ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR LA MESA DE MOVILIDAD, EL DÍA 13 DE MAYO DE 2021.

ASISTENTES

Presidenta D^a. Esther Díez Valero

Otros asistentes

Purificación Vives, en representación del PSOE

Julio Fernández Bernal, en representación de la Policía Local de Elche

Ángel Andreu, en representación de AUESA

Francisco Javier García, en representación de PP

Eva María Crisol, en representación de Ciudadanos

Eduardo García-Ontiveros, en representación del Grupo No Adscrito

Álvaro Bellón, en representación de Margalló-Ecologistes en Acció

Fernando Sáez, en representación de Margalló-Ecologistes en Acció

Raquel López, en representación de MCRIT

Laura Pacheco, en representación de MCRIT

Toni Verdú, en representación de Asociación Vecinal del Raval

Vicente Murcia, en representación de la Asociación Radio Taxi de Elche

Fernando Verdú, en representación de PIMESA

Mercedes Aniorte, en representación del Área Técnica de Obras Públicas.

Andreu Cañadas Cuadrado, en representación del Área de Movilidad

Andrés Fuster, en representación del Área Técnica de Tráfico

Juan Luis Coves, en representación del Área Técnica de Movilidad

Secretario

D. Jesús Serrano Orts

Hora de comienzo: 10:03

Hora de finalización: 12:05

Previa convocatoria al efecto, se reúne la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento de Elche, telemáticamente, con la asistencia de las señoras y señores reseñados, para celebrar sesión extraordinaria, conforme al siguiente ORDEN DEL DÍA

ORDEN DEL DIA

1. Aprobación del acta de la sesión anterior.
2. Presentación de los resultados del estudio de autobuses urbanos
3. Ruegos y preguntas

La Presidenta da por iniciada la reunión, pidiendo disculpas a los grupos políticos porque no les había llegado la convocatoria.

Se hace constar en el acta que Don Francisco Javier García ha tenido conocimiento de la presente reunión con media hora de antelación gracias a la llamada de la Concejala Esther Díez. Que no había recibido convocatoria, ignorando el contenido del orden del día, si se adjuntaba algún documento y manifiesta que esta no es la primera ocasión que ocurre la ausencia de recepción de convocatoria. Que durante toda esta legislatura no han podido acudir a ninguna reunión excepto una de la cual tuvieron conocimiento momentos anteriores y esto le impide tanto participar como conocer el desarrollo de la reunión e incluso poder realizar propuestas, por este motivo solicita se haga constar esta circunstancia en el acta y que se evite que ocurra en otras ocasiones.

Se hace saber a Don Francisco Javier y al resto de asistentes, que el orden del día es aprobación del acta de la sesión anterior, la presentación del estudio de autobuses urbanos, además de ruegos y preguntas. Siendo una sesión monográfica sobre la presentación del estudio de autobuses urbanos, no se han adjuntado documentos, siendo estos los que se van a presentar en el momento de la reunión. De todos modos, se hace saber que se reenviarán y se colgarán en la web municipal, dando acceso al estudio y al informe que se va a dar a conocer hoy.

La señora Presidenta indica que, debido a los problemas con la convocatoria, el punto para aprobar el acta de la sesión anterior se pospone para la siguiente convocatoria en la que se aprobarán tanto la anterior como la presente, así dando tiempo para su lectura y comprobación por parte de todos.

Siendo la primera reunión que se celebra “postcovid”, en primer lugar, se reconoce la aportación de un miembro de esta Mesa que nos ha dejado en los últimos meses como consecuencia precisamente del Covid, Don Tomás Mora el cual ha sido una persona que ha trabajado mucho por la movilidad en este Municipio, por la sensibilidad especialmente. Un miembro que fue siempre muy activo en sus propuestas, luchador y merece que en el acta de esta Mesa de Movilidad se recalque ese reconocimiento a la figura de Tomás Mora.

Se indica que siendo la primera Mesa que se tiene desde el Covid, la cual ha afectado especialmente a la forma de desplazamiento, esta crisis ha tenido una incidencia en los primeros meses del año, ya sea como usuarios taxi privado como los usuarios del transporte colectivo y del servicio de Bici-Elx, se indica que en estos momentos se está recuperando un 70% / 75% de usuarios, con respecto a los usuarios que se trasladaban antes de la pandemia, siendo un porcentaje significativo.

Habiendo debatido en otras ocasiones de la importancia de la introducción de infraestructuras seguras para ciclistas, altamente en riesgo de la movilidad personal, en este proceso de transformación de la movilidad en la ciudad, siendo ahora más importante después de la pandemia recalcar además de los beneficios ambientales, el valor del transporte alternativo, transporte en bici, transporte en patinete, como modo de transporte seguro en esta pandemia.

Se refiere en cuanto a la planificación del presente y del futuro de la movilidad en nuestro municipio, informando que se está tramitando un plan de movilidad urbana sostenible que en estos momentos se encuentra en Consellería de Medio Ambiente pendiente de trámite, de información ambiental y debiendo seguir después todo el proceso de participación, se seguirá abordando en la Mesa de Movilidad.

En cuanto al estudio que cada cuatro años la empresa de Autobuses Urbanos encarga para dar a conocer las demandas de los usuarios y de los no usuarios de transporte público, siendo propuestas que pueden hacer más ágil y más eficiente el servicio.

Se indica que AUESA ha contactado con la empresa MCRIT que es uno de los redactores del plan de movilidad urbana sostenible. La empresa que ha realizado el estudio del servicio de autobuses urbanos, está representada en esta reunión por Doña Raquel López y Doña Laura Pacheco, las cuales pasan a explicar en detalle el proceso por el cual se ha llegado a ese diagnóstico y las propuestas para mejorar el servicio.

Los datos utilizados son las encuestas que la Generalitat Valenciana hizo en el contexto del plan de movilidad urbana sostenible Alacant-Elx y las respectivas áreas metropolitanas. Las cuales incluyen más de 4.000 personas encuestadas, indicando además que la propia empresa hace conteos en las líneas de autobús, así como los datos que aporta la empresa de autobuses urbanos.

Habiendo realizado el trabajo de campo en febrero del 2020, semanas antes del confinamiento y de toda la pandemia, los resultados están referidos a la demanda de entonces.

Toma la palabra Doña Laura, componente de MCRIT, pasando a explicar el informe:

Las iniciativas de trabajo llevadas a cabo al principio se caracterizan por la oferta y la demanda actual y a partir de las conclusiones obtenidas se han planteado diversos escenarios con el propósito de intentar presentar mejoras tanto a corto y medio plazo de la red actual. Para ello en principio se ha llevado a cabo la recogida de información disponible excepto los datos de las encuestas del momento, los aforos que hemos llevado a cabo en las propias líneas de autobús urbano y los datos que nos ha facilitado AUESA. Esta información ayudó a poder caracterizar los puntos fuertes y débiles.

En la encuesta se destaca que, en el municipio de Elche, ha habido más de medio millón de viajes, destacando que un 56% son dentro del núcleo urbano, de la red de autobús de AUESA. A nivel de barrios, se destaca que como mucho el transporte público representa alrededor de un 15%, siendo el vehículo privado el que tiene una cuota muy alta alrededor del 50%.

Se establece una pequeña comparación de la movilidad de Elche respecto otras ciudades españolas, en la que Elche tiene una cuota de transporte público baja comparada con ciudades de una población similar. Encontrándose un poco por debajo de la media, lo cual es un aspecto que se podría mejorar. Se recalca que Elche también tiene la característica, que es fácil recorrerla a pie, las distancias son cortas, por lo que la movilidad a pie o a bicicleta representa

una cuota modal muy alta, y además tiene un gran volumen de aparcamientos en el centro, facilitando también esta movilidad en vehículo privado.

Dentro de la encuesta de aforos que se realizó en febrero, en el marco de este estudio, se realizaron unas determinadas preguntas para caracterizar el perfil de los usuarios y la movilidad de estos. Destacando que un gran porcentaje, dos tercios de ellos son mujeres, y los que representaron mayor volumen fueron los mayores de 65 años, continuarían las edades entre 45 y 64 y las edades de 30 a 44 son los que representan un volumen menor. Siendo más de un 60% los usuarios que realizan al menos cuatro viajes por semana y un 16% usuarios que cogerían menos de una vez el autobús a la semana.

También se preguntó por qué los usuarios de autobús no cogen el coche, por qué realizan ese trayecto en autobús y sólo el 30% de estos usuarios lo tomaba por preferirlo al coche, es decir, la gran mayoría son motivos asociados al vehículo privado, como no disponer de carnet o coche, o no poder aparcar en el destino. Siendo el motivo principal del viaje los ocupacionales, ya sean por trabajo o por estudios.

En esta parte del estudio, se remarca que la oferta es del año pasado, en febrero, siendo antes de la peatonalización de la calle Corredera.

Se muestra plano de las líneas estando caracterizadas para diferenciarlas, estando las líneas K1 y K2, éstas siendo circulares con el propósito de conectar los barrios y las líneas entre ellas. Además de las tres líneas de las pedanías: la R1 la R2 y la R3 y destacando que los puntos grandes de intercambio de la red actual son: el Centro, Doctor Caro y los dos hospitales siendo puntos donde se concentran gran parte de las vías.

Se muestra información de las líneas, en función de las frecuencias con intervalos menores de 15 minutos, hasta las de pedanías. Y la línea L que tiene un tiempo de paso de 20 minutos, destacando que la configuración actual de la red permite que, con sólo una viaje o transferencia, se pueda viajar desde cualquier punto de la ciudad, dentro del núcleo urbano, a cualquier otro punto de la ciudad.

Se muestra mapa de autobuses, indicando expediciones que pasan por hora por cada vía de la ciudad. Siendo las zonas que se concentran la zona de Vicente Blasco Ibáñez, Doctor Caro, Avda. de la Comunidad Valenciana, toda la zona de la Avda. De la Universidad, Avda. Novelda y las zonas que trabajan los hospitales concentrando un volumen importante de las líneas.

Se destaca que normalmente en vías que con más de 15 expediciones por hora o sea que serían a cuatro minutos se recomienda la creación de un carrilbús al ser en las que se podría obtener un beneficio importante. Coincidiendo con estas vías que tienen un mayor número de autobuses.

Se expone un plano de la cobertura territorial. Señalando que la cobertura dentro del núcleo urbano es muy buena, más de 90% de población tiene una parada de autobús a menos de 250 metros, ese porcentaje dentro del núcleo más denso aumenta y habiendo sólo unas pequeñas zonas como son el Polígono de Carrús, el Raval y zona de Travalón siendo las que no tienen una parada a 250, pero si a 300 o 350 metros.

Se ha hecho un análisis de los tiempos de viaje, mostrando mapa que representa el tiempo de viaje medio desde un punto de la ciudad hasta cualquier otro, haciendo media de lo que tardaría para ir a cualquier zona. Diferenciando diferentes anillos de accesibilidad por zonas, como son la zona de Miguel Hernández, la parte del Carrús, Toscar o el Plá, de media se puede ir a cualquier

punto de la ciudad en menos de 25 minutos, teniendo en cuenta todos los tiempos tiempo de espera, tiempo en el autobús, tiempo de transferencia y tiempo caminando.

Se diferencia un segundo anillo, con las zonas Centro, Altabix y Carrús siendo medias de 30 minutos, otras zonas con medias entre los 30-35 minutos y resto de puntos peor conectados siendo los extremos de la ciudad.

En cuanto a la parte de la demanda, la red transporta en un día laboral de media casi 45.000 usuarios. Destacan dos líneas, la B y la D, que cuentan con mayor demanda.

Se muestra un mapa de carga de viajeros, representando el volumen de demanda diario en cada corredor de la red, siendo muy similar al visto de expediciones de autobús.

Se ha analizado línea por línea los datos de trabajo de cálculo, realizando gráficos de carga en cada parada. Indicando en el plano el volumen de demandas por parada. Viendo que se concentra mucho en los tres puntos de intercambio Doctor Caro, los dos hospitales, la Avda. de Novelda y la calle Pedro Juan Perpiñán siendo las zonas que más concentran un mayor volumen de demanda.

Se muestra plano destacando las diez relaciones que se concentran entre la oferta y la demanda.

Se indica que se han realizado análisis por separado las líneas R1, R2 y R3, no siendo éstas comparables en los análisis con las otras líneas. La línea R1 dando servicio a la Galia y Bonavista, la línea R2 hacia la Peña de las Águilas y la R3 hacia la Partida de Carrús.

En cuanto a los tiempos de viaje, de las pedanías hasta los puntos más importantes con mayor movilidad de la ciudad, no se tienen en cuenta el tiempo de espera, ya que estos usuarios conocen los horarios y van a la parada de autobús justo antes de que salgan. Tardando desde Peña de las Águilas 25 minutos en llegar a Doctor Caro, en 20 minutos a el Hospital del Vinalopó. En el caso de Bonavista pareciendo más lejana se estaría en 54 minutos en el centro, desde la Galia en sólo 31 minutos, y en el caso la Partida de Carrús en 30 minutos.

Además de realizar el modelo macro se ha realizado un modelo de reparto modal en Excel queriendo ver cómo se comportarían las cuotas modales si se produce un cambio del coste del tiempo de los viajes. Es decir, si para ir de la zona A hasta la zona B si en vez de tardar 45 minutos se tardase 30 minutos qué incremento de cuota modal representaría para el transporte público. Destacando que se ha analizado cuáles con una mayor cuota modal en vehículo privado y porque estas relaciones son las que serían interesantes donde el transporte público podría intentar captar las demandas siendo por ejemplo desde Miguel Hernández a la zona de Altabix o bien a la zona de Carrús hacia el Pla.

Se muestra que más de un 90% de la población tiene la parada en los 250 metros y siendo la cobertura temporal dentro del núcleo urbano muy buena, siendo el tiempo de espera medio menor de 5 minutos, excepto el polígono de Carrús donde sería de 7 minutos, siendo la oferta actual muy buena. Definiendo los indicadores de evaluación para poder comprobar estos escenarios, comparando la eficiencia de las líneas, la demanda por expedición, cómo cambia la demanda global por red y por zonas, así como los tiempos de viaje.

Definiendo tres escenarios, el escenario 1 que representa la oferta actual de la red de Elche, o sea es decir con la reaparición de la calle Corredera, en este escenario se mantienen los mismos recursos que la situación actual. Luego se ha definido un escenario 2 en el que sí se plantean diversos cambios de reestructuración en ciertas líneas, simplificando recorridos y mejorando la

transversalidad entre las dos partes de la ciudad realizado un aumento de recursos y el escenario 3 en el cual se ha querido solventar pequeñas pérdidas de demanda que se han visto en determinadas relaciones.

Se expone el escenario 1 con la peatonalización de la Calle Corredera afectando a cuatro líneas, las líneas E, la F, la H y la J. Destacando que se ha tenido en cuenta en este escenario las diversas mejoras puntuales que se han llevado a cabo o están planificadas como son la calle Lepanto o Virgen de la Cabeza, mejorando la velocidad comercial, manteniendo tiempos de paso similares. A nivel global de la red los vehículos, el total de kilómetros realizados por todos los vehículos de la red de la estación es similar. Habiendo 30 expediciones diarias menos y aumentando la longitud de la red en cuatro kilómetros, sin aumento de la flota.

En el escenario 2 se plantean cambios más sustanciales respecto a la red actual. A nivel general, destacar que la línea I se ha cambiado totalmente y se convierte en una línea diagonal para la conexión transversal de la ciudad apoyando las líneas K1 y K2. Con este cambio se provoca pasar a la línea H por la zona en la Avda. de la Universidad y la reestructuración de la línea G. Con más detalle en la línea A se plantea implantar un servicio de microbús a demanda en la parte del polígono y recortando la línea A para no tener que hacer esa vuelta, siendo la demanda del polígono baja. De esta manera se establece conexión junto con las otras líneas con la C, con la H permitiendo que en la línea A, los usuarios que hagan el uso de esa línea no deban dar toda la vuelta por el polígono para finalmente bajar.

En este caso, las líneas B, C y D no se modifican, y en el caso de otras líneas se mantienen los recorridos planteados por la peatonalización de la calle Corredera y realizando una reestructuración en la parte del final, mejorando la conexión del barrio del nuevo estadio con Altabix.

La línea J mantiene la configuración del escenario 1 por la peatonalización de la calle Corredera, pero visto que a pesar de ello se empeora el tiempo de paso, mejora la demanda, se prevé establecer un vehículo más.

En relación a las líneas G y L, se muestra una línea discontinua siendo la configuración actual, y la línea continua siendo la configuración propuesta en este escenario y en la cual se plantea un recorrido más directo, intentando potenciar la captación de más demanda al ser una de las líneas con menor demanda de la red.

En la línea I, se plantea una nueva línea en diagonal, con el propósito de mejorar la transversalidad en los dos márgenes del río y que además los nuevos desarrollos urbanos planteados tanto en este extremo como la parte del Aljub o el Centro Comercial, siendo una línea que se podría ir alargando para dar respuesta y cobertura a estos nuevos desarrollos así como por ejemplo, al Centro Comercial de Carrefour, respetando dar servicio al Hospital del Vinalopó para que los usuarios sigan con la actual línea I, no se vieran perjudicados.

Esta línea I al pasar por la avda. de Alicante ha conllevado que se replantee la línea H simplificado el recorrido por la zona que es la zona de NouAltabix, así como la Ciudad Universitaria.

En cuanto a niveles de operación estos cambios suponen un aumento de la flota en tres vehículos, siendo principalmente la línea I una línea mucho más larga que la actual y otro vehículo añadido a la línea J. Los tiempos de paso, la simplificación de la línea A, al implantar una línea en el polígono a demanda recortaría la línea A, pasando a 10 minutos de frecuencia,

para la línea F seguiría lo mismo, la H pasando de 9 a 10 minutos y añadiendo un vehículo a la línea J se podría ofrecer un tiempo de paso de 12 minutos.

A nivel general se aumentaría un 9% el total de kilómetros recorridos diarios, un 7% las expediciones y la longitud de la red aumentaría 13km.

Realizado el estudio de demanda, los ejes principales que aumentan demanda es el hecho de que la línea H recorra la avda. de la Universidad, refuerza el recorrido parcial de las líneas K1 y K2, donde mejora la cobertura Ciudad Universitaria con lo cual es una de las líneas que captan más demanda, y la línea I que cubre toda la ciudad mejora la demanda.

El hecho de simplificar la línea G, haría que los tiempos de viaje en estos recorridos fuesen mucho mejores, valorando aumentar la demanda y la línea J también por la mejora del tiempo de paso. Ello conlleva a la reflexión que ahora que las líneas, la E y la F que pasan por la calle Ángel, en lugar de la calle Corredera y que se tendrá esa nueva línea I Diagonal mejorando la conexión con la zona del Rabal.

A raíz de todos estos cambios se perdería demanda en distancias cortas, pero a la vez se ha detectado que se gana más demanda con este cambio en la línea H de lo que se pierde, considerando que es un cambio positivo. Del mismo modo en la línea I, se perdería demanda hacia Altabix y zona Centro.

El caso de pérdida de más demanda a raíz de estos cambios realizados en la línea I, sería el Plá y Miguel Hernández, debido a solo tener un sentido, si bien el cambio que ha comportado la mayor pérdida de viajeros, ganaría en relación del recorrido.

En este análisis de la línea de demanda, se pierde algo de tomaban la línea A hacia al Polígono y ahora deberían realizar transbordo, viendo que se mejora el tiempo de viaje de conexión general del Polígono con el resto de la ciudad, se considera una propuesta interesante.

A nivel global de las líneas, la simplificación y el recorrido de la línea A comporta la mejora del tiempo de paso y con un recorrido más corto hace ganar a la línea A un 9% de demanda. La B, la C y la D no se ha considerado cambio al funcionan bien, y mantener una demanda similar. La línea E y la A ganarían un 9%. La F mantendría un volumen similar. Siendo donde vemos un mayor impacto en el cambio de demanda son las líneas C, H e I al sufrir mayores cambios.

En la línea C constata que con la simplificación del recorrido aumenta un 77% de la demanda a pesar de la pérdida de usuarios en el sentido contrario. La línea H, un 15% más de demanda, tiene en cuenta que gran parte de los usuarios de la actual H han pasado a línea I. La línea J, al disponer de un vehículo más aumentaría un 30%. El cambio realizado a la línea L pasando por Miguel Hernández y el Centro Comercial del Aljub supondría un 8% del aumento de demanda en esta línea. Aumentando a nivel general un 9%, con casi 4.000 viajes diarios. Supondría un impacto positivo a nivel general.

Por último, el escenario 3 se ha modificado principalmente para solucionar el problema de pérdida de demanda visto por la implantación de la nueva línea G más directa, el cambio de recorrido de la línea I. Implantado una nueva línea, la G inversa, cubriría la misma zona que esta línea G que hemos planteado, pero en sentido contrario, dando cobertura al Hospital, pudiendo así simplificar el recorrido de la línea I.

Este cambio de línea permitiría que un vehículo, que en el escenario dos se había puesto para esta línea, se pueda poder para esta nueva línea que se deja. Así comparando parámetros de

operación, en relación al escenario actual serían cuatro vehículos y 16 kilómetros de aumento de la longitud de la red y un 11,5% del total de kilómetros recorridos por todas las líneas de la ciudad y respecto al escenario 2 es de un vehículo más.

Tanto la línea G inversa como la línea C, supondrían un aumento del 66% de la demanda respecto al escenario 2, siendo con respecto a la situación actual un 100%, pasando de 47.000 viajeros a casi 49.000 lo cual supondría un aumento del 3% respecto al escenario 2. Respecto a la situación actual sería un aumento de demanda de 12,4%.

Realizado un pequeño estudio para implantar una ruta de Minibuses o taxis, con recorrido por definir para poder conectar el Rabal con el Centro. Con un cálculo de volumen diario en esta línea de 100 usuarios.

Se muestra gráfico en caso de establecer coste en zonas de aparcamiento, penalizando al vehículo privado, viendo que el volumen de viajeros con lo planteado, aumentaría considerablemente.

Viendo diferentes indicadores comparando estos cambios, se muestra un resumen a nivel de demanda. Comparando la eficiencia de las líneas, el volumen de demanda que transporta cada línea por cada kilómetro que recorre siendo parecido al que veíamos en el gráfico de demanda, excepto la línea A sí que tendría una mejora importante, como el resto de las líneas G, H e I.

En los mapas de carga, tanto la situación actual de viajeros, pasajeros diarios por cada vía de la ciudad, se mantiene una configuración bastante similar en el escenario 2 y el escenario actual, pero incrementaría la demanda en la Avda. de la Universidad.

En cuanto a la mejora de los tiempos de viaje. Se muestran mapas que representan el tiempo de viaje medio desde un punto de la ciudad hasta cualquier otro. Todos ellos van mejorando y se van expandiendo por la ciudad, afectando cada vez las zonas con peor conexión a un menor volumen de la población. Analizando con detalle, qué zonas mejoran o empeoran esos tiempos de viaje, se muestra gráfico de comparación. El cual comparado el escenario 2 con el actual, varios barrios han mejorado su tiempo de viaje medio.

Analizado el cambio de volumen generado a nivel de barrios. Siendo la configuración muy similar, los barrios que generan más demanda son los mismos, ofreciendo un resumen tanto de oferta y de demanda de todos los escenarios. Aumentando el escenario 2 la flota en tres vehículos, respecto a la situación actual, el enlace del escenario 2 sería de 4. El número de kilómetros que recorre la red en un día a diario sería de un 9,5% para el escenario 2, 11,5% del 2 modificado, el escenario 1 ofrece una oferta muy similar a la situación del escenario actual. El número de viajeros en el escenario 2 se aumentaría un 9,2% el volumen de pasajeros diarios, llegando en el escenario 2 modificado al 15%.

Se destaca que estos cambios que hemos realizado, ofrecen valores muy buenos ya que cada inversión hecha por kilómetro extra tiene un impacto muy positivo, siendo la media es 0,29 y en este se está en un 0,95 con lo cual por cada kilómetro llevado a la red tendría una productividad muy alta.

Se mejoraría la eficiencia de las líneas, con el aumento de anillos de conexión, pasando de un 39% de la población del núcleo urbano, con tiempos de media inferior a 25 minutos, a un 44% o un 47% en los escenarios.

Se muestra una priorización planteando la implantación de propuestas en el escenario 2 por fases, en las que se detalla las modificaciones y mejoras propuestas con anterioridad. Dando por terminada la exposición del informe.

La señora Presidenta Doña Esther Diez indica que desde la Concejalía le parecen muy positivas las propuestas, por dar solución a demandas que se han venido repitiendo los últimos años, ya sea la mejora de la conexión del entorno del campo de fútbol, o la simplificación de la línea H dando servicio a nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad que se habían ido alargando los últimos tiempos. La creación de la línea I se indica como muy interesante y pudiendo ser positiva al tener un concepto similar al de la línea K buscando hacer conexión directa con diversos barrios. Ello en la línea K funcionó muy bien, pasando a ser ahora prácticamente la más utilizada, sumando K1 y K2, y se cree que una propuesta como esta en un escenario en el que efectivamente el coche lo tienen muy fácil para circular por la ciudad, y los desplazamientos cortos a veces se suplen con movilidad peatonal, el proponer este tipo de líneas para hacer unos desplazamientos más largos pueden ser muy positivas.

Ante estos datos se ofrece la posibilidad de tener un debate sobre la movilidad reflexivo, ya que en el ámbito del transporte público se suceden las posiciones de los diferentes colectivos y obviamente las personas van a querer tener un transporte público lo más cercano a su casa y lo más directo posible. Los datos indican que la cobertura es muy buena, y que la satisfacción de los usuarios también es alta. Las mejoras propuestas pasan por definir si efectivamente queremos tener esos modelos que aumenten de manera sustancial el número de viajeros. Obviamente eso tendrá repercusiones en otras zonas de la ciudad, porque hacer un itinerario más simple supone dejar de pasar por algunas calles, pero se cree se debe de mirar de manera objetiva y así con los datos encima de la mesa podemos conseguir en estos momentos que llegar a un 12% más de usuarios, cerca de 1 millón de usuarios al año más que podrían beneficiarse de las mejoras implementadas en el servicio.

Se indica que en la anterior legislatura se llevó a cabo otro estudio que realizaba las demandas del servicio y posibles mejoras, como fueron la conexión de un Centro Comercial de Carrefour, la cual se consiguió, el refuerzo de la línea L que hasta entonces tenía una frecuencia de paso de 45 minutos, y con la compra de un autobús extra se bajó en 20 minutos el tiempo de paso para esta línea. Siendo lo más importante de todo cerrar esa línea K con un primer paso allá por 2017 con la conexión hasta el entorno de Altabix y consiguiendo esa circunvalación completa la cual ha funcionado muy bien. A corto plazo se espera poder llevar a cabo estas mejoras que propone MCRIT, si bien, indica, se cuenta con condicionantes, como son por un lado la parte económica, proponiendo entre 3 o 4 vehículos más, con un coste aproximado de alrededor de 200.000 euros al año por vehículo introducido, ya que no se habla solo del coste del vehículo sino del coste del personal, el que tiene que hacer funcionar ese servicio. Y por otra parte el condicionante administrativo teniendo en cuenta se habla de un contrato adjudicado en el año 2.005, que, si bien superó modificaciones contempladas, este se regula por la ley de contratos vigente entonces. Con lo cual cada modificación que se hace de las líneas, como ya ocurrió con la K en su caso, tiene que validarse por el Consell Juridic Consultiu a la hora de hacer una modificación del contrato. Aun así, desde la Concejalía se indica que la idea es apostar de manera muy fuerte por la mejora en el transporte público, siendo el transporte más utilizado en la ciudad y el transporte más democrático, y con las propuestas hechas desde MCRIT puede ayudar a tener ese salto de calidad.

Si bien la parte del servicio es fundamental, tan prioritario son las conexiones que ofrecemos con las líneas y la rapidez con la que se garantizan esos viajes, pero se quiere recordar que hay

otras mejoras en marcha para mejorar el servicio, siendo una, la renovación de la flota de autobuses urbanos, que este año deben de venir 5 autobuses nuevos, siendo el año que viene de 17, llegando en el año 2030 a tener incluso más del 90% de la flota de autobuses urbanos, como mínimo con tecnología híbrida. Lo cual aparte de las obvias repercusiones ambientales, por la generación de menos contaminación acústica y mejorando, no sólo para el usuario sino también, para toda la ciudadanía en general con una mayor confortabilidad.

Además, se indica se ha estado trabajando en nuevos tramos de carril-bús, generándose a costa de carriles de circulación existentes, lo cual va en la línea de una única salida posible, que es garantizar que el autobús tenga esa ventaja competitiva sobre el coche privado. Pareciendo interesantes los apuntes que se hacen desde MCRIT para incorporar carriles bús en calles con frecuencia alta en estos momentos, siendo estos los de más de 15 expediciones por hora y siendo calles en las que se recomienda llevar a cabo esa implantación. Se recuerda se están haciendo obras de accesibilidad de paradas de autobús que ya se hicieron en todo el eje de Avda. de la Libertad, Avda. del Ferrocarril, Avda. de la Universidad, y que en estos momentos se está redactando el proyecto para llevar a cabo en Pedro Juan Perpiñán.

Esto además de garantizar una accesibilidad total por parte de los usuarios, lo cual beneficia no sólo al usuario en silla de ruedas, sino al usuario que tiene algún que otro problema de movilidad, como también en general a cualquier usuario, mejora también la velocidad comercial de la línea, siendo importante ponerse en valor. También estas actuaciones comportan mejora de la confortabilidad de la parada, se han introducido marquesinas y se van a introducir en las nuevas paradas de Pedro Juan Perpiñán, además este año por primera vez se tiene una partida de marquesinas de bús, la cual se pretende aumentar en la modificación presupuestaria y permitiendo mejorar la espera del usuario en la parada, con ello se anima y se hace más fácil a la ciudadanía, para que se interese por utilizar el servicio.

Se recuerda que la estrategia EDUSI inicialmente se contempló esa renovación del Ticket-in, permitiendo hacer el pago del billete de autobús de manera telemática, y está pendiente de redactarse el pliego para la contratación de esa renovación del sistema. Más adelante Don Ángel Andreu contara detalles que en estos momentos, están introduciendo algunas mejoras tecnológicas, evaluando el impacto que podrían tener, teniéndolo previsto a la hora de licitar el nuevo servicio.

Se indica que, siendo temas pendientes de estudio por los miembros de la mesa, se exige un tiempo de análisis y de reflexión. Entregados en este día los datos, se propone como metodología de trabajo, que en el resto de mes las personas interesadas en aportar propuestas, las haga llegar al correo de la Concejalía de Movilidad Urbana y también a Don Juan Luis Coves para tener constancia en los dos correos, se registrarán las posibles mejoras sobre el estudio que se ha propuesto y en el caso de recibir las se hará otra sesión y para comentar la viabilidad de esas mejoras propuestas.

La señora Presidenta abre el turno de palabra para quien quiera hacer comentarios.

D Ángel Andreu reitera que el estudio que se acaba de presentar es un estudio técnico, que genera un modelo que permite hacer simulaciones sobre el modelo de transporte urbano de la ciudad. Se indica que desde MCRIT se han añadido propuestas, pero ese mismo modelo con las simulaciones se podrán hacer a través de las propuestas presentadas, indicando la evolución de la demanda del transporte de nuestra ciudad, y a la vez poder valorar cualquier petición que puedan hacer los ciudadanos sobre otras necesidades, habiéndose realizado este estudio con ese enfoque. En diferentes estudios realizados anteriormente se analizaban y centraban en la

situación del futuro más cercano, ahora se ha dado un paso más, debido a que cada vez cuesta más mejorar este tipo de transporte y este modelo lo permite, pudiendo utilizarlo para cualquier tipo de propuesta, ya sean las presentadas o cualquier otras. Siendo lo importante, tener el modelo que permita hacer la simulación.

Don Francisco Javier García, efectúa pregunta a las técnicas. En cuanto a la captación de nuevos usuarios penalizando los aparcamientos en la zona Centro o alrededores, pregunta sobre la forma de fomentar y captar nuevos usuarios en positivo, hablando sobre temas relativos a la conveniencia o no de reducir el coste de billete ordinario o disuasorio, sobre la posibilidad de que este billete ordinario o disuasorio permitiera la posibilidad del transbordo, captando nuevos usuarios que irían adquiriendo bono de 10 viajes, siendo un nicho de personas que hacen uso esporádicamente, pero posiblemente ante unos incentivos como son una reducción del coste de los 1,30 del coste del viaje, daría lugar al conocimiento el servicio y se incorporasen de forma habitual o menos esporádica, al uso del sistema. Se hace referencia a no haber realizado propuestas a lo relativo de la estación del AVE, en el cual se pretenderá que aumente consideradamente la afluencia de viajeros en ella, ni tampoco propuestas relativas al servicio al parque empresarial donde trabajan 12.000 personas.

Tomando la palabra Doña Raquel, expone que el coste del vehículo privado en determinadas condiciones siempre es inferior al transporte público. Para que estos cambios sean significativos, no bastaría con una bajada de precio o una propuesta de transbordo, estando comprobado que las medidas más significativas, son la penalización del vehículo privado, como es establecer el coste por aparcamiento de vehículo privado, siendo los ciudadanos reticentes al cambio de uso de vehículo por una serie de comodidades del transporte privado frente al transporte público. En este modelo presentado, se tienen en cuenta estos costes, valorando el impacto comprobado de estas medidas más significativas.

Se indica que en el estudio no se han tenido en cuenta lo relativo a la estación del AVE, ya que el estudio se realiza en base a la comparativa de líneas previas con la actual demanda, pudiendo en el futuro introducir en el estudio el desarrollo de esta estación para comparar esta nueva demanda. Además, se indica que en lo relativo al parque empresarial, no se ha contemplado ninguna medida específica en este modelo, con anterioridad en otros estudios se habían realizado propuestas, como la de incremento de línea de autobús hacia el parque empresarial, indicando nuevamente que el estudio proporciona la posibilidad de incorporar nuevas líneas.

Don Ángel Andreu expone que el modelo trabajado se limita al casco urbano, por eso no se han introducido, ya sea el polígono industrial como la estación de AVE. En cuanto a la comparativa del transporte privado con transporte público, se propone la mejora competitiva, y en ella se realizan comparativas, siendo estas económicas, lo cual se indica no conlleva el incremento. En lo relativo a la estación de AVE se indica que la línea R4 aprobada se irá adaptando a los servicios de llegadas y salidas de la estación. Además, indica que se está realizando un estudio de Ticket-in, en la que las empresas implicadas en el transporte se están poniendo de acuerdo en su uso, para modificar el método de pago, introduciendo todos los métodos posibles de pago, así como el uso de distintos tipos de medios de uso, ya sean tarjetas físicas, virtuales en el teléfono móvil, entre otras. Con el compromiso de este año, ponerse en funcionamiento. En cuanto a las plataformas de pago móvil está en estudio el uso de códigos QR, ya que algunas compañías móviles, incluso algunos móviles no soportan algunos usos, aprovechando estos códigos QR para el acceso de la gran mayoría. Con ello se solventará el problema del transbordo con billete disuasorio, que actualmente afecta en torno al 8%, con el nuevo sistema si será posible el

transbordo. Este nuevo desarrollo se expondrá en una futura reunión una vez acabados estudios actuales.

Toma la palabra Doña Esther Diez, exponiendo que en la actualidad en lo referente al precio del transporte público, en torno al 60% del uso es gratuito, un 30% del uso es subvencionado, tratando de premiar el uso cotidiano y en todo caso que con anterioridad en 2012 el precio del billete sufrió un gran incremento, el cual causo una bajada de usuarios, por lo cual a lo largo de estos años el precio no ha sufrido incremento del IPC para su actualización, por ello en la actualidad el precio es inferior al que debería ser. Esta decisión de no subir el precio fomenta el uso del transporte público siendo ese el objetivo. En cuanto a los precios de los bonos de 10 viajes, este se encuentra en los 8,40€ caducando a los 2 años, siendo apto para un uso muy esporádico. En lo relativo a las propuestas en positivo de transporte público, bien la mejora de líneas y así como la mejora de tiempos, fomentan la captación de usuarios en el autobús urbano, siendo este el elemento más atractivo ofrecido al usuario. Remarcando que a lo largo de las últimas décadas las ciudades se desarrollaron para el uso del transporte privado, con ello los ciudadanos se han movido por la ciudad en sus transportes, pero en la actualidad se debe fomentar el transporte público con carriles de autobús, preferencias semaforicas, dando una ventaja competitiva frente al transporte privado. En la ciudad de Elche existen unos 40.000 estacionamientos sin regular, un porcentaje muy superior a ciudades de tamaño similar, lo cual indica que la oferta es muy buena y esto hace que el uso del transporte privado este también por encima de la media. Siendo el objetivo fomentar la movilidad sostenible, los datos son claros y la metodología a seguir.

Toma la palabra el representante de la asociación de vecinos del Rabal. Queriendo reincidir como usuario habitual del transporte público, ha percibido una evolución positiva del transporte público de la ciudad, percibiendo como se había comentado, la necesidad de una línea circular del parque empresarial de Torrellano, que llevase la conexión a la estación de tren, para el uso de un gran número de usuarios. Además, solicita establecer una promoción temporal para la captación de nuevos usuarios, que conlleve un conocimiento de estos usuarios del sistema y red de transportes de la ciudad para la captación de estos. Así como un estudio de la comparativa de los gastos derivados de disponer de un coche privado, el cual es alto, frente al gasto por uso del transporte público. Señalando que en la ciudad se ve un uso menor de jóvenes en el transporte público, respecto a otras ciudades.

Toma la palabra la Presidenta Doña Esther Diez, señalando que parece una idea interesante la idea de la campaña de una promoción. Añadiendo que ya existe una conexión desde el casco urbano, parque empresarial, Torrellano, aeropuerto y el Altet, con una frecuencia de paso cada hora. Además, en el año 2017, se amplió que estas frecuencias llegaran a Los Arenales del Sol, llegando a día de hoy una gran mayoría de frecuencias. En el estudio para elaborar el proyecto de autobús a pedanías, reunidos con las asociaciones vecinales, las propuestas presentadas fueron adelantar por la mañana la salida para las personas trabajadoras que se dirigen al parque empresarial, así como por la noche se retrasase, para que trabajadores pudiesen volver al casco urbano. Por lo tanto, estas rutas ya existen con una conexión diaria, de lunes a viernes desde en torno a las 6 de la mañana hasta las 10 de la noche con una frecuencia de viaje de cada hora, pasando a ser algo inferior la frecuencia en fin de semana. En cuanto al uso de transporte público por jóvenes destacar que son la franja de usuarios por edad más importante, siendo en torno al 35% 40%, y teniendo en cuenta que tenemos unos 12.000 usuarios que disfrutan del Bus-Lliure gratuito en la ciudad, favoreciendo su uso diario, estos usuarios son estudiantes y menores de 26 años, disfrutando de manera gratuita e ilimitada en todo el casco urbano y en todo el término

municipal, señalando que pocos municipios hacen de este tipo de oferta gratuita para aquellas familias que no superen el IPREM, y para aquellas familias que si superan el límite, lo tienen con un coste de 20 euros al trimestre, disponiendo de viajes ilimitados, con ello se fomenta entre jóvenes su uso, siendo de las ofertas económicas más bajas en cuanto al resto de municipios.

Toma la palabra Don Ángel Andreu indicando que el coste medio por usuario esta en torno a 0,27€, este dato resulta dividiendo el total de ingresos entre el total de usuarios, si bien es una tarifa muy social en referencia al resto de ciudades a nivel español. Señalando la existencia de un bono mensual por 27,15€ con un uso ilimitado, indicando que en la corporación municipal se apuesta por el uso de transporte público.

Toma la palabra la señora Presidenta Doña Esther Díez, trasladando la idea de que este año de nuevo los beneficiarios gratuitos del Bus-Lliure, como se realizó en año pasado en pandemia, no tengan que realizar de nuevo todo el trámite, y se renueve automáticamente esta gratuidad siempre que sigan cumpliendo los requisitos. Indicando que se puede aprovechar este hecho, para realizar una campaña recordando a los que no cumplan estos requisitos que tienen a disposición el uso de la tarjeta Bus-Lliure por 20 euros trimestrales, así como el uso del bono de 10 viajes, incentivando el uso esporádico al disponer de 2 años para su uso. Recordando que los datos indican que los usuarios están contentos y satisfechos con la cobertura del servicio.

Para terminar, se establece como plazo el 31 de mayo para la presentación de propuestas, colgando en la web municipal para propuestas de ciudadanos para otras aportaciones, estas irán dirigidas al correo del departamento de movilidad urbana y al correo de Juan Luis Coves, para la valoración de estas propuestas respecto al estudio, se abordarán en una nueva sesión de la Mesa de Movilidad Sostenible. Agradeciendo el trabajo de MCRIT, Ángel Andreu y resto de miembros de la mesa, trasladando este agradecimiento por el esfuerzo a los trabajadores de Autobuses Urbanos, que en los peores momentos de la pandemia continuaron ofreciendo el servicio.

Quedando a expensas de una próxima reunión en breve, la cual será conjunta con el Consejo de Medio Ambiente, para explicar en ella las conclusiones del estudio de calidad hecho en la Universidad Miguel Hernández.

Y no habiendo más asuntos que tratar, la Sra. Presidenta levanta la sesión, extendiéndose la presente acta de lo actuado que como Secretario certifico.

V.º B.º La Presidenta,
Esther Díez Valero.

El Secretario,
Jesús Serrano Orts.