



**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de Ávila

ILMO. SR. SECRETARIO GENERAL DE
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

Ávila, 30 de abril de 2021

Recibida solicitud de informe a Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera, le comunico que remitido el mismo a su consideración por el Servicio Territorial de Fomento dependiente de esta Delegación Territorial se me informa que no existe objeción alguna en relación a su contenido. En ese mismo sentido desde esta Delegación Territorial también se informa que no existe objeción.

EL DELEGADO TERRITORIAL

Fdo.: José Francisco Hernández Herrero.



De conformidad con la Resolución de 10 de febrero de 2021, de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el **proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por carretera de Castilla y León**, y a instancia de la Secretaria General, se informa que esta Delegación Territorial no tiene nada que objetar a su contenido, al considerar que se trata de un proyecto completo y que se adapta perfectamente a la nueva ordenación territorial de Castilla y León, comunidad muy extensa y con singularidades propias que necesitan un modelo concesional nuevo para ofrecer este servicio público esencial a los ciudadanos.

En Burgos a 12 de marzo de 2021

EL DELEGADO TERRITORIAL DE BURGOS

Fdo.: Roberto Sáiz Alonso



**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de León

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA GENERAL
C/ Rigoberto Cortejoso, nº 14
47014 - VALLADOLID**

Asunto: alegaciones al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.

Mediante oficio de 20 de abril de 2021 del Secretario General, con entrada en las dependencias de esta Delegación Territorial el 21 de abril 2021, se reiteró la petición de informe sobre el proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, solicitando la emisión del mismo lo antes posible, y, en todo caso, antes de 5 días.

Una vez consultado al Servicio Territorial de Fomento, se informa que esta Delegación Territorial no formula alegaciones u observaciones a dicho proyecto de Decreto.

León, 28 de abril de 2021.

EL DELEGADO TERRITORIAL,

Edo.: Juan Martínez Majo



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Palencia

Ilmo. Sr. Angel María Marinero Peral
SECRETARIO GENERAL
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIAMBIENTE
C/ Rigoberto Cortejoso,14
47014- VALLADOLID

Asunto: Informe Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

En relación con el proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León y su correspondiente memoria, y de acuerdo con lo previsto en los artículos 76 y 75.6 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, se adjunta informe solicitado:

- a) El proyecto denominado “Decreto sobre el mapa de ordenación de transportes” contiene el documento de diagnóstico, las determinaciones de planificación y las determinaciones de ordenación y coordinación, con criterios genéricos de planificación, los cuales no concretan las formas de prestación de servicios en las distintas zonas, no clarificando las dudas manifestadas por los Ayuntamientos.
- b) En lo referente a la prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial, con la integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general, debe tenerse en cuenta la demanda social existente de uso de este transporte, tanto por alumnos procedentes de centros educativos de titularidad pública como enseñanza concertada o privada, debiendo aclararse en la normativa de desarrollo el carácter prioritario de plazas para todos ellos.

Actualmente sólo se permite el usos de alumnos procedentes de centros públicos, lo cual origina serios problemas, demandándose tanto por los padres como por los Ayuntamientos una solución a los mismos.

- c) Para que el nuevo mapa concesional sea verdaderamente funcional y operativo, sería interesante una adecuada coordinación de los horarios de las



rutas dentro de las áreas de referencia, desde los distintos municipios a su núcleo de población referencial, los cuales se efectuarían mayoritariamente mediante el transporte a la demanda, y de éstos con los horarios de rutas desde dicho núcleo de referencia a núcleo urbano.

Por ejemplo, los distintos municipios de la zona de influencia rural de Saldaña conectasen mediante transporte a la demanda o el que se considerase oportuno con Saldaña, en un determinado horario y, a continuación, debidamente coordinados, con otra ruta desde Saldaña a Palencia capital.

- d) A lo largo del proyecto de Decreto se menciona tanto la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y sus referencia a las áreas funcionales estables y rurales.
- e) Ahora bien, hay que tener en cuenta que únicamente han sido aprobadas, de manera formal, las áreas funcionales estables, por lo que toda referencia a áreas funcionales rurales no está aprobada como tal.
- f) Debe atenderse en el mapa de ordenación de transportes la tendencia por afinidad de la población a determinados núcleos poblacionales, no sólo la proximidad a un núcleo de referencia por contar con servicios sanitarios dentro de la zona básica de salud. Dicha afinidad suele estar marcada por la costumbre y la existencia de infraestructuras por carretera adecuadas.

A modo de ejemplo, se puede mencionar el municipio de Astudillo, cuyos vecinos se trasladan a Palencia capital, independientemente de que Astudillo pertenezca a la zona básica de salud de Frómista.

Palencia, 31 de marzo de 2021

EL DELEGADO TERRITORIAL

José Antonio Rubio Mielgo



**TRAMITE DE INFORMACIÓN PUBLICA PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE
APRUEBA EL MAPA DE ORDENACION DEL TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS POR
CARRETERA DE CASTILLA Y LEON**

De conformidad con lo establecido en el art 133 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y los art 75 y 76 de la Ley 3/2001 de Gobierno y Administración de La Comunidad de Castilla y León, por Resolución de 10 de febrero de 2021, la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente (BOCYL 1 de marzo de 2021) somete al trámite de Información pública el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León .

El presente Proyecto Decreto tiene por objeto aprobar el mapa de ordenación de transporte público de viajeros de conformidad con el art 54 de la Ley 9/2018 de 20 de Diciembre , que lo considera como el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la comunidad de Castilla y León con el objetivo de alcanzar un modelo de transporte público por carretera universal , sostenible eficiente ,innovador, digitalizado moderno y accesible.

El Proyecto Decreto define su objeto que no es otro, que la aprobación del Mapa de Ordenación de Transporte Público de Viajeros que se configura como un sistema moderno que atiende a las características propias y particulares de la comunidad en cuanto a extensión de territorios, baja densidad, ,dispersión y envejecimiento de la población adaptándose a las necesidades y demanda de movilidad de la población de la comunidad en general haciendo especial hincapié en el mundo rural, siendo sus pilares básicos garantizar un transporte accesible a toda la población, la sostenibilidad y su modernización e innovación incorporando nuevas tecnologías.

Teniendo en cuenta las peculiares y propias características demográficas y poblacionales identificativas de la Comunidad de Castilla y León el transporte público de viajeros se conforma como un sistema propio que avala y garantiza el acceso a los servicios básicos (sanitarios educación, laborales) a toda la ciudadanía en general y a los habitantes del mundo rural en particular promoviendo el transporte a la demanda , la integración de rutas escolares, incorporando medidas que lo hagan más atractivo y promuevan su uso generalizado (creación de bonos rurales)y optimizando la utilización de los recursos en consonancia con la protección del medio (menor contaminación , emisiones de CO2).



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Salamanca
Servicio Territorial de Fomento

Así mismo garantiza la movilidad hacia grandes zonas urbanas, la movilidad de los grandes núcleos de población de las áreas metropolitanas en coordinación con otros modos de transporte (transporte metropolitano , bono metropolitano), fomentando la coordinación entre Administraciones Públicas y logrando además de una mayor cobertura del servicio público de transporte a la población ,una mayor eficiencia económica en la prestación de los servicios .

El Mapa de Ordenación potencia la utilización del transporte público generalizando el transporte a la demanda, logrando un transporte eficiente, rentable que incorpora nuevas tecnologías y una flota de vehículos moderna, segura y accesible con diferentes tipos de vehículos según las características del lugar de prestación.

Dentro de sus objetivos garantiza la sostenibilidad del sistema de transportes a través del mantenimiento de la estructura empresarial y el nivel de empleo en el marco de la adjudicación y ejecución de nuevos contratos, garantizando las sostenibilidad económica con el desarrollo de un modelo de financiación de los servicios en los que la administración es la responsable económica.

El Mapa de Ordenación incorpora la digitalización , creación de páginas web y APP así como la aplicación de modernos sistemas electrónicos e inteligentes de pago con el objetivo de facilitar el uso del transporte a los usuarios , si bien en este punto y teniendo en cuenta las características del territorio , el predominio del mundo rural y el envejecimiento de la población deberían fomentare y coordinarse políticas de implantación para dar cobertura wifi gratuita en espacio públicos o colaboración con otras Administraciones (Ayuntamientos ..) que facilitaran el uso de dichas tecnologías a los usuarios, especialmente a la población mayor .

Por lo expuesto , examinado el proyecto Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros de Castilla y León, atendiendo a los solicitado por esa Delegación Territorial de Salamanca con fecha 2 de marzo de 2021 y de conformidad con la Resolución de 10 de febrero de 2021 de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente por el que dicho Proyecto Decreto se somete a trámite de información pública , este Servicio Territorial de Fomento de Salamanca no presenta objeción alguna al mismo como instrumento básico de planificación , ordenación y coordinación si bien remite , a los efectos oportunos, observaciones que sobre el mismo ha realizado la Sección de Inspección de Transportes y que se transcriben a continuación :

“Comentario y anotaciones desde la Sección de Inspección de Transportes al documento Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera en Castilla y León.



ANEXO I. Documento de Diagnóstico

- *Errata página 54 del documento (pág. 55 del PDF), el mapa de los Centros Docentes que aparece bajo el rótulo Salamanca, no es de Salamanca sino de Ávila. No hay ningún mapa de Salamanca.*
- *Omisiones:*
 - o *Página 47 del documento. En el mapa de núcleos de población no se menciona el Hospital de Virgen del Castañar en Béjar.*
 - o *Página 61 del documento. En el mapa de núcleos Industriales no se menciona el Parque Científico de la USAL en Villamayor. Si aparecen otros Parques Científicos-Técnicos como el de Boecillo en Valladolid.*
 - o *Página 10 del documento. Se habla de carreteras, autovías.....pero no hay ningún mapa de carreteras en todo el documento. Se echa en falta un mapa de carreteras dado que el documento de 316 páginas hay nueve mapas.*

ANEXO II. Determinación de Planificación.

ANEXO III. Determinación de Ordenación y Coordinación.

Otras Omisiones (Más cualitativas y Subjetivas).

- *Falta de concreción numérica y la opción de definir como requisito vinculante para los vehículos de la flota la accesibilidad del 100% de los vehículos.*

La falta de explicitud y precisión en este asunto contrasta con los numerosos detalles y datos ofrecidos en el ANEXO I (datos de pantanos y páginas de datos de población)

En este asunto se remite al cumplimiento de la Normativa Autonómica Nacional y Europea (pág. 231 del documento).

¿Cómo quedaría integrada la Central de Reservas en el SISTEMA de AYUDA a la Explotación (SAE) y/o en el Punto DE Acceso Autonómico (PAN)?

El acceso de los usuarios al transporte a la demanda requiere como única opción una llamada de teléfono obligatoria (gratuita) para reservar plaza en la Central de Reserva.

No parece que esté habilitada en un futuro inmediato otra forma de acceso telemático al sistema de reserva en la Central de Reserva.

Si se mencionan y concretan otros procedimientos Telemáticos (que serán obligatorios y vinculantes para las empresas), tanto Página Web como APP para dispositivos Android y otros que darían acceso al usuario a toda la Oferta del Sistema de Transporte (paradas, rutas, horarios y compra anticipada).



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Salamanca
Servicio Territorial de Fomento

- *Falta de Integración de la Inspección de Transporte tanto de los Servicios Territoriales, como de la Dirección General en el acceso y explotación de los datos existentes a través del futuro Centro de Control.*

No se explicita en ninguna página del documento la conexión de la Inspección de Transportes con los datos del "transporte inteligente" y sistemas electrónicos y telemáticos.

La Explotación de los datos (geolocalización de los vehículos) que garantizan el cumplimiento de los requisitos de la oferta. Se vinculan con un control económico y estadístico, pero no con un control vinculado Los Planes de Inspección anuales de la Junta de Castilla y León (y/o del Ministerio) es decir con el cumplimiento de la LOTT y el ROTT

- *El documento (página 265) establece como vinculante unas normas de calidad Plan de Calidad perfectamente diseñado que tampoco se relaciona, o coordina con los servicios de Inspección de la Junta de Castilla y León. Con la Normativa y Legislación de Transporte Terrestre (ROTT y LOTT) y la materia sancionadora.*

Es por tanto paralelo y no coordinado (ni siquiera con el Sistema de Reclamaciones de usuarios contemplado en la Normativa del Ministerio)."

Salamanca 9 de abril de 2021
JEFE DEL SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO

Fdo: Raúl SAN SEGUNDO ROMO



ASUNTO: INFORME MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN.

El Mapa de ordenación de transportes se ha configurado como instrumento básico de planificación, ordenación, y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León, y por tanto debe atender a la eficacia del sistema de transportes mediante la configuración de un sistema que asegure la adecuada utilización de los recursos disponibles para obtener un máximo rendimiento de los mismos, pero que también satisfaga las necesidades de la demanda existente, en este caso, de la provincia de Segovia.

La provincia de Segovia con 209 municipios se caracteriza por tener municipios muy dispersos, con baja densidad de población y alto grado de envejecimiento lo que presenta dificultades para acceder a los servicios básicos. Su amplia dispersión geográfica y el envejecimiento influye en las necesidades de movilidad de los ciudadanos y hace depender a la mayor parte de la población de los municipios de menos de 1000 habitantes, del transporte público, para acceder a los servicios sanitarios y demás servicios básicos porque en la mayoría de las ocasiones es el único medio del que disponen para realizar esos desplazamientos.

Por ello, la configuración del transporte público debe priorizar la adecuación de las concesiones de transporte a la movilidad y necesidades reales facilitando su uso y teniendo en cuenta que la mayor parte de los usuarios se desplazan por necesidades sanitarias pero también comerciales, laborales y administrativas desplazándose a la cabecera de los municipios que es donde se ubican los servicios. En este aspecto, la provincia de Segovia al tener municipios tan pequeños, con escasa población, pudiera parecer que no resulta rentable que el transporte pase diariamente por dichas poblaciones sin recoger pasajeros pero hay que evitar el riesgo de desaparición de estas concesiones de carácter rural con el abandono de los servicios de transporte. Se trata de servicios públicos, debiéndose garantizar su prestación como contribución al desplazamiento de los ciudadanos que en la mayor parte de las ocasiones no disponen de otro medio para acudir a los núcleos de población.

TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL

Según el artículo 4 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, el transporte público regular de uso general es aquel transporte que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, y está dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier ciudadano.

1.- Una de las modalidades del transporte público regular de uso general es el **Transporte a la Demanda** que está regulado en la citada "Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León" y supone la prestación del servicio de transporte previa solicitud del usuario. En los 16 años que lleva funcionando se ha demostrado la utilidad y ventajas del sistema.



En Segovia existen en la actualidad 8 Zonas vinculadas a las Zonas Básicas de Salud. En dichas Zonas existen 60 rutas que discurren hacia las zonas básicas de Salud, otras 6 rutas de demanda y 57 rutas de prestación conjunta que hacen un total de 123 rutas en la actualidad.

En el nuevo Mapa de Ordenación del Transporte se dispone que el transporte a la demanda sea el sistema de transporte preferente y predominante en aquellas partes del territorio cuyas características demográficas y territoriales así lo determinen. El mapa dispone que las rutas de **Transporte Regular** cuya demanda sea inferior a 4.500 viajeros al año pasarán a ser prestadas como rutas de Transporte a la Demanda.

Es cierto que en los servicios de escasa ocupación que no cubran los costes de explotación el transporte a la demanda se puede configurar como un sistema de gestión mucho más eficaz que el existente actualmente ya que el ciudadano dispone del transporte cuando lo necesite y sin necesidad de que pase el autobús si no ha sido demandado.

En este sistema "a la demanda", el servicio sólo se presta si hay una petición previa del ciudadano, lo que evita así recorridos innecesarios o en vacío. Sin embargo, el sistema del transporte a la demanda debe configurarse con las siguientes finalidades:

1. Asistencia a servicios médicos
2. Asistencia a los mercados
3. Enlace con otros servicios de transporte para acceder a otras poblaciones o capitales de provincia

En el caso de la provincia de Segovia, la mayoría de los desplazamientos se producen por necesidades médicas tanto a los Centros de Salud de la zona como a la capital para la asistencia al Hospital. Pero también, se producen desplazamientos a las cabeceras de los núcleos de su Zona para la asistencia al mercado e incluso a la capital por el mismo motivo. Por ello debe conseguirse que si se configura el transporte a la demanda como transporte prioritario frente al convencional sea para que el transporte llegue a los pueblos más pequeños y alejados del núcleo principal, y por lo tanto peor comunicados, cuando sus habitantes realmente lo necesiten. Para ello, la gestión de la comunicación de la demanda debe ser eficaz con una organización y funcionamiento del sistema que permita tener horarios adecuados para que los vecinos de las localidades afectadas puedan acudir a la localidad cabecera de una manera adecuada para tener acceso a los servicios reclamados de manera amplia.

En muchas zonas de la provincia de Segovia el pasar de un sistema de transporte presencial a un sistema de transporte a la demanda provocará diferentes efectos. Por una parte, en aquellos territorios donde ya existe el autobús convencional y se derive al transporte a la demanda puede provocar malestar entre los usuarios en la creencia de que se le limitan los servicios y que se perjudican sus derechos preexistentes. Para ello, habría que examinar las peculiares características de cada zona y justificar esa supresión del transporte convencional para pasar a ser a la demanda, no solo teniendo en cuenta la demanda de viajeros al año sino otra serie de condicionantes de cada ruta. Por otra parte, como efecto positivo provocará que pueda haber nuevas expediciones adicionales a otros municipios sin ningún coste.



Otro de los objetivos del nuevo Mapa de ordenación del Transporte es la Ampliación de las zonas actualmente existentes (8 zonas actualmente en Segovia) lo que debería suponer la ampliación de los servicios de transporte para cubrir el desplazamiento de la totalidad de la provincia de Segovia y así garantizar las finalidades de desplazamiento pretendidas fijando también población en el ámbito rural.

2.- Otra de las modalidades previstas en el mapa de Ordenación del Transporte es el **Transporte de Prestación conjunta**. Es una forma de prestación del transporte público regular de uso general y se encuentra regulado en la "Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León" y en el "Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León".

Se trata de un transporte público regular para prestar simultáneamente servicios de uso general (dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado) y de usos más restringidos (grupos específicos de usuarios – en este caso escolares-) compartiendo un mismo vehículo, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Administración.

Se basa en reservar (por la Administración Educativa) determinadas plazas en el transporte público regular de uso general para ser utilizadas exclusivamente por escolares y acompañante/s (en su caso). El resto de plazas vacantes pueden ser utilizadas por cualquier usuario de transporte público regular de viajeros de uso general. Estas plazas se gestionan conforme al sistema de "transporte a la demanda", que permite al ciudadano a través de métodos telefónicos gratuitos y telemáticos para hacer llegar sus necesidades de transporte.

El despliegue de esta forma de transporte de prestación conjunta, se inició en el año 2013 en las localidades de Turégano (Segovia) y Bembibre (León). En Segovia hay en la actualidad 57 rutas de prestación conjunta pero todavía hay líneas de transporte regular que no están integradas en las rutas de prestación conjunta.

En el nuevo Mapa de Ordenación del Transporte, se integrará en su totalidad el Transporte Escolar con el Regular, de manera funcional, operativa, formal y económica. Los escolares que tienen reconocido el derecho a un transporte gratuito tendrán absoluta preferencia en la reserva de plazas.

Pero también hay que tener en cuenta dos aspectos a la hora de la integración: por una parte que hay autobuses que van prácticamente completos con escolares que van a institutos de Segovia y que en algunos casos el usuario general que demanda el servicio no puede acceder a él porque ya va completo, como sucede en alguna ruta de las de Segovia. Y también hay que tener en cuenta los horarios, donde debe compaginarse el horario escolar de manera primordial por tratarse de menores, pero también el horario del público general que tanto el horario de ida como de vuelta se debe ajustar a los servicios sanitarios dado que acuden a las consultas del Centro de Salud o a extracción de sangre en horarios determinados.



3.- La mayor demanda del transporte público, sin embargo, se produce en el **Transporte Metropolitano**. El transporte metropolitano es el transporte que se presta en una zona geográfica que abarca el núcleo principal de una población de gran entidad, en este caso, Segovia, junto con las localidades de su Alfoz.

El transporte metropolitano de Segovia incluye 23 municipios: Abades, Basardilla, Bernuy de Porreros, Brieva, Casino la Unión, Espirido, Garcillán, Hontanares de Eresma, La Lastrilla, La Losa, Los Huertos, Martín Miguel, Navas de Riofrío, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, Palazuelos de Eresma, San Cristóbal de Segovia, San Ildefonso, Santo Domingo de Pirón, Segovia, Torrecaballeros, Trescasas y Valverde del Majano, con un total de 42 núcleos de población.

El Transporte Público Regular de Viajeros en el área metropolitana de Segovia durante el 2020 ha tenido en su conjunto una utilización de 304.771 personas, dato no significativo por la falta de movilidad general en citado periodo. En el año 2019 la utilización del transporte en el área metropolitana fue de 555.330 personas, lo cual supone la necesidad del transporte en este ámbito por la utilización de los usuarios que se desplazan a la capital por motivos sanitarios, laborales, comerciales o administrativos, debiéndose fomentar el transporte público y diseñando unos servicios de transporte accesibles y que mejoren las conexiones con el exterior, adaptándolos a las necesidades reales.

Las rutas del área metropolitana de Segovia son las siguientes:

RUTAS AREA METROPOLITANA	
M 1	GARCILLÁN – SEGOVIA
M 2	VALSECA – SEGOVIA
M 3	BERNUY PORREROS – SEGOVIA
M 4	LA LASTRILLA – SEGOVIA
M 5	STO. DOMINGO PIRÓN – SEGOVIA
M 6	TORRECABALLEROS – SEGOVIA
M 7	PALAZUELOS – SEGOVIA
M 8	VALSAÍN – SEGOVIA
M 9	OTERO HERREROS – SEGOVIA
M7-8	SEGOVIA – PALAZUELOS – LA GRANJA



CRITERIOS PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

El nuevo Mapa de Ordenación del Transporte establece, por tanto, la prestación de los servicios haciendo referencia a los siguientes criterios:

Servicios Integrados Zonales.- Forma de prestación de los nuevos servicios de transporte público titularidad de la Administración autonómica. Dentro de esta forma de prestación de servicios se encontrarían comprendidos los servicios regulares de uso general o especial de titularidad pública que hayan de prestarse en un determinado territorio. Se debe crear un transporte próximo al ciudadano que no vea mermada las condiciones que tiene establecidas en la actualidad. La división realizada para la provincia de Segovia, de acuerdo con el mapa incluido en la Memoria-Anexo III se establece en ocho lotes tenidos en cuenta sobre donde radican los servicios y que serán la base del objeto del contrato.

Transporte a la demanda.- Tal como señala el Mapa del transporte será la forma predominante de explotación de los servicios integrados zonales. Ello supone, que una vez establecida la ruta por las diferentes poblaciones, ésta sea flexible, dentro de la zona establecida, modificándose día a día de acuerdo con las reservas existentes y no teniendo que acceder a poblaciones en las que no existan reservas. Al respecto, se aprecia que no se debería eliminar el transporte regular convencional en aquellas rutas en las que verdaderamente esté implantado y circulando con normalidad, y si se debe ampliar a todas las zonas donde en la actualidad no esté prevista esta modalidad de la provincia de Segovia.

El nuevo Mapa de Ordenación prevé la continuación de las Zonas de transporte a la demanda existentes: Cuellar, Riaza, Sepúlveda, Cantalejo, Navafría, Sacramenia, Nava de la Asunción y Carbonero, pero, positivamente, añade la totalidad de zonas para la cobertura de todo el territorio de la provincia de Segovia incorporándose las zonas del entorno de Olombrada, Segovia, Villacastín, San Ildefonso y El Espinar.

El transporte a la demanda debe configurarse de tal modo que los usuarios dispongan de la información suficiente y adecuada para, a través de diversos medios, conocer los itinerarios de las rutas, las paradas y los horarios de paso por el núcleo de población por el que se ha reservado, dado que dicho horario, puede fluctuar de un día a otro dependiendo de las paradas que se hayan reservado.

Es importante también a la hora de la información de la prestación del transporte a la demanda la implantación del Bono rural de transporte gratuito para los usuarios del transporte a la demanda en las zonas rurales, aplicable también a aquellas rutas de transporte integrado que se "asocian" a la misma por su cercanía o tener localidades de la zona de transporte a la demanda.

Los usuarios siempre que utilicen el bono rural, mediante un bono o por una APP gratuita descargada en su móvil, no pagarán por la realización del viaje. (Si no utiliza uno de los instrumentos se aplicará la tarifa vigente), teniendo en cuenta que se tiene que seguir haciendo uso de la reserva de plaza para el transporte a la demanda.



Prestación conjunta del transporte regular y escolar. También se ha manifestado la apuesta por la integración del transporte escolar de uso especial dentro del uso general mediante fórmulas de prestación conjunta con reserva prioritaria de plazas por los escolares.

Evidentemente es prioritario que aquellas rutas que son coincidentes entre el transporte regular y el escolar, algunas en Segovia con numerosas localidades según se refleja en el Mapa, se realicen bajo la fórmula de la prestación conjunta, pero hay que tener en cuenta también que el autobús no vaya completo o casi y no puedan acceder los viajeros de uso general, previendo las fórmulas adecuadas para sufragar estas situaciones a la hora de la explotación del servicio del transporte integrado.

En el caso del transporte escolar, también disponen de un bono escolar para aquellos escolares con derecho al transporte gratuito durante el curso lectivo y en el horario prefijado.

Líneas de titularidad estatal.- Se deben establecer las conexiones con las líneas de titularidad estatal que discurren por la provincia de Segovia enlazando con otras provincias de la Comunidad y su conexión con otros modos de transporte (estaciones de tren o aeropuertos) y aquellas que sirven de unión con otras Comunidades, tales como la línea de Segovia-Madrid con el correspondiente Convenio con la Comunidad de Madrid para la subvención de dicha línea. Para ello es primordial la labor de coordinación entre las diferentes administraciones.

CONCLUSIONES

El nuevo Mapa de Ordenación del Transporte debe responder, por tanto, a las necesidades indicadas anteriormente, garantizando un modelo de movilidad de transporte público que contribuya a dar servicio a todos los núcleos de población con las peculiaridades de cada zona del territorio, garantizando, así, el asentamiento de población en las zonas rurales, pero también teniendo en cuenta la movilidad de las Áreas urbanas y su alfoz.

De esta manera la población que reside en las zonas más alejadas y dispersas de un centro de población pueden perfectamente acceder a los servicios de los que no dispone en el lugar donde tienen su residencia, garantizándose, así, la accesibilidad y la conectividad entre todos los núcleos de población de la provincia de Segovia con los Centros de población donde se encuentran los servicios tales como sanitarios, educativos, laborales, administrativos o de ocio.

Se debe garantizar también la comunicación entre los centros de población y otras provincias o Comunidades Autónomas con la coordinación entre Administraciones, para así facilitar el acceso a diferentes servicios y a otros modos de transporte.

Segovia, a 27 de abril de 2021
EL DELEGADO TERRITORIAL

Fdo.: José Mazariás Pérez

De: DELEGACIÓN TERRITORIAL DE SORIA
SECRETARÍA TERRITORIAL DE SORIA

Validada por:

Enviado el: 26/04/2021 09:45:04 **Plazo hasta:**

Para: CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA GENERAL DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA GENERAL DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
SERVICIO DE EVALUACIÓN, NORMATIVA Y PROCEDIMIENTO

Adjuntos:

Es incompleta: No

Asunto: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León y Memoria.

Por parte de la Delegación Territorial de Soria no hay nada que objetar al proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación de Transporte Público de Viajeros por Carretera en Castilla y León y su Memoria.

En su día, cuando se proceda a la información pública de cada uno de los Proyectos de Explotación (Concesión de Servicio de Transporte Público afecto a una Zona), será el momento de examinar con detalle los servicios propuestos y sus características (rutas, frecuencia, horarios,...)

Saludos.



**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de Valladolid

Asunto: Observaciones proyecto de Decreto

En contestación a su escrito de fecha 1 de abril, solicitando alegaciones al proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, le comunico que, tanto desde la Delegación Territorial como desde el Servicio Territorial de Fomento, no se hacen observaciones a dicho proyecto.

Valladolid, a la fecha de la firma

EL SECRETARIO TERRITORIAL,

CONSEJERIA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. SECRETARÍA GENERAL DE LA
CONSEJERÍA

Duque de la Victoria, 8.- 47001 VALLADOLID.- Tef. 983 41 30 30 - Fax 983 41 30 39 - www.jcyl.es

INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO EN ZAMORA-SECCIÓN DE CONCESIONES, AUTORIZACIONES Y ARBITRAJE DE TRANSPORTES SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN.

Recibido el documento del proyecto de Decreto arriba mencionado y tras su estudio y análisis, se manifiesta un acuerdo sustancial con las líneas maestras, ejes estratégicos de actuación, determinaciones de ordenación y coordinación, así como de planificación.

No obstante lo anterior, resulta imprescindible recordar la necesidad de que se mantengan las especificidades y peculiaridades propias de la provincia de Zamora tales como:

- Una muy *baja densidad* de población.
- Un *poblamiento rural disperso*, dispersión que se acentúa en las áreas de montaña.
- El *envejecimiento acentuado* de la población que se manifiesta en una pirámide poblacional marcadamente invertida.
- El masivo proceso de *despoblación rural* al que está sometida la provincia de Zamora, proceso que a la vista de la evolución de los datos demográficos tiene todas las trazas de ser irreversible.

También consideramos que, en el fuerte proceso de modernización en todos los órdenes que supone el proyecto, debería de forma paralela, *incrementarse la inversión en la adecuación de la calidad de toda la red viaria* para adaptarla a las exigencias cualitativas que se quieren instaurar en el sector del transporte de viajeros por carretera.

Es cuanto desde este Servicio Territorial de Fomento de Zamora tenemos que alegar al proyecto que se menciona en el encabezamiento de este escrito.