatalía y La Arboleja.
- **Campo de Murcia:** Este corredor agrupa a las líneas que dan servicio a las pedanías situadas más al Sur, todas ellas situadas más allá de la Costera Sur. Se hace referencia a todas las líneas que conectan Baños y Mendigo, Corvera, Gea y Truyols, Jerónimo y Avileses, Lobosillo, Sucina y Valladolides y Lo Jurado con el resto de Murcia.
- **Transversal SO-NE:** agrega las líneas sobre un eje transversal en dirección Suroeste-Noreste que atraviesan o no la ciudad de Murcia de acuerdo con su funcionalidad. Son líneas planteadas con servicio de pasantes que aportan una conectividad adicional a las pedanías afectadas: La Alberca de Torres con Cabezo de Torres, Sangonera la Verde con Cobatillas y la transversal del este entre las Tejeras y Cabezo de Torres.
- **Universitario:** A lo largo de este corredor se han agrupado las líneas que prestan servicio a la Universidad de Murcia y a la Universidad Católica de Murcia, así como aquellas que siguen el eje que atraviesa El Puntal en los alrededores de Campus de Espinardo.
- **Nocturno.** Este corredor está formado por las líneas de carácter nocturno.

**CONSIDERANDO**, que se proyecta una flota ecológica compuesta por vehículos 100% eléctricos y de gas natural comprimido GNC, que se prevé que esté totalmente operativa en un periodo máximo de 3 años desde el comienzo de la prestación del servicio, una vez finalizado el periodo inicial transitorio que permitirá en determinados servicios la puesta en marcha del mismo con vehículos Diesel Euro VI con antigüedad inferior a 5 años.

**Ayuntamiento de Murcia**

Glorieta de España, 1  
30004 Murcia  
T: 968 35 86 00  
(C.I.F. P-3003000 A)



La nueva línea de altas prestaciones proyectada, que unirá la Plaza Circular con el Campus de las Ciencias de la Salud en El Palmar, será operada exclusivamente por vehículos eléctricos desde el inicio de la prestación del servicio.

Al menos casi 400.000 km anuales recorridos (un 5% del total) se realizará con tecnología 100 % eléctrica.

Como se ha mencionado en el apartado de los Fondos Next Generation, uno de los proyectos a solicitar será la financiación de vehículos eléctricos, por lo que el mínimo proyectado puede incrementarse, hasta llegar al 30% de la flota al finalizar el periodo previsto de prestación de servicio.

**CONSIDERANDO**, que se ha estudiado una tipología de vehículos adecuada a las necesidades de transporte y en particular, al viario existente.

Se prevé una flota mínima de 120 vehículos más 15 de reserva, lo que supone un total de 135 vehículos. La edad máxima de los vehículos será de 10 años, siendo la edad media de la flota de 6 años.

Todos los vehículos cumplirán con la normativa más actualizada y dispondrán de los siguientes servicios:

- ✓ Accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- ✓ Sistema de climatización y renovación de aire con filtración de virus.
- ✓ Conectividad y puntos de recarga para dispositivos móviles.
- ✓ Elementos de información para personas con visibilidad reducida.
- ✓ Opción de vehículos de movilidad personal (VMP) a bordo.

Se ha incluido en el proyecto un anexo con tipología de vehículo eléctrico a efectos de presentación en su caso, en la financiación de Fondos Next Generation.

**CONSIDERANDO**, que se implementará un Sistema Municipal de Ayuda a la Explotación (SAE), centralizado y con geoposicionamiento de vehículos, integrado en el Centro de Control de Transporte municipal que el Ayuntamiento implantará en el Centro Único de Seguimiento (CEUS).

Se podrá a disposición del usuario una APPs de cálculo de ruta y hora de paso por punto de parada.

Se posibilitará viajar con todos los medios de pago disponibles: efectivo, código QR, tarjeta bancaria EMV, tarjeta abono de transporte y sistemas NFC.



**CONSIDERANDO**, que se articula un sistema tarifario plano para todo el municipio. Se incluyen títulos bonificados, siendo la novedad la emisión de un título único para todos los jóvenes menores a 26 años. El resto de bonos como los sociales y familias numerosas siguen manteniéndose. También se elimina el precio por transbordo en una hora.

Con el fin de fidelizar a los usuarios, también se ha creado la bonificación por recurrencia.

Por otro lado, y como ya se ha expuesto antes, se prevé la inclusión de nuevas formas de pago y la tarjeta ciudadana, en el marco del proyecto Smart City.

#### **Transporte Urbano de Tarificación Única**

Billete sencillo 1,50 €

#### **Tarifa del billete sencillo en función del medio de pago**

Efectivo 1,50 €

Tarjeta EMV en modo TRANSIT 1,35 €

Uso de QR en pantalla móvil 1,35 €

#### **Nueva Tarjeta de Transporte Inteligente**

Tarjeta de Transporte General 1,10 €

Tarjeta de Transporte Joven 0,90 €

Tarjeta de Transporte de Familia Numerosa 0,70 €

Tarjeta de Transporte de Familia Numerosa Especial Gratuito

Tarjeta de Transporte de Jubilados Gratuito

#### **Descuento por frecuencia de uso**

De 0 a 10 viajes en un mes natural: Sin descuento.

De 11 a 20 viajes en un mes natural: 5% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 21 a 30 viajes en un mes natural: 10% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 31 a 40 viajes en un mes natural: 15% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 41 a 50 viajes en un mes natural: 20% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 51 a 60 viajes en un mes natural: 25% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 61 a 70 viajes en un mes natural: 30% descuento sobre tarifa base de este tramo.

De 71 a 80 viajes en un mes natural: 35% descuento sobre tarifa base de este tramo.

Más de 80 viajes en un mes natural: 40% descuento sobre tarifa base de este tramo.

**CONSIDERANO**, que el proyecto de servicio del nuevo modelo de transporte urbano mediante autobús será la base de la licitación de un contrato de servicios de prestación a la ciudadanía, siguiendo a los efectos lo previsto en la Ley de Contratos del Sector Público.

La Memoria Económica que se publica no es un documento definitivo por las razones expuestas, no obstante, servirá de base el procedimiento de licitación. Así, se exponen los principales datos económicos.

Ingresos y Costes del Contrato de Concesión	Año										Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
<b>Demanda</b>												
<b>Etapas</b>	11.884.062	11.979.216	12.075.131	12.171.815	12.269.272	12.367.510	12.424.293	12.481.336	12.538.641	12.596.209	122.787.486	
Ingresos	25.030.739,56 €	25.275.362,86 €	25.522.921,64 €	25.773.451,12 €	26.029.873,39 €	26.304.918,97 €	26.564.576,17 €	26.863.095,94 €	27.207.896,35 €	27.517.834,79 €	262.080.670,79 €	
Usuarios	8.694.696,56 €	8.833.631,94 €	8.974.787,41 €	9.118.198,45 €	9.263.901,10 €	9.411.931,98 €	9.530.760,81 €	9.651.089,89 €	9.772.938,18 €	9.896.324,83 €	93.148.261,14 €	
Publicidad	243.000,00 €	245.916,00 €	248.866,99 €	251.853,40 €	254.875,64 €	257.934,14 €	261.029,35 €	264.161,71 €	267.331,65 €	270.539,63 €	2.585.508,50 €	
Venta de flota	- €	- €	- €	- €	- €	18.155,00 €	- €	988.145,00 €	1.131.254,40 €	489.108,20 €	2.631.942,60 €	
Aportaciones de la Administración	16.093.043,00 €	16.195.814,92 €	16.299.267,24 €	16.403.399,28 €	16.492.941,66 €	16.629.772,84 €	16.772.786,01 €	15.959.699,34 €	16.036.372,13 €	16.861.862,13 €	163.744.958,55 €	
Gastos	23.613.905,24 €	23.844.681,94 €	24.078.227,96 €	24.314.576,53 €	24.556.484,33 €	24.815.961,29 €	25.060.920,92 €	25.342.543,34 €	25.667.826,75 €	25.960.221,50 €	247.255.349,80 €	
Gastos de Amortización	4.109.898,13 €	4.109.898,13 €	4.109.898,13 €	4.109.898,13 €	4.112.403,19 €	4.128.863,07 €	4.128.863,07 €	4.160.738,18 €	4.218.800,22 €	4.255.117,42 €	41.444.377,67 €	
Bienes recibidos por título de reversión	172.655,81 €	172.655,81 €	172.655,81 €	172.655,81 €	141.037,31 €	131.533,31 €	131.533,31 €	81.757,38 €	81.757,38 €	81.757,38 €	1.339.999,27 €	
Campañas de promoción y auditorías de calidad	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	43.000,00 €	430.000,00 €	
Elementos de Transporte	3.394.043,10 €	3.394.043,10 €	3.394.043,10 €	3.394.043,10 €	3.428.166,66 €	3.454.130,55 €	3.454.130,55 €	3.531.031,02 €	3.589.093,06 €	3.625.410,26 €	34.658.134,49 €	
Nave y Planta de Gas 2	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	111.940,72 €	1.119.407,22 €	
Instalaciones y Maquinaria	388.258,50 €	388.258,50 €	388.258,50 €	388.258,50 €	388.258,50 €	388.258,50 €	388.258,50 €	393.009,06 €	393.009,06 €	393.009,06 €	3.896.836,69 €	
Gastos de Financiación	272.615,52 €	272.615,52 €	272.615,52 €	272.615,52 €	272.633,51 €	273.795,61 €	273.795,61 €	275.640,77 €	291.991,21 €	294.184,34 €	2.772.706,15 €	
Bienes recibidos por título de reversión	18.414,56 €	18.414,56 €	18.414,56 €	18.414,56 €	16.754,36 €	16.148,54 €	16.148,54 €	13.065,93 €	13.065,93 €	13.065,93 €	161.907,47 €	
Campañas de promoción y auditorías de calidad	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	2.466,86 €	24.668,62 €	
Elementos de Transporte	201.226,73 €	201.226,73 €	201.226,73 €	201.226,73 €	203.104,92 €	204.672,83 €	204.672,83 €	209.316,72 €	225.664,16 €	227.857,29 €	2.080.195,65 €	
Nave y Planta de Gas 2	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	28.217,50 €	282.174,96 €	
Instalaciones y Maquinaria	22.289,88 €	22.289,88 €	22.289,88 €	22.289,88 €	22.289,88 €	22.289,88 €	22.289,88 €	22.576,76 €	22.576,76 €	22.576,76 €	223.759,44 €	
Gastos de Operación	19.231.391,59 €	19.462.168,29 €	19.695.714,31 €	19.932.062,88 €	20.171.247,63 €	20.413.302,60 €	20.658.262,24 €	20.906.161,38 €	21.157.035,32 €	21.410.919,74 €	203.038.265,98 €	
Gastos por Rodadura y Mantenimiento de Flota	3.076.244,54 €	3.113.159,47 €	3.150.517,39 €	3.188.323,60 €	3.226.583,48 €	3.265.302,48 €	3.304.486,11 €	3.344.139,94 €	3.384.269,62 €	3.424.880,86 €	32.477.907,50 €	
Consumos	1.744.432,61 €	1.765.365,80 €	1.786.550,19 €	1.807.988,79 €	1.829.684,66 €	1.851.640,87 €	1.873.860,56 €	1.896.346,89 €	1.919.103,05 €	1.942.132,29 €	18.417.105,73 €	
Neumáticos	315.018,84 €	318.799,07 €	322.624,65 €	326.496,15 €	330.414,10 €	334.379,07 €	338.391,62 €	342.452,32 €	346.561,75 €	350.720,49 €	3.325.858,07 €	
Mantenimiento	1.018.793,09 €	1.028.994,61 €	1.041.342,54 €	1.053.838,65 €	1.066.484,72 €	1.079.282,53 €	1.092.233,92 €	1.105.340,73 €	1.118.604,82 €	1.132.028,08 €	10.734.943,70 €	
Gastos por Personal	14.564.263,86 €	14.728.915,03 €	14.905.662,01 €	15.084.629,95 €	15.265.544,31 €	15.448.730,85 €	15.634.115,62 €	15.821.725,00 €	16.011.585,70 €	16.203.724,73 €	153.658.791,07 €	
Personal de Conducción	13.345.412,78 €	13.505.557,73 €	13.667.624,43 €	13.831.635,92 €	13.997.615,55 €	14.165.586,94 €	14.335.573,98 €	14.507.600,87 €	14.681.692,08 €	14.857.872,38 €	140.896.172,66 €	
Resto de Personal	1.164.161,90 €	1.178.131,95 €	1.192.269,43 €	1.206.576,66 €	1.221.055,58 €	1.235.708,25 €	1.250.536,75 €	1.265.543,19 €	1.280.729,71 €	1.296.098,46 €	12.290.811,79 €	
Otros Gastos de Personal	44.689,18 €	45.225,45 €	45.768,15 €	46.317,37 €	46.873,18 €	47.435,66 €	48.004,89 €	48.580,95 €	49.163,92 €	49.753,88 €	471.812,62 €	
Servicios en colaboración	110.326,26 €	111.650,17 €	112.989,98 €	114.345,85 €	115.718,01 €	117.106,62 €	118.511,90 €	119.934,04 €	121.373,25 €	122.829,73 €	1.164.785,81 €	
Otros Costes	1.490.566,93 €	1.508.443,61 €	1.526.544,93 €	1.544.863,47 €	1.563.401,83 €	1.582.162,66 €	1.601.148,61 €	1.620.262,39 €	1.639.806,74 €	1.659.484,42 €	15.736.775,60 €	
Reparación y Conservación	85.366,06 €	86.390,45 €	87.427,14 €	88.476,26 €	89.537,98 €	90.612,43 €	91.699,78 €	92.800,18 €	93.913,78 €	95.040,75 €	901.264,81 €	
Seguros	477.125,00 €	482.850,50 €	488.644,71 €	494.508,44 €	500.442,54 €	506.447,85 €	512.525,23 €	518.675,53 €	524.899,64 €	531.198,43 €	5.037.317,88 €	
Tributos	72.480,00 €	73.349,76 €	74.229,96 €	75.120,72 €	76.022,17 €	76.934,43 €	77.857,64 €	78.791,94 €	79.737,44 €	80.694,29 €	765.218,34 €	
Servicios Externos	125.500,00 €	127.006,00 €	128.530,07 €	130.072,43 €	131.633,30 €	133.212,90 €	134.811,46 €	136.429,19 €	138.066,34 €	139.723,14 €	1.324.984,84 €	
Suministros	30.000,00 €	30.360,00 €	30.724,32 €	31.093,01 €	31.466,13 €	31.843,72 €	32.225,85 €	32.612,56 €	33.003,91 €	33.399,95 €	316.729,44 €	
Otros Gastos de Gestión Corriente	59.440,00 €	60.153,28 €	60.875,12 €	61.605,62 €	62.344,09 €	63.093,03 €	63.850,14 €	64.616,34 €	65.391,74 €	66.176,44 €	627.546,61 €	
Servicio Control Invasión Carril Bus y Paradas	60.645,87 €	61.373,62 €	62.110,10 €	62.855,42 €	63.609,69 €	64.373,01 €	65.145,48 €	65.927,23 €	66.718,35 €	67.518,97 €	640.277,75 €	
Publicidad y Fidelización	400.000,00 €	404.800,00 €	409.657,60 €	414.573,49 €	419.548,37 €	424.582,95 €	429.677,95 €	434.834,08 €	440.052,08 €	445.332,72 €	4.223.059,26 €	
Inspección del Servicio	180.000,00 €	182.160,00 €	184.345,92 €	186.558,07 €	188.796,77 €	191.062,33 €	193.355,08 €	195.675,34 €	198.023,44 €	200.399,72 €	1.900.376,67 €	
<b>Margen Bruto</b>	<b>1.416.834,31 €</b>	<b>1.430.680,92 €</b>	<b>1.444.693,68 €</b>	<b>1.458.874,59 €</b>	<b>1.473.389,06 €</b>	<b>1.488.257,68 €</b>	<b>1.503.656,26 €</b>	<b>1.520.552,60 €</b>	<b>1.540.069,60 €</b>	<b>1.557.613,29 €</b>	<b>14.835.320,99 €</b>	
<b>Beneficio</b>	<b>1.416.834,31 €</b>	<b>1.430.680,92 €</b>	<b>1.444.693,68 €</b>	<b>1.458.874,59 €</b>	<b>1.473.389,06 €</b>	<b>1.488.257,68 €</b>	<b>1.503.656,26 €</b>	<b>1.520.552,60 €</b>	<b>1.540.069,60 €</b>	<b>1.557.613,29 €</b>	<b>14.835.320,99 €</b>	

Vistos los documentos que conforman el proyecto de servicio:

- Memoria del Proyecto de Explotación.
  - Anexo I. Matriz de tráfico.
  - Anexo II. Líneas y Sublíneas.
  - Anexo III. Itinerarios.
  - Anexo IV. Expediciones.
  - Anexo V. Red de Paradas.
  - Anexo VI. Mapas de Líneas y Sublíneas.
  - Anexo VII. Características técnicas de los nuevos vehículos a adscribir al servicio.
  - Anexo VIII. Material móvil actualmente adscrito a la concesión urbana.
  - Anexo IX. Instalaciones fijas actualmente adscritas a la concesión urbana.



- Anexo X. Sistemas Inteligentes de Transporte.
- Anexo XI. Parámetros de calidad de la explotación del servicio.
- Memoria Económica justificativa de la prestación del servicio.

Vista la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se regula el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia; El Reglamento Comunitario 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los Servicios Públicos de Transporte de viajeros por ferrocarril y carretera; la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT); y la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como el informe jurídico y técnico que obra en el expediente,

### **SE ACUERDA**

**PRIMERO.** Aprobar inicialmente el **PROYECTO DE SERVICIO DE LA NUEVA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO MEDIANTE AUTOBÚS URBANO DE LA CIUDAD DE MURCIA.**

**SEGUNDO.** Abrir un periodo de información pública para formular sugerencias, reclamaciones y alegaciones a partir del día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y hasta el 15 de septiembre, durante el cual podrá ser examinado en el tablón de anuncios de sede electrónica municipal <https://sede.murcia.es/tablon-anuncios> y página web municipal <http://www.ayto-murcia.es/>, de conformidad con el art. 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

**TERCERO.** Transcurrido el mismo se procederá al estudio y estimación en su caso, incorporando aquellas modificaciones que se ajusten a las necesidades del proyecto para su aprobación definitiva.

**CUARTO.** Por la Teniente Alcalde de Movilidad Sostenible y Limpieza Viaria se procederá a la convocatoria de la Mesa del Transporte que tendrá lugar antes de la aprobación definitiva, en su condición de órgano sectorial participativo y consultivo.

(Documento firmado electrónicamente)