





Eje 5.

Movilidad y transporte

Los sistemas de transporte influyen de forma decisiva en las pautas de desarrollo rural y en la calidad de vida de las personas. También en la justicia espacial, entendida en este caso como el papel que juegan la planificación del territorio y sus conexiones en la conformación de la igualdad o de la desigualdad social. Uno de los grandes retos existentes en las áreas rurales es la debilidad y escasez de transporte colectivo adecuado para la población, lo que repercute directamente en el modelo de vida de las personas que aquí habitan, siendo muy dependientes del transporte privado o viéndose incrementada la dificultad para acceder al trabajo y a servicios públicos básicos (educación, servicios sanitarios y sociales).

Hoy es innegable que tanto para los ámbitos urbanos como para los rurales se necesitan modelos de movilidad inteligentes, que aseguren la accesibilidad universal, que reduzcan las desigualdades entre territorios y entre clase sociales, que se doten de sistemas de transporte sostenibles que favorezcan una economía eficiente, un medio ambiente saludable, una buena calidad del aire y el bienestar de sus habitantes.

La Comisión Europea, en el Libro Blanco del Transporte publicado en 2011, «Hacia un Sistema de Transportes competitivo y eficiente en el consumo de recursos», constata que el transporte todavía no es sostenible debido a su alta dependencia del petróleo, a los altos índices de congestión y a los altos impactos medioambientales y económicos que conlleva. Tampoco lo es desde el punto de vista social debido a los enormes costes derivados de la accidentalidad y los problemas de accesibilidad. Conseguir una movilidad eficiente, en relación con los recursos utilizados, y sostenible es uno de los desafíos de las ciudades y pueblos del presente y del futuro.

Plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación, fomentando territorios compactos, con usos mixtos del suelo y abandonando dichos modelos de crecimiento disperso. También encaja en ese paradigma la búsqueda de modelos territoriales de proximidad. La proximidad a las actividades, los servicios, las dotaciones, los lugares de trabajo y de ocio, permiten, en general, afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo: la gestión de la movilidad y los servicios de transporte en las zonas rurales y con ellos la calidad medioambiental.

Por lo que se refiere al diseño de sistemas de transporte, la clave está en la eficiencia y la sostenibilidad que proporcionan alternativas atractivas, confortables y asequibles al vehículo privado. De acuerdo con el Consejo de Transportes de la Unión Europea, un sistema de transportes sostenible es aquel que:

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;*

- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado y
- limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

Infraestructuras viarias

La infraestructura viaria de la provincia de Segovia está muy condicionada por la estructura de la red nacional de carreteras y la red básica de Castilla y León, favoreciendo desplazamientos y conectividad a lo largo de sus ejes. La cercanía a Madrid y a vías rápidas que conectan la Segovia con otros territorios contrasta con las conexiones viarias deficitarias de algunos núcleos urbanos.

Las principales vías rápidas que atraviesan la provincia son la A-601 y la A-1 en sentido meridional, además de los tramos de la AP-6 y AP-61 que unen Madrid con Villacastín y Segovia y, de este a oeste, la N-110.

En el resto de las vías, pertenecientes a la red complementaria, en el mejor de los casos y salvo en tramos muy concretos la circulación debe hacerse a velocidades de entre 90 y 100 Km/h y en muchas de las conexiones entre núcleos rurales y centros de servicios los promedios descienden por debajo de los 80 o 70 km/h (accesos a Ayllón, Coca, Nava de la Asunción, Riaza) o al menos lo hace en varias de las vías para llegar a ellos (Cuéllar, Cantalejo, Sepúlveda).

Los problemas son mayores en la red comarcal y a ellos se suma la elevada edad media de los vecinos, todo lo cual desaconseja el transporte en vehículo particular, a la par que las distancias a recorrer y tiempo de los desplazamientos han aumentado por la concentración de servicios en la capital y algunos centros comarcales.

Se detectan algunas deficiencias en la red, en parte como consecuencia de contar con una red viaria extraordinariamente densa -la de Castilla y León es la que tiene más kilómetros por habitante de toda España-, creada en virtud de un modelo de poblamiento disperso y difícil de mantener en la actualidad en perfecto estado de conservación por la reducida densidad de población, siendo imprescindible priorizar unos ejes sobre otros.

La red de carreteras dependiente de la Diputación de Segovia, con una longitud de 1.230 kilómetros, representa más del 51% de toda la longitud de la red provincial. Esta red vertebrada da accesibilidad a la mayor parte de municipios de la provincia. En términos generales, ha sufrido un deterioro en la última década, específicamente en cuanto a estado del pavimento y señalización horizontal y vertical. Además, en varios tramos la calzada no cuenta con la

anchura adecuada para poder proporcionar un servicio seguro a la coexistencia de vehículos particulares junto con los agrícolas y ganaderos.

En cuanto a movilidad ferroviaria, cabe señalar en la provincia el tren de alta velocidad, inaugurado en el año 2007, y que realiza paradas en la estación Segovia – Guiomar, a 7km de la capital y a 30 km de la AP-61. Este tren permite conectar Segovia con Madrid en 27 minutos, y con Valladolid a 37 minutos.

Por otro lado, el ferrocarril tradicional, con un número más reducido de pasajeros y presente en Segovia desde 1884, cuenta con servicios de media distancia que unen núcleos de población de menor tamaño tanto de la provincia de Segovia como de Madrid.

Por último, es relevante mencionar que el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024 prevé reabrir la vía de tren existente entre Aranda de Duero y Madrid (cerrada desde el derrumbamiento del túnel de Guadarrama), que serviría de unión con el norte de España.

Red de transporte provincial

La provincia de Segovia cuenta con dos concesiones administrativas para la prestación del servicio de transporte colectivo de viajeros por carretera con capitales colindantes.

Por un lado, la conexión bidireccional Segovia-Madrid, a través de una empresa concesionaria, en una hora de trayecto y con una gran frecuencia de horarios, ofrecen tanto viajes directos entre ambas ciudades, como de ruta en los que se hace parada por numerosos municipios de ambas provincias. A su vez, existen servicios discrecionales específicos para estudiantes que se desplazan a universidades madrileñas.

Por otro lado, otra línea cubre la ruta Segovia-Valladolid con paradas en diferentes municipios del noroeste de la provincia.

Estos servicios se complementan con un servicio de transporte complementario que conecta los pueblos de la provincia con Segovia, algunos de estos viajes únicamente se llevan a cabo una demanda previa que se gestiona mediante llamadas telefónicas.

Objetivos del eje 5

Los objetivos específicos propuestos por la Agenda Rural Sostenible de la provincia de Segovia con relación al Eje Estratégico 5 - de Movilidad y transporte, y hacia los cuales orientará sus actuaciones la Diputación Provincial de Segovia con el horizonte 2030, son los siguientes:

- **Objetivo específico 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad y territorios en red conectados.**
- **Objetivo específico 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.**

Análisis DAFO de movilidad y transporte

La metodología de la Agenda Urbana Española propone realizar un análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades, partiendo de una serie de aseveraciones genéricas. Las entidades locales deberán realizar un contraste de las mismas, determinando en qué grado estas afirmaciones se corresponden con su realidad. Para trabajar este análisis DAFO de la provincia, se han modificado parcialmente las mismas, para que den cabida a una realidad territorial como la de Segovia.

A través de una sesión participativa online, con los/as diputados y técnicos/as provinciales que conforman el Grupo de Trabajo 1 – Territorio, Medio Ambiente y Movilidad, se trabajó en el contraste y validación de las principales conclusiones del análisis DAFO mencionado. Asimismo, se llevó a cabo una dinámica de co-creación, centrada en identificar las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de la provincia en el eje estratégico de movilidad y transporte.

Se muestran, por tanto, las afirmaciones genéricas con la valoración resultante de la sesión y los comentarios más cualitativos extraídos de esta.

Debilidades:

- Patrones de movilidad poco sostenible, con predominio de desplazamiento en vehículo privado, frente a la movilidad peatonal o ciclista. (valoración 4.7/5).
- Déficit de transporte público, carencia y deficiencias en determinadas zonas y falta de intercambiadores o infraestructuras que faciliten la intermodalidad. (valoración 4.3/5).
- Ausencia de una estrategia de movilidad integrada y ligada a la accesibilidad y a un plan de movilidad sostenible, consistente en la realidad. (valoración 4.3/5).
- Déficit de aparcamientos disuasorios en el acceso a las grandes ciudades. (valoración 4,5/5).
- Problemas de conectividad y disfuncionalidad en el uso de las redes de transporte. (valoración 4/5).

A continuación, se presentan de mayor a menor una serie de afirmaciones enunciadas por las personas participantes en la sesión, detectadas como debilidades s de la provincia de Segovia en referencia a la movilidad y transporte:

- Déficit de transporte con bajas emisiones.
- Inercia del uso del coche.
- Exceso en el uso del vehículo privado.
- Baja frecuencia de la ruta de autobús.

- Buses de gasolina o diésel.
- Ineficiente digitalización en torno a información de transportes.

Amenazas:

- Efectos de movilidad vinculados a un desarrollo territorial disperso de escasa densidad, por nuevas expansiones urbanas o urbanizaciones aisladas. (valoración 4/5).
- Problemas de tráfico y movilidad, de circulación y congestión en los accesos a las ciudades y áreas urbanas por desplazamientos vinculados al turismo y al ocio. (valoración 3.3/5).
- Mejora de la red de carreteras en el ámbito territorial que puede incentivar el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público. (valoración 3.7/5).
- Incremento de los niveles de contaminación atmosférica como efecto del uso del vehículo privado en el entorno urbano y espacios periurbanos. (valoración 3.3/5).

Seguidamente, se presentan de mayor a menor una serie de afirmaciones enunciadas por las personas participantes en la sesión, detectadas como amenazas de la provincia de Segovia en referencia a la movilidad y transporte:

- Falta de rentabilidad de servicios.
- Alto coste de los coches eléctricos.
- Infraestructuras ineficientes por la falta de financiación de las administraciones.
- Combustibles baratos.
- Carreteras antiguas o con deficiente estado de conservación, que comprometen la seguridad vial.

Fortalezas:

- Iniciativas municipales y trabajos desarrollados para la elaboración y aprobación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. (PMUS). (valoración 3,8/5).
- Ciudades y pueblos bien comunicados, con carácter general, dotadas de una buena red de infraestructuras de comunicación, mejorada en los últimos años. (valoración 3/5).

A continuación, se presentan de mayor a menor una serie de afirmaciones enunciadas por las personas participantes en la sesión, detectadas como fortalezas de la provincia de Segovia en referencia a la movilidad y transporte:

- Núcleos urbanos pequeños donde no siempre es necesario el uso de transporte motorizado.

- Empleo de poco tiempo en el uso del transporte motorizado debido a las distancias cortas entre municipios y a los polígonos cercanos.

Oportunidades:

- Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos, que facilitan y promueven las infraestructuras de movilidad sostenible. (valoración 4,5/5).
- Potencialidad de las redes policéntricas de ciudades como soporte para plantear una estrategia territorial de movilidad sostenible. (valoración 3/5).
- Planes supramunicipales de transporte sostenible, que mejoren la conexión interurbana con transporte público sostenible y con medios de transporte blando. (valoración 4/5).
- Introducción de las TIC en la gestión de los servicios urbanos de transporte, como elemento clave de mejora de su calidad y sostenibilidad. (valoración 3,8/5).
- Posibilidad de creación de aparcamientos disuasorios. (valoración 3.3/5).
- Concienciar y educar a la sociedad sobre la movilidad y el transporte sostenibles. (valoración 4.5/5).

Seguidamente, se presentan de mayor a menor una serie de afirmaciones enunciadas por las personas participantes en la sesión, detectadas como oportunidades de la provincia de Segovia en referencia a la movilidad y transporte:

- Diversidad de medios de transporte público-privados para acceder a la capital y creación de flujo de personas.
- Conciencia social en expansión por la reducción del uso del transporte motorizado.
- Previsión de la implantación de un puerto seco en la provincia de Segovia, que generará crecimiento económico.
- Potenciación del transporte público-gratuito y a demanda que conecte los núcleos poblacionales.

