

PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA REGIÓN DE MURCIA

+ MOVILIDAD + ACCESIBILIDAD
+ SOSTENIBILIDAD + CERCA DE TI



Región de Murcia



ÍNDICE DE CONTENIDOS

PRÓLOGO	7	5. PROPUESTAS	126
PRESENTACIÓN	9	5.1 Eje 01. Redes de transporte	126
INTRODUCCIÓN	11	5.2 Eje 02. Servicios e infraestructuras	130
1. MARCO REGULADOR Y COMPETENCIAS	15	5.3 Eje 03. Tarifificación y financiación	153
1.1 Antecedentes y normativa del Plan Director	15	5.4 Eje 04. Instrumentos de gestión	159
1.2 Marco competencial	16	6. IMPACTO ESPERADO	164
1.3 Evaluación de Impacto Ambiental	18	6.1 Áreas de impacto	165
2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	23	6.2 Ecoeficacia ambiental	168
2.1 Territorio y movilidad	23	7. AGENDA PARA LA PUESTA EN MARCHA	173
2.2 Servicios de transporte público	65	7.1 Programación temporal	173
2.3 Infraestructuras de transporte público	98	7.2 Actuaciones y actores	174
2.4 Tarifificación y financiación	106	8. DETERMINACIONES, MEDIDAS Y CONDICIONES DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL	179
2.5 Visión de los actores clave	110	8.1 De carácter general	179
3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA	113	8.2 Bienes materiales. Redes hidráulicas	179
3.1 Población y turismo	113	8.3 Bienes materiales. Red de carreteras del estado y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	180
3.2 Sistema de transporte	115	8.4 Bienes materiales. Sistema general ferroviario	180
4. DIAGNÓSTICOS Y OBJETIVOS	121	8.5 Otros bienes materiales	180
4.1 Desafíos en el corto y medio plazo	121	8.6 Hidrología	180
4.2 Meta	123	8.7 Calidad ambiental	180

PRÓLOGO

NUEVA ERA DEL TRANSPORTE EN LA REGIÓN

Las sociedades avanzadas se caracterizan porque prestan unos servicios públicos de calidad a sus ciudadanos, lo que les permite configurar un Estado del Bienestar que se traduce en mejores niveles de vida del conjunto de la población que se integra en esas sociedades. El carácter público de esos servicios permite que puedan acceder a ellos todos los ciudadanos con independencia de sus niveles de renta, lo que proporciona una cohesión social que reduce las desigualdades al tiempo que hace prosperar a la propia sociedad en su conjunto. El reto de cualquier dirigente público es gestionar de la forma más eficaz posible esos servicios para que ofrezcan el máximo rendimiento social con el menor consumo de unos recursos que siempre son limitados.

La movilidad no siempre es considerada uno de esos servicios públicos básicos, cuando es una pieza fundamental del mismo. De nada sirve ofrecer al ciudadano buenos centros educativos o servicios sanitarios de calidad si luego tiene dificultades para acceder a los mismos. Por eso es importante prestar la debida atención al diseño e implantación de unos servicios de movilidad adecuados, tanto en infraestructura (fundamentalmente calles y carreteras, pero también estaciones e intercambiadores) como en servicios (líneas de autobús, tranvía o cercanías).

La Región de Murcia ha sufrido una profunda transformación en los últimos 30 años, con grandes avances sociales y económicos. Los flujos de personas, sus usos y costumbres, han variado enormemente, y el sistema de transporte no había sido capaz de adaptarse a esos cambios debido a su excesiva rigidez. Ello provocaba distorsiones que se ponían de manifiesto de diversas maneras, pero que apuntaban claramente a que la oferta de servicios estaba quedando obsoleta, lo que se traducía en un creciente descontento social con el transporte colectivo.

La Administración regional decidió emprender un proceso de modernización y transformación, y pronto fuimos conscientes de que no bastaba con hacer cambios puntuales, sino que había que emprender una reforma integral. Era necesario “borrar la pizarra” para empezar a diseñar desde cero un nuevo modelo. Se comenzó aprobando un soporte legal que aclarara competencias y dotara a las administraciones de las herramientas necesarias para configurar un nuevo modelo de movilidad regional. Así se alumbró la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, que sienta las bases para la total modernización de la movilidad regional.

Esta Ley proporciona un instrumento de planificación global de gran potencia para diseñar unos servicios de movilidad adaptados a la sociedad a la que prestan servicios: el Plan Director de Transporte.

Un documento que define el modelo de movilidad que necesita la Región de Murcia para los próximos 25-50 años, que establece las pautas para desarrollarlo, pero que, a la vez, es lo suficientemente flexible como para adaptarse a la evolución social y económica que, sin duda, experimentará la Región en ese período.

El modelo se basa en la premisa básica de tratar de adaptar la oferta de servicios de transporte a las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos, poniendo al ciudadano en el centro de las políticas de transporte. Esto lo hace, además, con un enfoque integrado en las políticas europeas de revolución verde y transformación digital (Pacto Verde y Objetivos de Desarrollo Sostenible). Es decir, que propone soluciones para esa movilidad que mejoren el medio ambiente y la calidad de vida de nuestras ciudades, y que aprovechen todo el potencial de las tecnologías digitales para lograrlo, y hacerlo con la máxima eficiencia. Todo ello sin olvidar, por supuesto, la accesibilidad universal, que es un requisito irrenunciable en cualquier sociedad que se quiera definir como avanzada.

Para ello, este Plan Director plantea un modelo de transporte basado en la intermodalidad y la multimodalidad, que fomente de forma efectiva la utilización del transporte colectivo frente al vehículo privado y saque coches de nuestras carreteras, efectuando una oferta de servicios que se lo ponga fácil al ciudadano, para que libremente elija el transporte

público porque le resulta más atractivo que el privado. Y lo hace de una forma práctica y realista, definiendo cuatro ejes de actuación (Infraestructura, redes de transporte, tarificación y financiación, instrumentos de gestión) que abordan todos los aspectos del modelo, del que se desprenden 14 medidas que definen los siguientes pasos que hay que dar para hacerlo realidad, y para mantenerlo activo en el tiempo.

Antes de su aprobación, este Plan Director pasó un amplísimo proceso de participación social e institucional, que incluyó la realización de más de 50 mesas con usuarios, empresas y administraciones, a todos los niveles y por todo el territorio de la Región de Murcia. Igualmente superó una intensiva tramitación administrativa, incluyendo la evaluación de impacto ambiental, que sirvió para recoger todas las sensibilidades de las administraciones. Y, por último, fue enviado a la Asamblea Regional, donde también fue objeto del necesario debate político.

A lo largo de todo este camino, el Plan Director se fue enriqueciendo y goza de un amplio consenso social, económico y político, lo que garantiza su pervivencia a lo largo de los años y facilita su implantación para mejorar cuanto antes la vida de todos los habitantes de la Región de Murcia.

José Ramón Díez de Revenga Albacete
Consejero de Fomento e Infraestructuras

PRESENTACIÓN

LA MAYOR RENOVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

En el Gobierno regional estamos llevando a cabo la mayor renovación del transporte público realizado en la Región de Murcia de nuestra historia gracias al Plan Director de Transportes, cuyo principal objetivo es crear un nuevo modelo de movilidad que cubra las necesidades reales de desplazamiento de los usuarios, poniendo a las personas en el centro de nuestras políticas, con un sistema de transporte cien por cien accesible, sostenible y digital.

El nuevo modelo de transporte público interurbano de la Región de Murcia, plasmado en el Plan Director de Transporte, consolida distintos ejes de actuación fundamentales. Entre ellos, la creación de un nuevo Mapa de Movilidad Cotidiana, principal línea estratégica del Plan Director de Transportes. El Mapa de Movilidad Cotidiana permitirá captar los 27.000 desplazamientos que se producen a diario al sistema público, gracias al diseño de diez nuevas concesiones que reordenan por completo los itinerarios y horarios de los autobuses para dar mayor cobertura, atender a las nuevas demandas surgidas y reducir los tiempos de viaje.

El 3 de diciembre de 2021 se pusieron en marcha los nuevos servicios que recoge el Mapa de Movilidad Cotidiana para las áreas metropolitanas

de Murcia y Cartagena y el entorno del Mar Menor, y que se extenderá en toda la Región.

Este nuevo sistema de movilidad regional que ha nacido con el nombre de Movibus, se adapta a las demandas actuales de transporte público de los ciudadanos y mejora los tiempos de viaje, hace una apuesta inequívoca por la ecoeficacia y por la digitalización de los autobuses en aras a conseguir una movilidad sostenible que descongestione el tráfico y logre unas ciudades más saludables para todos.

Movibus ya cuenta con casi medio centenar de líneas de autobús que conectan de forma más directa y con menores tiempos de viaje los municipios entre sí y también con las principales ciudades. Se han creado nuevas conexiones con los hospitales, universidades y urbanizaciones, así como a grandes centros de actividad económica, como el Polígono Industrial Oeste.

El transporte público en la Región tiene un amplio margen de incremento de la demanda, lo que constituiría una meta específica del Plan Director que deberá asumir el desafío de incrementar la participación del transporte público en la Región, tanto en ámbito urbano como interurbano, y ofrecer una oferta de servicio más atractiva que permita estimular una mayor demanda del transporte público en detrimento del vehículo privado. Para ello hay que contar con una oferta

de transporte público de calidad, accesible y sostenible que permita reducir las congestiones de tráfico y avanzar hacia una economía baja en carbono y ambientalmente más eficiente.

La calidad en el servicio de transporte público requiere impulsar la intermodalidad y coordinar los distintos modos de transporte. La intermodalidad es la clave de la una buena movilidad, tanto urbana como interurbana. Los intercambiadores entre distintos tipos de transporte flexibilizan el sistema otorgándole una mayor potencialidad. El atractivo de un buen sistema de transporte público estriba en la posibilidad de intercambiarse con otros sistemas de transporte.

Para avanzar es importante contar con un nuevo sistema tarifario, más sencillo y homogéneo, que haga más fácil y cómodo viajar en autobús por la Región. La implantación de un sistema tarifario integrado de forma que el modo de transporte, su precio o la eventual necesidad de transbordo no sea una barrera para utilizar el transporte público (bono único, tarifas zonales, transportes combinados, etc.) De forma que el ciudadano solo tenga que preocuparse de nada más que de viajar, con la ventaja de hacerlo lo más rápido posible y al menor precio posible.

Tenemos una privilegiada situación de partida para mejorar nuestro sistema de movilidad y conseguir una oferta de servicios más potente, en el que cada modo de transporte aporte sus capacidades.

Para garantizar su implantación el Plan Director de Transportes ha sido fruto de la participación y consenso de todos los sectores implicados en el transporte desde hace cuatro años, y los desplazamientos en la Región han sido monitorizados para tomar decisiones basadas en datos y no en percepciones. Es por ello que conocemos con precisión las necesidades de los ciudadanos para mejorar su movilidad cotidiana, ahora es momento de crear el modelo de transporte del futuro que nos permita movernos en autobús por toda la Región.

Marina Munuera Manzanares

Directora general de Movilidad y Litoral

INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el texto básico del Plan Director de Transportes de la Región de Murcia, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 16 de Septiembre de 2021 (BORM de 29 de Septiembre), y es el resultado final de un extenso procedimiento que se inició en 2017 por la Dirección General de Movilidad y Litoral, de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Se da cumplimiento con el mismo a lo previsto en el artículo 22 de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, y tiene como objetivo, tal y como establece la propia Ley, fijar el marco de desarrollo del sistema general de los transportes en todo el territorio regional y los mecanismos de interrelación entre éste y los sistemas de comunicación de otros ámbitos territoriales.

A lo largo del documento se determinan estrategias y actuaciones para corregir desequilibrios entre oferta y demanda, configurar la red regional de los transportes, incluyendo infraestructuras y servicios, y establecer los niveles básicos de prestación de los mismos y la necesidad de aquellas obras de construcción y modificación de las infraestructuras precisas para asegurar un funcionamiento eficaz de dicha red, así como los requisitos y características de los servicios de

transporte regular de responsabilidad pública referido a cada uno de los modos de transporte.

Igualmente se establecen las bases para la definición del sistema de financiación y de gestión económica, así como para la definición de un régimen tarifario y de horarios que propicien la comunicación intermodal en el ámbito regional y desde éste con el exterior.

Por último, este documento también aborda los criterios para la creación de los órganos y entidades que gestionen el sistema integrado regional del transporte público regular de personas.

El contenido del documento es el siguiente:

- 1. Marco regulador y competencias**
- 2. Análisis de la situación actual**
- 3. Análisis de la situación futura**
- 4. Diagnóstico y objetivos**
- 5. Propuestas**
- 6. Impacto esperado**
- 7. Agenda para la puesta en marcha**
- 8. Determinaciones, medidas y condiciones de carácter medioambiental**

METODOLOGÍA DE TRABAJO

El proceso de trabajo para la redacción del Plan Director se ha estructurado sobre un bloque de carácter técnico y, de forma paralela, activando un bloque de participación institucional en la que se cuenta con los actores clave del sistema de transporte en la Región: administraciones públicas, operadores de transporte y sociedad.

En Julio de 2017, la Consejería de Fomento e Infraestructuras constituyó la Mesa Regional del Transporte con el objeto de propiciar la participación institucional de los principales actores (administraciones públicas, operadores y sociedad). Esta Mesa se ha reunido en cuatro ocasiones, donde se han expuesto los avances de este documento, y donde se han debatido las aportaciones de los distintos colectivos pertenecientes a la misma.

Adicionalmente, se efectuaron submesas o grupos de trabajo divididas por naturalezas para dar mayor participación a la sociedad civil y a todo tipo de entidades administrativas. De esta manera, se trabajó con una mesa de Administraciones que, a través de la Federación de Municipios de la Región de Murcia, encauzó el conocimiento y participación de todos los municipios de la Región. Se organizaron, además, reuniones por áreas de movilidad, en las que estuvieron invitados todas las corporaciones locales. Por otro lado, se trabajó con las empresas de transporte público, con las que se mantuvieron varios encuentros de análisis. Y por último, se formó la mesa de usuarios, donde se

invitó a todo tipo de colectivos representativos de las personas que utilizan el transporte público, desde personas con discapacidad hasta ecologistas.

En total, más de 50 reuniones a lo largo de un año que sirvieron para construir el necesario consenso social sobre este documento, y del que se obtuvieron valiosas aportaciones que lo han ido enriqueciendo hasta su redacción actual.

Adicionalmente la empresa consultora contratada realizó una encuesta dirigida a representantes de las instituciones pertenecientes a la Mesa Regional del Transporte, para identificar y ponderar su percepción sobre el transporte público.

La metodología ha incluido por tanto trabajos de carácter analítico y de reflexión, cuyo detalle se expone a continuación.

FASE 1. LANZAMIENTO DE LOS TRABAJOS Y RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

1. Reunión de lanzamiento

Se celebró una reunión inicial de lanzamiento entre las partes contratantes para precisar los objetivos y condicionantes del Plan Director.

2. Constitución de la Mesa Regional de Transporte

Se constituyó la Mesa Regional de Transporte que sirve de cauce de participación a los representantes de los actores del sistema de transporte de viajeros en la Región. Actores clave son:

- ◊ Administraciones: Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Ministerio de Fomento y Ayuntamientos.
- ◊ Empresarios: Operadores de transporte y asociaciones de empresarios del sector turístico.
- ◊ Viajeros: Asociaciones y representantes de los viajeros.

3. Recopilación y análisis de información documental

Se recabó información publicada sobre las diferentes materias de análisis de la situación actual del transporte público de viajeros en la Región como territorio, movilidad, infraestructuras, economía, etc.

En cuanto a la información específica sobre el transporte público en la Región, se consultó al Servicio de Transportes de la Consejería de Fomento e Infraestructuras con el fin de obtener datos de operadores de líneas regulares, rutas, autorizaciones, kilometraje, demanda, recaudación, subvenciones y compensaciones, etc., relativos a los siguientes objetos:

- ◊ Concesiones autonómicas de transporte regular de viajeros de uso general.
- ◊ Autorizaciones de uso especial.
- ◊ Autorizaciones autonómicas de transporte discrecional de viajeros (información disponible en el Portal Estadístico de la Región de Murcia).
- ◊ Autorizaciones autonómicas de transporte a la demanda (actualmente existe una autorización para transporte a la demanda desde el municipio de Torre Pacheco al Hospital Los Arcos).
- ◊ Planes de Coordinación y Planes Metropolitanos.

4. Recopilación y análisis de información complementaria

A través de los grupos de trabajo en los que se estructura la Mesa Regional del Transporte, se ha obtenido información sobre las siguientes materias:

- ◊ Planes y proyectos de actuación con incidencia en el sistema regional de transporte de viajeros.
- ◊ Visión crítica de la situación actual y oportunidades de actuación.

5. Recopilación y análisis de información de campo a cargo del equipo redactor

Se ha obtenido información sobre la movilidad interurbana en la Región con el objeto de caracterizar geográficamente los principales flujos (orígenes, destinos, motivo básico) en un día laborable.

Los datos proceden de los **registros anonimizados y agrupados de telefonía móvil** de la compañía Orange, cuya cuota de mercado en la Región de Murcia se sitúa en 27%, bajo una muestra de 150.000 terminales, que se consideran suficientes para efectuar una precisa radiografía de los patrones de movilidad de la población.

FASE 2. ANÁLISIS, SÍNTESIS Y PROPUESTAS

1. Diagnóstico

Desde la doble vertiente, técnica e institucional, formulando los desafíos a los que se enfrenta el sistema de transporte y las metas que razonablemente se deberían alcanzar.

2. Propuestas

Articuladas sobre cuatro ejes estratégicos:

- ◊ Redes de transporte
- ◊ Servicios e infraestructuras
- ◊ Tarifación y financiación
- ◊ Instrumentos de gestión

3. Impacto esperado

Se han identificado las áreas de impacto de las propuestas, diferenciando viajeros, sistemas y sostenibilidad.

4. Agenda para la puesta en marcha

La agenda se presenta bajo la figura de un plan de acción en la que se han identificado los principales instrumentos de trabajo, los trámites a que se encuentra sometida la aprobación del Plan y los actores que deberían intervenir.

1. MARCO REGULADOR Y COMPETENCIAS

1.1. ANTECEDENTES Y NORMATIVA DEL PLAN DIRECTOR

El Plan Director de Transportes de la Región de Murcia se configura en **la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia**, como el instrumento para fijar el marco de desarrollo del sistema general de los transportes en todo el territorio regional y los mecanismos de interrelación entre éste y los sistemas de comunicación de otros ámbitos territoriales. Los contenidos mínimos del Plan Director se recogen en su artículo 22.3:

A. Establecimiento de las conclusiones de posibles desequilibrios entre oferta y demanda, fijándose estrategias y actuaciones para corregir estas situaciones.

B. Configuración de la red regional de los transportes referida a infraestructuras y servicios, estableciendo los niveles básicos de prestación de estos y la necesidad de aquellas obras de construcción y modificación de las infraestructuras que se juzguen precisas para asegurar un funcionamiento eficaz de dicha red, así como los requisitos y características de los servicios de transporte regular de

responsabilidad pública referido a cada uno de los modos de transporte.

C. Definición del sistema de financiación y de gestión económica.

D. Definición de un régimen tarifario y de horarios que propicien la comunicación intermodal en el ámbito regional y desde éste con el exterior .

E. Establecimiento de los criterios para la creación de los órganos y entidades que gestionen el sistema integrado regional del transporte público regular de personas.

El Plan Director se ha redactado en el marco de un sistema de transporte público cuyo **principal componente es el transporte regular de uso general por carretera prestado mediante concesiones autonómicas**, actualmente prorrogadas de acuerdo a lo estipulado en la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y Modernización de las Concesiones de Transporte Público Regular de Viajeros por Carretera.

El transporte por carretera integra desde el punto de vista funcional otros elementos singulares como:

- ◊ Transporte regular de uso especial.
- ◊ Transporte discrecional, especialmente el turístico.
- ◊ Transporte a la demanda.

◊ Concesiones interurbanas del Estado que incluyen tráficos regionales.

◊ Líneas de transporte ferroviario dependientes del Estado (RENFE-Feve y RENFE-Cercanías), cuyos servicios incluyen relaciones urbanas y regionales.

Es precisamente por esta diversidad competencial por la que se hace necesario efectuar instrumentos de planificación de amplio espectro que permitan coordinar los ámbitos competenciales de los distintos niveles que, con pleno respeto a la autonomía de cada uno de ellos, establezca las líneas de actuación conjunta que permitan proporcionar un servicio integral.

Es por este motivo por el cual este Plan Director no tiene un carácter directamente ejecutivo, y establece únicamente líneas de trabajo encaminadas a proporcionar un servicio de calidad a todos los usuarios de la Región de Murcia.

En el cuadro adjunto se muestra la estructura competencial actual.

El sistema de transporte de viajeros incluye además a los modos ferroviarios y en plataforma propia.

1.2. MARCO COMPETENCIAL

El transporte de viajeros se encuadra en un marco competencial muy diverso, pues depende en gran medida del ámbito geográfico donde se desarrolla, y también del modo de transporte de que se trate.

Prácticamente todos los niveles de la administración tienen competencias en transporte de viajeros, con alcances diversos.

Las actuales competencias sobre ordenación y gestión del transporte público de viajeros que ostentan las distintas administraciones públicas provocan que **en algunos servicios no se correspondan la realidad geográfica y funcional con la administración titular**. Las situaciones en las que se está produciendo esta situación son las siguientes:

- ◊ Concesiones interurbanas competencia de la Administración Regional que prestan servicios de transporte urbano y entre pedanías.

	AUTOBÚS			TREN		
	Urbano y pedanías	Regional	Inter-regional	Urbano y pedanías	Regional	Inter-regional
Ayuntamientos	Concesiones municipales			Concesión municipal Tranvía de Murcia		
Gobierno Región de Murcia	Concesiones Interurbanas con tráfico urbano y entre pedanías	Concesiones Interurbanas Regular Especial Autorizaciones Discrecional A Demanda				
Administración General del Estado		Concesiones Nacionales con tráfico regional e inter-regional		RENFE Feve Cartagena - Los Nietos	RENFE Cercanías Murcia – Águilas	RENFE Cercanías Murcia – Alicante RENFE MD Murcia - Zaragoza RENFE LD Madrid - Murcia y Barcelona - Murcia

1.3 EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

De acuerdo con el artículo 6.1.a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental en la Región de Murcia, se establece que serán objeto de evaluación ambiental estratégica **los planes y programas que establecen un marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental referidos a transporte.**

De acuerdo con esta legislación de aplicación, el Plan Director de Transportes es objeto de evaluación ambiental.

Para poder efectuar una correcta evaluación ambiental de este documento **es imprescindible conocer con claridad el alcance y grado de detalle** al que se refieren las medidas que en él se establecen, para evitar distorsiones interpretativas que **puedan ocasionar injustificables demoras** en la tramitación.

El objeto del Plan Director de Transportes es definir un modelo básico de organización del sistema de transporte público de viajeros de la Región de Murcia, donde se presentan líneas futuras de actuación no vinculantes y, por tanto, carece de carácter ejecutivo. **En ningún caso, define ni decide actuaciones que directamente se vayan a ejecutar de forma material.** Únicamente hace propuestas que deberán



ser desarrolladas en documentos posteriores que sí contendrán los parámetros necesarios que permitan su evaluación ambiental a nivel de proyecto.

Su misión es arbitrar un esquema o **estructura troncal de modelo de sistema de transporte** del que se derivan propuestas de líneas de trabajo –que hemos denominado Programas- que serán las que vayan concretando su implantación. Este modelo básico parte de un análisis global integral de todo el conjunto de elementos que integran la movilidad de la Región de Murcia por lo que, necesariamente, tiene que ser amplio e inconcreto para poder abarcar todo el conjunto.

Los Programas deben partir de un modelo que coordine elementos tan dispares como las tarifas, los órganos de gestión o las infraestructuras necesarias, para ir concretando medidas que vayan configurando este nuevo sistema. Y este modelo es lo que define el Plan Director.

Muchos de estos Programas **han sido objeto de evaluación ambiental a su vez**, por cuanto se traducen en medidas que pueden tener efectos sobre el medio ambiente, y porque pueden ser objeto de distintas alternativas entre las que se han elegido las ambientalmente más favorables.

Otros, en cambio, no tiene sentido que sean evaluados desde la perspectiva ambiental (como el establecimiento del modelo de evaluación de costes, por ejemplo).

Visto de una forma global, la evaluación ambiental que debe desprenderse del desarrollo de este Plan Director ha sido positiva, puesto que la mejora de los parámetros ambientales es uno de sus pilares básicos, y **las medidas que se adopten de fomento del transporte colectivo frente al vehículo privado siempre se han traducido en reducción de emisiones, mejora de la calidad del aire y reducción de ruidos.**

A este documento acompaña el Documento de Evaluación Ambiental Estratégica redactado conforme al Documento de Alcance de fecha 28 de enero de 2020, conforme al procedimiento regulado en la Ley 21/2013, siempre teniendo en consideración que se trata de un Plan que, aunque no detalla proyectos específicos ni dispone de carácter ejecutivo al tratarse de un instrumento de planificación, podría establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Adicionalmente, se recogen en este apartado algunas de las recomendaciones que se desprenden del proceso de consultas previas efectuado durante la tramitación ambiental de este documento.

Directrices que han sido observadas en este documento y en aquellos que lo han desarrollado:

- ◊ Los proyectos futuros que se vean afectados cauces, escorrentías o masas de agua superficial y/o subterránea, estarán a lo dispuesto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- ◊ Los proyectos futuros que se vean afectados por terrenos colindantes al ferrocarril, están a lo dispuesto en la Ley 10/2015, de 24 de marzo.

- ◊ El programa que desarrolle el diseño y ejecución de plataformas reservadas para transporte público, donde se materialicen propuestas concretas en itinerarios específicos de acceso a las grandes ciudades, debe plantear actuaciones preferentemente en vías que no conecten con las carreteras estatales y, si lo hacen, acompañar sus propuestas de un Estudio de Tráfico y Capacidad.

- ◊ Se extremen las precauciones para no afectar a la fauna y flora silvestre, especialmente a las distintas figuras de protección del medio natural.

- ◊ Los proyectos que se desarrollen del Plan Director deben considerar las afecciones a las zonas forestales, a los montes públicos, a las vías

pecuarias, a la hidrología y la conservación de suelos, así como al paisaje. En caso de afección, deben tenerse en cuenta los aspectos normativos y de regulación sectorial.

- ◊ Deben desarrollarse estudios de protección de afección al patrimonio histórico concretos a partir de los proyectos que desarrolle el Plan Director, estableciéndose que aquellas de mayor impacto podrían ser la ampliación de la línea FEVE a Cabo de Palos y las nuevas estaciones de autobuses; lo cuál deberá tenerse en cuenta en la redacción definitiva de dichos proyectos.

- ◊ Las propuestas relativas a la creación de nuevos servicios o infraestructuras deben realizarse conforme a las determinaciones de las normas urbanísticas municipales de los municipios donde se implanten, y las nuevas infraestructuras de transporte ferroviario que se propongan deberán adaptarse o requerir la previa adaptación del PGMO de Murcia.

- ◊ Debe evaluarse la coherencia de las propuestas concretas con los planes de la calidad del aire y con los planes de movilidad urbana sostenible en aquellos municipios que los tengan.

- ◊ Se deben considerar objetivos de contaminación acústica y el estudio de incremento de los niveles sonoros, así como las necesidades

de espacio público suficiente para la implementación de aparcamiento de bicicletas u otros servicios de movilidad, teniendo en cuenta además el Plan Director de la bicicleta de Murcia.

- ◊ Todos los programas que desarrollen este Plan promueven una movilidad baja en carbono, fomentando el abandono progresivo de los combustibles fósiles y aprovechando al máximo las tecnologías para mitigar los efectos del cambio climático, promoviendo la mejora de la calidad del aire de la Región de Murcia. Se efectúa una transición claramente planificada hacia vehículos eléctricos o de cualquier otra tecnología no basada en combustibles fósiles, acorde con los objetivos de lucha contra el cambio climático y transición hacia una economía baja en carbono que establece la Unión Europea.

- ◊ En este sentido, en octubre de 2014 la Unión Europea acordó el objetivo vinculante de reducir el 40 % de las emisiones en 2030, con respecto a las de 1990. El acuerdo señala que “la UE cumplirá colectivamente el objetivo de la manera más eficaz posible en términos de coste, con reducciones en los sectores sujetos y no sujetos al régimen de comercio de derecho de emisión del 43% y del 30% respectivamente, en 2030 en comparación con 2005”. La distribución del esfuerzo entre los distintos estados miembros en cuanto a los sectores difusos ha sido concretada mediante el Reglamento del Parlamento Europeo y del consejo en junio de 2018, correspondiendo a España una reducción del 26%.

- ◊ En consecuencia, este Plan Director establece un objetivo mínimo de reducción del 26 % de las emisiones de alcance que generen los medios de transporte a los que se refiere este Plan, y en especial el transporte por carretera que utiliza vehículos que utilizan combustibles fósiles.

- ◊ Este objetivo de reducción del 26% es extensible a los proyectos concretos de obras que desarrollen las determinaciones de este plan o sus programas de desarrollo.

- ◊ Siendo coherentes con el acuerdo y normativa europea señalada, se incorpora para los proyectos de obras la obligación de compensación del 26% de las emisiones GEI de alcance 1 por las obras. Para determinar la cantidad a compensar, se utilizan preferentemente factores de emisión oficiales y las hojas de cálculo avaladas por la Administración Ambiental. La compensación se concreta mediante la presentación de un anejo específico que se incorpora al proyecto de obras. El apartado de compensación con detalle de proyecto (memoria, planos y presupuesto) tiene como objetivo conseguir una compensación del 26% de las emisiones estimadas de alcance 1 por las obras. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la aprobación del proyecto de obras queda condicionada a que se incluya con detalle de proyecto constructivo la compensación señalada.



◊ Dentro de la estrategia de lucha contra el cambio climático, en los programas que desarrollen este Plan se ha reducido la transformación y ocupación de nuevo suelo, manteniendo los depósitos de carbono del suelo y la tasa de absorción de la vegetación, y compensarla en el caso de que no sea posible.

◊ De este modo, los futuros proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental contemplarán, para cumplir con la obligación de integración del cambio climático, la necesidad de compensar el 100 % de la destrucción de stock de carbono almacenado en suelo y en vegetación.

◊ Igualmente en los futuros proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental, la compensación se llevará a cabo, preferentemente, mediante emisiones evitadas a través de la instalación de energías renovables, fotovoltaicas o de cualquier otro tipo, en el ámbito del proyecto o del término municipal. La compensación se concretará mediante la incorporación en el futuro proyecto de obras de un anejo específico con el nombre del anejo, compensación de las pérdidas de reservas de carbono con detalle de proyecto ejecutivo. Los costes de las medidas que permitan prevenir, corregir y en su caso compensar formaran parte del presupuesto del proyecto con el mismo nivel de detalle que el resto del proyecto.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 TERRITORIO Y MOVILIDAD

2.1.1 ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Concentración y dispersión urbana

La Región de Murcia está estructurada sobre un sistema de asentamientos que desciende desde las sierras del interior (Altiplano y Noroeste) hacia el litoral, surcada por dos grandes valles de los ríos Segura y Guadalentín.

Esta disposición ha favorecido la colonización del territorio en las zonas de las vegas medias y bajas de los citados valles, configurándose como ejes vertebradores Cieza-Murcia, Lorca-Murcia y Águilas-Mar Menor. En el entorno de Murcia se ha ido desarrollando una conurbación de gran extensión, constituyendo el principal polo de actividad de la Región.

Actualmente, el territorio está conformado por **45 municipios**, alcanzando una población total cercana a los 1,5 millones de habitantes. Uno de los rasgos principales es el modo en el que la población se

distribuye en cada uno de los municipios, con una fuerte presencia de entidades urbanas próximas o alejadas del núcleo principal.

En efecto, **más del 42% de la población reside en pedanías y núcleos** diseminados. Podría pensarse que esta realidad sucede principalmente en municipios de pequeño tamaño, pero no es así. Municipios como **Murcia y Cartagena presentan niveles de descentralización poblacional superiores a 60%**.

Esta realidad es clave para entender los flujos de movilidad en la Región, con **una componente muy destacada entre pedanías, diseminados y núcleos urbanos principales**. En la tabla adjunta se ofrecen los datos de población en entidad urbana principal y fuera de ella para los principales municipios.

Municipios	Población Total	Población en Entidad urbana principal	Población en otras entidades y diseminado	
Cartagena	214.759	58.270	156.489	72,9%
Villanueva del Río Segura	2.560	805	1.755	68,6%
Murcia	441.003	168.268	272.735	61,8%
Mazarrón	30.704	12.458	18.246	59,4%
San Pedro del Pinatar	24.660	10.388	14.272	57,9%
San Javier	31.782	16.146	15.636	49,2%
Abanilla	6.184	3.187	2.997	48,5%
Torre-Pacheco	34.630	18.094	16.536	47,8%
Fuente Álamo de Murcia	16.205	9.442	6.763	41,7%
Blanca	6.521	3.808	2.713	41,6%
Lorca	91.730	58.866	32.864	35,8%
Molina de Segura	69.614	45.649	23.965	34,4%
Beniel	11.114	7.602	3.512	31,6%
Moratalla	8.145	5.738	2.407	29,6%
Alcázares (Los)	15.289	10.891	4.398	28,8%
Fortuna	9.960	7.228	2.732	27,4%
Resto Región de Murcia	449.987	403.435	46.552	10,3%
Total Región de Murcia	1.464.847	840.275	624.572	42,6%

Tabla 1. Listado de organismos consultados con la fecha de consulta y la fecha de respuesta. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2016.

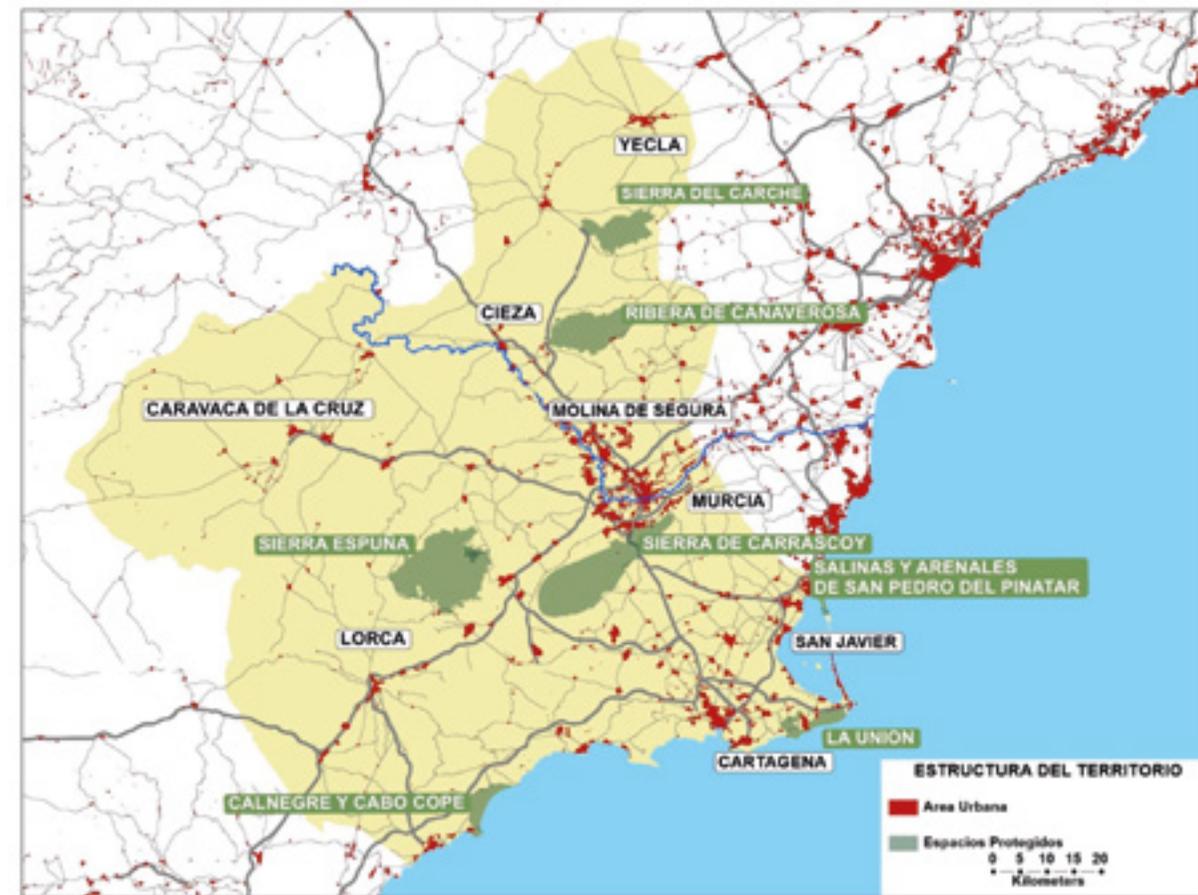


Figura 1. Estructura del Territorio.

Modelo territorial

Los modelos de transporte, sus problemas y soluciones, están totalmente vinculados a la distribución de usos sobre el territorio, es decir, al modelo territorial. Un modelo concentrado de alta densidad y adecuada mezcla de usos, propicia una mejor movilidad y un sistema de transporte mucho más eficiente, con predominio del transporte público frente al vehículo privado. Al contrario, un modelo disperso, de baja densidad y usos sectorizados, crea una mayor necesidad de movilidad y dificulta la implantación de un sistema de transporte público, por lo que resultará muy difícil restringir el uso del automóvil y cumplir con ello los objetivos de reducción de emisiones y lucha contra el cambio climático.

El transporte público bien integrado con los usos de suelo y con la densidad, permite acercar el transporte a la vivienda. Para que los distintos sistemas de transporte funcionen adecuadamente no deben competir por el mismo espacio, motivo por el que se recomienda en este documento que cuenten con plataformas diferenciadas siempre que se posible.

Adicionalmente, la intermodalidad es la clave de la una buena movilidad, tanto urbana como interurbana. Los intercambiadores entre distintos tipos de transporte flexibilizan el sistema otorgándole una

mayor potencialidad. El atractivo de un buen sistema de transporte público estriba en la posibilidad de intercambiarse con otros sistemas de transporte privado, planificando adecuadamente la estructura territorial, de forma que pueda determinarse hasta dónde puede llegar el transporte público y desde donde deberá ser sustituido por el privado.

Los sistemas de transporte, para que sean eficientes, deben responder a las necesidades de movilidad de la población, por lo que deberán ser accesibles con la suficiente rapidez para que las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación, poder albergar sin problemas bicicletas, carritos de compra, etc.

Por tanto, para el correcto diseño en detalle del sistema de transporte es preciso tener muy en cuenta el modelo de la estructura territorial donde se implante. La relación entre movilidad y su necesidad de transporte está íntimamente ligado a la distribución de usos sobre el territorio, la concentración o dispersión de la población, su densidad, los nodos de concentración de actividades, las infraestructuras, etc. Por ello, es recomendable acompasar esta planificación de transportes con una adecuada planificación territorial, que propicie una menor necesidad de movilidad, el fácil intercambio entre distintas formas de transporte y el uso de plataformas propias y adecuadas para cada tipo siempre que sea posible.

Mediante esta integración entre planificación territorial y de transporte pueden conseguirse mejores resultados, más eficaces y con menores incidencias en el medio ambiente.

2.1.2 POBLACIÓN

Población residente

Los datos sobre población residente nos permiten ver dos realidades. En primer lugar, **Murcia, Cartagena y Lorca representan el 50% de la población regional**. En segundo lugar, el crecimiento observado entre 1996 y 2006 (+24%) se ha moderado entre 2006 y 2016, con un ritmo próximo a 7%.

MUNICIPIOS	HAB. 1996	HAB. 2006	HAB. 2016	VAR. 1996-2006	VAR. 2006-2016
Abanilla	6.130	6.333	6.184	3,3%	-2,4%
Abarán	12.002	12.919	13.183	7,6%	2,0%
Águilas	25.702	32.450	34.706	26,3%	7,0%
Albudeite	1.328	1.402	1.378	5,6%	-1,7%
Alcantarilla	31.872	38.584	41.155	21,1%	6,7%
Alcázares, Los	5.501	13.355	15.289	142,8%	14,5%
Aledo	991	1.045	941	5,4%	-10,0%
Alguazas	6.973	8.177	9.613	17,3%	17,6%
Alhama de Murcia	15.318	18.779	21.308	22,6%	13,5%
Archena	14.163	16.707	18.734	18,0%	12,1%
Beniel	7.862	10.085	11.114	28,3%	10,2%
Blanca	5.690	6.103	6.521	7,3%	6,8%

MUNICIPIOS	HAB. 1996	HAB. 2006	HAB. 2016	VAR. 1996-2006	VAR. 2006-2016
Bullas	10.488	11.852	11.714	13,0%	-1,2%
Calasparra	8.917	9.969	10.268	11,8%	3,0%
Campos del Río	2.019	2.132	2.003	5,6%	-6,1%
Caravaca de la Cruz	21.824	25.257	25.591	15,7%	1,3%
Cartagena	170.483	208.609	214.759	22,4%	2,9%
Cehegín	14.085	15.553	15.321	10,4%	-1,5%
Ceutí	6.924	8.910	11.321	28,7%	27,1%
Cieza	31.680	34.735	35.134	9,6%	1,1%
Fortuna	6.295	8.665	9.960	37,6%	14,9%
Fuente Álamo de Murcia	9.046	14.261	16.205	57,6%	13,6%
Jumilla	20.439	24.124	25.362	18,0%	5,1%
Librilla	3.759	4.243	5.107	12,9%	20,4%
Lorca	69.045	89.936	91.730	30,3%	2,0%
Lorquí	5.424	6.493	6.969	19,7%	7,3%
Mazarrón	16.142	30.841	30.704	91,1%	-0,4%
Molina de Segura	41.109	57.431	69.614	39,7%	21,2%
Moratalla	8.621	8.414	8.145	-2,4%	-3,2%
Mula	13.386	16.283	16.689	21,6%	2,5%
Murcia	345.759	416.996	441.003	20,6%	5,8%
Ojós	608	559	497	-8,1%	-11,1%
Pliego	3.373	3.713	3.933	10,1%	5,9%
Puerto Lumbreras	10.474	12.881	14.874	23,0%	15,5%
Ricote	1.603	1.527	1.332	-4,7%	-12,8%
San Javier	16.773	27.622	31.782	64,7%	15,1%
San Pedro del Pinatar	13.644	21.234	24.660	55,6%	16,1%
Santomera	9.978	13.919	15.952	39,5%	14,6%
Torre-Pacheco	20.345	28.152	34.630	38,4%	23,0%

MUNICIPIOS	HAB. 1996	HAB. 2006	HAB. 2016	VAR. 1996-2006	VAR. 2006-2016
Torres de Cotillas, Las	15.093	18.842	21.341	24,8%	13,3%
Totana	21.441	28.360	30.981	32,3%	9,2%
Ulea	1.010	955	913	-5,4%	-4,4%
Unión, La	14.046	16.082	19.630	14,5%	22,1%
Villanueva del Río Segura	1.469	1.853	2.560	26,1%	38,2%
Yecla	28.415	33.964	34.037	19,5%	0,2%
Total Región de Murcia	1.097.249	1.370.306	1.464.847	24,9%	6,9%

Tabla 2. Población Residente. Fuente: Padrón continuo de población, 1996-2016, Instituto Nacional de Estadística.

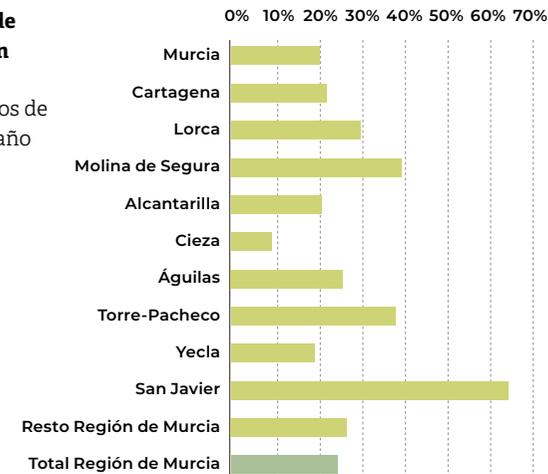
Analizando la demografía de los 10 municipios de mayor tamaño (70% de la población regional), se observan ritmos de crecimiento más elevado en localidades próximas a las grandes urbes por un efecto de nueva residencia y en aquéllas situadas en el litoral.

MUNICIPIOS	HAB. 1996	HAB. 2006	HAB. 2016	VAR. 1996-2006	VAR. 2006-2016
Murcia	345.759	416.996	441.003	20,6%	5,8%
Cartagena	170.483	208.609	214.759	22,4%	2,9%
Lorca	69.045	89.936	91.730	30,3%	2,0%
Molina de Segura	41.109	57.431	69.614	39,7%	21,2%
Alcantarilla	31.872	38.584	41.155	21,1%	6,7%
Cieza	31.680	34.735	35.134	9,6%	1,1%
Águilas	25.702	32.450	34.706	26,3%	7,0%
Torre-Pacheco	20.345	28.152	34.630	38,4%	23,0%
Yecla	28.415	33.964	34.037	19,5%	0,2%
San Javier	16.773	27.622	31.782	64,7%	15,1%
Resto Región de Murcia	316.066	401.827	436.297	27,1%	8,6%
Total Región de Murcia	1.097.249	1.370.306	1.464.847	24,9%	6,9%

Tabla 3. Población residente. Principales municipios. Fuente: Padrón continuo de población, 1996-2016, Instituto Nacional de Estadística.

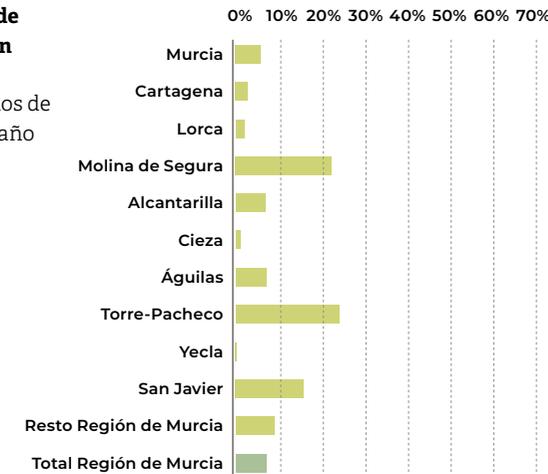
Evolución de la población 1996-2006

10 municipios de mayor tamaño



Evolución de la población 2006-2016

10 municipios de mayor tamaño



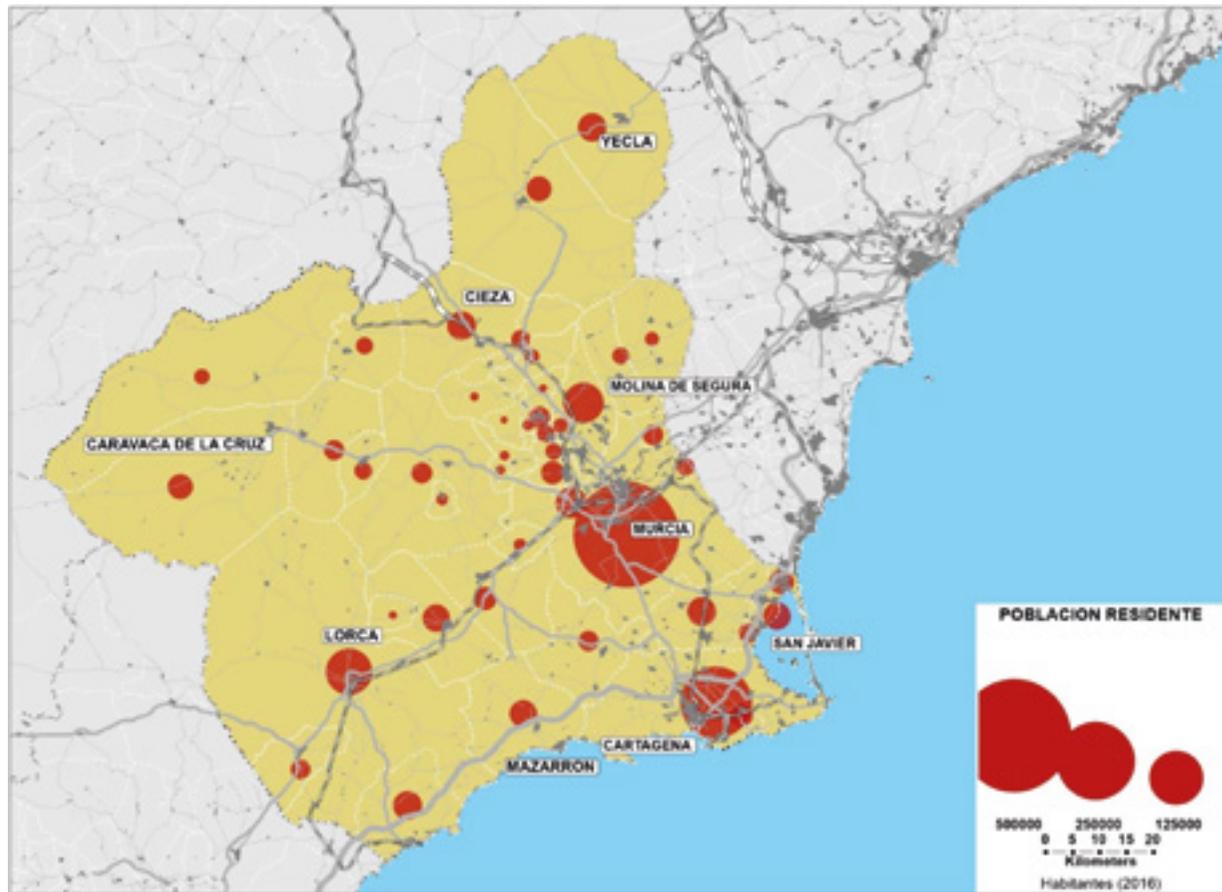


Figura 2. Distribución de la población residente.

Gasto de los hogares en movilidad y transporte

Una primera visión sobre la movilidad se puede obtener analizando la estructura del gasto de los hogares de la Región de Murcia, en la que se observa **un 94% destinado a vehículos personales** (compra y utilización) y **5% al uso de servicios de transporte**.

El gasto anual en movilidad alcanza 1.524 millones de euros, lo que significa un **gasto medio por persona cercano a 1.062 euros**, destinando 1.008 euros al automóvil particular y 53 a servicios de transporte.

CAPÍTULO	MILES EUR		
Compra de vehículos	295.897	2,1%	19,4%
Utilización de vehículos personales	1.149.984	8,2%	75,5%
Servicio de transporte	78.243	0,6%	5,1%
Subtotal Movilidad	1.524.123	10,9%	100,0%
Otros Gastos del Hogar	12.454.172	89,1%	
Total Gasto	13.978.295	100,0%	

Tabla 4. Gasto anual de los hogares de residentes. Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares, Instituto Nacional de Estadística, 2015.

Población vinculada

Dentro del análisis de la población, es necesario tener en cuenta el peso de la **población vinculada** que representa aquella población con **presencia temporalmente significativa en el municipio** ya sea por ser su lugar de trabajo, estudio o bien mantener estancias superiores a 14 noches al año.

En la Región de Murcia, la población vinculada alcanza 424.000 personas. Destaca la población que podríamos denominar visitante o residente temporal (+14 noches al año) cuya suma se sitúa por encima de **266.000 personas**. Se corresponden, principalmente, con **residentes de otras Comunidades Autónomas que tienen en la Región de Murcia su lugar de vacaciones y/o segunda residencia**. En cuanto a la población vinculada por trabajo o estudio (157.000 personas), puede señalarse que corresponde a residentes de la propia Región que, durante los días lectivos o laborales, mantienen su actividad principal en otro municipio de la Región.

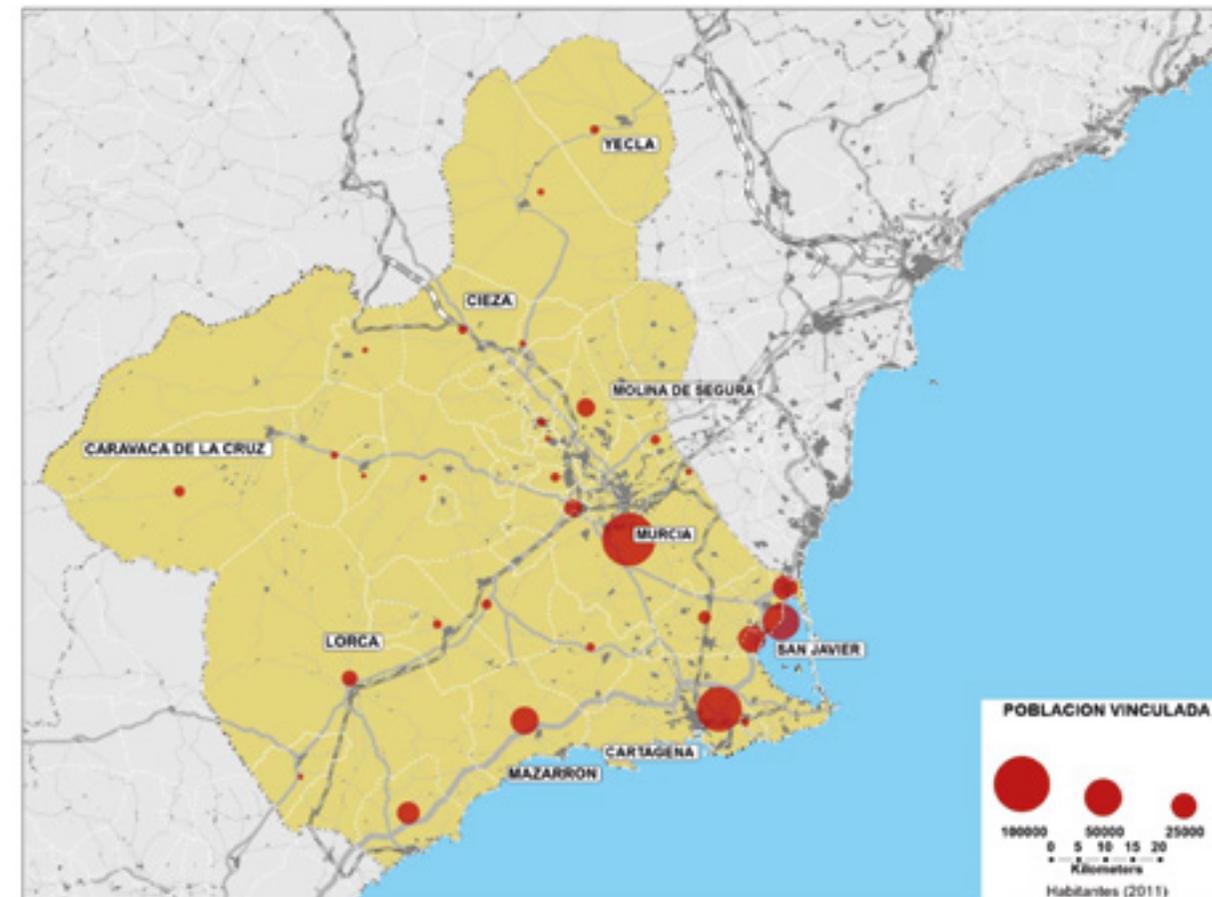
El grueso de la población vinculada se concentra en Murcia, capital económica, y a lo largo de todo el litoral.

Ambos grupos de población ponen de manifiesto una **movilidad estacional** que demanda un **transporte público adaptado a estas condiciones**.

MUNICIPIO	TRABAJO	ESTUDIO	+14 NOCHES	TOTAL
Abarán	1.127	113	807	2.047
Águilas	1.640	172	19.107	20.919
Alcantarilla	8.655	2.218	2.486	13.359
Alcázares, Los	1.331	515	27.280	29.126
Alhama de Murcia	3.123	382	1.356	4.861
Archena	1.493	551	1.511	3.555
Beniel	1.765	380	390	2.535
Bullas	541	26	1.039	1.606
Calasparra	531	39	1.293	1.863
Caravaca de la Cruz	1.435	597	3.599	5.631
Cartagena	12.951	5.544	50.735	69.230
Cehegín	833	115	1.917	2.865
Ceutí	1.140	271	539	1.950
Cieza	1.848	345	1.799	3.992
Fuente Álamo de Murcia	2.244	480	1.243	3.967
Jumilla	943	91	1.488	2.522
Lorca	4.951	676	5.491	11.118
Mazarrón	1.591	165	28.568	30.324
Molina de Segura	8.567	2.304	3.629	14.500
Mula	894	204	1.433	2.531
Murcia	32.336	22.153	38.662	93.151
Puerto Lumbreras	857	77	968	1.902
San Javier	6.615	1.990	39.811	48.416
San Pedro del Pinatar	2.039	654	21.745	24.438
Santomera	3.227	803	506	4.536
Torre-Pacheco	5.104	794	1.742	7.640
Torres de Cotillas, Las	2.879	302	1.009	4.190

MUNICIPIO	TRABAJO	ESTUDIO	+14 NOCHES	TOTAL
Totana	1.456	376	2.047	3.879
Unión, La	1.226	285	2.087	3.598
Yecla	1.742	237	1.918	3.897
Total	115.084	42.859	266.205	424.148
	27,1%	10,1%	62,8%	100,0%

■ **Tabla 5.** Población vinculada, municipios > 10.000 Hab. **Fuente:** Censo de población y vivienda 2011, Instituto Nacional de Estadística.



■ **Figura 3.** Distribución de la población vinculada

2.1.3 ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Empresas y estrato de empleo

El tejido empresarial de la Región suma 97.000 empresas, con una presencia de 1.800 empresas de mediano y gran tamaño. Por lo tanto, **el grueso del empleo lo aportan pequeñas empresas** (menores de 20 empleados).

Las empresas se distribuyen a lo largo de la geografía de la Región en tres grandes polos: Murcia y su entorno metropolitano, Cartagena y Lorca, sumando más del 50% del total regional.

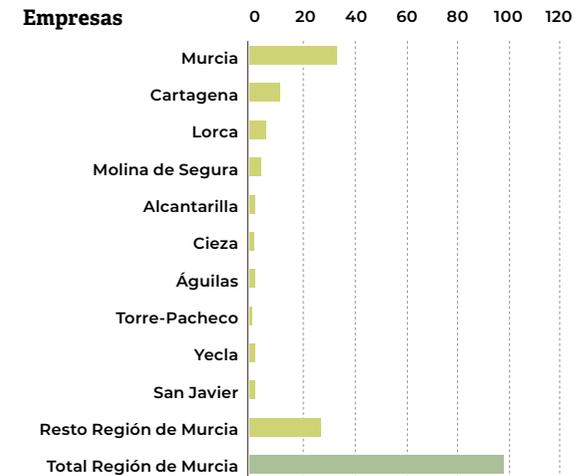
No obstante, existen otros polos de tamaño intermedio como Molina de Segura, Las Torres de Cotillas, Cieza, Calasparra, Águilas o San Javier, con una presencia notable de actividades empresariales.

Esta situación ayuda a entender **el carácter polinuclear de la Región de Murcia**, al que ya se ha hecho referencia describiendo el territorio y la población.

El Plan Director deberá tener en cuenta esta realidad que los datos han puesto de relieve, con el fin de generar un **sistema de transporte público vertebrado y capilar**.

MUNICIPIO	TOTAL	MENOS DE 20 TRABAJADORES	MAYOR O IGUAL A 20 EMPLEADOS	PESO
Murcia	33.512	32.861	651	34,4%
Cartagena	11.963	11.734	229	12,3%
Lorca	6.563	6.457	106	6,7%
Molina de Segura	4.989	4.867	122	5,1%
Alcantarilla	2.537	2.476	61	2,6%
Cieza	1.844	1.824	20	1,9%
Águilas	2.167	2.140	27	2,2%
Torre-Pacheco	1.384	1.359	25	1,4%
Yecla	2.521	2.450	71	2,6%
San Javier	2.107	2.073	34	2,2%
Resto Región de Murcia	27.704	27.191	513	28,5%
Total Región de Murcia	97.291	95.432	1.859	100,0%

■ ■ **Tabla 6.** Empresas según el número de empleados. **Fuente:** Directorio de Actividades Económicas, 2013, Centro Regional de Estadística de la Región de Murcia.



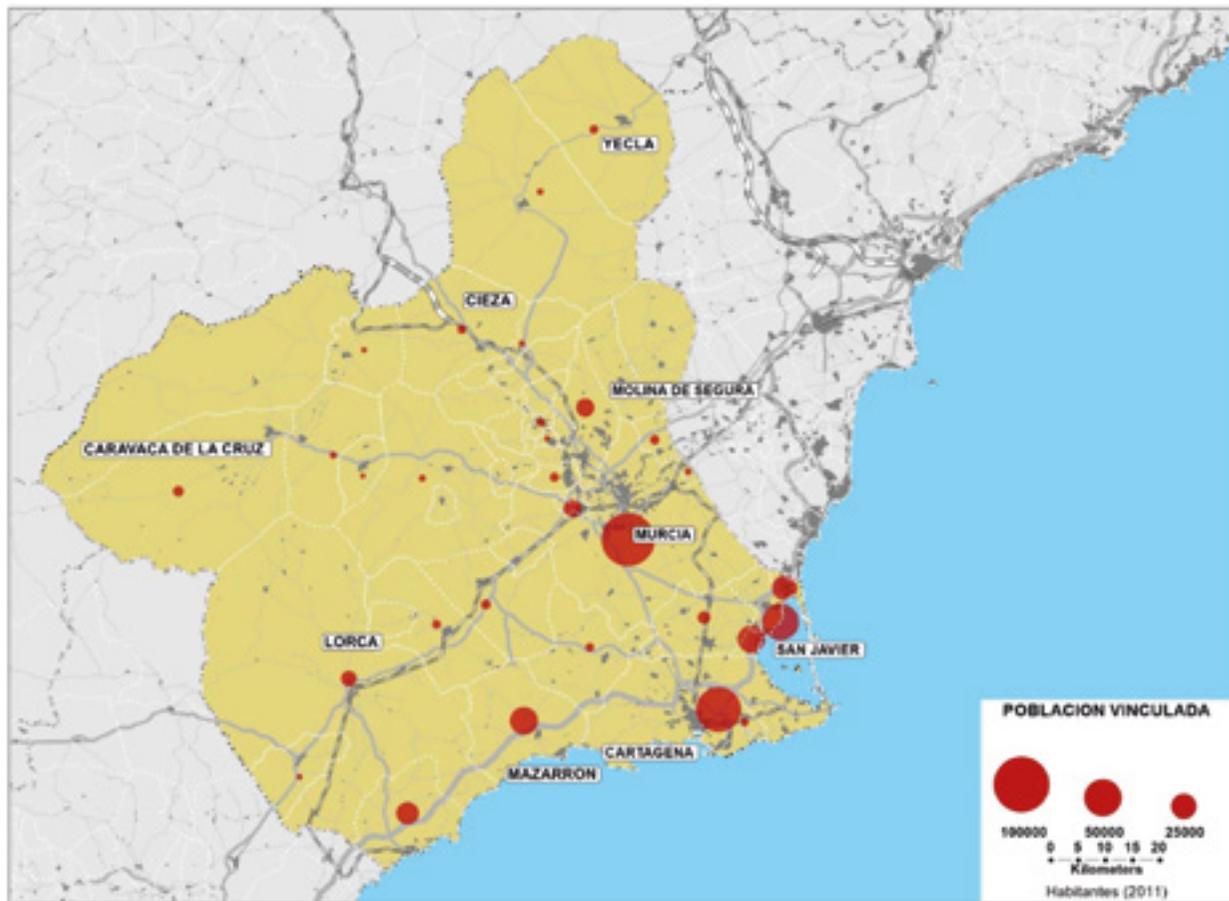


Figura 4. Distribución de las empresas.

2.1.4 EQUIPAMIENTOS

Centros de enseñanza no universitaria

Los centros de enseñanza no universitaria se distribuyen en el territorio sobre criterios de población, de modo que la población escolar pueda acceder a un centro situado en su municipio.

Puede verse en la tabla adjunta la dotación de centros en cada municipio. Es evidente que la **movilidad escolar asociada a estos centros es de carácter fundamentalmente urbano o entre pedanías de un mismo municipio**, salvo en municipios de pequeño tamaño en los que no existen centros de educación secundaria y que, en consecuencia, debe accederse a un centro situado en otro municipio.

MUNICIPIOS	Centros	Peso
Abanilla	4	0,5%
Abarán	8	1,0%
Águilas	15	1,9%
Albudeite	1	0,1%
Alcantarilla	20	2,5%
Alcázares, Los	7	0,9%
Aledo	1	0,1%
Alguazas	5	0,6%
Alhama de Murcia	15	1,9%
Archena	10	1,3%

MUNICIPIOS	Centros	Peso
Beniel	4	0,5%
Blanca	4	0,5%
Bullas	7	0,9%
Calasparra	6	0,8%
Campos del Río	2	0,3%
Caravaca de la Cruz	25	1,9%
Cartagena	102	12,8%
Cehegín	10	1,3%
Ceutí	8	1,0%
Cieza	18	2,3%

MUNICIPIOS	Centros	Peso
Fortuna	8	1,0%
Fuente Álamo de Murcia	8	1,0%
Jumilla	13	1,6%
Librilla	3	0,4%
Lorca	42	5,3%
Lorquí	4	0,5%
Mazarrón	15	1,9%
Molina de Segura	41	5,1%
Moratalla	6	0,8%
Mula	11	1,4%
Murcia	255	32,0%
Ojós	1	0,1%
Pliego	2	0,3%
Puerto Lumbreras	6	0,8%
Ricote	1	0,1%
San Javier	13	1,6%
San Pedro del Pinatar	12	1,5%
Santomera	9	1,1%
Torre-Pacheco	20	2,5%
Torres de Cotillas, Las	13	1,6%
Totana	16	2,0%
Ulea	1	0,1%
Unión, La	13	1,6%

MUNICIPIOS	Centros	Peso
Villanueva del Río Segura	1	0,1%
Yecla	21	2,6%
Total Región de Murcia	797	100,0%

Tabla 7. Centros de enseñanza no universitaria. Fuente: Curso 2015-16, Centro Regional de Estadística de la Región de Murcia.

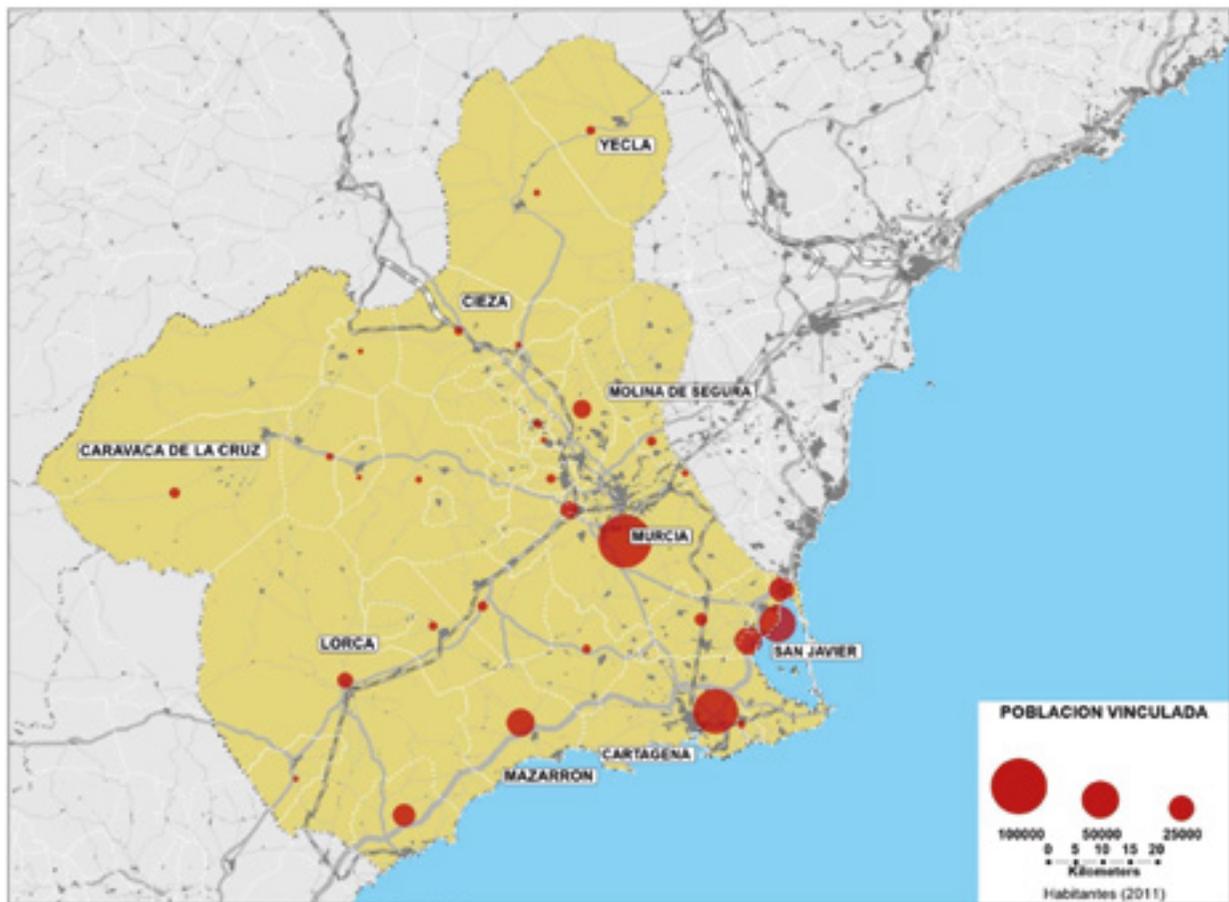


Figura 5. Centros de enseñanza no universitaria.

Centros de Enseñanza Universitaria

La Región de Murcia ofrece estudios universitarios en Murcia y Cartagena, distribuidos en 39 centros. Actualmente cursan estudios más de 51.000 alumnos, 88% en la ciudad de Murcia y 12% en Cartagena.

La movilidad característica de la población universitaria es pendular, durante días lectivos. Dado que se concentran las plazas en dos ciudades, una parte sustancial de la población de la Región debe desplazarse diariamente desde otros municipios para acceder a su centro.

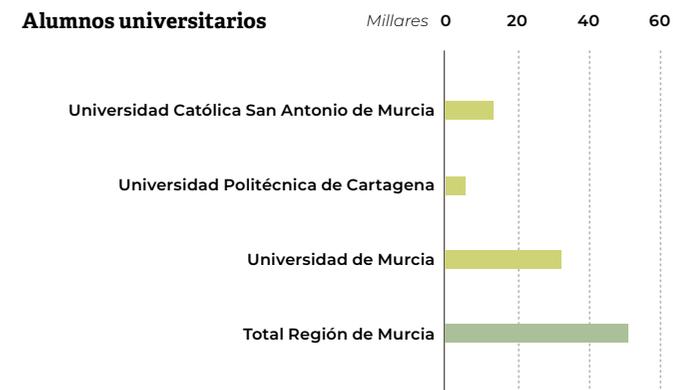
Esta circunstancia debe ser tenida en cuenta en las propuestas del Plan Director con el fin de **facilitar un medio de transporte que promueva el uso del transporte público como medio más eficiente, si bien deberá reunir unas condiciones de horario, puntualidad, proximidad y tiempo que lo hagan atractivo.**

CENTRO UNIVERSITARIO	TOTAL REGIÓN DE MURCIA	UNIVERSIDAD DE MURCIA	UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA	UNIVERSIDAD CATÓLICA SAN ANTONIO DE MURCIA
Escuela politécnica superior	6	-	5	1
Escuela universitaria	4	3	1	-
Facultad	26	20	1	5
Otros centros	3	1	1	1
Total Región de Murcia	39	24	8	7

Tabla 8. Centros universitarios. Fuente: Estadística de universidades, centros y titulaciones, curso 2016-17, Ministerio de Educación.

TITULACIÓN	TOTAL REGIÓN DE MURCIA	UNIVERSIDAD DE MURCIA	UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA	UNIVERSIDAD CATÓLICA SAN ANTONIO DE MURCIA
Grado	43.129	28.257	4.764	10.108
1º y 2º Ciclo	14	14	0	0
Máster	5.737	2.308	471	2.958
Doctorado	2.447	1.847	194	406
Total Región de Murcia	51.327	32.426	5.429	13.472

Tabla 9. Alumnos en centros universitarios. Fuente: Estadística de estudiantes universitarios, curso 2016-17, Ministerio de Educación.



Centros sanitarios

La distribución geográfica de los centros sanitarios en la Región presenta dos patrones diferenciados. Los Equipos de Atención Primaria, Centros de Salud y Consultorios se localizan en ámbitos municipales mientras que los Hospitales se sitúan en puntos estratégicos dentro de cada una de las 9 áreas de salud.

La movilidad característica de los Hospitales debe ser una prioridad del Plan Director para asegurar la adecuada accesibilidad desde su área de influencia.

CENTRO SANITARIO	TOTAL	ÁREA I	ÁREA II	ÁREA III	ÁREA IV	ÁREA V	ÁREA VI	ÁREA VII	ÁREA VIII	ÁREA IX
Equipos Atn. Primaria	85	14	16	10	6	3	15	12	5	4
Bases O61	17	2	4	2	1	2	2	1	2	1
Centros de Salud	85	14	16	10	6	3	15	12	5	4
Centros Salud Mental	15	4	1	2	1	2	2	2	0	1
Consultorios	182	33	44	28	21	3	23	17	10	3
Pto. Atn. Continuada	12	1	2	2	3	0	2	1	0	1
Pto Esp. Aislamiento	9	2	1	3	3	0	0	0	0	0
Servicios Urgencia	27	5	5	3	2	2	3	2	3	2
Zonas de Salud	90	15	17	11	6	3	17	12	5	4
Hospitales Públicos	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Total	532	91	107	72	50	19	80	60	31	21

Tabla 10. Centros sanitarios de atención primaria. Fuente: 2016, Consejería de Sanidad

En la figura adjunta puede observarse el mapa de áreas de salud.

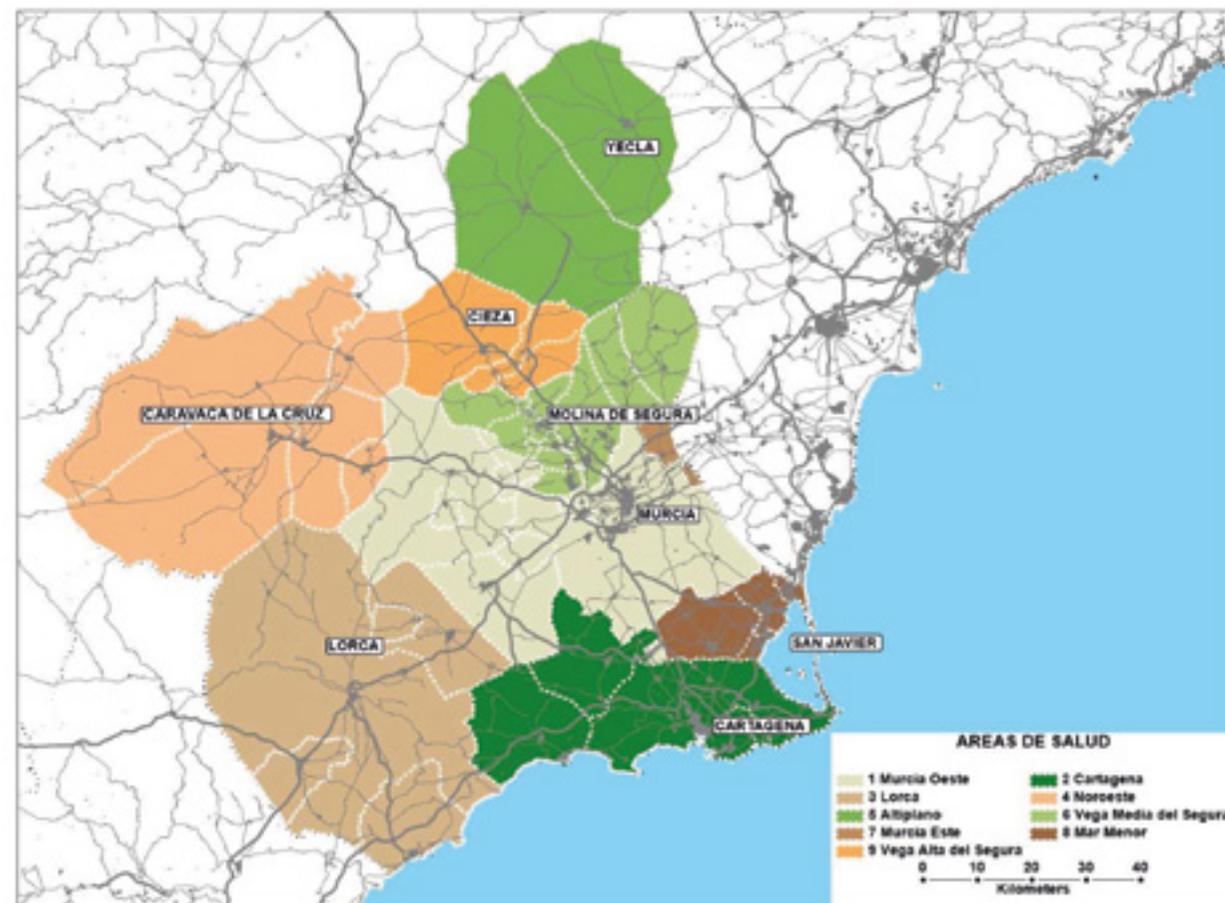


Figura 6. Áreas de salud.



2.1.5. TURISMO

Oferta hotelera

El parque hotelero de la Región suma unas 20.000 plazas, concentrando tres municipios el 60% del total: Murcia (22%), Cartagena (27%) y San Javier (11%). Dentro de ellos tiene un gran peso específico el enclave geográfico significativo que es La Manga del Mar Menor, punto turístico de referencia que agrupa el 22,1 % de las plazas hoteleras.

Otros enclaves importantes, aunque en menor medida, son las localidades del litoral-Mar Menor como Los Alcázares y San Pedro del Pinatar, localidades situadas en la franja costera más occidental como Águilas y Mazarrón y otras localidades del interior con fuerza económica como Lorca, Molina y Archena.

La movilidad asociada a las instalaciones hoteleras es marcadamente estacional, entorno a los meses de marzo y abril (Semana Santa) y verano, tanto de empleados como clientes alojados.

En este sentido, el Plan Director deberá tener en cuenta no solo las demandas de acceso al parque hotelero sino las necesidades de movilidad locales de la población alojada, y muy significativamente la relacionada con la **conectividad terrestre del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" y de las estaciones de Alta Velocidad**.

MUNICIPIOS	TOTAL	HOTELES 3, 4 Y 5 ESTRELLAS	HOTELES 1 Y 2 ESTRELLAS	PENSIONES	PESO
Abanilla	20	0	12	8	0,1%
Abarán	55	0	55	0	0,3%
Águilas	748	385	203	160	3,7%
Albudeite	0	0	0	0	0,0%
Alcantarilla	29	0	0	29	0,1%
Alcázares, Los	1.080	855	108	117	5,3%
Aledo	53	0	53	0	0,3%
Alguazas	0	0	0	0	0,0%
Alhama de Murcia	94	50	44	0	0,5%
Archena	575	505	51	19	2,8%
Beniel	0	0	0	0	0,0%
Blanca	43	23	20	0	0,2%
Bullas	65	33	11	21	0,3%
Calasparra	21	0	21	0	0,1%
Campos del Río	0	0	0	0	0,0%
Caravaca de la Cruz	212	51	161	0	1,0%
Cartagena	5.649	5.267	190	192	27,8%
Cartagena - La Manga	2.734	2.533	190	192	14,4%
Cartagena - resto	2.915	2.533	190	192	14,4%
Cehegín	76	15	17	44	0,4
Ceutí	45	0	45	0	0,2%
Cieza	0	0	0	0	0,0%
Fortuna	410	292	118	0	2%
Fuente Álamo de Murcia	59	0	59	0	0,3%
Jumilla	181	112	46	23	0,9%
Librilla	118	118	0	0	0,6%
Lorca	540	397	58	85	2,7%

MUNICIPIOS	TOTAL	HOTELES 3, 4 Y 5 ESTRELLAS	HOTELES 1 Y 2 ESTRELLAS	PENSIONES	PESO
Lorquí	87	87	0	0	0,4%
Mazarrón	715	473	110	132	3,5%
Molina de Segura	64	64	0	0	0,3%
Moratalla	36	0	0	36	0,2%
Mula	64	0	64	0	0,5%
Murcia	4.530	3.465	887	178	22,3%
Ojós	0	0	0	0	0,0%
Pliego	0	0	0	0	0,0%
Puerto Lumbreras	146	120	0	26	0,7%
Ricote	0	0	0	0	0,0%
San Javier	2.248	1.840	255	153	11,1%
San Javier - La Manga	1.752	1.752	0	0	8,6%
San Javier - resto	496	88	255	153	2,4%
San Pedro del Pinatar	1.135	862	162	111	5,6%
Santomera	25	0	25	0	0,1%
Torre-Pacheco	567	567	0	0	2,8%
Torres de Cotillas, Las	28	0	28	0	0,1%
Totana	378	259	119	0	1,9%
Ulea	0	0	0	0	0,0%
Unión, La	85	0	75	10	0,4%
Villanueva del Río Segura	0	0	0	0	0,0%
Yecla	104	0	104	0	0,5%
Total Región de Murcia	20.285	15.840	3.101	1.344	100,0%

■ ■ **Tabla 11.** Plazas hoteleras. **Fuente:** 2016, Instituto de Turismo de la Región de Murcia.

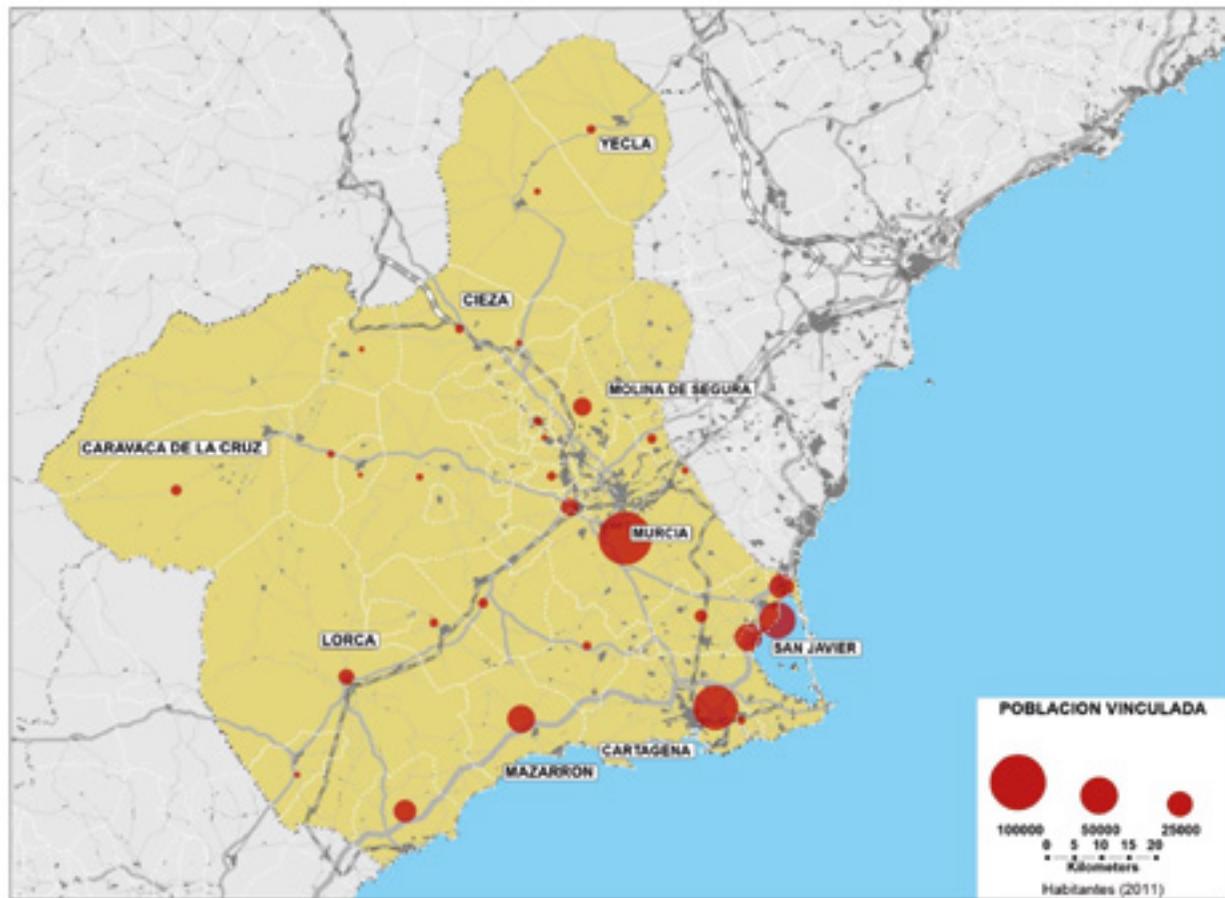


Figura 7. Distribución de la oferta hotelera.

Oferta de alojamiento privado

El parque de viviendas potencialmente utilizable como alojamiento vacacional y/o segunda residencia se sitúa próximo a 250.000 inmuebles. Estimando 4 plazas por vivienda, la capacidad de alojamiento se situaría en 1.000.000 plazas, equivalente a 50 veces la capacidad hotelera.

La distribución geográfica es más regular, más proporcional al tamaño de la población, si bien el parque es significativamente mayor en las localidades del litoral.

MUNICIPIO	TOTAL	VIVIENDAS SECUNDARIAS	VIVIENDAS VACÍAS	PESO
Abanilla	1.819	576	1.243	0,7%
Abarán	1.964	744	1.220	0,8%
Águilas	9.295	3.494	5.801	3,6%
Albudeite	0	-	-	0,0%
Alcantarilla	4.006	1.239	2.767	1,5%
Alcázares, Los	15.475	14.783	692	5,9%
Aledo	0	-	-	0,0%
Alguazas	1.202	252	950	0,5%
Alhama de Murcia	6.559	4.027	2.532	2,5%
Archena	2.350	388	1.962	0,9%
Beniel	456	162	294	0,2%
Blanca	1.151	216	935	0,4%
Bullas	1.908	776	1.132	0,7%
Calasparra	1.538	385	1.153	0,6%
Campos del Río	325	77	248	0,1%
Caravaca de la Cruz	3.820	1.075	2.745	1,5%
Cartagena	39.150	28.332	10.818	15,0%
Cehegín	2.426	808	1.618	0,9%

MUNICIPIO	TOTAL	VIVIENDAS SECUNDARIAS	VIVIENDAS VACÍAS	PESO
Ceuti	1.359	599	760	0,5%
Cieza	2.702	606	2.096	1,0%
Fortuna	1.328	801	527	0,5%
Fuente Álamo de Murcia	3.925	959	2.966	1,5%
Jumilla	3.118	342	2.776	1,2%
Librilla	995	242	753	0,4%
Lorca	7.147	2.890	4.257	2,7%
Lorquí	893	200	693	0,3%
Mazarrón	15.827	9.443	6.384	6,1%
Molina de Segura	8.262	2.288	5.974	3,2%
Moratalla	2.661	1.330	1.331	1,0%
Mula	1.665	327	1.338	0,6%
Murcia	50.655	14.611	36.044	19,5%
Ojós	0	-	-	0,0%
Pliego	760	344	416	0,3%
Puerto Lumbreras	2.608	289	2.319	1,0%
Ricote	0	-	-	0,0%
San Javier	28.474	23.365	5.109	10,9%
San Pedro del Pinatar	11.334	8.844	2.490	4,4%
Santomera	895	234	661	0,3%
Torre-Pacheco	9.642	2.316	7.326	3,7%
Torres de Cotillas, Las	1.513	664	849	0,6%
Totana	4.228	2.439	1.789	1,6%
Ulea	0	-	-	0,0%
Unión, La	1.986	359	1.627	0,8%
Villanueva del Río Segura	1.449	498	951	0,6%
Yecla	3.292	329	2.963	1,3%
Total Región de Murcia	260.162	131.653	128.509	100,0%

Tabla 12. Parque de viviendas vacías y secundarias. Fuente: Censo de Población y Viviendas, 2011, Instituto Nacional de Estadística.

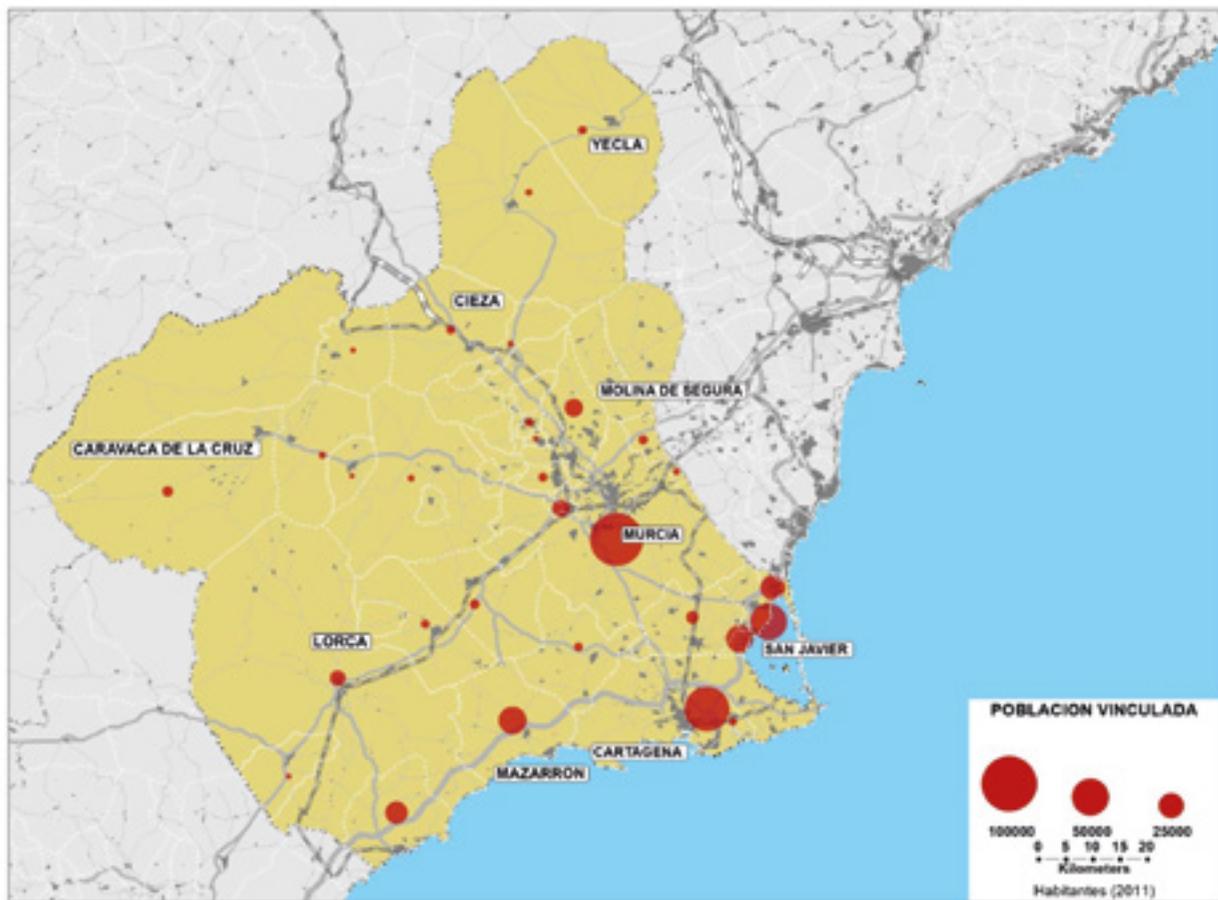


Figura 8. Parque de viviendas secundarias y vacías

Demanda de alojamiento turístico

Los datos de demanda de alojamiento turístico revelan que **la Región atrae más de 4,6 millones de turistas, 3,7 españoles y 0,9 extranjeros.**

La clase de alojamiento más demandada es de naturaleza privada, con un peso de 72% en el turismo nacional y 52% en el turismo extranjero.

Estas cifras se encuentran en plena tendencia alcista que, previsiblemente se verá incrementada en los próximos años conforme se vayan notando los efectos de la apertura del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" y de la conexión de la Región a la Red de Alta Velocidad.

CLASE DE ALOJAMIENTO	TOTAL	ESPAÑOLES	EXTRANJEROS
En alojamientos hoteleros	893.461	614.714	278.747
En alojamientos apartamentos, camping y rural	580.550	418.301	162.249
En alojamientos privados	3.213.953	2.730.643	483.310
Total Región de Murcia	4.687.964	3.763.658	924.306

En alojamientos hoteleros	19,1%	16,3%	30,2%
En alojamientos apartamentos, camping y rural	12,4%	11,1%	17,6%
En alojamientos privados	68,6%	72,6%	52,3%
Total Región de Murcia	100,0%	100,0%	100,0%
Total Región de Murcia	39	24	8

Tabla 13. Turistas según clase de alojamiento. Fuente: Estadística de movimientos turísticos en frontera FRONTUR, 2016, Instituto Nacional de Estadística y Encuesta de Turismo de Residentes, 2016, Instituto Nacional de Estadística.

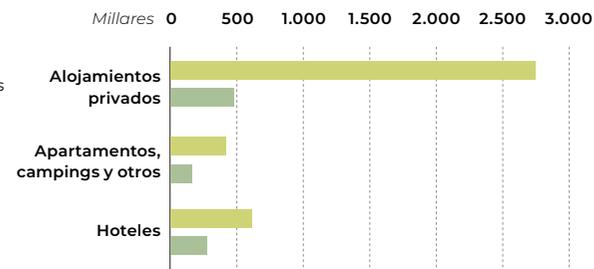
Analizando los datos relativos al **modo de acceso de los turistas nacionales, puede observarse el peso del automóvil que se sitúa en tono a 92%.**

Es por tanto esencial que el Plan Director plantee actuaciones para atender la movilidad de los turistas en su lugar de destino, habitualmente de corto radio y ocasional, **con el fin de reducir el tráfico motorizado en la red viaria urbana,** dado que en las épocas de mayor afluencia turística los niveles de servicio de estas vías se reducen notablemente.

MODO DE TRANSPORTE	ESPAÑOLES	PESO
Automóvil	3.469.865	92,2%
Autobús	105.181	2,8%
Tren	105.543	2,8%
Avión y otros modos	83.069	2,2%
Total Región de Murcia	3.763.658	100,0%

Tabla 14. Turistas españoles según modo de transporte de acceso Fuente: Estadística de movimientos turísticos en frontera FRONTUR, 2016, Instituto Nacional de Estadística y Encuesta de Turismo de Residentes, 2016, Instituto Nacional de Estadística.

Turistas



2.1.6 MOVILIDAD

Para conocer y caracterizar la movilidad en la Región se han utilizado datos procedentes de telefonía móvil, anonimizados y agregados, información que se ha complementado con datos y estadísticas de transporte en la Región, con el fin de obtener una imagen suficientemente válida para los propósitos del Plan Director.

En este apartado se exponen los siguientes aspectos de la movilidad actual:

- ◇ Tipo de desplazamiento
- ◇ Reparto modal
- ◇ Residentes y visitantes
- ◇ Recurrencia de los desplazamientos
- ◇ Ámbito geográfico
- ◇ Dependencia de las grandes ciudades

Tipo de desplazamiento

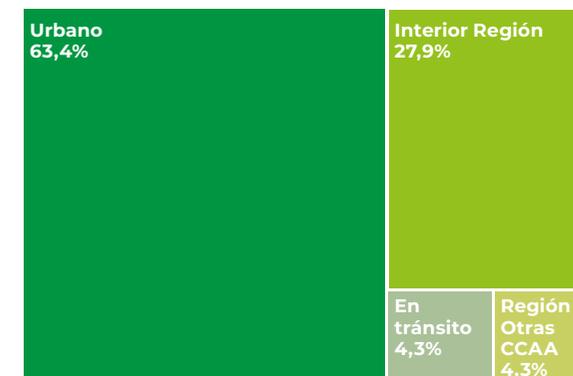
La movilidad en un **día laborable medio alcanza 4 millones de desplazamientos**, con una marcada componente urbana (interno a municipio) que se sitúa en 63%. Los desplazamientos regionales se sitúan cerca de 28% y aquéllos de carácter externo suman cerca de 9%.

Sobre la base de estos datos, podemos deducir que la ratio de desplazamientos interurbanos por residente se sitúa en 1.

ÁMBITO	DESPLAZAMIENTOS / DÍA LABORABLE 2017	
Urbano	2.561.737	63,4%
Interurbano	1.477.066	36,6%
Interno Región de Murcia	1.128.436	27,9%
Entre Región de Murcia y otras Comunidades Autónomas	172.096	4,3%
En tránsito	176.534	4,4%
Total	4.038.803	100%

■ ■ **Tabla 15.** Movilidad según ámbito de desplazamiento. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos de telefonía móvil de Orange, Día Laborable medio Marzo 2017.

Movilidad según ámbito geográfico



Reparto modal

La movilidad no motorizada (andando y bicicleta) alcanza 1 millón de viajeros, representando aproximadamente 25% de la movilidad, si bien se trata de una movilidad principalmente urbana.

El transporte público registra una demanda en día laborable próxima a 194.000 viajeros, equivalente a 4,8% de la movilidad total.

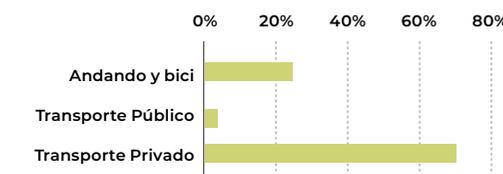
El transporte privado constituye en la actualidad el modo principal de desplazamiento, situándose por encima de 2,8 millones de desplazamientos.

El Plan Director deberá asumir el desafío de incrementar la participación del transporte público en la Región, tanto en ámbito urbano como interurbano, de modo que parte de la demanda en vehículo privado se deslice hacia el transporte público mediante estímulos y medidas de atracción.

A la vista de los datos actuales, éste deberá ser uno de sus principales objetivos, sobre todo por sostenibilidad ambiental, mejora de la calidad de vida como por eficacia y eficiencia de todo el sistema de transporte regional.

GRUPO MODAL	DESPLAZAMIENTOS / DÍA LABORABLE 2017	
Andando y bicicleta	1.009.701	25%
Motorizados	3.029.102	75%
Transporte Público	194.323	4,8%
Transporte Privado	2.834.779	70,2%
Total Modos	4.038.803	100%

■ ■ **Tabla 16.** Reparto modal. **Fuente:** Elaboración propia a partir de Datos propios, Estadísticas publicadas por INE y CREM, Autoridades de Transporte, Operadores y Publicaciones web basadas en portales de transparencia, 2017.





Movilidad de residentes y visitantes

Analizando la movilidad desde el punto de vista de la generación, se observa que los residentes de la Región producen un 94% de la movilidad total, distribuida principalmente en desplazamientos urbanos (67%).

La movilidad asociada a residentes de otras Comunidades Autónomas representa en torno a 6%, 24% correspondiendo a desplazamientos de penetración y 76% a tránsitos.

En el cuadro adjunto se pueden observar los datos detallados.

ÁMBITO	RESIDENTES REGIÓN		RESIDENTES OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS	
	Residentes	%	Residentes	%
Urbano	2.561.737	67,3%	0	0,0%
Interurbano	1.245.397	32,7%	231.669	100,0%
Interno Región de Murcia	1.128.436	29,6%	0	0,0%
Región de Murcia otras CCAA	116.961	3,1%	55.135	23,8%
En tránsito	0	0,0%	176.534	76,2%
Total	4.687.964	100,0%	924.306	100,0%
	94,3%		5,7%	

■ Tabla 17. Movilidad según lugar de residencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de telefonía móvil de Orange, Día Laborable medio Marzo 2017.

Recurrencia

El análisis de la recurrencia permite observar los principales patrones de movilidad en la Región, aspecto fundamental para una ordenación eficaz del transporte público.

En efecto, la movilidad por trabajo, estudio y otros motivos de carácter recurrente alcanza 2,8 millones de viajeros, equivalentes a 69% de la movilidad total.

En desplazamientos urbanos, la movilidad recurrente representa un 74%, nivel que desciende en desplazamientos interurbanos, situándose en 67% para movimientos regionales y 18% para movimientos en tránsito.

La movilidad no recurrente alcanza 1,2 millones de viajeros, equivalentes a 30% de la movilidad total.

En desplazamientos urbanos, la movilidad no recurrente representa un 25%, nivel que aumenta en desplazamientos interurbanos, situándose en 32% para movimientos regionales y 81% para movimientos en tránsito.

ÁMBITO	TRABAJO / ESTUDIO / OTROS RECURRENTE		NO RECURRENTE	
	Residentes	%	Residentes	%
Urbano	1.912.549	74,7%	649.188	25,3%
Interurbano	874.042	67,2%	426.490	32,8%
Interno Región de Murcia	32.280	18,3%	144.254	81,7%
Total	2.818.871	69,3%	1.219.932	30,2%

■ Tabla 18. Movilidad según recurrencia del desplazamiento. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de telefonía móvil de Orange, Día Laborable medio Marzo 2017.

Ámbito geográfico

El análisis geográfico de la movilidad proporciona una comprensión territorial de los flujos de desplazamiento. Para este propósito se ha efectuado una división de la Región de Murcia en áreas de movilidad, en las que se agrupan los distintos municipios en función de sus características sociogeográficas, y de sus patrones de movilidad. El resultado establece los siguientes ámbitos:

- ♦ **Murcia y área metropolitana.** Comprende la capital y los municipios situados de su entorno, hacia el este, norte y sur.
- ♦ **Altiplano.** Incluye principalmente los municipios de Yecla y Jumilla
- ♦ **Río Mula y Vega Alta.** Este ámbito abarca el espacio que podríamos denominar de pre-sierra, incluyendo municipios de fuerza comarcal como Archena, Cieza y Mula.
- ♦ **Noroeste.** Se extiende por las áreas de la sierra oeste de la Región, incorporando Caravaca de la Cruz, Calasparra y Moratalla, entre otros municipios.
- ♦ **Valle del Guadalentín.** Comprende los municipios apoyados sobre el eje de la A-7 hacia Lorca.
- ♦ **Litoral.** Este espacio representa la franja costera de la Región, entre las provincias de Alicante y Almería.

El mapa adjunto muestra la zonificación territorial descrita.

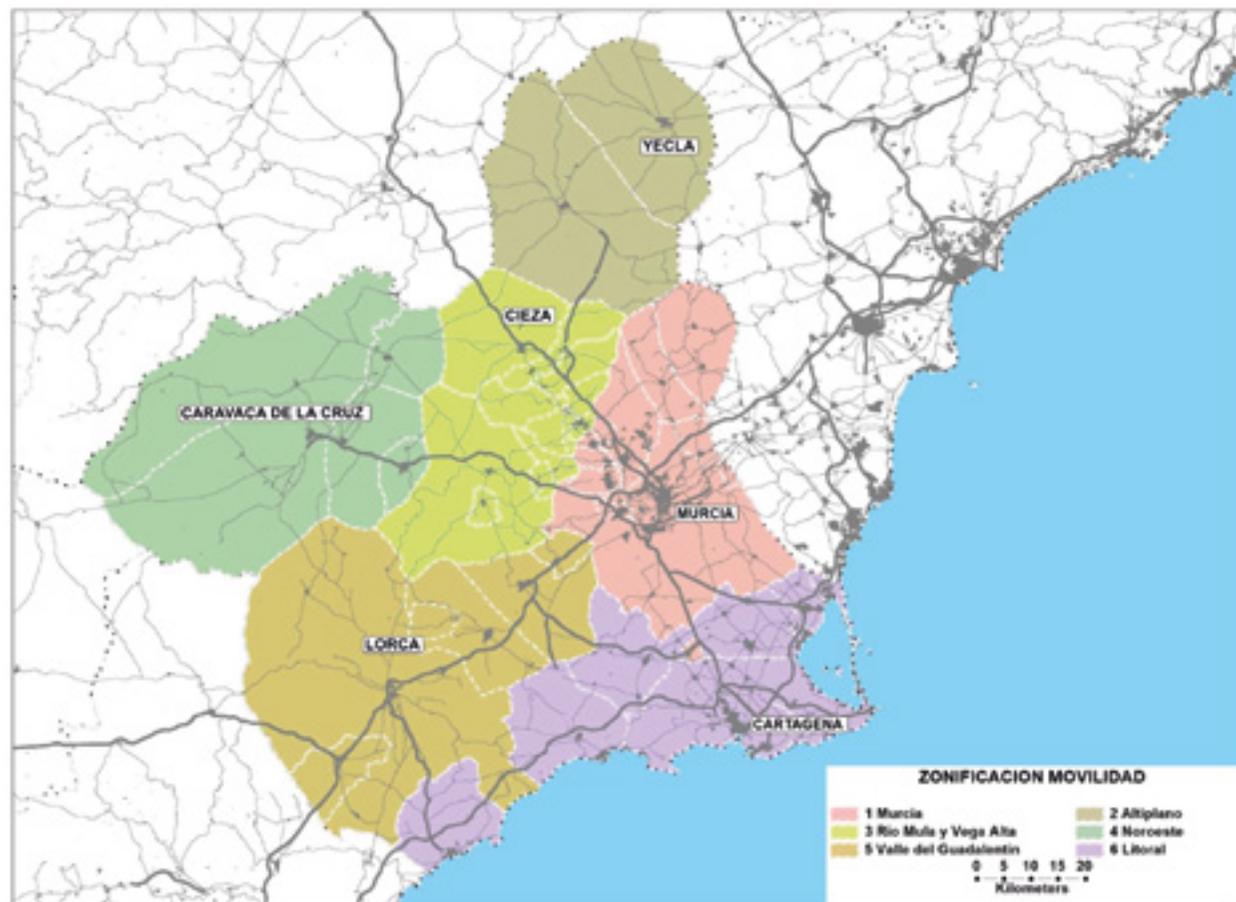


Figura 9. Zonificación del territorio con criterios de movilidad.

El área metropolitana de **Murcia lidera la producción de viajes en la Región, alcanzando cerca de 1,8 millones de desplazamientos en un día laborable, representando más del 45% del total regional.**

La segunda zona regional de mayor peso es el litoral, espacio cuya movilidad supera 1,1 millones de desplazamientos (27%), sobre todo debido al peso específico de la ciudad de Cartagena y todo el movimiento asociado al entorno del Mar Menor. El resto de zonas regionales presentan niveles de movilidad situados entre 2 y 10% del total regional. El área exterior a la Región registra una movilidad próxima a 231.000 desplazamientos (5,7%).

Si se analiza el tipo de desplazamiento, puede observarse que **la movilidad urbana se sitúa entre 55 y 77% de cada zona,** excepto en el espacio del Río Mula y las Vegas, con menor peso, posiblemente debido a una mayor dependencia de otros municipios.

Analizando la movilidad a escala municipal, como queda reflejado en el mapa de la página siguiente, **se observa la concentración de la movilidad interurbana en el entorno de Murcia, el eje de la A7 y la gran área de Cartagena y litoral-Mar Menor.**

Esta situación pone de manifiesto la importancia que el Plan Director debe conceder a los flujos transversales y radiales en el sistema de

transporte público, con el fin de ofrecer conexiones de desplazamiento alternativas al vehículo privado, **superando así la radialidad estricta del sistema actual.**

En el cuadro adjunto se incluyen los datos de movilidad y tipo de desplazamiento en cada zona regional.

ZONA REGIONAL	URBANO	REGIONAL	EXTERIOR	TOTAL	
Murcia	1.296.788	531.511	55.229	1.883.528	46,6%
Altiplano	81.821	10.786	13.714	106.321	2,6%
Río Mula y Vega Alta	57.784	101.808	4.713	164.305	4,1%
Noroeste	67.780	49.179	2.747	119.706	3,0%
Valle del Guadalentín	288.389	117.678	14.095	420.162	10,4%
Litoral	769.175	317.474	26.463	1.113.112	27,6%
Exterior Región	0	0	231.669	231.669	5,7%
Total	2.561.737	1.128.436	348.630	4.038.803	100,0%

ZONA REGIONAL	URBANO	REGIONAL	EXTERIOR	TOTAL	
Murcia	68,8%	28,2%	2,9%	100,0%	
Altiplano	77,0%	10,1%	12,9%	100,0%	
Río Mula y Vega Alta	35,2%	62,0%	2,9%	100,0%	
Noroeste	56,6%	41,1%	2,3%	100,0%	
Valle del Guadalentín	68,6%	28,0%	3,4%	100,0%	
Litoral	69,1%	28,5%	2,4%	100,0%	
Exterior Región	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	
Total	2.561.737	1.128.436	348.630	4.038.803	100,0%

Tabla 19. Movilidad en zonas regionales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de telefonía móvil de Orange, Día Laborable medio Marzo 2017.

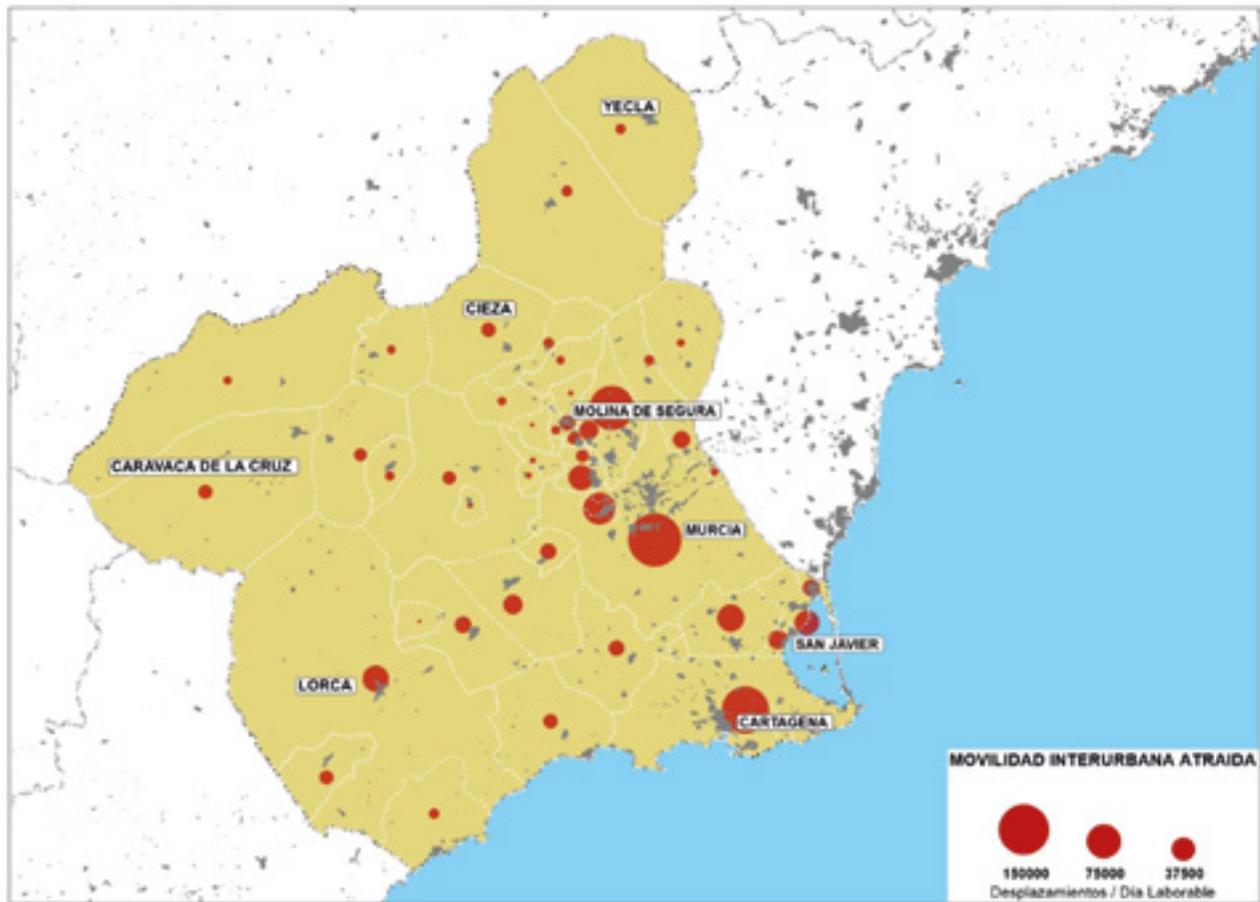


Figura 10. Movilidad interurbana atraída por cada municipio

Dependencia de las grandes ciudades

Esta consideración sobre la necesidad de generar un sistema de transporte público más transversal y conexo se pone claramente de manifiesto al analizar el grado de dependencia que las grandes ciudades representan en la movilidad interurbana.

Enefecto, 479.000 desplazamientos dependen de la ciudad de Murcia, como origen o destino, equivalentes a 32% de los desplazamientos interurbanos en la Región. Las ciudades de Cartagena y Lorca son lugar de dependencia para más de 310.000 desplazamientos (20%).

Sin embargo, **los municipios restantes se convierten en origen o destino de 696.000 desplazamientos**, más del 47% de la movilidad interurbana. Estos desplazamientos son de tipo comarcal y de media distancia.

Algunos flujos representativos de esta dependencia son los siguientes:

- ◊ **Murcia.** Relaciones intensas con Cartagena, Beniel, Santomera, Molina de Segura y Alcantarilla.
- ◊ **Cartagena.** Flujos destacados de movilidad con San Javier, Torre Pacheco, Murcia y Fuente Álamo.
- ◊ **Lorca.** Movilidad intensa con Puerto Lumbreras, Águilas, Totana y Murcia.

- ◊ **Carava de la Cruz.** Se relaciona principalmente con Bullas, Cehegín y Moratalla.
- ◊ **Cieza.** Presenta relaciones significativas con Jumilla, Abarán, Molina de Segura, Murcia y Calasparra.
- ◊ **Yecla.** Se relaciona de forma intensa con Jumilla, Molina de Segura y Murcia.
- ◊ **Molina de Segura.** Relaciones intensas con Lorquí, Las Torres de Cotillas y Murcia.
- ◊ **San Javier.** Los principales flujos se asocian a San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco, Los Alcázares, Cartagena y Murcia.

El cuadro y mapas adjuntos ofrecen estos datos.



ZONA REGIONAL	MURCIA	CARTAGENA	LORCA	OTROS MUNICIPIOS	TOTAL	
Murcia	400.223	2.924	1.355	182.238	586.740	46,6%
Altiplano	2.154	85	74	22.187	24.500	2,6%
Río Mula y Vega Alta	17.336	579	401	88.205	106.521	4,1%
Noroeste	5.369	254	1.152	45.151	51.926	3,0%
Valle del Guadalentín	13.809	1.598	69.923	46.443	131.773	10,4%
Litoral	24.992	205.153	11.086	102.706	343.937	27,6%
Exterior Región	15.499	3.707	3.177	209.286	231.669	5,7%
Total	2.561.737	1.128.436	348.630	4.038.803	1.477.066	100,0%

ZONA REGIONAL	MURCIA	CARTAGENA	LORCA	OTROS MUNICIPIOS	TOTAL
Murcia	68,2%	0,5%	0,2%	31,1%	100,0%
Altiplano	8,8%	0,3%	0,3%	90,6%	100,0%
Río Mula y Vega Alta	16,3%	0,5%	0,4%	82,8%	100,0%
Noroeste	10,3%	0,5%	2,2%	87,0%	100,0%
Valle del Guadalentín	10,5%	1,2%	53,1%	35,2%	100,0%
Litoral	7,3%	59,6%	3,2%	29,9%	100,0%
Exterior Región	6,7%	1,6%	1,4%	90,3%	100,0%
Total	2.561.737	1.128.436	348.630	4.038.803	1.477.066

Tabla 20. Movilidad con las grandes ciudades. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de telefonía móvil de Orange, Día Laborable medio Marzo 2017.

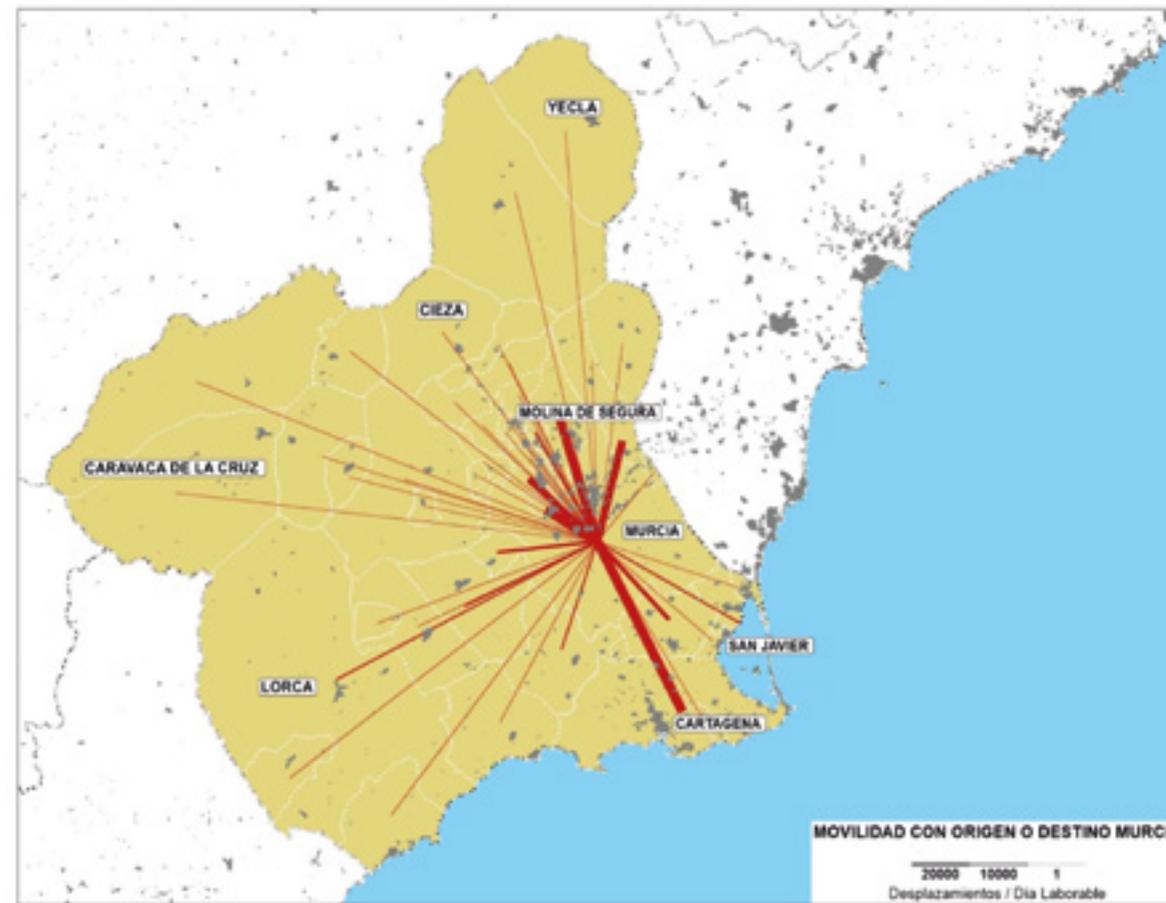


Figura 11. Movilidad interurbana en Murcia.

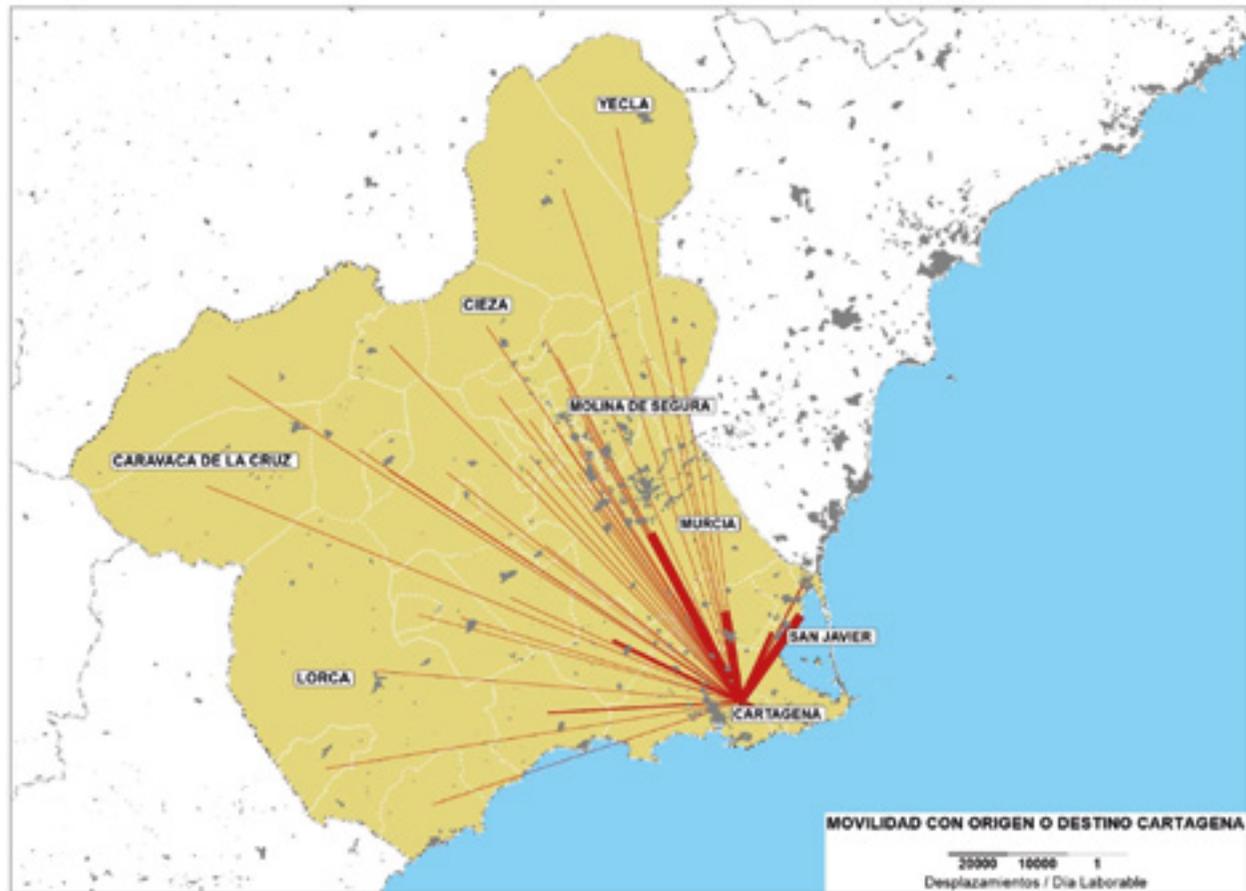


Figura 12. Movilidad interurbana en Cartagena.

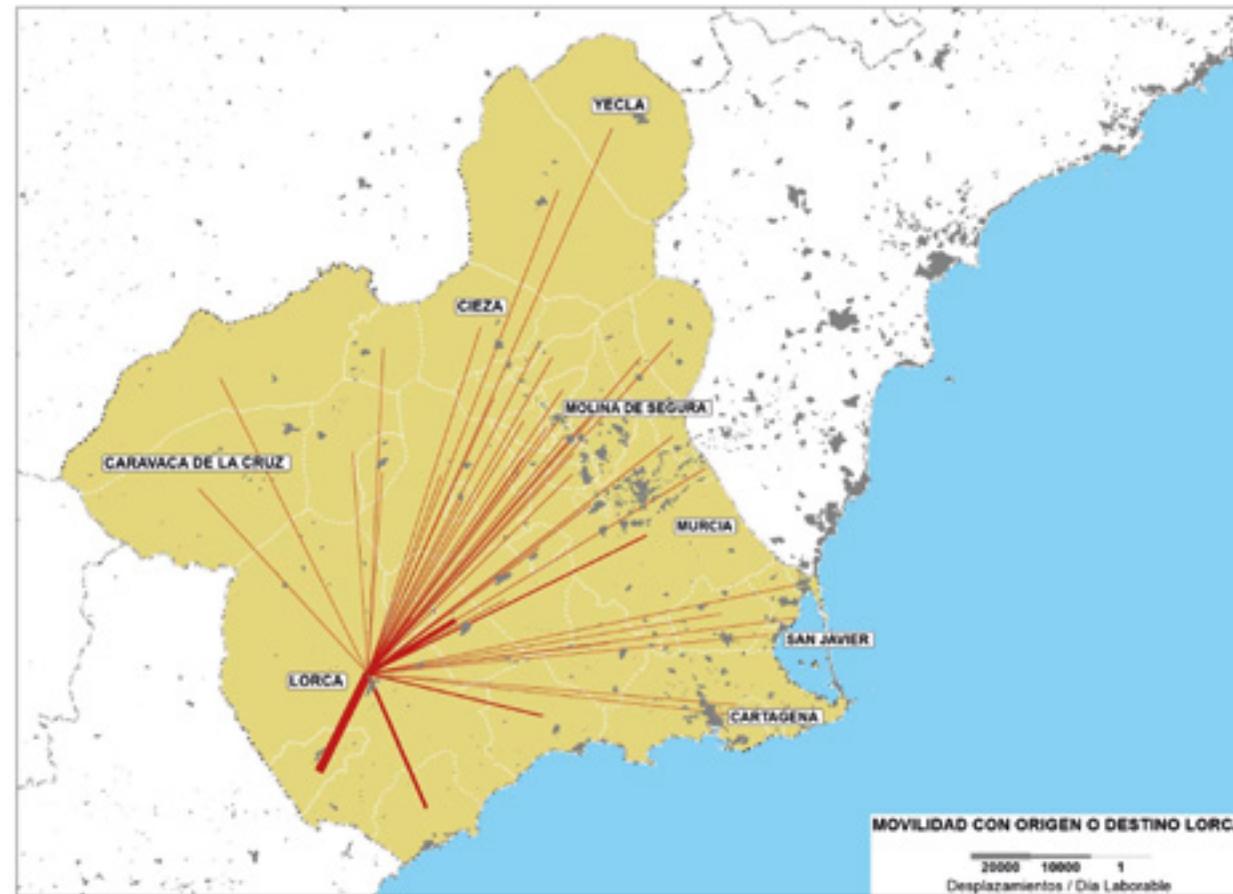


Figura 13. Movilidad interurbana en Lorca.

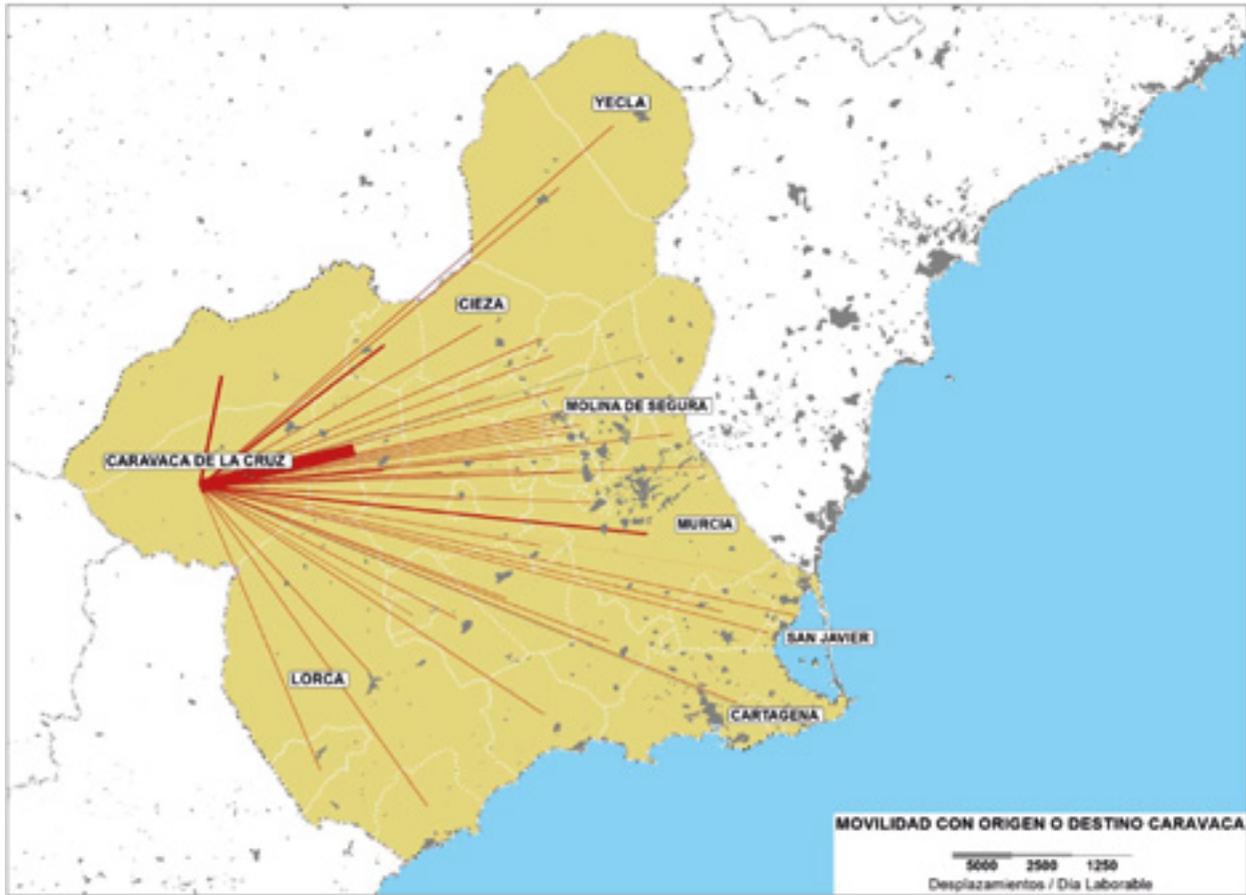


Figura 14. Movilidad interurbana en Caravaca de la Cruz.

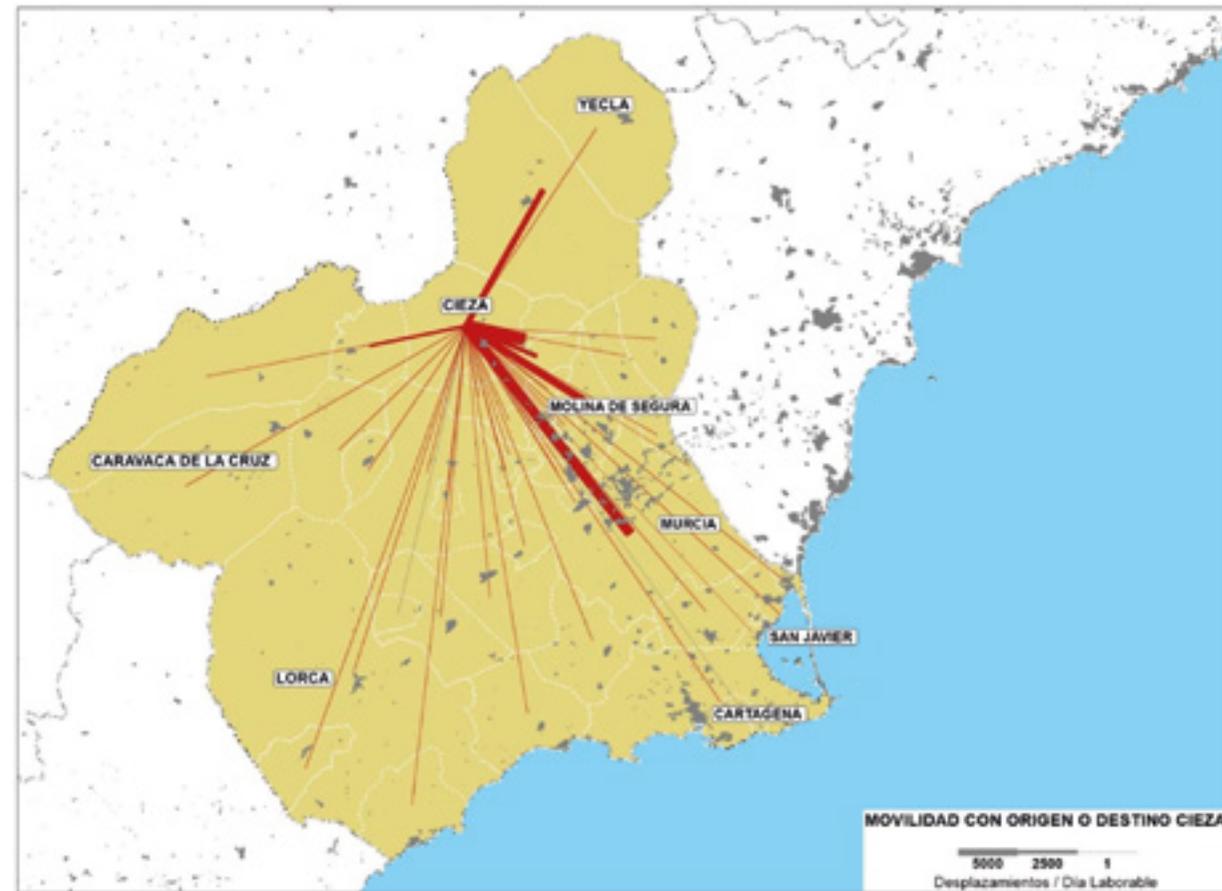


Figura 15. Movilidad interurbana en Cieza.

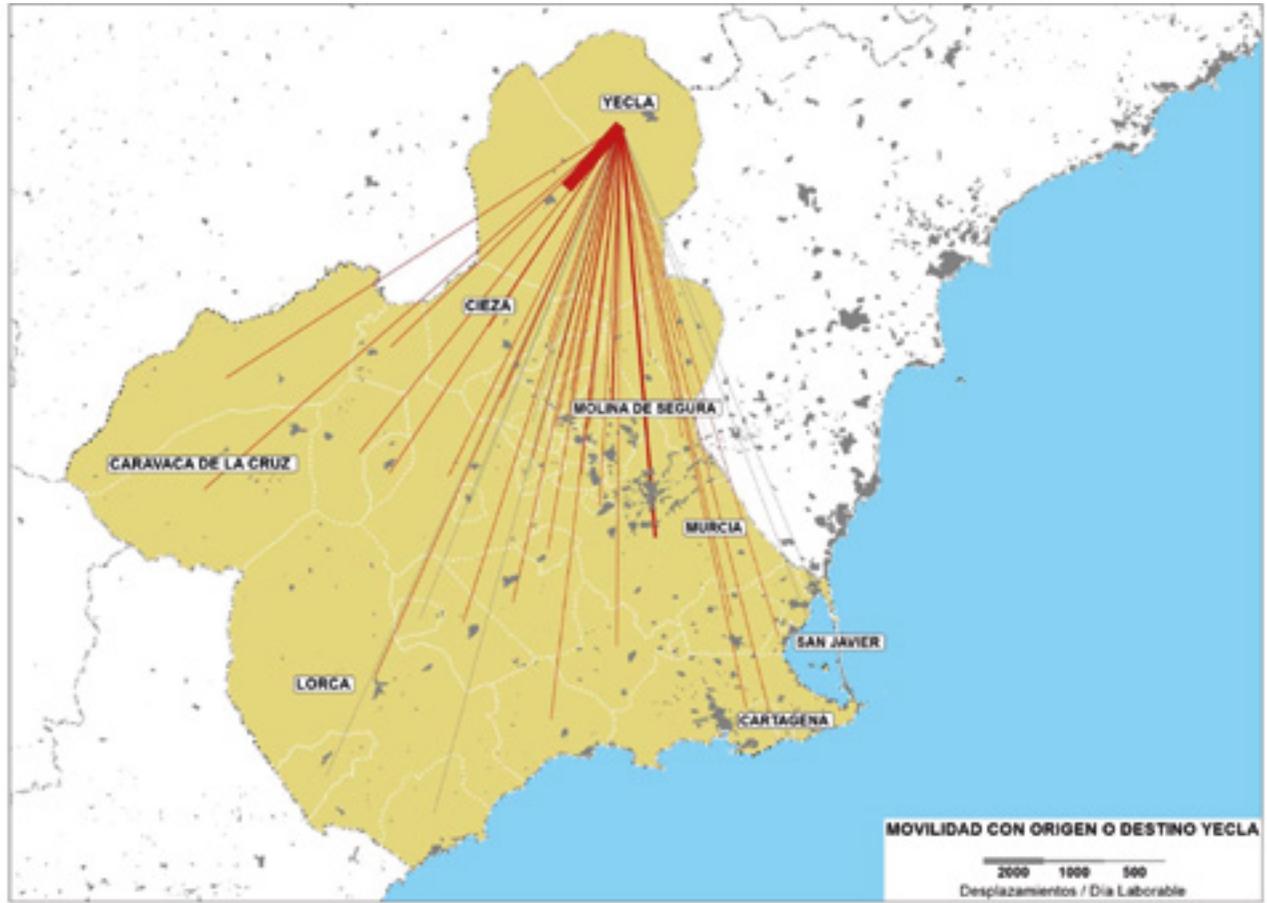


Figura 16. Movilidad interurbana en Yecla.

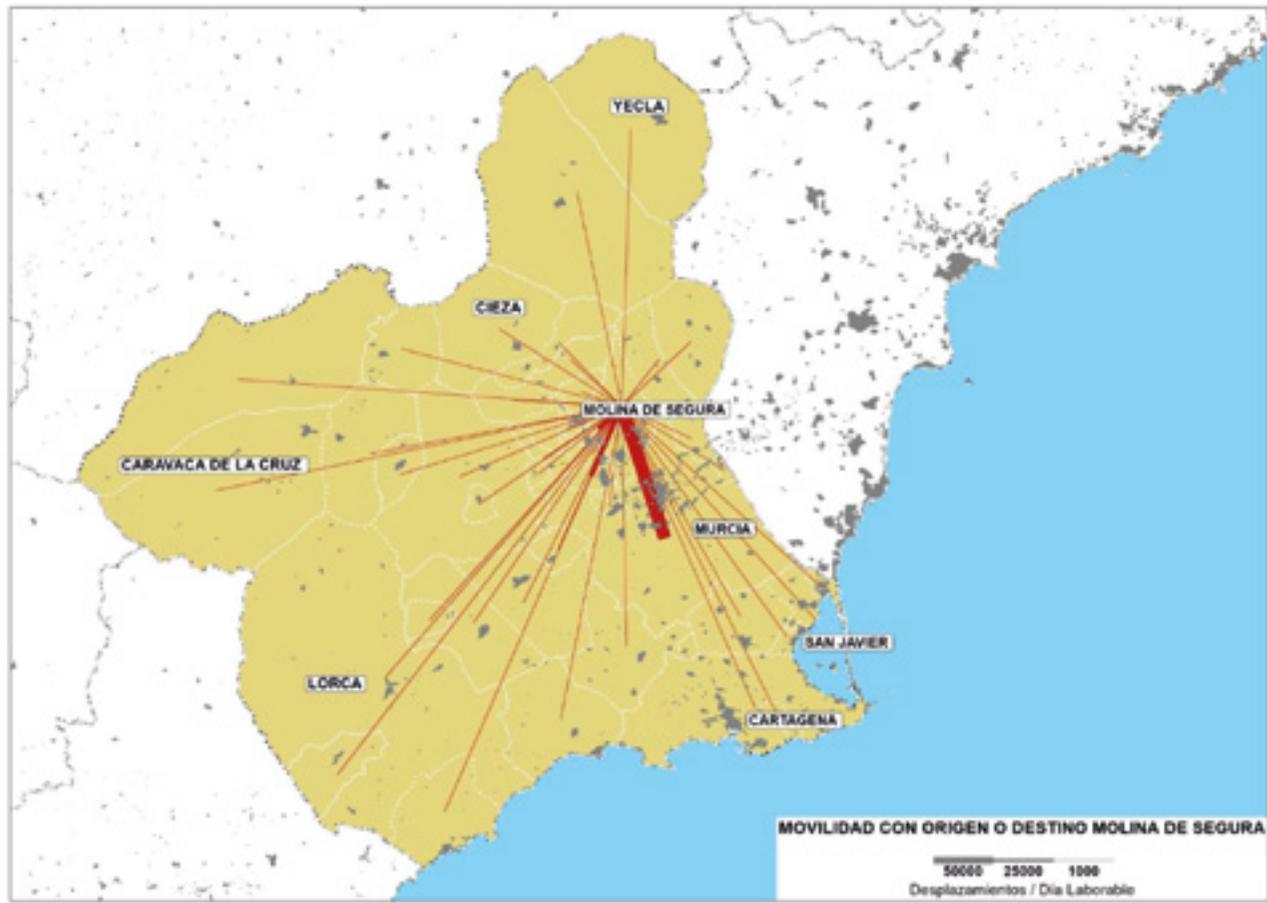


Figura 17. Movilidad interurbana en Molina de Segura.

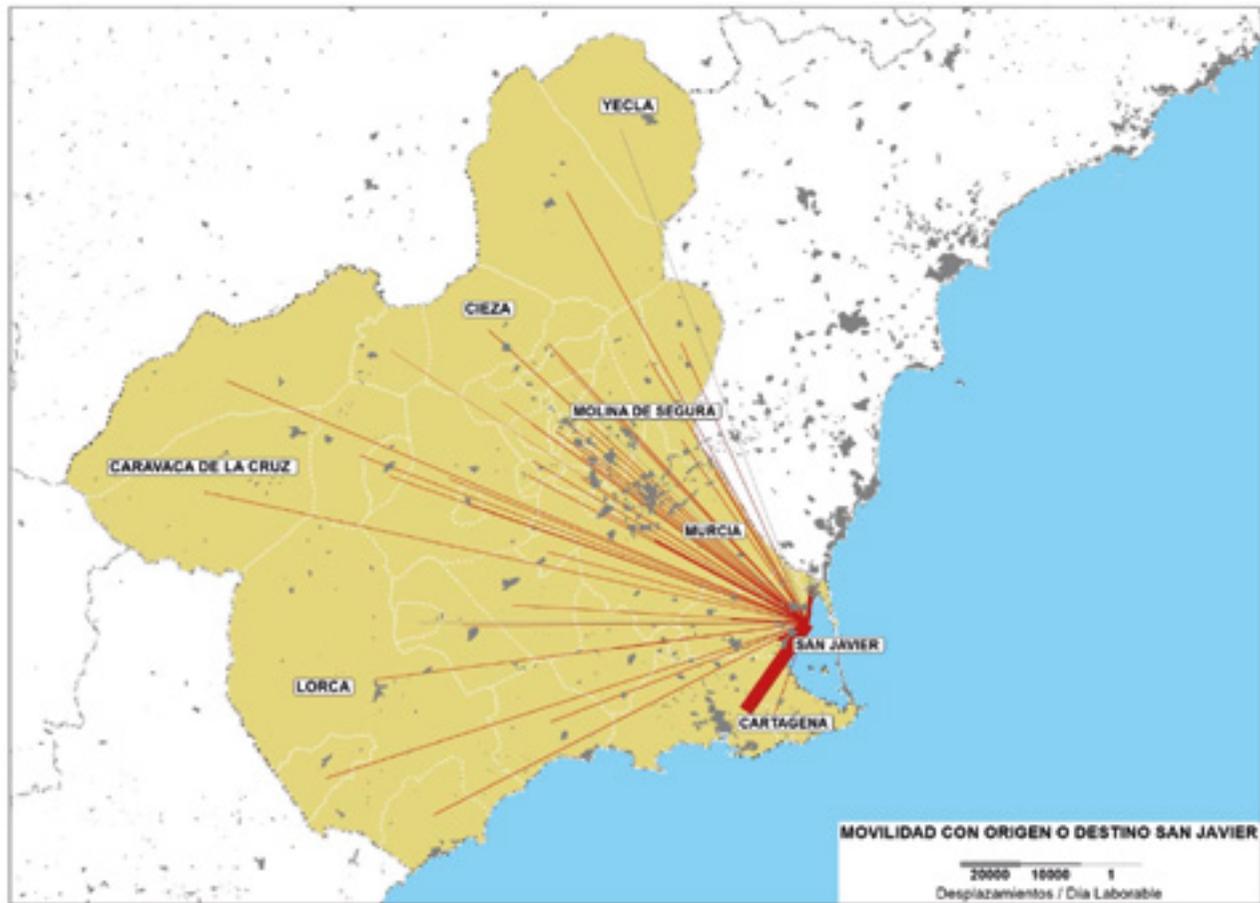


Figura 18. Movilidad interurbana en San Javier.

2.2 SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

2.2.1 DATOS GLOBALES

Demanda por modo de transporte

El sistema de transporte público en la Región registra una **demanda anual de 54,4 millones de viajeros**, participando el transporte en autobús con una cuota superior a 85% (46,8 millones) y el transporte en tren alcanzando un 14% (7,6 millones).

El autobús regional constituye el modo de transporte de mayor fuerza, transportando más de **27 millones de viajeros**.

MODO DE TRANSPORTE	2016	
Autobús Urbano	17.840.000	32,7%
Autobús Regional	27.936.000	51,3%
Autobús Nacional	1.040.000	1,9%
Tren Urbano	5.099.000	9,4%
Tren Regional	290.000	0,5%
Tren Nacional	2.284.000	4,2%
Total Autobús	46.816.000	85,9%
Total Tren	7.673.000	14,1%
Total Transporte Público	54.489.000	100,0%

Tabla 21. Demanda por modo de transporte público de viajeros. Fuente: Elaboración propia a partir de Estadísticas publicadas por INE y CREM, Autoridades de Transporte, Operadores y Publicaciones web basadas en portales de transparencia, 2017.



Para comprender el posicionamiento de cada modo de transporte y el nivel de demanda, es necesario considerar los servicios que prestan (urbano, regional o nacional) y la titularidad, como se refleja en los cuadros adjuntos.

MODOS DE TRANSPORTE	COMPETENCIA	URBANO	REGIONAL	NACIONAL
Autobús Urbano	Ayuntamientos	■		
Autobús Interurbano Regular de uso General	Región de Murcia	■	■	
Autobús Interurbano Regular de uso Especial, Escolar	Región de Murcia		■	
Autobús Interurbano Regular de uso Especial, Laboral	Región de Murcia		■	
Autobús Discrecional	Región de Murcia		■	
Autobús A Demanda	Región de Murcia		■	
Autobús Interurbano Regular de uso General	Estado		■	■
Concesión Tranvía	Región de Murcia	■		
RENFE Feve Cartagena-Los Nietos	Estado		■	
RENFE Cercanías Alicante-Murcia-Águilas	Estado		■	■
RENFE Media Distancia Murcia-Valencia-Zaragoza	Estado		■	■
RENFE Larga Distancia Madrid-Cartagena	Estado		■	■
RENFE Larga Distancia Barcelona-Cartagena	Estado		■	■

■ ■ ■ **Tabla 22.** Modos de transporte y servicios prestados. **Fuente:** Elaboración propia a partir de Estadísticas publicadas por INE y CREM, Autoridades de Transporte, Operadores y Publicaciones web basadas en portales de transparencia, 2017.

MODO DE TRANSPORTE	Viajeros / año	
Autobús Urbano	17.840.000	32,7 %
Autobús Interurbano Regular de uso General	15.298.000	28,1 %
Autobús Interurbano Regular de uso Especial, Escolar	4.145.000	7,6 %
Autobús Interurbano Regular de uso Especial, Laboral	2.512.000	4,6 %
Autobús Discrecional	5.933.000	10,9 %
Autobús A Demanda	48.000	0,1 %
Autobús Interurbano Regular de uso General	1.040.000	1,9 %
Concesión Tranvía	5.099.000	9,4 %
RENFE Feve Cartagena-Los Nietos	290.000	0,5 %
RENFE Cercanías Alicante-Murcia-Águilas	1.543.000	2,8 %
RENFE Media Distancia Murcia-Valencia-Zaragoza	60.000	0,1 %
RENFE Larga Distancia Madrid-Cartagena	527.000	1,0 %
RENFE Larga Distancia Barcelona-Cartagena	154.000	0,3 %
Total Transporte Público	54.489.000	100,0 %

■ ■ ■ **Tabla 23.** Demanda por modo y tipo de transporte público de viajeros. **Fuente:** Elaboración propia a partir de Estadísticas publicadas por INE y CREM, Autoridades de Transporte, Operadores y Publicaciones web basadas en portales de transparencia, 2017.

Posición de la Región de Murcia respecto otras áreas y provincias

Para valorar la posición del transporte público en la Región respecto de otros territorios se ha utilizado el indicador Viajes en Transporte Público por habitante y año.

Se observa con claridad que la Región de Murcia se sitúa por debajo de la media de las áreas consideradas. Debería situarse más próximo a los niveles de Asturias, Mallorca o Alicante, cuyo indicador alcanza valores de 40-65 viajes por habitante y año.

Por lo tanto, el transporte público en la Región tiene un amplio margen de incremento de la demanda, lo que constituiría una meta específica del Plan Director.

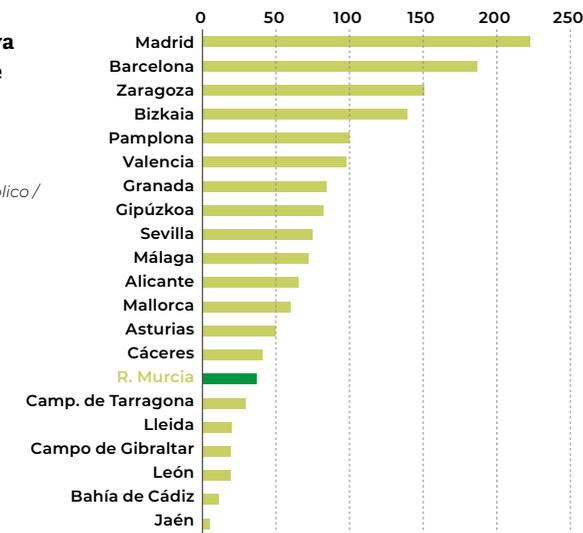
MODO DE TRANSPORTE	Viajes en Transporte Público / Hab / Año
Madrid	223
Barcelona	187
Zaragoza	151
Bizkaia	139
Pamplona	100
Valencia	98
Granada	84
Gipuzkoa	83
Sevilla	75
Málaga	72
Alicante	65
Mallorca	60

MODO DE TRANSPORTE	Viajes en Transporte Público / Hab / Año
Asturias	50
Cáceres	41
R. Murcia	37
Camp de Tarragona	30
Lleida	20
Campo de Gibraltar	19
León	19
Bahía de Cádiz	11
Jaén	5
Media	75

■ ■ ■ **Tabla 24.** Demanda de transporte público en otras áreas y provincias. **Fuente:** Observatorio de Movilidad Metropolitana.

Comparativa demanda de transporte público

Viajes en transporte público / Hab / Año





2.2.2 TRANSPORTE POR CARRETERA

Transporte Urbano

En la Región de Murcia, 8 municipios disponen de servicio urbano de transporte de titularidad municipal, cuya población equivale a 66% de la población regional.

No obstante, en Murcia, Cartagena, Lorca, Molina de Segura y Águilas estos servicios coexisten con líneas interurbanas regionales que prestan servicio urbano de forma complementaria o coincidente con los servicios municipales.

El origen de estas situaciones obedece a la gran extensión de los términos municipales y la localización de población en pedanías. Estas circunstancias motivaron históricamente la prestación de transporte interno a determinados municipios dado el carácter interurbano de este tipo de relaciones.

Municipio	Hab. 2016	Servicio o concesión que prestan transporte urbano	
Murcia	441.003	Municipal	Regional
Cartagena	214.759	Municipal	Regional
Lorca	91.730	Municipal	Regional
Molina de Segura	69.614	Municipal	Regional
Cieza	35.134	Municipal	-

Municipio	Hab. 2016	Servicio o concesión que prestan transporte urbano	
Águilas	34.706	Municipal	Regional
Torre-Pacheco	34.630	Municipal	-
Yecla	34.037	Municipal	-
Total Plan Director	955.613		

■ **Tabla 25.** Municipios con servicios de transporte urbano municipal. **Fuente:** 2017, Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia.

Por otro lado, debemos destacar que existen municipios con entidad singular, por encima de 25.000 habitantes o con significativo carácter turístico, que si bien la legislación vigente no obliga a proveer servicios urbanos de transporte, el Plan Director podría indicar la conveniencia de que tuvieran esta dotación como propia:

- ◇ Alcantarilla
- ◇ San Javier
- ◇ Los Alcázares
- ◇ San Pedro del Pinatar
- ◇ Totana
- ◇ Mazarrón
- ◇ Caravaca de la Cruz

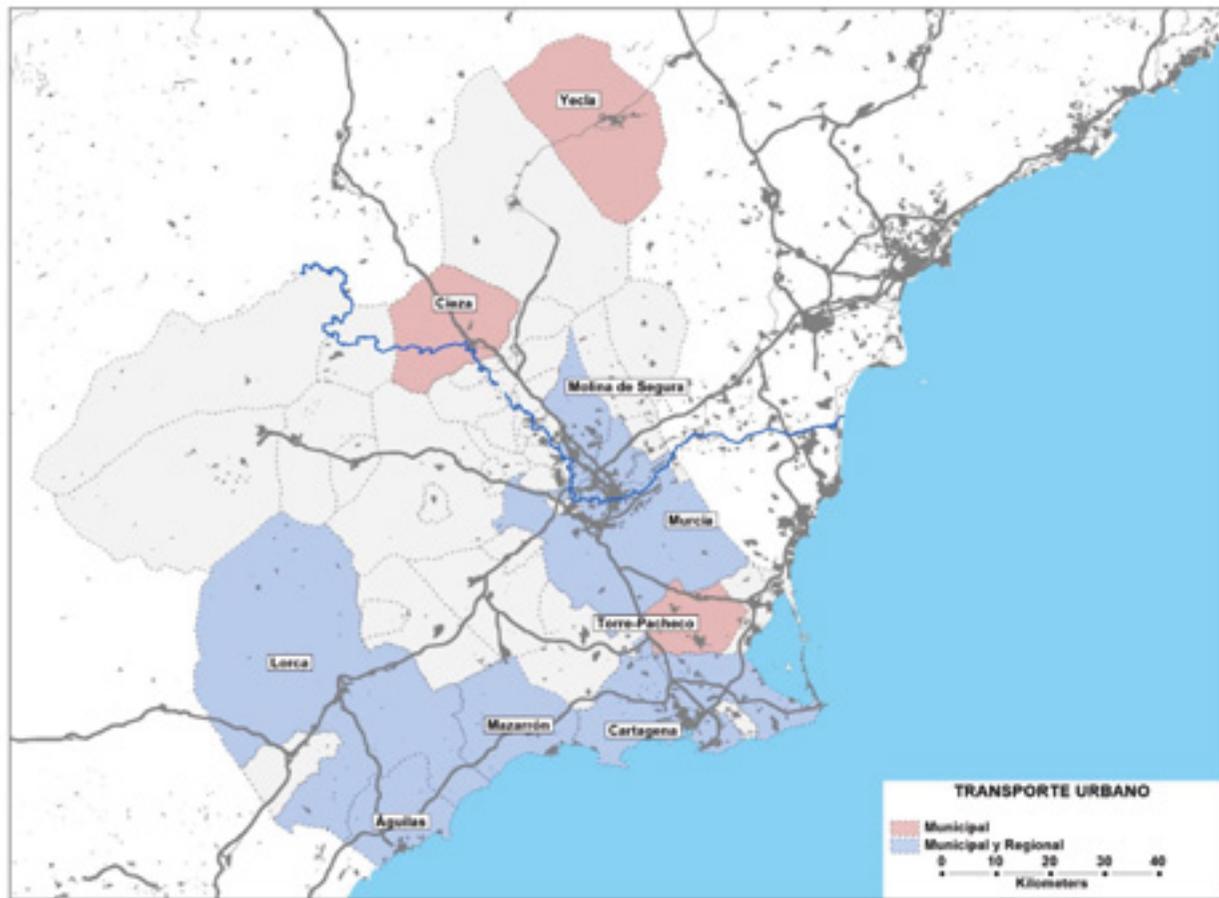


Figura 19. Municipios con transporte urbano de titularidad municipal

Transporte Regional. Servicios regulares de uso General

La red concesional que presta servicios regulares de uso general en la Región está constituida actualmente por **35 concesiones** que desarrollan una red de **161 líneas** con una extensión de 5.500 km. La demanda anual se sitúa en **15,2 millones de viajeros**.

Los datos básicos de las concesiones analizados desde una perspectiva territorial evidencian un **desequilibrio funcional, en términos de número de líneas y viajeros**.

ZONA MOVILIDAD	CONCESIONES	LÍNEAS	LONGITUD (KM)	PASAJEROS	TOTAL
Murcia	3	35	647,9	10.570.592	68,1%
Altiplano	7	10	292,3	509.951	3,3%
Río Mula y Vega Alta	1	579	438,8	175.531	1,1%
Noroeste	8	254	1.020,4	415.281	2,7%
Valle del Guadalentín	6	1.598	983,0	422.824	2,7%
Litoral	10	205.153	2.118,6	3.431.311	22,1%
Total	35	161	5.500,9	15.525.490	100,0%

Tabla 26. Datos básicos del transporte regular por carretera. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2017.

Al analizar las concesiones de forma individual se observan fuertes contrastes entre ellas, de modo que **las concesiones MUR-093 (Murcia**

y Cercanías) y MUR-028 (Cartagena y Comarca) concentran un 80,8% de la demanda.

ZONA MOVILIDAD	CONCESIÓN	LONGITUD (KM)	PASAJEROS
Murcia	MUR-049 Abanilla – Murcia	103,8	14.806
	MUR-068 Murcia – Fortuna – Pinoso	168,9	32.077
	MUR-063 Murcia y Cercanías	375,3	10.523.709
Río Mula y Vega Alta	MUR-007 Abaran – Cieza	13,7	26.693
	MUR-035 Blanca – Cieza	9,5	4.920
	MUR-073 Blanca – Venta de Román	19,9	0
	MUR-090 El Rellano – El Fenazar – Molina – Murcia	33,3	3.408
	MUR-092 Valle de Ricote – Murcia – Playas del Mar Menor y Mayor	180,0	474.930
	MUR-059 Ceuti – Mula	23,5	0
	MUR-057 Cieza – Salto del Progreso	12,3	0
Altiplano	MUR-084 Yecla – Jumilla – Murcia	438,8	175.531
Noroeste	MUR-004 Caravaca – Nerpio	89,5	5.125
	MUR-006 Caravaca de la Cruz – Huéscar	40,3	509
	MUR-019 Los Royos – Caravaca de la Cruz	59,0	334
	MUR-025 Calasparra – Caravaca – Murcia	523,2	232.859
	MUR-029 Caravaca de la Cruz – Cehegín	6,1	33.246
	MUR-048 Caravaca de la Cruz – Lorca – Cehegín	116,5	13.083

ZONA MOVILIDAD	CONCESIÓN		LONGITUD (KM)	PASAJEROS
Noroeste	MUR-085	Murcia – Cieza – Caravaca de la Cruz	180,6	129.501
	MUR-089	La Copa – Bullas	5,2	624
Valle del Guadalentín	MUR-010	Fuensanta – Lorca	67,8	2.545
	MUR-026	Murcia – Mazarrón – Águilas	612,0	229.207
	MUR-043	Lorca – Murcia	179,5	168.342
	MUR-056	Aledo – Totana	15,8	8.644
	MUR-065	Águilas – Garrobo	49,8	13.888
MUR-070	Lorca – Puntas de Calnegre	58,2	198	
Litoral	MUR-049	Balsicas (Estación) – San Pedro del Pinatar	32,1	36.809
	MUR-049	Puerto Lumbreras – Cartagena	346,9	150.483
	MUR-049	Galifa – Cartagena	20,4	621.532
	MUR-049	Cartagena y Comarca	503,2	2.027.530
	MUR-049	Cartagena – El Algar	50,8	40.816
	MUR-049	La Unión – Murcia	325,9	109.355
	MUR-049	Mula – Puerto de Mazarrón	258,5	59.843
	MUR-049	Mula – Puerto de Mazarrón	220,2	29.754
	MUR-049	Cartagena – Murcia	306,7	347.251
	MUR-049	Lorca – Puerto de Mazarrón	54,0	7.938
Total Región de Murcia			5.500,9	15.525.490

En el cuadro adjunto se ofrece un detalle de las líneas que conforman cada concesión.

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-049	ARACIL BUS, S.L.	01	EL CANTÓN-MURCIA	56,50
		02	MACISVENDA-MURCIA	47,26
MUR-068	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	01	PINOSO-MURCIA	78,63
		02	BARINAS-MURCIA	51,11
		03	BAÑOS DE FORTUNA-MURCIA	39,11
MUR-093	TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA S.L.U.	01	SAN GINÉS – MURCIA – NUEVA CONDOMINA.	16,98
		07	LA ALBATALÍA – LA ARBOLEJA	12,59
		12	EL BRAZAL – SANTIAGO Y ZARAICHE	6,48
		21	CEUTÍ – MURCIA. PASO POR LORQUÍ Y ALGUAZAS.	16,00
		22	MOLINA DE SEGURA – MURCIA.	9,78
		24	MOLINA – RIBERA DE MOLINA -MURCIA.	8,41
		25	JAVALÍ VIEJO – MURCIA.	7,04
		26	EL PALMAR – MURCIA.	18,89
		27	ALCANTARILLA – ARRIXACA – BENIAJÁN.	20,78
		28	SANGONERA LA VERDE – MURCIA.	17,63
		29	LA ALBERCA – PATIÑO – MURCIA – EL RANERO.	9,58
		30	LOS RAMOS – MURCIA.	11,24
		32	CRUCE EL RAAL – MURCIA.	13,53

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-093	TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA S.L.U.	34	LOS CIPRESES – MURCIA.	2,76
		36	SANTOMERA – MURCIA.	12,14
		37	EL BOJAR – MURCIA.	8,71
		38	ALCANTARILLA – CAMPUS DE ESPINARDO.	10,87
		39	CAMPUS DE ESPINARDO – MURCIA.	38,18
		47	MOLINA – CAMPUS DE ESPINARDO – UCAM	10,44
		50	ALGEZARES	11,07
		51	RIBERA DE MOLINA-MOLINA DE SEGURA-LOS VALIENTES	8,66
		52	ALTORREAL-MURCIA	11,71
		54	MOLINA-URBANIZACIONES	5,30
		61	EL PALMAR-ALJUCER-MURCIA	2,18
		62	RINCÓN DE SECA-MURCIA-ZARANDONA-CASILLAS-ORILLA DEL AZARBE	14,15
		78	UNIVERSITARIA. BENIAJÁN-ARRIXACA-ALCANTARILLA-CAMPUS DE ESPINARDO	22,63
		79	MOLINA DE SEGURA - RIBERA DE MOLINA - JAVALÍ VIEJO - MURCIA (PLAZA)	16,09
		91	SANGONERA LA SECA - MURCIA	9,24
		92	RINCÓN DE SECA - MURCIA - LA CUEVA	4,52
		31	EL RAAL - ALQUERÍAS - MURCIA - LOS RECTORES	17,68

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-007	AUTOCARES FCO. SÁNCHEZ	01	ABARÁN - CIEZA	4,49
		02	ABARÁN - HOYA DEL CAMPO	9,17
MUR-035	AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA S.L.	01	BLANCA - CIEZA (POR ABARÁN)	9,53
MUR-073	AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA S.L.	01	BLANCA - VENTA DE ROMÁN	19,86
MUR-090	AUTOCARES TORRE ALTA S.L.	01	EL RELLANO - MURCIA (PASA POR EL AMBULATORIO)	33,33
		70	CAMPOAMOR - MURCIA	57,17
MUR-092	BUSMAR S.L.U.	72	FUENTE ÁLAMO - CARTAGENA - MURCIA	68,80
		42	BLANCA - MURCIA	56,05
MUR-059	AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA S.L.	01	CEUTÍ - MULA	23,55
MUR-057	D. ANDRÉS PIÑERA MARTÍNEZ	01	CIEZA - SALTO DEL PROGRESO	12,31
MUR-084	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.L.	01	YECLA - JUMILLA - MURCIA (POR MOLINA)	98,93
		02	YECLA - JUMILLA	26,51
		03	YECLA - JUMILLA MURCIA (POR EL CAMPUS)	96,73
		04	YECLA - MURCIA (POR AUTOVÍA)	112,46
		05	YECLA - MURCIA (POR ESTACIÓN DE BLANCA)	104,16
MUR-004	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ S.L.	01	CARAVACA - NERPIO	59,67

Tabla 27. Datos básicos del transporte regular por carretera. Concesiones. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2017.

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-004	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ S.L.	02	EL SABINAR - MORATALLA	29,79
MUR-006	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ S.L.	01	REDICHO - CARAVACA DE LA CRUZ	40,31
MUR-019	BUS LÍNEA 5 S.L.	01	EL MORALEJO - CARAVACA DE LA CRUZ	42,68
		02	LA ALMUDENA - CARAVACA DE LA CRUZ	16,34
MUR-025	LINEAS COSTA CÁLIDA S.L.	01	CALASPARRA - MURCIA	72,06
		02	ESTACIÓN DE CALASPARRA - CARAVACA	28,21
		03	CARAVACA - MURCIA (DIRECTO)	76,87
		04	CARAVACA - MURCIA (RUTA)	83,80
		05	PLIEGO - MURCIA (POR MULA)	46,01
		06	PLIEGO - MULA	6,01
		07	MULA - MURCIA (POR MOLINA)	46,64
		08	MULA - CAMPOS DEL RÍO	17,00
		09	MULA - MURCIA (POR FUENTE LIBRILLA)	51,23
		10	FUENTE LIBRILLA - MURCIA	33,24
		11	CAMPILLO DE LOS JIMÉNEZ - CARAVACA	15,52
		12	MULA - MURCIA (POR MOLINA)	46,63
MUR-029	BUS LINEA 5 S.L.	01	CARAVACA DE LA CRUZ - CEHEGÍN	6,11

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-048	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ S.L.	01	CARAVACA DE LA CRUZ - LORCA	76,55
		02	LA PACA - LORCA	27,35
MUR-085	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	03	CARAVACA DE LA CRUZ - LA ALMUDENA	12,56
		01	MORATALLA - MURCIA	86,00
		02	MORATALLA - CARAVACA DE LA CRUZ	12,88
		03	CIEZA - MURCIA	41,96
		04	ABARÁN - MURCIA	39,80
MUR-089	AUTOCARES TAXISTAS REUNIDOS	01	LA COPA - BULLAS	5,21
MUR-010	D. EZEQUIEL GALERA RECHE	01	VÉLEZ RUBIO - LORCA	40,27
		02	RIBERA DE LAS CANALES - LORCA	7,64
		03	PARROQUIA - LORCA	19,90
MUR-026	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	01	ÁGUILAS - MURCIA (POR LORCA)	108,90
		02	GUAZAMARA - LORCA	46,99
		03	MARÍA - LORCA	53,61
		04	PUERTO LUMBRERAS - LORCA (POR EL ESPARRAGAL)	17,88
		05	ALMENDRICOS - PUERTO LUMBRERAS	11,32
		06	ALMENDRICOS - LORCA	29,20
		07	ÁGUILAS - MURCIA (POR MAZARRÓN)	110,56
		08	BOLNUEVO - MURCIA (DIRECTO)	72,22

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-026	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	09	BOLNUEVO - MURCIA (POR EL PALMAR)	75,78
		10	LORCA - ÁGUILAS	37,66
		11	PULPÍ - LORCA	32,14
		12	PUERTO LUMBRERAS - LORCA	15,73
MUR-043	TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS S.A.	01	LORCA - MURCIA (LORCA-LA HOYA - TOTANA - ALHAMA - LIBRILLA - VENTA VE)	75,06
		02	LORCA - MURCIA (DIRECTO)	71,23
		03	SERVICIO PARCIAL TOTANA - HOSPITAL RAFAEL MÉNDEZ DE LORCA	33,19
MUR-056	AUTOCARES ESPUÑA S.L.	01	ALEDO - TOTANA	9,64
		02	TOTANA - LA CHARCA - POLIDEPORTIVO	6,16
MUR-065	AUTOCARES DE ÁGUILAS S.L.	01	GARROBILLO - ÁGUILAS	13,05
		02	ÁGUILAS - CALABARDINA CON HIJUELAS A TORRE DE COPE	13,13
		03	LOS AREJOS - ÁGUILAS	10,86
		04	COCÓN - ÁGUILAS	9,43
		05	LAS PALACIAS - ÁGUILAS	3,29
MUR-070	AUTOCARES GÓMEZ S.A.	01	LORCA - PUNTAS DE CALNEGRE	58,17
MUR-003	AUTOCARES LA INMACULADA S.L.	01	SAN PEDRO DEL PINATAR - SAN JAVIER	6,87
		02	BALSICAS (ESTACIÓN) - SAN PEDRO DEL PINATAR	17,59
		03	SAN PEDRO DEL PINATAR - MIL PALMERAS	7,61

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-005	TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A.	01	CARTAGENA - PUERTO LUMBRERAS (POR FUENTE ÁLAMO)	96,78
		02	CARTAGENA - FUENTE ÁLAMO	20,20
		03	CARTAGENA - LA PINILLA	37,54
		04	CARTAGENA - MAZARRÓN (POR ISLA PLANA)	31,86
		05	CARTAGENA - MAZARRÓN (POR TALLANTE)	36,33
		06	CARTAGENA - TALLANTE (POR PERÍN)	13,46
		07	CARTAGENA - LOS CÁNOVAS	31,07
		08	CARTAGENA - LORCA (POR FUENTE ÁLAMO)	79,62
MUR-014	TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A.	01	CARTAGENA - EL PORTÚS	9,46
		02	CARTAGENA - GALIFA	7,24
		03	CARTAGENA - CANTERAS	3,65
MUR-028	TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A.	01	CARTAGENA - LA UNIÓN	10,40
		02	CARTAGENA - LA UNIÓN (POR ALUMBRES)	11,16
		03	LA UNIÓN - PORTMAN	9,56
		04	CARTAGENA - CALACORTINA	4,37
		05	SAN FÉLIX - LOS BARREROS - CARTAGENA	1,58
		06	LOS GABATOS - CARTAGENA	6,66
		07	POLÍGONO DE STA. ANA - LOS DOLORES - CARTAGENA	7,67

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-028	TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A.	08	CARTAGENA - FUENTE ÁLAMO	35,93
		09	CARTAGENA - LA ALJORRA (POR EL ALBUJÓN)	24,18
		10	CARTAGENA - EL ALBUJÓN	20,35
		11	CARTAGENA - LA MANGA DEL MAR MENOR	33,01
		12	CARTAGENA - LA MANGA (POR LOS PUEBLOS)	33,80
		13	CARTAGENA - LA MANGA (POR EL LLANO DEL BEAL)	33,80
		14	CARTAGENA - LA MANGA (POR EL LLANO DEL BEAL Y AT)	38,39
		15	CARTAGENA - LA MANGA (DIRECTO)	33,01
		16	CABO DE PALOS - PUERTO TOMÁS MAESTRE	13,29
		17	CABO DE PALOS - VENECIOLA	17,39
		18	SANTIAGO DE LA RIBERA - LA MANGA DEL MAR MENOR	44,86
		19	CARTAGENA - LOS URRUTIAS - PLAYA HONDA (POR LA APARECIDA)	36,84
		20	CARTAGENA - PLAYA HONDA (POR LA UNIÓN)	24,92
		21	CARTAGENA - POZO ESTRECHO (CON PROLONGACIÓN A ROLDÁN Y LO FE)	35,98
		22	CARTAGENA - APARECIDA - POZO ESTRECHO	26,07

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-036	TRANSPORTES MOLINA HNOS. S.L.	01	CARTAGENA - EL ALGAR	13,87
		02	LOS BEATOS - LA UNIÓN	7,06
		03	LOS CAMACHOS - LOS URRUTIAS	13,36
MUR-055	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	04	ROCHE - LOS ALCAZARES	16,52
		01	LA UNIÓN - MURCIA	53,52
		02	DOLORES DE PACHECO - MURCIA	62,69
		03	LOS NAREJOS - MURCIA (POR EL JIMENADO)	60,07
		04	LOS NAREJOS - MURCIA (POR ROLDÁN)	52,91
MUR-074	AUTOCARES DE MURCIA S.A. (AUTOMUR)	05	LOS URRUTIAS - LOS NAREJOS - MURCIA (POR ROLDÁN)	96,66
		01	MULA - PUERTO DE MAZARRÓN	139,57
		02	ALHAMA DE MURCIA - PUERTO DE MAZARRÓN	38,30
		03	TOTANA - PUERTO DE MAZARRÓN	35,07
		04	ALHAMA DE MURCIA - PUERTO DE MAZARRÓN (NO PASA POR EL PARETÓN)	38,30
MUR-082	AUTOCARES DE MURCIA S.A. (AUTOMUR)	05	MAZARRÓN - PUERTO DE MAZARRÓN	7,24
		01	MULA - PUERTO DE MAZARRÓN	139,57
		02	ALHAMA DE MURCIA - PUERTO DE MAZARRÓN	38,30
		03	TOTANA - PUERTO DE MAZARRÓN	35,07

CONCESIÓN	OPERADOR	LÍN.	ITINERARIO	LONGITUD (KM)
MUR-082	AUTOCARES DE MURCIA S.A. (AUTOMUR)	04	MAZARRÓN - PUERTO DE MAZARRÓN	7,24
MUR-083	INTERURBANA DE AUTOBUSES S.A.	01	CARTAGENA - MURCIA	57,05
		02	CARTAGENA - MURCIA (RUTA)	124,25
		03	LA MANGA - MURCIA	124,35
		04	LA MANGA - MURCIA (RUTA)	72,21
MUR-087	MURCIABUS S.L.	01	LORCA - PUERTO DE MAZARRÓN (POR EL HINOJAR)	54,05

■ ■ **Tabla 28.** Datos básicos del transporte regular por carretera. Líneas Fuente: Elaboración propia mediante digitalización geográfica a partir de datos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2017.

La evolución de la oferta y la demanda revela las siguientes situaciones:

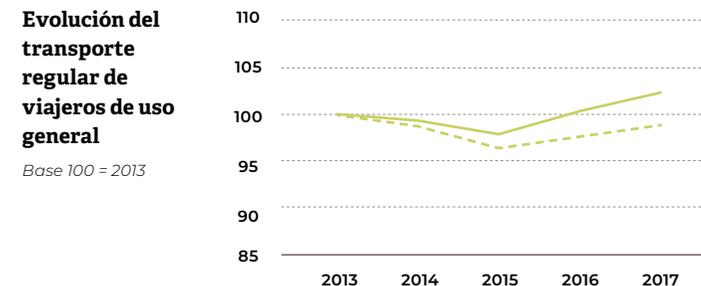
- ◊ La demanda de transporte decreció hasta 2015 si bien se ha producido una recuperación en 2016 y 2017.
- ◊ Los kilómetros recorridos por los viajeros se mantienen como en niveles de 2013, recuperándose en el último año al ritmo observado en los viajeros.
- ◊ Los kilómetros recorridos por los autobuses se han reducido 10 puntos desde 2013.

AÑO	VIAJEROS-km	VIAJEROS
2013	238.473.930	15.723.619
2014	236.651.469	15.507.530

AÑO	VIAJEROS-km	VIAJEROS
2015	232.713.936	15.091.917
2016	239.285.319	15.298.294
2017	244.748.699	15.525.490

AÑO	VIAJEROS-km	VIAJEROS
2013	100,0	100,0
2014	99,2	98,6
2015	97,6	96,0
2016	100,3	97,3
2017	102,6	98,7

■ ■ **Tabla 29.** Evolución de la demanda en las concesiones regionales. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2017.



En los mapas que se acompañan a continuación, se presenta la red concesional a escala regional, así como las líneas que prestan servicio en cada zona de movilidad.

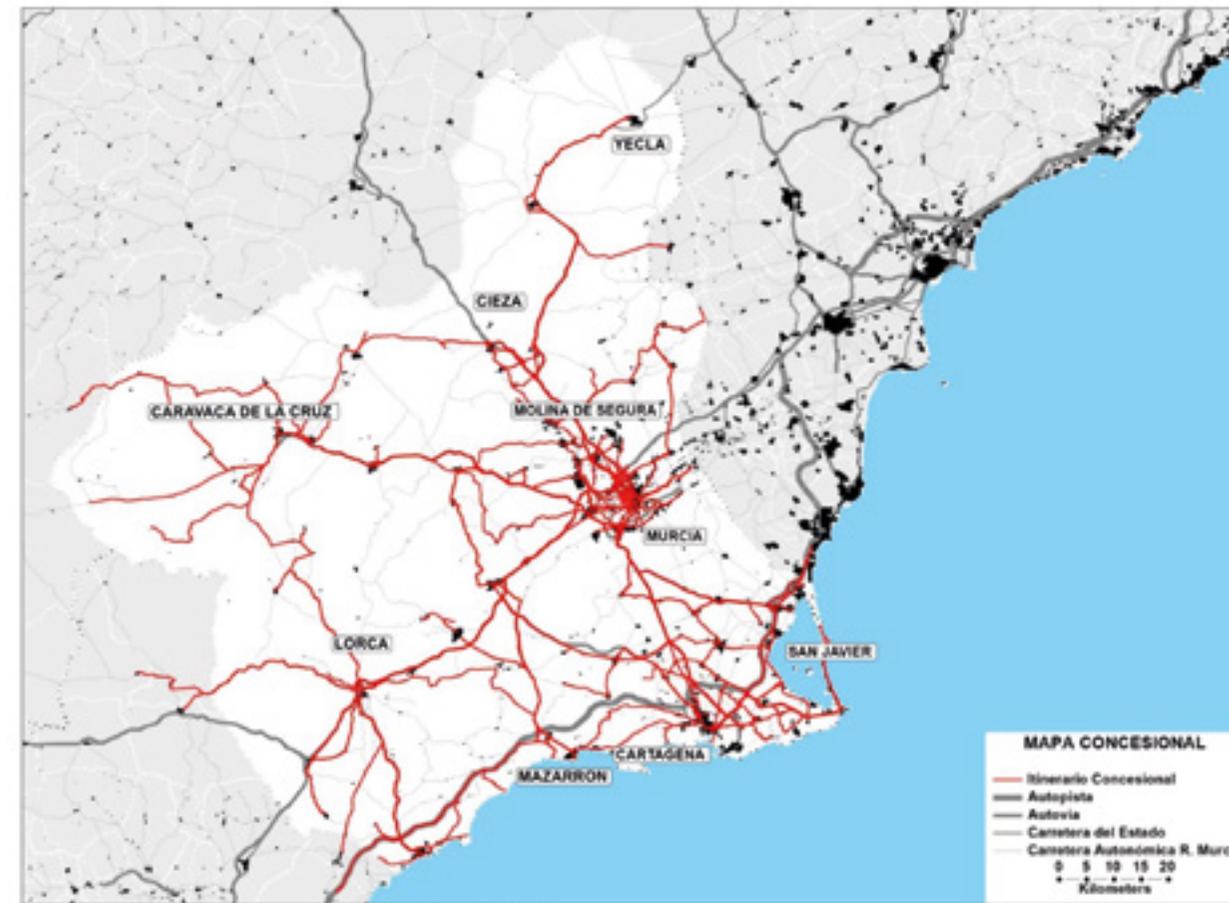


Figura 20. Mapa concesional de transporte público de viajeros

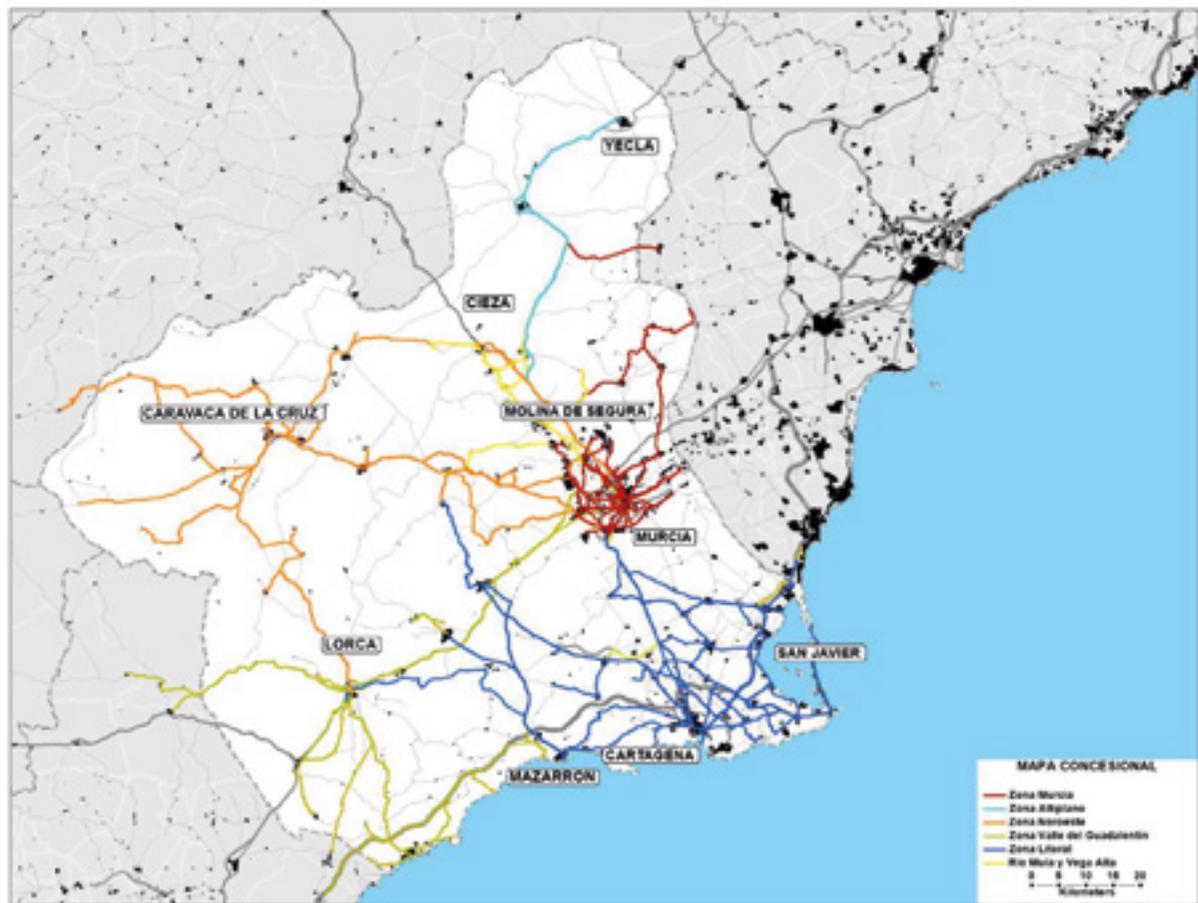


Figura 21. Mapa concesional de transporte público de viajeros. Territorios.

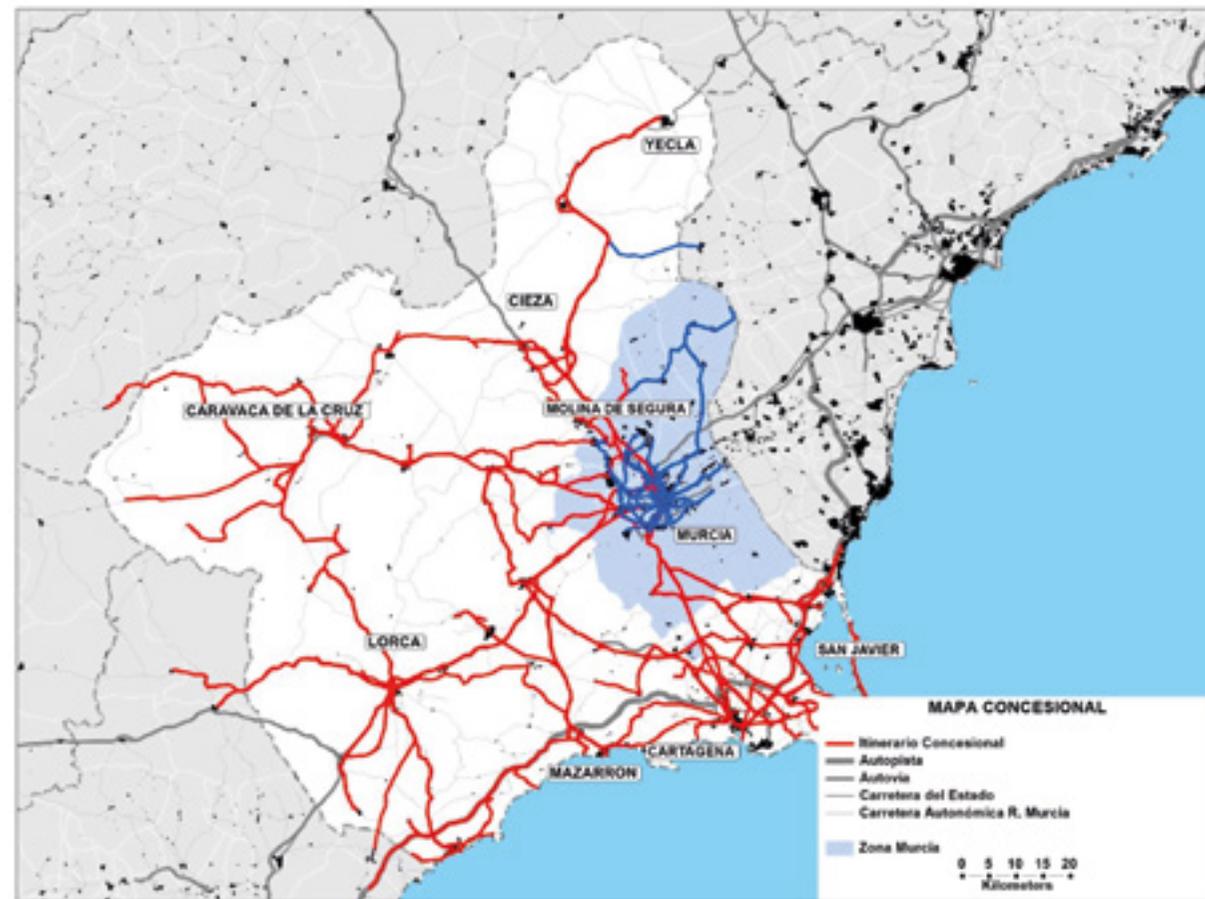


Figura 22. Concesiones en el área de Murcia

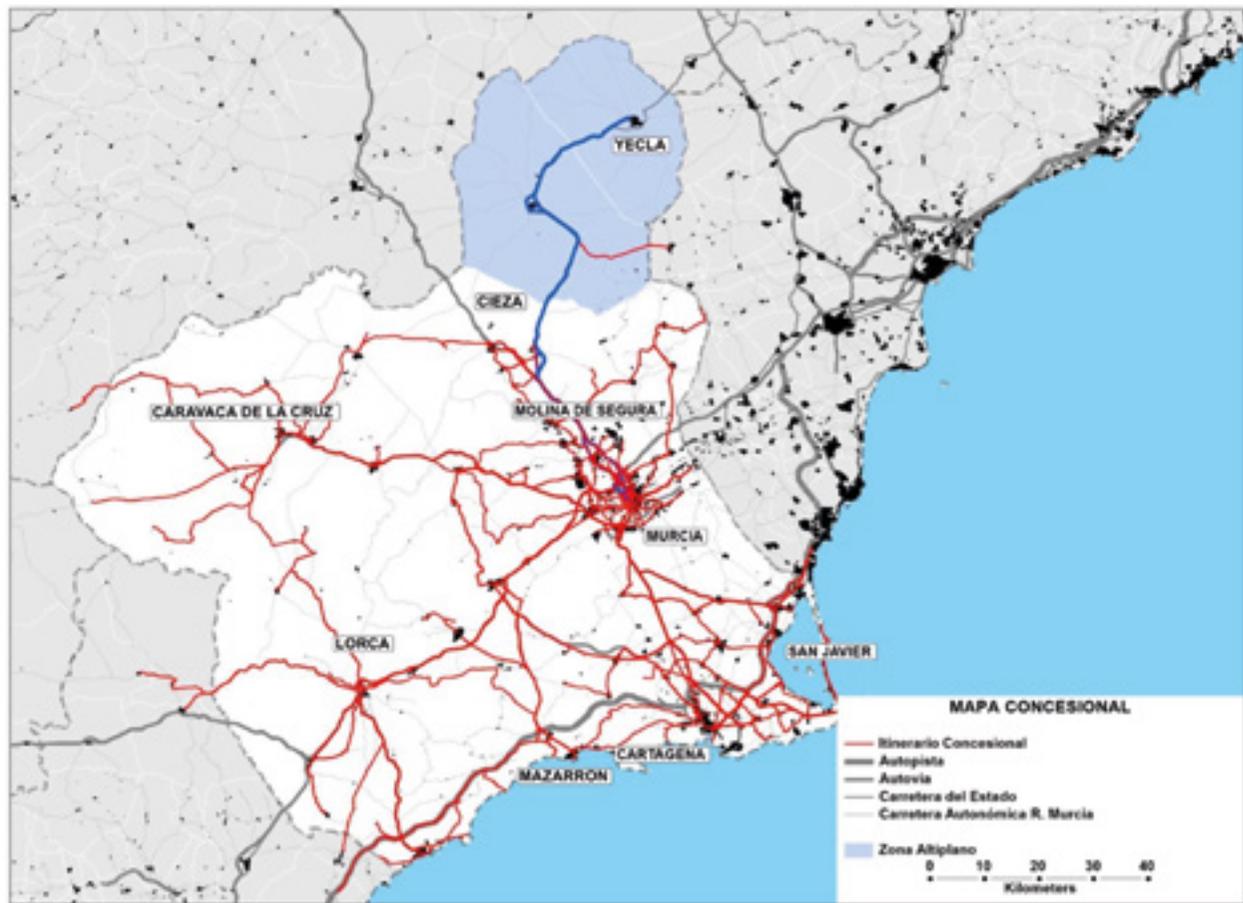


Figura 23. Concesiones en el área del Altiplano

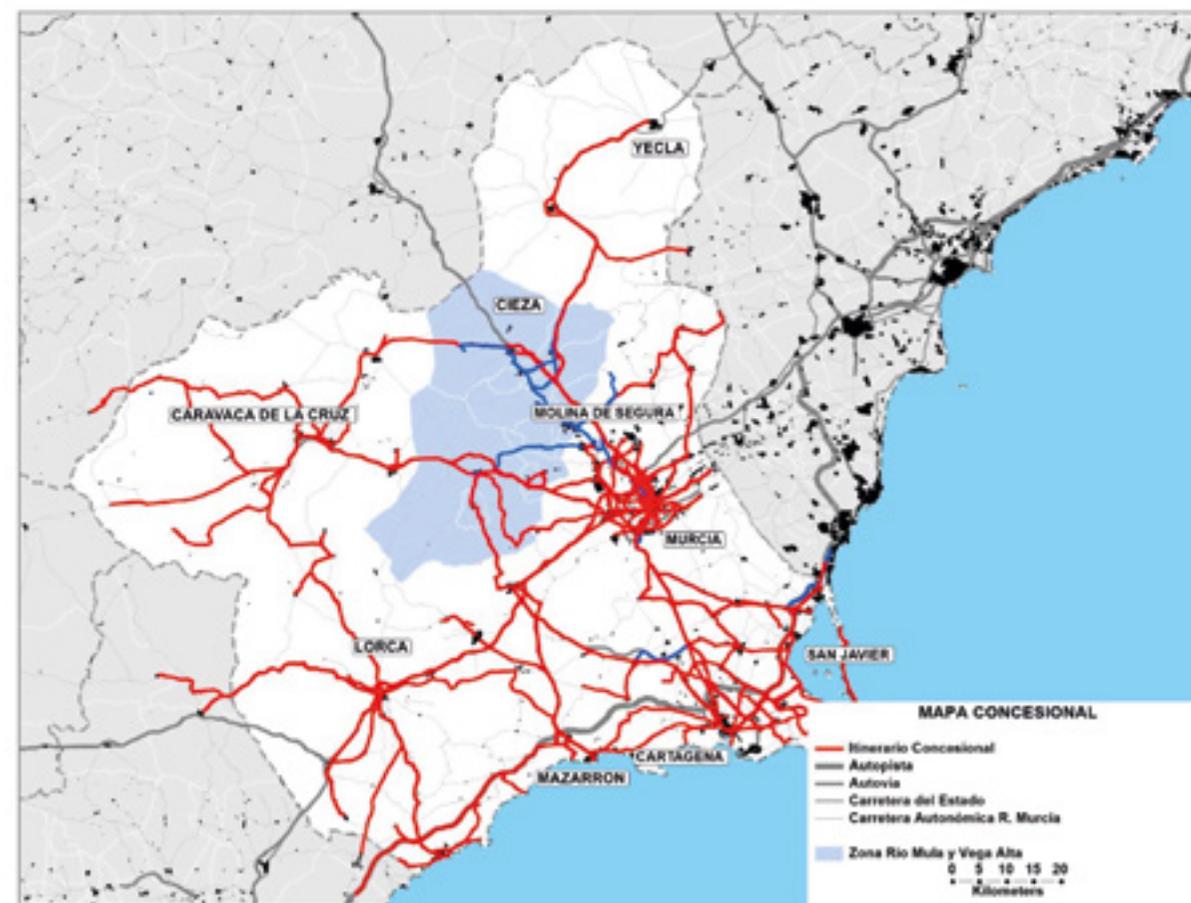


Figura 24. Concesiones en el área del Río Mula y Vega Alta.

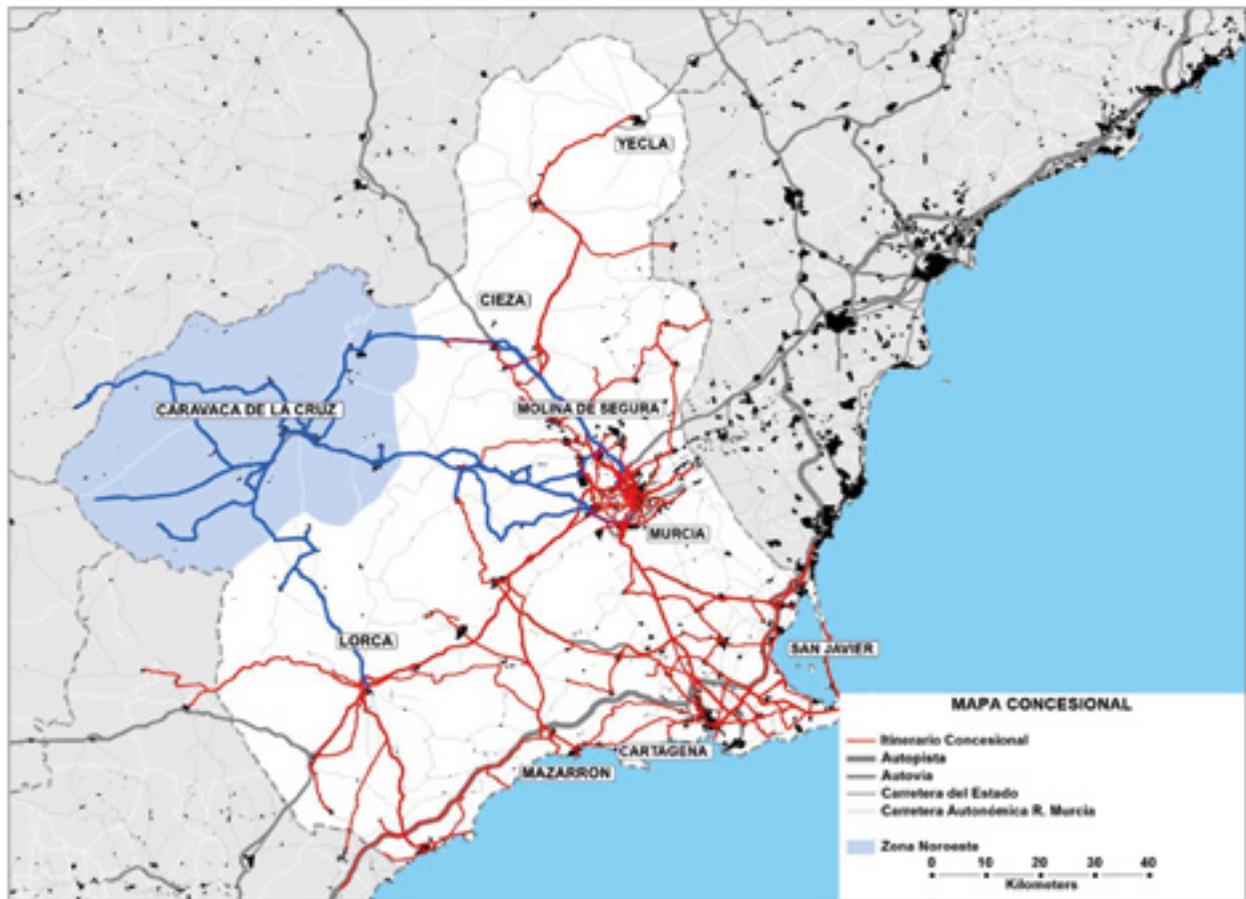


Figura 25. Concesiones en el área del Noroeste

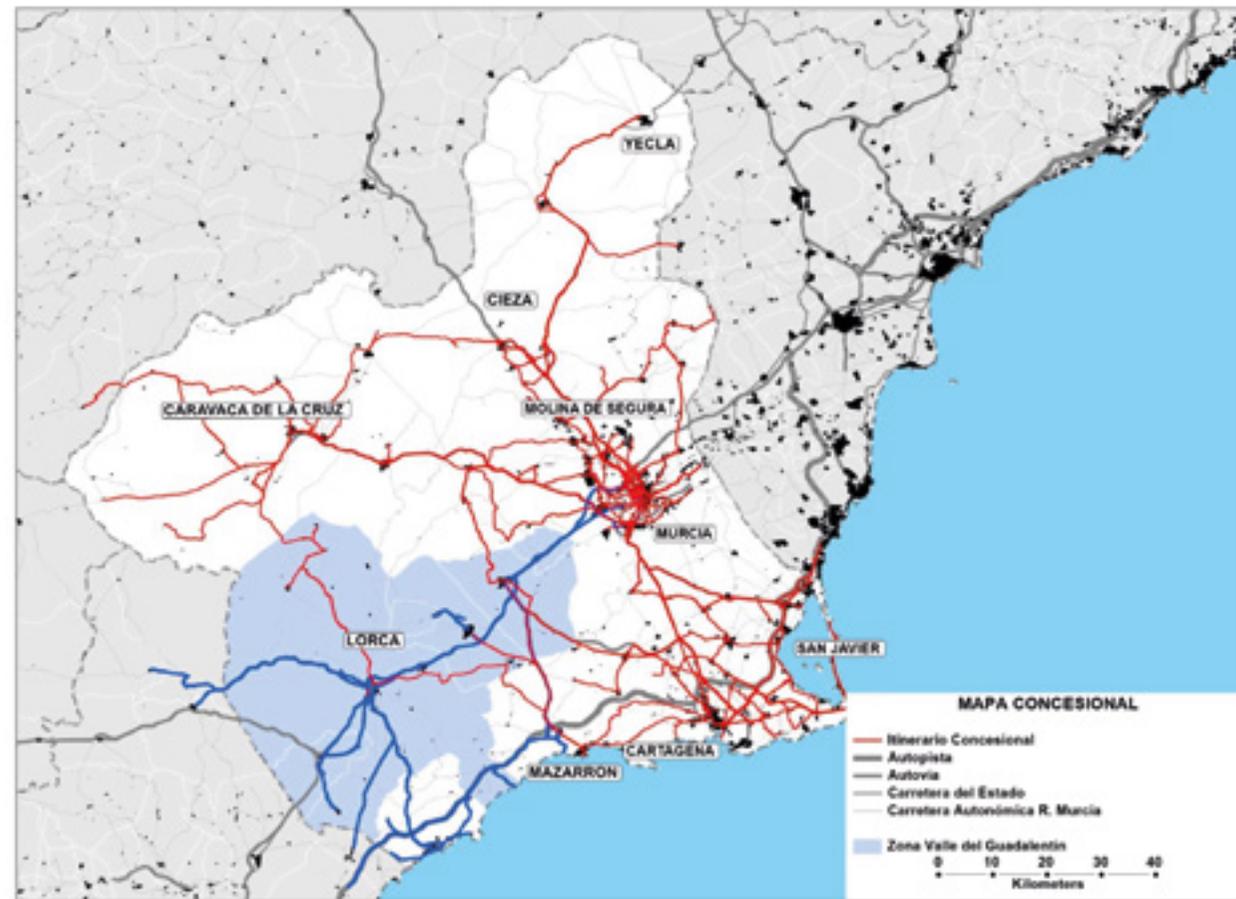


Figura 26. Concesiones en el área de Valle del Guadalentín

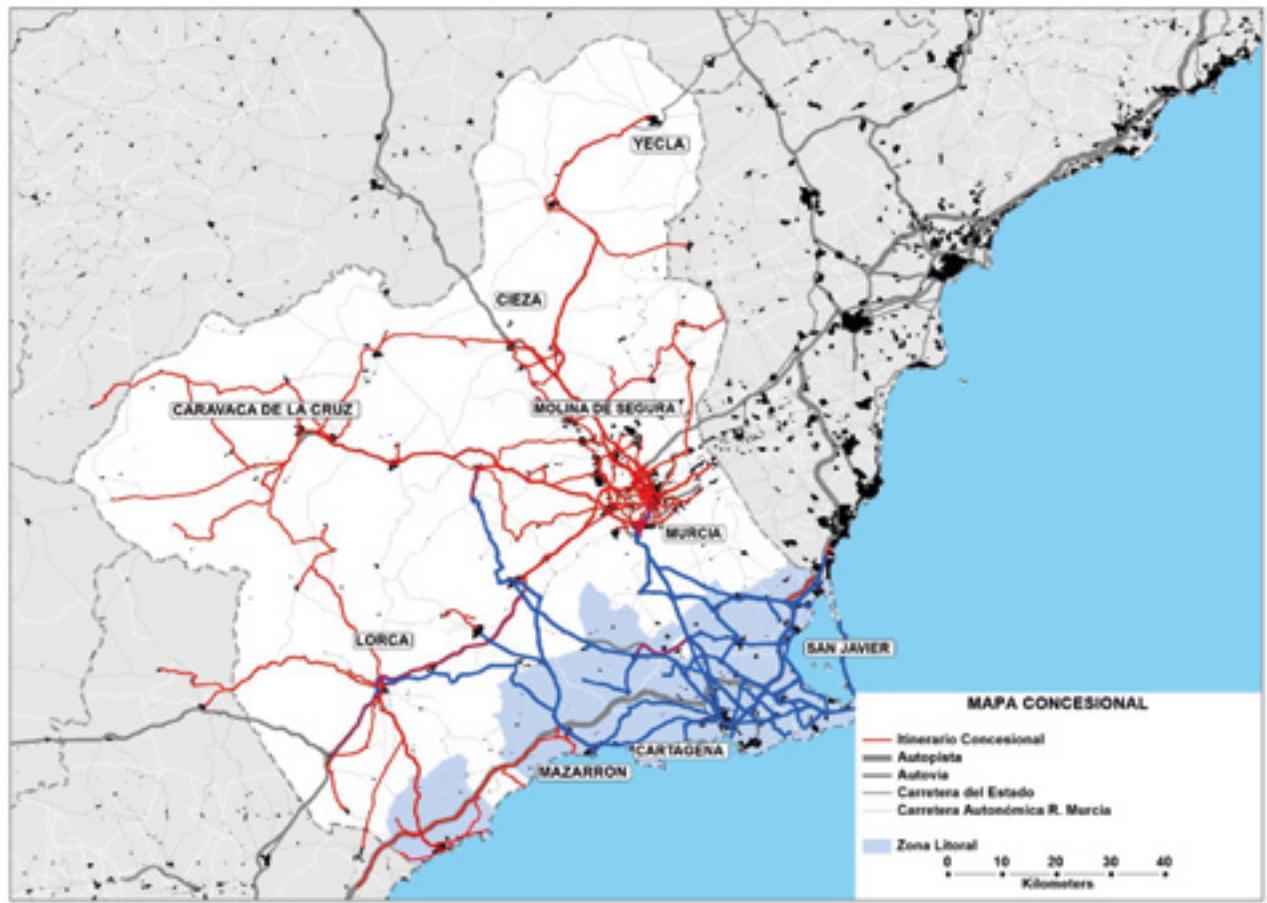


Figura 27.
Concesiones en el área del litoral



Transporte Regional. Servicios regulares de uso Especial

Los servicios de transporte regular de uso especial se destinan al transporte escolar y laboral. La demanda total, como se ha indicado anteriormente, suma más de **6,6 millones de viajeros / año**. Prestan un servicio social esencial y se complementan con los servicios generales de uso general.

INDICADOR	DÍA LECTIVO	CURSO 2015-16 (x 175 días lectivos)
Solicitudes	495	495
Viajeros	23.688	4.114.540
Km recorridos (en recorridos de ida)	11.705	2.048.375
Empresas transportistas	77	77

■ ■ **Tabla 30.** Datos básicos del transporte especial por carretera. Escolar. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, Curso 2015-2016.

INDICADOR	DÍA LABORABLE	CURSO 2016 (x 220 días laborables)
Solicitudes	201	201
Viajeros	11.422	2.512.840
Km recorridos (en recorridos de ida)	11.59.894	13.176.680
Empresas transportistas	40	40

■ ■ **Tabla 31.** Datos básicos del transporte especial por carretera. Laboral. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2016.

Transporte Regional. Servicios Discrecionales

Los servicios de transporte discrecional están orientados a satisfacer demandas de carácter ocasional, vinculadas a segmentos de población reducidos y al sector turismo, con una demanda que se estima próxima a **5,9 millones de viajeros / año**.

INDICADOR	AÑO
Viajeros	5.930.000

■ ■ **Tabla 32.** Datos básicos del transporte discrecional por carretera. Fuente: Estimación propia a partir de datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

Transporte Regional. Servicios a Demanda

En la actualidad existe un servicio de transporte en autobús a la demanda para acceder al Hospital General Los Arcos (San Javier) desde el municipio de Torre Pacheco.

INDICADOR	AÑO	FLOTA
Entre Roldán, Torre Pacheco y Hospital General Universitario Los Arcos	El Pasico Bus, S.L.	1 (28 pax)

■ ■ **Tabla 33.** Datos básicos del transporte discrecional por carretera. Fuente: Estimación propia a partir de datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

Esta tipología de servicios tiene su interés en situaciones de poblaciones de muy baja densidad, dispersa y alejada de los principales

focos de actividad. No obstante, parece más interesante integrar estas conexiones de proximidad en líneas regulares interurbanas para aprovechar las economías de escala.

Transporte Nacional

Las concesiones del Estado incluyen, en algunos casos, tráficos regionales que prestan por tanto un servicio interurbano dentro de una comunidad autónoma.

En la Región de Murcia, existen 10 concesiones que discurren por su territorio con la siguiente estructura de demanda:

- ◇ Demanda total superior a 1,8 millones de viajeros / año.
- ◇ Demanda con origen o destino en la Región 1,4 millones / año.
 - ◆ 915.000 viajeros corresponden a penetración.
 - ◆ 24.000 viajeros corresponden a movimientos internos.

El cuadro adjunto identifica las concesiones analizadas.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CONCESIONARIO	CADUCIDAD	VIAJEROS
VAC-025	Murcia- Sevilla por Granada con hijuelas	Nex Continental Holdings S.L.U.	21/12/2013	126.682
VAC-031	Murcia- Valencia	Transportes Bacoma S.A.U.	30/03/2013	107.102

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CONCESIONARIO	CADUCIDAD	VIAJEROS
VAC-055	Madrid- Alicante con hijuelas	Grupo Enatcar S.A.	17/02/2015	701.684
VAC-132	Alicante- Murcia con hijuelas	Transportes Bacoma S.A.U.	06/12/2013	232.939
VAC-133	Zaragoza- Murcia con hijuelas	Autobuses Teruel-Zaragoza S.A. (TEZASA)	13/11/2009	152.462
VAC-213	Santander- Bilbao-La Manga del Mar Menor (Murcia)	Bilman Bus S.L.	24/02/2018	285.946
VAC-228	Almería- Cartagena (Murcia)	Bus Madrid- Almería, S.L.	20/06/2026	15.920
VAC-229	Murcia- Almería	Almería Murcia- Bus S.L.	30/06/2026	38.670
VAC-236	Badajoz- Murcia	Interurbana de autobuses S.A.	30/11/2026	10.663
VAC-237	Alicante- Cartagena-Murcia	Globalia Autocares Levante S.L.	08/02/2027	215.088
TOTAL				1.887.156

■ ■ **Tabla 34.** Datos básicos del transporte nacional por carretera. Fuente: Ministerio de Fomento, Caducidad a 30-06-2017 y Viajeros a 31-12-2016.

Varias concesiones tienen vencido su plazo inicial y se encuentran en fase de renovación. Esta circunstancia podría ser tomada en consideración por el Plan Director a efectos de incorporar los tráficos regionales en el nuevo sistema de transporte público regional.

Línea FEVE Cartagena-Los Nietos

La línea ferroviaria Cartagena-Los Nietos es un sistema ferroviario integrado operado por la empresa pública RENFE-Viajeros.

Conecta la ciudad de Cartagena con la pedanía de Los Nietos, atravesando el municipio de La Unión, dando servicio al núcleo urbano principal.

Considerando su proximidad al litoral y la Manga de Mar Menor, **podría ser una pieza relevante en el nuevo sistema regional de transporte público, en la medida que conecte con otros núcleos de fuerte demanda turística, mediante prolongación de la infraestructura y/o creación de puntos de intercambio modal.**



INDICADOR	2016
Operador	RENFE Operadora - UN Feve
Viajeros	290.180
Expediciones / día laborable	44

■ **Tabla 36.** Datos básicos de la línea Cartagena-Los Nietos. **Fuente:** Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, a partir de datos facilitados por RENFE-Viajeros.

Transporte de Cercanías y Regionales

Núcleo de Alicante-Murcia

El Núcleo de Cercanías Alicante-Murcia constituye una red de líneas operadas por RENFE-Viajeros con las siguientes conexiones:

- ◇ C-1 Alicante-Murcia.
- ◇ C-2 Murcia-Águilas.
- ◇ C-3 Alicante-San Vicente del Raspeig.

Su trazado y las estaciones comerciales que posee configuran un servicio regional entre Beniel y Águilas. No obstante, la demanda actual no expresa este papel que podría jugar dentro de un sistema regional.

Sería necesario impulsar la creación de servicios específicos internos a la Región y generar puntos de intercambio modal con las líneas de autobús.

INDICADOR	2016
Operador	RENFE Operadora - UN Cercanías
Viajeros	1.543.001
Expediciones / día laborable	54

■ **Tabla 37.** Datos básicos de la línea Murcia-Alicante. **Fuente:** Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, a partir de datos facilitados por RENFE-Viajeros.



Transporte de Media Distancia

Línea Zaragoza-Valencia-Murcia

El transporte ferroviario de Media Distancia está atendido mediante la línea Zaragoza-Valencia-Murcia, operada por la compañía pública RENFE-Viajeros.

Se trata de una línea de servicios ferroviarios que opera sobre la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, con una oferta relativamente baja (4 servicios diarios).

En España, RENFE-Viajeros opera estos servicios de Media Distancia sobre vía convencional (ancho ibérico) en régimen de OSP (Obligación de Servicio Público) o bien mediante convenios con las Comunidad Autónomas, con el fin de incentivar su uso.

Existe otra clase de servicios de Media Distancia operados sobre vías de ancho internacional mediante trenes de altas prestaciones que constituyen un potente elemento de vertebración regional e inter-regional.

No obstante, debe señalarse que la relación ferroviaria entre la Región de Murcia y otras provincias con fuerte relación de movilidad,

como Valencia y Albacete, están atendidas mediante líneas de Larga Distancia, cuya información se aporta en el siguiente epígrafe.

INDICADOR	2016
Operador	RENFE Operadora - UN MD
Viajeros	60.000
Expediciones / día laborable	4

Tabla 38. Datos básicos de la línea Zaragoza-Valencia-Murcia. Fuente: Estimación propia a partir de datos publicados por RENFE Operadora.



Con la puesta en servicio de la línea de alta velocidad, está previsto poner en valor la línea Albacete – Murcia por la variante de Camarillas para servicios de media distancia, dando servicio a las estaciones de Calasparra, Cieza, Alcantarilla, Abarán, Blanca, Hellín, Tobarra, etc. y unir las con el eje Murcia-Balsicas-Cartagena.

Transporte de Larga Distancia

Línea Madrid-Murcia-Cartagena

La línea ferroviaria Madrid-Murcia-Cartagena está operada por RENFE- Viajeros en régimen comercial, discurriendo sobre vía única de ancho ibérico sin electrificar.

Como se ha señalado con anterioridad, ofrece además servicios internos a la Región, conectando localidades importantes como Cieza, Archena y Alcantarilla con Murcia y Cartagena.

Debe destacarse la accesibilidad que ofrece al litoral-Mar Menor sobre la base de la estación Balsicas, si bien la configuración actual de horarios y conexiones con las líneas de autobús no permiten aprovechar bien ese potencial.

INDICADOR	2016
Operador	RENFE Operadora - UNE AVE-LD
Viajeros	527.945
Expediciones / día laborable	10

Tabla 39. Datos básicos de la línea Madrid-Murcia-Cartagena. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia facilitados por RENFE-Viajeros.

Además de esta función, la línea permite conectar la Región con ciudades que presentan una intensa relación social y económica como Albacete y Madrid.

Línea Barcelona-Murcia-Cartagena

La línea ferroviaria Barcelona-Murcia-Cartagena está operada por RENFE-Viajeros en régimen comercial, discurriendo sobre vía de ancho ibérico, con mejores prestaciones que la infraestructura hacia Albacete y Madrid.

Como se ha señalado con anterioridad, ofrece servicios internos a la Región, conectando localidades importantes como Beniel con Murcia y Cartagena.

Debe destacarse la accesibilidad que ofrece al litoral-Mar Menor, en las condiciones ya mencionadas para la línea Madrid-Murcia-Cartagena.

Además de esta función, la línea permite la conexión de la Región con ciudades que presentan una intensa relación social y económica como Alicante, Valencia y Barcelona.

INDICADOR	2016
Operador	RENFE Operadora - UNE AVE-LD
Viajeros	154.982
Expediciones / día laborable	6

Tabla 40. Datos básicos de la línea Barcelona-Murcia-Cartagena. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia facilitados por RENFE-Viajeros.

Desde la perspectiva del Plan Director, puede afirmarse que la infraestructura ferroviaria actual, sobre la que discurren los servicios de Cercanías, Media y Larga Distancia, podría ser el soporte de servicios íntegramente regionales, generando una red de líneas interconectadas. Adicionalmente, las escasas prestaciones de la infraestructura ferroviaria y del material rodante utilizado, configuran un servicio de baja calidad que tiene un amplio margen de mejora.



2.3 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

2.3.1 INFRAESTRUCTURA VIARIA

Red de carreteras

La red de carreteras en la Región de Murcia tiene una extensión de **3.400 km**, siendo de competencia estatal 16,2% y autonómica 83,8%.

TOTAL REGIÓN DE MURCIA	RED DEL ESTADO	RED DE LA REGIÓN DE MURCIA
3.449	558	2891
100,0%	16,2%	83,8%

■ **Tabla 41.** Extensión de la red de carreteras. **Fuente:** Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.

La mayor parte de la red responde a una tipología de calzada única (80,7%) y en menor medida a vías de alta capacidad como carreteras multicarril, autopistas y autovías.

TOTAL REGIÓN DE MURCIA	CARRETERAS UNA CALZADA	CARRETERAS MULTICARRIL	AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS LIBRES	AUTOPISTAS DE PEAJE
3.449	2.785	92	457	115
100,0%	80,7%	2,7%	13,3%	3,3%

■ **Tabla 42.** Características de la red de carreteras. **Fuente:** Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.

La dotación de carreteras en la Región puede considerarse buena desde el punto de vista de cobertura territorial, comparada con el conjunto de España, si bien es inferior en términos de población, dada la mayor dispersión (menor densidad), lo que se manifiesta en el indicador parque de vehículos / km.

ÁMBITO	Km RED / Km ² TERRITORIO	Km RED / 1.000 HAB	PARQUE VEHÍCULOS / Km RED
Región de Murcia	0,30	2,35	287,33
España	0,33	3,56	189,09
Ratio Región de Murcia	90,9%	66,0%	152,0%

■ **Tabla 43.** Indicadores territoriales de la red de carreteras. **Fuente:** Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.

El nivel de tráfico es relativamente alto en las vías dependientes del Estado, en parte explicable por la presencia de dos grandes ejes de comunicación (A7 y A30), especialmente en el área de Murcia.

TOTAL REGIÓN DE MURCIA	RED DEL ESTADO	RED DE LA REGIÓN DE MURCIA
6.765,9	22.879,9	3.655,7

■ **Tabla 44.** Tráfico (IMD) en la red de carreteras. **Fuente:** Elaboración propia a partir de Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.



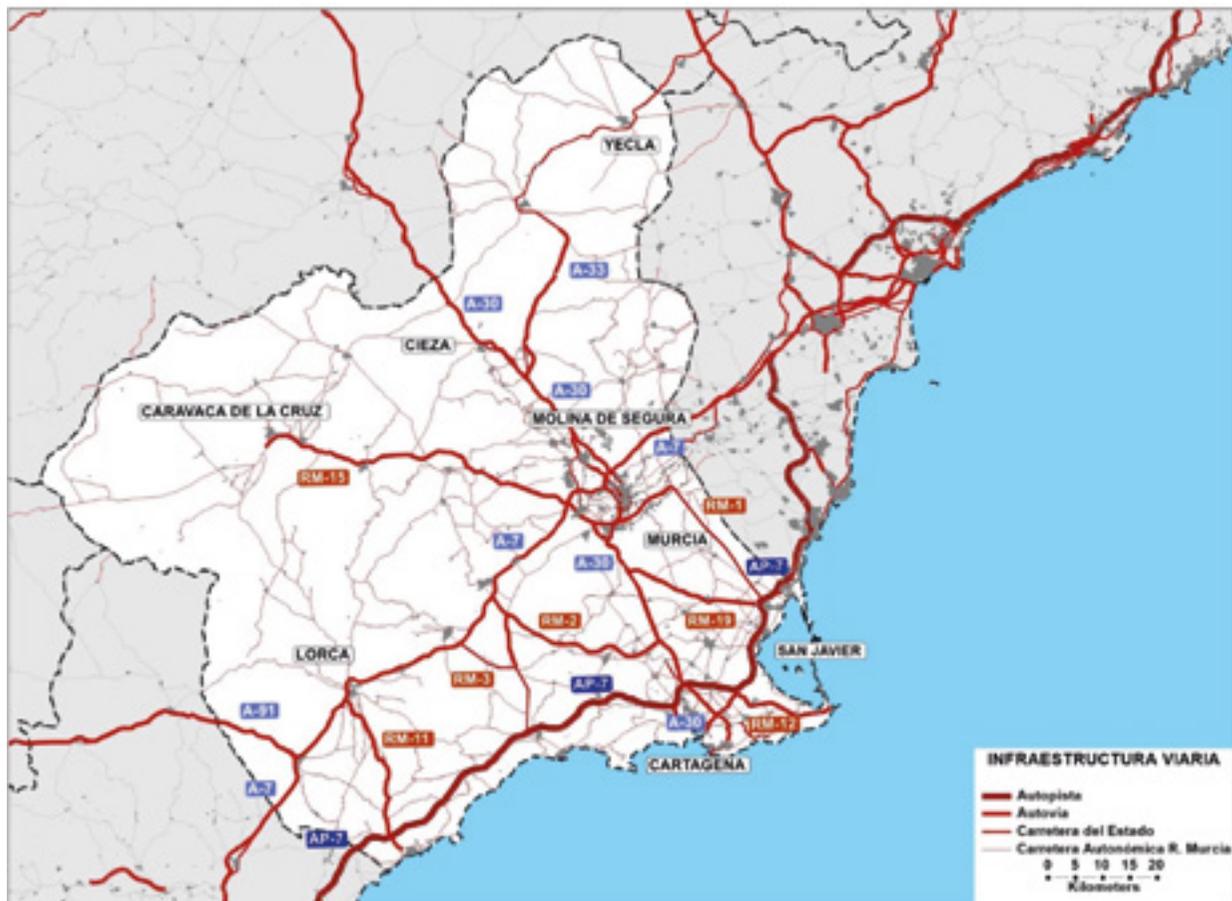


Figura 28. Infraestructura viaria

2.3.2 INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Red ferroviaria

La red ferroviaria en la Región de Murcia tiene una extensión de 280 km, 260 sobre ancho ibérico (1668 mm) y 19 sobre ancho métrico (línea Cartagena-Los Nietos). **La red no está electrificada en ningún tramo de la Región de Murcia.**

Desde el punto de vista del sistema regional de transporte, **la red ferroviaria presenta unas condiciones claramente mejorables** para dar soporte a servicios ferroviarios regionales que puedan articularse con el transporte por carretera en estaciones o puntos de intermodalidad.

En el mapa adjunto se ha representado la ubicación de las estaciones ferroviarias actualmente en servicio, con el fin de observar la cobertura territorial que ofrecen y los posibles puntos de intermodalidad que el Plan Director podría plantear.

LONGITUD DE LA LÍNEA (km)

RED	SIN ELECTRIFICAR	ELECTRIFICADA	VÍA ÚNICA	VÍA DOBLE
ADIF	280,10	0,00	264,20	15,87
ADIF alta Velocidad	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	280,10	0,00	264,20	15,87

Tabla 45. Extensión de la red ferroviaria. Fuente: Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.

ANCHO DE VÍA (km)

RED	IBÉRICO	UIC	MÉTRICO
ADIF	260,50	0,00	19,57
ADIF alta Velocidad	0,00	0,00	0,00
Total	260,50	0,00	19,57

Tabla 46. Características de la red ferroviaria. Fuente: Anuario Estadístico 2015, Ministerio de Fomento.

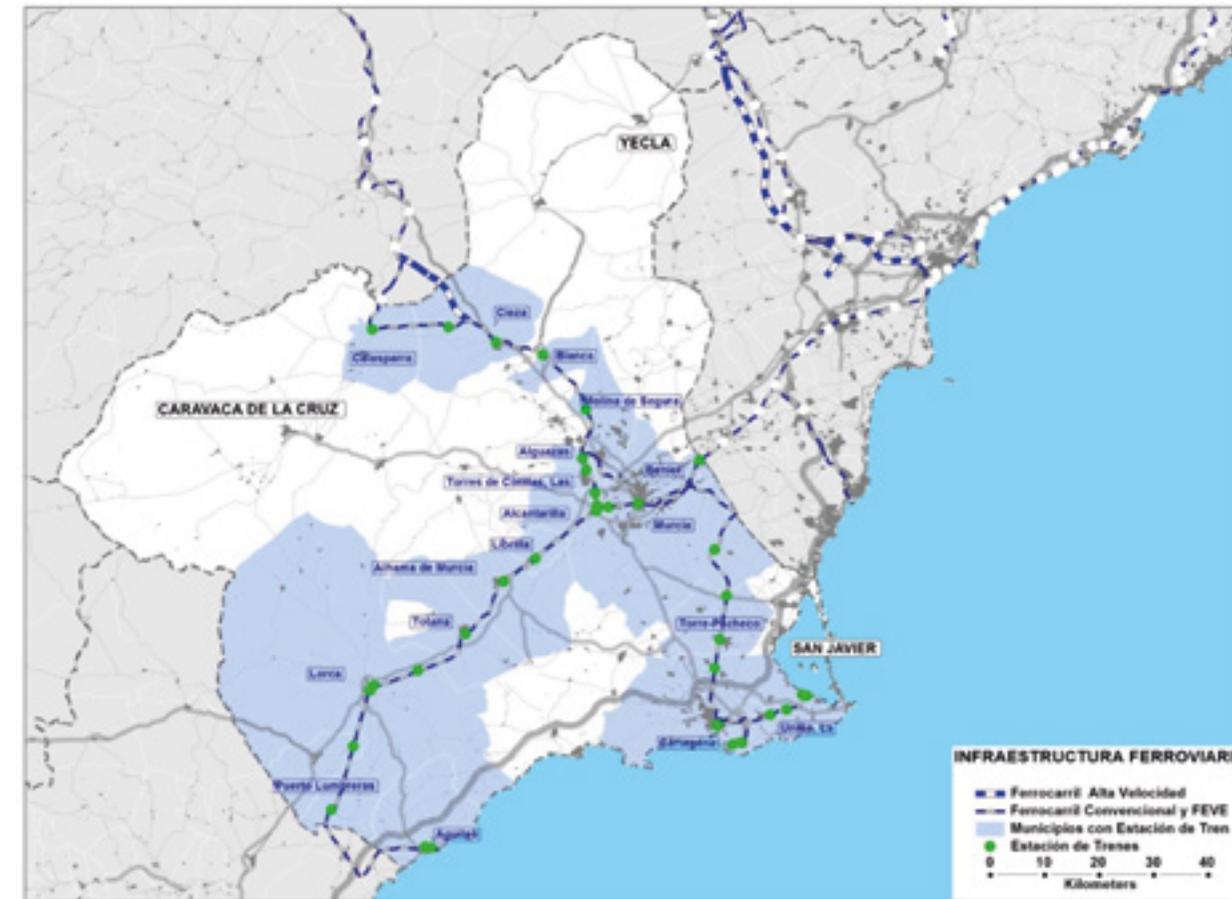


Figura 29. Infraestructura ferroviaria

2.3.3 ESTACIONES E INTERMODALIDAD

Estaciones de autobuses

La Región está equipada con **15 estaciones de autobuses** para facilitar el acceso a los servicios de transporte de viajeros por carretera, dando cobertura a 75% de la población.

Analizando la dotación de autobuses en función del tamaño de cada municipio, se detecta la ausencia de este tipo de equipamientos en algunas localidades importantes como Calasparra o Cabo de Palos entre otros.

MUNICIPIO	POBLACIÓN	RANKING POR POBLACIÓN
Abarán	13.183	26
Águilas	34.706	7
Cartagena	214.759	2
Cehegín	15.321	23
Cieza	35.134	6
Jumilla	25.362	14
Lorca	91.730	3
Mazarrón	30.704	12
Molina de Segura	69.614	4
Mula	16.689	20
Murcia	441.003	1
San Pedro del Pinatar	24.660	15

MUNICIPIO	POBLACIÓN	RANKING POR POBLACIÓN
Torre-Pacheco	34.630	8
Totana	30.981	11
Yecla	34.037	9
Total Municipios con Estación	1.112.513	15
	75,9%	33,3%
Total Región de Murcia	1.464.847	45

■ ■ **Tabla 47.** Inventarios de municipios con estación de autobuses. **Fuente:** Portal Murcia Turística del Instituto de Turismo de la Región de Murcia.

Estaciones de trenes

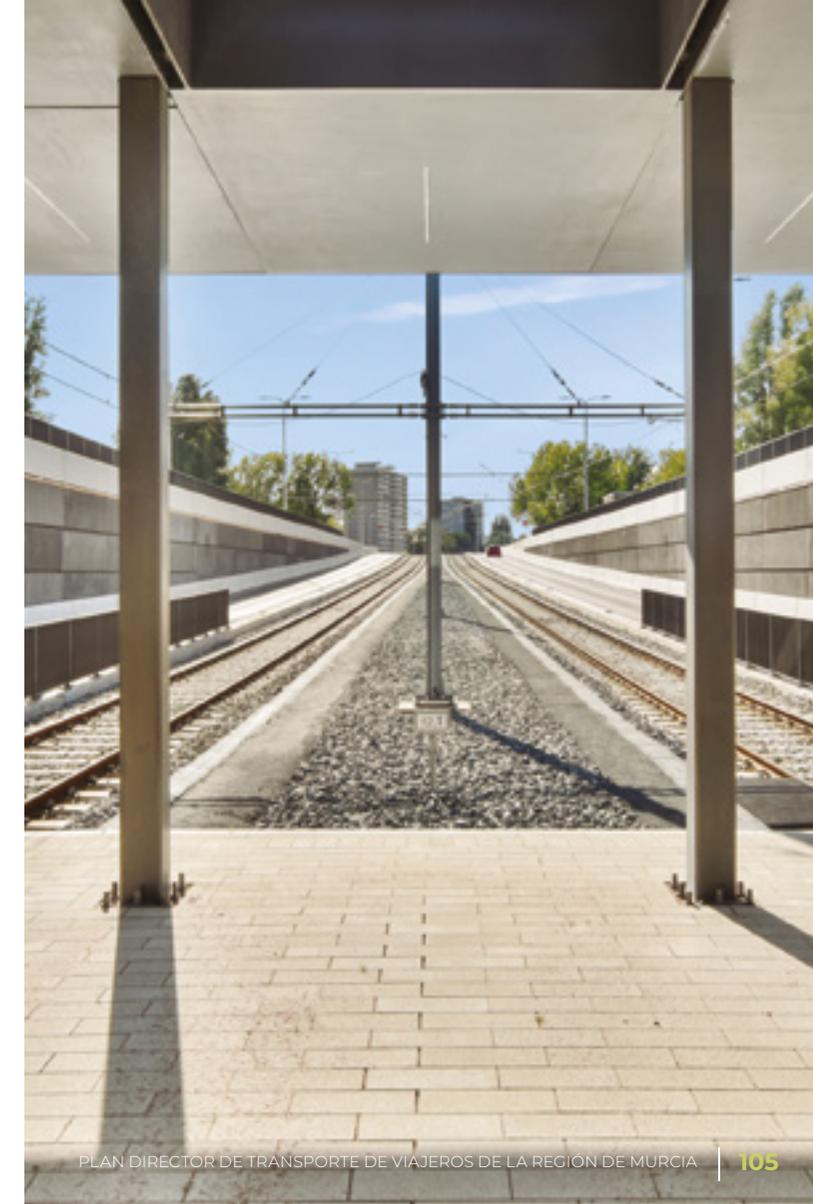
La red ferroviaria actual está dotada de **estaciones en 18 municipios**, dando servicio a 76% de la población.

Es evidente que las estaciones están asociadas a las principales ciudades y localidades de la Región, pero **en algunos casos, su emplazamiento está alejado de los centros urbanos.**

En este sentido, el Plan Director plantea propuestas para el **desarrollo de puntos de intermodalidad en las estaciones ferroviarias existentes** mediante estaciones o nuevos apeaderos de autobús **y una eficaz coordinación de rutas y horarios.**

MUNICIPIO	POBLACIÓN	RANKING POR POBLACIÓN
Águilas	34.706	7
Alcantarilla	41.155	5
Alguazas	9.613	32
Alhama de Murcia	21.308	17
Beniel	11.114	29
Blanca	6.521	35
Calasparra	10.268	30
Cartagena	214.759	2
Cieza	35.134	6
Librilla	5.107	37
Lorca	91.730	3
Molina de Segura	69.614	4
Murcia	441.003	1
Puerto Lumbreras	14.874	25
Torre-Pacheco	34.630	8
Torres de Cotillas, Las	21.341	16
Totana	30.981	11
Unión, La	19.630	18
Total Municipios con Estación	1.113.488	18
	76,0%	40,0%
Total Región de Murcia	1.464.847	45

■ ■ **Tabla 48.** Inventario de estaciones de trenes. **Fuente:** Instituto Geográfico Nacional, 2016.



2.4 TARIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

2.4.1 TARIFICACIÓN

Títulos básicos y transbordos

El transporte interurbano de viajeros en líneas regulares de uso general posee **una tarificación específica en cada concesión**, con tarifas que oscilan entre 0,02 y 0,20 euros por viajero-km.

Cada operador ofrece sus propios títulos de transporte y solo en las áreas de Murcia y Cartagena existe un título de transporte multiviaje que incluye descuentos y transbordos.

Los operadores ferroviarios solo ofrecen títulos multiviaje y descuentos a sus viajeros, salvo el tranvía de Murcia que está integrado en el Bono Murcia, junto a autobuses urbanos e interurbanos de pedanías.

ÁMBITO	PROMOTOR	MODOS DE TRANSPORTE	BONIFICACIÓN B. SENCILLO	BONIFICACIÓN TRASBORDO
Murcia	Ayuntamiento de Murcia	Autobús Interurbano Pedanías	Bono Murcia	Entre modos Bono Murcia
Cartagena	Ayuntamiento de Cartagena	Autobús Urbano	Bono Bus	Entre modos Bono Bus
		Autobús Interurbano Pedanías		
Cartagena-La Unión-Los Nietos	RENFE Operadora - FEVE	Tren Urbano e Interurbano	Bono Tren y Mensual	No aplica
Alicante - Murcia	RENFE Operadora - Cercanías	Tren Interurbano	Abono Mensual	Entre líneas del Núcleo de Cercanías

■ ■ Tabla 49. Títulos de transporte y régimen de transbordo. Fuente: Web operadores.

La característica principal que se detecta en el sistema actual es la independencia funcional de cada concesión, lo que produce distorsiones en la percepción de los usuarios y desincentiva en muchos casos el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado.

ÁMBITO	PROMOTOR	MODOS DE TRANSPORTE	BONIFICACIÓN B. SENCILLO	BONIFICACIÓN TRASBORDO
Región	Operador concesionario	Autobús	Títulos propios	No aplica
Murcia	Ayuntamiento de Murcia	Tranvía	Bono Murcia	Entre modos Bono Murcia
		Autobús Urbano		



2.4.2 RECURSOS Y FINANCIACIÓN

Recaudación y subvención del transporte regular de uso general

En estas condiciones, el sistema concesional recauda anualmente por venta de billetes en torno a 20 millones de Euros, si bien las administraciones públicas (autonómica y municipales) se estima que aportan del orden de 20 millones de Euros adicionales para sufragar los bonos en las áreas de Murcia y Cartagena, las líneas de débil tráfico y el uso urbano de algunas líneas regionales en municipios sin servicio propio de transporte público.

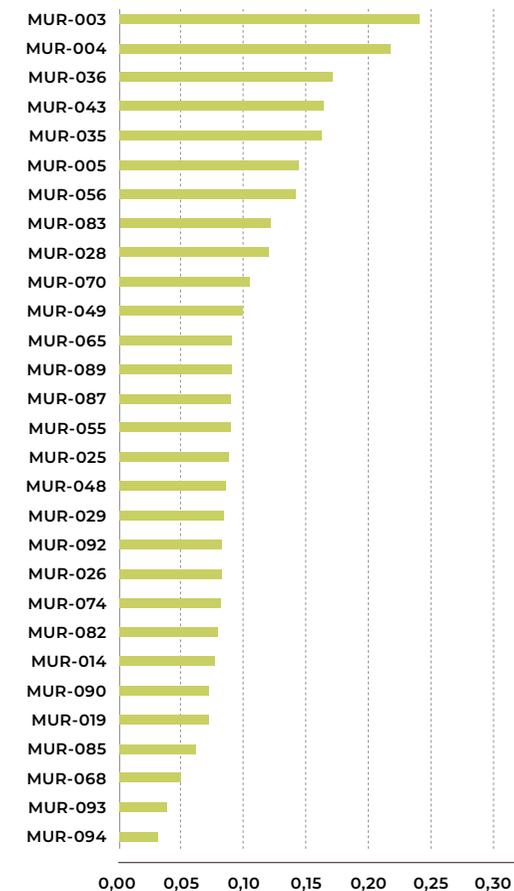
ZONA MOVILIDAD	CONCESIÓN	EUROS	EUROS / VIAJERO - km
Murcia	MUR-049	31.415	0,0714
	MUR-068	69.450	0,0712
	MUR-093	10.016.509	0,0811
Río Mula y Vega Alta	MUR-007	33.242	0,2401
	MUR-035	6.445	0,1191
	MUR-073	0	0,0000
	MUR-090	6.303	0,0893
	MUR-092	1.164.604	0,0784
	MUR-059	0	0,0000
	MUR-057	0	0,0000
	MUR-084	964.379	0,0820
Noroeste	MUR-004	12.945	s/d
	MUR-006	1.380	s/d

ZONA MOVILIDAD	CONCESIÓN	EUROS	EUROS / VIAJERO - km	
Noroeste	MUR-019	389	0,0832	
	MUR-025	841.884	0,0903	
	MUR-029	38.233	0,1617	
	MUR-048	22.575	s/d	
	MUR-085	589.059	0,0984	
	MUR-089	718	0,1709	
Valle del Guadalentín	MUR-010	4.245	0,0902	
	MUR-026	972.499	0,0762	
	MUR-043	556.197	0,0882	
	MUR-056	15.075	0,1634	
	MUR-065	15.971	0,1437	
	MUR-070	535	0,1208	
	MUR-003	45.014	0,2168	
Litoral	MUR-005	359.522	0,0857	
	MUR-014	442.463	0,1408	
	MUR-028	2.190.061	0,1044	
	MUR-036	62.806	0,0612	
	MUR-055	379.827	0,0891	
	MUR-074	92.622	0,0310	
	MUR-082	56.712	0,0381	
	MUR-083	1.582.862	0,0822	
	MUR-087	24.972	0,0497	
	Total Región de Murcia		20.600.914	0,0842

Tabla 50. Recaudación por venta de títulos en líneas regulares de uso general. Fuente: Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, 2017. (s/d): Sin datos.

Recaudación unitaria

Euros/viajero-km



Para compensar el efecto de menores ingresos por tarifas subvencionadas, así como por sostenimiento y/o modificaciones de servicios concesionales, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia destina anualmente en torno a 7 millones de euros.

Para el ejercicio 2019, las partidas presupuestarias aprobadas figuran en el cuadro adjunto.

PARTIDA PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO
A Transportes Urbanos de Cartagena S.A. para bonificación de tarifas	135.000
A Transportes de Viajeros de Murcia, S.L.U. para bonificación de tarifas universitarias	287.000
A entidades sin fin de lucro. Ayudas transp. personas con discapacidad psíquica	20.000
A Autocares La Inmaculada, S.L. para apoya a líneas de débil tráfico	60.000
A Autocares López Fernández, S.L. para apoya a líneas de débil tráfico	121.279
A Autocares Francisco Sánchez Gil, S.L. para apoya a líneas de débil tráfico	36.840
A Autocares José Martínez García, S.L. para apoya a líneas de débil tráfico	18.754
A Transportes de Viajeros de Murcia, S.L.U. para compensar costes de explotación	4.436.548
A Busmar S.L.U. para bonificación de tarifas universitarias	3.005
A Busmar S.L.U. para equilibrio financiero servicio regulares viajeros	468.000
A Autocares Espuña, S.L. para apoyo a líneas de débil tráfico	32.032
A Autocares de Águilas, S.L. para apoyo a línea de débil tráfico	26.409

PARTIDA PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO
A Interurbana Autobuses, S.A. fomento línea Los Alcázares - Hospital General Universitario Los Arcos líneas débil tráfico	67.000
A Murcia Bus S.L. para apoyo líneas de débil tráfico	17.832
A Autocares Torrealta S.L. para apoyo a líneas de débil tráfico	5.000
A Bus Línea 5, S.L. para apoyo a líneas de débil tráfico	59.756
A Interurbana de Autobuses S.L. para apoyo a líneas de débil tráfico	60.000
A Autocares de Murcia, S.L. para apoyo a líneas de débil tráfico	60.000
A empresas de transporte para fomento del transporte de viajeros Línea 78 y 30-MUR-093	350.654
A empresas de transporte para fomento del transporte de viajeros Línea 52	79.300
Total	6.940.004

Tabla 51. Presupuesto regional para transporte público de viajeros. Fuente: Consejería de Hacienda, 2019.

Los datos mostrados indican que el presupuesto regional se está destinando a subvencionar la tarifa en determinados municipios, compensar los costes de determinados servicios y atender de líneas de débil tráfico.

El Plan Director reconsidera este esquema, de modo que la aplicación de tarifas subvencionadas mediante títulos multiviaje sea un elemento extendido en toda la Región, procurando que, por otro lado, **las futuras concesiones sean equilibradas y suficientes para atender zonas de baja demanda sin requerir apoyos complementarios.**

2.5 VISIÓN DE LOS ACTORES CLAVE

Importancia de los principales elementos y atributos del transporte

En el marco de los trabajos de elaboración del Plan Director de Transportes, la empresa consultora ha promovido la realización de una encuesta para conocer la situación del transporte público desde el punto de vista de los diferentes actores del sistema.

La encuesta se ha dirigido a todas las organizaciones y entidades integrantes de la Mesa Regional del Transporte, formada por representantes de administraciones públicas, empresas de transporte, universidades, organizaciones profesionales y asociaciones de familias, consumidores y discapacitados.

La encuesta se ha realizado entre los meses de julio y septiembre de 2017. Han participado 12 organizaciones y entidades representativas de administraciones públicas, universidades y viajeros. En particular, han participado entidades que representan a distintos segmentos de viajeros:

◊ Alumnos de centros escolares y estudiantes universitarios, colectivos que utilizan transportes urbanos y regionales para acceder a su puesto de estudio, colegio, universidad o centro de formación.

◊ Personas con discapacidad con necesidades específicas de movilidad tanto para desplazamientos urbanos como interurbanos.

◊ Consumidores cuyo perfil corresponde a población adulta y por lo tanto demandante de transporte para acceder a los centros de trabajo, compra, salud, etc.

La encuesta ha recogido la valoración que cada organización o entidad, desde su particular punto de vista, otorga a los principales elementos que forman la oferta de transporte público como horarios, frecuencia, rapidez, accesibilidad, paradas, estaciones, intercambiadores, transbordos, billetes e información al viajero.

Los aspectos que han obtenido mayor puntuación son los siguientes:

◊ Adecuación del horario de las líneas de autobús

El horario de los servicios de autobús es una variable básica desde el lado de la demanda, de modo particular en áreas de baja densidad y zonas rurales. Por lo tanto, el futuro mapa concesional que se derive del Plan Director deberá tener este aspecto como una premisa básica.

◊ Puntualidad de los servicios

La puntualidad es una variable que se aprecia tanto en el punto de espera (subida) como en el final del trayecto (bajada). Ambos tiempos

influyen en la percepción del viajero, en su experiencia como cliente del transporte público.

◊ Coordinación de horarios entre líneas de autobús

La coordinación de horarios es una herramienta clave para lograr una conectividad de la red de servicios de autobús, urbanos e interurbanos.

En la tabla y gráfico adjuntos se muestran los valores alcanzado por cada atributo.

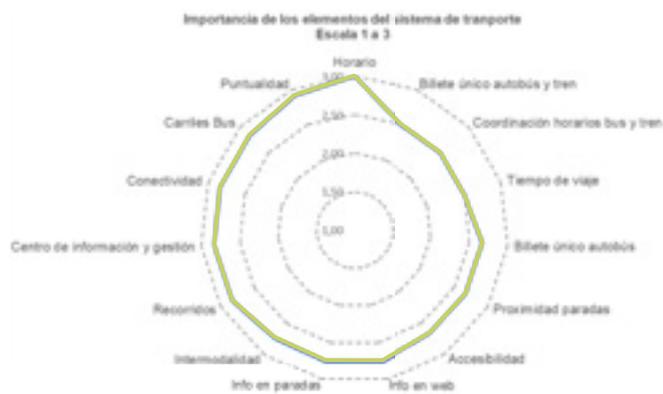
ELEMENTO	PUNTUACIÓN (1 A 3)
Adecuación del horario de las líneas de autobús a las necesidades reales	2,92
Coordinación de horarios entre distintas líneas de autobús	2,83
Existencia de un centro de información y coordinación de todo el transporte público	2,83
Adecuación del recorrido de las líneas de autobús a las necesidades reales	2,83
Existencia de estaciones de intercambio modal y facilidades para el transbordo	2,75
Disponibilidad de información en paradas y estaciones	2,75
Disponibilidad de información vía web y desde dispositivos móviles	2,75
Facilidad de acceso al autobús y comodidad a bordo	2,67
Proximidad de las paradas de autobús a los lugares de residencia y actividad	2,67
Disponibilidad de billetes de autobús multiviaje y con descuento	2,67

ELEMENTO	PUNTUACIÓN (1 A 3)
Duración del viaje en autobús	2,50
Coordinación de horarios entre líneas de autobús y tren	2,50
Disponibilidad de billetes combinados entre autobús y otros medios de transporte	2,50

Tabla 52. Valoración de los atributos del sistema de transporte. Fuente: Elaboración propia sobre la consulta.

Importancia de los elementos del sistema de transporte

Escala 1 a 3



3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA

3.1 POBLACIÓN Y TURISMO

Proyección de la población residente

La población es la variable básica que permite pronosticar la evolución de las necesidades de movilidad en la Región y la demanda de transporte. Es una variable agregada que sustenta otras variables como renta y empleo.

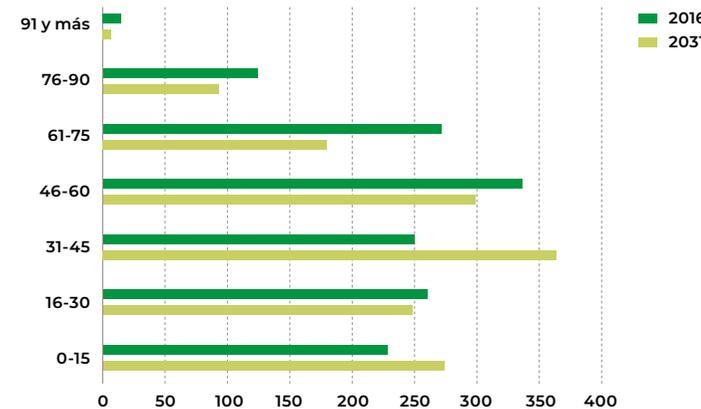
Aunque las previsiones oficiales para la Región apuntan a un crecimiento de la población que se situaría en 1,3% durante los próximos años, **el hecho notable será que la población dependiente por razón de movilidad limitada (menores de edad y tercera edad) crecerá más de 80.000 personas**, equivalente a una ciudad del tamaño de Lorca.

GRUPO DE EDAD	2016	2031	VAR. 2016-31	
0-15	274.126	228.134	-45.992	-16,8%
16-30	248.950	260.395	11.445	4,6%
31-45	363.903	249.761	-114.142	-31,4%
46-60	298.608	336.447	37.839	12,7%
61-75	179.512	271.142	91.630	51,0%

GRUPO DE EDAD	2016	2031	VAR. 2016-31	
76-90	93.082	124.200	31.118	33,4%
91 y más	7.078	14.811	7.733	109,3%
Total Región de Murcia	1.465.259	1.484.890	19.631	1,3%

Tabla 53. Población residente prevista en la Región de Murcia. Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Proyección de población Habitantes



Parece por tanto evidente que el Plan Director deberá situarse en un escenario en el medio y largo plazo de menor población escolar, y por tanto menor demanda de servicios regulares de uso especial, y una **mayor atención a personas con dificultades de movilidad**.

Este aspecto de la movilidad limitada por razones de edad puede abordarse mediante medidas de accesibilidad física (parada, autobús) e informativa (rutas, horarios, trasbordos, tiempos), y **debe constituir un pilar básico en el nuevo esquema de transporte que se derive de este Plan Director. La accesibilidad universal al transporte público es una necesidad inexcusable.**

Proyección del turismo

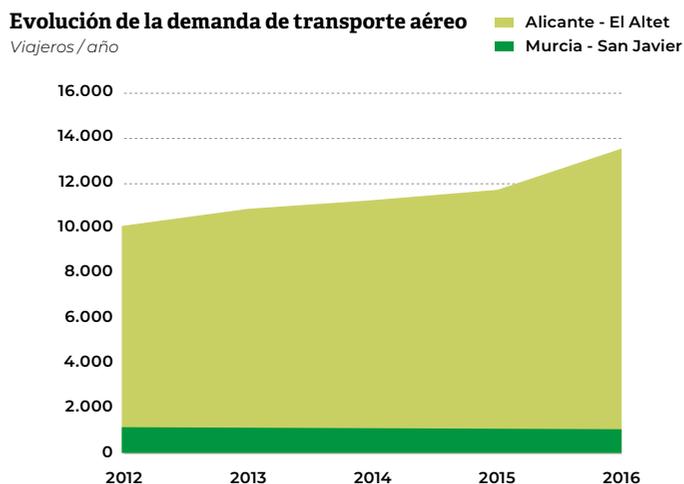
Una variable expresiva de la demanda turística de procedencia internacional es el transporte aéreo.

Según los datos publicados por AENA, los aeropuertos de Alicante-El Altet y Murcia-San Javier movieron durante 2016 más de 13 millones de pasajeros, superando en 34% el nivel de demanda de 2012.

El Plan Director deberá situarse en un contexto de demanda turística creciente que, previsiblemente, **se verá reforzado por las nuevas infraestructuras de transporte** (Alta Velocidad Ferroviaria y Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva") que jugarán un papel clave para el impulso del turismo y la economía en la Región.

AEROPUERTO	2012	2013	2014	2015	2016	VAR. 2012 - 2016
Alicante (El Altet)	8.850.194	9.634.879	10.061.646	10.571.672	12.341.305	39,4%
Murcia (San Javier)	1.181.782	1.140.807	1.095.447	1.067.658	1.096.598	-7,2%
Total	10.031.976	10.775.686	11.157.093	11.639.330	13.437.903	34,0%

Tabla 54. Evolución del tráfico aéreo en los aeropuertos del área de influencia. Fuente: AENA.

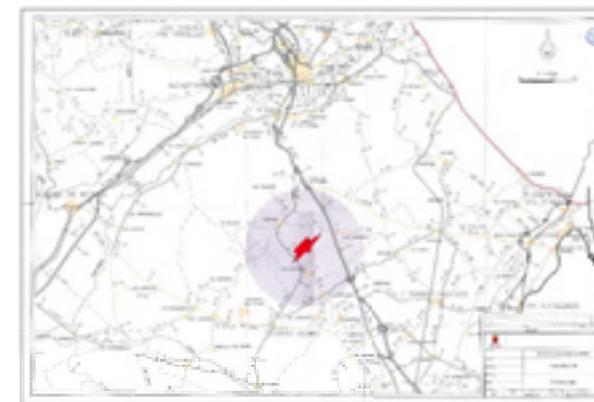


3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE

Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva"

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" es una infraestructura cuya entrada en servicio al inicio de 2019 va a permitir incrementar el tráfico aéreo en la medida que se convierta en el aeropuerto natural de los turistas que con anterioridad utilizaba el aeropuerto Murcia-San Javier, o que en la actualidad utilizan de Alicante- El Altet.

Se sitúa próximo al enlace de las autovías A-30 y RM-19 y este emplazamiento permite comunicar el aeropuerto con Murcia, Cartagena y litoral-Mar Menor con suma facilidad.



Está dotado de una infraestructura para autobuses que permite una rápida conexión con los principales destinos de la Región.

Desde el punto de vista de la demanda y tomando un valor intermedio de las previsiones del Plan Director del aeropuerto, se estima un incremento de 1,3 millones de pasajeros en 2025 respecto de los niveles actuales, como valor de cálculo para efectuar las previsiones necesarias.

SEGMENTO DE DEMANDA	2018	2035	VAR. 2018-35	
Escenario 0. Sin desarrollo turístico	719.985	1.402.459	682.474	94,8%
Escenario 1. Desarrollo conservador	1.584.516	3.086.480	1.501.964	94,8%
Escenario 2. Desarrollo optimista	2.091.414	4.073.866	1.982.452	94,8%
Valor Medio	1.465.305	2.854.268	1.388.963	94,8%

Tabla 55. Tráfico aéreo previsto en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva". Fuente: Plan Director Aeroportuario, Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, 2016.



Alta velocidad ferroviaria Alicante-Murcia-Cartagena /y Corredor Mediterráneo

La red ferroviaria en la Región de Murcia será transformada en el corto- medio plazo cuando se terminen y entren en servicio las infraestructuras de alta velocidad.

Las nuevas infraestructuras y estaciones conectarán la Región con el eje Madrid-Levante y el corredor Mediterráneo, ofreciendo reducciones de tiempo del orden de 1,5 horas con Madrid y Valencia.

Sobre la base de experiencias comparables, la demanda estimada en 2020 podría situarse próxima a 940.000 viajeros en la estación de Murcia-El Carmen y 390.000 viajeros en Cartagena-Avda. América, equivalente a un incremento superior a 200% respecto de la demanda conjunta actual de ambas estaciones ferroviarias, utilizando previsiones conservadoras.

ESTACIÓN	2018	2035	VAR. 2018-35	
Murcia	400.600	941.500	540.900	135,0%
Cartagena	195.100	390.200	195.100	100,0%
Total	595.700	1.331.700	736.000	123,5%

Tabla 56. Tráfico ferroviario previsto en las principales estaciones AVE. Fuente: Estimación propia a partir del Anuario del Ferrocarril 2015 (Vía Libre) y modelo predictivo de demanda del equipo consultor.

En el mapa adjunto se ilustra la ubicación de las infraestructuras aeroportuaria y ferroviaria analizadas.

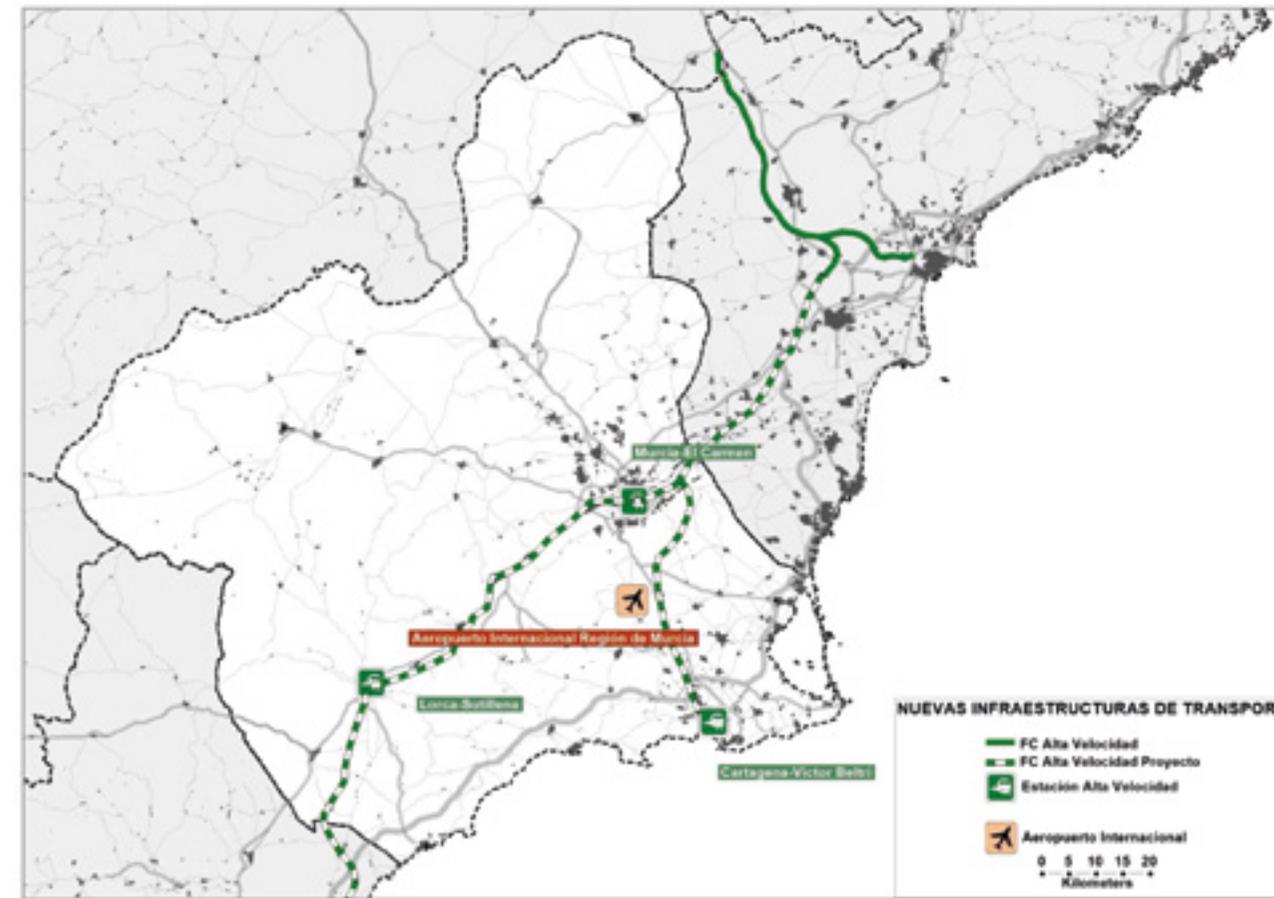


Figura 30. Nuevas infraestructuras de transporte



4. DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS

4.1 DESAFÍOS EN EL CORTO Y MEDIO PLAZO

Adecuar la oferta a la demanda para atender mejor las necesidades de movilidad

- ◊ **La movilidad urbana tiene un gran peso** en la Región, sin embargo **la prestación de servicios urbanos al amparo de concesiones autonómicas no resuelve esta demanda** dado que la oferta responde a criterios regionales.
- ◊ **Las ciudades de mediano y gran tamaño deberían estar dotadas de un sistema de transporte** de titularidad municipal que atienda eficazmente las demandas de la población residente y visitante.
- ◊ La movilidad regional, con una distribución geográfica cada vez más polinuclear, si bien está atendida por el sistema concesional propio de la Región, ve limitada su potencialidad por la presencia de concesiones estatales con tráficos regionales.
- ◊ **En la Región tiene un peso propio el turismo, con tendencia al alza** y, en consecuencia, la movilidad que genera la población visitante durante su estancia.
- ◊ **Es por ello necesario adaptar la red de transporte público a las necesidades del turismo**, de modo particular para facilitar el acceso a los principales puntos de interés, evitando así la dependencia del automóvil en recorridos de corto alcance.

Reconfigurar los servicios y desarrollar las infraestructuras para lograr un sistema integrado y eficaz

- ◊ El actual sistema concesional de transporte de viajeros por carretera responde a una configuración radial, pivotando en gran medida sobre el área metropolitana de Murcia.
- ◊ Sin embargo, la realidad territorial, económica y social de la Región plantea la necesidad de reconfigurar el sistema y adaptarse a estas circunstancias, así como a su desarrollo en el corto, medio y largo plazo.
- ◊ Actualmente el sistema está articulado sobre 35 concesiones que atienden a 15 millones de viajeros, **si bien dos concesiones concentran casi el 81% de la demanda y numerosas concesiones pueden denominarse de débil tráfico**.
- ◊ Esta situación debe **reconducirse hacia un modelo que atienda de forma más ordenada el territorio y procure su cohesión, garantizando la accesibilidad a los principales centros de interés como hospitales, así como a los nodos de transporte que en el corto plazo cobrarán relevancia como el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" y las estaciones ferroviarias de Alta Velocidad**.
- ◊ El nuevo modelo deberá lograr, además, **la articulación de las líneas de autobús entre sí** y su conectividad, dado que actualmente es relativamente baja, especialmente para permitir la **movilidad transversal** en la Región.
- ◊ La integración del transporte por carretera con el ferrocarril actual es prácticamente inexistente, lo que impide la consecución de una oferta de transporte más potente, en el que cada modo aporte sus capacidades.

◊ **Las líneas ferroviarias existentes podrían contribuir a potenciar el transporte público en la medida que respondan a horarios y niveles de servicio acordes con la movilidad regional.**

◊ Para ello, debería plantearse no solo una readaptación de los servicios si no la posible extensión a nuevos espacios metropolitanos.

◊ El transporte marítimo en el Mar Menor, entre la Manga y el litoral, actualmente opera como un modo de desplazamiento concebido de forma estacional.

◊ No obstante, puede ser una pieza que dinamice el transporte público y desincentive el uso del automóvil en este espacio de relaciones, si se desarrollara mediante servicios diseñados en el marco de una red de transporte más integrada.

Mejorar la financiación

◊ Debido al origen del sistema concesional, las tarifas técnicas (de equilibrio) **muestran gran disparidad, sobre todo por la ausencia de economías de escala en las concesiones de menor tamaño. Se debería evolucionar hacia un modelo unificado de costes.**

◊ Además, los presupuestos que dedica el Gobierno Regional están vinculados, en parte, al sostenimiento de concesiones y servicios no equilibrados desde el punto de vista económico.

◊ Esta situación podría corregirse con **una mejor configuración geográfica de las concesiones, incorporando servicios a zonas**

de baja demanda en corredores con flujos de movilidad más fuertes.

Implantar un nuevo sistema tarifario y coordinar los distintos modos de transporte

◊ Solo existen títulos de transporte combinado en las áreas de Murcia (autobús urbano, autobús pedanías y tranvía) y Cartagena (autobús urbano y autobús pedanías).

◊ Por tanto, quedan sin integración los títulos en el resto de la Región, situación que debería ser corregida a efectos de lograr la coordinación efectiva de todos los modos de transporte.

◊ **El nuevo sistema tarifario debería promover el uso del transporte colectivo de forma que el modo de transporte elegido, su precio y la eventual necesidad de transbordo no sean una barrera para desplazarse en transporte público.**

Lograr una gestión y actuación coordinada entre las autoridades de transporte para desarrollar el Plan Director

◊ A escala regional, la existencia de un marco competencial separado entre Administraciones Públicas estatal, autonómica y municipal **debería evolucionar hacia un modelo que coordine y actúe de forma unificada en cuanto al desarrollo de las**

infraestructuras del transporte público y la ordenación y gestión de los servicios y las tarifas.

◊ En este sentido, se podría lograr así un **mejor uso de los recursos públicos** y la atención integral de las necesidades de movilidad en la Región.

◊ A escala subregional, se han identificado **cuatro áreas metropolitanas o conurbaciones que deberían estar dotadas de elementos específicos de coordinación.**

◊ En particular para conciliar los servicios urbanos e interurbanos de los municipios que integran ámbitos de esta naturaleza. Estos espacios corresponden a **Murcia, Cartagena, Lorca y litoral Mar Menor-La Manga.**

Accesibilidad

◊ Lograr una accesibilidad universal al sistema de transporte público de viajeros, suprimiendo las barreras de acceso a las paradas, estaciones y vehículos.

Medio Ambiente

◊ Reducción de la huella de carbono producida por el sistema de transporte.

◊ Reducción de los niveles de emisiones de contaminantes producidos por el sistema de transporte.

◊ Mejora de la calidad del aire en las áreas urbanas.

◊ Reducción de los niveles de ruido ocasionado por los sistemas de transporte.

4.2 META

Estos objetivos se pueden materializar en un objetivo común: aumentar la demanda de transporte público, respecto de los niveles actuales, hasta 10% en 2022 y 20% en 2030, equivalente a un incremento de demanda de 10 millones de pasajeros.

Esta meta podemos considerar que es adecuada, si tenemos en cuenta las ratios de demanda por habitante en otras comunidades autónomas.

Como consecuencia de su logro, se verían incrementados de forma sensible los ingresos del sistema de transporte público, permitiendo así financiar algunas medidas como la extensión del billete único en la Región o la creación de nuevas rutas y servicios.

2016	2022		2030	
55 millones de viajeros	55 millones de viajeros	+10%	55 millones de viajeros	+20%



+ Accesible + Cercano + Sostenible

MOVIBUS
muévete en autobús

5. PROPUESTAS

Las propuestas de los Programas que constituirán el desarrollo del Plan Director se ordenan en torno a cuatro grandes ejes:

- ◊ Redes de transporte.
- ◊ Servicios e infraestructuras.
- ◊ Tarifación y financiación.
- ◊ Instrumentos de gestión.

5.1 EJE 01. REDES DE TRANSPORTE

El primer eje de Programas del Plan recoge las siguientes **propuestas** de carácter estructural.

01. Creación de redes municipales de transporte público, de modo que aquellos municipios con más de 25.000 habitantes ofrezcan servicios urbanos diferenciados.

02. Creación de servicios urbanos en zonas de interés turístico, en municipios con un incremento de población en época estival superior a 25.000 personas respecto de la población empadronada.

03. Segregación de tráfico regional en concesiones estatales, integrando esta demanda, actualmente atendida mediante 10 concesiones estatales, en el sistema concesional de la Región.

04. Creación de un servicio en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" integrando las relaciones entre este nuevo núcleo de demanda y los núcleos de población referentes del entorno litoral de la comunidad autónoma, así como la capital de la comunidad autónoma.

5.1.1 Programa de Creación de redes urbanas de transporte público

Ámbito	Transporte urbano
Propuesta de Programa	Creación de redes urbanas de transporte público

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se apoyan sobre el tamaño del municipio y el grado de cobertura que deben ofrecer las redes urbanas de transporte.

- ◊ Municipios con población superior a **25.000 Hab.**
- ◊ Cobertura población **90% a menos de 300 m.**

Descripción y tipología de actuación Actualmente existen 13 municipios cuya población es superior a 25.000 habitantes, 8 de ellos dotados de una red municipal de transporte urbano y 5 sin servicio urbano propio.

Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Desarrollar una **nueva red municipal** si no existen servicios urbanos de transporte.
- ◊ **Segregar los servicios urbanos prestados al amparo de concesiones regionales** para conformar una red urbana unificada con los servicios municipales.

En el caso de municipios en los que los servicios urbanos solo son prestados por el Ayuntamiento, no es necesario actuar.

MUNICIPIO	HAB. INE 2016	DISPONIBILIDAD ACTUAL DE SERVICIOS URBANOS		ACTUACIÓN	
Murcia	1	441.003	Municipal	Regional	Área Metropolitana
Cartagena	2	214.759	Municipal	Regional	Área Metropolitana
Lorca	3	91.730	Municipal	Regional	Área Metropolitana
Molina de Segura	4	69.614	Municipal	Regional	Segregación
Alcantarilla	5	41.155	-		Nueva red
Cieza	6	35.134	Municipal		(No requiere)
Águilas	7	34.706	Municipal	Regional	Segregación
Torre-Pacheco	8	34.630	Municipal		(No requiere)

MUNICIPIO	HAB. INE 2016	DISPONIBILIDAD ACTUAL DE SERVICIOS URBANOS		ACTUACIÓN	
Yecla	9	34.037	Municipal		(No requiere)
San Javier	10	31.782	(En estudio)	Regional y nacional	Segregación
Totana	11	30.981	-		Nueva red
Mazarrón	12	30.704	(En estudio)	Regional	Segregación
Caravaca de la Cruz	13	25.591	(En estudio)		Nueva red
Total Plan Director	13	1.115.826			10

Tabla 57. Propuesta de creación de redes urbana de transporte

5.1.2 Programa de Creación de servicios urbanos en zonas de interés turístico

Ámbito	Transporte urbano
Propuesta de Programa	Creación de redes urbanas de transporte público

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se apoyan sobre la dimensión turística del municipio y la cobertura a prestar.

- ◊ Municipios con **parque de viviendas secundarias y vacías superior a 6.250** (equivalente a 25.000 personas) en varios núcleos urbanos.

◊ Cobertura a los centros y lugares de actividad estacional (universidad, recursos costeros, etc.).

Descripción y tipología de actuación Actualmente existen 10 municipios cuyo parque de viviendas secundarias y/o vacías superar 6.250 inmuebles, 6 de ellos dotados de una red municipal de transporte urbano y 4 sin servicio urbano propio.

Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

◊ Creación de nuevas redes en municipios que actualmente no disponen de transporte urbano propio, diseñando una sub-red específica para atender puntos de interés turístico.

En el caso de municipios en los que existen servicios urbanos de transporte no se requiere una actuación estructural, si bien sería conveniente revisar si su diseño se adaptan correctamente a los puntos de interés turístico.

MUNICIPIO		VIVIENDAS SECUNDARIAS Y VACÍAS INE 2011	DISPONIBILIDAD ACTUAL DE SERVICIOS URBANOS	ACTUACIÓN
Murcia	1	50.655	Municipal	(No requiere)
Cartagena	2	39.150	Municipal	(No requiere)
San Javier	3	28.474	(En estudio)	Nueva red
Mazarrón	4	15.827	(En proyecto)	Nueva red
Alcázares, Los	5	15.475	-	Nueva red
San Pedro del Pinatar	6	11.334	-	Nueva red
Torre-Pacheco	7	9.642	Municipal	(No requiere)
Águilas	8	9.295	Municipal	(No requiere)
Molina de Segura	9	8.262	Municipal	(No requiere)
Lorca	10	7.147	Municipal	(No requiere)
Total Plan Director	10	195.261		4

■ ■ **Tabla 58.** Propuesta de creación de servicios urbanos en zonas turísticas.

5.1.3 Programa de Segregación de tráfico de las concesiones del Estado

Ámbito	Transporte inter-regional
Propuesta de Programa	Segregación de tráfico de las concesiones del Estado

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se apoyan sobre aquellas concesiones de la Administración General del Estado (VAC) que, en la actualidad, prestan transporte regional.

Descripción y tipología de actuación Actualmente existen 10 concesiones estatales que discurren por la Región de Murcia y, según datos del Ministerio de Fomento, la demanda regional se sitúa próxima a 124.000 viajeros.

Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

◊ Solicitar al Ministerio de Fomento la cesión de estos tráfico durante el proceso de preparación del expediente de renovación concesional.

MUNICIPIO		DENOMINACIÓN	VIAJEROS POR CONCESIÓN
VAC-025	1	Murcia- Sevilla	126.682
VAC-031	2	Murcia- Valencia	107.102
VAC-055	3	Madrid- Alicante	701.684
VAC-132	4	Alicante- Murcia	232.939
VAC-133	5	Zaragoza- Murcia	152.462
VAC-213	6	Santander- Bilbao- La Manga	285.946
VAC-228	7	Almería- Cartagena	15.920
VAC-229	8	Murcia- Almería	38.670
VAC-236	9	Badajoz- Murcia	10.663
VAC-237	10	Alicante- Cartagena- Murcia	215.088
Total Plan Director	10	195.261	1.887.156
		Viajeros Regionales	124.635 (6.6%)

■ ■ **Tabla 59.** Propuesta de segregación de tráfico de las concesiones del Estado

5.1.4 Programa de Creación de un servicio en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva"

Ámbito	Transporte interurbano
Propuesta de Programa	Segregación de tráfico de las concesiones del Estado

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se apoyan sobre la dimensión poblacional y la cobertura a prestar.

◊ Municipios del litoral con mayor volumen de población, así como la capital.
 ◊ Cobertura a los centros y lugares de actividad estacional (recursos costeros de ocio, etc.).

Descripción y tipología de actuación Actualmente se encuentra en servicio el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva", según datos de AENA con una demanda próxima a 520.000 pasajeros.

Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa es la siguiente:

◊ Creación de nueva red mediante la formulación de nuevo título concesional que articule la integración de las relaciones entre el aeropuerto y núcleos de población relevantes, todo ello en consonancia con lo propuesto en la medida 1 del Eje 2, nuevo mapa concesional.

MUNICIPIO	POBLACIÓN (CREM 2017)	PLAZAS HOTELERAS
Murcia	443.243	4.530
Cartagena	214.177	5.649
Águilas	34.758	748
San Javier	31.695	2.248
Mazarrón	30.996	715
San Pedro del Pinatar	24.903	1.135
Los Alcázares	15.349	1.894
Total Plan Director	795.121	16.919

Tabla 60. Propuesta de creación de servicios en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva".

5.2 EJE 02. SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

El segundo eje del Plan plantea propuestas de Programas desde una perspectiva multimodal, concretándose de forma sectorial.

01. Programa de elaboración de un nuevo mapa concesional, estructurado en 6 corredores radiales con nodo central en Murcia y 4 corredores transversales conectando los territorios Altiplano, Noroeste, Vegas y Litoral. Se definirían conexiones específicas en puntos estratégicos regionales como el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva", las Universidades o el Hospital Virgen de la Arrixaca.

02. Programa de desarrollo de líneas ferroviarias regionales, o equivalentes, conectando puntos de interés de la Región mediante servicios interurbanos, ampliando el tranvía de Murcia hacia espacios de fuerte demanda en el entorno y extendiendo la línea Cartagena-Los Nietos hacia Cabo de Palos.

03. Programa de desarrollo de líneas marítimas, mediante servicios rápidos entre el litoral del Mar Menor, Cabo de Palos y La Manga.

04. Programa de creación de intercambiadores de transporte público, desarrollando nuevos intercambiadores en estaciones ferroviarias existentes (6) y futuras (3 Alta Velocidad) así como vinculados al transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" y al transporte marítimo en el Mar Menor.



05. Programa de adaptación de las estaciones de autobús para asegurar la conexión de las futuras concesiones tanto en los nodos cabecera de los corredores radiales y transversales (10) como en los puntos intermedios (8).

06. Programa de creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público en tramos interurbanos de vías cuyo dominio público corresponda a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

5.2.1 Programa de elaboración de un nuevo mapa concesional

Ámbito	Servicios de transporte
Propuesta de Programa	Nuevo mapa concesional

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de programa se fundamentan en la consecución de un sistema **más vertebrado, equilibrado y conectado**, en los siguientes términos.

- ◊ Estructura en red, estableciendo corredores radiales y transversales, tomando como referencia las zonas de movilidad que han servido para elaborar el análisis de la movilidad actual.
- ◊ Cada corredor estaría formado por **rutas principales de carácter troncal y rutas locales** para dotar de capilaridad al sistema.

Descripción y tipología de actuación El nuevo mapa daría soporte a 11 rutas principales que podrían integrarse en 10 corredores. Se simplifica por tanto el modelo actual (35 concesiones) de modo que las nuevas concesiones se puedan establecer asociando 1 ó 2 corredores a cada concesión. El Programa

El nuevo mapa concesional deberá considerar conexiones específicas de transporte público en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva", el Hospital Clínico Universitario Virgen de la Arrixaca y las Universidades, debido al carácter estratégico de estos enclaves, con el fin de garantizar una adecuada accesibilidad a sus áreas de influencia.

Las rutas que se establezcan durante la fase de diseño del nuevo mapa concesional podrán incardinarse en una concesión independiente a las radiales y transversales definidas en el Plan Director o bien, integrarlas en la concesión geográfica por la que discorra la ruta. Será determinante para elegir uno u otro modelo de desarrollo la demanda potencial que pueda justificar la viabilidad de la concesión.

Las actuaciones contempladas son las siguientes:

- ◊ Diseño de un mapa concesional y de los proyectos de explotación.
- ◊ Licitación de las concesiones.

TIPOLOGÍA	CORREDOR	POBLACIÓN	RUTAS PRINCIPALES	
Radial	Altiplano	1	633.843	R 1
	Vegas	2	627.662	R 2
	Noroeste	3	597.886	R 3
	Valle Guadalentín	4	647.099	R 4
	Costa Occidental	5	585.081	R 5
	Costa Oriental	6	809.072	R 6 Y R 7
Transversal	Sierras	7	112.946	T 1
	Oeste	8	182.222	T 2
	Litoral	9	406.160	T 3
	Este	10	249.282	T 4
Total Plan Director		10	1.464.847	

■ ■ **Tabla 61.** Propuesta de nuevo mapa concesional.

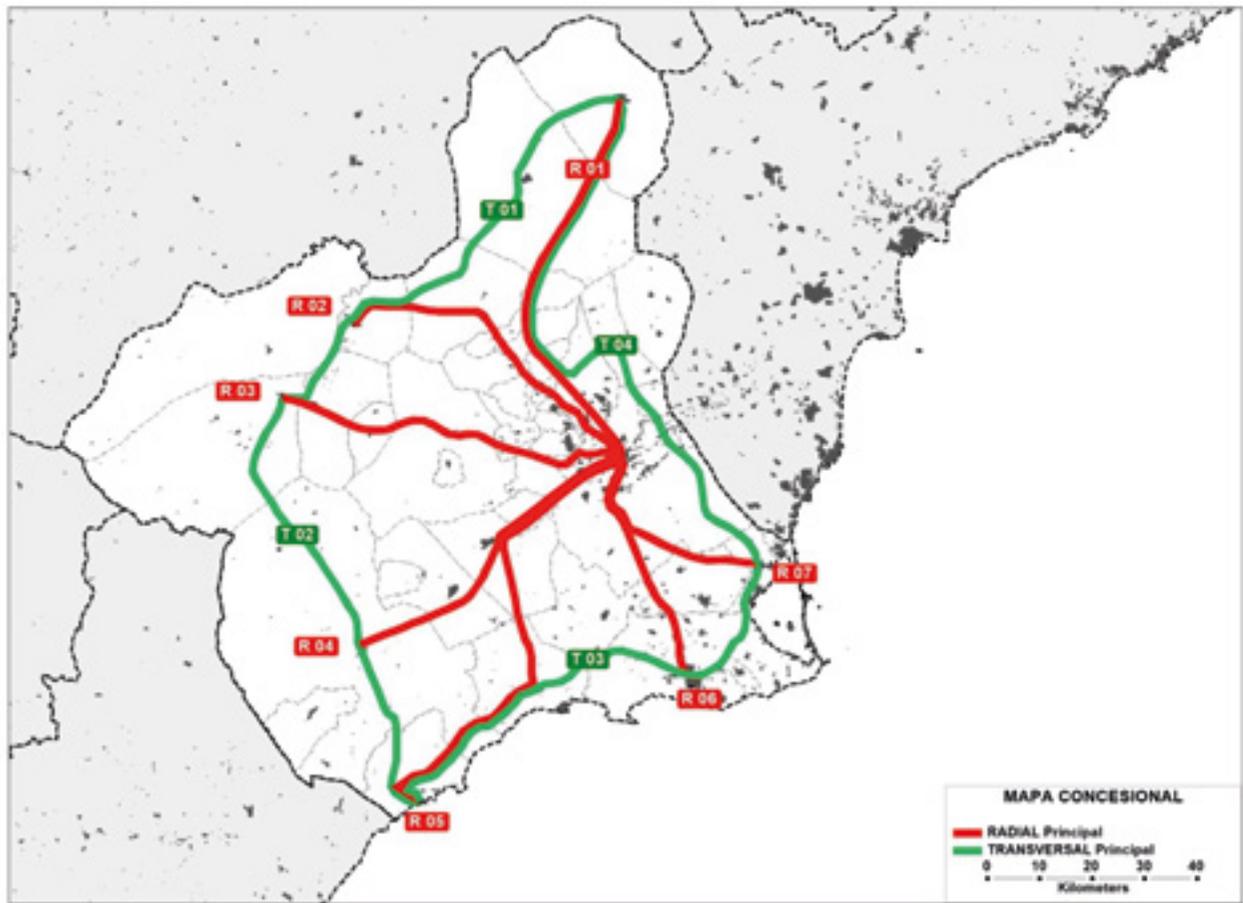


Figura 31.
Propuesta red de corredores del mapa concesional

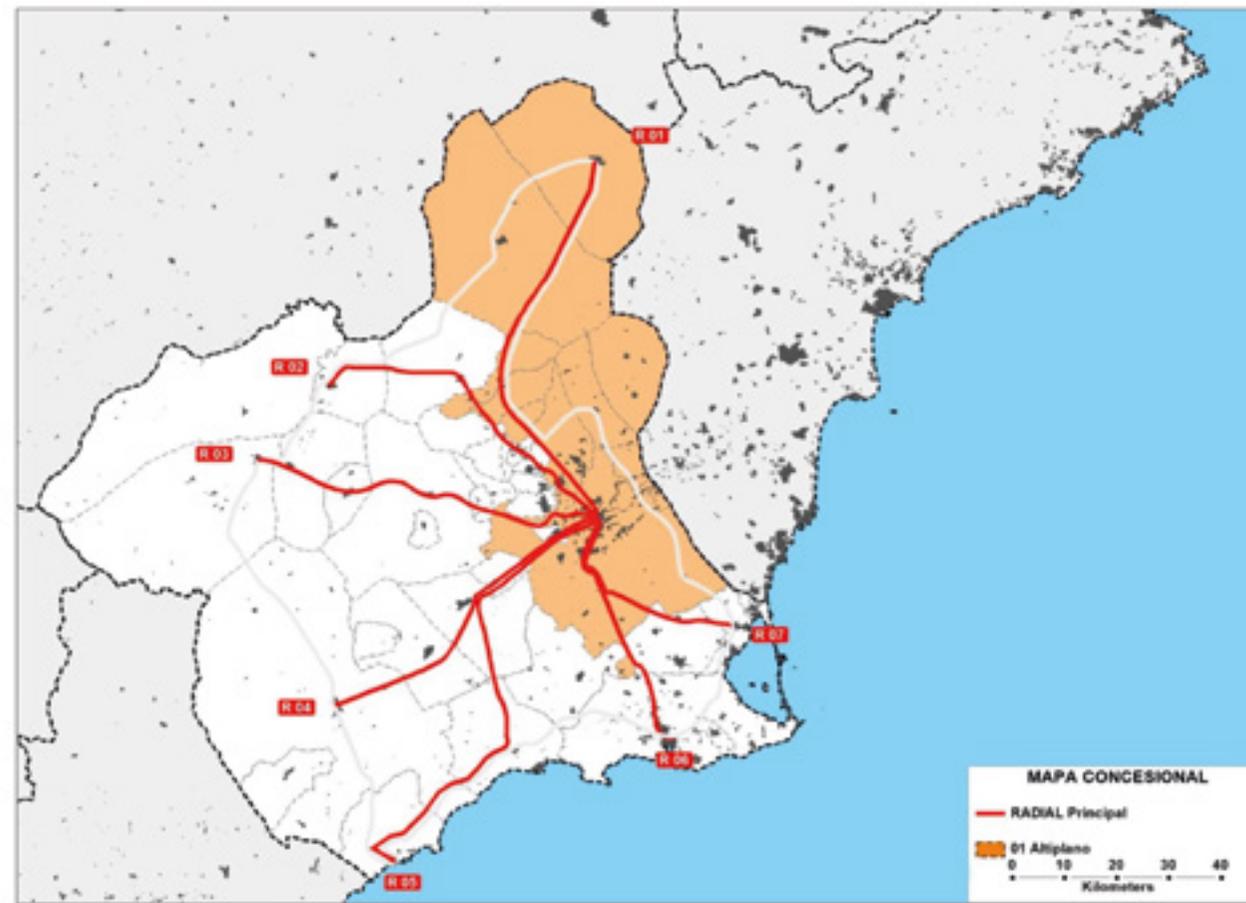


Figura 32.
Propuesta Corredor Altiplano

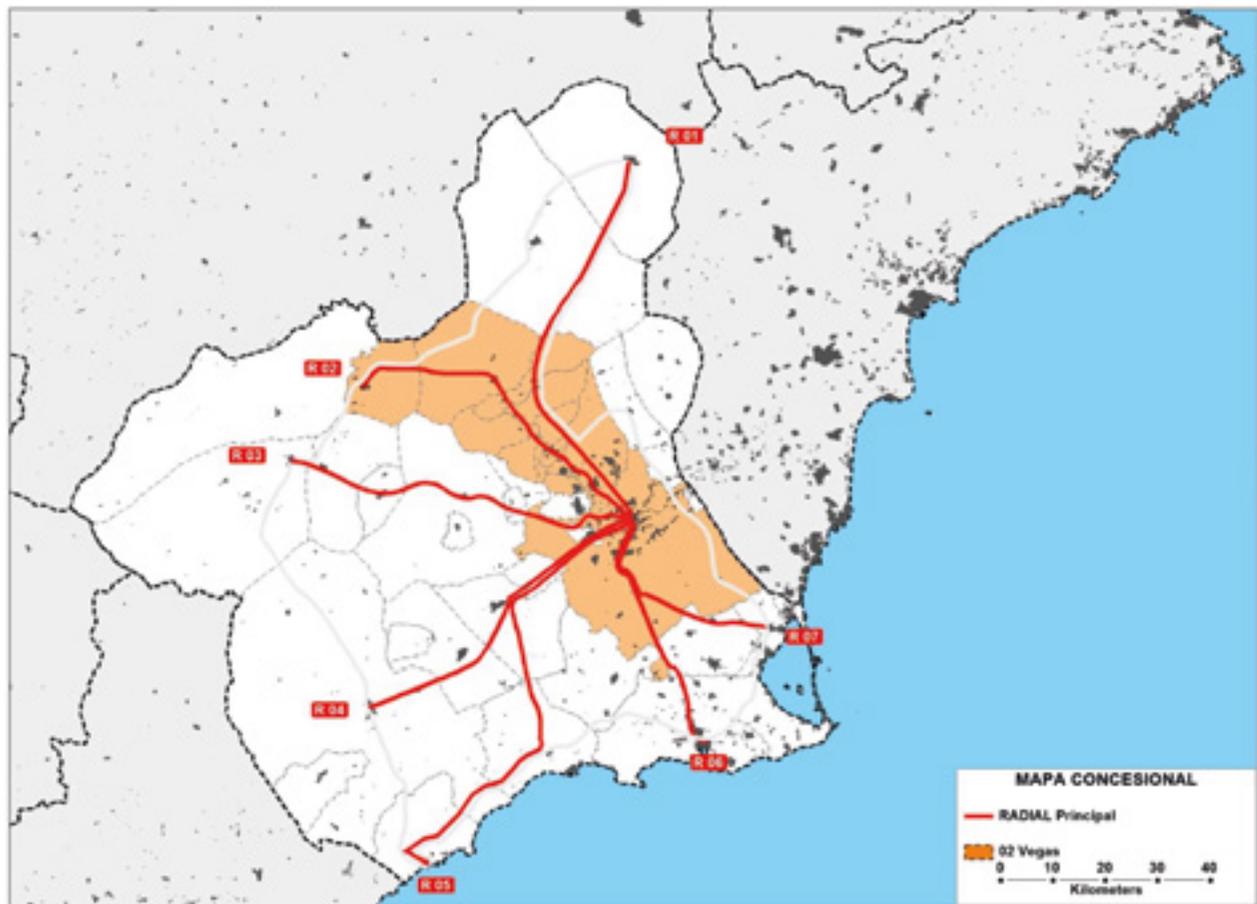


Figura 33. Propuesta Corredor Vegas

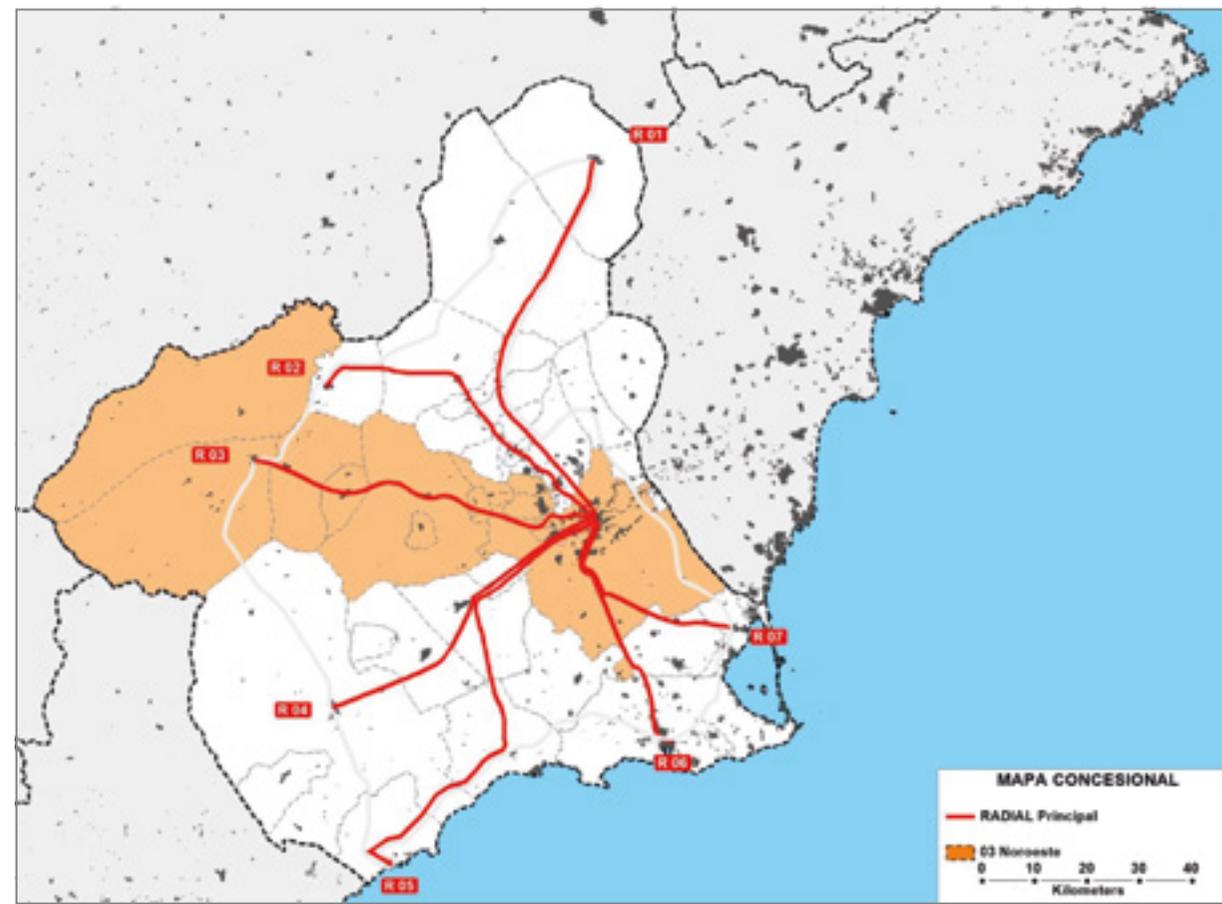


Figura 34. Propuesta Corredor Noroeste

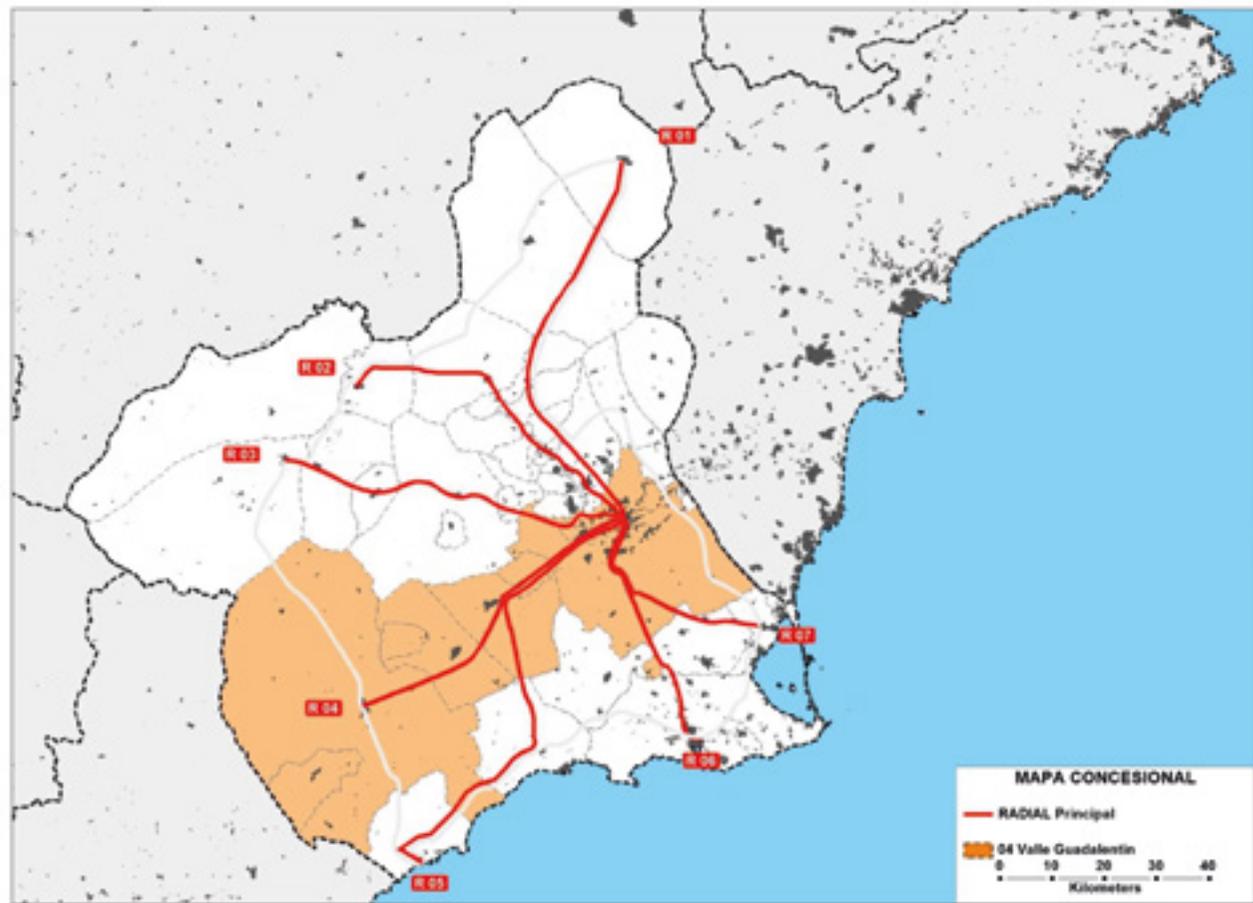


Figura 35.
Propuesta
Corredor Valle del
Guadalentín

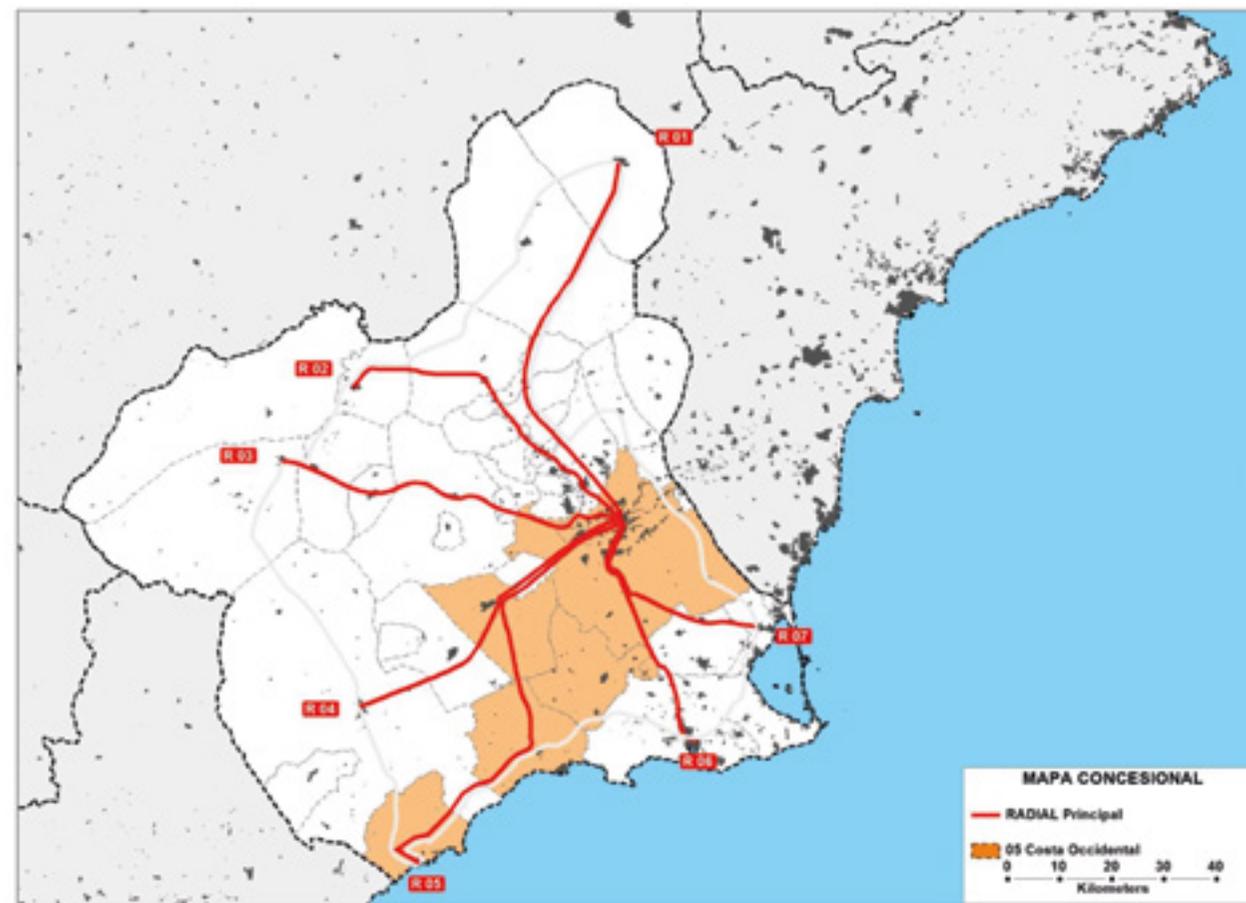


Figura 36.
Propuesta
Corredor Costa
Occidental.

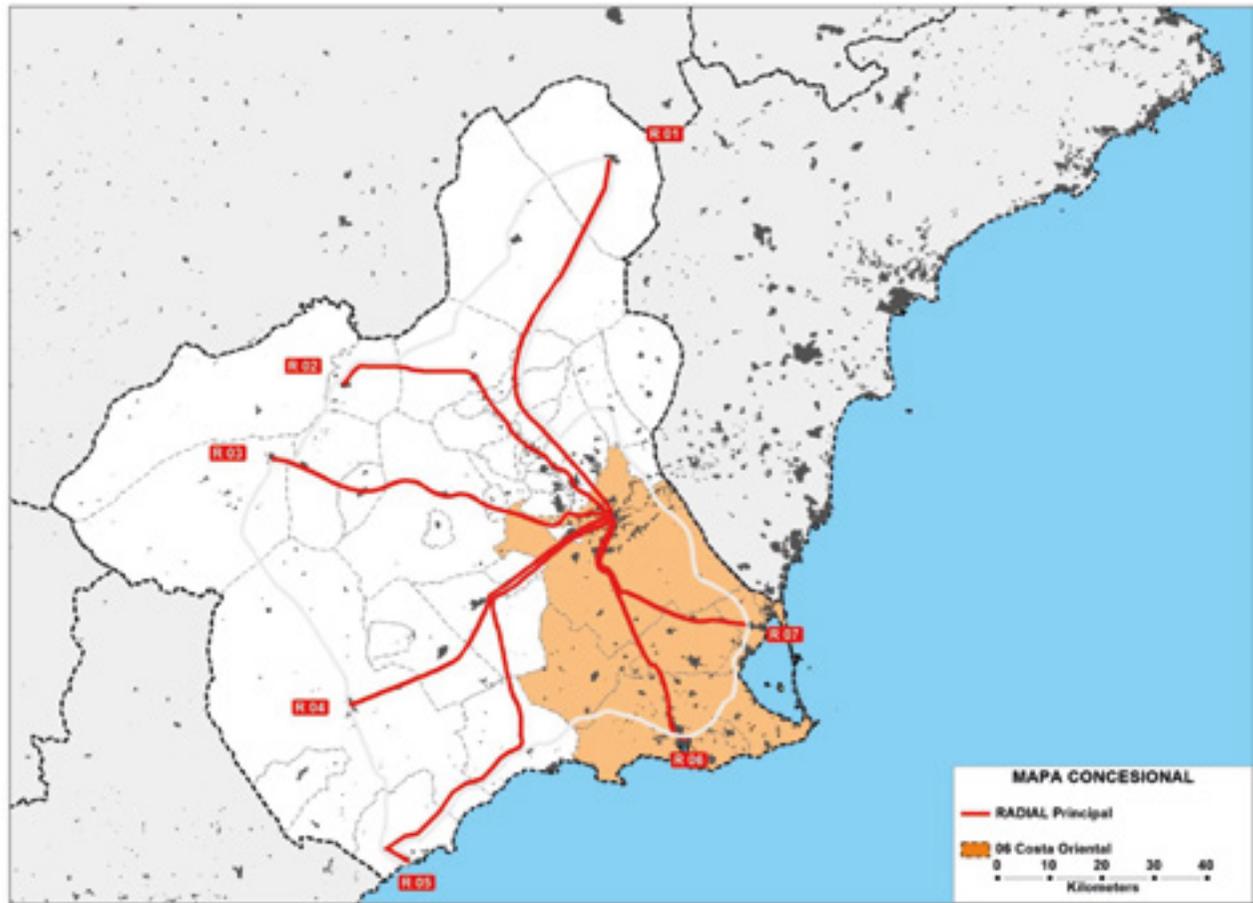


Figura 37.
Propuesta
Corredor Costa
Oriental.

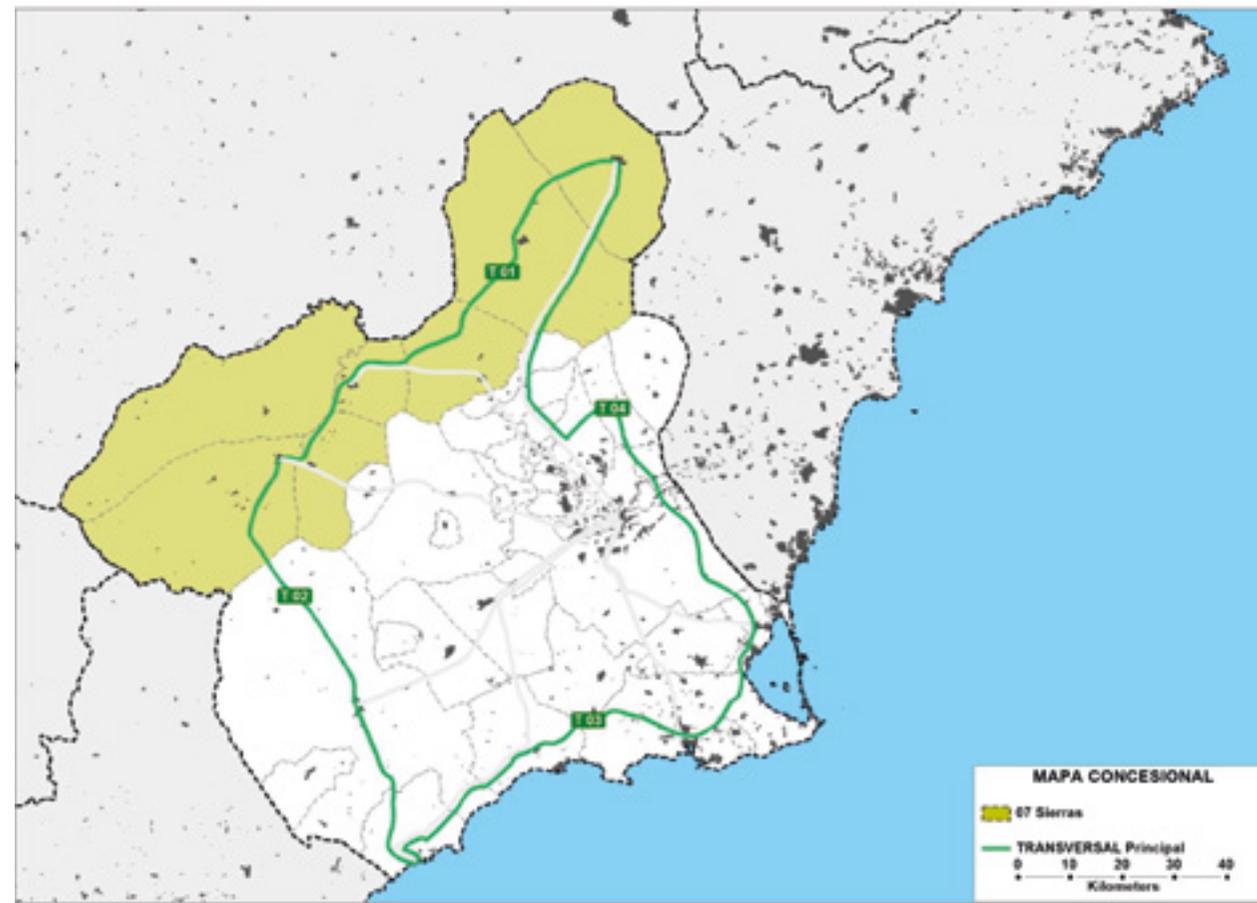


Figura 38.
Propuesta
Corredor Sierras

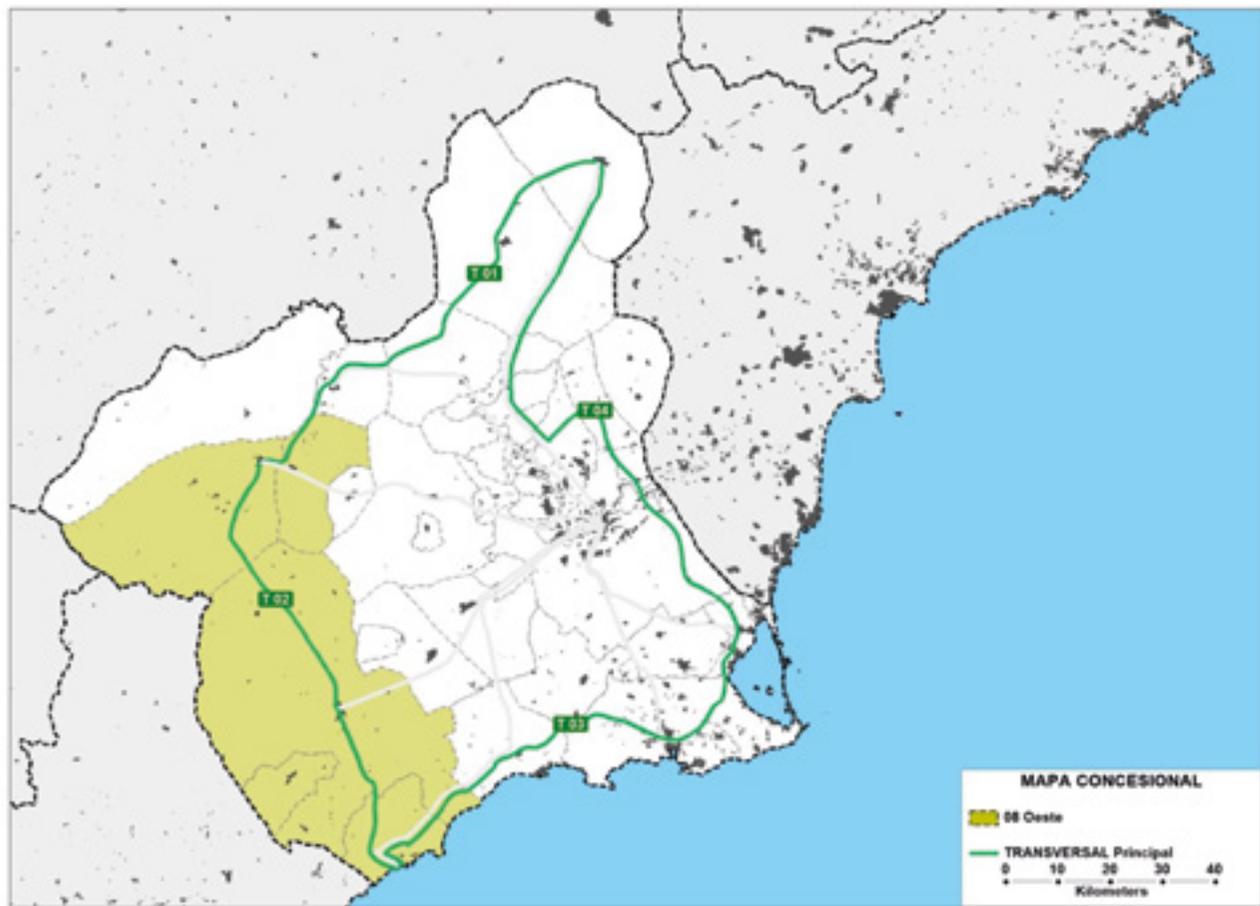


Figura 39.
Propuesta
Corredor Oeste

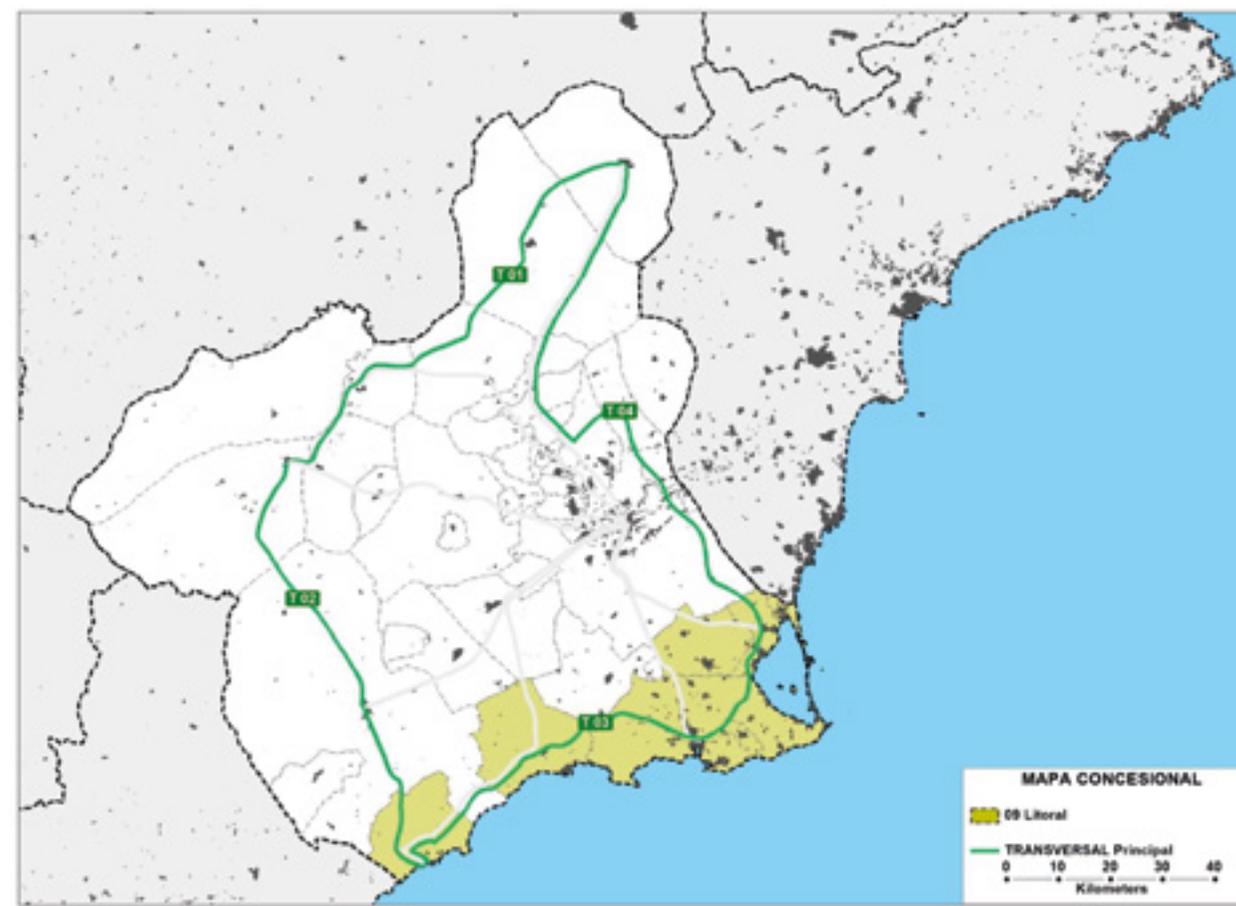


Figura 40.
Propuesta
Corredor litoral

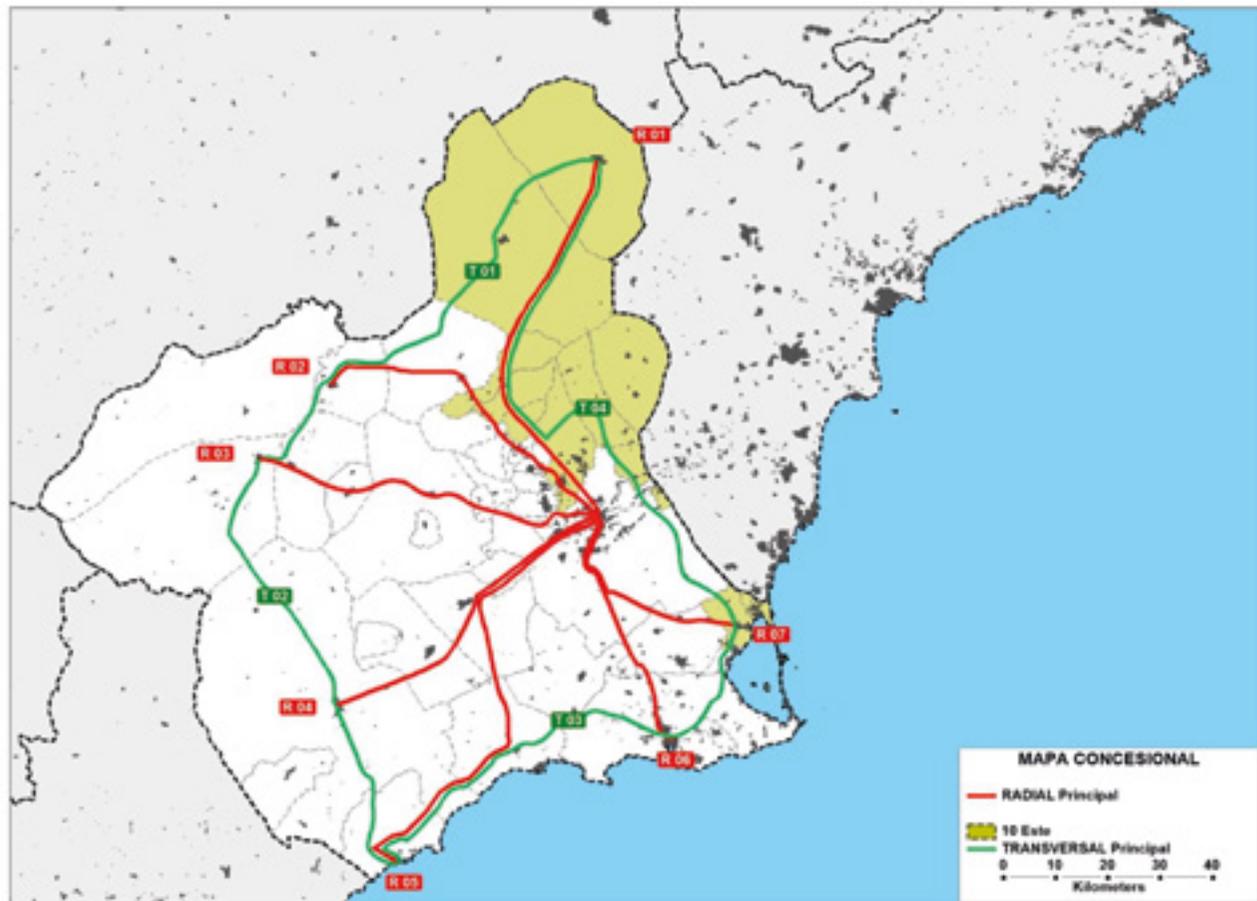


Figura 41. Propuesta Corredor Este

5.2.2 Programa de Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes

Ámbito	Servicios de transporte
Propuesta de Programa	Desarrollo de líneas ferroviarias regionales o equivalentes

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se fundamentan en:

- ◊ Crear servicios de transporte ferroviario de carácter regional aprovechando la infraestructura existente (vías y estaciones).
- ◊ Ampliar la potencialidad de líneas ferroviarias periurbanas o equivalentes.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Nuevas líneas regionales de carácter diametral, pivotando en Murcia, que podrían desarrollarse mediante un convenio con el actual operador (RENFE Viajeros) o bien con nuevos operadores.
- ◊ Extensión del tranvía de Murcia, o cualquier otro sistema de transporte colectivo de viajeros de gran

capacidad en plataforma reservada, hacia el sur, para equilibrar la línea y dotar de mejor comunicación con el barrio del Carmen y La Arrixaca (Campus de la Salud y Hospital General).

- ◊ Extensión del tranvía, o cualquier otro sistema de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada, hacia el norte para incorporar Molina y su área metropolitana.
- ◊ Extensión de la línea de ferrocarril de ancho métrico (FEVE) hacia Cabo de Palos.

TIPO DE LÍNEA	DESCRIPCIÓN		ACTUACIÓN
Líneas diametrales	Albacete – Hellín – Calasparra - Cieza - Murcia - Cartagena	1	Nuevo servicio
	Alicante - Beniel - Murcia - Lorca y Águilas	2	Adaptación servicio
Líneas suburbanas	Tranvía o cualquier otro sistema de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada, de Murcia hacia La Arrixaca	3	Ampliación infraestructura y 3 servicio
	Tren Cartagena - Los Nietos hacia Cabo de Palos	4	Ampliación infraestructura y servicio
Total Plan Director		4	1.464.847

Tabla 62. Propuesta de desarrollo de líneas ferroviarias regionales

5.2.3 Programa de desarrollo de líneas marítimas

Ámbito	Servicios de transporte
Propuesta de Programa	Desarrollo de líneas marítimas

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa se fundamentan en:

- ◊ Crear servicios de transporte marítimo para potenciar y promover las relaciones entre el litoral y La Manga del Mar Menor.
- ◊ Asociar el desarrollo de estas líneas marítimas a puntos de intercambio modal (automóvil y autobús, principalmente).



Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de estudiar y analizar el Programa son las siguientes:

- ◊ Línea Cabo de Palos - Santiago de la Ribera.
- ◊ Línea Cabo de Palos - San Pedro del Pinatar (Lo Pagán).
- ◊ Línea La Manga - Santiago de la Ribera.
- ◊ La Manga – Lo Pagán.
- ◊ La Manga – Los Alcázares.
- ◊ La Manga – Los Urrutias.



5.2.4 Programa de creación de intercambiadores de transporte público

Ámbito	Infraestructuras de transporte
Propuesta de Programa	Red regional de intercambiadores

Criterio de desarrollo El criterio principal de desarrollo es establecer intercambiadores en los nodos principal del sistema de transporte, articulando la red de transporte por carretera con otros modos de transporte:

- ◊ Principales estaciones marítimas actuales y futuras en el ámbito del Mar Menor.
- ◊ Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva".
- ◊ Principales estaciones ferroviarias actuales y futuras (Alta Velocidad).

Descripción y tipología de actuación El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia "Juan de la Cierva" está equipado con un punto de intercambio (estación) de autobuses por lo que no se requiere una actuación específica.

Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ En las áreas portuarias de Cabo de Palos, Tomás Maestre y San Pedro del Pinatar y la Ribera.
- ◊ En las estaciones ferroviarias de Alta Velocidad.
- ◊ En las estaciones ferroviarias de Cieza, Archena, Balsicas, Alcantarilla, Alhama de Murcia y Águilas.

TIPOLOGÍA	MUNICIPIO	ACTUACIÓN
Intercambiador Bus + Aeropuerto	Corvera	1 (No requiere)
	Cabo de Palos	2 Creación (La Manga 365)
Intercambiador Bus + Puerto	Puerto Tomás Maestre	3 Creación
	San Pedro del Pinatar	4 Creación
Intercambiador Bus + Tren AVE	Murcia	5 Creación
	Cartagena	6 Creación
	Lorca	7 Creación
	Cieza	8 Creación
Intercambiador Bus + Tren Regional	Calasparra	9 Creación
	Archena	10 Creación
	Balsicas	11 Creación
	Alcantarilla	12 Creación
	Alhama de Murcia	13 Creación
	Águilas	14 Creación
Total Plan Director	14	13

■ Tabla 63. Propuesta de red regional de intercambiadores.

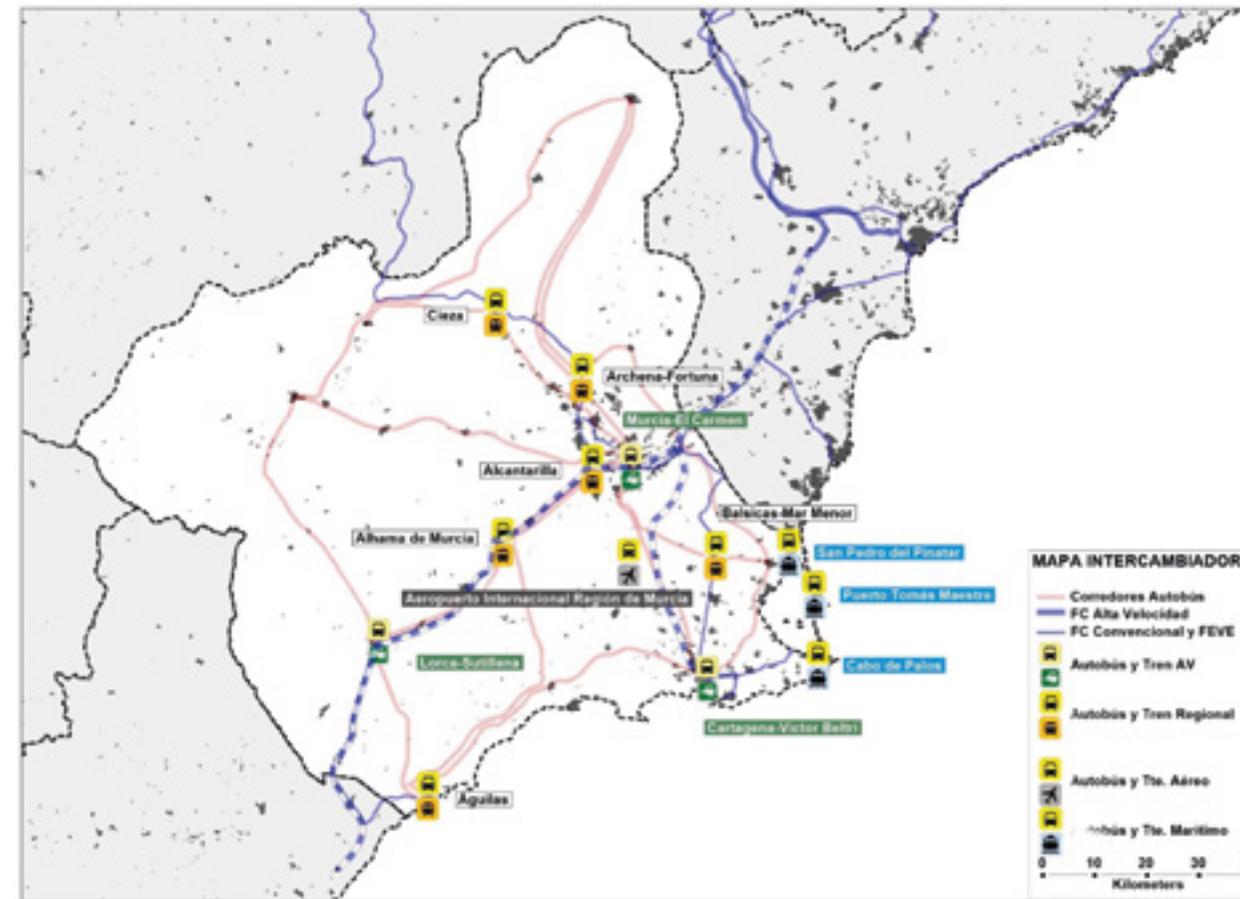


Figura 42. Propuesta de intercambiadores de transporte.

5.2.5 Programa de creación de estaciones de autobús

Ámbito	Infraestructuras de transporte
Propuesta de Programa	Red regional de estaciones de autobús

Criterio de desarrollo El criterio principal de desarrollo es establecer estaciones de autobuses que logren total conectividad entre los corredores definidos en el futuro mapa concesional:

- ◊ Nivel 1 **Nodos principales**, correspondientes a los extremos del corredor.
- ◊ Nivel 2 **Nodos intermedios**, situados en puntos internos desde los que irradiar redes locales.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ En el nivel 1, 3 nuevas estaciones para lograr 10 estaciones de autobús.
- ◊ En el nivel 2, 5 nuevas estaciones para alcanzar 10 estaciones de autobús.
- ◊ Las estaciones que no formen para de un intercambiador pueden desarrollarse mediante

soluciones a cielo abierto, cubiertas o en edificio propio.

TIPOLOGÍA	MUNICIPIO		ACTUACIÓN
Estación Autobuses Nivel 1	Murcia	1	(No requiere)
	Yecla	2	(No requiere)
	Calasparra	3	(No requiere)
	Caravaca	4	(No requiere)
	Lorca	5	(No requiere)
	Águilas	6	(No requiere)
	Mazarrón	7	(No requiere)
	Cartagena	8	(No requiere)
	Cabo de Palos	9	Creación (La Manga 365)
	San Pedro del Pinatar	10	(No requiere)
Estación Autobuses Nivel 2	Archena	11	Creación
	Cieza	12	(No requiere)
	Mula	13	(No requiere)
	Alhama de Murcia	14	Creación
	Alcantarilla	15	Creación
	Puerto Tomás Maestre	16	Creación
	Corvera	17	(No requiere)
	Balsicas	18	Creación
Total Plan Director		18	8

Tabla 64. Propuesta de red regional de estaciones de autobús.

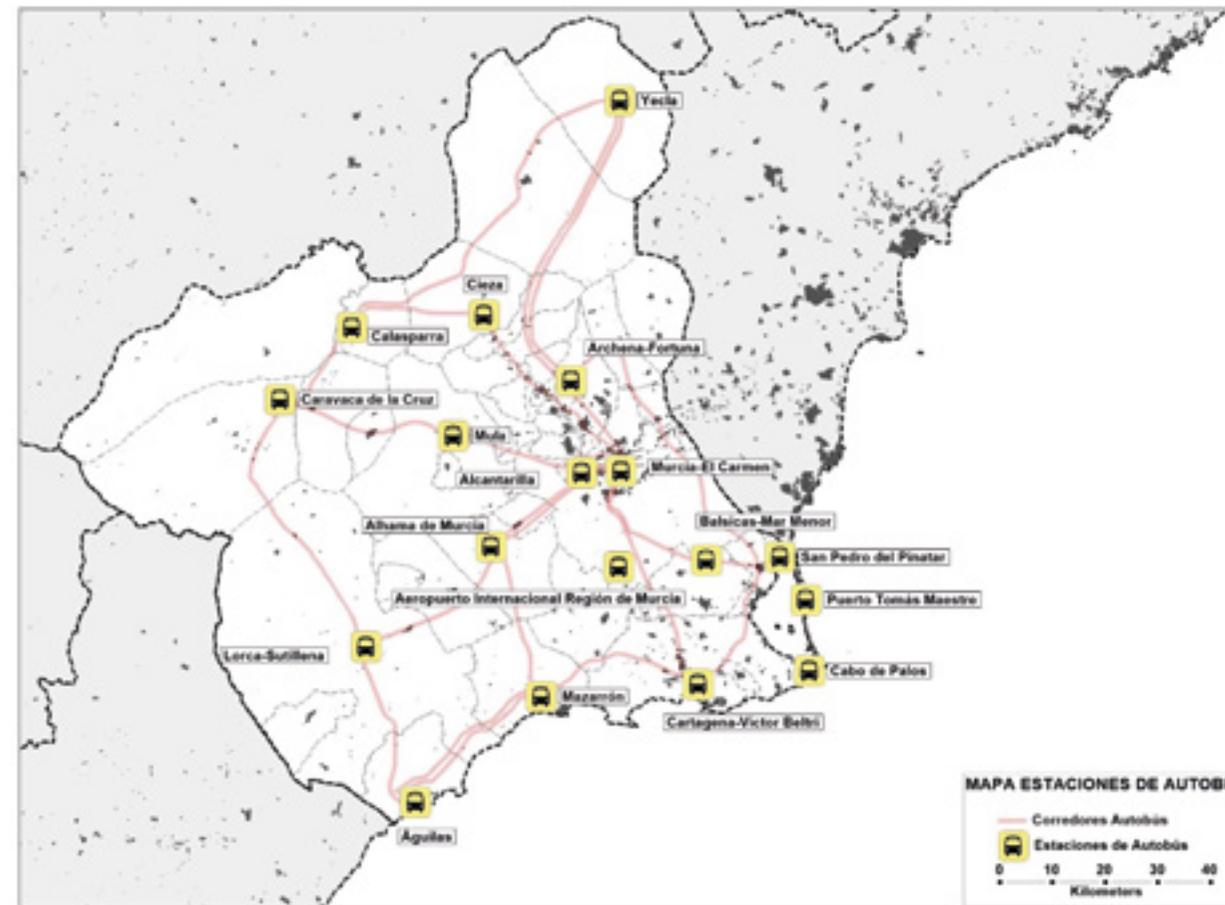


Figura 43. Propuesta de estaciones de autobús



5.2.6 Programa de creación, mantenimiento o adaptación de las paradas de los servicios de transporte público en tramos interurbanos de vías cuyo dominio público corresponda a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Ámbito	Infraestructuras de transporte
Propuesta de Programa	Red regional de paradas interurbanas

Criterio de desarrollo El criterio principal de desarrollo es establecer paradas interurbanas de autobuses, en base a los principios de seguridad vial, accesibilidad y sostenibilidad medioambiental:

- ◊ Creación de nuevas paradas.
- ◊ Mantenimiento y Adaptación de las existentes.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Realización de un inventario de las paradas existentes, y determinación de la creación de nuevas paradas.
- ◊ Planificación de actuaciones de construcción, mejora o adaptación, según su caso.

◊ Definición de su diseño y financiación, así como de los órganos competentes para su ejecución.

5.3 EJE 03. TARIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

El tercer eje del Plan Director propone de forma decidida Programas que contemplan **medidas para estimular el uso del transporte público**, aumentar la demanda y mejorar la sostenibilidad financiera del sistema.

01. Programa de definición de un nuevo sistema tarifario basados sobre 3 zonas tarifarias, concebidas para facilitar la movilidad en autobús entre diferentes sectores y áreas de la Región, mediante un título único.

02. Programa de revisión de los costes concesionales para lograr un sistema más homogéneo que evite explotar líneas con un coste de producción sobrelevado respecto de la media por carecer de economías de escala. Esta propuesta está vinculada con la definición del nuevo mapa concesional.

03. Programa de reasignación del presupuesto de la Administración Regional, concentrando los recursos financieros en actuaciones para implantar medidas en todo el sistema concesional como, por ejemplo, el billete único y otras medidas de promoción del transporte público.

5.3.1 Programa de definición de un nuevo sistema tarifario

Ámbito	Tarificación
Propuesta de Programa	Definición de un nuevo sistema tarifario

Criterio de desarrollo La propuesta de programa pretende introducir un **sistema único de tarifas** para todos los modos de transporte público de viajeros en la Región, de modo que pueda crearse un **título único multimodal** cuyo importe depende de los saltos entre zonas. Teniendo en cuenta el peso del área metropolitana de Murcia y las distancias de los desplazamientos habituales, el Plan Director propone una zona central, una segunda zona que abarque el resto de la Región y una tercera zona, exterior a la Región. Los criterios de desarrollo de la propuesta pretenden establecer los parámetros básicos del sistema:

- ◊ Zonificación.
 - Zona 1 Murcia y área metropolitana.
 - Zona 2 Áreas Funcionales.
 - Zona 3 Exterior de la Región (actualmente atendida por concesiones regionales).
- ◊ Ámbito funcional. Todos los modos de transporte

urbano e interurbano (carretera, ferrocarril y marítimo).

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ En cada zona tarifaria se garantizan dos estaciones de autobús que actúan como nodos entre las líneas principales (radial y transversal) y las comarcales.
- ◊ Tarifa con billete único no depende de origen-destino si no de movimientos entre zonas tarifarias.

ZONA TARIFARIA	SECTOR	DENOMINACIÓN
A	1	Área Metropolitana de Murcia
	1	Altiplano y Vega Alta
B	2	Noroeste
	3	Vegas Medias y litoral Occidental
	4	Litoral Oriental
C	1	Provincias de Almería, Albacete y Alicante

Tabla 65. Propuesta de nuevo sistema tarifario.

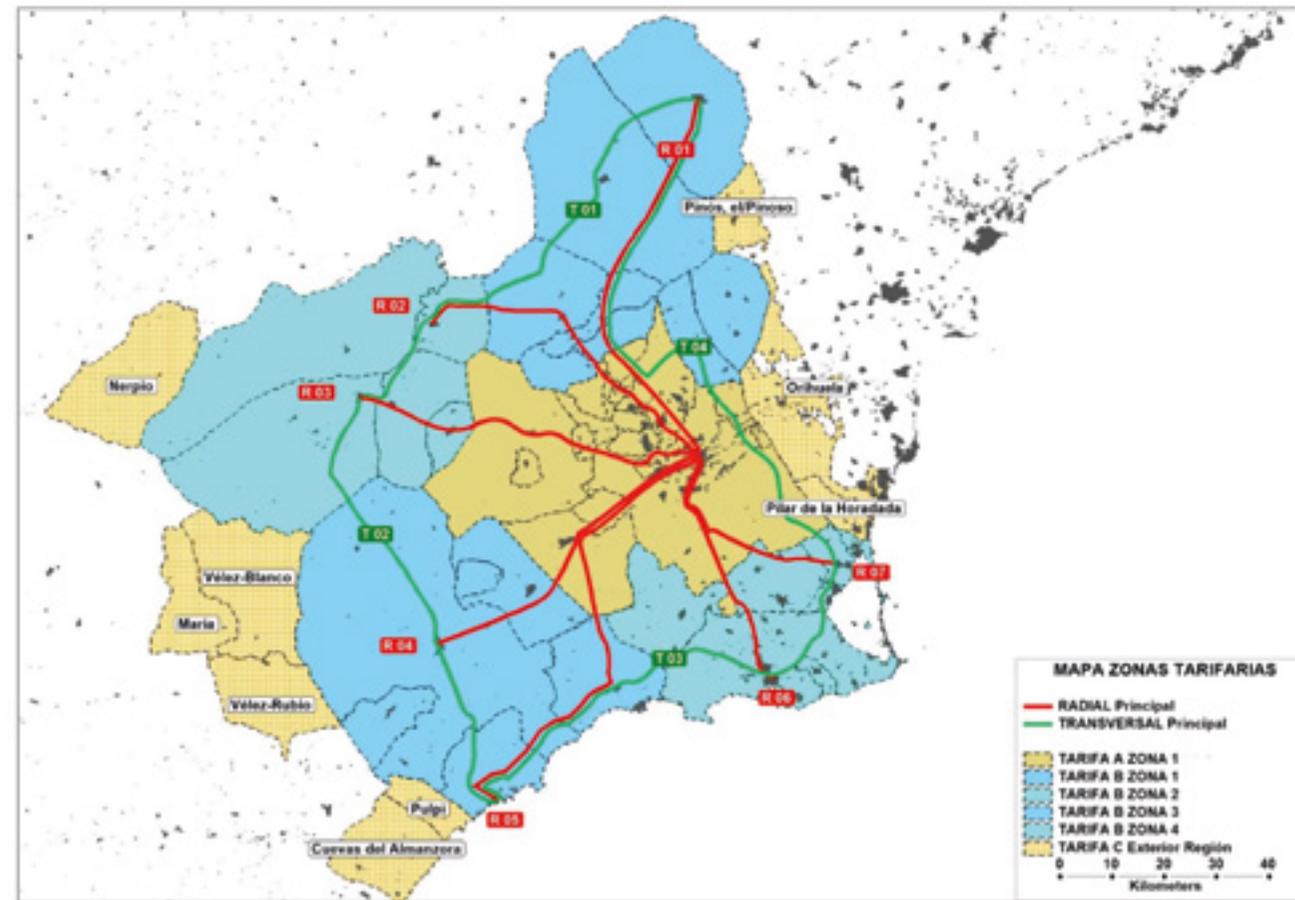


Figura 44.. Propuesta de sistema tarifario

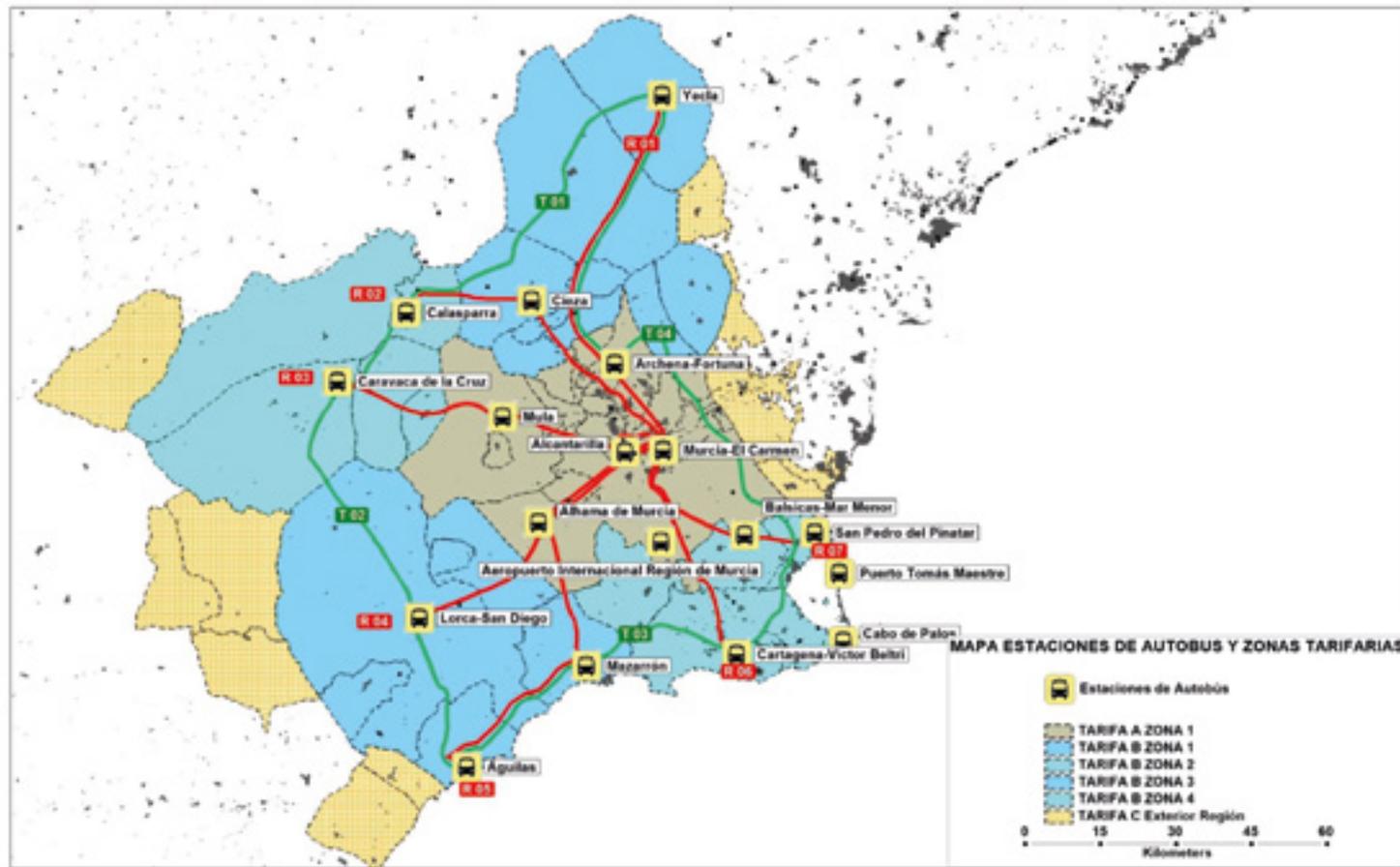


Figura 45.. Coordinación del sistema tarifario y estaciones de autobús

5.3.2 Programa de revisión de los costes concesionales

Ámbito	Financiación
Propuesta de Programa	Revisión de los costes concesionales

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa pretenden establecer los parámetros básicos de los costes de explotación:

- ◊ Definir un **coste unitario por vehículo-km** común a las concesiones que se establezcan en el nuevo mapa concesional.
- ◊ Integrar en las futuras concesiones líneas de alto tráfico con líneas de débil tráfico.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Actualizar la **información y datos sobre costes de operación** de las concesiones actuales.
- ◊ Revisar el peso de algunos componentes del coste para adaptarse a los requerimientos del nuevo mapa concesional, como podrían ser modernización

de flota, nueva tecnología embarcada, nuevas motorizaciones más eficientes y menos contaminantes, entre otros.

- ◊ Estudiar posibles agrupaciones de líneas para formar concesiones cuyo coste unitario medio converja con el coste unitario global del nuevo mapa concesional.

5.3.3 Programa de reasignación del presupuesto de la Administración Regional

Ámbito	Financiación
Propuesta de Programa	Reasignación del presupuesto de la Administración Regional

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de programa pretenden establecer los parámetros básicos del presupuesto regional destinado al transporte público:

- ◊ Asumir todo el presupuesto destinado a compensaciones por subvención de tarifas, subvención de costes de explotación y ayudas a colectivos.
- ◊ Destinarlo a subvencionar el nuevo sistema tarifario.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Analizar posibles subvenciones a los futuros títulos de transporte que establezca el nuevo sistema tarifario, de modo que el presupuesto regional pueda asumir descuentos en el precio por volumen de viajes, transbordo, perfil de viajero, entre otros parámetros.
- ◊ Coordinar con las administraciones públicas titulares de otros modos de transporte las posibles compensaciones entre modos.

PARTIDA PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO
A TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA S.A .PARA BONIFICACIÓN DE TARIFAS	135.000
A TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.U. PARA BONIFICACIÓN DE TARIFAS UNIVERSITARIAS	287.000
A ENTIDADES SIN FIN DE LUCRO. AYUDAS TRANSP. PERSONAS CON DISCAPACIDAD PSÍQUICA	20.000
A AUTOCARES LA INMACULADA, S.L. PARA APOYA A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	60.000
A AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. PARA APOYA A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	121.279
A AUTOCARES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. PARA APOYA A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	36.840
A AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. PARA APOYA A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	18.754
A TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.U. PARA COMPENSAR COSTES DE EXPLOTACIÓN	4.436.548
A BUSMAR S.L.U. PARA BONIFICACIÓN DE TARIFAS UNIVERSITARIAS	3.005
A BUSMAR S.L.U. PARA EQUILIBRIO FINANCIERO SERVICIO REGULARES VIAJEROS	468.000
A AUTOCARES ESPUÑA, S.L. PARA APOYO A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	32.032
A AUTOCARES DE ÁGUILAS, S.L. PARA APOYO A LÍNEA DE DÉBIL TRÁFICO	26.409
A INTERURBANA AUTOBUSES, S.A. FOMENTO LÍNEA LOS ALCÁZARES - HOSPITAL GENERAL UNIVERSITARIO LOS ARCOS LÍNEAS DÉBIL TRÁFICO	67.000
A MURCIA BUS S.L. PARA APOYO LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	17.832
A AUTOCARES TORREALTA S.L. PARA APOYO A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	5.000

PARTIDA PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO
A BUS LÍNEA 5, S.L. PARA APOYO A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	59756
A INTERURBANA DE AUTOBUSES S.L. PARA APOYO A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	60000
A AUTOCARES DE MURCIA, S.L. PARA APOYO A LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO	60000
A EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA FOMENTO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS LIN. 78 Y 30-MUR-093	350654
A EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA FOMENTO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS LÍNEA 52	79.300
TOTAL	6.940.004
Propuesta de aplicación al Nuevo Sistema Tarifario	6.940.004

■ ■ ■ **Tabla 66.** Propuesta de reasignación del presupuesto regional.

5.4 EJE 04. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

El cuarto eje pretende señalar los instrumentos de trabajo para la puesta en marcha y aplicación de los Programas que integran el Plan Director con las siguientes propuestas.

01. Nuevos mecanismos de gestión y coordinación que podrían articularse mediante diferentes soluciones contempladas en derecho, siendo esencial los medios que se pongan a disposición de los mecanismos.

02. Programa de Elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte según contempla la Ley 10/2015 (Art. 21) para organizar el transporte público entre municipios con influencia recíproca. Por su relevancia, deberían formularse en las áreas metropolitanas de Murcia, Cartagena, Lorca y litoral del Mar Menor.

03. Sistema de seguimiento y evaluación continua, orientado a medir el grado de consecución de los objetivos del Plan Director, el avance en la aplicación de las propuestas, la detección de desviaciones en su cumplimiento y la promoción de medidas correctoras.

5.4.1 Nuevos mecanismos de gestión y coordinación

Se plantean dos alternativas:

- ◊ Creación de un Consorcio Regional de Transporte o similar.
- ◊ Nuevo mapa competencial y coordinación mediante convenios.

Ámbito	Gestión
Propuesta de Programa	Creación de la Autoridad Regional de Transporte

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta son los siguientes:

- ◊ **Integrar la gestión de todos los modos de transporte, urbano e interurbano.**
- ◊ Otorgar a la nueva autoridad facultades para la ordenación, supervisión y gestión de los servicios de transporte público.

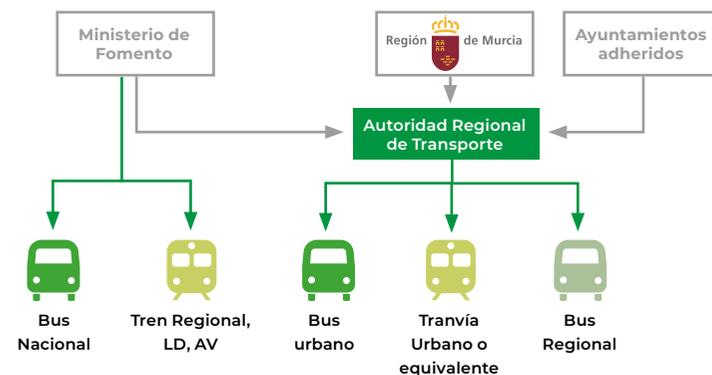
Descripción y tipología de actuación Las actuaciones contempladas son las siguientes:

- ◊ Creación de la Autoridad como organismo adscrito a la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

- ◊ Vincular al Ministerio de Fomento y Ayuntamientos mediante convenios de adhesión en el que se regularían las competencias cedidas o compartidas y la participación presupuestaria de cada administración.

Ámbito	Gestión
Propuesta de Programa	Establecimiento de nuevo mapa competencial y convenios de cooperación institucional.

- ◊ Este proceso de vinculación o adhesión puede comenzar con los principales Ayuntamientos o con aquéllos que conformen una zona funcional de movilidad y, posteriormente, alentar la adhesión del resto de municipios.



Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta son los siguientes:

- ◊ Adscribir la titularidad de los servicios a la administración pública **según el ámbito geográfico** por el que discurran.

- ◊ Fomentar la **cooperación y mejora continua** del sistema con el fin de adoptar medidas eficaces y beneficiosas al conjunto de los viajeros del sistema de transporte regional.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones contempladas consisten, fundamentalmente, en suscribir convenios entre las administraciones del Estado, Regional y Municipal para lograr el siguiente esquema de competencias:

- ◊ Ayuntamientos. Asumen y ejercen competencias en transporte urbano (Art. 7 de la Ley 10/2015), de modo que las concesiones regionales no realcen tráficos urbanos, salvo en las condiciones de coordinación que establece la propia ley. Integra autobús, tranvía o cualquier otro sistema de transporte colectivo de viajeros de gran capacidad en plataforma reservada.

- ◊ Gobierno Regional. Mantiene competencias en autobús regional regular, asume los tráficos regionales de las concesiones estatales (medida precitada en el Eje 1) e incorpora la competencia en transporte ferroviario regional.

	AUTOBÚS			TREN EQUIVALENTE		
	Urbano y pedanías	Regional	Inter-regional	Urbano y pedanías	Regional	Inter-regional
Ayuntamientos	Concesiones municipales			Concesión municipal Tranvía de Murcia o equivalente		
Gobierno Región de Murcia	Concesiones Interurbanas con tráfico urbano y entre pedanías	Concesiones Interurbanas Regular Especial				
		Autorizaciones Discrecional A Demanda				
Administración General del Estado		Concesiones Nacionales con tráfico regional	Concesiones Nacionales con tráfico inter-regional	RENFE Feve Cartagena - Los Nietos	RENFE Cercanías Interregionales	RENFE Cercanías Murcia-Alicante RENFE MD Murcia-Zaragoza RENFE LD Madrid-Murcia y Barcelona - Murcia

5.4.2. Programa de elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte

Ámbito	Gestión
Propuesta de Programa	Elaboración de Planes Metropolitanos de Transporte

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta de Programa, en aplicación del artículo 21 de la Ley 10/2015, son los siguientes:

- ◊ Establecer **áreas metropolitanas** cuando exista un alto grado de proximidad y/o dependencia entre municipios que formen una conurbación.
- ◊ Incorporar al Plan de Transporte Metropolitano todos los modos de transporte, urbanos e interurbanos.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que habrá de contemplar el Programa son las siguientes:

- ◊ Definir las áreas metropolitanas de Murcia, Lorca, Cartagena y litoral-Mar Menor (entre San Pedro del Pinatar y La Manga).
- ◊ Establecer modelos de transporte público que se

integren funcionalmente con el sistema regional, evitando aislamientos y rupturas de carga.

5.4.3. Sistema de seguimiento y evaluación continua del Plan

Ámbito	Gestión
Propuesta de Programa	Sistema de seguimiento y evaluación continua del Plan

Criterio de desarrollo Los criterios de desarrollo de la propuesta son los siguientes:

- ◊ Los instrumentos deben permitir **mediciones directas y homogéneas** en el tiempo.
- ◊ Las mediciones tendrán periodicidad mínima anual e incluirán indicadores y parámetros para evaluar el cumplimiento y desviaciones de los objetivos del Plan Director y la implantación de las propuestas.

Descripción y tipología de actuación Las actuaciones que deben desarrollarse son las siguientes:

- ◊ Establecer en la Consejería de Fomento e Infraestructuras un procedimiento técnico de recogida de información y análisis.
- ◊ Destinar recursos suficientes y formalizar acuerdos de intercambio de información con las administraciones Estatal y Municipales para el intercambio de información.
- ◊ Crear un **grupotécnico de trabajo** para la generación de informes y propuestas de revisión y mejora del Plan Director.
- ◊ Analizar y evaluar propuestas de revisión y mejora en el seno de la Mesa Regional del Transporte.

6. IMPACTO ESPERADO

Las propuestas de los Programas que integran el Plan Director pretenden, como se ha expuesto, dar **un mejor servicio a los viajeros, generar nueva demanda, mejorar el medio ambiente y lograr un sistema de transporte público cohesionado, vertebrado, más rápido, más eficaz y financieramente equilibrado.**

En este sentido, el logro de los objetivos del Plan derivará en una reducción de la demanda en automóvil, tanto en ámbito urbano como interurbano, que tiene dos efectos claros: **mayor recaudación y menor tráfico.** Como consecuencia de este efecto, se reduciría el consumo de energía y la emisión de contaminantes atmosféricos.

Para la estimación del impacto, que se efectúa en este documento a modo de primera aproximación, se han adoptado las siguientes hipótesis:

- ◊ Los viajeros interurbanos en autobús de otras relaciones ahorrarían 10 min debido a la creación de nuevas líneas, mejora de frecuencias y aumento de la conectividad.
- ◊ La red de líneas de autobús atrae la demanda que actualmente se desplaza en concesiones nacionales y captaría 0,75% de la demanda en automóvil debido a la mejora del sistema.

◊ Los nuevos viajeros procedentes del automóvil evitarían el uso del vehículo privado, dejando de recorrer 50 km por trayecto, según se observan en los desplazamientos actuales.

Bajo estos supuestos, las previsiones efectuadas en el Plan Director apuntarían a un **incremento de la demanda de transporte público próxima a 3,5 millones de viajeros. El ahorro total de tiempo de viaje de los viajeros se situaría en 1,53 millones de horas anuales, reduciendo el consumo de energía hasta 7.700 TEP / año** (toneladas equivalentes de petróleo) y la **reducción de emisión de contaminantes hasta 160.887,50 tCO₂/año.**

El Plan implicará, una vez se vayan aprobando, desarrollando y ejecutando los Programas que lo integran. además un impulso particular a la actividad económica y el empleo, asociado a la puesta en marcha de nuevas infraestructuras y servicios. Los sectores de actividad que registrarían estos crecimientos serían construcción, transporte y turismo.

Este Plan aprovechará, también, para promover una movilidad baja en carbono, incorporando todos los avances tecnológicos disponibles para mitigar los efectos del cambio climático y maximizar las reducciones de huella de carbono.

6.1. ÁREAS DE IMPACTO

El Plan Director plantea propuestas de Programas de actuación cuya aprobación, desarrollo e implantación tendrá un impacto favorable sobre los viajeros, el sistema de transporte y la sostenibilidad ambiental y energética.

La contribución de las propuestas de Programas contenidos en cada eje se expresa a continuación:

◊ EJE A Redes de transporte

Aportará mejor conectividad entre líneas de autobús y mayor cobertura geográfica, elementos que tendrán un **efecto inductor de nueva demanda.**

Las propuestas de Programas exigirán rediseñar y configurar las líneas actuales y crear nuevas, generando así más actividad económica para los operadores de transporte.

El aumento de demanda provocará un **incremento de ingresos en el sistema, mejorando así su financiación.**

◊ **EJE B Servicios e Infraestructuras**

Las propuestas de Programas incidirán no solo en elementos como la conectividad y cobertura de la oferta si no en el tiempo de viaje, en virtud de algunas actuaciones clave como la revisión del mapa concesional que procurará la definición de rutas y servicios más directos y mejor ajustados a la demanda.

Servicios de transporte más rápidos y directos propiciarán un aumento de la demanda y, por consiguiente, de la recaudación del sistema.

◊ **EJE C Tarifación y financiación**

Una de las actuaciones de mayor alcance del Plan Director es la creación de un nuevo sistema tarifario integrado y multimodal, que permitirá aplicar precios de transporte más atractivos al introducir descuentos sobre la tarifa general.

El efecto directo de esta medida será un **ahorro del gasto en transporte que soporta el viajero y, por otro lado, un aumento de la demanda gracias al estímulo de los nuevos precios.**

El efecto del incremento de la demanda se traducirá en un **aumento de la recaudación del sistema y por tanto mejor financiación.**

◊ **EJE D Instrumentos de gestión**

Las actuaciones incluidas en el eje Instrumentos de gestión están orientadas **a mejorar la coordinación modal y optimizar los recursos del sistema.**

Como consecuencia de estas actuaciones se espera un **impacto positivo en la conectividad, la intermodalidad y la financiación, más equilibrada y sostenible en el tiempo.**

En el diagrama adjunto se muestra una visión completa de las áreas de impacto sobre las que incidirán los cuatro ejes de las propuestas del Plan Director.

PROPUESTA		PRESUPUESTO					SISTEMA DE TRANSPORTE			SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÉTICA
		Mejora de tiempo viaje	Mayor conectividad	Aumento cobertura	Menor gasto	Aumento de la demanda	Menor coste de operación	Desarrollo de negocio	Mejor financiación	
EJE A	Redes de transporte									
EJE B	Servicios e infraestructuras									
EJE C	Tarifación y financiación									
EJE D	Mecanismos de gestión									

6.2. ECOEFICACIA AMBIENTAL

Las propuestas de los Programas que integran el Plan Director pretenden, como se ha expuesto, dar un mejor servicio a los viajeros, mejorar el medio ambiente, luchar contra el cambio climático reduciendo la huella de carbono, generar nueva demanda y lograr un sistema de transporte público cohesionado, vertebrado, más rápido, más eficaz y financieramente equilibrado.

En este sentido, el logro de los objetivos de cada uno de los Programas del Plan derivará en una reducción de la demanda en automóvil, tanto en ámbito urbano como interurbano, que tiene **dos efectos claros: mejorar la sostenibilidad del servicio y reducir el tráfico**. Como consecuencia de este efecto, **se reducirán el consumo de energía y la emisión de contaminantes atmosféricos, reduciendo la huella de carbono y contribuyendo a mitigar los efectos del cambio climático**.

La metodología se estructura sobre los siguientes elementos:

- ◊ Identificación de las demandas de transporte susceptibles de impacto medioambiental.
- ◊ Adopción de hipótesis sobre las mejoras en la oferta de transporte y su traslado a los viajeros.
- ◊ Aplicación de hipótesis y estimación de resultados.

Es esperable que la puesta en marcha del Plan afecte y beneficie en mayor o menor medida a todos los viajeros, si bien la evaluación que se realiza en documento independiente se centra en los modos autobús y automóvil, dada la magnitud y relevancia de las medidas del Plan Director sobre estas demandas, en particular las actuaciones que proporcionarán menor tiempo de viaje.

Demanda actual en autobús

Líneas de cercanías de autobús en Murcia y Cartagena

Esta demanda (12,5 millones de viajeros) representa un 80% de la demanda total de las líneas interurbanas autonómicas. Las propuestas de vías preferentes de acceso a las principales ciudades aportarán una reducción de al menos 5 minutos sobre un tiempo base de 30 minutos (16,7%).

Líneas regionales de autobús

Esta demanda (3,0 millones de viajeros) representa un 20% de la demanda total de las líneas interurbanas autonómicas. Las propuestas proporcionarán unos ahorros en el tiempo de viaje que podría situarse en torno a 10 minutos sobre un tiempo base de 60 minutos (16,7%) por efecto de menor tiempo de circulación en áreas urbanas y reducción de los transbordos.

Líneas estatales de autobús

Actualmente, la demanda regional de estas líneas se sitúa próxima a 0,12 millones de viajeros y se espera que sea canalizada íntegramente por las líneas del nuevo mapa concesional. Además, dado que las líneas regionales ofrecerán mayor conectividad y frecuencia, se ha asumido un incremento de la demanda situado en 5%.

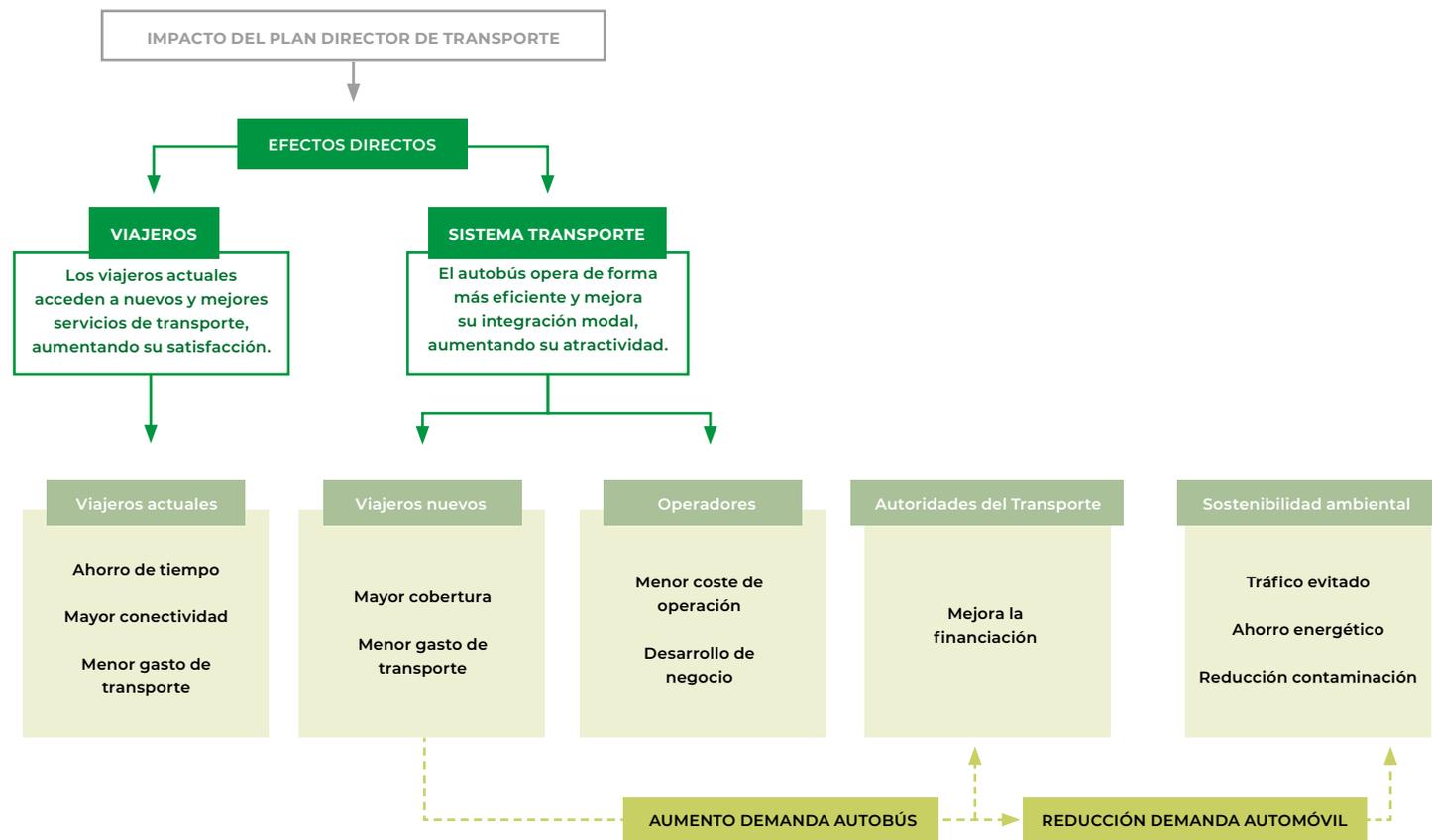
Demanda actual en automóvil

Desplazamientos interurbanos

La demanda en automóvil se sitúa, actualmente, en 450 millones de viajeros, estimando que la nueva oferta de transporte público en la Región (más servicios, mayor conectividad, integración modal, mejores precios) deslizará entre 0,5 y 1% de la demanda interurbana de automóvil hacia el transporte público, hipótesis que puede considerarse realmente conservadora.

Esta demanda tiene su reflejo directo en un menor tráfico de automóviles en la Región, cuya estimación se sitúa en 115 millones de km evitados.

En el diagrama adjunto se puede observar el esquema metodológico descrito.



Impacto esperado

Las previsiones efectuadas en el Plan Director apuntan a 15,2 millones de viajeros de autobús beneficiados y un incremento de la demanda de transporte público próxima a 3,5 millones de viajeros.

El ahorro total de tiempo de viaje de los viajeros se situaría en 1,53 millones de horas anuales, reduciendo el consumo de energía hasta 7.775 TEP / año (toneladas equivalentes de petróleo) y la emisión de contaminantes hasta 160.887,50 tCO₂/año.

Viajeros Actuales	15.298.000,00
Viajeros Autobús entorno a Murcia y Cartagena	12.250.184,00
Viajeros Autobús relaciones interurbanas	3.047.816,00

Viajeros Nuevos	3.582.749,50
Líneas nacionales	130.867
Automóvil	3.451.883
Demanda Total	18.880.749 + 23,4%

Indicadores de impacto	3.582.749,50	
Ahorro de tiempo	1,53	Mill. Horas ahorradas / año
Tráfico evitado de automóviles	115	Mill. Km evitados / año
Reducción consumo energético	7.775	TEP / año
Reducción emisión contaminantes	160.887,50	tCO ₂ /año



7. AGENDA PARA LA PUESTA EN MARCHA

7.1. PROGRAMACIÓN TEMPORAL

Para la puesta en marcha de los Programas que integran el Plan Director, se consideran actuaciones prioritarias aquéllas sobre las que se fundamente el desarrollo de las propuestas de los Programas y que están entre sí vinculadas.

En primer término, desde un punto de vista operacional, las propuestas de Programas asociados al nuevo mapa concesional deben ser desarrolladas de forma prioritaria, dado que las prórrogas de los títulos concesionales actuales vencen en diciembre de 2019.

Las actuaciones asociadas son:

- ◊ Elaboración del nuevo mapa concesional.
- ◊ Definición de un sistema tarifario integrado.
- ◊ Revisión de los costes de explotación de las concesiones.
- ◊ Reasignación del presupuesto público.

En segundo término, desde un punto de vista estructural, debería tener tratamiento prioritario la definición e implantación de los

mecanismos de gestión que articule nuevas formas de cooperación entre las administraciones públicas.

Se considera esencial crear este nuevo marco de cooperación de modo que el Plan Director pueda ejecutarse en condiciones de estabilidad.

No obstante, la hoja de ruta del Plan Director viene determinada por la legislación relativa a esta clase de proyectos, exponiéndose a continuación los trámites preceptivos a los que se encuentra sometida su tramitación.

No obstante, un documento de planificación tan ambicioso como este debe construirse sobre la base del consenso más amplio posible por lo que, antes del inicio de la misma, se considera conveniente realizar las actuaciones de divulgación y publicitación del Plan que sean adecuadas para conseguir el más amplio grado de conocimiento del mismo por parte de la sociedad civil y de las administraciones implicadas, que se complementa con acciones para lograr la mayor participación posible en la elaboración del Anteproyecto definitivo del Plan Director de Transportes.

Fase Anteproyecto

- ◇ Inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental del Plan Director de Transportes.
- ◇ Publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.
- ◇ Estudio y tratamiento de las observaciones y alegaciones presentadas, incluyendo respuesta fundamentada de las rechazadas.
- ◇ Elaboración del Proyecto del Plan Director.

Fase Proyecto

- ◇ Remisión al Ministerio de Fomento a efectos de emisión de observaciones y sugerencias.
- ◇ Remisión a la Dirección General de Presupuestos del Gobierno de Murcia.
- ◇ Informe favorable del Consejo Regional de Transportes de la Región de Murcia.
- ◇ Aprobación por el Consejo de Gobierno.
- ◇ Publicación del Acuerdo del Consejo de Gobierno en el BORM.
- ◇ Remisión a la Asamblea Regional para su conocimiento.

7.2. ACTUACIONES Y ACTORES

El desarrollo de los Programas que integran el Plan Director **deberá acometerse sobre la base de un consenso institucional** en la que estén presentes los actores clave, asumiendo la materialización de las actuaciones cada una de las partes competentes en su ejecución.

En este marco de trabajo, el Plan propone las siguientes actuaciones y actores involucrados.

EJE 1 Redes de transporte

Los Programas de actuaciones serán principalmente de ordenación de los servicios de transporte y actos administrativos (convenios, licitaciones, contratos) para acometer el desarrollo de redes de transporte urbano y la asunción de los tráficos regionales de concesiones estatales.

Los actores implicados serán, en consecuencia, **las administraciones públicas nacional, regional y locales.**

EJE 2 Servicios e infraestructuras

Las actuaciones para la puesta en marcha de las propuestas de los Programas relacionadas con los servicios de transporte requerirán

estudios y proyectos para el diseño y dimensionado de la **nueva oferta de transporte viario, ferroviario y marítimo**, cuya materialización se concretará mediante contratos o concesiones.

Será fundamental la cooperación con la Administración General del Estado para abordar las propuestas específicamente ferroviarias.

Los Programas de actuaciones asociadas a Infraestructuras demandarán estudios y proyectos previos. En una fase posterior, deberán abordarse inversiones para la creación o adaptación de las infraestructuras proyectadas.

El actor principal que deberá intervenir será la Administración Regional, coparticipando las Administraciones Locales en las propuestas de alcance urbano.

EJE 3 Tarificación y financiación

Las propuestas de Programas sobre tarificación y financiación necesitan estudios económico-financieros sobre los que basar las propuestas específicas de tarificación, revisión de costes concesionales y reasignación de fondos públicos.

En el diseño del sistema tarifario integrado deberán participar las administraciones públicas que integren modos de transporte de los que son titulares con el fin de establecer no solo los valores de los títulos de transporte si no las compensaciones económicas que correspondan.

EJE 4 Instrumentos de gestión

Las propuestas relativas a mecanismos de gestión y sistema de seguimiento comportan actuaciones de ordenación, administración y cooperación entre administraciones públicas y operadores de transporte.

La propuesta de Programa para la elaboración de los Planes de Transporte Metropolitano deberá desarrollarse no solo mediante cooperación de las administraciones públicas del ámbito geográfico que corresponda si no sobre la base de estudios técnicos y actuaciones de ordenación de los servicios, de conformidad con la vigente legislación autonómica.

El cuadro adjunto describe las tipologías de actuación en cada propuesta y los actores clave que deberían participar en su ejecución.

PROPUESTA		ACTUACIÓN				ACTORES			
		Estudios y proyectos	Ordenación y administración	Inversión	Cooperación institucional	Gobierno Regional	AGE	Ayuntamientos y EELL	Cooperación público-privada
EJE A	Redes de transporte								
A01	Creación redes municipales de transporte público		■				■		
A02	Creación servicios urbanos a zonas de interés turístico		■				■		
A03	Segregación tráficos regionales de las concesiones del Estado				■	■	■		
EJE B	Servicios e infraestructuras								
B01	Definición del nuevo mapa de líneas de autobús de transporte regional	■	■			■			
B02	Establecimiento de líneas ferroviarias de transporte regional	■			■	■			
B03	Establecimiento de líneas marítimas entre La Manga y el Litoral del Mar Menor								
B04	Creación de red de intercambiadores de transporte público	■		■		■			
B05	Creación de red de estaciones de autobús	■		■		■			
B06	Implantación de carriles y plataformas reservadas en accesos	■		■	■	■	■		

PROPUESTA		ACTUACIÓN				ACTORES			
		Estudios y proyectos	Ordenación y administración	Inversión	Cooperación institucional	Gobierno Regional	AGE	Ayuntamientos y EELL	Cooperación público-privada
EJE C	Tarificación y financiación								
C01	Definición de un sistema tarifario integrado	■				■	■	■	
C02	Re-estructuración de los costes de explotación de las concesiones	■				■			
C03	Reasignación del presupuesto público	■				■			
EJE D	Mecanismos de gestión								
E01	Nuevos mecanismos de gestión y coordinación		■		■	■	■	■	
E02	Elaboración de Planes metropolitanos de transporte	■					■		
E03	Sistema de seguimiento y evaluación continua del Plan		■		■	■	■	■	

8. DETERMINACIONES, MEDIDAS Y CONDICIONES DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL

8.1. DE CARÁCTER GENERAL

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito del presente Plan:

- ◊ Durante la construcción, instalación y explotación se estará a lo establecido en la normativa sectorial vigente sobre atmósfera, ruido, residuos, suelos contaminados y vertidos que le sean de aplicación.
- ◊ Durante la construcción, instalación y explotación se deberán contemplar medidas de prevención y extremar las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica.

8.2. BIENES MATERIALES. REDES HIDRÁULICAS

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito del presente Plan:

- ◊ Será necesaria la toma de medidas en campo para definir con exactitud la posición de las redes hidráulicas afectadas.

- ◊ Se deberá contactar con cualesquiera organismo públicos titulares de redes hidráulicas afectadas para proceder a la salvaguarda y desvío de estas tuberías, si procede.

8.3. BIENES MATERIALES. RED DE CARRETERAS DEL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de este Plan:

- ◊ Se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollen, y en especial lo dispuesto en su artículo 20.
- ◊ Cualquier incidencia sobre las carreteras regionales afectadas, será objeto del informe al interesado en el momento que solicite autorización administrativa para realizar las obras que se incluyan en la zona de afección de las carreteras regionales, y versarán sobre los asuntos específicos a tener en cuenta de acuerdo con la vigente Ley de Carreteras y las normas y reglamentos técnicos vigentes.



8.4. BIENES MATERIALES. SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de este Plan:

- ◊ Se han de cumplir las condiciones de protección establecidas al efecto en la Ley 38/2015, de 29 de Septiembre, del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 2387/2004 de 30 de Diciembre, y solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias las autorizaciones que sean precisas.

8.5. OTROS BIENES MATERIALES

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de esta Plan:

- ◊ La realización de las obras no debe producir alteraciones en las infraestructuras de interés general existentes en la zona tales como caminos, vías pecuarias, desagües o tuberías de riego, en el caso de que existan, ni se dañen las explotaciones agrarias colindantes.
- ◊ La realización de las obras no debe producir alteraciones en el natural fluir de las aguas superficiales que puedan incidir en el resto de la zona.

8.6. HIDROLOGÍA

En los futuros proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de esta Plan:

- ◊ Los vertidos al dominio público hidráulico (ya sean pluviales o de residuales con la dilución adecuada), en su caso, requieren de la previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura, según lo previsto en los artículos 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Hidráulico.
- ◊ Para la reutilización de aguas residuales, en su caso, se requiere la obtención de concesión para su aprovechamiento por parte del organismo de cuenca.

8.7. CALIDAD AMBIENTAL

- ◊ Respecto de la contaminación atmosférica, en las futuras líneas y servicios que se desarrollen a partir de la aprobación del presente Plan, se aplicarán las medidas encaminadas a evitar puntos de acumulación y retención de tráfico, al objeto de minimizar y/o evitar zonas de episodios puntuales de contaminación. Los proyectos técnicos de todas aquellas actuaciones que sean susceptibles de generar molestias por olores, deberán acompañarse de estudios

específicos de olores que garanticen que su funcionamiento no generará molestias en el entorno en ninguna circunstancia. Dichos estudios deberán realizarse utilizando procedimientos normalizados y modelos predictivos.

- ◊ Respecto de la generación de residuos, los futuros proyectos constructivos derivados del presente Plan (estaciones, futuras líneas ferroviarias u otros) deberán incorporar un estudio de gestión de residuos, tal y como indica el Real Decreto 105/2008, de 1 de Febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de la construcción y demolición. En dicho estudio se deberá especificar si para las obras a ejecutar es necesario el aporte de tierras (indicando procedencia y cantidad) o bien se produce sobrante de las mismas, en cuyo caso deberá justificar su destino.

