

El transporte urbano de Castellón 'pincha' en información

Un estudio de la UJI considera adecuada la cobertura pero insuficiente la comunicación

CASTELLÓN

El transporte urbano e interurbano juega un papel fundamental en la vertebración de los territorios, la igualdad de acceso de la población a los servicios fundamentales y resulta un elemento imprescindible para conseguir una movilidad más sostenible. Con los datos y la información obtenida a lo largo de los últimos siete años, se ha elaborado un informe que analiza el transporte público urbano en la ciudad de Castellón de la Plana y presenta varias propuestas de mejora, algunas de ellas sin ningún coste económico, que, en su opinión académica, podrían incentivar un aumento del uso del transporte público y una mayor eficacia de la red viaria y de las infraestructuras existentes que redundaría en beneficio de la ciudadanía.

Según el análisis, la actual red presenta una cobertura, en general, ade-

cuada para la mayor parte del casco urbano y el número de líneas se sitúa en la media de las ciudades españolas con una población similar. Sin embargo, el transporte presenta varias disfuncionalidades y aspectos susceptibles de mejora, especialmente en ámbitos como la optimización de los recursos, el aprovechamiento de la infraestructura o la información a los usuarios, cuya subsanación permitiría mejorar parámetros tan relevantes como la frecuencia o la velocidad comercial de la red.

En cuanto a la frecuencia de paso y optimización de la infraestructura, el estudio ha observado un insuficiente aprovechamiento de los recursos, al observarse salidas simultáneas en líneas con tramos de recorridos coincidentes, como en el caso de las líneas 1 y 2, 3 y 11, 12 y 15; 0 4 y 9. Por eso, se propone escalonar las salidas y abrir la vía reservada del



Una joven, en una parada del TRAM en Castellón. EUGENIO TORRES

Tram en la Avenida de Mar y los paseos Morella y de la Universidad, con el fin de priorizar el tráfico y conseguir rebajar las frecuencias, que se sitúan en una media de 23 minutos.

En el caso de la línea del Grao, los investigadores proponen su incorporación plena en la red municipal, ahora es de titularidad de la Generalitat Valenciana, y la creación de conexiones directas de las playas con centros de atracción como el Hospital General Universitario. Otras de

las medidas se centran en la calidad de la prestación y accesibilidad, proponiendo completar la instalación de marquesinas en las paradas que el espacio público lo permita, así como procurar la máxima accesibilidad a las paradas, con el aprovechamiento de las usadas en el Tram.

Respecto a este medio, el informe indica que habría que equiparar las prestaciones a un BRT (Bus de tráfico rápido) aplicando medidas como mejorar la preferencia semafórica,

la prolongación hasta la playa del Pinar, la habilitación del acceso por todas las puertas para agilizar la entrada, la implantación de una frecuencia de al menos 10 minutos o la creación de una doble plataforma en todos el nuevos tramos que se construyan en el futuro.

CLARA Y SENCILLA

La información a los usuarios y usuarias es uno de los puntos más deficientes del actual sistema de transporte urbano, a pesar de las mejoras introducidas los últimos años. El estudio explica que se tiene que ofrecer una información clara y sencilla con un diseño unificado e indicar en las paradas sin pantalla el horario de paso de cada línea. También hay que completar y unificar la información que ofrecen las diferentes páginas web y reunirlos en una única app, así como mejorar el pago, para lo que proponen la creación de un sistema tarifario integrado, con una tarjeta interoperable y aprovechar la tecnología, por ejemplo, para pagar con el móvil.

El informe también plantea medidas en los servicios especiales, como la ampliación del recorrido y circulaciones de las líneas 5 y 13 o la creación de nuevos servicios para el mercado de lunes o los partidos de fútbol en Castalia; la creación de nuevos carriles reservados (ya previstos en el PMUS y en el PMoME) o ampliar la cobertura con la implantación de lanzadores a los polígonos industriales o el establecimiento de transporte a la demanda en zonas de baja densidad como la Marjalera.