

Propuesta #8.

«Modernización del servicio de autobús».

Construiremos un intercambiador en República Argentina y un servicio lanzadera al Casco Antiguo y polígono SEPES con los que mejorar el acceso a los barrios, reduciendo los tiempos de recorrido y espera. Estudiaremos las posibilidades existentes de adecuación de la flotas de vehículos para su mejor adaptación a la morfología de nuestras calles, mejorando la oferta y calidad del servicio con sistemas de ayuda a la explotación, la gestión de las flotas, el billeteaje inteligente, etc. Los autobuses deben ser completamente accesibles para personas con discapacidad visual y auditiva, así como contar con plataformas de ayuda para las personas con movilidad reducida. Estudiaremos la posibilidad de que los autobuses incorporen sistemas de portabicicletas para facilitar el uso combinado de uno y otro medio de transporte. Consideramos que el autobús urbano es la pieza clave para procurar una correcta comunicación de la ciudad con la estación del AVE.

El proyecto de ciudad a medio y largo plazo precisa de una flota de autobús renovada que suponga al menos un 60% de los viajes que no se realicen caminando o en bicicleta. En muchas ciudades el transporte público en autobús se está convirtiendo en verdadero vector de innovación tecnológica, mejorando la oferta y calidad del servicio con sistemas de ayuda a la explotación, la gestión de las flotas, el billeteaje inteligente, etc.

Casi todos los municipios con más de 50 000 habitantes tienen su propio Plan de movilidad, en el que se incluyen habitualmente medidas de promoción del transporte público (mejoras de los sistemas tarifarios, accesibilidad, calidad...), promoción de medios no motorizados (en particular la bicicleta), medidas de regulación del aparcamiento e introducción de carriles reservados para la circulación del transporte público. Sigue siendo un reto, no obstante, la inclusión de enfoques amplios relacionados con el estacionamiento. Más allá de los aparcamientos de disuasión y la búsqueda de un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, nuestro Plan de Movilidad Urbana Sostenible, conjuntamente con el Plan de Ordenación Municipal, incorporará un

análisis del impacto de la política de estacionamiento (tanto en la vía pública como en aparcamientos) sobre la movilidad sostenible, estableciendo una oferta adecuada que tenga en cuenta los distintos usos (residencial, rotación, disuasión, distribución de mercancías, servicios, etc.,) y en la que entrarían políticas como la regulación del estacionamiento en superficie y la incorporación del principio de la pacificación general del tráfico, es decir, el estacionamiento conjunto de medidas como: límites de velocidad, diseño viario específico, zonas 30, extensión de espacios e itinerarios peatonales a costa de las vías de tráfico motorizado, etc. Estas estrategias de movilidad no solo mejoran la seguridad vial sino también, y sobre todo, la calidad del medio ambiente urbano. Dentro de esta calidad están aspectos como la mitigación del ruido, que constituye un reto prioritario (siendo según la Organización Mundial de la Salud el segundo riesgo ambiental para la salud en Europa).

Intercambiador en el entorno de República Argentina

Negociaremos con la Junta de Comunidades la construcción de esta dotación en los suelos pertenecientes a la antigua Escuela de Magisterio, entre el colegio Fray Luis de León y el edificio de la actual comisaría de policía nacional (actuación que implicaría el traslado del polideportivo Luis Yufera a otro emplazamiento). El intercambiador para el autobús urbano se muestra como una dotación clave en la ordenación y mejora del servicio, necesarios para conseguir un reparto modal de viajes equilibrado. Esta infraestructura permitirá acortar el recorrido de las líneas (con la consecuente mejora en las frecuencias) y constituyendo referencia para la salida de los autobuses lanzadera que podrían comunicar el centro con el Casco Antiguo y la ciudad con la Estación AVE.

En cualquier caso someteremos nuestro planteamiento a un proceso de deliberación ciudadana, (con la participación proactiva de la empresa concesionaria del servicio, de empresas de transporte interesadas en la explotación de los posibles servicios lanzadera), apoyándonos en los equipos técnicos especialistas que en este momento trabajan en la elaboración del plan de ordenación municipal de la ciudad y en correspondencia con nuestra determinación de consensuar para poder ejecutar.

Conexión AVE

Es necesario, sin duda alguna, mejorar la relación (de comunicación y de integración paisajística) que la ciudad tiene en la actualidad con la estación de tren de alta velocidad Fernando Zóbel, probablemente la principal puerta de acceso a la ciudad (en cuanto a viajes de trabajo y visita turística se refiere).

Nosotros abogamos por procurar una planificación con acciones en el corto plazo relacionadas con la mejora del servicio de autobús urbano (lanzadera) y la coordinación entre este y el servicio de taxis. En el medio y largo plazo el Plan de Ordenación Municipal, entendido como proceso deliberativo y marco de ejecución estratégico del modelo de ciudad resultante, es el instrumento adecuado para sopesar y decidir cuál debe ser la solución formal que procure una correcta integración de una infraestructura cuya posición es inamovible (de nada sirve lamentar que la estación del AVE no se hubiera construido junto a la estación de tren convencional). ¿Debe crecer la ciudad, en sus infraestructuras y usos del suelo hacia la estación?. ¿Tiene la ciudad opciones de crecer?. ¿Permite nuestro modelo de ciudad considerar dicho crecimiento?. Por el contrario, ¿ha alcanzado ya la ciudad su máxima extensión física en el territorio?. Son preguntas cuya respuesta sólo puede obtenerse a través de la integración reposada de los diferentes factores que inciden en el problema.

Estudios previos determinan que construir un vial de comunicación rodada que conecte de forma directa (recta) la ciudad con la estación tendría un coste económico superior a los 10 millones. La pregunta no es si la ciudad puede acometer esa inversión, sino si debe hacerlo en este momento. La decisión pertenece al Plan de Ordenación Municipal, entendido como marco estratégico para la priorización de actuaciones, instrumento de coordinación y herramienta de garantía pública. Un plan que debemos elaborar entre todos.

Sin participación no hay urbanismo. Nuestra principal necesidad es la de disponer con una ruta estratégica que permita dar contexto a la valoración individual de propuestas.

La planificación a largo plazo no tiene que ver con decisiones futuras, sino con el futuro de las decisiones actuales.

El orden correcto pasa por evaluar, definir, diseñar y hacer.

La ciudad debe concretar sus opciones en relación con los suelos ocupados hoy por la línea del ferrocarril, (decisión que no depende del municipio y que precisa una concertación cuidadosa e intensa en la que todas las administraciones públicas deben participar), para poder proyectar de modo eficiente muchas de las operaciones de remodelación urbanística que la ciudad debe acometer. Nos comprometemos a impulsar con decisión la redacción y tramitación del POM de modo y manera que en el plazo máximo de un año podamos disponer de las bases necesarias para proyectar la ejecución de nuevas infraestructuras de conexión en la ciudad.