6.6.3. Transporte Público Urbano

Actualmente el transporte público urbano de Castro Urdiales es prestado por la empresa ALSA City a través de las siguientes líneas:

- L-1: Casa Blanca- Cotolino- Cementerio.
- L2: Guriezo-Otañés.
- L3: Sonabia- Baltezana.
- L4: Helguera- Montealegre- Castro.
- L5: Guriezo- Sonabia- Otañes.
- L6: Castro – Baltezana.

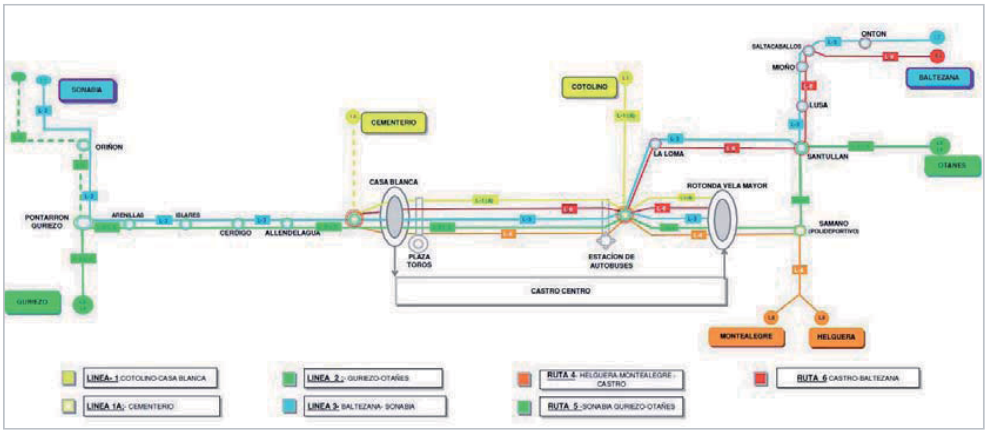


Imagen 64. Transporte Urbano de Castro Urdiales.

Imagen 65. Transporte Urbano de Castro Urdiales.

CVE-2014-9573

Estas dan cobertura a las Juntas Vecinales y sus frecuencias varían desde los 10 hasta más de 2 horas.

Al igual que con el transporte interurbano, Vectio ha procedido a una homogenización y análisis de todos los datos aportados por parte de la concesionaria de cara a definir un diagnóstico claro de la situación y nivel de explotación del servicio. Para ello se ha definido la demanda media diaria de las líneas para posteriormente realizar cálculos estáticos de demanda y frecuencia.

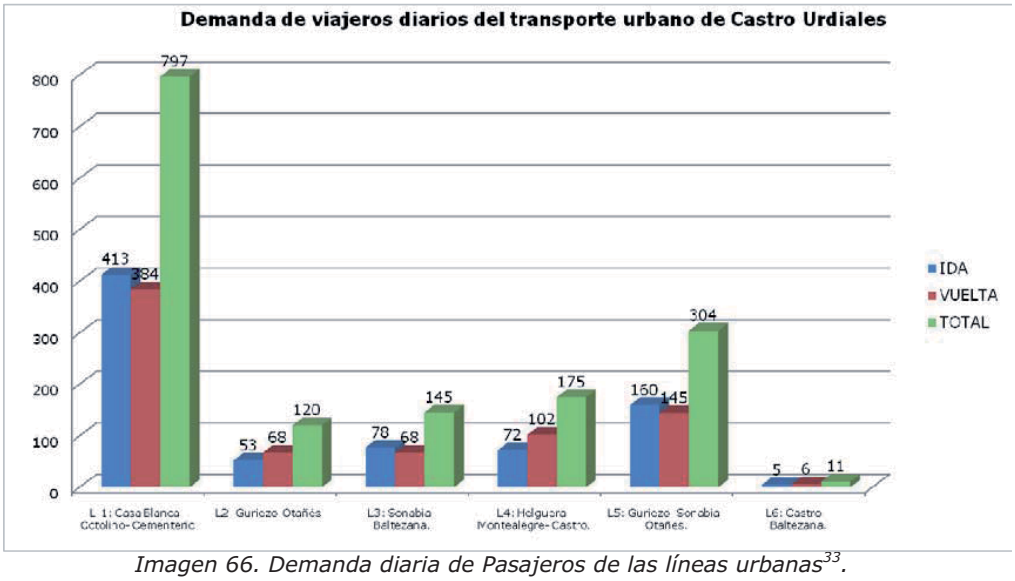


Imagen 66. Demanda diaria de Pasajeros de las líneas urbanas[33].

Los factores para el cálculo de la demanda desde las líneas urbanas[34]:

- Demanda punta L-1: 15 pasajeros parada/ hora.
- Demanda punta L-2: 2 pasajeros parada/ hora.
- Demanda punta L-3: 1 pasajeros parada/ hora.
- Demanda punta L-4: 3 pasajeros parada/ hora.
- Demanda punta L-5: 3 pasajeros/ hora.

[33] Elaboraión propia a partir de los datos acumulados de demanda del año 2012 aportados por la empresa concesionaria.
[34] La ocupación media de los vehículos empleada es de 60% y una distribución de la demanda de 60% de ida y un 40% de vuelta.

CVE-2014-9573

- Demanda punta L-6: < 1 pasajeros/ hora.
- Capacidad de los vehículos: 30 pasajeros/ vehículo.
- PHF (Peak Hour Factor): 0.95, es el factor punta de demanda.

Con lo cual, la incógnita a calcular es el número de servicios a la hora que debemos ofrecer (f) para la demanda existente en el municipio. Los resultados que todas las línea urbanas ven satisfechas su demanda con los servicios actuales.

Tabla 8. Demanda de pasajeros en el transporte urbano de Castro Urdiales

LÍNEA	PASAJEROS/DÍA
L-1: Casa Blanca- Cotolino- Cementerio (IDA)	413
L-1: Casa Blanca- Cotolino- Cementerio (VUELTA)	384
Subtotal L1	797
L2: Guriezo-Otañés (IDA)	53
L2: Guriezo-Otañés (VUELTA)	68
Subtotal L2	120
L3: Sonabia- Baltezana (IDA)	78
L3: Sonabia- Baltezana (VUELTA)	68
Subtotal L3	145
L4: Helguera- Montealegre- Castro (IDA)	72
L4: Helguera- Montealegre- Castro (VUELTA)	102
Subtotal L4	175
L5: Guriezo- Sonabia- Otañes (IDA)	160
L5: Guriezo- Sonabia- Otañes (VUELTA)	145
Subtotal L5	304
L6: Castro – Baltezana (IDA)	5
L6: Castro – Baltezana (VUELTA)	6
Subtotal L6	11
TOTAL (Pasajeros/día)	1542

Aunque el transporte público es deficitario en todas las ciudades europeas en mayor o menor medida, y debe ser entendido como una prolongación de la política social y medioambiental de un municipio[35], en base a los anteriores resultados, cabe destacar que el servicio actual cubre las necesidades en cuanto a demanda horaria, pero se detectan sobreoferta excesiva en la Línea 6 y determinadas pedanías, recordando de nuevo que más que una decisión técnica el servicio de transporte público es una política municipal. Además desde el punto de vista medioambiental el servicio de transporte público genera una huella de carbono que debemos intentar minimizar y compatibilizar con el servicio a los vecinos de Castro Urdiales.

[35] Tomando como referencia los

CVE-2014-9573

Recomendaciones de Transporte Público Urbano

- Refuerzo de los servicios urbanos con autobuses de mayor capacidad.
- Mantenimiento del servicio a las pedanías recalculando la frecuencia a entre 1:20 horas y 2:00 horas según línea.
- Alternancia de la prolongación de la Línea 1 a Casablanca,
- Incorporación de bonos o tarjetas monedero para que puedan ser utilizados por cualquier persona o incluso varias personas en el mismo viaje, aplicando descuentos respecto al precio del billete ordinario.

CVE-2014-9573

6.7. Medidas Complementarias a implantar

6.7.1. El Coordinador de movilidad

El coordinador de movilidad municipal está llamado a jugar un papel fundamental en el cambio de tendencia hacia una movilidad urbana más más sostenible en Castro Urdiales. Si bien es verdad que la dedicación exclusiva de una persona a estas tareas, depende del tamaño del municipio y más aún en el contexto económico actual, esta responsabilidad puede ser llevada por personal que alterne esta actividad con otras tareas municipales. Esta figura coordinaría tanto la movilidad de los trabajadores municipales como la implantación y seguimiento del Plan de Movilidad Urbana del Municipio.

Como dato, comentar que en países europeos como Italia está establecido mediante Ley, la obligación por parte de la empresa o institución pública de nombrar este Coordinador, siempre que estas dispongan de más de 300 trabajadores.

Las tareas principales del Coordinador de Movilidad Municipal de Castro Urdiales serían las siguientes:

- Conocer en todo momento la oferta de transporte público disponible en el municipio (horarios, frecuencias, itinerarios, etc…).
- Coordinación y comunicación durante la fase de implantación del Plan de Movilidad Urbana.
- Realizar el seguimiento tras la implantación del Plan de Movilidad
- Debe recoger las demandas, en materia de movilidad, de los vecinos y trabajadores municipales y hacérsela llegar a la Concejalía.
- Información periódica a los vecinos siempre ofreciendo alternativas al uso del vehículo privado.
- Coordinador programas de coche compartido.
- Gestión de la flota municipal de vehículos.

CVE-2014-9573

6.8. Coche compartido municipal ("Carsharing")

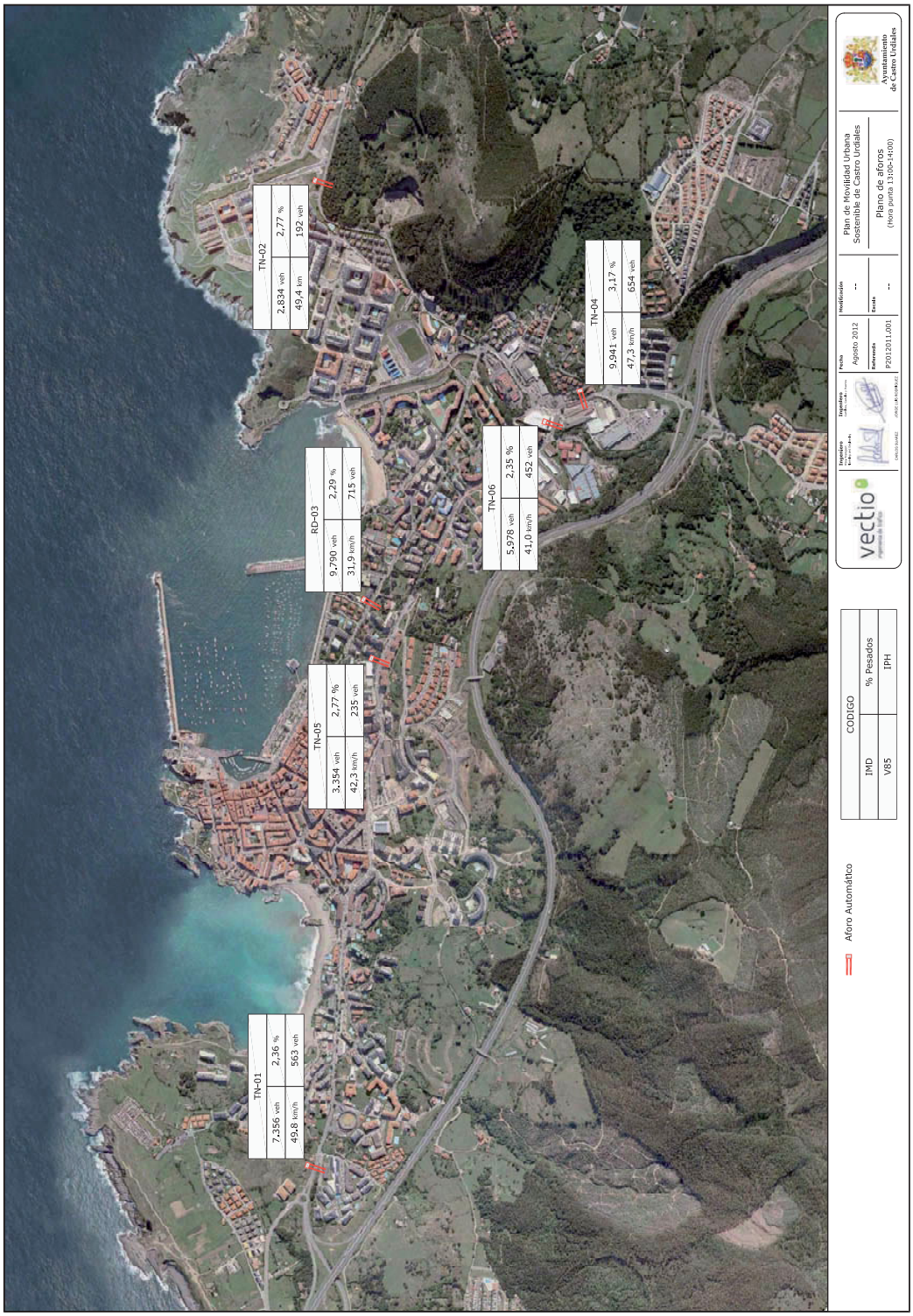
Uno de los motivos más comunes que alegan los vecinos (en este caso concreto serían los trabajadores municipales del Ayuntamiento) y por el que se declaran presas de sus vehículos particulares es la necesidad de disponer esporádica e instantáneamente de sus vehículos durante su jornada laboral para la realización de sus trabajos.

En este caso, el Ayuntamiento de Castro Urdiales dispone de una flota propia de vehículos de la empresa, bien es cierto que en muchos casos estos coches están ligados al uso exclusivo de un determinado departamento y no están disponibles para el resto de trabajadores que se ven obligados a usar su vehículo particular.

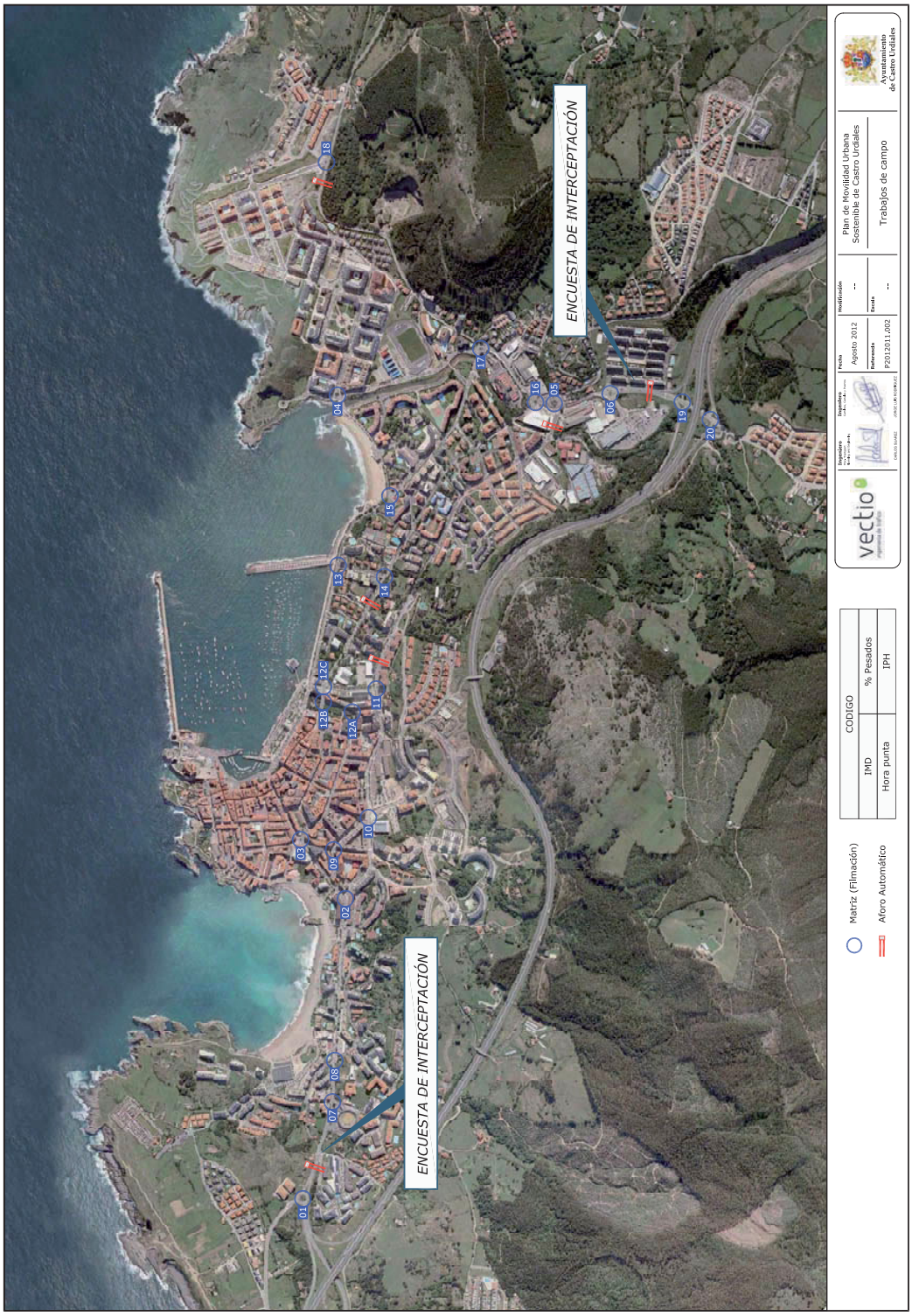
Por ese motivo una alternativa podría ser una flota de vehículos eléctricos para uso exclusivo de los trabajadores y trabajadoras municipales durante la jornada laboral y que disuadiese a estos del uso del vehículo privado para desplazarse a su centro de trabajo. La principal premisa de este servicio sería que debe tratar de una flota de vehículos común a todos los trabajadores municipales. La flota inicial mínima tendrá que contar con vehículos en cada uno de los centros de trabajo (coche, motocicleta o bicicleta eléctrica) y aumentar esta flota si la demanda lo exige.

PLANOS

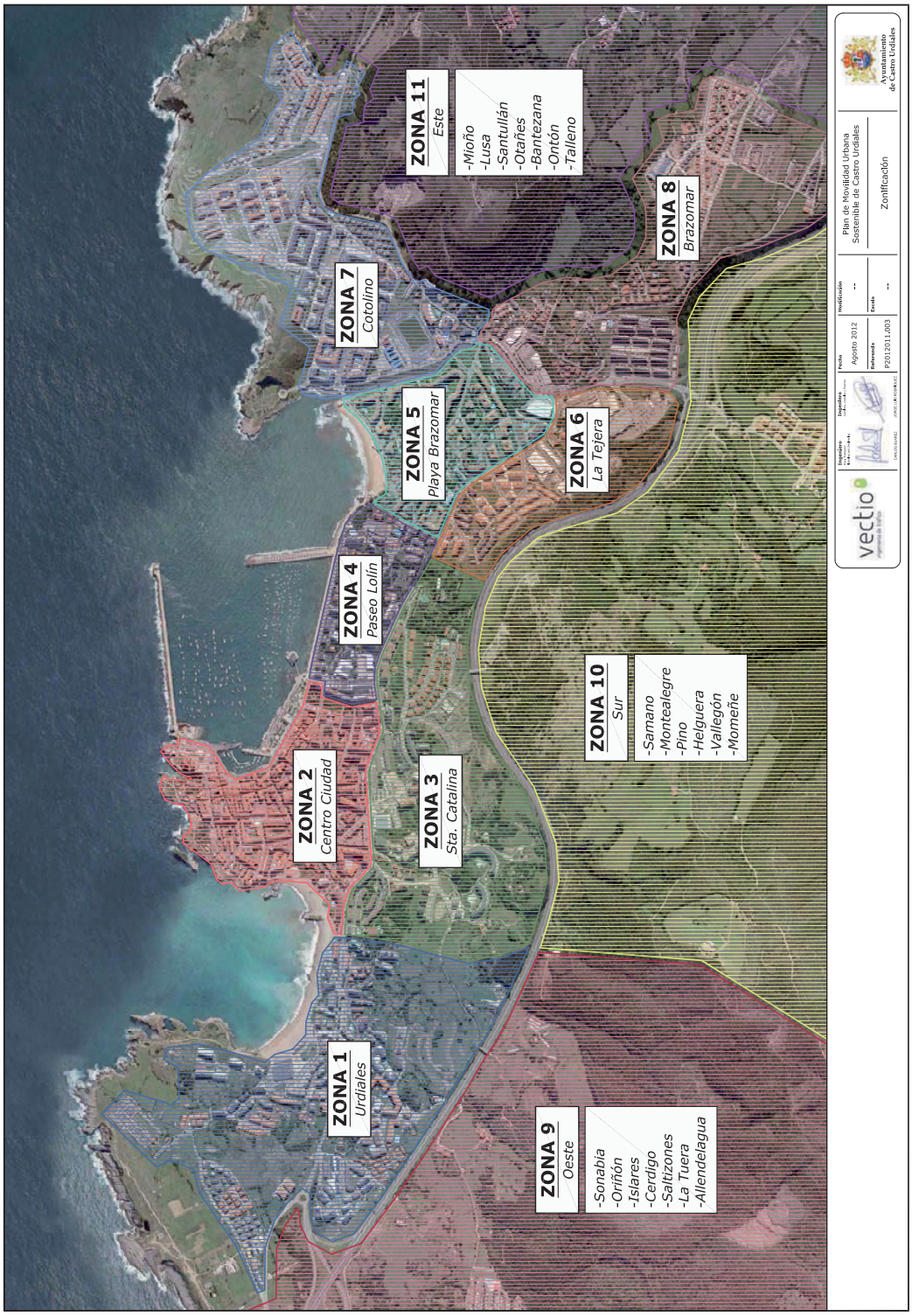
CVE-2014-9573



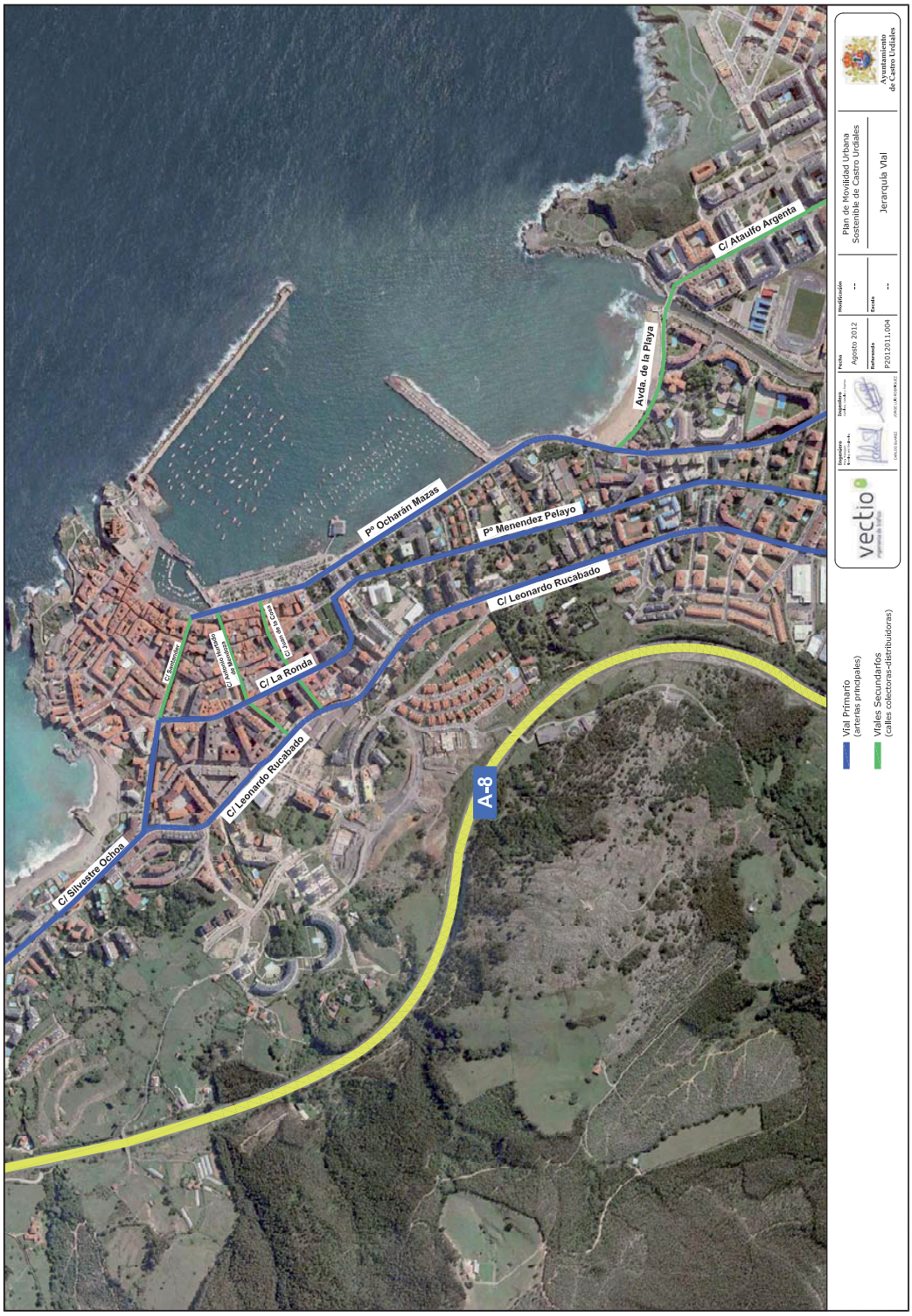
CVE-2014-9573



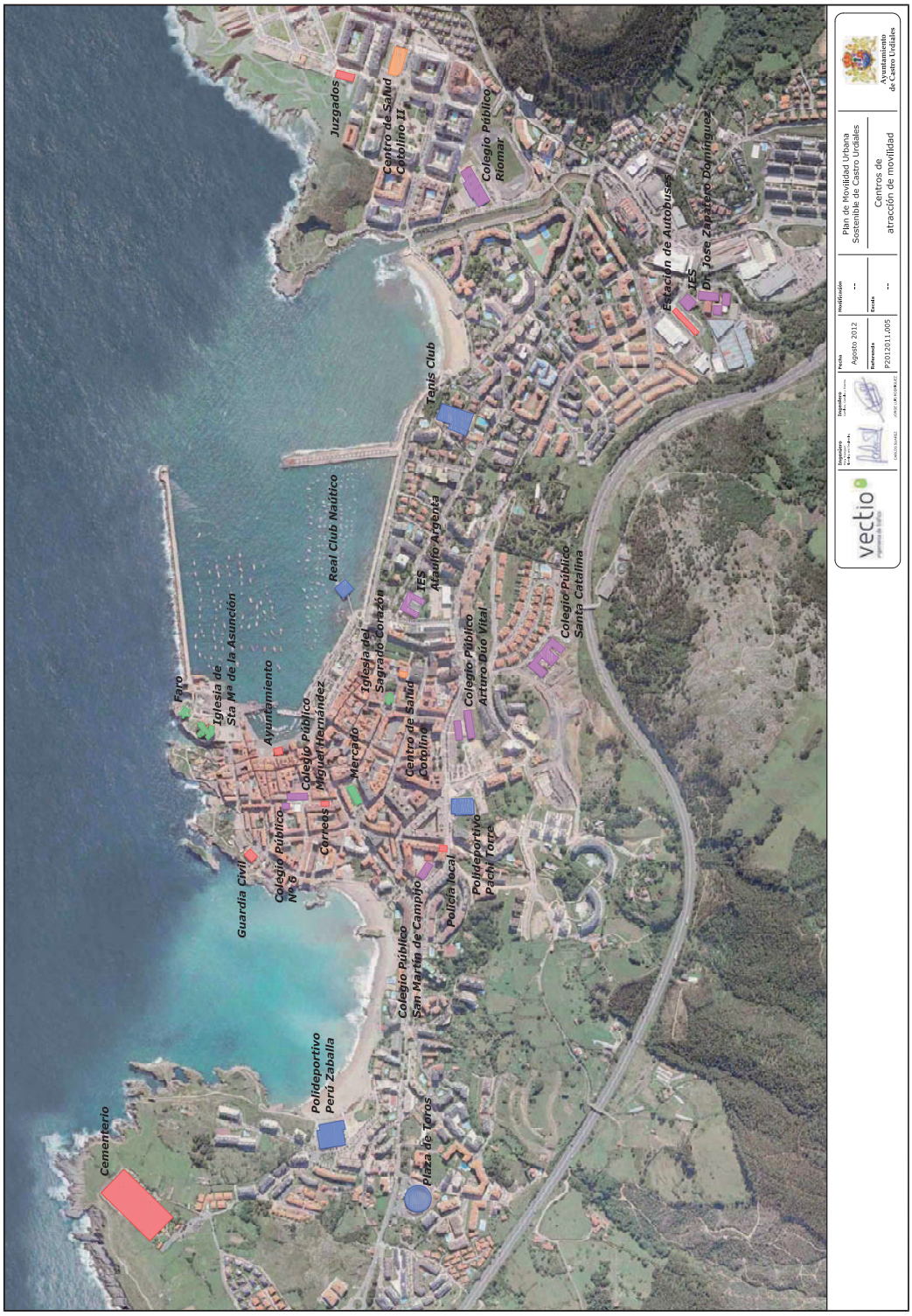
CVE-2014-9573



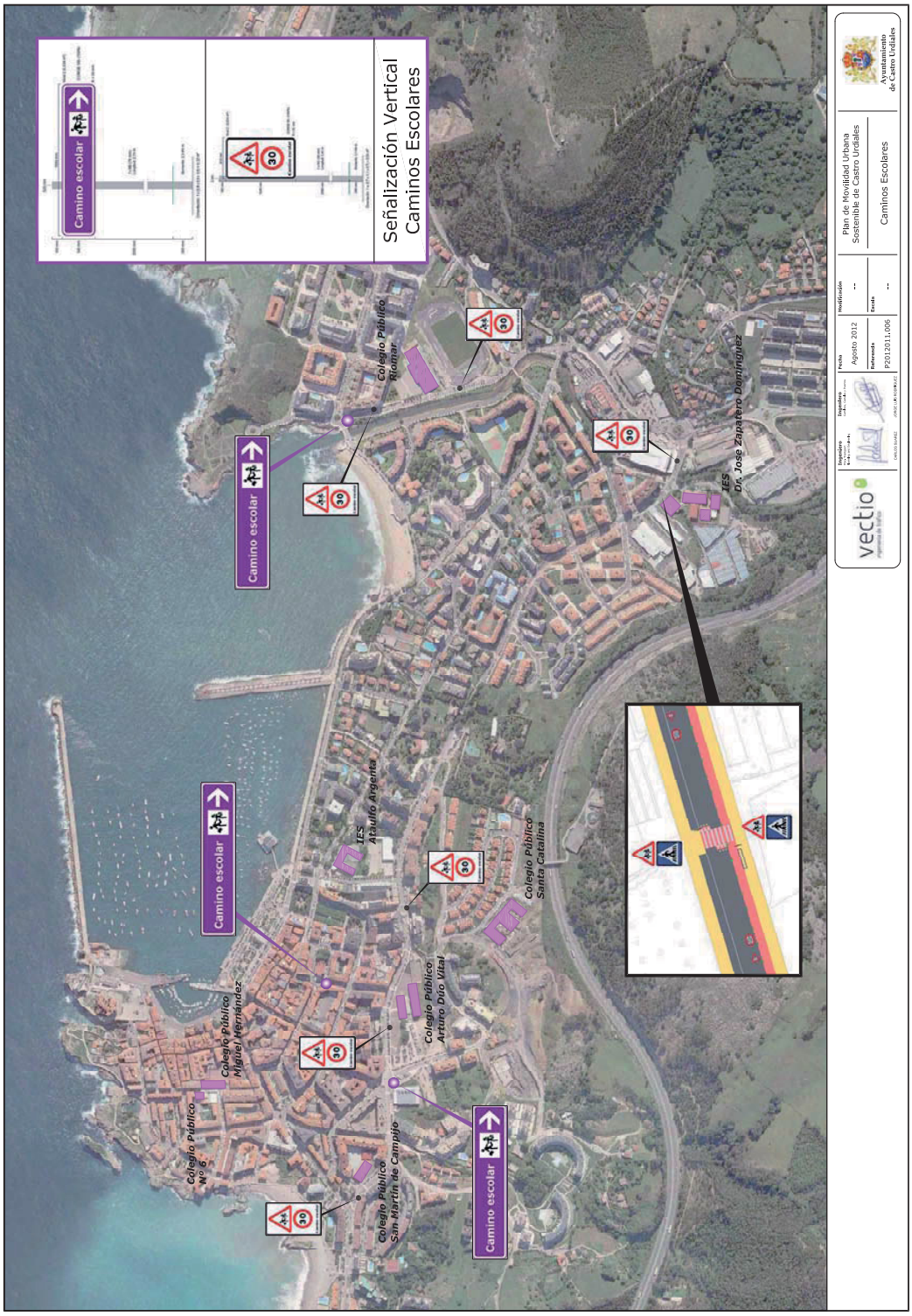
CVE-2014-9573



CVE-2014-9573



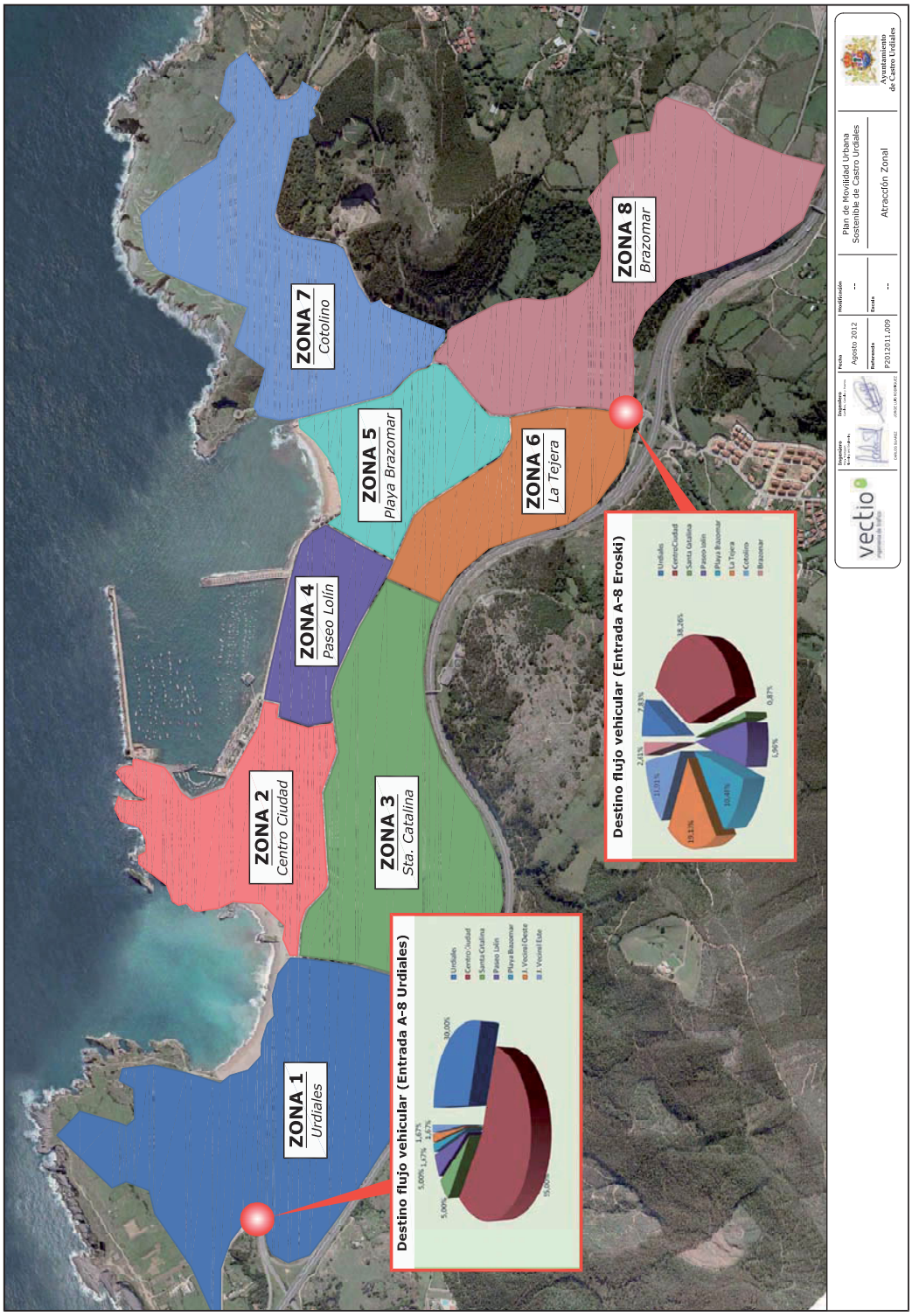
CVE-2014-9573



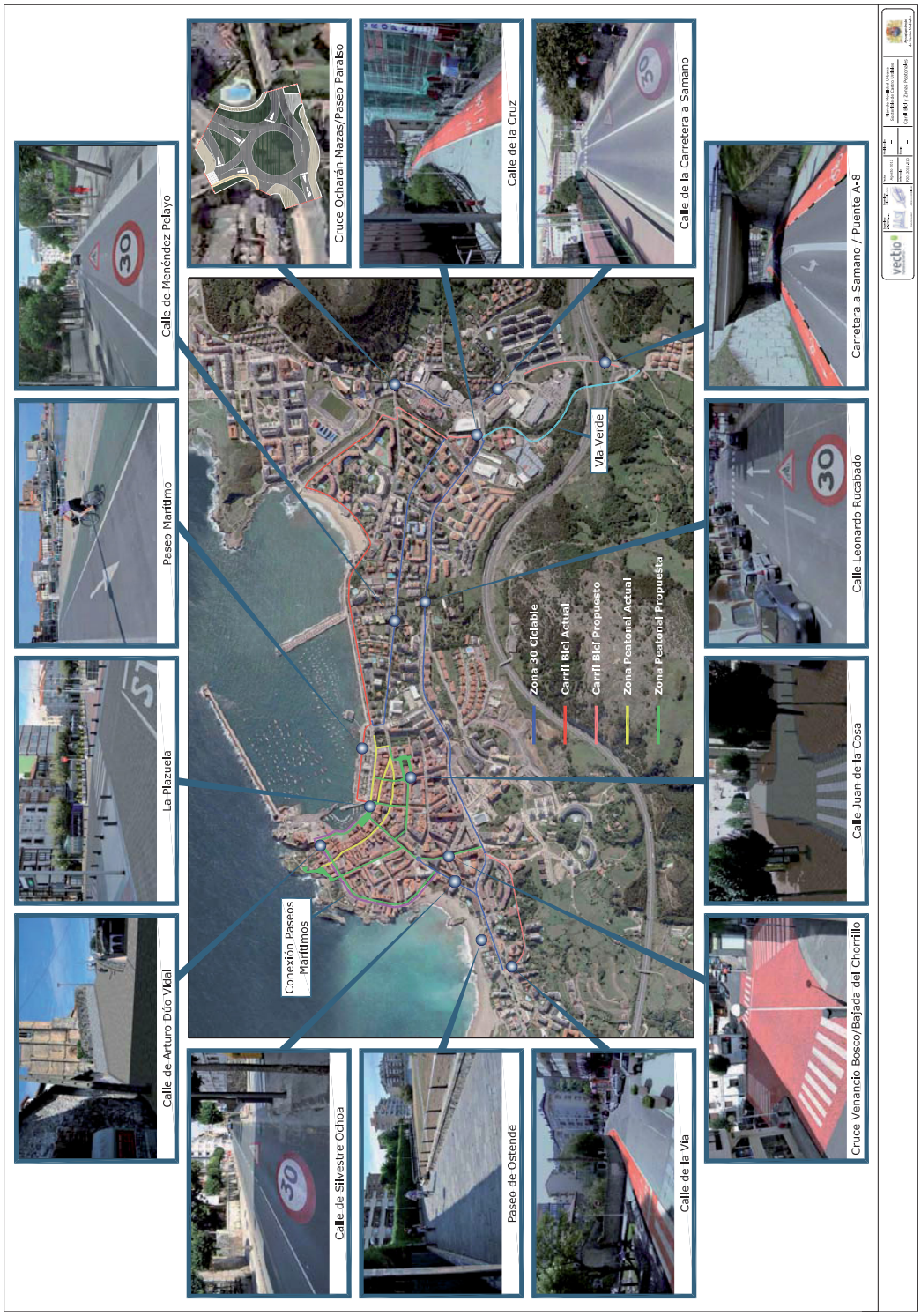
CVE-2014-9573

CVE-2014-9573

CVE-2014-9573



CVE-2014-9573



CVE-2014-9573