

Alegaciones ante la concesión pública para la gestión del Transporte Público de Gandia

Ayuntamiento de Gandia

D. Víctor Soler Beneyto, mayor de edad, provisto de DNI número xxxx, con domicilio a efectos de notificaciones en la localidad de Gandia, Plaza Major 1, ante este Ayuntamiento de Gandia

COMPAREZCO Y EXPONGO:

Que el Boletín Oficial de (BO núm. xxx del día xxxx) publica la Aprobación inicial por la Comisión de Pleno del Ayuntamiento de Gandia, en sesión celebrada el día 20 de mayo 2026, de la Memoria comprensiva de los aspectos sociales, financieros, técnicos, jurídicos y forma de gestión en relación con el transporte público de la Ciudad de Gandia.

Que dentro del plazo conferido, por medio del presente escrito y en base al contenido del art. 49.b) de la Ley 7/1985 de 2 de Abril reguladora de las Bases del régimen Local, vengo a efectuar las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- En relación al documento de Proyecto del servicio de transporte público de autobús del municipio de Gandia, en su página 4 dice: *“En cumplimiento de la normativa en vigor, los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares tienen la obligación legal de haber implantado zonas de bajas emisiones (ZBE), conforme a lo establecido en la legislación estatal aplicable desde el año 2023”*. El Ayuntamiento de Gandia no ha implantado esta ZBE, por lo que se está incumpliendo con la normativa vigente afectando a la movilidad urbana sostenible, entre ellas la concesión del transporte público de Gandia, así como a posibles subvenciones del Estado en relación al transporte público que pueden verse afectadas ante la no implantación de las ZBE, especialmente en las tarifas de los billetes y los bonos.

SEGUNDA.- En el Proyecto del servicio del transporte público de autobús del municipio de Gandia, se detallan los nuevos recorridos y paradas. La ausencia de conexión directa con los principales polígonos industriales contradice los objetivos de movilidad sostenible al obligar a miles de trabajadores a utilizar vehículo privado para acceder a sus centros de trabajo. Tras reunirnos con representantes del sector industrial de la ciudad y por cuestión de interés general, se solicita que el transporte público llegue a las diferentes áreas industriales de Gandia: polígono Alcodar, polígono Benieto, ciutat del Transport y el Rajolar.

TERCERA.- También se solicita parada en el recorrido en la zona Avenida de la Mar (entre avda. Blaco Ibáñez y calle Germans Gea). Así como parada en Avenida Europa (entre calle goleta y calle Alfons el Magnànim).

CUARTA.- La Línea 4 Gandia–Marenys de Rafalcaid–Marxuquera es manifiestamente insuficiente. Tal como está planteada, es claramente mala para los vecinos. Solo se prevén 5 viajes en días laborables y sábados, y ninguno los domingos ni festivos.

Con ese servicio, Marenys de Rafalcaid y Marxuquera quedan muy mal comunicadas. Los vecinos también necesitan moverse en festivos: personas mayores, trabajadores, familias y visitantes tienen que ir al centro, al hospital, a la estación, al Grau o a la playa. Además, juntar zonas tan distintas en una sola línea tan larga puede hacer que los trayectos sean lentos y poco fiables.

Se solicita que la Línea 4 tenga dos servicios:

- L4A: Marenys de Rafalcaid–Grau–Centro–Renfe–Hospital, con servicio todos los días.
- L4B: Marxuquera–Beniopa–Centro–Renfe–Hospital, con un servicio diario mínimo y refuerzo con transporte a demanda cuando haya menos usuarios.

QUINTA.- La Línea 3 urbana no debe reducir su calidad en verano.

El proyecto contempla que la Línea 3 preste servicio en invierno de 6:30 a 23:30 horas con una frecuencia de 20 minutos. Sin embargo, durante el verano se propone reducir dicha frecuencia a 30 minutos hasta las 19:00 horas y a 60 minutos entre las 19:00 y las 23:00 horas. Esta reducción no se considera justificada. Durante el periodo estival, la ciudad de Gandia se cuadriplica y no pierde actividad; al contrario, aumentan los desplazamientos vinculados al turismo, la hostelería, el comercio, el ocio.

Reducir la frecuencia del transporte urbano precisamente en verano puede hacer que el autobús deje de ser una alternativa competitiva frente al vehículo privado, además de contradecir los objetivos de movilidad sostenible, reducción de emisiones y mejora del transporte público.

Se solicita que la Línea 3 mantenga durante todo el año una frecuencia máxima de 20 minutos en días laborables y de 30 minutos en sábados, domingos y festivos, evitando intervalos de 60 minutos.

SEXTA.- La conexión con el Hospital de Gandia debe ser prioritaria y estructural.

El proyecto prevé conexión y paradas vinculadas al Hospital de Gandia, pero no define una línea hospitalaria clara, frecuencias garantizadas ni coordinación con consultas, turnos laborales o conexiones interurbanas.

El hospital no es un destino ordinario: es un equipamiento esencial para la ciudad y la comarca, y debe estar conectado de forma directa, frecuente y comprensible con Renfe, estación de autobuses, centro, barrios, Grau, Playa y pedanías.

Se solicita la creación o refuerzo de una conexión específica Renfe- Hospital-La Vital-Plaza Mayor-Renfe, con frecuencias adecuadas en horario de consultas, entradas y salidas de trabajadores, fines de semana y festivos.

SÉPTIMA.- La coordinación intermodal.

El proyecto habla de mejorar la coordinación con autobuses y trenes, pero no fija medidas concretas.

La intermodalidad debe permitir combinar autobús urbano, Renfe, autobuses interurbanos y otros medios sin pagar de más ni perder demasiado tiempo.

Se solicita incluir en el contrato:

- Horarios coordinados con Renfe y la estación de autobuses.
- Información en tiempo real en paradas principales.
- Transbordo gratuito entre líneas urbanas.
- Estudio de integración tarifaria con transporte interurbano.
- Señalización clara en paradas de intercambio.

OCTAVA.- Las tarifas deben favorecer el uso habitual del transporte público.

El proyecto fija tarifas máximas como billete sencillo L2 a 1,90 euros, billete urbano a 1,50 euros, bono 10 L2 a 14 euros y bono 10 L3/L4 a 8,20 euros.

Se solicita que se revise la estructura tarifaria para implantar:

- Transbordo gratuito.
- Bono joven y estudiante.
- Tarifa social para personas en situación de vulnerabilidad.

- Título turístico de 24, 48, 72 horas o semanal.

NOVENA.- El contrato debe prever revisión obligatoria y participación ciudadana.

El proyecto reconoce que el modelo de transporte debe poder adaptarse a cambios sociales, económicos y medioambientales. Sin embargo, no concreta suficientemente un mecanismo obligatorio de revisión del servicio.

Un contrato de transporte urbano debe ser flexible, especialmente en una ciudad con fuerte estacionalidad, evolución turística, implantación de Zona de Bajas Emisiones, cambios residenciales y nuevas necesidades de movilidad.

Se solicita que el contrato incluya revisión obligatoria a los 2 años desde el inicio del servicio, y posteriormente de forma bianual, con participación ciudadana y publicación de datos.

También se solicita que el contrato permita modificar líneas, frecuencias, horarios y vehículos cuando los datos de demanda lo justifiquen, sin esperar a una nueva licitación.

DÉCIMA.- La tecnología debe incorporarse como herramienta de mejora del servicio.

El proyecto menciona la importancia del desarrollo tecnológico en el transporte público, pero no concreta suficientemente qué medidas deben implantarse para mejorar la calidad del servicio.

La tecnología debe servir para que el autobús sea más cómodo, fiable, accesible y fácil de utilizar por los vecinos y visitantes. No debe limitarse a una declaración general, sino traducirse en medidas prácticas que mejoren la información, la gestión del servicio y la experiencia de los usuarios.

Se solicita que el contrato incluya la obligación de incorporar herramientas tecnológicas básicas, como información en tiempo real sobre horarios y tiempos de llegada, avisos de incidencias, sistemas de pago modernos, control del cumplimiento de frecuencias, datos de uso del servicio y canales sencillos para comunicar quejas o sugerencias.

También se solicita que estas herramientas sean accesibles para todas las personas, incluidas personas mayores, personas con discapacidad o usuarios que no utilicen aplicaciones móviles, manteniendo información clara en paradas, marquesinas y puntos principales.

DECIMOPRIMERA.- Se solicita la incorporación al expediente de un estudio energético completo que justifique la capacidad de recarga simultánea de la totalidad de la flota prevista y que cuantifique las inversiones necesarias en infraestructura eléctrica.

Se solicita que se contemple:

- ubicación de cargadores;
- potencia necesaria;
- impacto en la red;
- plan de contingencia;
- costes de ampliación eléctrica.

DECIMOSEGUNDA.- El expediente parte de una hipótesis de inicio en enero de 2027.

Sin embargo, no consta:

- disponibilidad de autobuses;
- acuerdos con fabricantes;
- cronograma industrial.

Que se incorpore un calendario detallado de suministro de vehículos y un análisis de riesgos de retraso, incluyendo medidas transitorias para garantizar la prestación del servicio.

DECIMOTERCERA.- El estudio habla de calidad, pero no fija indicadores concretos.

Se debería detallar:

- puntualidad mínima;
- regularidad;
- ocupación máxima;
- porcentaje de expediciones cumplidas;
- tiempo medio de espera;
- disponibilidad de flota.

Evitando que la concesión se limite únicamente a kilómetros y costes.

DECIMOCUARTA.- Gandia tiene uno de los mayores incrementos poblacionales estacionales de la Comunidad Valenciana.

El expediente menciona la importancia de playa, Grau y turismo, pero no aporta modelos predictivos específicos.

Se solicita:

- matrices origen-destino;
- demanda diferenciada invierno/verano;
- demanda universitaria;
- demanda turística;

- ocupación por líneas.

DECIMOQUINTA.- En la Memoria no queda clara la propiedad de las Marquesinas, ya que la inversión la hace el concesionario pero al ser elementos de la vía pública no detalla:

- criterios de ubicación;
- protección antivandálica;
- mantenimiento;
- reposición;
- consumo energético de paneles informativos.

El expediente sólo asigna una inversión de 1,35 millones de euros para 90 marquesinas. Se solicita el desglose completo de dicha inversión.

Por lo expuesto,

SOLICITO A ESTA ADMINISTRACIÓN, que tenga por presentado este escrito, y tras los trámites previstos lo admita, tenga por presentadas las alegaciones respecto a la Memoria comprensiva de los aspectos sociales, financieros, técnicos, jurídicos y forma de gestión en relación con el transporte público de la Ciudad de Gandia.