

# DIAGNÓSTICO Y PLAN DE ACTUACIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID



## 1. ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Valladolid ha adoptado en los últimos años una serie de medidas tendentes a la creación de un entorno más limpio, cómodo y agradable para vivir. En el ámbito de la movilidad urbana ha fomentado el uso del transporte público, del carril bici y la realización de desplazamientos a pie en la ciudad, pretendiendo la utilización de medios de transporte alternativos a los vehículos particulares.

Para conseguir el objetivo de que el transporte público en autobús de Valladolid sea accesible, comprensible, cómodo y de calidad, es necesario detectar qué problemas nos encontramos en el servicio actual y qué barreras impiden que todos los ciudadanos puedan hacer uso de este transporte, de forma que se puedan implantar las soluciones oportunas y de manera paulatina que subsanen dichos problemas.

Es necesario indicar que la toma de datos para la realización de este trabajo se finalizó durante el mes de octubre de 2017, anterior a la puesta en circulación de 12 nuevos autobuses Iveco Urbanway a mediados de noviembre de 2017 y las actuaciones realizadas en las paradas en el marco del Plan de Reordenación de Líneas con el inicio el 2 de enero de 2018.

## 2. OBJETO DEL ESTUDIO

El convenio tiene por finalidad conseguir los objetivos siguientes:

- Conocer la situación actual de la accesibilidad del transporte urbano en autobús, que se concretará en la elaboración de un Estudio de las Condiciones de Accesibilidad de las paradas de autobús urbano (dispongan o no de marquesina) y del material móvil.
- Proponer un Plan de Acción de Mejora hasta alcanzar la adaptación plena de los elementos y el cumplimiento estricto de la normativa en vigor.

## 3. ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD DE PARADAS Y MATERIAL MOVIL

Se han valorado teniendo en cuenta criterios puramente normativos que marcan los reglamentos estatales, de la comunidad autónoma y ordenanzas municipales en materia de transporte y accesibilidad.

Los aspectos evaluados para las paradas (582), consten de marquesina o poste han sido:

- a. Itinerario peatonal accesible
- b. Señalización de parada (pavimento y señalética)
- c. Configuración y equipamiento de la marquesina (si la hubiera)

En cuanto al material móvil, los puntos objeto de estudio han sido:

- a. Reserva del espacio
- b. Características y equipamiento del vehículo
- c. Condiciones de uso

## 4. RESULTADOS MAS DESTACABLES

### 4.1. PARADAS

La movilidad de los usuarios se ve condicionada por los siguientes aspectos:

- El 52% de las paradas cuenta con marquesina (276), y el 48% restante de poste indicador (306).
- El 82% de los itinerarios peatonales no presenta ningún tipo de dificultad en sus dimensiones generales; el resto se ve generalmente comprometido con una anchura de paso insuficiente.
- El 87% de los itinerarios peatonales próximos a las paradas tienen resuelto de forma satisfactoria los habituales desniveles con vados peatonales y pequeñas rampas.
- El 20% de los entornos debe ser cuidado en cuanto a su pavimento, bien por sus propias características impracticables bien por su inadecuado mantenimiento.
- Hay que añadir además que un 38% presenta algún tipo de obstáculo a la movilidad por la presencia de alcorques o rejillas inadecuadamente resueltas.
- Un aspecto muy importante es que en el 19% de las paradas existe alguna traba importante que obstaculiza la aproximación del vehículo al punto de embarque, obligando al usuario a abandonar el ámbito de la parada.

La localización y comunicación con la parada se ve condicionada por los siguientes aspectos:

- Sólo un 4% de las paradas cuenta con señalización táctil de la parada y de bordillo de andén.

- Pese a que el 97% de las paradas cuenta con señalización visual del número de línea y todas ellas tienen un contraste cromático suficiente, ninguna emplea macrocaracteres dificultando sobremanera su visión lejana. En la actualidad ha mejorado la señalización con la implantación de caracteres de mayor tamaño y contrastados en color, aunque este aspecto no ha sido valorado dentro del estudio actual.

- Es fundamental destacar que no existe señalización en sistema Braille en los postes y marquesinas, y que tampoco hay alternativa acústica a la información prestada.

La usabilidad del equipamiento se ve condicionada por los siguientes aspectos:

- La seguridad del usuario en las marquesinas está comprometida porque sólo el 14% de ellas no presenta algún canto vivo en sus mamparas; y, si bien todos los cerramientos traslúcidos tienen algún tipo de señalización, ninguno se considera que garantiza plenamente su identificación.

- El 82% de las marquesinas cuenta con apoyo isquiático, mientras que en el resto su uso se ve imposibilitado por la presencia, generalmente, de pantallas digitales.

- Por su parte, el 100% de las marquesinas cuenta con asientos, pero ninguno con reposabrazos y cerca de un 28% de ellos no están instalados a la altura adecuada.

## 4.2. MATERIAL MOVIL

La movilidad de los usuarios se ve condicionada por los siguientes aspectos:

- El estudio está realizado sobre los 11 modelos existentes en el momento de la valoración. Actualmente dos de los modelos más antiguos han desaparecido incorporándose otro modelo nuevo. Los datos aportados a continuación corresponden a la flota actual con la incorporación de los 12 últimos coches el año pasado.

- El 100% de los vehículos de la flota cuenta con una anchura libre de puerta superior a 90 cm y con el sistema de inclinación lateral (kneeling)

- También el 100% de los vehículos es de piso bajo, y por tanto dispone de más del 35% de la superficie interior de los vehículos sin desniveles.

- 4 de los 10 modelos de autobús superan los 25 cm. de altura máxima entre el vehículo y la calzada, lo que condicionará las pendientes de sus rampas una vez desplegadas (solamente

en el caso de que se desplieguen directamente sobre la calzada). Es decir, la altura sería la correcta en el 64%.

- Únicamente uno de los modelos de la flota actual no dispone aún de rampa. Desde la ejecución del trabajo hasta la actualidad, han desaparecido dos modelos que carecían de ella, sustituyéndose estos vehículos por 12 nuevos que cumplen las garantías de accesibilidad.

- Con la entrada en funcionamiento de los nuevos Iveco Urbanway AUVASA tiene la capacidad de asignar vehículos con rampa para personas con movilidad reducida a todas las líneas ordinarias.

La seguridad y confort de los usuarios se ven condicionados por los siguientes aspectos:

- El 100% de los vehículos cuentan con una completa trama de barras y asideros. Todos ellos cuentan con pavimento antideslizante.

- El 100% cuenta con, al menos, una plaza reservada para usuarios de silla de ruedas.

- 2 de los 10 modelos no disponen de 2 plazas reservadas para usuarios de silla de ruedas, y representan el 10 % de los vehículos de la flota.

- 2 de los 10 modelos no ofrecen los 4 asientos reservados preceptivos, que representan sólo el 10% de los vehículos de la flota.

La comunicación entre usuario y vehículo se ve condicionada por los siguientes aspectos:

- Todos los vehículos disponen de una adecuada señalización visual en el exterior de los mismos, identificando el número y línea de autobús.

- También todos cuentan con avisador luminoso interior de parada solicitada.

- 2 de los 10 modelos no disponen de avisador acústico, ni al exterior ni al interior, lo que supone el 50% de los vehículos de la flota.

## 5. HERRAMIENTAS METODOLÓGICAS

Por tanto, a partir del análisis realizado que recoge el presente trabajo, detectamos la necesidad de crear una serie de herramientas metodológicas que, puestas en funcionamiento, permitan dotar a Valladolid de un transporte público accesible y de calidad de forma progresiva. Estas herramientas son:

- Guía de diseño e implantación de las paradas en el espacio urbano. Documento guía que recoja cuáles son los principales criterios de diseño y recomendaciones que se han de considerar para la implantación eficaz de las paradas en la trama urbana. Esta guía incluirá el diseño del equipamiento de las paradas. Siguiendo criterios de ergonomía aplicada, confort y seguridad se deben establecer las recomendaciones de diseño del equipamiento de las paradas, deduciendo nuevos modelos o adaptando los existentes.
- Proyecto de diseño e implantación integral de señalización, visual, digital y háptica. Coordinado con la 'Guía de diseño e implantación de las paradas en el espacio urbano, marca los criterios globales del diseño de una nueva señalética e información prestada que debe ser transmitida por múltiples canales de comunicación (visual, sonoro y táctil).
- Actualización de web y app de AUVASA. Vinculado al punto anterior, la necesidad de proporcionar al usuario información a través de diferentes canales requiere que todos estos datos valiosos de los que dispone el pasajero a través de su web y app sean transmitidos de un modo accesible.
- Guía de recomendaciones y diseño de las prestaciones del material móvil, como forma de condicionar y garantizar el cumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad y los objetivos estratégicos en los pliegos de licitación, compra y mantenimiento del material móvil.
- Proyectos de implantación particularizados por parada. La casuística tan amplia que se da en Valladolid, requiere de la redacción particularizada de proyectos específicos de implantación que va más allá de la mera ubicación de la parada.
- Formación a los agentes prestadores del servicio. Formar a los trabajadores prestadores del servicio de transporte en autobús urbano así como las personas implicadas en aportar información, venta de billetes, bonos, etc. en la atención del cliente con necesidades especiales.
- Medidas de control y coordinación de actividades. Es fundamental que, una vez acometidas las medidas de accesibilidad, se cuide su vigencia y mantenimiento en el tiempo.