



ANEXO. RELACIÓN DE ALEGACIONES PRESENTADAS.

Junta Municipal Gea y Truyols.

1. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia realice un desvío para dar cobertura al paraje Valle del Sol, eliminando el tramo de casas del civil porque está deshabitada, ya que con el nuevo plan de transporte no recibe servicio de transporte público.

Estimada. Se corregirá

2. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia inicia salida a las 8:00 y, como la utilizan estudiantes de bachillerato, formación profesional y universidad, no llegarán a tiempo para acceder a sus centros de estudios. Se propone adelanto de la salida a las 7:00, como el servicio actual.

Estimada. Se corregirá.

Asociación de Vecinos Ronda Sur.

1. Solicitan mayor frecuencia de la línea 11, sobre todo en hora punta, al tratarse de una línea estratégica para el barrio.

Desestimada. Se desestima ya que se considera que una frecuencia de 30 minutos es adecuada para atender el potencial de demanda de la línea.

2. Prolongar ambos sentidos de la línea 11 hasta el Camino de la Condesa en sustitución del giro por Avda. General Ortín penetrando más en la zona de Ronda Sur (incremento de 600m por sentido)

Desestimada. Se desestima porque la línea ya coordina con las líneas URB2 y R80 (en Paseo Florencia II) como indica el texto y, el servicio a esta zona más occidental del barrio ya lo dan otras líneas como la propia R80 y la nueva URB2. La intención de la línea 11 es establecer una línea de penetración rápida y que no incremente tiempos en la ciudad.

3. Prolongar ambos sentidos de la línea URB2 hasta el Camino de la Condesa en sustitución del giro por Avda. General Ortín penetrando más en la zona de Ronda Sur (incremento de 600m por sentido).

Estimada. Se estima porque permite ampliar la cobertura de la misma.

4. Prolongar ambos sentidos de la línea URB5 hasta Avda. General Ortín, penetrando más en la zona de Ronda Sur (total del recorrido 1,5km).

Estimada. Se estima para ofrecer esta mayor conectividad con la universidad desde esta zona occidental del barrio.

5. Modificar itinerario de la línea N5 para pasar por una zona más concurrida y habitada y siguiendo en mayor medida los recorridos de las líneas diurnas.

Estimada. Se considera razonable y las líneas nocturnas tendrán el mismo recorrido que las diurnas.



Asociación de Vecinos de Puente Tocinos.

1. Solicitan la modificación del recorrido de la línea 30F, en su variante de Avenida de La Fama, por falta de penetración en el centro de la ciudad, no siendo significativo el Centro de Salud Infante, y prolongando la línea hasta el Hospital Virgen de la Arrixaca.

Desestimada. La línea ofrece una conexión directa con el Hospital Reina Sofía y con la zona oriental de la ciudad, precisamente para las pedanías de esa área de salud del municipio. La conexión con el centro de la ciudad se encuentra servida mediante las líneas 30G y 31G. La conexión directa con el Hospital La Arrixaca se establece mediante el trasbordo gratuito con la línea TRV-1 de altas prestaciones.

2. Solicitan la modificación del recorrido de la línea 31G, en su variante de la Gran Vía Escultor Salzillo, por falta de penetración en la zona del Hospital Reina Sofía, punto de atracción de los principales viajes de la pedanía.

Desestimada. El servicio hasta el Hospital Reina Sofía lo realizan sus complementarias, las líneas 30F y 31F, mientras que la 31G permite el acceso a la Plaza Circular-Gran Vía-el Carmen.

3. Se solicita cambiar el recorrido de la línea URB1 por la zona interior de la ciudad, puesto que no aporta nada ir a la estación de tren, donde ya van las líneas 30 y 31. Se solicita ir a la estación de autobuses.

Desestimada. La línea URB1 tiene un sentido urbano, con mayor penetración y servicio a los diferentes ámbitos de Puente Tocinos, por lo que incrementa la conectividad del conjunto de la pedanía con la estación de tren. Además, ofrece dicha conexión a otros puntos por los que transcurre la misma (La Flota, La Fama, La Paz...). Para acceder a la estación de autobuses sería preciso realizar transbordo gratuito a otras líneas de autobuses, como la C1, C2, C3 y C4, entre otras.

4. Alegan que el recorrido de la línea URB4 es complicado de realizar con un autobús y no queda especificada la tipología del mismo.

Desestimada. Se desestima porque el tipo de vehículo adscrito a la línea si podría realizar el recorrido asignado. La tipología de vehículo si está especificada, siendo, para este caso concreto, el correspondiente a las líneas TIPO I (tipología 2) del Anexo VII, y, por tanto, un autobús de Clase I de 10 m de longitud.

5. Modificar el recorrido de la línea T-2 para que la salida de la pedanía hacia el norte vaya en dirección a Casillas y luego Zarandona y Cabezo de Torres. Prolongar asimismo la línea en Cabezo de Torres hasta la zona de centros comerciales.

Desestimada. Su admisión provocaría un rodeo muy grande para ir a Casillas, que resultaría en una pérdida de potencial de servicio de la conexión de Puente Tocinos con Zarandona y Cabezo de Torres en tiempos. Existe un trasbordo fácil con el tranvía para el acceso a los centros comerciales.

6. La realización del periodo de exposición pública durante el mes de agosto y coincidiendo con ferias no parece apropiado debido a la consideración "inhábil" que se le podría atribuir a dicho mes.

Desestimada. El periodo de exposición pública se ha realizado según las condiciones que marca la ley y con la intención de poder cumplir con los plazos de realización del conjunto del proyecto y las necesidades de abrir proceso de licitación.



Plataforma en Defensa del Transporte Público.

1. Alegan descoordinación entre el servicio urbano y el interurbano, así como con el tranvía a causa de una desconexión tarifaria.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación. La coordinación tarifaria no depende solo del proyecto si no de posibles acuerdos con el resto de agentes y contratos vigentes. No obstante, manifestar que se está trabajando con la Comunidad Autónoma para la creación de una zona de influencia de interés común para el transporte que ambas administraciones deben prestar. Igualmente se comunica que el presente proyecto estará sometido a las modificaciones previstas que legalmente se establezcan como consecuencia de la coordinación pendiente.

2. Por los problemas de congestión en el acceso a Murcia, plantean emplear recorridos alternativos por otras vías de Alta Capacidad como Torre del Romo o San Juan de la Cruz.

Desestimada. Los recorridos por la Avenida de la Fama responden a una lógica de planeamiento global en la que se deberá acompañar del desarrollo de actuaciones para favorecer la mejora de servicio. En este sentido, se concentra tanto en la propia Avenida de la Fama o Gran Vía como ejes vertebradores. Por las vías mencionadas en la alegación trascurren otras líneas que establecen otras prioridades de conexión.

3. Solicita la mejora de accesos a la ciudad como en la carretera de Alcantarilla.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación. Como ya se ha indicado, el Ayuntamiento de Murcia tiene previsto la ejecución de determinadas actuaciones que mejorarán sensiblemente la velocidad comercial de los autobuses.

4. Solicita la conexión de Estación de Autobuses con Hospital Virgen de la Arrixaca.

Estimada. Se estima ya que, aunque la conexión de otros municipios con el Hospital de Referencia Virgen de la Arrixaca no sea competencia del Ayuntamiento de Murcia, se puede mejorar el servicio y reducir el número de transbordos precisos para conectar ambos puntos. Se propone modificar la línea 40 para tener cabecera en la estación de autobuses y ampliar sus expediciones de lunes a viernes a 3 ida y 3 vuelta.

5. Solicita que sean eliminado el término "duplicidades" del proyecto.

Estimada. Sustituir el término por el "coincidencia de itinerarios en ciertos tramos".

6. Solicita la no eliminación de tramos de las líneas 1 y 31 de la actual concesión de pedanías, así como la entrada en servicio del transbordo gratuito a fecha 3 de diciembre de 2021.

Desestimada. Se desestima ya que el nuevo planteamiento de red pretende optimizar recursos mediante la eliminación de líneas duplicadas con el tranvía y que el transbordo con otras líneas permita un acceso efectivo a puntos como la Universidad. No ha lugar a consideraciones respecto a la situación del 3 de diciembre que son ajenas a este proyecto.

7. No se especifica la distribución ni forma de la red de carriles reservados.

Desestimada. No es objeto del proyecto de explotación definir infraestructuras asociadas de este tipo, sin poder ir más lejos de su recomendación y diseño entorno a las mismas. Cabe indicar que el Ayuntamiento se encuentra en la actualidad tramitando los expedientes correspondientes para la implantación de una nueva red de carriles bus.



8. No queda especificado cuales son las líneas troncales, siendo, sin dicha información imposible saber si van a cumplir esas características de capacidad y frecuencia.

Desestimada. No es objeto del proyecto ir más lejos que la definición de las obligaciones de servicio y la valoración económica del mismo.

9. Las líneas de pedanías de gran población no han visto aumentadas las expediciones.

Estimada parcialmente. Esta se responderá según la contestación correspondiente a las alegaciones formuladas para las líneas concretas.

10. No queda claro en qué va a consistir la optimización de itinerarios y paradas que permita la reducción de los tiempos de viaje.

Estimada. La optimización de itinerarios y paradas se produce tras haber definido un sistema de líneas más directas y con un esquema de paradas que permita ganar en velocidad comercial frente al gran número de paradas que realizaban previamente en algunos corredores.

11. Respecto de la UCAM, punto de atracción de movilidad, no se indica si la conexión será gracias al tranvía, puesto que la proyectada línea 83, servida por microbuses, es totalmente ineficaz.

Desestimada. Se desestima ya que para la UCAM se han definido 3 líneas principales (más el acceso en tranvía). De esta forma conecta con la ciudad mediante la 83, con el lado occidental y el Palmar con la T6 y con la parte noroccidental del municipio con la T5.

12. Que los tiempos de recorrido siempre son los mismos con independencia de la hora, del día de la semana o de la estación del año.

Desestimada. Los tiempos de recorrido se han determinado considerando la hora punta, es decir, el tiempo máximo de viaje. Por lo tanto, se ha proyectado conforme a las necesidades máximas de personal y material móvil. Tras la adjudicación, se procederá a ajustar estos tiempos conforme a la realidad del servicio en horas valle para que el usuario tenga un conocimiento más preciso de las horas de paso.

13. Que, en algunas líneas, las paradas indicadas en los recorridos aparecen o desaparecen y no siguen una pauta lógica. Entendemos que debe seguirse un criterio claro: las líneas “normales” deben hacer todas las paradas establecidas que encuentre a su paso. Otra cosa es que se estime que sobran paradas y se decida eliminarlas.

Desestimada. En algunos corredores se ha optado por definir itinerarios más directos desde las pedanías más lejanas para ganar en velocidad comercial y tiempos de viaje, combinando servicios cuyo objetivo es dar cobertura y otros más directos.

14. Líneas Circulares C1-C2-C3-C4. Establecer una línea que comunique de una manera rápida el eje Plaza Circular-Gran Vía con la Ciudad de la Justicia.

Desestimada. Se desestima ya que las líneas C3 y C4 suponen una conexión rápida y directa desde los puntos mencionados a la ciudad de la Justicia y con frecuencias que no superan la media hora. Al estar definidas en 2 sentidos suponen una posibilidad eficaz de realizar el recorrido de ida y de vuelta y por tanto dar una amplia cobertura dentro de la ciudad.



15. Líneas Rayo. Cambiar denominación y quitar lo de Rayo pues no suponen ninguna singularidad para mantener este nombre

Estimada. Plantear modificación de nombre.

16. La línea R12 debería dejar de ser circular y colocar dos cabeceras. Prolongar hasta zona de la Gotera y pasar por Pio XII.

Estimada parcialmente. Se estima la modificación de estructura para que deje de ser circular. Se desestima la prolongación hasta La Gotera ya que esta queda servida por la línea 53 con 4 expediciones por sentido diarias. Se desestima el cambio de recorrido ya que el propuesto responde a buscar conectividad con El Carmen.

17. Línea 10. Salidas más temprano

Estimada. Se acepta el adelanto del primer servicio de la mañana de la línea 10 (sentido vuelta) a las 7:30 para permitir el acceso a centros de estudio.

18. Línea 10. Salidas más tarde viernes y sábado independientemente del "búho".

Estimada. Se acepta la inclusión de un servicio a las 23:00.

19. Línea 10. Reforzar horas punta, sobre todo en horario de salida/entrada de Jesús Abandonado.

Desestimada. Se desestima ya que se considera que una frecuencia de 30 minutos es adecuada para atender el potencial de demanda de la línea.

20. Línea 10. Que todos los servicios circulen por El Verdolay (actual 6b).

Desestimada. Se desestima ya que el recorrido de la actual 6A es más directo y con menos rodeo, por lo que resulta un servicio más eficiente y atractivo para los futuros usuarios.

21. Línea 10. La vuelta por Cabezo de Torres no es factible.

Desestimada. Se desestima ya que estos mismos giros los están realizando a día de hoy las líneas 50 y 13 con vehículos de 12m.

22. Línea 10. Se elimina la comunicación con la C/ Mayor de Churra y la con la Avenida de Murcia en el Cabezo.

Desestimada. Se desestima ya que con la nueva configuración de líneas se dispone de un servicio competitivo con paradas a 600 metros de los puntos indicados.

23. Línea 10. Coincidencia de horarios entre la 10 y la 11 en las salidas de la Alberca.

Estimada. Las líneas 10 y 11 tienen distintas cabeceras, produciéndose un desfase en el paso por La Alberca de 10 minutos. Se desplazará en bloque las salidas de la línea 10 a 5 minutos más tarde.

24. Línea 11. Incluir paradas en la calle Azahar de la Alberca.

Desestimada. Los usuarios de la Calle Azahar disponen de paradas a una distancia de entre 300-350 metros, lo que supone un rango de cobertura adecuado para un servicio de carácter metropolitano.

25. Línea 11. Pasar parada de "Consultorio médico" a "El Charco" coincidente con la línea 10.

Estimada. Se estima la sustitución de la parada "Consultorio médico" por "El Charco" para el sentido ida; para el sentido vuelta no es posible.



26. Línea 11. Buscar otra solución para el servicio al IES de la Cierva para no penalizar a los usuarios de Alberca y aguas arriba.

Estimada parcialmente. Para no perjudicar a los usuarios de La Alberca se plantea dejar el servicio al IES tan solo en los horarios del mismo centro, realizando un itinerario más directo en el resto de expediciones.

27. Línea 11. Eliminación del desvío de la línea por la zona de Ronda Sur.

Desestimada. Se desestima ya que el recorrido por la Ronda Sur establece para los usuarios de esta zona conexiones muy directas que las otras líneas no ofrecen como Floridablanca, El Carmen o la Gran Vía.

28. Línea 11. Especificar la duplicidad de las paradas 21 IDA y 36 VUELTA para los dos sentidos.

Desestimada. La estructura de paradas evita la posible aglomeración de usuarios en las mismas, aunque el autobús realice un recorrido coincidente. La 21 IDA coincide con la 34 VUELTA como área de servicio mientras que la 36 VUELTA (que la IDA no trascurre por dicha calle) ofrece servicio a la zona este de la misma.

29. Línea 11. Se elimina la comunicación con la C/ Mayor de Churra y la con la Avenida de Murcia en el Cabezo.

Desestimada. Se desestima ya que con la nueva configuración de líneas se dispone de un servicio competitivo con paradas a 600 metros de los puntos indicados.

30. Línea 11. Existe una mejora de servicio para los Altos de las Atalayas.

Estimada. Se confirma la mejora de servicio para los Altos de las Atalayas.

31. Línea 11. Disminución de servicio los sábados de verano.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

32. Línea 11. Aumento de frecuencias en HP de invierno.

Desestimada. Se desestima ya que se considera que una frecuencia de 30 minutos es adecuada para atender el potencial de demanda de la línea.

33. Línea 11. Introducir alguna expedición a primera hora y alguna los viernes y sábado noche

Estimada. Se acepta la inclusión de un servicio a las 23:00.

34. Línea 20. No se entiende el vacío horario entre 10:30 y 12:30, sea invierno o verano, laborable o festivo.

Desestimada. Se desestima ya que se encadenan horarios entre los diferentes itinerarios de la línea 20, por lo que entre las 10:30 y las 12:30 del itinerario F existe un servicio a las 11:30 del itinerario G, no produciéndose vacíos de servicio.

35. Línea 20. Incluir una primera expedición a las 7:00.

Desestimada. Se desestima ya que la 20G tiene una salida desde Cobatillas a las 7:05, mientras que para los usuarios de Sangonera la Verde, disponen de la línea 70 con salidas a las 6:30 que les acerca a Murcia igualmente.



36. Línea 20. A su paso por Aljucer de regreso de Murcia pase por C/ Vereda (haciendo una parada nueva) para ir a la parada de la Iglesia.

Desestimada. El recorrido propuesto tiene una mayor penetración en el casco urbano de Aljucer, ofreciendo así una mayor cobertura. La calle Vereda (siendo límite de la trama urbana) se sitúa a tan solo 100 metros de las paradas propuestas.

37. Línea 20. El estrechamiento de la calzada frente a la Iglesia de Aljucer puede hacer peligroso o incómodo el paso para un autobús de más de 12 metros.

Desestimada. Se desestima ya que el recorrido es idéntico al actual. No se tiene constancia de que se hayan producido problemas graves a fecha de hoy.

38. Línea 20. Que la parada de “La Care” (nº 23 de ida; 46 de vuelta) contiene un error en el nombre: debe ser “La Cari” (por Caridad, la dueña del bar).

Estimada. Se procederá a modificar la denominación de la parada.

39. Línea 50. Aclarar dónde dará la vuelta esta línea en Zeneta, si seguirá haciéndolo en Los Forcos, Beniel, o en otro sitio.

Estimada. El autobús tiene como cabecera la parada de Raiguero y por tanto dará la vuelta justamente después de dicha parada en el momento que le sea posible, sin realizar ninguna más dentro del municipio de Beniel.

40. Línea 50. Explicar las razones del hueco que hay entre las expediciones de las 10:20 y 12:20.

Estimada. Se estima la inclusión de una expedición a las 11:20, dejando por tanto la frecuencia constante de 1 hora todo el día.

41. Línea 50. Revisar si es correcto que esta línea los sábados de verano tenga 12 expediciones y los festivos 20.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

42. Línea 51. Desajuste de expediciones entre las áreas de Cañadas de San Pedro.

Estimada. Se puede plantear dos sublíneas para el recorrido de la 51, yendo la mitad a Cañadas y la otra mitad a Pinos. Esto conllevaría eliminar la Lanzadera.

43. Línea 51. Línea 50 o 51 realizar un recorrido por Montegrande.

Estimada. Se estima una modificación de recorrido, siendo la línea 51 la que circulará por Calle Fábrica-Avda. Montegrande- Violetas.

44. Línea 52. Pérdida de servicio de los vecinos del Bojar de 14 a 8 expediciones.

Estimada parcialmente. Se acepta la inclusión de una expedición adicional a media mañana y a media tarde con un total de 6 por sentido. Este valor se considera suficiente para atender el potencial de demanda de la línea.

45. Línea 52. Falta de servicio los sábados de verano.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.



46. Empeoramiento del servicio en Beniaján. Descenso de expediciones en laborable de 75 a 72 y los sábados de 38 a 24.

Estimada parcialmente. El descenso de servicio en laborable se considera dentro de los márgenes de la reordenación y resulta prácticamente imperceptible para el usuario. Además, se produce una ganancia en tiempos de recorrido, resultando un servicio más atractivo para el usuario. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

47. Línea 54. El Camino de los Pinos no sufre una mejora de servicio con la propuesta.

Desestimada. Se desestima ya que este valor se considera suficiente para atender el potencial de demanda del corredor.

48. Línea 54. Que esta línea no vaya más allá del cruce del Cementerio.

Estimada. En la propuesta la línea ya tiene como cabecera el Cruce del Cementerio, por lo que no va más allá

49. Línea 55. Descenso de expediciones los sábados de verano.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

50. Línea 55. Prolongar la línea hasta la Gotera.

Estimada. Se plantea prolongar la 55 hasta La Gotera.

51. Línea 57. No tiene sentido que todas las expediciones vayan hasta el Santuario.

Estimada. Se acepta la alegación. Para no realizar recorrido sin demanda, se dejará la cabecera en Santuario en 6 de las 16 expediciones por sentido y el resto con cabecera en parada Escuelas. Para el caso de SDF, todas las expediciones llegarán al Santuario hasta las 20:00 de la tarde.

52. Línea 57. Descenso de expediciones en sábado de verano.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

53. Línea 57. Descenso de oferta considerable en Algezares.

Desestimada. La oferta de Algezares sufre un descenso considerable de expediciones debido a que en la actualidad está servida por una línea cuya frecuencia viene definida por las necesidades de demanda de Cabezo de Torres-Churra, mucho mayores que en Algezares. Por lo tanto, se realiza una adecuación de la oferta a la demanda potencial. A mayores, la nueva red permite itinerarios más directos con el centro y reducir los tiempos de viaje, obteniendo un servicio muy atractivo con una frecuencia de paso de 30 minutos.

54. Línea 60. Que el autobús propuesto es demasiado largo, más de 12 metros, de difícil ocupación en márgenes aceptables.

Estimada. Posibilidad de pasar de 12 metros a 10m o menos.

55. Línea 60. Que no se entiende que exista la parada “Carrefour” solo en un sentido.

Desestimada. No existe esta parada en la citada línea.

56. Línea 60. Que la Glorieta no es un lugar para parada término. En la Plaza de la Cruz Roja sería más acertada.



Estimada. Se estima la alegación ya que resulta más atractivo para los usuarios la nueva propuesta. Se lleva la cabecera a la plaza, acercando los usuarios al hospital Reina Sofía.

57. Línea 60. Que habría que revisar el paso entre Torre Molina 128 y Los Pepines, pues puede ser peligroso.

Estimada. Se revisa y se adapta según vial.

58. Línea 61. Que el autobús es demasiado grande para los caminos por donde discurre. Paso estrecho entre las paradas de La Cola hasta Meseguer.

Estimada. Posibilidad de pasar de 12 m a 10 m o menos.

59. Línea 81. Si la actual línea 91 sale desde dentro de Javalí Nuevo (Plaza, Pabellón) la propuesta del Proyecto de Explotación es que salga de la carretera (Santa Bárbara).

Desestimada. Se desestima ya que de esta forma se evitan rodeos dentro de Javalí Nuevo, consiguiendo un servicio más directo. La parada de Santa Bárbara se sitúa a 150 metros (cruzando la vía) de la plaza.

60. Línea 81. Tamaño del bus pequeño e incómodo.

Desestimada. Se desestima ya que, por trazado de la línea y recorrido, no se puede circular con un vehículo de dimensiones superiores.

61. Línea 81. Modificar recorrido a la Gran Vía.

Estimada. Se estima. Se cambia el recorrido para pasar por Gran Vía-Plaza Circular y acabar en el mismo lugar que ahora.

62. Línea 81. Aclarar que la vuelta sea por la Carretera de Alcantarilla y salga entre La Civila y la Media Legua. Se propone la vuelta a la situación actual: autobuses grandes en lo conocido como 91 y los de tipo medio para el Rincón de Seca. 2 líneas.

Estimada. Se procederá a la incorporación de lo solicitado.

63. Línea 81. Desajuste servicio de sábados y DF en verano.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

RCA

1. Se mejoren las características de las paradas para que presten comodidad e información adecuada, en paneles y digital, sobre el horario y tiempo de espera del autobús. No es el caso de las nuevas línea 60 y 61 que mantienen las paradas de la L7. Así, por ejemplo, la línea 7 la parada Carril Torre Molina 79 apenas tiene espacio para los usuarios y está ocupado por un contenedor de basuras, la de Herrerías con basura y tantas otras que carecen no ya de asientos y cubierta sino del mínimo espacio para esperar al autobús.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, se tendrá en cuenta para el mantenimiento de las paradas.



2. En cuanto a la ubicación de las paradas, la llamada "Carril de los Chornos" debería eliminarse ya que a su izquierda y a su derecha hay sendas paradas a escasos metros (Guillamones y Meseguer) y debido a estar situada en la misma orilla obliga a las personas usuarias a situarse en la calzada con el peligro que supone, y más cuando se lleva el carro de la compra o una silleta, estando además en una curva y en un cruce frente al carril Iglesia.

Estimada. Se estima su eliminación, dejando una circulación más directa y segura para el autobús y los usuarios. La distancia nueva entre paradas sería de 500 metros aproximadamente.

Sociedad Concesionaria Tranvía de Murcia SA.

1. Contradicciones respecto directrices en materia de movilidad. No se tiene en cuenta el PMUS de Murcia. El sistema de transporte planteado en el Proyecto no permitirá cumplir con los objetivos de movilidad en transporte público planteados en el PMUS.

Desestimada. Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas al PMUS y difiere en alguna de las actuaciones planteadas, sí que cumple con los objetivos principales del plan de movilidad urbana. Las obligaciones de servicio planteadas sí que consiguen una captación de viajeros en favor del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes.

2. Contradicciones respecto directrices en materia de movilidad. Se omite el tranvía como eje vertebrador del transporte público de la ciudad y se sobreponen propuestas concretas a corredores ferroviarios incluidos en el PMUS, proponiendo que se indique que: "estas propuestas tienen un carácter meramente temporal, como solución provisional de transporte en tanto se ejecuta la ampliación del tranvía".

Desestimada.

Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas al PMUS y difiere en alguna de las actuaciones planteadas, sí que cumple con los objetivos principales del plan de movilidad urbana. Las obligaciones de servicio planteadas sí que consiguen una captación de viajeros en favor del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes. Queda reflejado en la memoria del proyecto, así como en el acuerdo de aprobación inicial, que en ningún caso estas líneas sustituyen al tranvía, respetando al máximo las trazas previstas para la futura ampliación, no siendo incompatible, por tanto.

3. Contradicciones respecto directrices en materia de movilidad. Descoordinación con el Plan Director.

Desestimada. Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas al Plan Director y difiere en alguna de las actuaciones planteadas, sí que cumple con los objetivos principales del mismo. Las obligaciones de servicio planteadas sí que consiguen una captación de viajeros en favor del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes. Una de las cuestiones que se tienen en cuenta como modificación prevista es precisamente la coordinación de líneas entre ambas administraciones, y en particular, en la zona de influencia de Murcia y Pedanías.

4. Contradicciones respecto directrices en materia de movilidad. Incongruencias sobre la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética respecto a la generación de ZBE.

Desestimada. Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas a la "Ley del Cambio Climático", sí que cumple con los objetivos principales de las mismas. Las obligaciones de servicio planteadas se enfocan hacia la creación de ZBE y sí que consiguen una captación de viajeros en favor



del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes. También se realiza una apuesta por la descarbonización del transporte público.

5. Contradicciones respecto directrices en materia de movilidad. Incongruencias respecto a las "Directrices Generales para la Estrategia de Desarrollos de Agenda 2030" en cuanto a reducción de emisiones.

Desestimada. Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas a las "Directrices Generales para la Estrategia de Desarrollos de Agenda 2030" y difiere en alguna de las actuaciones planteadas, sí que cumple con los objetivos principales de las mismas. Las obligaciones de servicio planteadas sí que consiguen una captación de viajeros en favor del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes.

6. Afectación a los derechos contractuales de TDM. No se indica con detalle la evolución de demanda del Tranvía y por tanto no es posible evaluar la afectación sobre el mismo.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación la evaluación de la demanda del tranvía al no ser este modo objeto del contrato. Aun así, aclarar que sí se ha tenido en cuenta dicho modo en la modelización de demanda.

7. Afectación a los derechos contractuales de TDM. No se indica cómo se produce el denominado efecto potenciador y alimentador del tranvía.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación aclarar la estructura del servicio respecto al tranvía. Aun así, el nuevo rediseño de red se ha realizado eliminando tramos coincidentes con el servicio y potenciando las conexiones con Plaza Circular, centro intercambiador modal que mejorará la demanda del tranvía.

8. Afectación a los derechos contractuales de TDM. Se selecciona un escenario tarifario "sin haber analizado previamente un aspecto fundamental a estos efectos, como es la variación de la demanda de usuarios estimada en cada uno de los escenarios".

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación explicar los pasos que se llevaron a cabo para determinar las tarifas. Independientemente, para cada uno de los escenarios se llevó a cabo una asignación de demanda, habiendo considerado la definición tarifaria específica de cada uno de ellos y obteniendo variaciones de demanda entre ellos.

9. Afectación a los derechos contractuales de TDM. Se plantea una subida de tarifas muy drástica y llamativa que resulta absolutamente contraria a las directrices de fomento del transporte público, incremento de la rentabilidad social y creación de zonas de cero emisiones. Se solicita al Ayuntamiento que detalle las razones por las que opta por la referida subida tarifaria y, especialmente, que acuerde reducir o, en todo caso mantener, las actuales tarifas de acceso al transporte público.

Estimada parcialmente. Se estima la solicitud de detalle de razones.

Aunque sea cierto que suben las tarifas, dicha subida atiende a varias razones y queda minimizada, parcialmente, por: ajuste de la tarifa a las condiciones de un mejor servicio; actualización de unas tarifas que han resultado invariables anualmente durante mucho tiempo, alcanzando valores acordes a los de otras ciudades similares; equiparación del coste del servicio de transporte público entre los residentes en los barrios de Murcia y los residentes en las pedanías. Por otro lado, gracias a los descuentos y bonificaciones ofrecidas, se consigue minimizar este incremento de la tarifa



10. Afectación a los derechos contractuales de TDM. "Debe denunciarse que el cobro del transbordo entre los nuevos servicios de autobuses y el tranvía constituye una discriminación injustificable de la línea 1 del tranvía respecto al resto de líneas urbanas de transporte público". Se solicita la supresión de cobro de transbordo entre autobús urbano y tranvía.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación ya que la regulación tarifaria del tranvía se rige por un contrato independiente del que se está regulando. Por tanto, no es posible modificar sus tarifas, incluyendo las del transbordo. Esta modificación sólo podrá hacerse a partir de acuerdos entre todas las partes, siendo esta cuestión objeto de una decisión posterior.

11. Afectación a los derechos contractuales de TDM. "Existen varios solapamientos de las nuevas líneas de autobuses contempladas en el Proyecto con la línea 1 del tranvía". "Tales solapamientos podrían suponer una modificación de las condiciones del servicio tranviario y, en consecuencia, una ruptura del equilibrio económico del Contrato". Se solicita eliminar ciertos solapamientos entre la red de autobús urbano y el tranvía.

Desestimada. Se desestima ya que los solapamientos a los que se hace referencia son de muy corto recorrido y no tienen alcance suficiente para competir con el tranvía. En cualquier caso, son solapamientos menores a los de las líneas actuales y se ven compensados con la naturaleza alimentadora del tranvía con la que se han definido las nuevas líneas.

12. Afectación a los derechos contractuales de TDM. Falta de coordinación integral de todos los modos urbanos y valoración conjunta de la afectación de la nueva red sobre el conjunto de modos existentes y, en concreto, del tranvía.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación identificar en el mismo la afección de las obligaciones de servicio sobre otros modos, aunque si tenerlos en cuenta en el proceso de diseño de red y obtención de resultados. En este caso, la modelización incluye el modo tranviario en su estado actual y, por tanto, si se ha tenido en cuenta su diseño para elaborar la propuesta.

13. Afectación a los derechos contractuales de TDM. Tener en cuenta las importantes afectaciones que puede tener el proyecto sobre el servicio del tranvía concesionado a TdM y las consiguientes implicaciones contractuales.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación identificar en el mismo la afección de las obligaciones de servicio sobre otros modos, aunque si tenerlos en cuenta en el proceso de diseño de red y obtención de resultados. En este caso, la modelización incluye el modo tranviario en su estado actual y, por tanto, si se ha tenido en cuenta su diseño para elaborar la propuesta.

14. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Inadecuado dimensionamiento de oferta y demanda del eje de la Gran Vía que debería resolverse con un sistema tranviario

Desestimada. Se desestima ya que el dimensionamiento de las obligaciones de servicio que pasará por el eje de la Gran Vía se ha realizado conforme a las necesidades de demanda acomodándose a las infraestructuras existentes y previstas. Todo lo anterior sin perjuicio de posibles modificaciones previstas como la ampliación del tranvía.

15. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Para el Bono Murcia, aclarar a que se refiere con "...tarificación actual..." en la frase "El Bono General se concibe como el actual Bono Murcia o Tricolor, manteniendo su compatibilidad con el Tranvía y la actual concesión interurbana, que deben mantener su tarificación actual."



Estimada. El mantenimiento de la tarificación actual se refiere a la no variación de los actuales contratos del tranvía y de la concesión interurbana, ya que son ajenos al proyecto y no pueden ser modificados. Por lo tanto, aplica a aquellas tarifas de la totalidad de los bonos que afectan al tranvía y a las líneas interurbanas.

16. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Respecto a los transbordos, aclarar que planes existen respecto a las tarifas actuales y las condiciones de transbordo.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación. Según se aclara en varias respuestas al presente escrito de alegaciones, las tarifas del tranvía se mantienen invariables ya que la modificación de las mismas requeriría de acuerdos adicionales entre todas las partes. La tarificación del servicio será objeto de estudio en otro momento posterior.

17. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Respecto Unibono Estudiante.

Estimada parcialmente. Se detallan las razones. Tal y como indica se encarece el título porque desaparece su naturaleza mensual. Las razones del encarecimiento son apuntadas en la respuesta de la alegación 9 del escrito 6. Por contrapartida se amplía el título no sólo a estudiantes, sino a todos los menores de 25 años, pasando a denominarse "Joven" en lugar de "Estudiante".

18. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Respecto Tarjeta Murcia General.

Estimada parcialmente. Se detallan las razones.

Tal y como indica el alegante, se encarece el título porque desaparece su naturaleza mensual. Las razones del encarecimiento son apuntadas en la respuesta de la alegación 9 del escrito 6.

19. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. Respecto a la discriminación a los usuarios del sistema actual (Bono Murcia) por la Nueva Tarjeta Murcia.

Desestimada. Se desestima ya que los usuarios del nuevo sistema pueden seguir haciendo uso del mismo en iguales condiciones. Simplemente se les ofrece la posibilidad de sustituirlo por otro título más moderno, en condiciones más ventajosas.

20. Incongruencias y deficiencias desde el punto de vista técnico. El proyecto no incluye un diseño de red de nodos de aparcamientos intermodales o disuasorios.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación definir este tipo de instalaciones.

Izquierda Unida – Los Verdes Municipio de Murcia.

1. Transbordo gratuito entre autobús y tranvía.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación ya que la regulación tarifaria del tranvía se rige por un contrato independiente del que se está regulando. Por tanto, no es posible modificar sus tarifas, incluyendo las del transbordo. No obstante, se planteará en el régimen tarifario de todo el transporte urbano, el mismo sistema tarifario.

2. Modificación tamaño vehículos: Reducir 20, 21, 60 y 61; Aumentar Rincón de la Seca (81).

Estimada parcialmente. Se estima conveniente reducir los tamaños de 60 y 61, pero no así de las líneas 20 y 21 ya que podrían presentar altas ocupaciones en algunas expediciones concretas. En el caso de la línea 81, no resulta factible el incremento a un 10m debido al recorrido a realizar.



3 Reajuste de frecuencia horaria de las líneas 21, 50, 51, 52, 54, 55, 81 y 84.

Estimada parcialmente. No se realizará reajuste de frecuencia para las líneas 21, 51, 54, 55 y 58 puesto que la oferta propuesta es adecuada para atender el potencial de demanda de las líneas. Para el caso de la línea 50, se incluirá una nueva expedición a las 11:20 para dejar una frecuencia constante de 1 hora todo el día (alegación 40 del E4). Para el caso de la línea 52, se incluirá una expedición adicional a media mañana y a media tarde con un total de 6 por sentido (alegación 44 del E4). Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

4. Mejora de la conexión Hospital La Arrixaca con Estación de Autobuses.

Estimada. Se estima ya que, aunque la conexión de otros municipios con el Hospital de referencia Virgen de la Arrixaca no sea competencia del Ayuntamiento de Murcia, se puede mejorar el servicio y reducir el número de transbordos precisos para conectar ambos puntos. Se modificará la línea 40 para tener cabecera en la estación de autobuses y ampliar de lunes a viernes a 3+3.

5. Plan específico del BTR con mayor información y organización.

Desestimada. No es objeto del presente proyecto de explotación, ya que este debe centrarse en las obligaciones de servicio del futuro operador.

6. Mejora de las condiciones de trabajadores/trabajadoras: Aseos en el recorrido, Sistema de cobro inteligente y mejora de información al usuario y gestión.

Estimada parcialmente. Respecto al sistema de cobro, la alegación es estimada, aunque según proyecto está todo completamente automatizado. Únicamente se permite el pago en metálico con una penalización sustancial respecto a los otros modos de pago con el objetivo de no apartar del sistema a aquellos usuarios puntuales o que no comprendan los sistemas automáticos y de tarjetas. También se incluyen mejoras significativas en cuanto a la información al usuario, como puedan ser la app actualizada, sistemas de información en parada en tiempo real.. Por otra parte, no ha lugar la construcción de aseos para los trabajadores ya que no es objeto del presente proyecto de explotación, dejando estos parámetros de gestión empresarial al futuro operador

7. Creación de una entidad integrada del transporte.

Desestimada. No ha lugar. No es competencia del proyecto definir la organización de la Administración.

Plataforma en Defensa del Transporte Público.

1. Inclusión de anexos que traten los siguientes temas:

- Carriles-bus
- Paradas
- Sistema de obtención y renovación de bonos
- Mejoras tecnológicas que faciliten el paso de los autobuses por puntos conflictivos del tráfico en puntos de su recorrido



Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. Estas cuestiones, como bien se indica en las respuestas a otras alegaciones, no son de obligada inclusión dentro del proyecto y podrían llevar a confusión en caso de introducirlas. Se debe de realizar el tratamiento de estos temas desde otros canales de comunicación y documentos.

2. Explicar la viabilidad de billete de ida y vuelta desde pedanías en diferentes líneas.

Estimada parcialmente. Durante el proceso de diseño del nuevo plan se ha prestado especial atención a que la práctica totalidad de las pedanías tengan al menos una línea de acceso al centro urbano, desde el que puedan transbordar a líneas que van a otras pedanías. Así mismo, para aquellos movimientos perimetrales entre pedanías con especial demanda de viajes también se ha dispuesto, en algunos casos, de líneas con itinerarios directos, sin pasar por el centro. Respecto a los billetes de ida y vuelta no existen como tales, pero son reemplazados por los bonos multiviaje donde se aplica un descuento creciente en función de la frecuencia de uso.

3. Introducir accesos segregados al autobús para usuarios de bonos y usuarios de compra de billete.

Estimada parcialmente. Debido a las dimensiones del autobús y el control de acceso, es complicado poder segregar para acceso con tarjeta y acceso con billete. No obstante, las nuevas tecnologías permiten la cancelación del billete con cada vez mayor rapidez, reduciendo los tiempos de acceso al vehículo y limitando esta problemática. Con respecto a la compra de billete, tal y como se hace en otros sistemas, se tiende a soportes pre-adquiridos en puntos de venta externos al autobús.

4. Modificación del esquema de bonos:

- Bono 10 viajes
- Bonos mensuales personales
- Ampliar el bono jubilado en función de su pensión y no excluir a los de mayor renta
- Bonos de familia numerosa en función de la renta y no según número de hijos
- Bonos monoparentales en función de la renta

Desestimada. El Bono de 10 viajes queda incluido en la tarjeta multiviaje, donde el usuario decide cuantos viajes cargar. Además, tiene la ventaja adicional de aplicar un descuento progresivo para un mayor número de viajes, sin limitar a 10.

Los bonos mensuales también quedan incluidos en la tarjeta multiviaje, aplicando el mismo concepto. En este caso se aplicará un descuento mucho mayor al ser usuarios que realizan muchos viajes al mes. Con respecto a los bonos "sociales", se atenderá al SMI o índice que en su caso se aplique.

5. Indicar con claridad todos los sistemas de adquisición y renovación de bonos.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. La definición profunda de los sistemas de adquisición y renovación de bonos se llevará a cabo en los futuros pliegos.

6. Aclarar dónde se instalarán los paneles del BTR.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. La definición concreta de dónde se instalarán los paneles del BTR se llevará a cabo en los futuros pliegos.

7. Aclarar la consideración de vehículo de altas prestaciones el BTR.



Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación, ya que este debe centrarse en las obligaciones de servicio del futuro operador.

8. Las otras líneas que trascurren por el corredor del BTR no tendrán el mismo nivel de facilidad y seguridad en recorrido

Desestimada. Se desestima ya que todas las líneas que trascurren por el corredor del BTR circularán por una plataforma única y reservada, lo que les permitirá prestar un servicio rápido y eficiente entre cabeceras sin interferencias, aumentando velocidad comercial y mejorando el servicio.

Unión Sindical Obrera Murcia.

1. Se alega la necesidad que, conforme a la legislación vigente, debe presentarse un listado de los trabajadores/as con derecho a subrogación, así como su convenio colectivo y retribución.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

2. Se alega la necesidad de cumplir con el acuerdo de retribución de los 3 primeros días de baja, IT, operaciones, ingresos hospitalarios, escayolas y otros.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. Se trata de relaciones laborales.

3. Se alega la necesidad de identificar cómo se podrá realizar la venta y recarga de títulos de transporte, ya que no podrán realizarse en el propio vehículo por no estar incluidas entre las funciones del Conductor-Perceptor.

Desestimada. Recargar títulos es equivalente a vender, y esta tarea está incluida en las del Conductor-Perceptor.

4. Se alega la necesidad de prever el traslado de personal de movimiento para hacer los relevos a mediodía desde las instalaciones fijas hasta cabecera, ya sea modificando recorridos o bien con una línea de traslado de personal.

Desestimada. Los desplazamientos del personal de movimiento desde instalaciones fijas a cabecera dependen de la empresa adjudicataria, así como la asignación de turnos.

5. Se alega la necesidad de elaborar una nueva ordenanza reguladora de la gestión del Servicio Público de Transporte mediante Autobuses de líneas Urbanas de Titularidad Municipal. Para ello, se solicita participar en el proceso como agente implicado

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, estas cuestiones serán vistas por la Mesa del Transporte, de la que forman parte distintos agentes sociales.

6. Se alega la necesidad de detallar los trayectos, horarios y paradas de los servicios especiales.

Desestimada. Los servicios especiales son variables en tiempo y forma en función de las festividades escogidas y otras variables como la organización del tráfico. Quedan incluidas dentro de las modificaciones previstas del contrato, ya que no superarán en ningún caso el 20% del valor del contrato.



7. Se alega la necesidad que los autobuses dispongan de un sistema acústico conectado a los altavoces del autobús, de un cajón con llave para poder dejar dinero o enseres personales del conductor y de silla para bebés en sentido inverso a la marcha del vehículo, con cinturón de seguridad.

Desestimada. Entre los requerimientos mínimos de los vehículos ya se incluye la necesidad de disponer de un espacio para que el conductor pueda dejar sus enseres personales. El resto de aspectos se exigirán según normativa aplicable.

8. Se alega que los vehículos programados para realizar las siguientes rutas son muy grandes y se propone reducir su tamaño: 20 (F y G), 21 (F y G), 60, 61.

Desestimada. Actualmente circulan por esas vías vehículos de ese tamaño.

9. Se alega que el recorrido por el Polígono Industrial Oeste debe tener su recorrido por la vía principal hasta el final de la pedanía para mejorar el servicio

Desestimada. El servicio planteado da cobertura al polígono y permite cumplir con los tiempos de circulación de la línea completa.

10. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia realice un desvío para dar cobertura al paraje Valle del Sol, ya que con el nuevo plan de transporte no recibe servicio de transporte público.

Estimada. Se corregirá.

11. Se alega que se deberían alternar los horarios de las líneas 10 y 11 en las salidas de La Alberca y viceversa cada 15 minutos para dar un mejor servicio

Estimada. Las líneas 10 y 11 tienen distintas cabeceras, produciéndose un desfase en el paso por La Alberca de 10 minutos. Se desplazará en bloque las salidas de la línea 10 a 5 minutos más tarde.

12. Se alega revisar los horarios en sábados de las líneas 21, 50, 51 y 55 ya que tienen menos frecuencia que en domingos y festivos.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

13. Se alega revisar los horarios en sábados de las líneas 52, 54, 81 y 84 ya que no hay servicio, pero si en domingos y festivos.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

14. Se alega que las líneas 22F y 22G deberían hacer su recorrido por la Ermita de Burgos y por Era Alta, al quedarse estas sin servicio directo con el centro de la ciudad.

Desestimada. Se desestima porque las zonas de Ermita de Burgos y Era Alta siempre disponen de parada a, como máximo, 500 metros a lo largo de toda la entidad urbana tanto con las líneas 22 como 80.

15. Se alega que existe un error en la denominación del recorrido de la línea URB-3: sobra San Andrés

Estimada. Se corregirá.

16. Se alega que existe un error en la denominación del recorrido de la línea C5: sobra Zeneta.

Estimada. Se corregirá.



17. Se alega que no se ha tenido en cuenta la inclusión de personal de seguridad en los servicios nocturnos, ni en coste ni en obligaciones, tal y como ocurre actualmente.

Desestimada. El mantenimiento del orden y seguridad dentro de los vehículos es responsabilidad de la empresa operadora.

18. Se alega que se deben adaptar y tener en cuenta las disponibilidades de espacio para maniobrar y dar la vuelta en cabeceras de línea, así como de estacionar los vehículos para los tiempos de regulación.

Desestimada. Ya se ha tenido en cuenta en el proceso de diseño de líneas.

19. Se alega que se deben adaptar la infraestructura de paradas (bahías) así como regular los estacionamientos ilegales en las mismas.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

20. Se alega que se debe regular los estacionamientos ilegales en la Plaza Circular.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

21. Se alega la necesidad de disponer de un tiempo adecuado para realizar los servicios, así como de disponer de las pausas de descanso obligatorias por ley.

Desestimada. Ya se ha tenido en cuenta en el proceso de diseño de líneas y la asignación de turnos (con sus descansos).

22. Se alega la necesidad de disponer de aseos en condiciones adecuadas por toda la red para su uso exclusivo por parte de los conductores.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

23. Se alega la necesidad de realizar un ejercicio de vigilancia del cumplimiento de los convenios y normativa laboral por parte de la empresa adjudicataria.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

24. Se alega la necesidad de educar al público del buen uso del transporte.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

1. Se alega la necesidad que la comunicación del casco urbano de Murcia con el aeropuerto es una competencia municipal (según la legislación vigente por estar dentro del término municipal) y que debe ser satisfecha con el nuevo plan de transporte público urbano.

Desestimada. Un aeropuerto es considerado como una infraestructura de interés supramunicipal, por lo que pasa a ser competencia de la Administración regional, incluyendo de esta forma el transporte hacia la misma. Actualmente hay cesión por parte del Ayuntamiento de Murcia del tráfico Murcia-Aeropuerto para que lo preste en régimen de exclusividad la empresa adjudicataria del proyecto de explotación del "Transporte Regular de Viajeros de Uso General en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia". Esta concesión tiene una duración de 5 años más prórroga y actualmente está vigente.



2. Se alega la necesidad de incluir bonos o descuentos para personas con discapacidad para cumplir con el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Desestimada. No ha lugar. Esta cuestión se analizará en su momento, no siendo ahora objeto de inclusión en el proyecto de servicio.

3. Se alega que, ante los nuevos estudios que indican que la tecnología GNC es más contaminante de lo que se pensaba, valore la posibilidad de estudiar tecnologías de nulas o bajas emisiones para los vehículos de transporte público, alternativas a la ampliación de la flota actual existente de GNC.

Estimada parcialmente. Actualmente la DGT ha asignado la tarjeta ambiental ECO a la tecnología GNC con nivel de emisiones Euro VI, por lo que es considerada una tecnología eco a pesar de los nuevos estudios que determinan que las emisiones de partículas son equivalentes a la de los vehículos diésel EURO VI. Con independencia de esta afirmación, se valorará la inclusión de más vehículos cero emisiones como el propuesto para la línea TRV-1 que permitan avanzar hacia el compromiso de la nueva Ley del Cambio Climático.

4. Se insta al Ayuntamiento de Murcia a que presente ante la Consejería de Fomento e Infraestructuras a la mayor brevedad posible el oportuno Plan de Coordinación de los distintos planes de transporte público.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, hasta la fecha ya se han presentado actuaciones de coordinación.

JJBR.

1. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia realice un desvío para dar cobertura al paraje Valle del Sol, eliminando el tramo de casas del civil porque está deshabitada, ya que con el nuevo plan de transporte no recibe servicio de transporte público.

Estimada. Se corregirá.

2. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia inicia salida a las 8:00 y, como la utilizan estudiantes de bachillerato, formación profesional y universidad, no llegarán a tiempo para acceder a sus centros de estudios. Se propone adelanto de la salida a las 7:00, como el servicio actual. También se alega que se debería ampliar el servicio, aumentando el número de expediciones diarias por la mañana para hacerlo más atractivo.

Estimada parcialmente. Se corregirá el horario de salida por la mañana, pero la ampliación de frecuencias se propone realizarla coordinando servicios con el transporte interurbano de la Región de Murcia, al permitir tráfico compartido.

Travimusa.

1. Se alega la necesidad que, conforme a la legislación vigente, debe presentarse un listado de los trabajadores/as con derecho a subrogación, así como su convenio colectivo y retribución.



Desestimada. Se incorporará en el proyecto definitivo objeto de licitación junto con las prescripciones técnicas.

2. Se alega la necesidad de cumplir con el acuerdo de retribución de los 3 primeros días de baja, IT, Operación, Ingreso Hospitalario y Escayola.

Desestimada. No ha lugar. Son cuestiones estrictamente laborales.

3. Se alega la necesidad de identificar cómo se podrá realizar la venta y recarga de títulos de transporte, ya que no podrán realizarse en el propio vehículo por no estar incluidas entre las funciones del Conductor-Perceptor.

Desestimada. Recargar títulos es equivalente a vender, y esta tarea está incluida en las del Conductor-Perceptor.

4. Se alega la necesidad de prever el traslado de personal de movimiento para hacer los relevos a mediodía desde las instalaciones fijas hasta cabecera, ya sea modificando recorridos o bien con una línea de traslado de personal.

Desestimada. No ha lugar. Los desplazamientos del personal de movimiento desde instalaciones fijas a cabecera dependen de la empresa adjudicataria, así como la asignación de turnos.

5. Se alega la necesidad de elaborar de una nueva ordenanza reguladora de la gestión del Servicio Público de Transporte mediante Autobuses de líneas Urbanas de Titularidad Municipal. Para ello, se solicita participar en el proceso como agente implicado.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

6. Se alega la necesidad de detallar los trayectos, horarios y paradas de los servicios especiales.

Desestimada. Los servicios especiales son variables en tiempo y forma en función de las festividades escogidas y otras variables como la organización del tráfico. Quedan incluidas dentro de las modificaciones previstas del contrato, ya que no superarán en ningún caso el 20% del valor del contrato.

7. Se alega la necesidad que los autobuses dispongan de un sistema acústico conectado a los altavoces del autobús, de un cajón con llave para poder dejar dinero o enseres personales del conductor y de silla para bebés en sentido inverso a la marcha del vehículo, con cinturón de seguridad.

Desestimada. Los vehículos contarán con las especificaciones técnicas exigidas por la normativa.

8. Se alega que los vehículos programados para realizar las siguientes rutas son muy grandes y se propone reducir su tamaño: 20 (F y G), 21 (F y G), 60, 61.

Desestimada. Actualmente circulan por esas vías vehículos de ese tamaño.

9. Se alega que el recorrido por el Polígono Industrial Oeste debe tener su recorrido por la vía principal hasta el final de la pedanía para mejorar el servicio.

Desestimada. El servicio planteado da cobertura al polígono y permite cumplir con los tiempos de circulación de la línea completa.

10. Se alega que la línea 40 Avilese-Murcia realice un desvío para dar cobertura al paraje Valle del Sol, ya que con el nuevo plan de transporte no recibe servicio de transporte público.



Estimada. Se corregirá.

11. Se alega que se deberían alternar los horarios de las líneas 10 y 11 en las salidas de La Alberca y viceversa cada 15 minutos para dar un mejor servicio.

Estimada. Las líneas 10 y 11 tienen distintas cabeceras, produciéndose un desfase en el paso por La Alberca de 10 minutos. Se desplazará en bloque las salidas de la línea 10 a 5 minutos más tarde.

12. Se alega revisar los horarios en sábados de las líneas 21, 50, 51 y 55 ya que tienen menos frecuencia que en domingos y festivos.

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

13. Se alega revisar los horarios en sábados de las líneas 52, 54, 81 y 84 ya que no hay servicio, pero sí en domingos y festivos

Estimada. Se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano.

14. Se alega que las líneas 22F y 22G deberían hacer su recorrido por la Ermita de Burgos y por Era Alta, al quedarse estas sin servicio directo con el centro de la ciudad.

Desestimada. Se desestima porque las zonas de Ermita de Burgos y Era Alta siempre disponen de parada a, como máximo, 500 metros a lo largo de toda la entidad urbana tanto con las líneas 22 como 80.

15. Se alega que existe un error en la denominación del recorrido de la línea URB-3: sobra San Andrés

Estimada. Se corregirá.

16. Se alega que existe un error en la denominación del recorrido de la línea C5: sobra Zeneta.

Estimada. Se corregirá.

17. Se alega que no se ha tenido en cuenta la inclusión de personal de seguridad en los servicios nocturnos, ni en coste ni en obligaciones, tal y como ocurre actualmente.

Desestimada. El mantenimiento del orden y seguridad dentro de los vehículos es responsabilidad de la empresa operadora.

18. Se alega que se deben adaptar y tener en cuenta las disponibilidades de espacio para maniobrar y dar la vuelta en cabeceras de línea, así como de estacionar los vehículos para los tiempos de regulación.

Desestimada. Ya se ha tenido en cuenta en el proceso de diseño de líneas.

19. Se alega que se deben adaptar la infraestructura de paradas (bahías) así como regular los estacionamientos ilegales en las mismas.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

20. Se alega que se debe regular los estacionamientos ilegales en la Plaza Circular.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

21. Se alega la necesidad de disponer de un tiempo adecuado para realizar los servicios, así como de disponer de las pausas de descanso obligatorias por ley.



Desestimada. Ya se ha tenido en cuenta en el proceso de diseño de líneas y la asignación de turnos (con sus descansos) no es competencia del presente proyecto de explotación.

22. Se alega la necesidad de disponer de aseos en condiciones adecuadas por toda la red para su uso exclusivo por parte de los conductores.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

23. Se alega la necesidad de realizar un ejercicio de vigilancia del cumplimiento de los convenios y normativa laboral por parte de la empresa adjudicataria.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

24. Se alega la necesidad de educar al público del buen uso del transporte.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. Aunque estamos de acuerdo y por ello se promoverán campañas de concienciación en el nuevo contrato.

Transportes de Murcia.

1. Se alega que no se ha considerado la reversión de todos los bienes adscritos faltando por incluir 2 vehículos micro IVEC, 3 MAN de 2020 y 3 MAN de 2021. También se han cometido errores en el precio de valor residual de los vehículos City Versus MAN A-22.

Estimada. Para el estudio se utilizaron datos disponibles a septiembre de 2020, pero se corregirá según los datos presentados.

2. Se alegan errores varios relativos a distintos elementos de transporte: incompatibilidad de contabilizar un VR del 5% y no computar los ingresos por venta de flota por lo que ese 5% no se está reconociendo, no contabilizar el precio de los neumáticos en el precio de adquisición para que el VR los incluya ya que se deben vender con neumáticos, se alega la posibilidad de eliminar el criterio de edad media máxima del contrato para así reducir costes, se alega que el precio de un microbús GNC estimado está por debajo de mercado.

Estimada parcialmente. La incompatibilidad de contabilizar VR y venta de flota se estima así que no se tendrán en cuenta los ingresos por venta de flota a la hora de calcular la compensación, en caso de que la venta se produzca por el VR al finalizar el plazo del contrato, se ha tenido en cuenta para determinar la viabilidad del mismo. La inclusión del precio de neumáticos en el precio de adquisición de vehículos se desestima porque la compra de neumáticos está considerada como una partida de consumos que dependerá de los kilómetros recorridos, por lo que no es un bien amortizable. La eliminación del criterio de edad media máxima de la flota se desestima porque es un criterio de diseño tomado por el Ayuntamiento para dar un servicio de mayor calidad. El incremento del precio de adquisición de microbuses GNC se desestima por considerarse en valores de mercado.

3. Se alegan errores varios relativos a la inversión en Planta GNC 2 y otras infraestructuras: precio por metro cuadrado estimado para el terreno es insuficiente, así como el precio de construcción, el precio de la planta de gas nueva es insuficiente para el incremento de flota planteado y el cambio de las necesidades de repostaje por tamaño de vehículos.

Estimada. Se corregirá y se elevarán los costes de adquisición de terreno y construcción de planta.



4. Se alegan errores varios relativos a otras inversiones infravaloradas: los importes previstos para inversiones en SAE y Monética son insuficientes (pupitre billeteaje y SAE), no se considera un porcentaje de equipos en stock del 10%, coste insuficiente para las instalaciones y puesta en marcha en vehículos, coste insuficiente en totem de recarga, no se considera compra de 2 furgonetas GNC para taller (una en cada base), error en sumatorio de la tabla 7 de la memoria económica del contrato.

Estimada parcialmente. El incremento del importe previsto para inversiones en SAE y Monética se desestima ya que se consideran precios acordes a mercado y no se justifica con facturas, el incremento de equipos en un 10% por disponibilidad de stock se desestima ya que también se equipan los vehículos de reserva y estos podrán dar servicio mientras que el equipo esté en reparaciones, el nuevo precio de los totems de recarga se desestima ya que se consideran precios acordes a mercado y no se justifica con facturas, la compra de 2 furgonetas GNC para taller se desestima porque son bienes recibidos por título de reversión que se renovarían cuando finalice su vida útil, el error en sumatorio de la tabla 7 se estima parcialmente ya que el error proviene de la transcripción de la tabla pero el valor del sumatorio es correcto.

5. Se alega que se tengan en cuenta los costes de amortización de las inversiones propuestas anteriormente, así como que no existe trazabilidad entre los importes de inversión recogidos por la Memoria, los criterios de amortización y los costes reflejados para dichas amortizaciones.

Estimada parcialmente. Se corregirán aquellas partidas que se hayan estimado respecto a las alegaciones previas. Se desestima la inexistencia de trazabilidad.

6. Se alega que se tengan en cuenta los costes de financiación de las inversiones propuestas anteriormente, así como que los plazos de financiación de vehículos y construcciones no coinciden con las vidas útiles respectivas, teniendo que cubrir el concesionario ese desfase de tesorería con una aportación extraordinaria de fondos. Se alega que esta aportación (fondo de maniobra) se tenga en cuenta.

Estimada parcialmente. Se corregirán aquellas partidas que se hayan estimado respecto a las alegaciones previas. Se estima la discrepancia entre el plazo de financiación de 5 años y la vida útil del contrato, por lo que se incrementará el plazo de financiación de vehículos hasta los 10 años. Se desestima lo solicitado respecto del fondo de maniobra.

7. Se alegan errores varios relativos a consumos de energía: error en la unidad de consumo de vehículos ya que debe decirse kg de GNC en lugar de litros de GNC y kWh en lugar de kW, los consumos para vehículos de GNC son muy reducidos, el valor de consumo de 0,55 kWh a los 100 km es erróneo

Estimada parcialmente. Se estiman los errores en las unidades de medida del combustible se desestima la subida de consumos de los vehículos GNC por estar estos valores en línea con los estimados para la concesión actual de autobús y por emplear en los vehículos de la nueva concesión, tecnologías más avanzadas. Se estima el error en el consumo de vehículos eléctricos, se corregirá.

8. Se alega que los precios de energía están infravalorados ya que no se ha contemplado la subida de precio de los últimos meses, tanto de gas como de electricidad.

Desestimada. Se desestima la alegación ya que los valores de proyecto son acordes a valores de mercado.



9. Se alegan errores varios relativos a los costes de personal de conducción: infravaloración del absentismo (3,5% frente a un 11% real), insuficiencia de la estimación de antigüedad personal ya que en la realidad es un 35,13% mayor, eliminar el plus de productividad porque ese concepto no se retribuye actualmente, incluir el plus de bonos por acuerdo de empresa que actualmente se cobra, necesidad de considerar las condiciones laborales del personal de LATBUS actual, aumentar el tiempo de toma y deje de 30 a 40 minutos por ser esta la actual condición retributiva, incluir en el cálculo de personal mínimo necesario los retenes para poder cubrir suplencias imprevistas (se estiman 5), inclusión para el cálculo de horas de personal y/o conductores de los 30 minutos de descanso por turno de trabajo.

Desestimada. Se desestima la infravaloración del absentismo ya que el alegante no justifica de ninguna forma que sea de un 11%, se desestima la insuficiencia de la estimación de antigüedad personal ya que lo compara con la antigüedad del personal actual de TM (que supone menos de la mitad del personal total necesario), se desestima eliminar el plus de productividad porque la estimación de coste se realiza conforme al convenio existente, se desestima incluir el plus de bonos por acuerdo de empresa ya que la estimación de coste se realiza conforme al convenio existente, se estima la necesidad de considerar las condiciones laborales del personal de LATBUS actual porque ya está contemplado, se desestima el aumento de toma y deje ya que 30 minutos es un valor razonable, se desestima incluir en el cálculo la contratación de personal de conducción de retén para cubrir imprevistos ya que está computado dentro del absentismo laboral y eficiencia, se desestima el incremento de horas por descanso de 30 minutos ya que cuando se produzca el descanso dependerá de la asignación de turnos del contratista. A la hora de desarrollar el proyecto no se ha tenido acceso a acuerdos entre las partes que pudiesen incrementar las horas de producción y, por tanto, los costes asociados.

10. Se alegan errores varios relativos a los costes de resto de personal: no inclusión del "Plus Calidad" por acuerdo empresa que supone 25.000€/año, insuficiente personal de estructura para atender al incremento de vehículos y las dos bases.

Estimada parcialmente. Se desestima la inclusión del "Plus Calidad" porque la estimación de coste se realiza conforme al convenio existente, se estima parcialmente el incremento de resto de personal por ser insuficiente el determinado en el proyecto para la nueva flota. Independientemente, el alegante no justifica los incrementos de personal mostrando ratios de eficiencia y parte de asunciones de reparto de personal por cocheras que no están justificadas. Por ello, únicamente se revisará el personal de talleres y lavado de vehículos.

11. Se alega que los precios determinados para el mantenimiento de los sistemas son extremadamente bajos, pidiendo incrementarlos en un 15%.

Desestimada. El incremento del importe previsto para mantenimiento en sistemas se desestima ya que se consideran precios acordes a mercado y no se justifica con facturas.

12. Se alegan errores varios relativos a los tributos: no inclusión de tributos derivados de la concesión administrativa de los bienes de reversión, aclaración del criterio seguido por la Administración sobre el IVA.

Estimada. Se corregirá.

13. Se alega que los costes de suministros (electricidad y telefonía más internet) están infravalorados.



Estimada parcialmente. Se estima parcialmente porque, aunque se acepta la necesidad de incrementar el coste de electricidad y telefonía, no se justifica el incremento de precios indicado en la alegación ya que el precio de acceso al servicio ya está contemplado en el precio del Kwh.

14. Se alegan errores varios relativos a los ingresos: se solicita una revisión a la baja de las previsiones de demanda debido a la afección de la pandemia, se solicita una revisión de los ingresos a la baja debido a la reducción de demanda de los ingresos comerciales y de la eliminación de ingresos por venta de flota.

Estimada parcialmente. Se desestima la revisión a la baja de la demanda debido a que el estudio de demanda ha sido realizado con rigor partiendo de la demanda real declarada por los operadores en 2018 (valor que se vio incrementado hasta el comienzo de la pandemia en 2020). Se alega que los efectos de la COVID-19 perdurarán en los hábitos de movilidad de la población por muchos años, pero actualmente se han eliminado todas las medidas de restricción de la movilidad y un alto porcentaje de la población ha sido vacunada. Para el comienzo de la concesión (previsto en el año 2023) es factible que se haya vuelto a cierta normalidad que, unida a los incrementos de servicios potentes del nuevo plan de servicios, resulte en la demanda estimada. Además, la fórmula de concesión es de contrato de servicios, por lo que no se lleva a cabo una transferencia del riesgo demanda al operador. Respecto a ingresos, se estima parcialmente ya que no se revisará a la baja los ingresos por demanda de viajeros ni los ingresos comerciales al no justificar el alegante estas peticiones; sí se tendrán en cuenta la eliminación de los ingresos por venta de flota como se indicó en la alegación 2 del presente escrito de alegaciones.

15. Se alegan errores varios en la determinación de actualización de costes, proponiendo sustituir la actualización fija por actualizaciones variables en función de partidas. Las razones esgrimidas son las siguientes: la actualización de costes constante a lo largo de todo el plazo concesional no se corresponde con la realidad de la volatilidad de los costes de personal y de suministros, hay que tener en cuenta que para la renovación de flota por edad media los precios de adquisición de vehículos se habrán encarecido por motivo de la inflación.

Desestimada. Se desestima ya que la actualización global de los precios del contrato al 1,2% se considera un valor promedio razonable. A mayores, sí que se ha tenido en cuenta el incremento de precios de adquisición de vehículos por motivo de la inflación para la renovación de flota.

16. Se solicita que la obtención de los valores de medición de los indicadores de calidad sea realizada por un organismo independiente.

Desestimada. No es objeto del proyecto. Se determinará en su caso, en el proceso de licitación.

17. Se alega la necesidad de definir de forma clara como debe ser la comunicación entre los niveles 3 y 4 y el protocolo a utilizar. De la misma manera, definir quién es el encargado de implementar y mantener el software de nivel 4.

Desestimada. No ha lugar. Corresponderá al proceso de licitación.

18. Se alega que para que la plataforma de servicios de pagos esté centralizada en el nivel 4, debería incluirse la pasarela de pago EMV Transit con titularidad del Ayuntamiento. De esta manera, el nivel 4 puede definir la política tarifaria y la gestión de listas.

Desestimada. No ha lugar. Corresponderá al proceso de licitación.



19. Se alega la necesidad de definir el grado de escalabilidad y tiempo. Indican que la tecnología avanza muy deprisa y puede que haya sistemas difícilmente integrables sin cambiar dispositivos.

Desestimada. No ha lugar. Será objeto de precisión en el pliego de prescripciones técnicas.

20. Se alega que, para evitar indefiniciones, sería importante definir las fórmulas a utilizar para el cálculo de estos KPIs.

Desestimada. No ha lugar. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

21. Se alega que, con el fin de unificar la información en Google, la subida de los ficheros GTFS se realice sobre una cuenta de Google de la Administración. Indican que la generación de los ficheros se realizaría en nivel 4, de esta manera la administración no dependería de cuentas por proveedor.

Desestimada. No ha lugar. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

22. Se alega que puede existir conflicto en relación con la protección de datos ya que no es legal grabar llamadas de un trabajador en su puesto de trabajo.

Desestimada. Se desestima ya que se tomarán las medidas adecuadas para evitar que ocurran estas situaciones y se aplicarán los protocolos que determine la legislación vigente.

23. Se alega la necesidad de que sea la Administración quien facilite las SAM a los operadores para realizar una buena gestión de las mismas.

Desestimada. No ha lugar. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

24. Se alega que las máquinas de auto venta no deberían contemplar los títulos cuya tarjeta requiera nombre y foto porque ralentizaría el sistema, la velocidad comercial y aumentaría el tamaño y coste de la máquina considerablemente.

Desestimada. No ha lugar. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

26. Al igual que con la alegación 14 del presente escrito de alegaciones, se alega la necesidad de revisar el punto de partida de previsión de demanda al haberse tomado como base el ejercicio 2018, obviando la situación de crisis económica y sanitaria en la que nos encontramos y poniendo en riesgo la viabilidad económica del contrato. También se hace alusión a que los factores que pueden determinar una variación de demanda (tarifa, frecuencia y tiempo de viaje) dependen de la propia Administración, no pudiendo hacer nada al respecto el operador.

Desestimada. Se desestima la revisión a la baja de la demanda debido a que el estudio ha sido realizado con rigor partiendo de la demanda real declarada por los operadores en 2018 (valor que se vio incrementado hasta el comienzo de la pandemia en 2020). Se alega que los efectos de la COVID-19 perdurarán en los hábitos de movilidad de la población por muchos años pero actualmente se han eliminado todas las medidas de restricción de la movilidad y un alto porcentaje de la población ha sido vacunado. Para el comienzo de la concesión (previsto en el año 2023) es factible que se haya vuelto a cierta normalidad que, unida a los incrementos de servicios potentes del nuevo plan de servicios, resulte en la demanda estimada. La afección del estudio de demanda en las compensaciones a percibir por el futuro operador es mínima porque estamos ante un contrato de servicios en el que el riesgo demanda lo asume la administración. Independientemente, al estar incluido el compromiso de demanda como parámetro de calidad, sí que puede tener afección sobre las cuentas de resultados del contrato, pero un valor tan bajo (máximo del 0,6% del valor estimado del contrato de cada uno de los años, muy inferior al beneficio) que no pone en riesgo la viabilidad del contrato. Respecto a posibles



variaciones de demanda relativas a modificaciones de tarifas y/o frecuencias, en los pliegos futuros del presente contrato se determinará la casuística a la que hace referencia el alegante y las modificaciones en previsiones de demanda.

27. Se propone introducir en índice de calidad horaria de puntualidad (IP) un determinado número de días de excepcionalidad al año en el que no se compute el cumplimiento por causa de fuerza mayor. Se alega que este tratamiento es considerado en muchas explotaciones.

Desestimada. Se desestima ya que la imposibilidad de cumplir con la puntualidad del horario sólo no será tenida en cuenta en caso de correcta justificación por parte del operador: causa de fuerza mayor o responsabilidad de terceros.

28. Se solicita que se tengan en cuenta como criterios de valoración técnica del futuro contrato los siguientes: intermodalidad, protección del medio ambiente, eficiencia energética, instalaciones.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

Asociación Vecinos La Alberca.

1. Inclusión de anexos que traten los siguientes temas:

- Carriles-bus
- Paradas
- Sistema de obtención y renovación de bonos
- Mejoras tecnológicas que faciliten el paso de los autobuses por puntos conflictivos del tráfico en puntos de su recorrido

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. Estas cuestiones, como bien se indica en las respuestas a otras alegaciones, no son de obligada inclusión dentro del proyecto y podrían llevar a confusión en caso de introducirlas. Se debe de realizar el tratamiento de estos temas desde otros canales de comunicación y documentos.

2. Explicar la viabilidad de billete de ida y vuelta desde pedanías en diferentes líneas.

Estimada parcialmente. Durante el proceso de diseño del nuevo plan se ha prestado especial atención a que la práctica totalidad de las pedanías tengan al menos una línea de acceso al centro urbano, desde el que puedan transbordar a líneas que van a otras pedanías. Así mismo, para aquellos movimientos perimetrales entre pedanías con especial demanda de viajes también se ha dispuesto, en algunos casos, de líneas con itinerarios directos, sin pasar por el centro. Respecto a los billetes de ida y vuelta no existen como tales, pero son reemplazados por los bonos multiviaje donde se aplica un descuento creciente en función de la frecuencia de uso.

3. Introducir accesos segregados al autobús para usuarios de bonos y usuarios de compra de billete

Estimada parcialmente. Debido a las dimensiones del autobús y el control de acceso es complicado poder segregar para acceso con tarjeta y acceso con billete. No obstante, las nuevas tecnologías permiten la cancelación del billete con cada vez mayor rapidez, reduciendo los tiempos de acceso al vehículo y limitando esta problemática. Con respecto a la compra de billete, tal y como se hace en otros sistemas, se tiende a soportes pre-adquiridos en puntos de venta externos al autobús.



4. Modificación del esquema de bonos:

- Bono 10 viajes
- Bonos mensuales personales
- Ampliar el bono jubilado en función de su pensión y no excluir a los de mayor renta
- Bonos de familia numerosa en función de la renta y no según número de hijos
- Bonos monoparentales en función de la renta

Desestimada. El Bono de 10 viajes queda incluido en la tarjeta multiviaje, donde el usuario decide cuantos viajes cargar. Además, tiene la ventaja adicional de aplicar un descuento progresivo para un mayor número de viajes, sin limitar a 10.

Los bonos mensuales también quedan incluidos en la tarjeta multiviaje, aplicando el mismo concepto. En este caso se aplicará un descuento mucho mayor al ser usuarios que realizan muchos viajes al mes. Con respecto a los bonos "sociales", se aplicarán iguales condiciones sujetas a SMS o indicador apropiado.

5. Indicar con claridad todos los sistemas de adquisición y renovación de bonos.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. La definición profunda de los sistemas de adquisición y renovación de bonos se llevará a cabo en los futuros pliegos.

6. Aclarar dónde se instalarán los paneles del BTR.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. La definición concreta de dónde se instalarán los paneles del BTR se llevará a cabo en los futuros pliegos.

7. Aclarar la consideración de vehículo de altas prestaciones el BTR.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación, ya que este debe centrarse en las obligaciones de servicio del futuro operador.

8. Las otras líneas que trascurren por el corredor del BTR no tendrán el mismo nivel de facilidad y seguridad en recorrido.

Desestimada. Se desestima ya que todas las líneas que trascurren por el corredor del BTR circularán por una plataforma única y reservada, lo que les permitirá prestar un servicio rápido y eficiente entre cabeceras sin interferencias, aumentando velocidad comercial y mejorando el servicio.

Asociación Vecinos Senda Granada.

1. Se alega el incumplimiento de la legislación vigente al no dar ningún tipo de servicio a los vecinos de Senda de Granada Oeste.

Desestimada. Se desestima ante la imposibilidad de realizar el recorrido propuesto. Se buscó dar una solución a los vecinos de Senda de Granada Oeste, planteando en primer lugar el recorrido propuesto en la

alegación, pero resultó ser imposible de cumplir debido a las secciones de vía (muy estrechas) y la imposibilidad de circular en ambos sentidos. Con el nuevo diseño de red, los vecinos de Senda de Granada dispondrán de parada a 800 metros como máximo con mejores frecuencias y conexiones.



2. Se alega falta de cumplimiento de los trámites obligatorios según la legislación vigente en materia de transparencia y procedimiento administrativo común, y la nulidad del trámite de información pública

Desestimada. El procedimiento de aprobación del proyecto ha respetado los trámites legales previstos.

Asociación Vecinos Joven Futura.

1. Se alega la necesidad de que la línea R14 deje a los usuarios en el centro en no más de 20 min. Se propone: lanzaderas en horas punta, última expedición del centro de la ciudad a las 23:00 y aumento de frecuencias, en especial en verano.

Estimada parcialmente. La inclusión de lanzaderas en horas punta se desestima ya que el tiempo de recorrido es competitivo frente al del vehículo privado, la ampliación de franja de servicio hasta casi las 23:00 se estima y el aumento de frecuencias se desestima ya que se considera que entre la línea R14 y URB-4 se da un buen servicio con el centro de la ciudad (Plza. Circula - eje Gran Vía).

2. Se alega que resultaría más operativo recortar el recorrido de la línea URB-4 por Avda. Miguel de Cervantes (para no llegar a la parada Mercadona, ya servida por la R14).

Estimada. Se corregirá.

3. Se alega que la franja de servicio de ambas líneas debe ser más amplia, mayores frecuencias y una única parada en Joven Futura.

Estimada parcialmente. Se estima la ampliación de la franja de servicio de ambas líneas, se desestima la mejora de frecuencias ya que entre las dos líneas se tiene buen nivel de servicio con el centro y se estima la eliminación de segunda parada en Joven Futura en el caso de la URB-4.

Entidad Urbanística de Conservación del Plan Parcial El Campillo.

1. Denominación de la parada Monte Pinar es incorrecta, debiendo denominarse Los Ángeles.

Estimada. Se modificará el nombre de la parada.

2. Se pregunta si todos los servicios de la línea 10 descritos los anexos llegarían hasta Montepinar

Estimada. Sí, es correcto. Todos los servicios parten y finalizan en Montepinar.

3. Incluir una parada de la línea de Abanilla-Santomera frente a la urbanización.

Desestimada. No ha lugar. Más allá de acuerdos que pueda alcanzar el municipio con la Región de Murcia, este caso concreto queda fuera de las competencias del presente proyecto.

4. Prolongar la línea T1 por la RM-A4 hasta la rotonda de Montepinar.

Estimada. Se prolongará la línea para que tenga cabecera en la rotonda de Montepinar, sin perjudicar los tiempos de recorrido de la línea.



5. Incluir el mismo recorrido en la nocturna N1 hasta la rotonda Montepinar.

Estimada. Se prolongará la línea para que tenga parada en Montepinar, con un mínimo perjuicio a los usuarios aguas arriba pero asumible en un servicio nocturno.

6. Desviar la línea 21 para llegar a la rotonda de Montepinar.

Desestimada. En este caso no se considera oportuno llegar a Montepinar debido al perjuicio que supone para los usuarios aguas arriba en cuanto a tiempos de viaje en una línea ya de por sí larga y que pretende establecer una conexión lo más directa posible con el centro.

Asociación para la Conservación del Patrimonio de la Huerta de Murcia (HUERMUR).

1. Incluir en el proyecto la obligación de retirar las marquesinas existentes y prohibición de poner nuevas dentro del perímetro del centro histórico artístico de la ciudad de Murcia.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

2. Incluir en el proyecto la obligación de retirar las marquesinas existentes y prohibición de poner nuevas ubicadas dentro del perímetro de bienes culturales protegidos y entornos de protección BIC del municipio de Murcia.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, se está elaborando un plan de marquesinas que tendrá en cuenta la eliminación y/o protección de los entornos BIC.

Transportes de Viajeros de Murcia, S.L.U.

1. Se alega que resulta necesaria la coordinación entre Ayuntamientos y Comunidad Autónoma para evitar trayectos coincidentes que multiplicarían los costes y dividirían los ingresos duplicando los déficits actuales. Esta coordinación debería contemplar igualmente una integración tarifaria que facilite a los usuarios el transbordo en líneas del área Metropolitana de Murcia, de forma similar a como ocurre actualmente.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación porque, aunque se plantea como objetivo en el presente documento, depende de que la coordinación de servicios y tarifas se realice también en el nuevo mapa concesional de la Región de Murcia. Se está trabajando en ello y del resultado obtenido se ajustará el proyecto como modificación prevista.

2. Se alega que en el cálculo de los costes del personal del modelo económico no están contemplados en su totalidad los costes de subrogación, suponiendo un importe mayor del considerado.

Desestimada. Se desestima el incremento de la partida de personal porque la estimación de coste se realiza conforme al convenio existente para el personal mínimo necesario, tal y como indica la legislación vigente.



3. Se alega que, aplicando el convenio colectivo vigente, con sus correspondientes tiempos de descanso y vacaciones (así como el absentismo) se tendría que incrementar el número de conductores en un 4%, lo que supondría 550.000€ anuales.

Desestimada. Se desestima ya que se ha aplicado correctamente el convenio colectivo vigente sobre el personal mínimo necesario con unas estimaciones de antigüedad razonables, por lo que no es preciso incrementar la partida de costes de personal.

4. Se alega que existen costes directos que no han sido contemplados: inclusión 2 perfiles de personal especializado en SAE y monética, inclusión de perfiles especializados en RRHH, inclusión de perfiles especializados como técnicos informáticos, no se han tenido en cuenta subrogaciones, no contabilizados seguros y limpieza de instalaciones vehículos auxiliares y otros.

Desestimada. Se desestima la inclusión de dos perfiles especializados en SAE porque ya han sido incluidos en la estructura de costes, se desestima la inclusión de perfiles de RRHH porque el personal incluido en proyecto como administrativo se considera suficiente, se desestima la inclusión de perfiles especializados en informática porque ya están incluidos como personal de SAE/Monética, se desestima el incrementar la partida de personal por incluir la masa salarial subrogable ya que para el cálculo se ha aplicado el convenio colectivo vigente sobre el personal mínimo necesario con unas estimaciones de antigüedad razonables, se desestima porque ya han sido incluidos todos los conceptos de suministros, telefonía, consumibles, seguros, consumibles.

5. Se alega que el tipo de interés aplicable para la financiación de los vehículos y el equipamiento es inferior al tipo estándar del mercado bancario para estas operaciones, actualmente entre 4% y un 6%.

Desestimada. Se desestima ya que un diferencial de 2,5% sobre EURIBOR a 12 meses parece razonable.

6. Se alega que los consumos medios reales son superiores a los establecidos en proyecto. También se alega que los precios de GNC y kWh son superiores a los indicados.

Estimada parcialmente. Se desestima la subida de consumos de los vehículos GNC por estar estos valores en línea con los estimados para la concesión municipal actual de autobuses coloraos y emplear los vehículos de la nueva concesión tecnologías más avanzadas, se estima la corrección del consumo de vehículos eléctricos por existir un error.

7. Se alega que los viajeros reales del ámbito urbano de la MUR-093 difieren a la baja con los contemplados en Anteproyecto. Además, se alega que las previsiones más optimistas pronostican una demanda del 80% para el próximo año cuando se ha estimado un 100%.

Desestimada. Se desestima la revisión a la baja de la demanda debido a que el estudio ha sido realizado con rigor partiendo de la demanda real declarada por los operadores en 2018 (valor que se vio incrementado hasta el comienzo de la pandemia en 2020). Se alega que los efectos de la COVID-19 perdurarán en los hábitos de movilidad de la población por muchos años, pero actualmente se han eliminado todas las medidas de restricción de la movilidad y un alto porcentaje de la población ha sido vacunado. Para el comienzo de la concesión (previsto en el año 2023) es factible que se haya vuelto a cierta normalidad que, unida a los incrementos de servicios potentes del nuevo plan de servicios, resulte en la demanda estimada. La afección del estudio de demanda en las compensaciones a percibir por el futuro operador es mínima porque estamos ante un contrato de servicios en el que el riesgo demanda lo asume la administración. Independientemente, al estar incluido el compromiso de demanda como parámetro de calidad, sí que puede tener afección sobre las cuentas de resultados del



contrato, pero un valor tan bajo (máximo del 0,6% del valor estimado del contrato de cada uno de los años, muy inferior al beneficio) que no pone en riesgo la viabilidad del contrato.

8. Se alega que, considerando todos los aspectos anteriores, los costes de explotación serán superiores debiendo incrementar por tanto la subvención para asegurar el equilibrio de la concesión en los términos planteados.

Estimada parcialmente. Únicamente se modificará el coste de explotación por aquellas alegaciones que hayan resultado estimadas.

Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte Murcia.

1. Se alega la recomendación y necesidad de integrarse en una autoridad única regional de transporte.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, se está trabajando en ello conjuntamente con la CARM.

2. Se alega la ausencia de apartados que traten sobre la mejora de infraestructuras y accesos.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación, ya que este debe centrarse en las obligaciones de servicio del futuro operador. Las actuaciones relativas a estas cuestiones serán objeto de proyectos diferentes, si bien relacionados, a cuyos efectos en la propia propuesta del acuerdo ya mencionó.

3. Se alega que se deja sin servicio el Centro Integrado de Transportes, a pesar de ser este un polígono que se encuentra en la zona.

Estimada. Se le dará cobertura con la línea T-4, haciendo un pequeño desvío hasta la rotonda para luego desviarse hacia Sangonera la Seca.

4. Se alega que se prohíban los tráfico de cualquier punto de Murcia con el aeropuerto cuando según la ley 10/2015 el tráfico corresponde íntegramente al Ayuntamiento de Murcia. Se alega que tampoco se indica si este tráfico se ha cedido para que sea desarrollado y explotado por la Administración Regional.

Desestimada. Un aeropuerto es considerado como una infraestructura de interés supramunicipal, por lo que pasa a ser competencia de la Administración regional, incluyendo de esta forma el transporte hacia la misma. Actualmente hay cesión por parte del Ayuntamiento de Murcia del tráfico Murcia-Aeropuerto para que lo preste en régimen de exclusividad la empresa adjudicataria del proyecto de explotación del "Transporte Regular de Viajeros de Uso General en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia". Esta concesión tiene una duración de 5 años más prórroga y actualmente está vigente.

5. Se alega que la posibilidad de convivir dos tarifas en las nuevas aplicaciones puede confundir al usuario y provocará que se use menos. Se alega también la no inclusión de transbordos con el tranvía.

Desestimada. Se desestima porque no se permiten dos tarifas, únicamente se permite el título actual (Tricolor) en tanto en cuanto no se realice una migración total hacia la nueva Tarjeta de Transporte Urbano; el objetivo de esta medida es facilitar el acceso al transporte público por todos los potenciales usuarios y permitir la combinación y transbordos con tranvía e interurbano. La no inclusión de transbordos gratuitos con el tranvía no es objeto del presente proyecto de explotación ya que la



regulación tarifaria del tranvía se rige por un contrato independiente del que se está regulando. Por tanto, no es posible modificar sus tarifas, incluyendo las del transbordo. Esta modificación sólo podrá hacerse a partir de acuerdos entre todas las partes.

6. Se alega que la no aclaración de los tráficos compartidos provoca la aparición de incertidumbre respecto a la futura demanda y que no se pueda realizar una correcta oferta económica. Se propone para solucionarlo la creación de una única autoridad regional de transporte (ver alegación 1 del presente escrito).

Desestimada. Se desestima porque la nueva concesión se plantea como un contrato de servicios en el que el riesgo demanda lo asume la propia administración, por lo que los tráficos compartidos no afectarán negativamente al operador en la compensación a percibir. Independientemente, al estar incluido el compromiso de demanda como parámetro de calidad, si que puede tener afección sobre las cuentas de resultados del contrato, pero un valor tan bajo (máximo del 0,6% del valor estimado del contrato de cada uno de los años, muy inferior al beneficio) que no pone en riesgo la viabilidad del contrato.

7. Se alega la necesidad de incluir listado de subrogación de personal incluyendo el listado del actual prestador urbano y del prestador interurbano.

Desestimada. No ha lugar. Se incorporará en los pliegos que saldrán a licitación.

8. Se alega que la elección de emplear vehículos de GNC puede resultar contraproducente a la vista de los últimos estudios que indican que el Gasóleo es menos contaminante. Se propone por tanto emplear vehículos de gasóleo EURO-VI y realizar la transición a eléctricos a los 5 años, cuando esté más avanzada la tecnología. A mayores, se indica que se deberán actualizar precios y consumos de combustibles.

Estimada parcialmente. Actualmente la DGT ha asignado la tarjeta ambiental ECO a la tecnología GNC con nivel de emisiones Euro VI, por lo que es considerada una tecnología eco a pesar de los nuevos estudios que determinan que las emisiones de partículas son equivalentes a la de los vehículos diésel EURO VI. Con independencia de esta afirmación, se valorará la inclusión de más vehículos cero emisiones como el propuesto para la línea TRV-1 que permitan avanzar hacia el compromiso de la nueva Ley del Cambio Climático. Con respecto a la actualización de precios y consumos, se desestima la subida de consumos de los vehículos GNC por estar estos valores en línea con los estimados para la concesión actual de coloraos y emplear los vehículos de la nueva concesión tecnologías más avanzadas, se estima la corrección del consumo de vehículos eléctricos por existir un error.

9. Se alega que el tipo de interés aplicable para la financiación de los vehículos y el equipamiento es inferior al tipo estándar del mercado bancario para estas operaciones, actualmente entre 2,5% y un 3%. Por otro lado, se alega que los valores de reversión de los actuales vehículos del operador prestatario no están correctamente justificados.

Desestimada. Se desestima ya que un diferencial de 2,5% sobre EURIBOR a 12 meses parece razonable. Se desestima el desarrollo de los valores de reversión de los vehículos del operador actual del servicio ya que estos vienen definidos por el actual contrato de concesión.

10. Se alega que para la determinación del coste de la partida de personal se parte de parámetros erróneos: la antigüedad media del sector se encuentra en torno al 35% y no al 10%, el absentismo está por encima del 10%, se estima que el personal de estructura tiene un coste del 15% del personal de



movimiento, se alega la necesidad de contar con responsable de RRHH, informática y responsable de SAE y monética

Desestimada. Se desestima ya que se ha aplicado correctamente el convenio colectivo vigente sobre el personal mínimo necesario con unas estimaciones de antigüedad y absentismo razonables, por lo que no es preciso incrementar la partida de costes de personal. Se desestima la inclusión de dos perfiles especializados en SAE porque ya han sido incluidos en la estructura de costes, se desestima la inclusión de perfiles de RRHH porque el personal incluido en proyecto como administrativo se considera suficiente, se desestima la inclusión de perfiles especializados en informática porque ya están incluidos como personal de SAE/Monética.

11. Se alega que, en la actualidad, el coste del km de servicio en régimen de colaboración para un ámbito urbano está en torno a los 3 €/km.

Desestimada. Se desestima ya que la tarifa indicada en proyectos es conservadora y está en línea de otros contratos de concesión similares.

12. Se alega la necesidad de incluir los seguros de los trabajadores en la estructura de costes. Se estima en un coste aproximado de 10.000 €/año, aunque luego se dice que según aseguradoras de referencia podría estar en torno a 40.000 €/año.

Desestimada. Se desestima ya que el coste de seguros para personal se ha incluido en el apartado de "Otros Gastos de Personal" por un montante total de 9.000 €/año. Valor muy similar al indicado en la alegación.

13. Se alega que los servicios externos y suministros están valorados muy por debajo de la realidad (10 veces menos). Se alega que no ha tenido en cuenta que para realizar los seguimientos de calidad y auditorías sería necesario contar con profesionales expertos en la materia.

Estimada parcialmente. Se estima parcialmente porque, aunque se acepta la necesidad de incrementar el coste de electricidad y telefonía, no se justifica el incremento de precios indicado en la alegación. Se desestima el incremento del montante de calidad y auditorías porque ya se considera dentro del presupuesto la contratación de personal especializado.

14. Se alega que para realizar el cálculo de demanda se parte de los datos de 2018 incrementados en un 6,44% y no se ha tenido en cuenta la afección de la pandemia y los efectos a largo plazo que tendrá en la movilidad: mayor teletrabajo, enseñanza telemática, miedo a utilizar transporte público.

Desestimada. Se desestima la revisión a la baja de la demanda debido a que el estudio de demanda ha sido realizado con rigor partiendo de la demanda real declarada por los operadores en 2018 (valor que se vio incrementado hasta el comienzo de la pandemia en 2020). Se alega que los efectos de la COVID-19 perdurarán en los hábitos de movilidad de la población por muchos años, pero actualmente se han eliminado todas las medidas de restricción de la movilidad y un alto porcentaje de la población ha sido vacunado. Para el comienzo de la concesión (previsto en el año 2023) es factible que se haya vuelto a cierta normalidad que, unida a los incrementos de servicios potentes del nuevo plan de servicios, resulte en la demanda estimada. La afección del estudio de demanda en las compensaciones a percibir por el futuro operador es mínima porque estamos ante un contrato de servicios en el que el riesgo demanda lo asume la administración. Independientemente, al estar incluido el compromiso de demanda como parámetro de calidad, si que puede tener afección sobre las cuentas de resultados del



contrato, pero un valor tan bajo (máximo del 0,6% del valor estimado del contrato de cada uno de los años, muy inferior al beneficio) que no pone en riesgo la viabilidad del contrato.

15. Se alega que el Proyecto de Servicio que se pretende aprobar omite cualquier referencia al PMUS vigente ni a los hitos previstos en el mismo.

Desestimada. Se desestima porque, aunque se omiten las referencias explícitas al PMUS y difiere en alguna de las actuaciones planteadas, sí que cumple con los objetivos principales del plan de movilidad urbana. Las obligaciones de servicio planteadas sí que consiguen una captación de viajeros en favor del transporte público, así como una reducción de las emisiones de contaminantes.

16. Se alega un incumplimiento de las directrices de rango nacional, concretamente de la Agenda 2030. Se alega que las modificaciones y frecuencias planteadas no conseguirán la atracción de demanda necesaria para garantizar una movilidad sostenible, segura y conectada.

Estimada parcialmente. Se desestima ya que el nuevo diseño del mapa de red de transporte se realiza con la finalidad de cumplir con los objetivos marcados por las Administraciones en materia de medio ambiente y sostenibilidad. Se estima que en el futuro proyecto se planteará un incremento de la flota eléctrica para cumplir con los objetivos de la Agenda 2030.

17. Se alega la necesidad de incluir aparcamientos disuasorios para facilitar la creación de zonas de bajas emisiones en el centro urbano y que estos sean gratuitos siempre y cuando el usuario muestre el uso intermodal con la red de transporte público.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación. No obstante, es una actuación que se está diseñando dentro de la estrategia municipal de movilidad.

Asociación de Vecinos de Montepinar.

1. Se alega la necesidad de adelantar el horario a las 7:30 de la mañana para que los estudiantes puedan acceder a centros de estudios.

Estimada. Se acepta adelantar el primer servicio de la mañana de la línea 10 (sentido vuelta) a las 7:30 para permitir el acceso a centros de estudio.

2. Se alega la necesidad de diseñar un servicio más corto y directo a los destinos de más demanda, centro urbano y universidades.

Desestimada. Con el nuevo servicio tiene posibilidad de transbordo para acceder al campus Espinardo y conexión directa con el centro de la forma más rápida posible.

3. Se alega la necesidad de mejorar conexiones con el tranvía.

Desestimada. Se desestima ya que dispone de conexión con el tranvía en la parada de "la Palmera" y de "Plaza Circular", muy cercana al tranvía.

4. Se alega la necesidad de prolongar las actuales líneas 10 y 11 hasta el núcleo urbano de Montepinar. Estas líneas acaban a unos 500m y agilizarían bastante los desplazamientos en estos recorridos.

Desestimada. La línea 10 ya tiene parada en la entrada del núcleo de la urb. Montepinar.



5. Se alega la necesidad de llegar a un acuerdo con la Región de Murcia para posibilitar que las líneas interurbanas que pasan por delante de la urbanización hagan parada en ella, complementando de esta forma las líneas urbanas a coste cero.

Desestimada. No ha lugar. No es objeto del presente proyecto de explotación.

CCP

1. Se alega la necesidad de instalar una nueva parada más cerca del entorno urbano, entre el Conservatorio de Música y la Glorieta del Ayuntamiento de la Línea de Bus urbano de la pedanía de la Arboleja (antigua línea 7).

Estimada. Se procederá a incluir una parada en el Plano de San Francisco.

GYM

1. Se alega la necesidad de ampliar el itinerario de la línea T1 que va del Esparragal al Campus de Espinardo, comenzando dos paradas antes en Cobatillas y que pase por los Centros Comerciales Thader y Nueva Condomina, así como que llegue al Campus de Espinardo, UCAM y llegue a las pedanías de Guadalupe y La Ñora o incluso hasta Javalí Viejo.

Desestimada. La línea proyectada se complementa con las líneas 20 y 21, permitiendo el transbordo gratuito entre ellas. Asimismo, la conexión con los centros comerciales y la UCAM, Guadalupe y La Ñora se garantiza con el transbordo con el tranvía.

2. Se alega que se modifiquen los horarios de la línea 11 que va desde La Alberca de las Torres a Cabezo de Torres por Patiño para adaptarlo a las necesidades reales de los usuarios.

Estimada parcialmente. Se acepta la inclusión de un servicio a las 23:00 y se igualará el servicio los sábados de verano con DF en verano. El resto de expediciones se consideran adecuadas.

3. Se alega que se modifiquen los horarios de la línea 10 que va desde La Alberca de las Torres a Cabezo de Torres por Santa Catalina.

Estimada. Se propone que la presente alegación sea estimada y se den instrucciones para su modificación en el Proyecto, adelantando el primer servicio de la mañana de la línea 10 (sentido vuelta) a las 7:30 para permitir el acceso a centros de estudio. Se propone incluir un servicio a las 23:00. Además, las líneas 10 y 11 tienen distintas cabeceras, produciéndose un desfase en el paso por La Alberca de 10 minutos. Se desplazará en bloque las salidas de la línea 10 a 5 minutos más tarde.

4. Se alega que se mantenga la línea 50 que va de Algezares a Cabezo de Torres y no se suprima.

Desestimada. El proyecto de servicio introduce nuevas líneas que cubren esos territorios basadas en los estudios de demanda realizados.



MPMA

1. Se alega que se mejoren las horas de inicio de las expediciones, consideradas horas punta, atendiendo a requerimientos de desplazamiento laboral y que se mantengan para sábados y época estival.

Estimada parcialmente. Se han modificado horarios de distintas líneas de bus, adelantando las primeras expediciones del día.

2. Que se analicen los recorridos especialmente largos entre poblaciones alejadas del núcleo urbano de Murcia para poder tener un transporte que cumpla con las mejoras expectativas en itinerarios, tiempos y horarios.

Desestimada. El proyecto de servicio recoge los itinerarios que se han considerado más óptimos para alcanzar un equilibrio entre las necesidades de cobertura poblacional y las expectativas en itinerarios, tiempos y horarios.