



Ayuntamiento de León

JORNADA TÉCNICA OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

**EFFECTOS DE LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE LA RECUPERACIÓN
DE LA DEMANDA Y EFECTOS SOBRE LA OFERTA.**





ÍNDICE

01. ANALISIS DE LA DEMANDA Y CONFIGURACIÓN DEMOGRÁFICA Y TERRITORIAL

02. ANÁLISIS DE LA OFERTA

03. EFECTOS DE LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO. SOBRE LA RECUPERACIÓN DE LA DEMANDA Y SOBRE LA OFERTA: CONCLUSIONES

01. ANALISIS DE LA DEMANDA

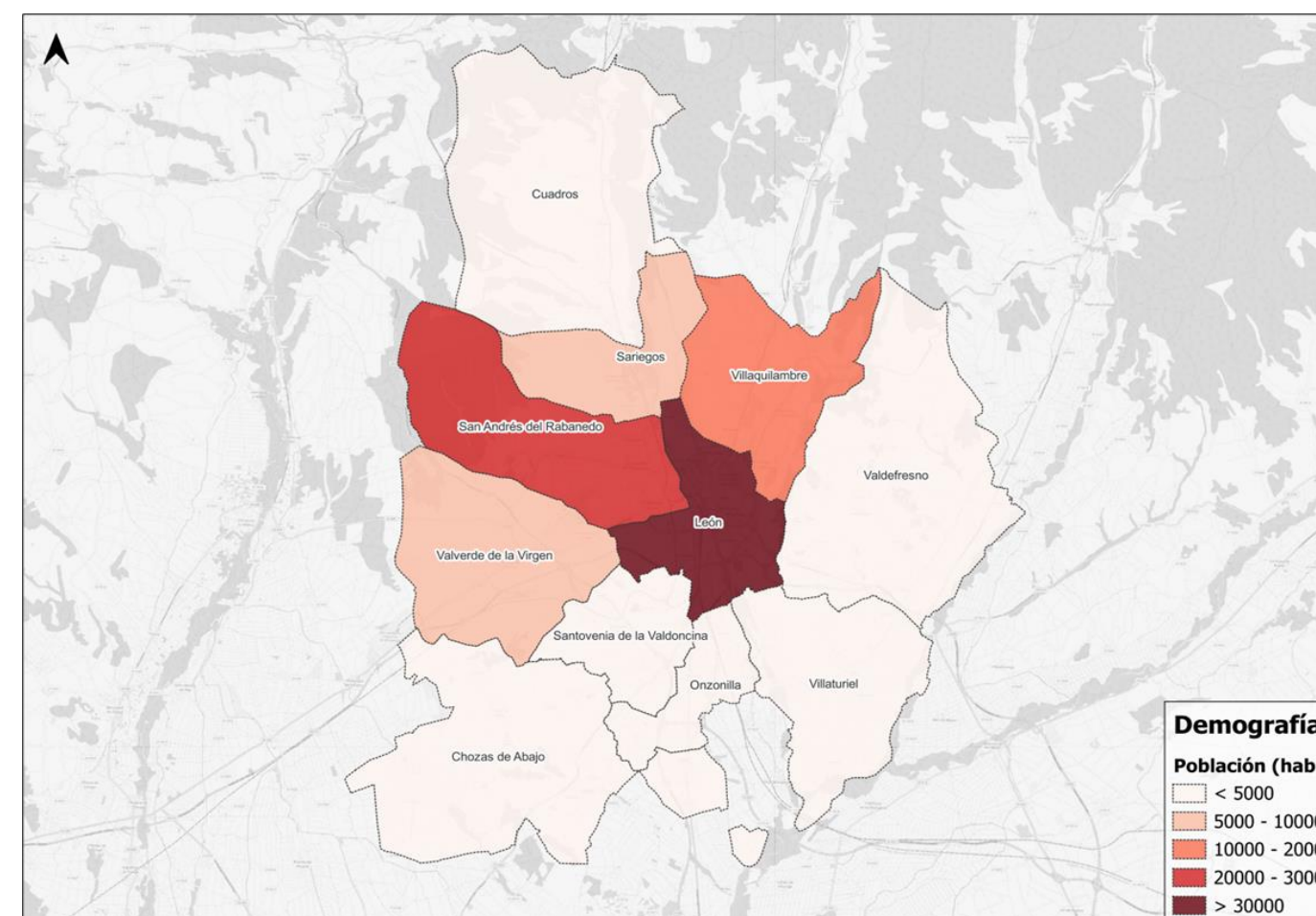
DATOS DE DEMOGRÁFICOS DE MOVILIDAD GENERAL LEÓN Y ÁLFOZ.

El 62,14 % de los habitantes del Alfoz viven en la ciudad de León.

Sin embargo, se observa un continuo crecimiento de la población del Alfoz.

Trasvase de población de la ciudad al Alfoz. El decrecimiento de población de la ciudad versus crecimiento del Alfoz

Municipio	Población total (hab. en 2024)	Población (%)
Cuadros	2.099	1,06
Chozas de Abajo	2.699	1,36
León	122.866	62,14
Onzonilla	1.945	0,98
San Andrés del Rabanedo	29.923	15,13
Santovenia de la Valdoncina	2.072	1,05
Sarriegos	5.454	2,76
Valdefresno	2.332	1,18
Valverde de la Virgen	7.802	3,95
Villaquilambre	18.710	9,46
Villaturiel	1.832	0,93
Total	197.734	

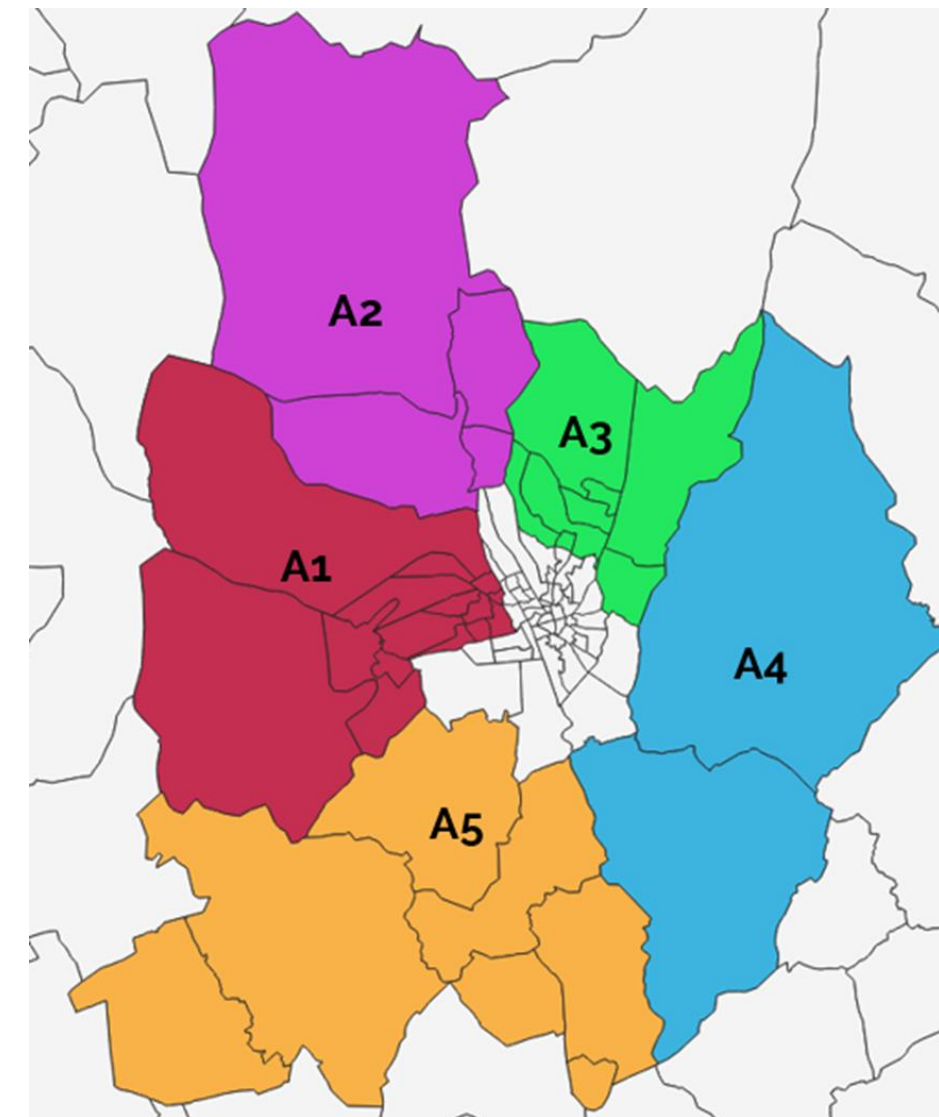
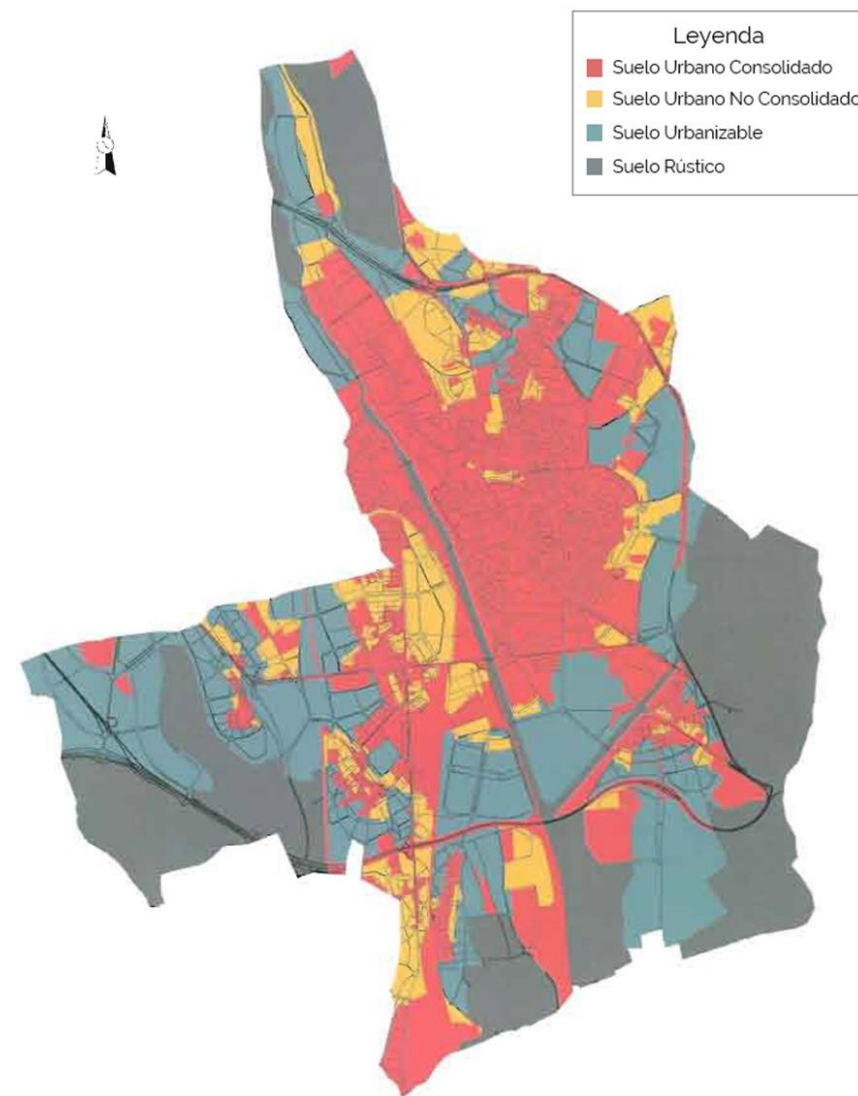


01. ANALISIS DE LA DEMANDA

DATOS TERRITORIALES LEÓN Y ALFOZ

La ciudad de León es una de las ciudades con menor superficie 39,06 km²

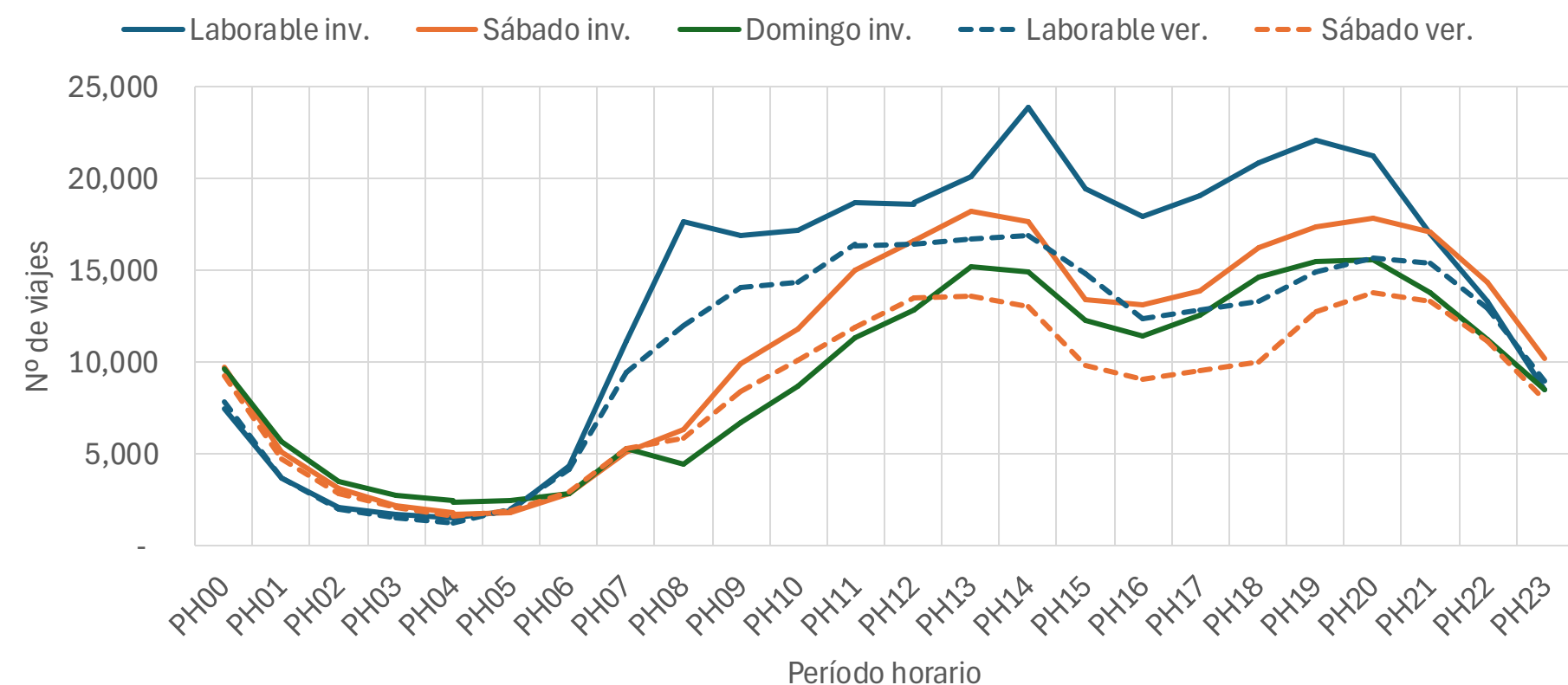
Presenta un continuo urbano con municipios de su Alfoz



01. ANALISIS DE DEMANDA

MOVILIDAD GENERAL: DISTRIBUCIÓN TEMPORAL

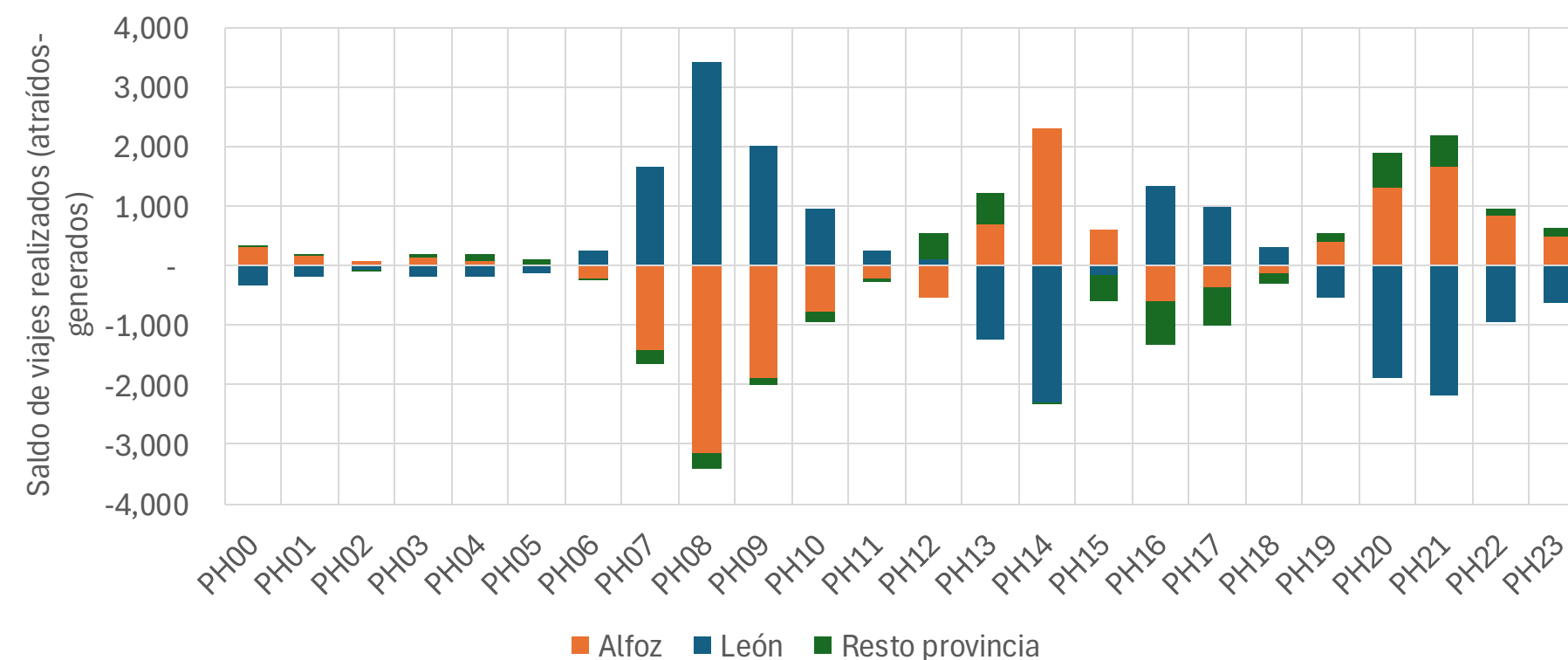
Los datos de movilidad general procedentes de telefonía móvil muestran que, en un día laborable promedio del periodo de invierno, se producen más de 325.000 viajes en la ciudad de León.



En días laborables, los desplazamientos entre León y su Alfoz tienen un marcado carácter pendular, con la ciudad de León como centro atractor.

En los desplazamientos dentro del municipio de León, se observan tres periodos punta en días laborables de invierno.

Para el resto de los días tipo, los periodos punta varían su distribución y número de viajes.

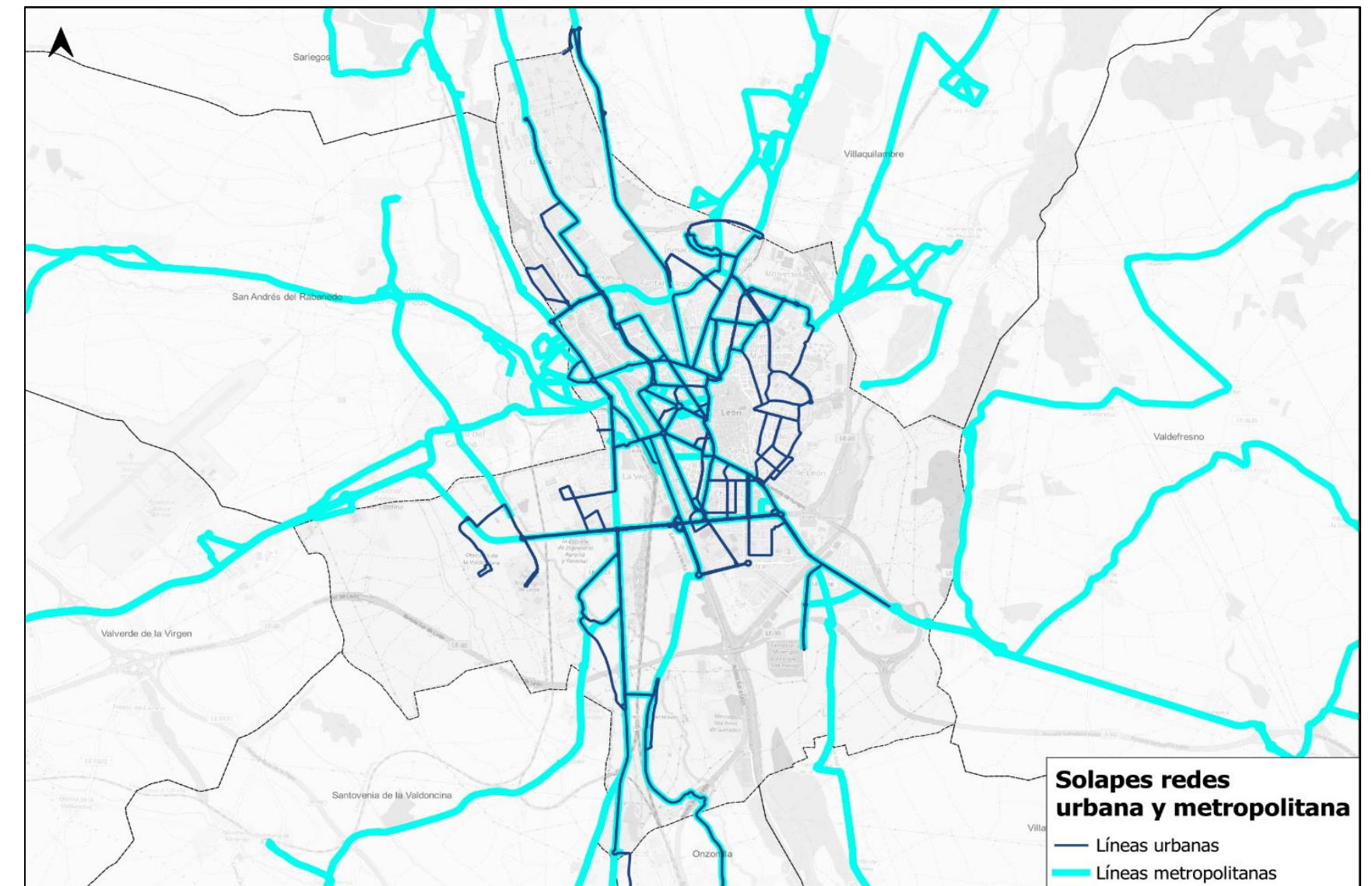
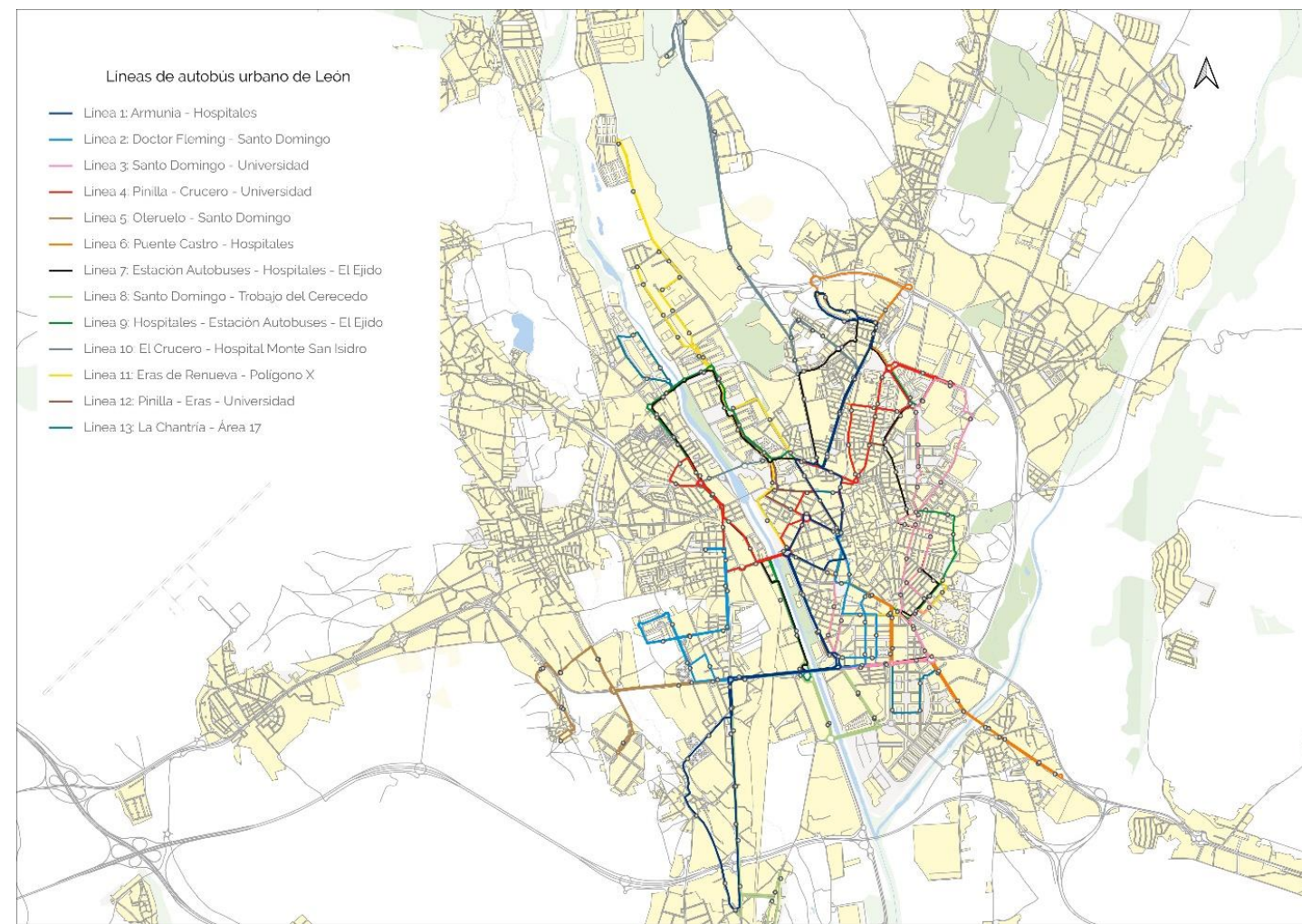


Datos prestación transporte público LEÓN Y ALFOZ

Dos redes de transportes segregadas y descoordinadas

Red urbana titularidad del Ayuntamiento de León y Red Metropolitana titularidad de la Junta de Castilla y León.

173 paradas del transporte metropolitano en la ciudad de León. Solapes de líneas e itinerarios



03. ANÁLISIS DE LA OFERTA CONCLUSIONES

OFERTA PROGRAMADA

SOLAPAMIENTO Y COORDINACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LAS REDES URBANA Y METROPOLITANA

La segregación de las redes urbana y metropolitana lleva a ineficiencias en la prestación del servicio e incrementa los kilómetros recorridos. Además, esta segregación impide que en ciertas líneas se presten relaciones que son susceptibles de captar demanda.

La existencia de continuos urbanos en algunos límites municipales, obligan a que el servicio se preste con servicios urbanos y metropolitanos que cumplen funciones muy similares.

Por otro lado, la existencia de zonas alejadas del centro urbano a las que hay que prestar servicio (como núcleos alejados o zonas industriales) hace que las líneas urbanas tengan que circular por las vías de acceso a León, replicando recorridos que ya hacen las líneas metropolitanas.

Los principales ejes en los que se han detectado ineficiencias son los siguientes:

- Líneas metropolitanas M1, M2 y M9 con la línea urbana 4 entre el barrio de Crucero y el centro de León.
- Línea metropolitana M3 y línea urbana 4 en el eje Universidad – San Mamés – centro.
- Líneas metropolitanas M6 y M17 y línea urbana 1 en el eje de la Avenida Mariano Andrés
- Línea metropolitana M8 y línea urbana 11 en la Carretera de Carbajal y la Avenida de los Reyes Leoneses.
- Líneas metropolitanas M12, M13 y M21 y línea urbana 8 en los accesos a León por el sur.
- Líneas metropolitanas M4, M5 y M16 y líneas urbanas 4 y 12 en el barrio de Pinilla y la Avenida San Ignacio de Loyola.



03. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO: CONCLUSIONES

OFERTA PROGRAMADA

COBERTURA POBLACIONAL

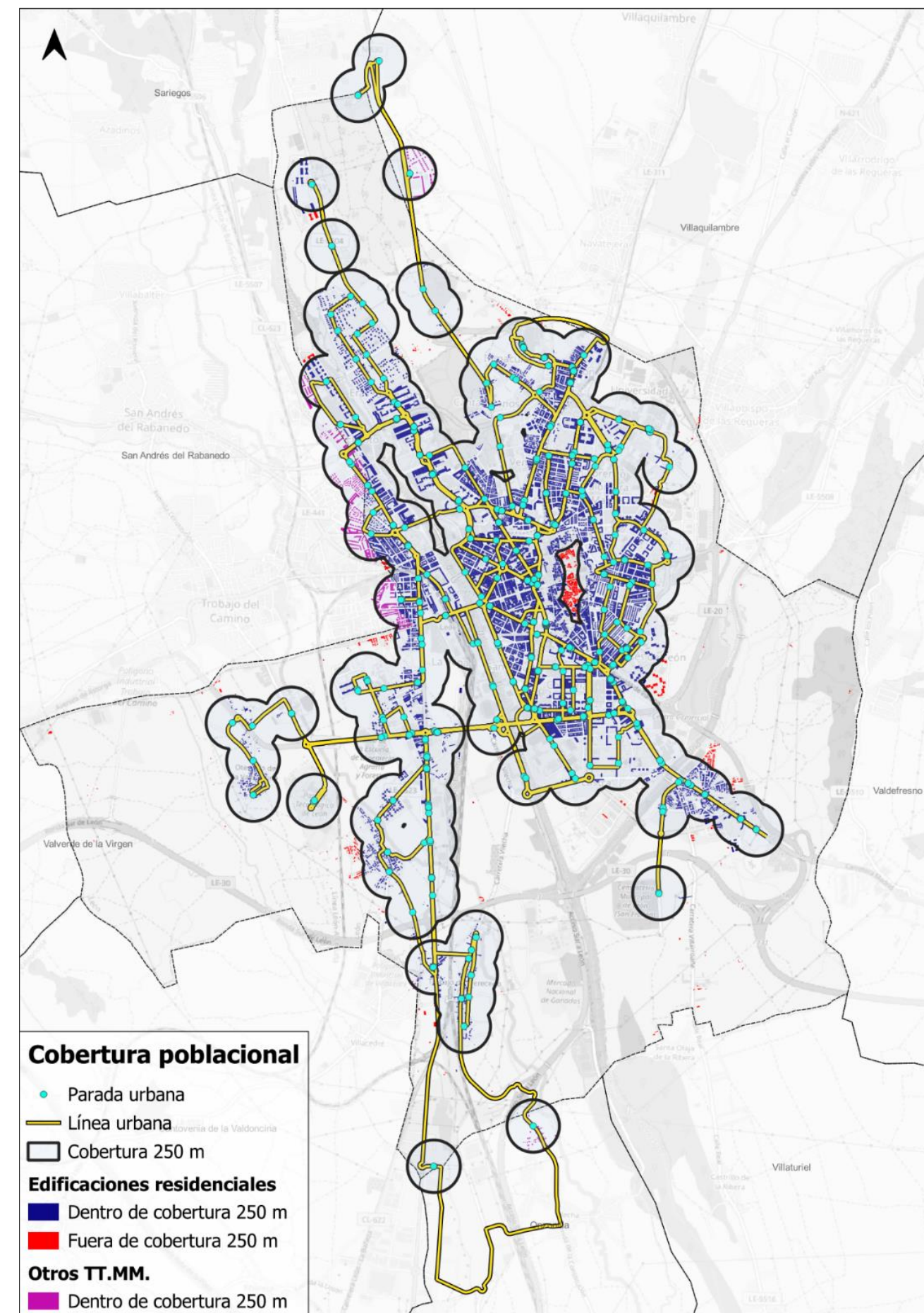
El 98% de la población de León dispone de una parada a 250 metros o menos.

Sin embargo, debido a la estructura territorial de León, existen barrios de la ciudad que cuentan con una cobertura reducida (*Moisés de León*).

CONECTIVIDAD CON PUNTOS DE INTERÉS

La mayoría de los puntos de interés de León presentan una buena conectividad en transporte público, aunque se han detectado posibles mejoras en zonas como el Centro Comercial Reino de León o Área 17.

Categoría de punto de interés	Número	Puntos de interés cubiertos a 250 m
Hospitales	5	80,00%
Centros de salud	7	100,00%
Consultorios médicos	2	100,00%
Centros educativos	86	97,67%
Centros universitarios	14	100,00%
Centros comerciales	17	94,12%
Zonas industriales	7	57,14%
Instalaciones deportivas	9	77,78%
Instalaciones culturales y administrativas	44	100,00%
<i>Promedio ponderado</i>	<i>191</i>	<i>95,29%</i>



Cobertura poblacional en la red urbana a 250 m.

03. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO: CONCLUSIONES

OFERTA PROGRAMADA

NIVELES DE SERVICIO

La red cuenta con una franja horaria de servicio amplia (7:00-23:00) y homogénea.

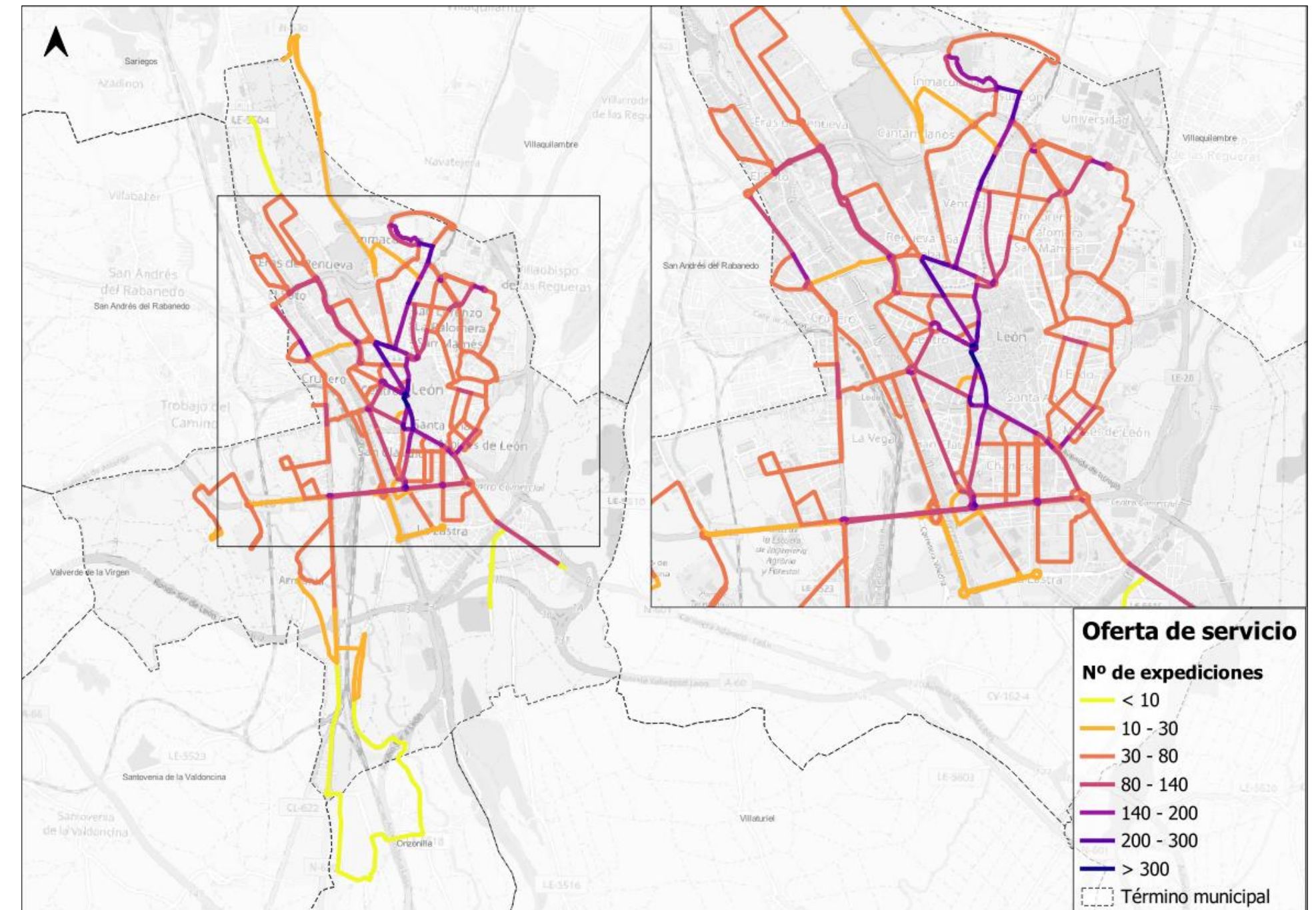
Las frecuencias de paso se encuentran en rangos entre los 20 y 60 minutos en días laborables, facilitando la coordinación entre líneas.

ADECUACIÓN DE LA OFERTA A LA DEMANDA DE MOVILIDAD GENERAL

Las principales relaciones en movilidad general tienen una correcta adecuación de la oferta de transporte público en días laborables. En cambio, en fines de semana se detecta una menor correlación entre la movilidad general y la oferta de transporte público.

ÍNDICES DE RODEO

La mayoría de las líneas realizan recorridos transversales por las vías principales. Sin embargo, las líneas 2 y 3 realizan recorridos en forma de “U” que causan tiempos de recorrido elevados entre cabeceras.



Oferta de servicios en la red urbana, por tramos.

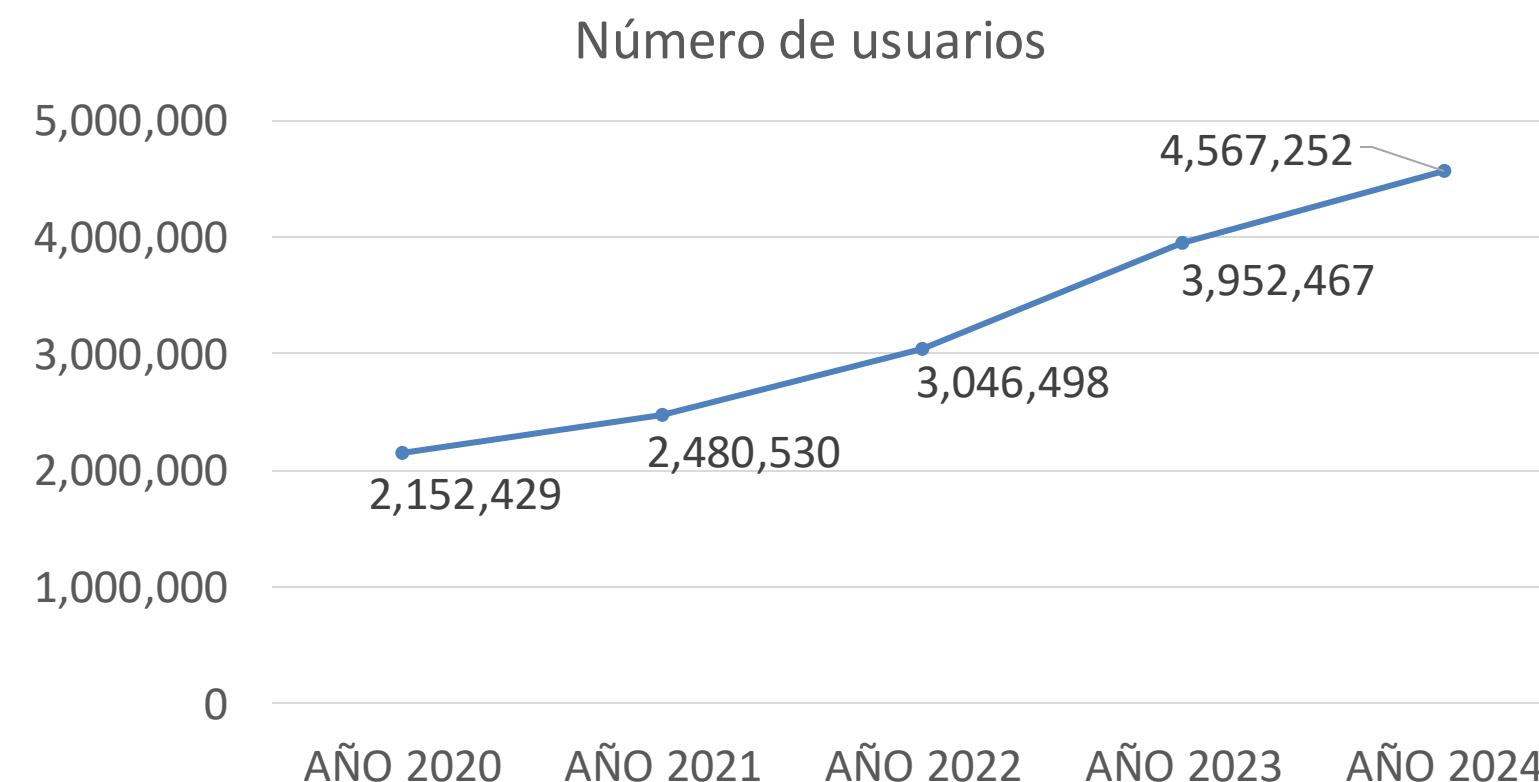


03.EFECTOS DE LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE LA DEMANDA

DEMANDA

Se identifica un crecimiento constante en los últimos 5 años, explicado por la recuperación de la pandemia y por los descuentos en abonos y títulos multiviaje.

Línea	Demanda media en día laborable	Expediciones/día	Viajeros/expedición
1	2.775	97	28,6
2	879	64	13,7
3	875	62	14,1
4	1.151	68	16,9
5	252	32	7,9
6	3.383	100	33,8
7	1.345	62	21,7
8	349	32	10,9
9	1.492	64	23,3
10	350	32	10,9
11	1.207	64	18,9
12	1.254	64	19,6
13	1.532	64	23,9
Total	16.844	805	20,9



A nivel de línea, los resultados de demanda se reparten de manera heterogénea entre los diferentes servicios, a consecuencia de las diferentes funcionalidades que prestan.

El análisis de demanda a nivel de línea y punto de parada muestra que en términos generales el Servicio de Transporte Público regular de uso general de viajeros en autobús de la ciudad de León presenta unos **resultados de demanda razonables en sus líneas principales.**

Datos muy positivos teniendo en cuenta la superficie territorial de la ciudad de León, el número potencial de usuarios y las disfunciones con el transporte metropolitano.



03. EFECTOS DE LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE LA DEMANDA

ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SERVICIO

El análisis de los resultados económicos de la concesión en los últimos años está afectado hasta 2021 por las consecuencias del estado de alarma y los efectos del COVID-19, y a partir de 2022, por los descuentos en los precios de los abonos y títulos multiviaje.

	2020	2021	2022	2023	2024
Viajeros	2.152.429	2.480.530	3.046.498	3.952.467	4.567.252
Costes del servicio	6.276.127 €	7.582.531 €	7.871.921 €	8.375.629 €	8.992.633 €
Ingresos del servicio	1.468.278 €	1.845.089 €	2.140.758 €	1.842.163 €	2.013.192 €
Subvención estatal	309.121 €	299.314 €	309.560 €	266.694 €	299.710 €
Ayudas por descuentos precio abonos y bonobuses	-	-	244.523 €	733.568 €	733.568 €
Coste para el Ayuntamiento	4.498.728 €	5.438.129 €	5.177.081 €	5.533.205 €	5.946.164 €
Coste/viajero	2,92 €	3,06 €	2,58 €	2,12 €	1,97 €
Coste Ayto/Viajero	2,09 €	2,19 €	1,70 €	1,40 €	1,30 €

	Km de servicio efectivamente realizados	Costes del servicio	Coste por veh-km de servicio
Ejercicio 2024	1.716.981 €	8.992.633 €	5,2 €



03.EFECTOS DE LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE LA DEMANDA

DEMANDA

El crecimiento exponencial continua en el año 2025 – mes de septiembre- en relación a los datos de 2024.

Para el año 2025 de continuar la línea de crecimiento en los meses de octubre, noviembre y diciembre se podría alcanzar una cifra cercana a los 5.000.000 de viajeros

EVOLUCIÓN ANUAL

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado
Año 2014	358.596	342.189	366.927	329.365	357.629	323.423	303.951	243.089	322.226	365.308	351.626	333.441	3.997.770
Año 2015	331.742	333.098	366.416	323.723	341.695	334.816	307.841	250.120	323.718	352.905	351.941	323.146	3.941.161
Año 2016	317.274	342.905	340.313	349.630	350.730	331.532	287.704	258.342	323.130	338.403	356.801	313.141	3.909.905
Año 2017	316.418	323.052	376.416	288.780	362.060	340.003	281.848	250.368	308.105	338.186	349.974	300.987	3.836.197
Año 2018	333.271	323.737	341.379	321.002	359.018	322.892	289.163	258.561	312.108	364.132	362.162	313.867	3.901.292
Año 2019	337.370	339.332	359.474	320.484	348.263	313.032	310.543	257.286	321.893	386.948	363.234	322.324	3.980.183
Año 2020	343.553	345.820	162.185	24.044	47.620	132.947	182.153	163.513	198.332	195.817	173.947	182.498	2.152.429
Año 2021	159.085	162.318	209.496	194.006	214.990	218.426	195.828	170.243	227.487	240.447	262.116	226.088	2.480.530
Año 2022	207.925	231.556	280.634	233.413	267.552	259.363	223.047	207.130	271.819	285.993	307.756	270.310	3.046.498
Año 2023	281.650	304.068	358.466	296.295	355.915	343.151	276.737	270.170	344.255	382.988	397.803	340.969	3.952.467
Año 2024	371.861	383134	368273	389729	413140	364867	349922	294807	384653	459.736	412.511	374.619	4.567.252
AÑO 2025	399.401	394117	417166	376118	431140	404.669	384132	313550	432868				3.553.161



CONCLUSIONES

Las subvenciones al transporte público han permitido la recuperación de la demanda perdida por el COVID y otros escenarios de contracción a niveles anteriores, incrementando el número de viajeros en cifras superiores al millón.

Demostración del impacto de la tarifa en la elasticidad de la demanda por encima de las previsiones más optimistas.

La demanda en el transporte público es generalmente inelástica lo que significaba que una reducción del precio no provoca un aumento en el número de viajeros. Por cada 10% de reducción del precio la demanda solo aumentaría entre un 2,2 y un 2,6 %.

AÑO 2025. Incrementos de viajeros deL 30 % respecto al periodo anterior al COVID.

Incremento de viajeros que usan el bono transporte superior al 44% respecto de cifras preCOVID. Uso de billete residual.

OTRAS MOTIVACIONES. ZBE, FONDOS PRTR-UE





Ayuntamiento de León

GRACIAS