EL NORTE DE CASTILLA
VALLADOLID
26/05/14
Prensa: Diaria
Tirada: 33.464 Ejemplares
Difusión: 28.681 Ejemplares
Cód: 82212596
Página: 26
Sección: LOCAL Valor: 3.867,00 € Área (cm2): 939,9 Ocupación: 98,15 % Documento: 1/2 Autor: J. ASUA Núm. Lectores: 175000

Auvasa agiliza el embarque de pasajeros tras vender 150.000 tarjetas sin contacto

El Ayuntamiento descarta probar, de momento, la prioridad semafórica o habilitar más carriles bus para ganar velocidad



J. ASUA

VALLADOLID. 'Pi pi', 'pi pi', 'pi pi'. Y este soniquete a buen ritmo. Se nota y mucho. La implantación de la tarjeta sin contacto para embarcar en la flota de autobuses urbanos ha agilizado de manera considerable el acceso de los pasajeros en las diferentes paradas. Aunque aún no hay un estudio de los tiempos que se ganan, conductores, usuarios y la propia empresa reconocen que el nuevo plástico evita aquellas incómodas retenciones a pie de marquesina, cuando las canceladoras de la tarjeta de Caja Duero se rebelaban, y o bien se atrancaban con el bono dentro o lo escupían con desprecio, cuando estaban cansadas de picar.

Según los datos facilitados por la empresa pública, la cobertura de pasajeros con el nuevo bono alcanza ya al 99% de los usuarios habituales que montan con el sistema de prepago. En concreto, la compañía ya ha distribuido, a un precio de tres euros cada uno, 125.000 bonobuses ordinarios y 25.000 jóvenes. «El número de persona que utiliza el viejo sistema es residual, son viajeros de autobús accidentales, que utilizan la tarjeta de forma muy ocasional», explica Fernando de la Cruz, gerente de la compañía. Desde este mes estos viajeros ya no pueden recargar el plástico de Caja Duero, que, según los planes de Auvasa, se desterrará de forma definitiva tras el verano, aunque no se ha tomado la decisión definitiva.

Aún conviven los dos sistemas, pero la retirada de las canceladoras en los postes de los vehículos –únicamente se mantienen las situadas de la bandeja de cobro del conductor– ha permitido incrementar la velocidad de reconocimiento del nuevo plástico, hasta el punto de que algunos pasajeros la pasan sin sacarla de la cartera. Este ritmo se subirá en los próximos meses, ya que el 'software' se actualiza continuamente, según puntualizan desde Auvasa.

¿Qué fue del Bus Direct?

Por el momento esta rapidez en el acceso no se traduce en un incremento de la velocidad comercial –situada en los 12 kilómetros por hora desde hace años– y por tanto en una mejora de las frecuencias. Tres serían los complementos para que lograr ese objetivo: prioridad semafórica para los buses, habilitación de más carriles reservados y la interdistancia entre las escalas de una línea, es decir la reducción del número de paradas.

A esto hay que añadir los límites de velocidad, que en la trama urbana oscilan entre los 30 y los 50 kilómetros por hora, y que marcan mucho al transporte urbano, que debe garantizar unos niveles de seguridad óptimos al responsabilizarse de muchos pasajeros.

El concejal de Seguridad y Vialidad, Manuel Sánchez, recuerda que entre 2008 y 2010 se realizó un estudio experimental sobre el primer aspecto, que concluyó sin aplicación práctica, a pesar de que se llegó a anunciar la instalación de un sistema de prioridad en la salida de la parada situada frente a El Corte Inglés del Paseo de Zorrilla en dirección al centro. En aquella investigación, con el nombre de 'Bus Direct' y dotada con un millón de euros, participaron Auvasa, el Gabinete de Movilidad del Ayuntamiento, las empresas Telvent y GMV y Cidaut con el apoyo del Ministerio de Fomento. Contemplaba la instalación de un sistema embarcado en los autobuses y coordinado con los semáforos y los responsables de la regulación de los postes que autorizan o prohíben el paso que, dependiendo, de los volúmenes de tráfico, daba salida preferente a los autobuses. «Se estudió, pero era complicado porque creaba problemas con el tráfico privado en las intersecciones», asegura el edil encargado del área.



Pasajeros de la línea C2 acceden a un autobús en la parada de El Corte Inglés del Paseo de Zorrilla. :: RAMÓN GÓMEZ

26,3 MILLONES de viajeros transportó Auvasa en 2013, el 5,1% menos que en 2012

El plástico que será imprescindible para el ciudadano

El Ayuntamiento de Valladolid tiene previsto invertir 60.000 euros este mismo ejercicio para incrementar las prestaciones del nuevo plástico que ya en su diseño incluye la leyenda 'Tarjeta de Servicios Ciudadanos'. Los logos que la acompañan anuncian nuevos usos. Así, según se avanzó en su presentación, este bono podría aplicarse como carné de entrada a las instalaciones deportivas, bibliotecas, servicio de alquiler de bicicletas e incluso como tarjeta de prepago para abonar el aparcamiento en la zona azul. Además de esta inversión, el Consistorio destinará otros 200.000 euros la renovación y creación de nuevas dársenas para autobuses en diferentes puntos de la ciudad.

Las lanzaderas a la UVA demuestra a que a menos escalas menos tiempo de viaje

EL NORTE DE CASTILLA
VALLADOLID

26/05/14

Prensa: Diaria
Tirada: 33.464 Ejemplares
Difusión: 28.681 Ejemplares

Cód: 82212596

Página: 27

Sección: LOCAL Valor: 637,00 € Área (cm2): 154,7 Ocupación: 16,16 % Documento: 2/2 Autor: J. ASUA Núm. Lectores: 175000

El PSOE ultima un pleno sobre sobre movilidad

J. A.

VALLADOLID. El Grupo Municipal Socialista está elaborando un informe sobre movilidad que pretende debatir en un pleno monográfico sobre la materia. Óscar Puente considera que «ha llegado la hora de abordar una reorganización de líneas adaptadas a la nueva realidad de la ciudad» y de utilizar nuevas fórmulas, que permitan acabar con la sangría de viajeros. Carriles-bus, prioridad semafórica, vehículos más pequeños y con trayectos exprés e incluso la cancelación en parada antes de acceder al bus para incrementar aún más la velocidad de embarque son algunas de las propuestas que llevarán a esa sesión, en la que también plantearán iniciativas peatonales y ciclistas. Puente recuerda que fue su formación la que propuso las líneas lanzadera a la Universidad, una experiencia que se podría ampliar en otras conexiones que requieran de menos callejeo. Al mismo tiempo, en las redes sociales también se acumulan propuestas de mejora. Desde Twitter la cuenta @AuvasaPucela ha recopilado más de un centenar de iniciativas de los seguidores, que se han enviado a la dirección de la compañía este mismo mes de mayo.

Respecto a los carriles bus –ahora en servicio en el Paseo de Isabel La Católica y en el Paseo Zorrilla– el concejal reconoce que se gana agilidad, principalmente en la arteria que une norte y sur desde Caballería hasta el Matadero, aunque de momento, no hay intención de ampliar las plataformas. «Solo se pueden hacer en grandes vías porque en la zona centro la estrechez de las calles lo impide», acota el edil, quien avanza que sobre el futuro bulevar del soterramiento está previsto crear un canal exclusivo para el transporte público.

Sánchez asegura que la filosofía de Auvasa es siempre mejorar el servicio, dentro de las posibilidades económicas que le permiten su déficit. «Se estudian todas las sugerencias y se vamos haciendo modificaciones en la medida en que son necesarias, por ejemplo con las nuevas lanzaderas a la Universidad o con la ampliación de líneas para dar servicio a nuevos barrios, como en Los Santos Pilarica», dice el concejal, dispuesto a introducir mejoras siempre que no supongan incrementar del agujero en las arcas de la compañía urbana.

Efectivamente, el experimento de los buses exprés a la Universidad –U8 (Parquesol) y U1 (Covaresa) demuestra que con una reducción de escalas –solo hacen siete paradas entre salida y destino frente a las más de veinte del servicio ordinario– se ha reducido el tiempo de trayecto en más de veinte minutos.