



Propuestas para la mejora de la próxima reordenación de líneas de AUVASA

1. Sobre el PIMUSSVA

En la exposición y la web de AUVASA se habla de un *“Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid”* que se presenta en el ámbito del *Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PIMUSSVA)* del Ayuntamiento de Valladolid.

Sorprende que esta propuesta de reordenación este “en el ámbito del PIMUSSVA” cuando este, hoy por hoy, no es más que una serie de documentos de diagnóstico y propuestas firmados en noviembre de 2015 por la consultora que los ha redactado pero en ningún momento aprobados por el Ayuntamiento de Valladolid.

De modo que la propuesta que nos ocupa parte de un problema metodológico grave, con el riesgo de incurrir en contradicción con el PIMUSSVA cuando esté se concluya y apruebe definitivamente. En cualquier caso, **la reordenación presenta evidentes contradicciones con la versión del PIMUSSVA** expuesta en la página web del Ayuntamiento.

Propuesta 1: Aprobar en primer lugar, tras un verdadero periodo de exposición pública, el PIMUSSVA, aportando coherencia a un *“Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid”* más profundo, completo y ambicioso que el presentado.

2. Sobre la participación ciudadana.

En la exposición se nos dice que “queremos mejorar, déjanos tu sugerencia” y se ofrece una urna para recoger “sugerencias”. Este procedimiento no deja de ser una declaración de intenciones al no ofrecer garantía alguna sobre el tratamiento de las iniciativas presentadas.

Propuesta 2: En caso de insistir en hacer efectiva una reordenación de líneas sin el soporte técnico de un Plan Integral de Movilidad, que incluye un procedimiento reglado de participación pública, se debe dotar a las “sugerencias” recibidas en la web y exposición del mismo tratamiento que se hubiera seguido en un periodo de alegaciones del PIMUSSVA (obligación de contestación con informe técnico motivado sobre su **estimación total, parcial o desestimación**).

3. Sobre el PGOU

Sorprende igualmente que se presente un plazo de sugerencias sobre la reordenación de líneas de transporte público cuando no se ha concluido el plazo de presentación de alegaciones para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid.

Dado que en la “Memoria Vinculante (anexo II)” del PGOU se presenta un informe de movilidad urbana como documento para aprobación inicial que cuenta con un capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano”, resulta razonable entender que un “*Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid*” deba contar con un informe previo como el incluido en el PGOU. Y siendo un documento propuesto para aprobación inicial, sería bueno que tanto el plazo de sugerencias sobre la reordenación de líneas de transporte público como su tratamiento fuera similar en los dos procesos.

Sin embargo se aprecia que apenas se han atendido las conclusiones **del PGOU**.

Propuesta 3: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso concluye que *“La velocidad comercial es muy baja lo que influye en la competitividad del sistema de transporte público frente a otros modos”* es preciso tomar medidas para lograr un **incremento de la velocidad comercial**. Se propone la instalación urgente (en 2018) de máquinas canceladoras multilínea en los principales nudos de comunicaciones que reducen notablemente el tiempo de subida de pasajeros al permitir el acceso por todas las puertas.

Propuesta 4: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso concluye que *“La velocidad comercial es muy baja lo que influye en la competitividad del sistema de transporte público frente a otros modos”* es preciso acudir y atender “la línea de trabajo nº 2” del PIMUSSVA sobre medidas para el incremento de la velocidad comercial mejorando la integración del transporte público en el viario: *“Se trata de apoyar al transporte público en todo su recorrido de forma que tenga mucha facilidad para la circulación de sus autobuses: suficiente ancho de paso, giros sin dificultad, sin conflicto con el aparcamiento, sin conflicto con la carga y descarga, etc. En el apéndice 1 (del PIMUSSVA) hay unos principios de diseño en los viarios para facilitar la circulación de los autobuses que se puede decir que en general no se respetan, con el consiguiente perjuicio para la circulación de los autobuses y por lo tanto una pérdida de velocidad comercial de los mismos”*. Se propone que en los presupuestos de 2018 se contemple una partida suficiente para rectificar el diseño de los viarios en los puntos negros que están dificultando la circulación de los autobuses.

Propuesta 5: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso concluye que *“Los itinerarios de ciertas líneas presentan recorridos excesivamente largos en relación a las relaciones que sirven. Es decir, tienen recorridos tortuosos”*, se debe precisar **qué mejoras se proponen en cada línea** para corregir estos trazados.

Propuesta 6: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso concluye que *“Las líneas más suburbanas tienen velocidades aceptables pero frecuencias muy bajas, lo que unido a la alta competitividad del vehículo privado en dichos recorridos producen muy bajas demandas”*, se deben precisar las medidas propuestas para este tipo de líneas, **cuantificando una inversión plurianual para las mejoras de frecuencia, con el objetivo de mejorar la frecuencia máxima actual, al menos, de 60´ a 45´ en el menor plazo posible**.

Propuesta 7: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso describe que “*las 11 líneas más importantes de la red tienen una distancia entre paradas inferior a la media*” y recomienda realizar un “*estudio de detalle de posicionamiento de paradas que busque un equilibrio entre la cobertura y el número de paradas*”, se debe precisar que **reubicaciones de paradas** se proponen en cada una de esas 11 líneas.

A la vista de lo cual, buscando la coherencia de la actuación municipal entre los departamentos de movilidad y urbanismo, es ineludible atender estos aspectos mediante las siguientes propuestas:

Propuesta 8: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso indica que, entre la falta de apoyos de la red de transporte público, “*la mayoría de las paradas obligan a retranquear el autobús para que no impida el tráfico del vehículo privado, siendo un foco importante de pérdida de tiempo en el recorrido por la dificultad de los autobuses al incorporarse al tráfico rodado*”, se debe contemplar en los presupuestos de 2018 una partida suficiente para ejecutar un **plan de adecuación de paradas** que facilite tanto la fluidez del transporte público como la accesibilidad y seguridad de los usuarios. Este plan debe atender en primer lugar a la mejora de las **paradas de la Plaza de España**, con una intervención integral que reordene el espacio para priorizar la accesibilidad del transporte público. Este plan de adecuación de paradas debe contemplar la mejora de la opción de nueva parada propuesta en la calle Doctrinos, buscando una ubicación cercana de mayor interoperabilidad y con un espacio más amplio y funcional.

Propuesta 9: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso indica que, entre la falta de apoyos de la red de transporte público, “*la Avenida de Zorrilla (sic) no tiene un diseño para optimizar la velocidad comercial de los autobuses, tanto por las incorporaciones al tráfico desde las paradas, como por la circulación por carriles únicos con aparcamientos en línea anexos*” es necesario que el plan de reordenación de líneas aborde definitivamente el diseño y/o la reubicación de las paradas de esta vía. Esta necesidad se puede ver apoyada por las medidas descritas y no atendidas en la “línea de trabajo nº 5” del PIMUSSVA sobre “*la mejora de la integración del transporte público en el viario: PASEO de ZORRILLA*”. Se propone que en 2018 se estudie y redacte un proyecto integral de mejora de las paradas del Pº de Zorrilla para *optimizar la velocidad comercial de los autobuses* y pueda ser ejecutado en 2019.

Otros aspectos concretos que aborda el PGOU y a los que no se hace ninguna referencia en el “*Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid*” son las **líneas matinales y a polígonos**. En cuanto a las primeras, se manifiesta que “*Las líneas matinales tienen una justificación de servicio público discutible, además la existencia de diversas redes puede complicar la comprensión por parte del usuario, principalmente en lo referente a la red diurna, las líneas matinales y las líneas a polígonos*”.

Respecto a las líneas de polígonos se indica que “*tienen un servicio de entrada al trabajo pero no de salida del mismo. Dichas líneas tienen dos expediciones por día laborable a las 5:15 y 6:15 horas, con dos problemas importantes:*

- *Las horas son muy tempranas y no contempla la tarde.*
- *No tiene horario de salida del trabajo ni de mañana ni de tarde.”*

A la vista de lo cual, es necesario incluir soluciones a estos problemas mediante la siguiente propuesta:

Propuesta 10: Considerando que el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU en curso indica la necesidad de replantear la **funcionalidad de las líneas matinales**, se propone el adelanto general de la hora de inicio de 20 minutos en las líneas de mayor demanda, de forma que comienzan a las 6:55 y sustituyan las actuales líneas M, de limitada funcionalidad por su carácter radial.

4. Sobre la Agenda Local 21

A diferencia del PIMUSSVA y el PGOU, el V Plan de Acción de la Agenda Local 21 si que está **aprobado** por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento el 21-12-2016. Si bien la propuesta de reordenación de líneas puede vincularse al cumplimiento del objetivo 1.1.2, no existen vinculaciones concretas entre la propuesta de reordenación de líneas y el cumplimiento de los objetivos 1.1.1, 1.1.4, 1.1.6 y 1.1.7.

A la vista de lo cual, buscando la coherencia de la actuación municipal entre los departamentos de movilidad y medio ambiente, se propone:

Propuesta 11: Incorporar al “Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid” medidas **concretas en cada línea** sobre el objetivo 1.1.1. de la Agenda Local 21, que busca “Cambios en las infraestructuras de acceso a los autobuses (en sintonía con lo indicado el PGOU, tanto reforma de paradas, recogido en la propuesta 8, como la instalación de canceladoras, propuesta 3) y de circulación (carriles bus y plataformas reservadas) y la priorización semafórica del autobús.” El cumplimiento de este objetivo pasa tanto por el plan de reformas de paradas ya propuesto como por medidas de circulación como el uso de plataformas reservadas o calles exclusivas para el transporte público. Se propone que **la calle López Gómez tenga el tratamiento de plataforma reservada para bus+taxi.**

Propuesta 12: Incorporar al “Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid” medidas **concretas en cada línea** sobre el objetivo 1.1.4. de la Agenda Local 21, que busca el “Fomento y mejora de la intermodalidad con otros sistemas de transporte, como el autobús interurbano y la bicicleta, para reducir la presión del vehículo privado en el centro de la ciudad, creando espacios que faciliten el intercambio en las condiciones adecuadas de accesibilidad y tiempo”.

Propuesta 13: Incorporar al “Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid” medidas sobre el objetivo 1.1.6. de la Agenda Local 21, que busca la “mejora de la movilidad laboral (trayectos vivienda-trabajo y viceversa), realizando un estudio de la situación y proponiendo alternativas, en colaboración con la CVE” Estas medidas, que deben partir de un **estudio integral de las necesidades** de movilidad de las empresas instaladas en los polígonos industriales, deben implicar al Ayuntamiento en el impulso de Planes de Movilidad eficaces, respondiendo a los problemas que presentan las actuales líneas laborales, que, según se indica en el capítulo sobre la “La red de Transporte Público Urbano” de la revisión del PGOU, “tienen un servicio de entrada al trabajo pero no de salida del mismo. Dichas líneas tienen dos expediciones por día laborable a las 5:15 y 6:15 horas, con dos problemas importantes: Las horas son muy tempranas, no contempla la tarde y no tiene horario de salida del trabajo ni de mañana ni de tarde.” Este es otro ejemplo de medida no atendida del PIMUSSVA que debe abordarse para cumplir los objetivos de la Agenda Local 21.

Propuesta 14: Incorporar al “Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid” medidas **concretas en cada línea** sobre el objetivo 1.1.4. de la Agenda Local 21 que busca el “Incremento de líneas/lanzadera de autobuses como las actuales U1 y U8”.

5. Sobre la supresión de líneas a través de la Plaza Mayor

La supresión del trazado a través de la **Plaza Mayor** de las **Líneas 1, 3, 4, 6 y 8** es la principal novedad de esta reordenación. Sin embargo, su efecto en la mejora de la velocidad comercial es limitado, ya que sólo la **Línea 1** baja un minuto su frecuencia. Sin embargo, en el resto de las líneas con parada en Ferrari 1, o no hay variación de frecuencia (**Línea 8, 12’, Línea 3, 15’, Línea 4, 60’**) o incluso aumenta la frecuencia en 1’-2’ (**Línea 6**).

La supresión de la parada de la calle Ferrari nº 1 sólo puede estar justificada si cumplen las siguientes dos propuestas:

Propuesta 15: Mejorar el entorno del carril bus suprimido. La prometida normativa de usos de la Plaza Mayor debe impedir la expansión de las terrazas por la antigua “acera de San Francisco” más allá de su actual dimensión. Se propone que la eventual desaparición del carril bus deje paso a una nueva zona estancial que mejore la calidad ambiental de la Plaza Mayor, con la implantación de elementos públicos que creen una zona amable y agradable que amplíe y de de continuidad al espacio estancial de Ferrari- Fuente Dorada.

Propuesta 16: Compensar el alejamiento de la Plaza Mayor del acceso en transporte público con medidas que limiten el acceso en vehículo privado. Dado que la supresión de la parada coincide con la negociación con la concesionaria del aparcamiento sobre la reforma del mismo, se propone una remodelación integral de dicho espacio que garantice un diseño consensuado de la reestructuración de accesos al aparcamiento que no suponga una merma de calidad ambiental en el entorno de la Plaza Mayor e incorpore medidas que faciliten una movilidad sostenible.

6. Sobre la reubicación de la parada de Ferrari nº 1

La calle Doctrinos no tiene las condiciones mínimas imprescindibles para recibir paradas de varias líneas y el acceso a la misma contempla giros y trayectos complicados y, por esas razones, **pedimos que se estudie con atención la siguiente propuesta alternativa:**

Propuesta 17: Consolidar la Plaza de Zorrilla como nuevo nudo de transporte que “aloje y sume” las líneas que puedan desviarse de la Plaza Mayor. Se propone una intervención integral que implica:

- Las **Líneas 1, 3, 4, 6, 7, 8, 14, 18 y 19**, tras pasar por la Plaza de España pueden compartir una misma parada en el entorno de la Plaza de Zorrilla recorriendo la calle Miguel Íscar, que quedaría como calle de uso prioritario de transporte público. Esta vía soporta mejor que Claudio Moyano las líneas de la antigua parada en Ferrari 1 y permite mayor interoperabilidad en un nudo como Zorrilla 3 (**Líneas 1, 7, 18 y 19**) y María de Molina 13 (**Líneas 4, 5, 6, 8 y 14**). Para ello se refuerza la necesidad del cambio de sentido del primer tramo de la calle M^a de Molina, que permite la creación del nuevo nudo.
- Dejar la calle Miguel Íscar como prioritaria para transporte público es un buen ejemplo de medida que pretende corregir la falta de apoyos de la red de transporte público que indica el PGOU.
- El rediseño de estas dos paradas interconectadas mejora de la movilidad peatonal, permitiendo ampliar y centrar el paso de peatones con un tratamiento de acera continua que de continuidad a la zona de paseo de la calle Santiago con la Plaza y el Campo Grande.



En la exposición se presenta una optimización de determinadas líneas, que fusionadas o prolongadas, amplían la zona de cobertura o mejoran mínimamente la velocidad comercial. Sin embargo no es aceptable que en ciertas líneas se empeore la frecuencia de paso. Por ello se propone:

Propuesta 18: Deben dotar los recursos necesarios para que **ninguna línea** empeore en su actual frecuencia. Se debe atender en especial que las **Línea 2 y 8** no empeoren su frecuencia (de 9'-11' a 11'-12' la **Línea 2** y de 12' a 15' la **Línea 8**).

Salvado esto, no se aprecia una mejora sustancial en las frecuencias de paso en el conjunto de las líneas. Tampoco se da dato alguno sobre los recursos empleados. Con objeto de evaluar el grado de incremento de la eficiencia de AUVASA en la gestión de unos recursos que parece que no aumentan, en la ejecución del **"Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid"**, se propone:

Propuesta 19: Hacer públicos todos los datos de flota operativa y plantilla de AUVASA antes y después de la entrada en vigor del Plan de Adecuación.

8. Sobre sugerencias concretas en determinadas líneas

Propuesta 20 (sobre la Línea H): Establecida como lanzadera, tiene un inicio en un nudo periférico (Pº Zorrilla 130) que **limita su utilidad** como conexión de la población del Área de Salud Valladolid Oeste (Hospital del Río Hortega de referencia). Su carácter de lanzadera se pierde con la necesidad de hacer transbordo desde otras líneas al situar su origen en la zona sur. Para incrementar su efectividad a la hora de conectar mejor a los usuarios del área de salud Valladolid Oeste con su Hospital de referencia, se **propone trasladar su parada de origen a la Plaza de España nº 13** (frente a Bola del Mundo). Esta parada, reestructurada y con marquesinas, debe ser el origen y fin de la **Línea H**.

Propuesta 21 (sobre la Línea 1): Se anuncia que el nuevo trazado de la **Línea 1** "simplifica el recorrido desde Campo Grande", pero sólo hacia el sur de la ciudad. La mejora de 1' de frecuencia puede mejorarse si, como complemento, se acepta la propuesta del proyecto de PIMUSSVA sólo en dirección norte. Proponemos que se acepte, de forma que se mejore el trayecto (más directo, mejor velocidad comercial) desviando solo el sentido norte por el Pº de Filipinos-Colón-Gamazo. A esta mejora se suma la posibilidad de reforzar la parada del Pº de Filipinos como un intercambiador con el transporte metropolitano (**Líneas de Laguna-Boecillo y Arroyo**) que refuerce el atractivo del transporte público en el ámbito de la Comunidad Urbana de Valladolid (CUVA).

Propuesta 22 (sobre la Línea 2): No es aceptable que se empeore la frecuencia, aunque sea en 1'-2'. Se propone reforzar los medios de esta línea para que mantenga su frecuencia a la vez que amplíe la cobertura de la línea con la prolongación como la propuesta en el proyecto de PIMUSSVA, que de servicio a El Peral-Las Villas y finalice su trayecto en el Camino Viejo de Simancas.

Propuesta 23 (sobre la Línea 3): Sorprende que se indique que al suprimir el recorrido por la Plaza Mayor se mejora la frecuencia, cuando es la misma que la actual (15'). Se propone que la reducción del trayecto se traslade a una mejora de la frecuencia.

Propuesta 24 (sobre la Línea 5): Siendo positivo el refuerzo de la **conexión del Barrio de la Victoria** con la **Línea 5**, debe mejorarse no haciéndolo coincidir en su recorrido por la Huerta del Rey con el “tortuoso” trazado de la **Línea 6**. La 6 seguirá teniendo la necesaria función de conectar la 2ª fase de Huerta del Rey (que debe conservar la misma frecuencia) “penalizando” a los usuarios de la Victoria, pero estos pueden verse “compensados” con la nueva línea que no tiene que “reiterar el castigo” a los vecinos de la Victoria con el recorrido tan amplio, buscando una **conexión directa por el Pº de Isabel la Católica** y acceso al Barrio desde el Puente Mayor. El nuevo acceso a La Victoria, si bien de frecuencia media (30’), tiene la ventaja de ser directo sin pasar por Huerta del Rey.

Propuesta 25 (sobre la Línea 6): No es aceptable que se empeore la frecuencia, aunque sea en 1’-2’, máxime cuando se indica que al suprimir el recorrido por la Plaza Mayor “se disminuye el tiempo de recorrido y se mejora la velocidad comercial”. Se propone reforzar los medios de esta línea para que mantenga su frecuencia actual (10’).

Propuesta 26 (sobre la Línea 7): No es aceptable que se empeore la frecuencia, aunque sea en 1’-2’.

Propuesta 27 (sobre la Línea 8): Se propone reforzar esta línea para equipararla con la misma frecuencia de las **Líneas 6 y 7** (10’), ya que atienden a un nº similar de viajeros y son equiparables en importancia, sólo superadas por las **Líneas 1 y 2**.

Propuesta 28 (sobre la Línea 9): Esta línea comparte el mismo recorrido que la **Línea 6** en la calle Embajadores. Como indica la propuesta del proyecto del PIMUSSVA, se propone desdoblarse el trazado común con un nuevo trayecto más directo (Pº Juan Carlos I-General Shelly y Pza. del Carmen) que mejore su velocidad comercial sin perder cobertura.

Propuesta 29 (sobre la Línea 10): El intento de mejora de la nueva **Línea 10** es fallido al mantener una frecuencia “disuasoria” (60’) y no ampliar la cobertura en Villa de Prado. Se propone mejorar la frecuencia y cobertura, atendiendo la conexión del CCMD con la zona sur.

Propuesta 30 (sobre las Líneas 15 y 16): Para incrementar su efectividad a la hora de conectar mejor a los usuarios de un área más amplia, se **propone trasladar su parada de origen a la Plaza de España 13**. Esta parada, reestructurada y con marquesinas, debe ser el origen y fin de la **Líneas 15 y 16**.

Propuesta 31 (sobre las Líneas C1 y C2): No es aceptable que se empeore la frecuencia entre 1’ y 3’, máxime cuando se indica que “se mantiene el actual recorrido”. Se propone reforzar los medios de esta línea para que al menos mantenga su frecuencia actual (10’).

Valladolid, 31 de octubre de 2017