

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE MÉRIDA



Equipo redactor del PMUS de Mérida

Universidad de Extremadura

1	CONCLUSIONES.....	5
1.1	CONCLUSIONES GENERALES	5
1.1.1	FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO.....	5
1.1.2	DATOS RELATIVOS A NO USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	7
1.1.3	INFRACTORES POR ESTACIONAMIENTO INDEBIDO EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS URBANO.....	9
1.2	LÍNEA 2.....	12
1.2.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA	12
1.2.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA.....	14
1.3	LÍNEA 3.....	15
1.3.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 3	15
1.3.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 3	16
1.4	LÍNEA 4.....	18
1.4.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 4	18
1.4.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 4.....	19
1.5	LÍNEA 5.....	21
1.5.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 5	22
1.5.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 5.....	22
1.6	LÍNEA 6.....	24
1.6.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 6	24
1.6.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 6.....	25
1.7	LÍNEA 7.....	27
1.7.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 7	28
1.7.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 7.....	29
1.8	LÍNEA 8.....	31
1.8.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 8	32
1.8.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 8.....	33
1.9	LÍNEA 9.....	34
1.9.1	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN LA LÍNEA 9	34
1.9.2	DETECCIÓN DE PROBLEMAS EN PARADAS DE LA LÍNEA 9.....	35
2	PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN.....	37
2.1	PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN GENERALES	37
2.1.1	REDISEÑAR EL SISTEMA DE LÍNEAS Y PARADAS	37
2.1.2	MEJORAR EL SISTEMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO	41
2.1.3	INCREMENTAR EL GRADO DE CONOCIMIENTO Y CONCIENCIACIÓN DE LA CONVENIENCIA DEL USO QUE TIENE EL CIUDADANO SOBRE EL AUTOBÚS URBANO	44
2.1.4	PONER EN MARCHA MEDIDAS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE ACCESIBILIDAD	47
2.1.5	POTENCIAR LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	49
2.1.6	FOMENTAR LA EQUIDAD SOCIAL	50

2.1.7 FAVORECER LA COMPATIBILIDAD E INTERMODALIDAD DEL SERVICIO CON OTROS TIPOS DE TRANSPORTE PÚBLICO 51

2.2 PROPUESTAS ESPECÍFICAS PARA CADA UNA DE LAS LÍNEAS	52
2.3 LÍNEA 2.....	52
2.3.1 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 2	53
2.3.2 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 2	53
2.4 LÍNEA 3.....	56
2.4.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 3	57
2.4.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 3	57
2.5 LÍNEA 4.....	59
2.5.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 4	59
2.5.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 4	60
2.6 LÍNEA 5.....	61
2.6.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 5	62
2.6.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 5	62
2.7 LÍNEA 6.....	65
2.7.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 6	66
2.7.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 6	66
2.8 LÍNEA 7.....	68
2.8.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 7	69
2.8.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 7	69
2.9 LÍNEA 8.....	71
2.9.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 8	72
2.9.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 8	72
2.10 LÍNEA 9.....	74
2.10.1 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LA LÍNEA 9	74
2.10.2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS PARADAS DE LA LÍNEA 9	74

Equipo redactor del PMUS de Mérida**Dirección:**

Prof. Dr. José Antonio Gutiérrez Gallego

Co-Dirección:

Prof. Fernando Pedraza Majarrez

Dr. José Castro Serrano

Redacción:

Dr. Francisco Javier Jaraíz Cabanillas

Enrique E. Ruiz Labrador

Francisco de la O Parra

David Serrano Polo

Gema Fernández Villalobos

Investigación básica y trabajo de campo:

Enrique E. Ruiz Labrador

Francisco de la O Parra

David Serrano Polo

Gema Fernández Villalobos

Sonia García Flores

José Antonio Méndez Caballero

1 CONCLUSIONES

1.1 Conclusiones generales

1.1.1 Funcionamiento del servicio del transporte urbano

- ✓ Se detectan **problemas en las frecuencias de recorrido de algunas líneas**; éstos están **motivados** fundamentalmente **por las congestiones del tráfico urbano** detectadas en vías y tramos claramente identificados y, en su mayor parte, **localizados en el entorno inmediato al centro urbano**.
- ✓ **Algo más de la mitad de los conductores encuestados (59,32%)** dan una importancia considerable a los siguientes **problemas**, como **causantes de las demoras** continuas del servicio: **recorridos excesivamente largos (29,66%)**; **problemas de congestión (18%)** y **existencia de obstáculos (12%)**. Estos hechos pueden repercutir negativamente en las demoras que se registran en determinadas líneas para las horas punta, especialmente aquellas que pasan por el centro urbano.
- ✓ Según el estudio de ocupación llevado a cabo por el equipo técnico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, **la ocupación media por línea es de 10 pasajeros**, lo que **constituye una tasa muy baja**. **Todas las líneas de autobuses** registran como **media diaria unos 500-600 pasajeros (salvo las líneas 4 y 6 que presentan unas medias cercanas a los 1.000)**.
- ✓ **El 56% de la población encuestada** que utiliza el transporte urbano de Mérida, **paga con billete ordinario o con el bono de 10 billetes**. Esta afirmación lleva a pensar que **existe una baja fidelidad** de la población **al transporte público** en la ciudad, ya que tan sólo un 34% de los encuestados presenta bonos mensuales.
- ✓ Según la población encuestada, **utilizan el autobús más mujeres que varones; por cada hombre** que utiliza el autobús lo utilizan **tres mujeres**, de media. Tan sólo el 27% de los usuarios son varones. Podemos pensar que este hecho viene motivado por la actividad del sector femenino en la ciudad.
- ✓ Según las encuestas realizadas, el principal grupo de edad que utiliza el transporte público está entre los 20 y los 40 años, representando un 37% del total de usuarios. El siguiente grupo de edad en orden de importancia está entre los 40 y los 65 años, con un 34%. Estas cifras desvelan que **un 70% de los usuarios que utilizan el autobús de forma habitual pertenecen al grupo de población activa**.
- ✓ **El 90% de la población** encuestada accede al transporte público **andando**. Esto puede ser indicativo de la proximidad de las paradas a

los orígenes/destinos de los desplazamientos. **El 95% de los usuarios no tardan más de 10 minutos en llegar a la parada origen** de sus desplazamientos o en llegar a su destino final desde la parada destino. Por otra parte, se ha constatado en la encuesta realizada que **tan sólo un 8% de los usuarios hace trasbordo.**

- ✓ **El tiempo de espera medio de los usuarios encuestados está entre 5 y 10 minutos;** tan sólo **una cuarta parte de los usuarios esperan** al autobús solicitado **menos de 5 minutos.** El tiempo de espera no es igual en todas las líneas de autobús; así **la línea con mayor tiempo de espera en parada es la Línea 2, con 10 minutos.** Este tiempo de espera viene motivado fundamentalmente por el tráfico existente en los recorridos de las líneas y por la falta de información de los usuarios. El tiempo de espera **se reduce notablemente en las líneas de fin de semana** (líneas 4 y 6), **con 4 minutos.** La reducción del tiempo de espera en las líneas de fin de semana nos conduce a pensar que se debe a la mejora en el tráfico rodado.
- ✓ **Uno de cada tres usuarios** encuestados que **utilizan el transporte público** en Mérida, lo hace **por motivos de trabajo,** seguido de motivos **familiares, personales (22%), compras (16%) y estudios (15%).**
- ✓ **El 91% de los usuarios encuestados dice conocer los horarios** del transporte público; de éstos, el 74% dice conocerlos con exactitud. Por lo tanto, se puede pensar que los usuarios habituales del servicio de transporte urbano tienen una información adecuada del funcionamiento del servicio. Mientras, se ha detectado en las encuestas a no usuarios del transporte, que uno de los principales problemas era el desconocimiento de los horarios del servicio.
- ✓ **Utilizan el transporte público con frecuencia el 77% de los usuarios encuestados;** de éstos, el 61% lo utiliza diariamente. Tan sólo un **6% casi nunca utiliza este medio.**
- ✓ Las **horas problemáticas son las 8h-9h y las 14h-15h** en todas las líneas. En este hecho coinciden también los conductores del transporte urbano.
- ✓ Se estima que se **suben una media de 7 personas con movilidad reducida por vuelta y día.** Los **periodos horarios** donde **más personas con movilidad reducida se suben** al autobús se corresponden con el periodo matutino que va **de 9h-10h a 14h** y son una **consecuencia de las actividades que realizan las madres** en dicho periodo horario: **entrada-salida de niños al colegio y compras.** Por otra parte, las **subidas medias de personas con movilidad reducida es de 2 personas por parada.** Con estos datos, se puede decir que esta clasificación es **muy escasa** con respecto al total de usuarios del transporte público emeritense.

- ✓ **El 72% de la población encuestada dice estar satisfecha con el servicio** prestado por el autobús urbano; de éstos, el 60% piensa que el servicio está bien y el 12% muy bien.
- ✓ **Se detectan 9 paradas en las que suben menos de 10 usuarios al día**, éstas son: barriada Carrión, Centro Comercial el Foro, Cuartel de la Guardia Civil, avenida José Fernández López, avenida de Extremadura, calle Zeus, calle Panaderos, parada del bulevar Pasarón de La Vera a la altura de Mercadona, Colegio de Las Josefinas. La mayoría de estas paradas se encuentran en zonas periféricas y están a poca distancia de otra anterior de mayor importancia.
- ✓ Se detectan **8 paradas importantes** en cuanto a movimientos de usuarios, éstas son: urbanización de El Prado 2, paseo de Roma (“la Loba”), Carrefour, avenida de la Constitución, avenida de las Américas (paradas 1 y 2), Ambulatorio Zona Sur. En menor medida: María Auxiliadora y avenida Juan Carlos I a la altura del Horno de Santa Eulalia.
- ✓ **Las paradas donde más personas con movilidad reducida suben** al transporte público son: paseo de Roma (“la Loba”, con 5 repeticiones), Carrefour (3 repeticiones), Llanos de Olivenza (3 repeticiones), El Hornito, la parada de la C/ Marquesa Pinares, la 2ª parada de S. Andrés, las paradas de la avenida Eugenio Hermoso, la Plaza de Toros, la parada de la guardería en la avenida Juan Carlos I, las paradas de la avenida de las Américas, S. Agustín y las paradas de la urbanización Monte Alto.
- ✓ Si dividimos la ciudad en cuatro cuadrantes, podemos observar que en el **Cuadrante 2 o Nordeste**, hay un **mayor número de paradas, muchas de ellas colocadas a poca distancia**, que en la mayoría de los casos **están infrautilizadas**.
- ✓ **Zonas problemáticas para todas las líneas** son: rotondas y zonas semaforizadas de la avenida de Cáceres, zona de S. Juan (estrechez por vehículos mal aparcados y cruces sin visibilidad), Zona Sur, C/ Cava-Oviedo hasta la rotonda de Juan de Ávalos, C/ Almendralejo, C/ Marquesa Pinares, paseo de Roma, avenida de Extremadura, Las Abadías, rotondas del Hotel Velada, la Consejería de Agricultura, El Foro, Sta. Catalina y la avenida Reina Sofía, la Biblioteca Pública, la avenida de Las Américas, la avenida de la Libertad y el cruce de la avenida Cristóbal Colón con la avenida de la Constitución.

1.1.2 Datos relativos a no usuarios del transporte público

- ✓ El **perfil medio** del encuestado es una **mujer** de entre unos **20 y 34 años**, que **reside en la Zona Centro de Mérida** y que se dirige al centro de la ciudad para realizar **compras u otros servicios** que

ofrece esta zona por ser el foco de comercios y servicios más importante de la ciudad.

- ✓ **La mayoría de las personas que transitan por el centro de Mérida (76%) proceden del mismo municipio**, mientras que las personas de otras localidades es minoritaria (24%).
- ✓ **El punto de cuestación que más personas de fuera registró fue la Plaza de la Constitución**, quizá debido a que cerca de esa ubicación hay un parking público y la mayoría de las personas de fuera vienen en coche.
- ✓ **Los modos de desplazamiento utilizados difieren entre las personas de Mérida y las de fuera.**
- ✓ **Un 60% de las personas de Mérida se desplazan al centro a pie.** Esto puede ser debido a que la mayoría de los **encuestados son de la Zona Centro** o que se puede llegar al centro caminando sin necesidad de realizar largos recorridos. Por otro lado, hay un **elevado porcentaje de personas que se trasladan al centro de la ciudad en coche (22%)**, no obstante, dos barriadas de las tres que más personas aportan a la encuesta son Zona Sur y Nueva Ciudad que se encuentran alejadas del centro de la ciudad. Además este dato está relacionado con los motivos de no utilización del transporte urbano (tener vehículo privado o comodidad).
- ✓ Con respecto a los **entrevistados procedentes de otras localidades**, destacar que **el 95% accede a la ciudad en coche** y como en el caso anterior, es principalmente porque tienen coche o por comodidad.
- ✓ Los **motivos de desplazamiento** por los cuales los no usuarios del transporte público se dirigen al centro de la ciudad son bastantes **similares entre los entrevistados de Mérida y los de fuera.**
- ✓ **Las personas de Mérida se desplazan principalmente al centro para realizar compras (43%) o para trabajar (28%);** mientras que **los entrevistados de otros municipios acuden al centro de la ciudad, en primer lugar, para trabajar (37%) y, en segundo, para realizar compras o por comercio (29%).** En ambos casos se debe a que en el centro de Mérida se puede localizar la mayor concentración de servicios, comercios y edificios administrativos.
- ✓ Los **motivos por los que los entrevistados no utilizan el transporte público son varios**, aunque destacan entre todos, ya sean los encuestados de Mérida o de fuera, el hecho de **tener vehículo propio o no y la comodidad.**
- ✓ Tanto los entrevistados de Mérida como los procedentes de otras localidades, no son conscientes de lo que supone la **movilidad sostenible**. Prefieren utilizar el vehículo propio para desplazarse al centro, ya sea por compras o por cualquier otro motivo, antes que

utilizar transporte público. No tienen en cuenta que **si utilizaran el transporte urbano mejoraría el tráfico en el centro de la ciudad, disminuirían las emisiones de CO₂ e incluso ahorrarían.**

1.1.3 Infractores por estacionamiento indebido en las paradas de autobús urbano

- ✓ La **media diaria de vehículos mal estacionados encontrados en las paradas de autobuses urbanos es de 25**, para un total de 31 paradas analizadas durante los 10 días de inspección.
- ✓ El **número máximo de infractores acumulados en un día es de 55**, aunque bien es cierto que existe una elevada irregularidad en los datos de infractores (diferencias claras entre máximos y mínimos por día y parada).
- ✓ Tras el análisis de la muestra, **se detecta que el 74% de los infractores se encuentran en el periodo horario comprendido entre las 10h y las 14h**. Del resto de horas, apenas destacan el 9,6% de infractores entre las 19:30h y las 20:30h junto a un 8% entre las 16:30h y las 17:30h. Esto se explica por los **motivos de desplazamiento** que presentan la mayoría de usuarios del vehículo privado: **educativos, comerciales, administrativos o bancarios...** junto al rango horario en el que se realizan estos desplazamientos (a media mañana o inicio-fin del horario activo de la tarde), en donde se observa un volumen elevado de desplazamientos por la ciudad que reducen las plazas de estacionamiento habilitadas en ciertas zonas de la ciudad (focos de atracción). Así, los conductores optan por no buscar estacionamientos permitidos en el área cercana a su destino y realizan paradas de un periodo de tiempo corto, en la mayoría de los casos, en zonas no permitidas para esta acción (zonas de carga y descarga o, en nuestro caso, paradas de autobús urbano), pero que están en ese instante vacías. Esta es la causa principal de la ocupación de paradas de autobús urbano en la ciudad.
- ✓ **De las 31 paradas inspeccionadas durante los 10 días de análisis, 13 paradas presentan 3 vehículos o menos mal estacionados**. Por el contrario, **se detectan 4 paradas en las que la probabilidad de encontrarse un vehículo mal estacionado, cada vez que se las visita, es de al menos el 80%**: la 2ª parada de la barriada de Las Abadías, la parada del Bar Rafael, la parada de la urbanización la Oramba y la parada del Hipódromo. En cuanto al resto de paradas, la relación media de visitas/vehículos estacionados está en 0,28 (es decir, de 100 visitas que se hacen a las paradas en 28 de ellas se encuentran vehículos estacionados).
- ✓ **Se han contabilizado un total de 333 vehículos infractores en el periodo de análisis estipulado para la muestra de paradas**

analizadas (31). De éstos, 15 vehículos son reincidentes (es decir, un 4,5% del total de infractores detectados): 10 por segunda vez, 4 por tercera vez y 1 por cuarta vez.

- ✓ Las principales **zonas en las que se encuentran problemas de estacionamiento indebido en paradas de autobús urbano** (avenida Juan Carlos I, la 1ª parada de la calle Juan Canet, la urbanización la Oramba y, en menor medida, las paradas del Hornito y la calle Marquesa de Pinares), responden a **localizaciones céntricas de la ciudad**, en las que confluyen multitud de actividades que aglomeran a una parte importante de la población, **o a zonas de uso residencial**, alejadas del centro de la ciudad, en las que se observa cierta permisividad al estacionamiento en determinados sitios, como es el caso de las paradas de autobús.
- ✓ Según se ha ido realizando la Campaña de Sensibilización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mérida, dirigida a los conductores de vehículo privado que estacionan indebidamente en las paradas del autobús urbano, **se han ido detectando diferentes causas por las cuales estos conductores invaden las paradas.** Las más destacadas, tras la observación durante las inspecciones de las 31 paradas problemáticas, son:
 - **Localización de zonas de carga-descarga muy cerca de paradas de autobús urbano** (esto hace que, si las zonas de carga-descarga están ocupadas por vehículos privados, los vehículos de transporte estacionan en el lugar habilitado para el autobús urbano).
 - **Desequilibrios en la planificación de los espacios habilitados para estacionamiento de vehículos privados en urbanizaciones con uso de viviendas predominantemente** (caso de la urbanización La Oramba, donde hay muchas viviendas pero pocos espacios habilitados para el estacionamiento, añadiéndose el hecho de que se han ido ubicando en la zona locales de actividades económicas tales como bares, peluquería o empresas de ingeniería y está planificada la construcción de un nuevo centro de salud).
 - **Zonas con mucho tránsito de vehículos y actividades económicas** que implican bastantes paradas en zonas no habilitadas por la escasez de espacios permitidos o por la búsqueda de la comodidad por parte del usuario del vehículo privado.
 - **Inexistencia de zonas de carga-descarga en determinados lugares** (zona cercana a la parada del Hipódromo en la avenida Juan Carlos I) o actividades con gran capacidad de atracción de usuarios en áreas que presentan déficit de espacios habilitados para el estacionamiento del vehículo privado (la zona cercana a la parada del Hipódromo o la parada de la calle Llanos de Olivenza).

Con esto, tenemos que los principales motivos están relacionados con paradas cortas para dirigirse a un negocio cercano o para realizar tareas propias de carga y descarga.

- ✓ Los usuarios del vehículo privado no parecen estar muy concienciados de los peligros que conlleva el estacionamiento indebido en una parada de transporte público; además, no sólo es la inseguridad que le puede causar al usuario sino, en líneas generales, las **pérdidas de fiabilidad** (demoras continuas en los horarios de las líneas), **que acaban por mermar las posibilidades que ofrece el transporte público** en esta ciudad.
- ✓ Se detecta **cierto grado de desinformación en el usuario del vehículo privado**, con respecto al uso de las paradas de autobús urbano; con arreglo a esta cuestión, según el código de circulación, está terminantemente prohibido parar o estacionar en dichas paradas. Sin embargo, multitud de usuarios infractores han sido informados sobre la acción incorrecta que realizaban (siguiendo la metodología estipulada por el equipo técnico de esta campaña), y la mayoría de estos usuarios respondían estar ejerciendo su derecho de 2 minutos de parada.
- ✓ **Un gran porcentaje de las paradas de autobús ocupadas permanentemente por vehículos privados encuentran su explicación en la existencia de una reacción en cadena:** en el momento que un vehículo ocupa la parada, hace que disminuya la preocupación del resto de los conductores de estacionar en una zona prohibida y se normaliza la acción para los usuarios del vehículo privado.

- Las 14h.
 - Las 15h.
 - De 18h a 20h.
- ✓ **Razón de la sobrecarga:**
- Educación.
 - Trabajo.
 - Personas mayores que van al centro de salud a las 11:30h y por la tarde.
- ✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**
- La C/ Marquesa Pinares.
 - Avda. Juan Carlos I en la zona de las Sindicales.
 - Rotonda del Hotel.
 - C/ Cava hasta C/ Oviedo-Plaza de Toros.
 - Avda. Extremadura.
 - C/ Graciano.
 - Zona de San Juan.
 - Paseo de Roma.
- ✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**
- Las 8h.
 - Las 9h.
 - De 10h a 12h.
 - Las 14h.
 - Las 15h.
 - De 17h a 18h.
 - De 19h a 20h.
- ✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**
- Zonas de subida e interior de San Juan.
 - C/ Marquesa Pinares.
 - Avda. Juan Carlos I.
 - Desde la rotonda de “la Loba” hasta el final de la C/ Oviedo.

1.2.2 Detección de problemas en paradas de la línea

✓ **Paradas poco eficientes:**

- La parada de Sta. Isabel (2.13).

✓ **Paradas con difícil acceso, entrada o maniobra:**

- La parada de la Plaza de Toros (2.3). Dificultades de incorporación al tráfico.
- La parada de María Auxiliadora (2.9). Dificultades de incorporación al tráfico.
- La parada de S. Juan 2 (2.11). Señal de tráfico que dificulta el giro del autobús.
- La parada de la avenida Juan Carlos I (2.15).

✓ **Paradas con vehículos estacionados:**

- La parada del paseo de Roma (2.1).
- La parada de plaza Sto. Domingo (2.2).
- La parada del Ambulatorio Zona Sur (2.4).
- La parada del Hotel Velada (2.7).
- La parada de la avenida Juan Carlos I (2.15).
- La parada de C/ Marquesa Pinares (2.17).

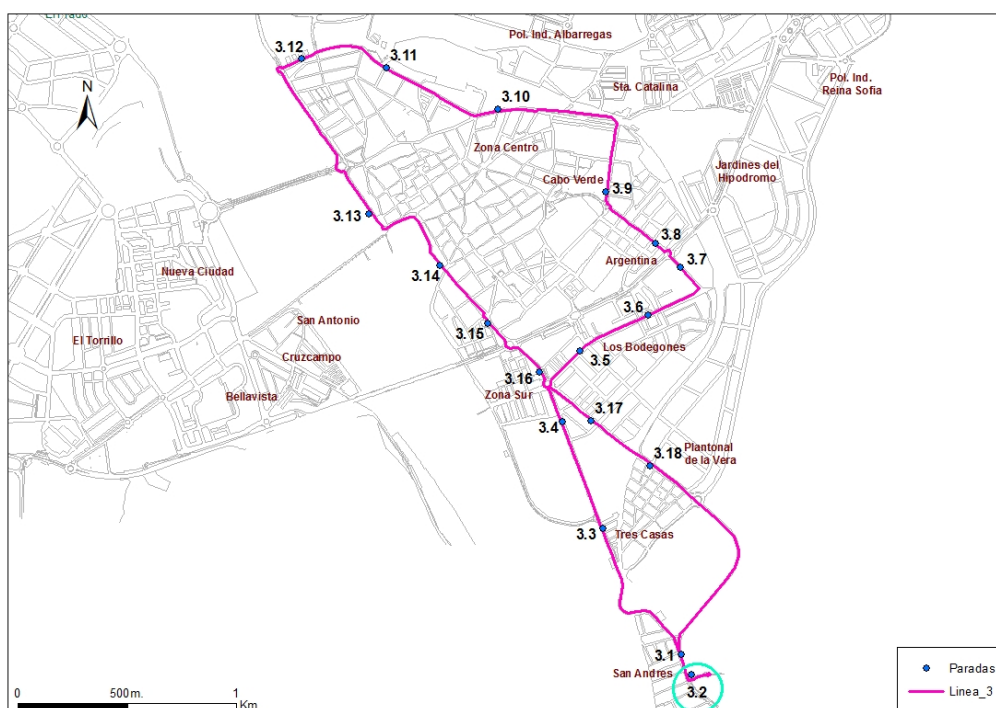
✓ **Otros problemas:**

- La parada de Sto. Domingo (2.2) está mal ubicada.
- En la parada del Ambulatorio Zona Sur (2.4) hay una papelera que estorba a los usuarios cuando intentan acceder a la parada.
- En la parada de la avenida Lusitania 1 (2.5) la marquesina está mal ubicada. Es muy fácil dar en la parte de arriba con el bus al intentar acercarse para favorecer la accesibilidad. Además, dicha parada está demasiado cerca del cruce.
- En la parada de plaza Escritores (avenida Lusitania 2, 2.6) hay una papelera que dificulta la accesibilidad de los usuarios.
- La parada del Hotel Velada (2.7) no tiene marquesina.
- En la parada del Lidl (2.8) se dificulta la incorporación del bus a la circulación por parte de los vehículos privados.
- La parada de S. Lázaro (2.12) tiene la marquesina en mal estado.
- La parada de Sta. Isabel (2.13) está mal ubicada. Está muy cerca de un cruce con lo que, al parar el bus, provoca congestión de tráfico en esa zona.

1.3 Línea 3

La **mayor dificultad** que presenta el autobús en la Línea 3 es debido a **semáforos e intersecciones**. Destacan las **acumulaciones** de puntos conflictivos en la zona comprendida **entre el paseo de Roma y la Zona Sur**, debido a intersecciones y a la congestión que se produce en horas punta en la zona de la plaza Sto. Domingo y C/ Oviedo. También se observan **acumulaciones de puntos conflictivos en toda la zona cercana a la intersección del Hotel Velada y la C/ Marquesa Pinares por tráfico**. Además, al sur del recorrido (barriada S. Andrés) se tienen puntos conflictivos por el paso del puente que sólo tiene un carril para dos sentidos.

Figura 2. Plano del itinerario real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el jueves, 22/04/2010. Elaboración propia.

1.3.1 Detección de problemas en la Línea 3

✓ Problemas genéricos:

- Obstáculos en el recorrido.
- Subida de mucha gente mayor que retrasa a la línea.
- Recorrido muy largo.
- Frecuencia inadecuada para el tráfico que soporta el recorrido durante el día.

✓ Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:

- Las 8h.

- Las 9h.
- De 10h a 11h.
- Las 14h.
- ✓ **Razón de la sobrecarga:**
 - Educación.
 - Trabajo.
- ✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**
 - La C/ Marquesa Pinares.
 - La rotonda del Hotel Velada.
 - La C/ Graciano a la llegada a la plaza de Sto. Domingo.
 - La C/ Oviedo en la rotonda de la avenida Juan de Ávalos.
 - La C/ Cava.
- ✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**
 - Las 8h.
 - De 9h a 11h.
 - Las 14h.
- ✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**
 - Avda. Extremadura.
 - C/ Marquesa Pinares.
 - C/ Cava.
 - C/ Cabo Verde hacia El Pavo por vehículos mal estacionados que dificultan el paso del bus por la vía.

1.3.2 Detección de problemas en las paradas de la Línea 3

- ✓ **Paradas poco eficientes:**
 - La parada de S. Andrés 2 (3.2).
- ✓ **Paradas con difícil acceso, entrada o maniobra:**
 - La parada de la Plaza de Toros (3.15). Provoca que el bus pare en mala posición cortando el tráfico en la vía (sólo para los vehículos grandes).
- ✓ **Paradas con vehículos estacionados:**
 - La parada de S. Andrés 2 (3.2).
 - La parada de la avenida Lusitania 2 (3.6) presenta vehículos aparcados en doble fila (se extrapola a todo el carril derecho de la vía).

- La parada del Hotel Velada (3.7).
- La parada de Opel (3.8).
- La parada del Hornito (3.10).
- La parada de la C/ Marquesa Pinares (3.11).
- La parada del paseo de Roma (3.13).
- La parada de la plaza de Sto. Domingo (3.14).
- La parada del Ambulatorio Zona Sur (3.16).
- La parada de Plantonal de Vera (3.18).

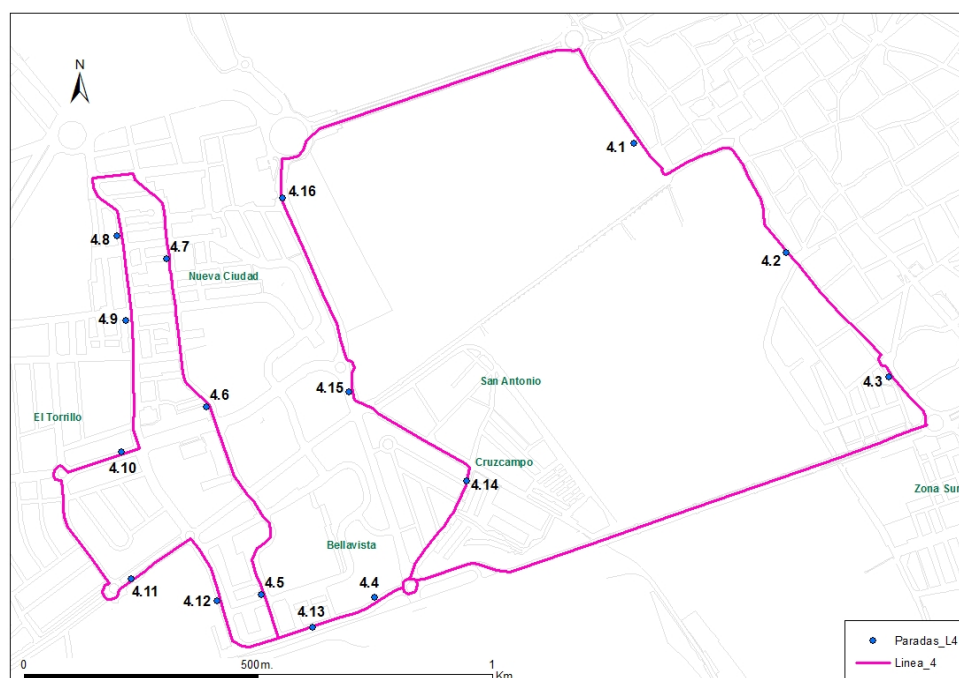
✓ **Otros problemas:**

- La parada de la plaza Sto. Domingo está mal ubicada.
- En la parada de avenida Lusitania 1 (3.5) hay una mala ubicación de la marquesina. Es muy fácil dar en la parte de arriba con el bus al intentar acercarse para favorecer la accesibilidad. Además, dicha parada está demasiado cerca del cruce y el propios bus dificulta el giro a la derecha.
- En la parada de avenida Lusitania 2 (3.6) hay una papelera que dificulta la accesibilidad de los usuarios.
- La parada del Hotel Velada (3.7) no tiene marquesina.
- La parada de Opel (3.8). Es problemática su ubicación por la cercanía del instituto que impide que el bus circule de forma normal.
- En la parada del Ambulatorio Zona Sur (3.16) hay una papelera que estorba a los usuarios cuando intentan acceder a la parada.
- La parada del Camino del Peral (3.17) carece de marquesina, marcas viales y señalización vertical.
- La parada de Plantonal de Vera (3.18) carece de marquesina y hay que repintar las marcas viales.

1.4 Línea 4

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a **cruces, semáforos y rotondas**. Se puede apreciar que en la **C/ Mario Roso de Luna** el autobús tiene **muchos puntos de detención**, que se explican por los cruces entre calles; en la **C/ Cristóbal Colón** presenta puntos conflictivos por la **estrechez de esta calle**. Por otra parte, también se ve que la **calle Graciano** presenta **obstáculos por el tráfico de ésta en horas punta**. Los demás puntos conflictivos se presentan en rotondas y semáforos.

Figura 3. Plano de itinerario oficial y real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el viernes, 23/04/2010. Elaboración propia.

1.4.1 Detección de problemas en la Línea 4

✓ Problemas genéricos:

- Subida de mucha gente lo que repercute en más demoras para los recorridos de la línea.
- La frecuencia es inadecuada para el recorrido que es y el tráfico que soporta.

✓ Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:

- Las 8h.
- Las 9h.
- Las 10h.
- Las 11h.

- Las 14h.
- Las 15h.
- De 18h a 20h.
- ✓ **Razón de la sobrecarga:**
 - Educación.
 - Trabajo.
 - Sanidad.
 - Compras.
- ✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**
 - La C/ Mario Roso de Luna .
 - La C/ Graciano con la plaza Sto. Domingo.
 - La C/ Cava y Oviedo con la avenida Juan de Ávalos.
- ✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**
 - De 8h a 9h.
 - Las 10h.
 - Las 11h.
 - Las 14h.
 - Las 15h.

1.4.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 4

- ✓ **Paradas poco eficientes:**
 - La parada de Eugenio Hermoso 2 (4.6).
- ✓ **Paradas con difícil acceso, entrada o maniobra:**
 - La parada de la Plaza de Toros (4.12). La tipología de esta parada provoca que el bus pare en mala posición, cortando el tráfico en la vía (sólo para los vehículos grandes).
- ✓ **Paradas con vehículos estacionados:**
 - La parada de la avenida de Las Américas 1 (4.1).
 - La parada de la avenida de Las Américas 2 (4.2).
 - La parada del paseo de Roma (4.10).
 - La parada de la plaza de Sto. Domingo (4.11).
 - La parada de la C/ Mario Roso de Luna (4.14).
- ✓ **Otros problemas:**

- La parada de la avenida de Las Américas 1 (4.1) tiene un espacio habilitado de estacionamiento de bus pequeño (en bastantes ocasiones coinciden dos autobuses y, al no caber ambos en la parada, obstaculizan el tráfico de la vía.
- La parada de la avenida de Las Américas 2 (4.2) presenta una zona de estacionamiento pequeña. Además, cuando para el bus en la parada invade casi por completo el paso de peatones que hay cerca.
- La parada de Eugenio Hermoso 2 (4.6) falta señal de prohibido estacionar excepto bus y leyenda bus. Reseñar las marcas viales.
- La parada Cruzcampo (4.7) es muy peligrosa; el autobús para en el carril de circulación y en una zona cercana a una intersección.
- La parada de la plaza de Sto. Domingo (4.11) tiene una mala ubicación.
- La parada del colegio José de Calatrava (4.13) carece de marquesina y marca vial; la señal existente de prohibido estacionar está deteriorada y existen dos alcorques en esa misma acera que están deteriorados y son un peligro para los usuarios.

1.5 Línea 5

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a **semáforos y rotondas**.

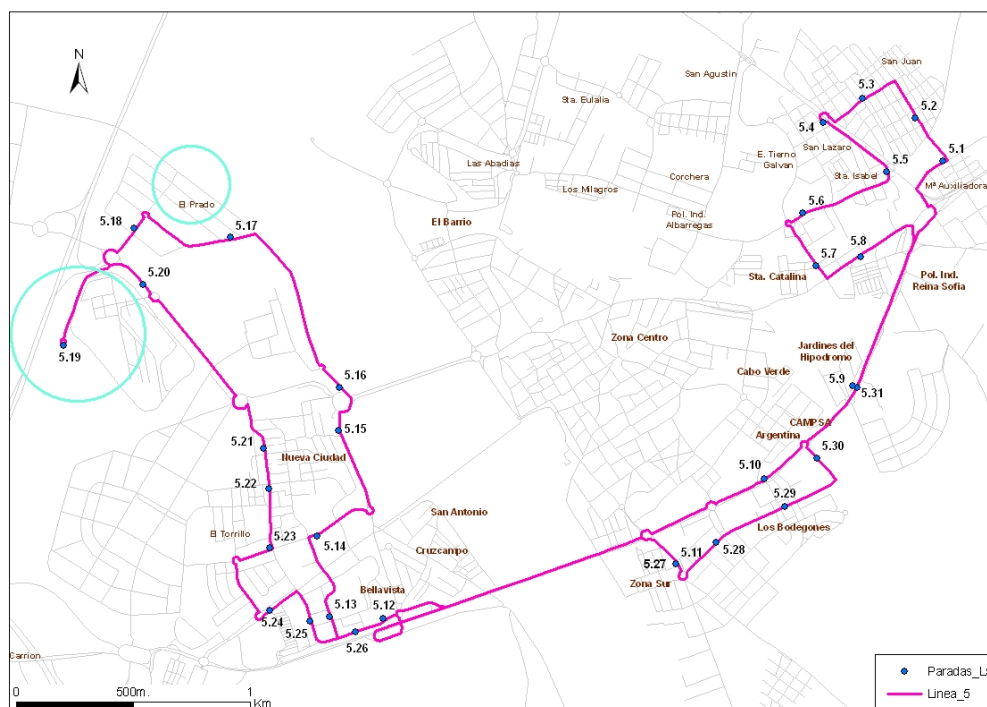
Se puede apreciar que en la **avenida de Cáceres** el autobús tiene **muchos puntos de detención** debido a que, en esa avenida, hay una gran cantidad de semáforos para regular las intersecciones.

En la **entrada a la rotonda de las Tres Fuentes**, el autobús presenta **otro punto de detención**, debido a que en esta rotonda circulan una gran cantidad de vehículos. Esto mismo sucede en la zona de acceso a la **avenida Reina Sofía**, que debido a la circulación el autobús debe detenerse.

Se puede observar que la **calle Roso de Luna** presentan **puntos de detención por intersección en la calle**. También se ve que la Calle Eugenio Hermoso presenta puntos de detención.

Los puntos de velocidad baja se presentan fundamentalmente en la **aproximación del autobús a la parada**, exceptuando el tramo que va de la rotonda de Televisión Española a la parada de la avenida de Las Américas 1, debido a la curva que hay en ese trayecto y a los coches aparcados en esa zona.

Figura 4. Plano de itinerario real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el miércoles, 28/04/2010. Elaboración propia.

1.5.1 Detección de problemas en la Línea 5

✓ **Problemas genéricos:**

- En toda la barriada de S. Juan hay señales que están deterioradas. Además, hay zonas en las que los coches estacionan, impidiendo el óptimo tránsito del bus (por ejemplo, C/ S. Fausto). Por otra parte, hay zonas dentro de la barriada donde la visibilidad en cruces es muy deficiente.

✓ **Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:**

- Las 8h.
- Las 9h.
- Las 14h.

✓ **Razón de la sobrecarga:**

- Educación.

✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**

- Las 8h.

✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**

- Subida a S. Juan.
- C/ Mario Roso de Luna.

1.5.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 5

✓ **Paradas poco eficientes:**

- La parada de S. Juan 1 (5.2).
- La parada de Sta. Isabel (5.5).
- La parada de Sta. Eulalia (5.10).
- La parada de Eugenio Hermoso 2 (5.26).

✓ **Paradas con difícil acceso, entrada o maniobra:**

- La parada de María Auxiliadora (5.1) presenta dificultades de incorporación al tráfico por la mala ubicación de una señal.
- En la parada de S. Juan 2 (5.3) hay una señal de tráfico que dificulta el giro del bus en esa zona (salida de la C/ Sta. Bárbara).
- La parada de Sta. Eulalia (5.10) tiene unos contenedores mal colocados que le impide al bus realizar una parada correctamente.

✓ **Paradas con vehículos estacionados:**

- La parada de S. Juan 2 (5.3); vehículos estacionados en parada y en toda la acera de la calle.
- La parada del Bar Rafael (5.7).

- La parada de la avenida Juan Carlos I (5.8).
- La parada del Ambulatorio Zona Sur (5.11 y 5.27).
- La parada de la C/ Mario Roso de Luna (5.13).
- La parada de la Piscina 1 (5.14).
- La parada de la avenida de Las Américas 2 (5.22).
- La parada del Hotel Velada (5.30).

✓ **Otros problemas:**

- La parada de Sta. Isabel presenta una mala ubicación (5.5).
- La parada de S. Lázaro (5.4) tiene la marquesina en mal estado.
- La parada de Sta. Eulalia (5.10) carece de marquesina y de señal de parada bus.
- En la parada del Ambulatorio Zona Sur (5.11 y 5.27) hay una papelera que estorba a los usuarios cuando intentan acceder a la parada.
- La parada de la Piscina 1 (5.14) está mal ubicada.
- La parada de Pensionistas (5.16) no tiene señalización vertical de prohibido estacionar excepto bus, tiene varias baldosas sueltas y carece de la señal de parada bus y marcas viales.
- La parada de Urb. Prado 1 (5.17) no tiene marquesina y falta repintar la marca vial.
- La parada de la avenida de Las Américas 1 (5.21) tiene un espacio habilitado de estacionamiento de bus pequeño. Además, reubicar las señales verticales y pintar marcas viales.
- La parada de la avenida de Las Américas 2 (5.22) presenta una zona de estacionamiento pequeña.
- La parada de Eugenio Hermoso 2 (5.26) falta señal de prohibido estacionar excepto bus y leyenda bus. Reseñar las marcas viales.
- En la parada de la avenida Lusitania 1 (5.28) hay una mala ubicación de la marquesina. Es muy fácil dar en la parte de arriba con el bus al intentar acercarse para favorecer la accesibilidad.
- En la parada de avenida Lusitania 2 (5.29) hay una papelera que dificulta la accesibilidad de los usuarios.
- La parada del Hotel Velada (5.30) no tiene marquesina.
- En la parada del Lidl (5.31) se dificulta la incorporación del bus a la circulación.

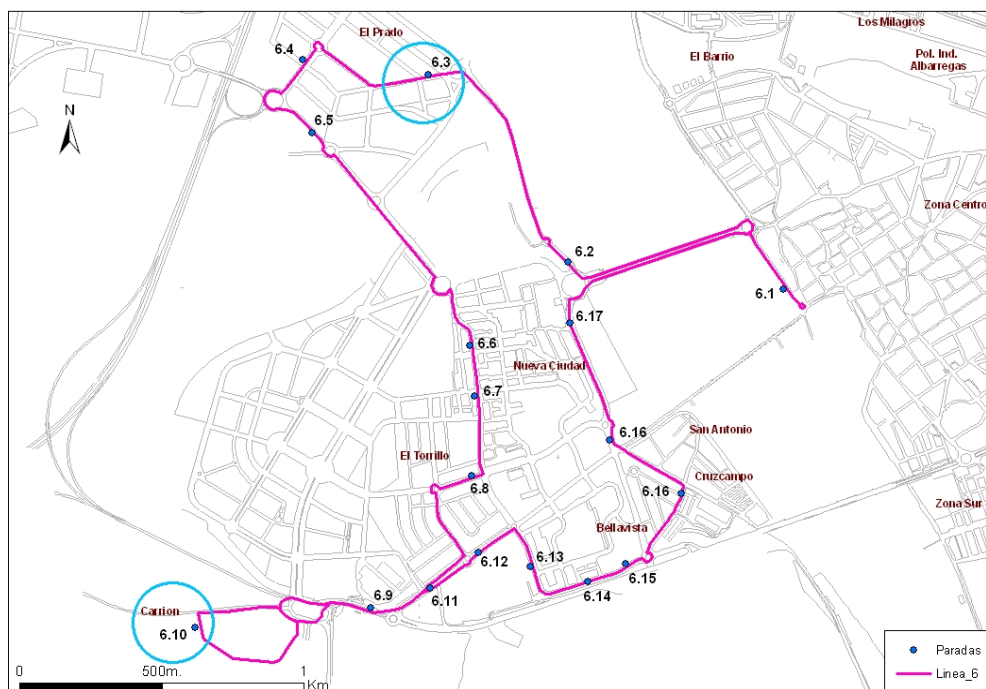
1.6 Línea 6

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a **semáforos y rotondas**.

Se detectan en este recorrido dos zonas importantes en cuanto a **concentración de puntos conflictivos**: una es el **paseo de Roma**, desde la parada inicio hasta la intersección con la rotonda del puente Lusitania (se debe al tráfico que soporta esta zona); la segunda es la zona que va **desde la avenida de Portugal (El Foro) hasta la rotonda de la Consejería de Agricultura** (también por tráfico denso).

El **resto de puntos conflictivos** se refieren a las **intersecciones** con algo de tráfico de la **avenida Libertad** y el **cruce de la avenida de Las Américas con la avenida de la Constitución**.

Figura 5. Plano de itinerario real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el jueves, 29/04/2010. Elaboración propia.

1.6.1 Detección de problemas en la Línea 6

- ✓ **Problemas genéricos:**
 - Subida de mucha gente, lo que repercute en la demora de la línea.
- ✓ **Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:**
 - Las 8h.
 - De 9h a 10h.

- Las 14h.
- Las 15h.
- ✓ **Razón de la sobrecarga:**
 - Educación.
 - Trabajo.
 - Compras.
- ✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**
 - Paseo de Roma.
 - Avda. de Portugal.
 - Consejería de Agricultura.
- ✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**
 - Las 8h.
 - Las 9h.
 - Las 14h.
 - Las 15h.
- ✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**
 - El Paseo de Roma.

1.6.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 6

- ✓ **Paradas poco eficientes:**
 - La parada de la urbanización Prado 1 (6.3).
 - La parada de la barriada Carrión (6.10).
- ✓ **Paradas con vehículos estacionados:**
 - La parada del paseo de Roma (6.1).
 - La parada de la avenida de Las Américas 2 (6.7).
- ✓ **Otros problemas:**
 - La parada de Pensionistas (6.2) no tiene señalización vertical de prohibido estacionar excepto bus, tiene varias baldosas sueltas y carece de la señal de parada bus y marcas viales.
 - La parada de la urbanización Prado 1 (6.3) no tiene marquesina y falta repintar la marca vial.
 - La parada El Foro (6.11) no tiene marcas viales.
 - En la parada de Eugenio Hermoso 2 (6.14) falta señal de prohibido estacionar excepto bus y leyenda bus. Reseñar las marcas viales.

- La parada Cruzcampo (6.16) es muy peligrosa; el autobús para en el carril de circulación y en zona cercana a una intersección. Los vehículos privados, para adelantar al bus tienen que meterse en el carril de sentido contrario.

1.7 Línea 7

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a problemas en las calles. Se detectan numerosos **puntos conflictivos** (puntos de baja velocidad del bus) en la C/ Almendralejo, debido al **tráfico**.

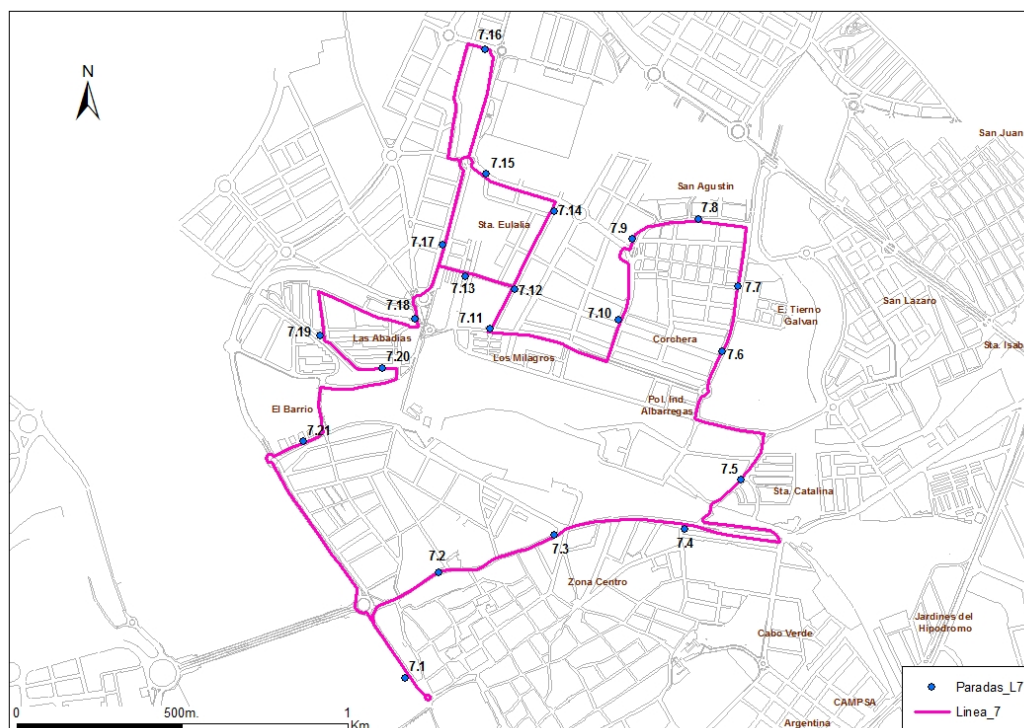
En la **paradas de la calle Almendralejo**, junto al **tráfico existente** en la zona, deben considerarse otros aspectos conflictivos que sería conveniente abordar como los **problemas de accesibilidad de la parada 7.2** (Almendralejo 1) o la **ubicación de la parada 7.3** (Almendralejo 2).

En la **entrada a la rotonda de Las Abadías**, el autobús presenta otro punto de detención, debido a que la **rotonda es estrecha** para el autobús. También se puede observar que en la **avenida de los Milagros** en autobús tiene otro punto de detención debido al **acceso** que tiene.

Los **demás puntos conflictivos** son debido a **rotondas, semáforos o cruces**.

Los **puntos de velocidad baja** se presentan fundamentalmente en la aproximación del autobús a la parada, exceptuando el tramo que va de la rotonda de TVE a la parada de avenida de Las Américas 1, debido a la curva que hay en ese trayecto y a los coches aparcados en esa zona.

Figura 6. Plano de itinerario oficial y real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el lunes, 03/05/2010. Elaboración propia.

1.7.1 Detección de problemas en la Línea 7

✓ **Problemas genéricos:**

- Mucho tráfico en el recorrido, que provoca retraso en la frecuencia.
- Recorrido muy largo.
- Muchas paradas.
- Numerosos obstáculos en el recorrido.

✓ **Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:**

- Las 8h.
- De 9h a 10h.
- Las 11h.
- Las 14h.
- Las 15h.
- De 18h a 20h.

✓ **Razón de la sobrecarga:**

- Educación.
- Trabajo.
- Compras.

✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**

- La C/ Almendralejo.
- La avenida de Extremadura.
- La C/ Astorga.
- La C/ Zeus.
- El paseo de Roma.
- La C/ Juan Canet.
- Zona de La Corchera.

✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**

- Las 8h.
- Las 9h.
- Las 10h.
- De 11h a 12h.
- Las 14h.
- Las 15h.

- Las 17h.
 - Las 18h.
 - De 19h a 20h.
- ✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**
- C/ Astorga.
 - C/ Juan Canet.
 - C/ Almendralejo.
 - Avenida de Extremadura (zona del Pavo).
 - Zona de Las Abadías.

1.7.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 7

- ✓ **Paradas poco eficientes:**
- La parada de la C/ Juan Canet 2ª (7.2).
 - La parada de Sta. Eulalia (7.4').
 - La parada de Sierra de Gata 2ª (7.5).
 - La parada de Urb. Oramba (7.8).
 - La parada de C/ Zeus (7.11).
 - La parada de Casas RENFE (7.13).
- ✓ **Paradas con difícil acceso, entrada o maniobra:**
- La parada del Edificio La Torre (7.17) es incómoda para el tránsito normal de peatones. En esa acera y en la vía reservada para bus se paran muchos vehículos privados.
- ✓ **Paradas con vehículos estacionados:**
- La parada de C/ Juan Canet 1ª (7.1).
 - La parada de Llanos de Olivenza (7.3).
 - La parada de Sta. Eulalia (7.4').
 - La parada de C/ Oramba (7.8).
 - La parada de la avenida de Las Abadías (7.10).
 - La parada de la C/ Zeus (7.11).
 - La parada de Florencia Gil (7.12).
 - La parada del Ed. La Torre (7.16).
 - La parada de la avenida de Extremadura (7.17).

✓ **Otros problemas:**

- La parada del Ed. La Torre (7.16) tiene obstáculos como árboles que estorban, señales de tráfico o barras.
- En la parada de la avenida de Extremadura (7.17) existen problemas de incorporación del bus a la circulación.

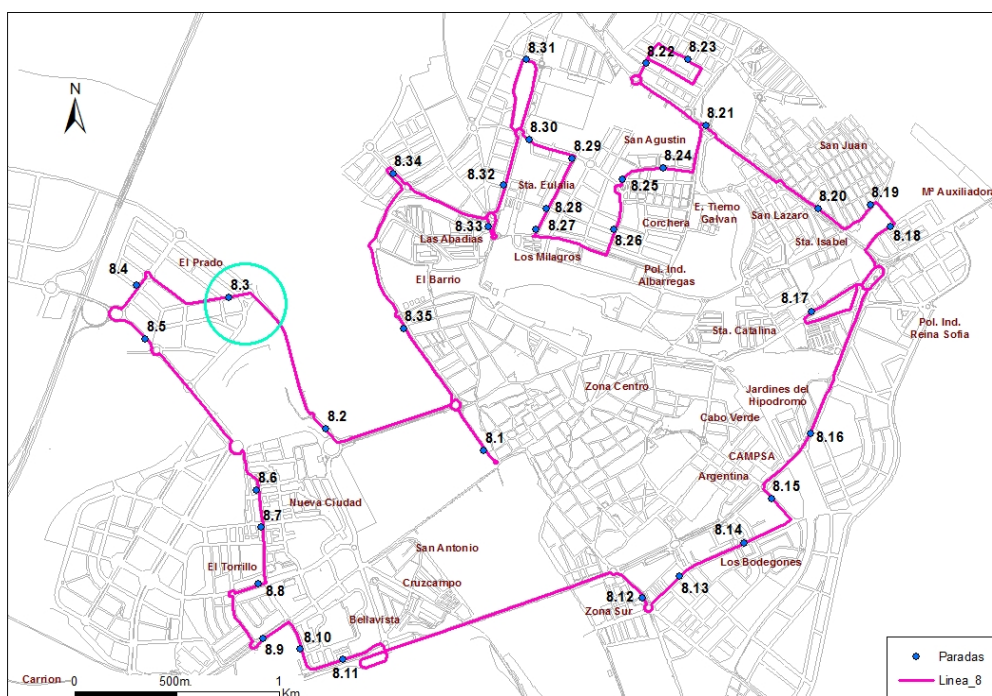
1.8 Línea 8

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a **semáforos y rotondas**. Se puede observar que en la **avenida de Cáceres** el autobús tiene **muchos puntos de detención** debido a que en esa avenida hay situados una gran cantidad de semáforos para regular las intersecciones.

En la **entrada a la rotonda de las Tres Fuentes**, el autobús presenta otro **punto de detención**, debido a que en esta rotonda circulan una **gran cantidad de vehículos**. Esto mismo sucede en la zona de acceso a la avenida Reina Sofía, que debido a la circulación el autobús debe detenerse.

Los **puntos de velocidad baja** se presentan fundamentalmente en la **aproximación del autobús a la parada**, exceptuando el tramo que va de la rotonda de TVE a la parada de la avenida de Las Américas 1, debido a la curva que hay en ese trayecto y a los coches aparcados en esa zona.

Figura 7. Plano de itinerario real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el lunes, 22/03/2010. Elaboración propia.

1.8.1 Detección de problemas en la Línea 8

✓ **Problemas genéricos:**

- Recorrido muy largo.
- La creación de nuevas paradas ha provocado demoras en las frecuencias.
- No cumple los horarios previstos de la línea.
- El actual número de pasos sobre-elevados y de peatones existentes en la línea dificultan el cumplimiento de la frecuencia.

✓ **Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:**

- Las 8h.
- Las 9h.
- Las 14h.
- Las 15h.

✓ **Razón de la sobrecarga:**

- Educación.
- Trabajo.
- Compras.

✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**

- Zona del colegio Las Josefinas.
- Las Tres Fuentes.
- Juan Canet.
- Rotonda del Cazador.
- Rotonda de “la Loba”.

✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**

- Las 8h.
- Las 9h.
- Las 14h.
- Las 15h.

✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**

- Zona de Juan Canet.
- Casa Herrera de S. Juan.
- Subida a S. Juan.
- Rotonda del Cazador.

1.8.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 8

✓ **Paradas poco eficientes:**

- La parada de Juan Canet 1ª (8.24).
- La parada de Sierra de Gata 2ª (8.28).
- La parada de Urb. Oramba (8.31).
- La parada de Vía de la Plata (8.32).
- La parada del C. C. Mercadona (8.34).

✓ **Paradas con vehículos estacionados:**

- La parada del paseo de Roma (8.1).
- La parada de la avenida de Las Américas 2ª (8.7).
- La parada del Hotel Velada (8.15).
- La parada de la avenida Juan Carlos I (8.17).
- La parada del colegio Las Josefinas (8.21).
- La parada de Juan Canet 1ª (8.24).
- La parada de Llanos de Olivenza (8.26).
- La parada de Urb. Oramba (8.31).

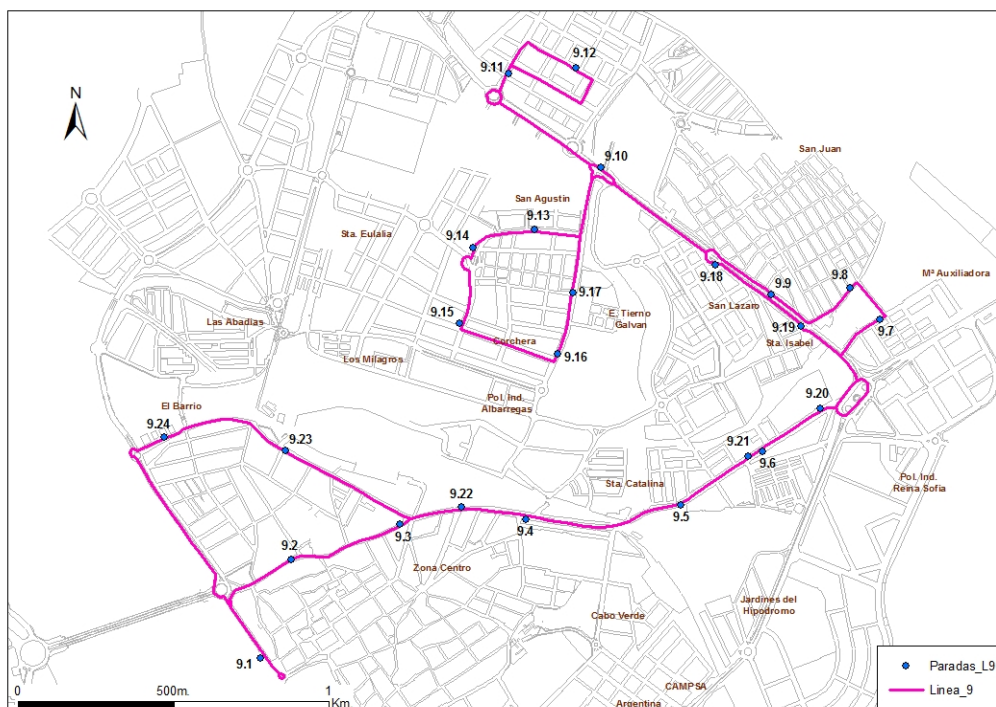
✓ **Otros problemas:**

- La parada del colegio Las Josefinas (8.21) presenta una mala ubicación.

1.9 Línea 9

La **mayor dificultad** que presenta el autobús es debido a **semáforos y rotondas**. Así, los **principales puntos conflictivos o de baja velocidad se concentran en el paseo de Roma (9.1), la C/ Almendralejo y la avenida de Cáceres**.

Figura 8. Plano de itinerario oficial y real.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el viernes, 30/04/2010. Elaboración propia.

1.9.1 Detección de problemas en la Línea 9

✓ Problemas genéricos:

- Mucho tráfico en el recorrido lo que repercute en la demora de la línea.
- Existencia de numerosos obstáculos en el recorrido.

✓ Horas problemáticas por sobrecarga del servicio:

- De 8h a 9h.
- Las 14h.
- Las 15h.

✓ Razón de la sobrecarga:

- Educación.
- Trabajo.

- ✓ **Puntos conflictivos: atasco o congestión (calle y altura):**
 - La C/ Almendralejo.
 - La C/ Marquesa Pinares.
 - La avenida de Juan Carlos I.
 - La zona del colegio Las Josefinas.
 - El paseo de Roma.
- ✓ **Horas difíciles para la regularidad de la línea:**
 - De 8h a 9h.
 - De 11h a 12h.
 - Las 14h.
- ✓ **Dificultades en las vías y calles: obstáculos, estrechamientos:**
 - La C/ Almendralejo.
 - La C/ Marquesa Pinares.
 - La zona de La Corchera.
 - La zona de Casa Herrera (S. Juan).

1.9.2 Detección de problemas en paradas de la Línea 9

- ✓ **Paradas poco eficientes:**
 - La parada de Juan Canet 1ª (9.13).
 - La parada de Sta. Isabel (9.19).
- ✓ **Paradas con vehículos estacionados:**
 - La parada del Edificio La Torre (9.3).
 - La parada de la avenida de Extremadura (9.4).
 - La parada de la avenida Juan Carlos I (9.6).
 - La parada del colegio Las Josefinas (9.10).
 - La parada de Juan Canet 1ª (9.13).
 - La parada de Llanos de Olivenza (9.15).
 - La parada del Hornito (9.24).
 - La parada de C/ Marquesa Pinares (9.25).
- ✓ **Otros problemas:**
 - En la parada de la avenida de Extremadura (9.4) se observan dificultades para acceder a la circulación por parte del bus.
 - La parada de Las Josefinas (9.10) está mal ubicada.

- En la zona cercana a la parada de Sta. Isabel (9.19) hay semáforos con una frecuencia inadecuada de cambios de color y está mal ubicada.

2 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

2.1 Propuestas de intervención generales

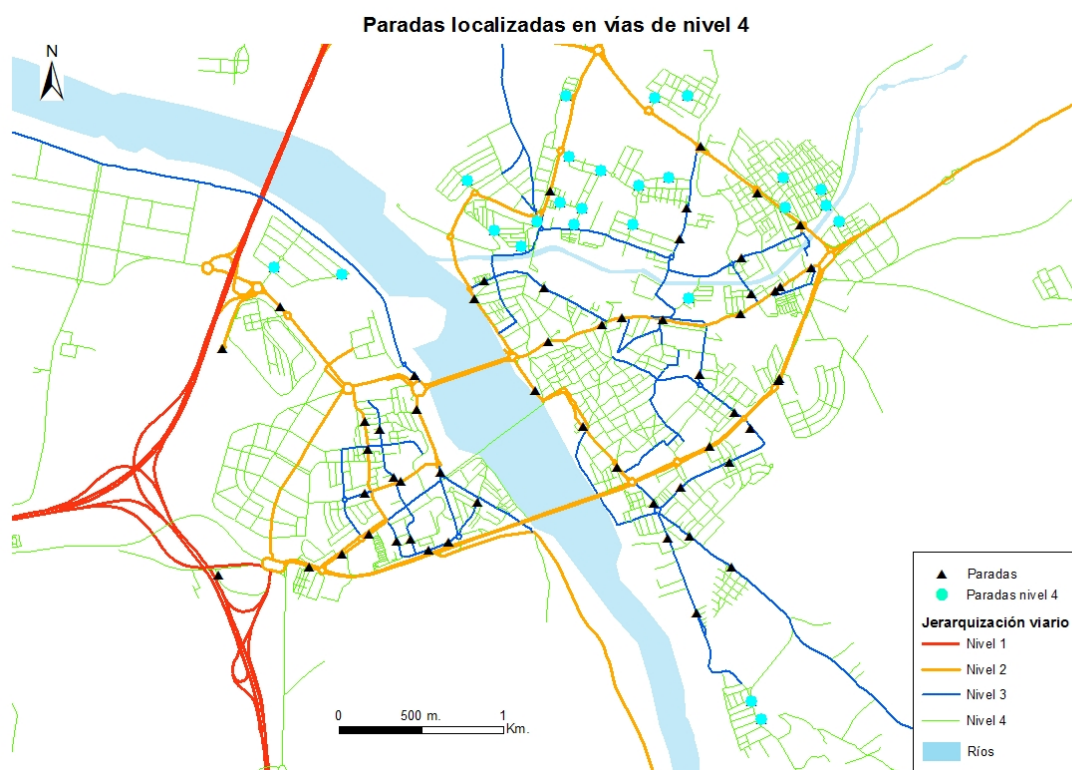
2.1.1 Rediseñar el sistema de líneas y paradas

1. Reordenación del recorrido de las líneas

Con esta acción se pretende reordenar el recorrido de las líneas restringiendo el mismo, siempre que sea posible, a los ejes viarios de Nivel 2 (vías arteriales consideradas principales que conectan con el viario de paso y dan servicio a desplazamientos urbanos de largo recorrido) y 3 (vías colectoras-distribuidoras, consideradas secundarias, que se encuentran subordinadas a las vías de Nivel 2), conforme a lo indicado en la jerarquización del viario propuesto por el PMUS.

Se trata de evitar el recorrido del autobús urbano por la calles de Nivel 4 (calles que prestan acceso inicial/final a los desplazamientos), ya que son las que cuentan con una calzada más estrecha y presentan mayores dificultades circulatorias.

Figura 9. Paradas localizadas en vías de Nivel 4.

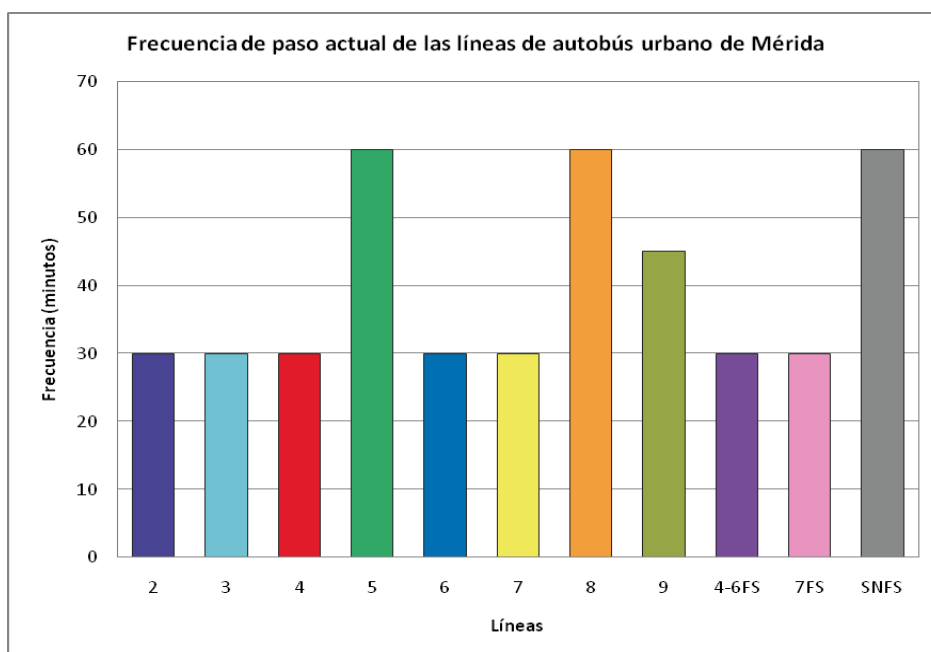


2. Aumento de la frecuencia de paso de las líneas que permanezcan en funcionamiento y reordenación de las que se mantengan

El objeto de esta acción es aumentar la frecuencia de paso de las líneas, al menos durante los períodos de mayor demanda de usuarios. Existen distintos mecanismos que se pueden utilizar conjuntamente según los requerimientos: aumentar el número de vehículos por línea en horas punta, reduciéndolo en horas valle; reducir el recorrido de algunas líneas; eliminar paradas con escasa o nula afluencia de usuarios; si fuera necesario, eliminar alguna línea o, preferentemente, reordenar las existentes. Además, se propone reordenar las líneas utilizando como criterio general de definición de los recorridos que éstos se realicen exclusivamente por vías de Nivel 2 y 3, reduciéndose las distancias y aumentando la velocidad media.

Para poder afrontar esos incrementos de frecuencia, la opción que se plantea es que, conocidas las horas de mayor demanda ligadas principalmente a los desplazamientos obligados, cabría la posibilidad de ofrecer un servicio en el que la frecuencia del paso de autobuses fuera variable. Siendo el doble (o simplemente más elevada) durante las horas punta que durante las horas valle, en las que se podría mantener la frecuencia actual o incluso menor. Por ejemplo, establecer turnos de doble frecuencia o incremento de frecuencia para las horas de entrada (de 7:00 a 10:00 horas) y salida del trabajo (de 14:00 a 17:00 horas).

Figura 10. Frecuencia de paso actual de las líneas de autobús urbano de Mérida

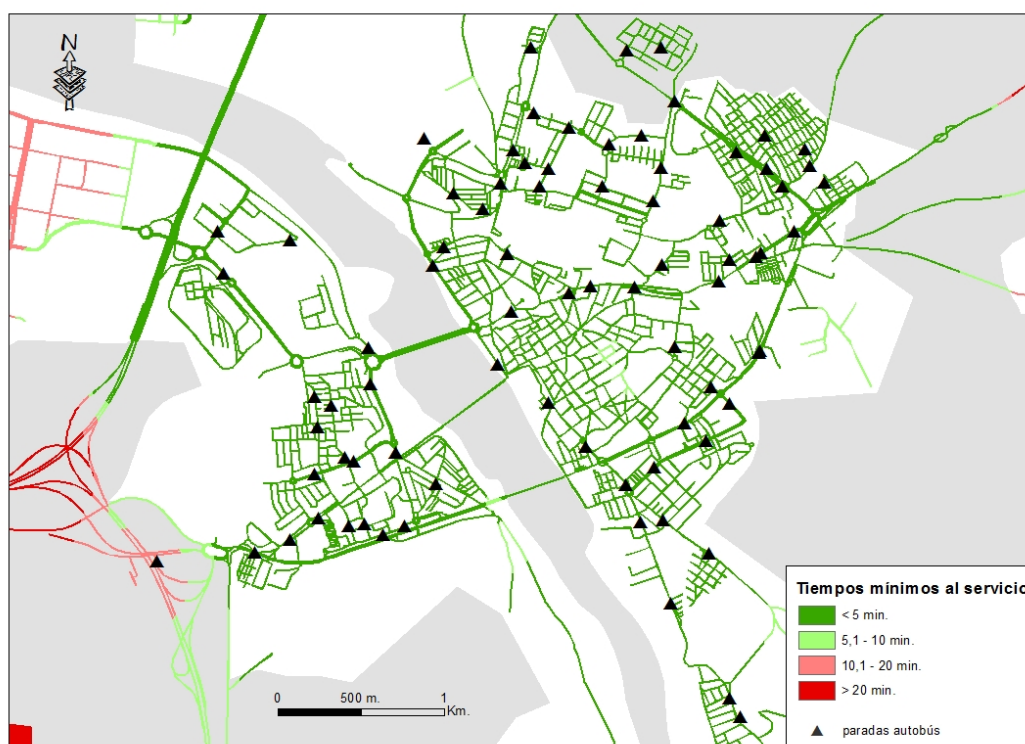


3. Reorganización de las paradas

Con esta acción se tratará de reorganizar las paradas para garantizar que al menos el 90% de la población de Mérida disponga de una parada de autobús urbano a una distancia no superior a los 300 metros.

Lo que se pretende en definitiva es que el 90% de la población de Mérida tenga una parada de autobús a menos de 5 minutos caminando desde su domicilio.

Figura 11. Tiempo mínimo de acceso de la población a las paradas de autobús.

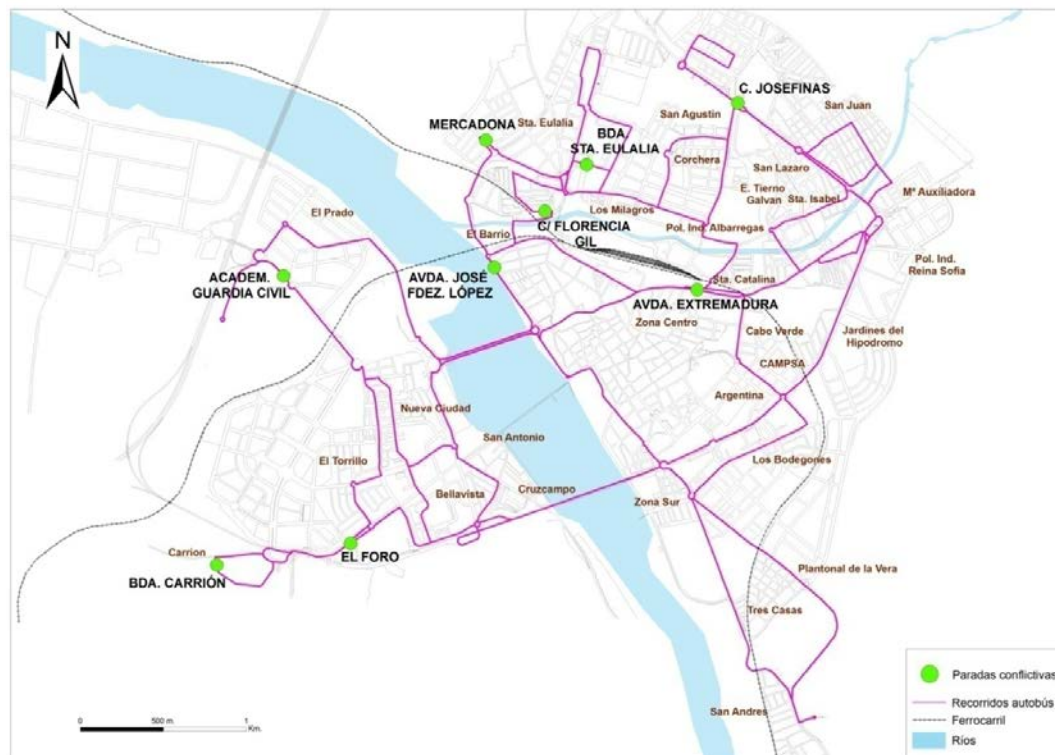


4. Supresión de paradas innecesarias

Se pretende con esta acción suprimir las paradas de autobús urbano que cuenten con un número inferior a 10 usuarios/día y, en el caso de las paradas que se encuentren a menos de 200 metros entre sí, reordenar su ubicación para poder prescindir de una de las dos.

Eliminar las paradas con menor número de subidas y bajadas conllevará reducir el tiempo de recorrido de las líneas afectadas por las mismas. De igual modo sucederá con la supresión de aquellas paradas demasiados próximas entre sí, ya que dificultan el correcto transcurrir del servicio al tener que detenerse en un número excesivo de ocasiones.

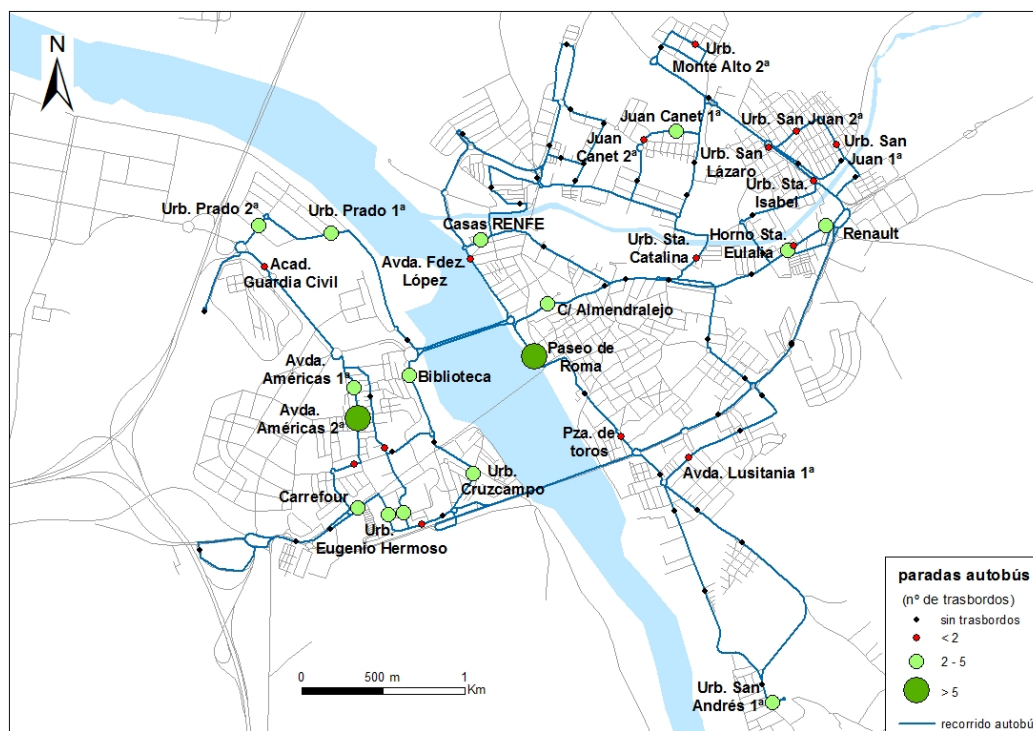
Figura 12. Paradas con menos de 10 usuarios al día.



5. Potenciación de los transbordos entre diferentes líneas

Coordinación de los horarios de las líneas implicadas y establecimiento de fórmulas que permitan, con el mismo coste, realizar transbordos: implantación de sistema de tickets con validez por tiempo.

Figura 13. Paradas en las que más transbordos se realizan.



2.1.2 Mejorar el sistema de gestión del servicio

1. Incorporación a la gestión del servicio de transporte urbano del Sistema de Ayuda a la Explotación de la Información (SAE) como parte del Si@BUS.

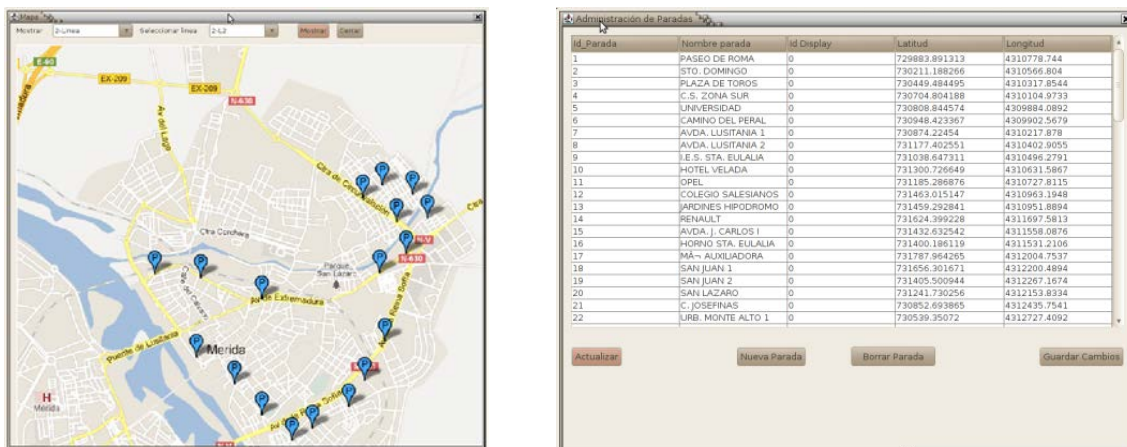
El objeto de esta acción es incorporar a la gestión del servicio de transporte urbano del Sistema de Ayuda a la Explotación de la Información (SAE) desarrollado por el equipo técnico del plan como parte del Si@BUS.

Con el Sistema de Ayuda a la Explotación de la Información se pretende fomentar el uso del servicio de autobús urbano, haciendo su empleo más atractivo para aquellos colectivos sociales que utilicen en menor medida el transporte público.

Información en tiempo real de la hora de llegada de los autobuses a las paradas (a través de paneles y códigos BIDI) y página web son algunos de los servicios que se ofrecen para mejorar la información relativa al autobús urbano.

El reducido coste del sistema viene motivado por el empleo de software libre y la aportación de investigadores de la Universidad de Extremadura.

Figura 14. Gestión del Si@bus.



2. Implementación de un plan de mantenimiento de las paradas.

Se pretende establecer un plan permanente que contemple las correspondientes actuaciones de mantenimiento tales como: progresiva implantación, en todas las paradas que sea posible, de marquesinas que protejan a los usuarios de las inclemencias del tiempo; reposición de las señales verticales y horizontales de localización; sustitución de los mapas y de los carteles identificativos de paradas deteriorados; reposición de pegatinas de códigos BIDI; etc. Dicho plan deberá contemplar necesariamente una previsión de costes anual para estas tareas.

Figura 15. Planos de las líneas instalados en cada una de las paradas de Mérida.



3. Fomento de medidas que potencien el uso del abono de transporte público.

Es aconsejable realizar periódicamente campañas de promoción, como las desarrolladas a lo largo del plan, para el fomento del abono del transporte público.

Para hacer más atractiva la adquisición de abonos y, por ende, el mayor uso del servicio, se aplicarán descuentos para determinados colectivos sociales: escolares, jóvenes o personas mayores. Otra opción podría ser el incremento del precio del billete individual. Aunque esto no depende de la Transportes Urbanos de Mérida S. L., ya que son tasas públicas.

Figura 16. Panfletos utilizados por el PMUS para promocionar el transporte público.



4. Identificación de vías donde el transporte público sea prioritario.

Identificación de vías donde el transporte público sea prioritario conforme se definan en el PMUS buscando, entre otros aspectos, el calmado de tráfico en la red viaria.

En aquellas vías del casco urbano central cuya anchura solo permita la circulación en un sentido o existan un carril para ambos, se tratará de priorizar el autobús urbano: prohibiendo en algunas calles la circulación de vehículos privados, reduciendo la velocidad (zonas 20 o zonas 10) e incluso priorizando las subidas y bajadas de los usuarios del autobús de tal modo que este no tenga que salirse del

carril de circulación hacia la parada y pueda recepcionar pasajeros en el mismo carril.

Una de las acciones a aplicar en las vías donde el transporte público sea prioritario es la priorización semafórica.

Figura 17. Ejemplo de parada de autobús urbano en Vitoria (preferencia del bus sobre el vehículo particular).



2.1.3 Incrementar el grado de conocimiento y concienciación de la conveniencia del uso que tiene el ciudadano sobre el autobús urbano

1. Implantación, consolidación y, en su caso, desarrollo del Sistema de Información Automatizado del Bus Urbano (Si@BUS).

El objeto de esta acción es implantar elementos de información dinámica programados con software libre de tal modo que se consolide y desarrolle el Sistema de Información Automatizado del Bus Urbano (Si@BUS).

Para conseguir esto se instalarán pantallas LED con información dinámica de horarios y servicios localizadas solamente en las principales paradas de la ciudad. Así mismo, se colocarán pegatinas con códigos bidimensionales (códigos BIDI) reconocibles mediante teléfonos de última generación (dispositivos móviles tipo Smartphone) en todas las paradas de la ciudad, que proporcionen al usuario información en tiempo real sobre las líneas y horarios del servicio.

Figura 18. Paneles informativos, logo de Si@bus y código BIDI.

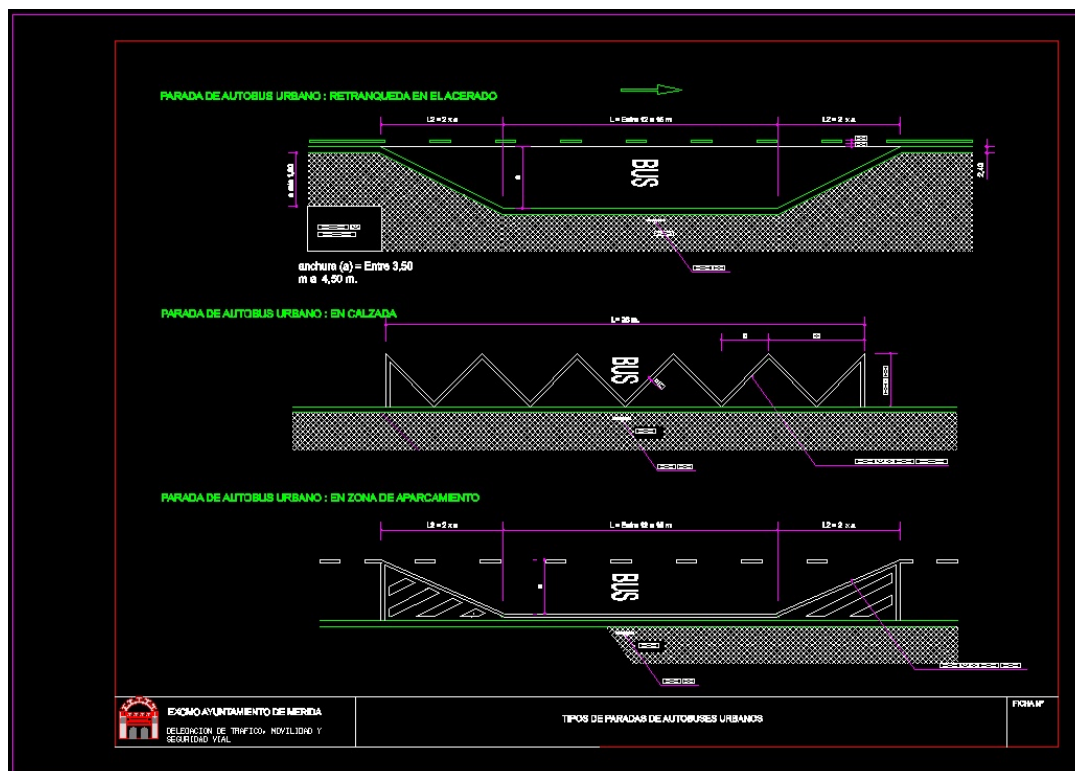


2. Aplicación sistemática de diseños estandarizados de las paradas.

Se trata de aplicar sistemáticamente diseños estandarizados de las paradas en materia de señalización propuestos por el Plan.

Así pues, todo elemento urbano que forma parte de la parada de autobús urbano en sí (señalización vertical y horizontal, marquesinas, retranqueos del acerado, incremento de la superficie de las aceras, carril o zona de aparcamiento del autobús entre orejas, etc.) aparecerá condicionado en función del tipo y característica de la vía en la que se inserte la parada de autobús.

Figura 19. Diseño estandarizado de la paradas de bus urbano de Mérida.



3. Redacción y dotación presupuestaria de un Plan de Difusión y Fomento del Bus Urbano.

Con esta acción se pretende redactar y dotar presupuestariamente de un Plan de difusión y fomento del bus urbano, incluyendo número y tipología de las campañas y medios de difusión a emplear (televisión local y comarcal, radio, buzoneo, colegios, instituciones, etc.).

Se realizan de igual modo campañas de fomento del uso del transporte público urbano en los desplazamientos obligados y cotidianos diarios.

Figura 20. Campaña para fomentar el uso del bus llevada a cabo por el PMUS.



4. Campañas de educación y sensibilización ciudadana respecto a las ventajas del uso del autobús urbano.

Se llevarán a cabo charlas informativas relativas a la concienciación de la conveniencia del uso así como el correcto empleo del autobús urbano de Mérida por parte de los policías locales en todos los centros educativos de la ciudad. Así mismo, es muy importante que los propios policías locales participen en jornadas, seminarios o congresos o incluso se inscriban en cursos de especialización en los que completen su formación relativa a la movilidad urbana sostenible y las ventajas del uso del autobús urbano.

2.1.4 Poner en marcha medidas para garantizar el cumplimiento de la Ley de Accesibilidad

1. Redacción de una auditoría del grado de accesibilidad de las paradas.

Se llevará a cabo un estudio de todas las paradas de la red de líneas del servicio analizando el grado de accesibilidad de las mismas, es decir, si cumplen la Ley de Accesibilidad: rampas, alturas de bordillos, distancias para giros, espacios suficientes para las personas con movilidad reducida, bacheado,...

Esta acción está directamente relacionada con aquella en la que se planteaba la aplicación sistemática del diseño estandarizado de las paradas.

Figura 21. Accesibilidad en las paradas.



2. Plan de adquisición de vehículos adaptados a las personas con movilidad reducida.

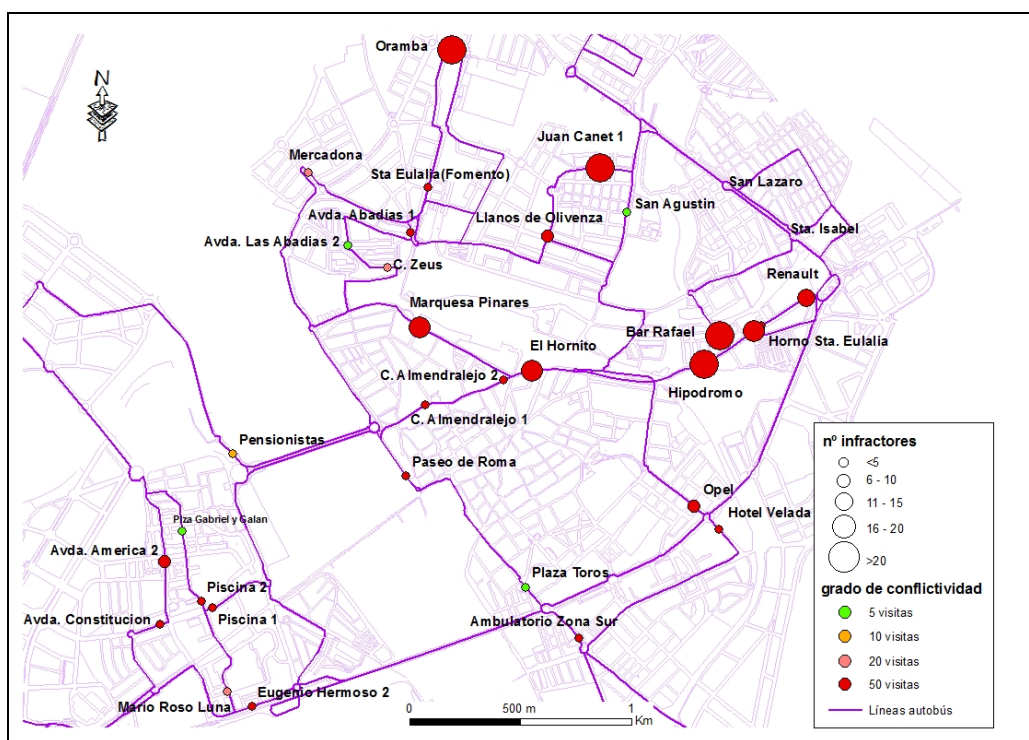
Transportes Urbanos de Mérida S. L. o aquella empresa privada que se encargue de la gestión del servicio debería buscar que toda la flota de autobuses estuviera adaptada a las personas con movilidad reducida y cumpliera con la Ley de Accesibilidad.

No solamente el 100% de los vehículos debe contar con rampas de acceso para la incorporación de las personas con movilidad reducida, sino que además todos los vehículos, en su interior deben contar con el espacio necesario para giros, los anclajes y las alturas de los diferentes dispositivos adecuadas para el fin que se persigue con esta acción: la total accesibilidad de la personal con movilidad reducida.

3. Campaña de infractores por estacionamiento indebido en las paradas de autobús urbano.

La Policía Local deberá prestar especial atención a las infracciones cometidas en las paradas de autobús urbano, tal y como se ha constatado en la campaña de infractores ya llevada a cabo en el Plan de Movilidad de Urbana Sostenible. El objetivo es recordar al usuario del vehículo privado que las paradas de autobús urbano son de uso exclusivo para este servicio y no se puede parar ni estacionar en las mismas.

Figura 22. Grado de conflictividad de las paradas de autobús urbano en función de los estacionamientos indebidos.



2.1.5 Potenciar la sostenibilidad ambiental

1. Plan de renovación de la flota de vehículos.

Con esta acción se tiene por objeto renovar la flota de vehículos con las adquisición de autobuses menos contaminantes:

- ✓ Híbridos: Un autobús híbrido eléctrico combina un motor de propulsión convencional (motor combustión interna) con un motor eléctrico. Este tipo de autobuses suele utilizar un sistema de propulsión diesel-eléctrico y también se conocen como los autobuses híbridos eléctrico-diesel. La introducción de buses diesel-eléctricos híbridos podrían reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de petróleo y otros combustibles fósiles.
- ✓ Gas natural comprimido: El gas natural es una energía limpia, poco contaminante y de bajo contenido en carbono. Por ello, en su combustión se emite a la atmósfera menos cantidad de dióxido de carbono. Así mismo, las emisiones de óxido de nitrógeno de esta energía, son inferiores a las de los productos petrolíferos y las de dióxido de azufre, son casi nulas. El proceso habitual consiste en que, una vez extraído el gas natural y almacenado en depósitos, se distribuye por canalización hasta la estación de carga, dónde mediante compresores se incrementa la presión del gas hasta alcanzar los 200 bares para el llenado de los depósitos de los autobuses urbanos.

2. Plan de control de emisiones contaminantes (gases y COVs) de la flota de autobuses urbanos.

Para llevar a cabo esta acción se instalarán en los tubos de escape medidores de emisiones contaminantes cuyos datos se podrán recoger periódicamente para determinar las evoluciones de las mismas.

Los conductores de los autobuses urbanos solo tendrán que mirar el cuadro de mandos para saber cuánta contaminación ambiental produce el vehículo que ellos conducen. El dispositivo instalado podrá medir los niveles de dióxido de carbono, monóxido de carbono y metano en el interior del tubo de escape. El dispositivo será incorporado al sistema de diagnósticos del vehículo cuando esté en movimiento, lo que ayudará al conductor a ajustar su forma de conducirlo para reducir la contaminación.

3. Plan de control de la contaminación acústica de la flota de autobuses urbanos.

Con esta acción se pretende instalar en los tubos de escape dispositivos eléctricos que permitan medir el ruido que emiten los autobuses y cuyos datos se recogerán periódicamente para determinar la evolución de esta perturbación.

El dispositivo instalado podrá medir los niveles de ruido del autobús urbano en función de la conducción y de los condicionantes ambientales. El dispositivo será

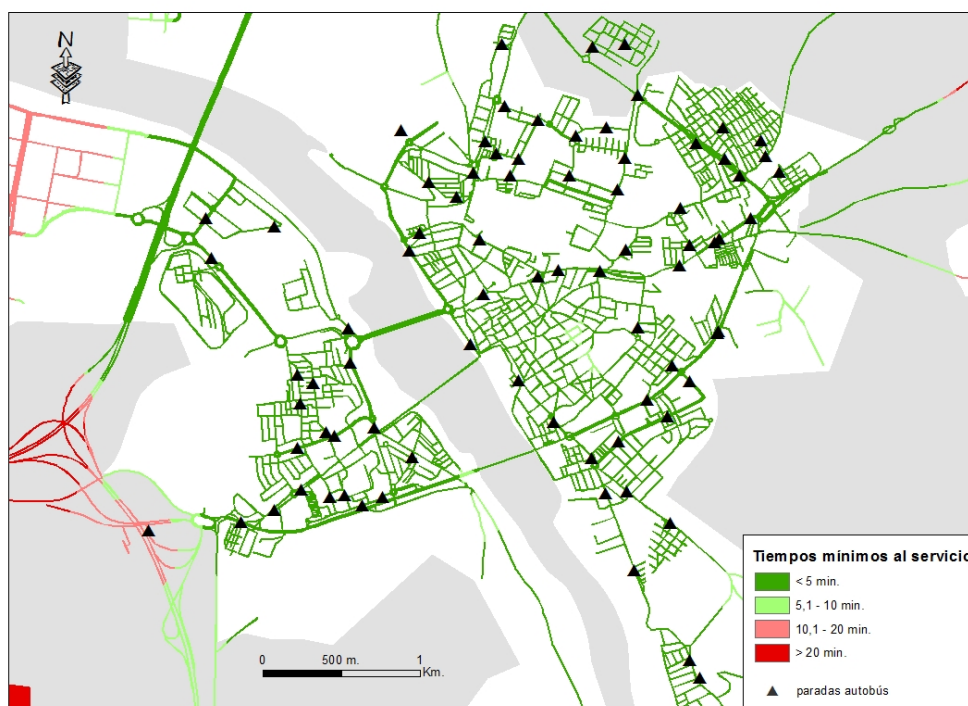
incorporado al sistema de diagnósticos del vehículo cuando esté en movimiento, lo que ayudará al conductor a ajustar su forma de conducirlo para reducir la contaminación acústica.

2.1.6 Fomentar la equidad social

1. Garantizar que el 90% de la población que acceda al servicio de autobús urbano a pie pueda hacerlo en menos de 5 minutos.

El objeto último de esta acción es que las paradas de autobús urbano se encuentren bien distribuidas a lo largo de todo el viario del casco urbano de Mérida, de tal modo que cualquier persona que quiera utilizar el servicio no tenga que caminar más de 5 minutos o 300 metros para acceder al mismo desde su vivienda.

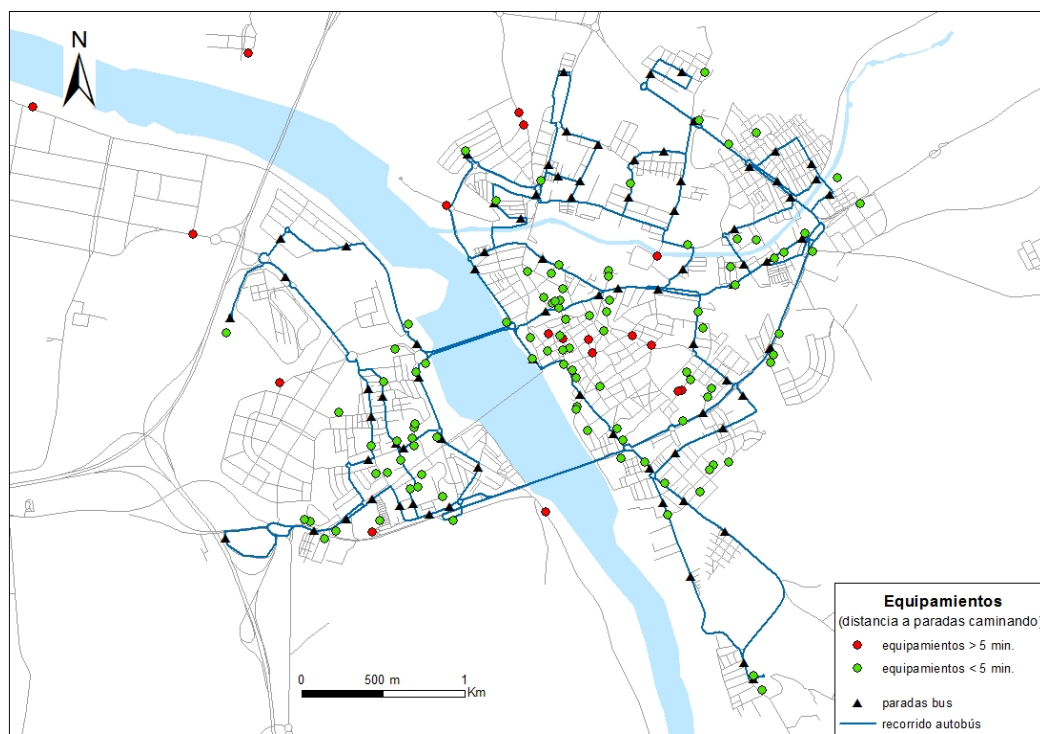
Figura 23. Tiempo mínimo de acceso de la población a las paradas de autobús de Mérida.



2. Garantizar que todos los servicios básicos dispondrán de una parada de autobús a menos de 5 minutos.

Con esta acción se pretende garantizar la existencia de paradas de autobús urbano a menos de 5 minutos o 300 metros de todos los servicios básicos tanto regionales como municipales: consejerías, delegaciones, ayuntamiento, hospital, centros de salud, universidades, centros educativos, centros comerciales, polígonos industriales, etc.).

Figura 24. Distancia de los equipamientos y servicios de la ciudad a las paradas de autobús.



3. Incluir en el impuesto de rodaje un abono del servicio de autobús.

Con esta acción se tratará de incluir el pago del abono del servicio de autobús en el pago del impuesto de rodaje de todos los vehículos particulares censados en Mérida, de tal modo que, al tenerlo ya pagado de antemano, el ciudadanos emeritense se vea abocado al gasto o amortización del mismo y se fomente el uso del autobús en lugar del automóvil.

El pago del abono del servicio de autobús se haría efectivo cuando se pague el impuesto de rodaje y el concepto aparecería detallado en la carta informativa que se suministra al contribuyente.

2.1.7 Favorecer la compatibilidad e intermodalidad del servicio con otros tipos de transporte público

1. Adecuación de la flota de autobuses para hacer posible su uso por ciclistas portando bicicleta.

El objeto de esta acción es adecuar tanto el exterior (ya sea en la parte delantera o la trasera) como el interior de los autobuses con dispositivos que permitan el transporte de bicicletas por aquellos usuarios que así lo deseen.

2. Creación de un punto de conexión intermodal entre el autobús urbano e interurbano.

Remodelación de la estación de autobuses interurbanos de tal modo que tengan cabida los autobuses urbanos y puedan parar en sus instalaciones, con el objeto de conectar con algunas de las líneas interurbanas.

Si la remodelación o adaptación de la estación de autobuses interurbanos no fuera posible, podría construirse una parada de autobús urbano en las inmediaciones de la primera con rampas o escaleras de acceso, que facilite la conexión entre ambos servicios y/o permita la espera con total comodidad de las líneas de autobús urbano que paren en este equipamiento, por los usuarios que han llegado en diferentes autobuses interurbanos.

3. Creación de un punto de conexión intermodal entre el autobús urbano y el ferrocarril.

Remodelación de la estación de ferrocarril de tal modo que puedan acceder los autobuses urbanos y puedan parar en sus instalaciones con el objeto de conectar con algunas de las líneas de tren.

Si la remodelación o adaptación de la estación de ferrocarril no fuera posible, podría construirse una parada de autobús urbano en las inmediaciones de la primera con rampas o escaleras de acceso a la primera, que facilite la conexión entre ambos servicios y/o permita la espera con total comodidad de las líneas de autobús urbano que paren en este equipamiento, por los usuarios que han llegado en diferentes trenes de pasajeros.

2.2 Propuestas específicas para cada una de las líneas

2.3 Línea 2

Los problemas detectados y la estructura del viario en la zona, hace que se deba plantear en esta zona la **reubicación de las paradas 2.12 (San Lázaro) y 2.13 (Santa Isabel)** por el **difícil acceso del autobús**, y la **eliminación de las paradas 2.10 (San Juan 1) y 2.11 (San Juan 2)** por **ubicarse en vías de Nivel 4**.

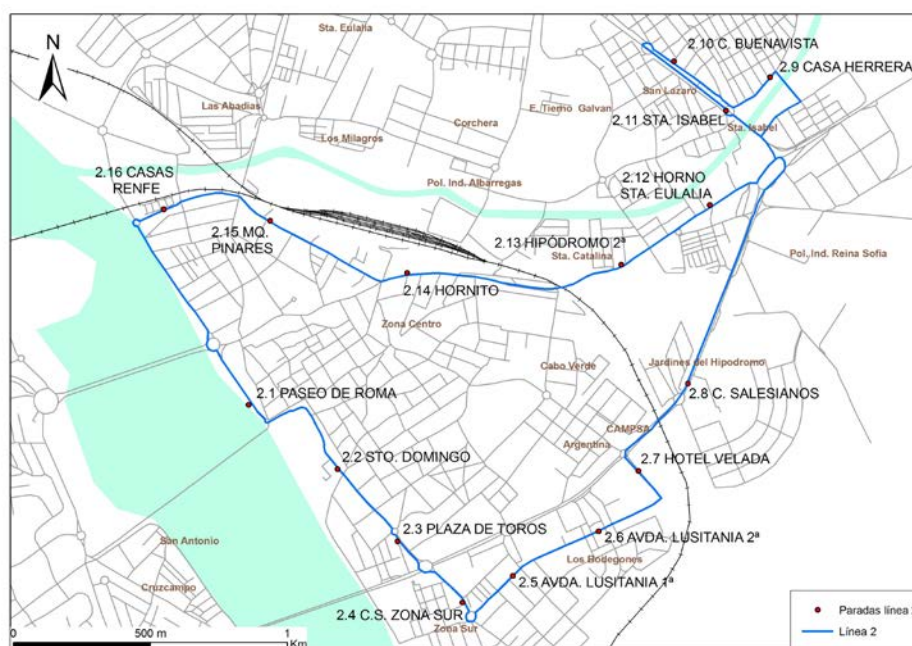
Puede que **San Juan** sea una **barriada adecuada para la implantación de un servicio de microbús urbano** que recorra las calles más conflictivas y estrechas llevando a los usuarios desde este puntos a las principales paradas ubicadas en vías principales.

Otro aspecto a considerar en la Línea 2 es el **posible cambio de ubicación** de la parada 2.15 (**Horno de Santa Eulalia**). Está parada situada en la avenida de Extremadura podría ser colocada más adelante en el trayecto por esta vía, una vez pasado el circo romano.

Cambiar el recorrido de la línea, modificando su trazado por Reina Sofía y hacerlo seguir la avenida Lusitania y la avenida Juan Pablo II, **es una alteración que podría ser considerada a medio o largo plazo.**

Cabría la posibilidad de suprimir las paradas del Velada (2.7) y Lidl (2.8) por su **escaso empleo** y por los problemas que se generan a su alrededor.

Figura 25. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el martes, 20/04/2010.

2.3.1 Propuesta de intervención en la Línea 2

- ✓ Mayor **control policial**.
- ✓ **Quitar paradas**.
- ✓ **Cambiar la señalización** de toda la barriada de S. Juan.
- ✓ **Evitar la doble fila** de vehículos existentes en la avenida Juan Carlos I.
- ✓ Exponer en todas las paradas de la línea **información** relativa a los horarios de salida/llegada del bus para que los usuarios potenciales tengan conocimiento del servicio.
- ✓ Habilitar en las paradas (en las que no existan marquesinas) **zonas de espera**.

2.3.2 Propuesta de intervención en las paradas de la Línea 2

- ✓ **Parada del paseo de Roma (2.1):**

- Mayor control policial.
 - Pintar las marcas viales de leyenda bus.
 - Colocar más visibles las **señales de prohibido parar y estacionar** y parada bus.
 - Necesidad de **ampliar la zona física de estacionamiento** de la parada.
- ✓ **Parada de la plaza de Sto. Domingo (2.2):**
- Mayor control policial.
 - **Reubicar esta parada** en el jardín de césped frente a los pisos de “Otero” con C/ Ciñuelas (terreno público) por peligrosa e inadecuada desde el punto de vista del espacio habilitado.
 - **No hay señalización vertical** ni marcas viales.
- ✓ **Parada de Plaza de Toros (2.3):**
- Mover una **farola** de sitio para favorecer el giro de los autobuses a la hora de incorporarse a la circulación y cortar en oblicuo la acera.
- ✓ **Parada Ambulatorio Zona Sur (2.4):**
- Mayor control policial.
 - Reubicar la **papelera** hacia atrás para favorecer la accesibilidad a la parada.
 - **Pintar marcas viales** y leyenda bus y poner la señal de **prohibido estacionar a 2,20 m.**
- ✓ **Parada de la avenida Lusitania 1 (2.5):**
- Retirar dos postes y colocar la señal y la papelera en la farola.
 - Colocar la parada más atrás en esta misma avenida.
- ✓ **Parada de avenida Lusitania 2 (2.6):**
- Retirar la papelera y ponerla en la farola.
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada del Hotel Velada (2.7):**
- Mayor control policial.
 - Poner marquesina.
 - Repintar marcas viales y poner la señal de parada bus.
 - Reubicar un **poste** y una **papelera** del medio de la acera.
- ✓ **Parada del Lidl (2.8):**
- Poner señal de parada bus, repintar marcas viales y leyenda bus.

- Tomar medidas para **favorecer la incorporación del bus a la circulación.**
- ✓ **Parada de María Auxiliadora (2.9):** Suprimir la parada. Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Nueva parada 2.9: Casa Herrera.**
- ✓ **Parada de S. Juan 1 (2.10): Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de S. Juan 2 (2.11): Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Nueva parada 2.10: calle Buenavista,** frente Automóviles Gómez.
- ✓ **Parada de S. Lázaro (2.12): Suprimir la parada.** Ausencia de coordinación semafórica y ubicación de la parada.
- ✓ **Parada de Sta. Isabel (2.13): Buscar una nueva ubicación.**
- ✓ **Parada de Renault (2.14): Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada del Horno de Santa Eulalia (2.15):**
 - Mayor control policial.
 - **Cambiar la ubicación.** Desplazarla hacia atrás en el recorrido.
 - Poner señalización vertical y repintar las marcas viales.
- ✓ **Nueva parada 2.13: avda. R. Juan Carlos I, Hipódromo 2.**
- ✓ **Parada del Hornito (2.14):**
 - Mayor control policial.
 - Poner la señal vertical de prohibición en la pared y la señal de prohibido estacionar.
- ✓ **Parada C/ Marquesa Pinares (2.15):**
 - Mayor control policial.

2.4 Línea 3

Con independencia de la **supresión de algunas paradas** como la 3.1 (**San Andrés 1**) por presentar otra parada a menos de 300 metros y estar sobre viario de Nivel 4, o la **reubicación de otras** como la 3.9 (**Cabo Verde**), en la Línea 3 hay que **plantearse aspectos importantes relacionados con los conflictos entre el vehículo privado y el público**.

Es importante reubicar zonas de carga y descarga (como en el barrio de **Argentina** con la parada 3.8) y **exigir un mayor control policial** que evite el estacionamiento indebido de vehículos privados.

En otro orden de cosas, subrayar que la Línea 2 y la Línea 3 comparten muchos tramos, por lo que se podría intentar modificar la Línea 3. La Línea 3 se podría convertir en una línea de ida y vuelta con inicio en la parada 3.2 (**San Andrés**), y subida hasta la parada 3.12 (**Casas Renfe**). Desde esta última parada volvería a bajar hacia San Andrés, pudiendo modificar su trayecto. Como atraviesa calles estrechas se **podría plantear incluso el hecho de que se hiciera el recorrido con un microbús**.

Figura 26. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el jueves, 22/04/2010.

2.4.1 Propuestas de intervención en la Línea 3

- ✓ **Suprimir paradas.**
- ✓ Poner marcas viales en las esquinas y bolos en la zona de la C/ Cabo Verde hacia El Pavo.

2.4.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 3

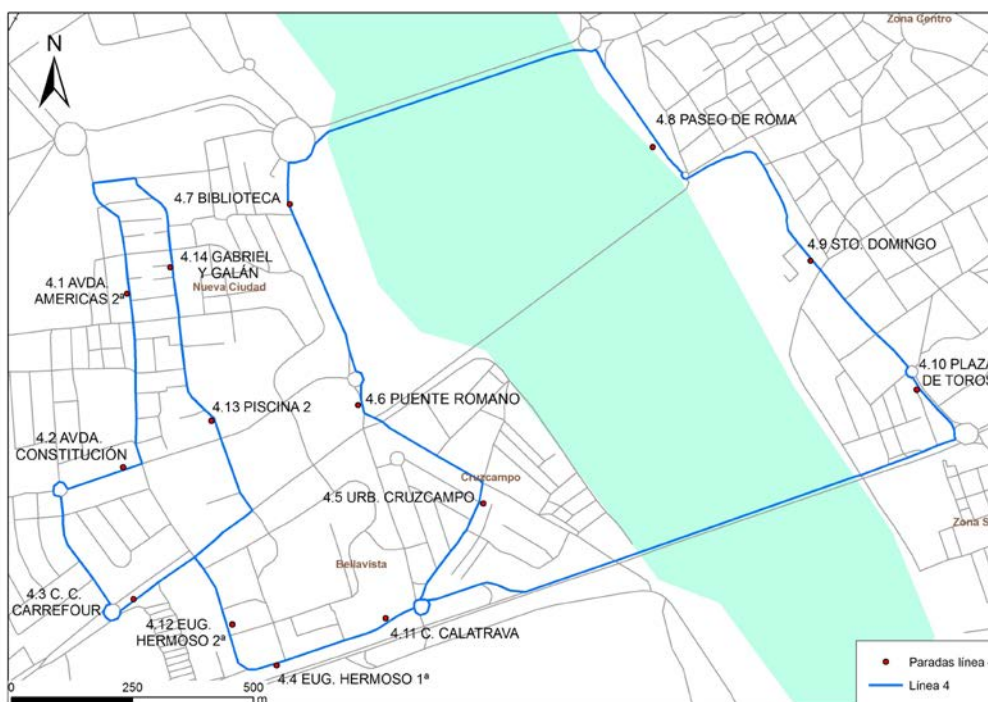
- ✓ **Parada de S. Andrés 1 (3.1):**
 - Reubicar la papelerera y una señal y ponerlo todo en la farola.
- ✓ **Parada de S. Andrés 2 (3.2): Suprimir parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Las Tres Casas (3.2):**
 - Poner marquesina.
- ✓ **Parada de la avenida Lusitania 1 (3.4):**
 - Retirar dos postes y colocar la señal y la papelerera en la farola.
 - Colocar la parada más atrás en esta misma avenida.
- ✓ **Parada de la avenida Lusitania 2 (3.5):**
 - Retirar la papelerera y ponerla en la farola.
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada del Hotel Velada (3.6):**
 - Mayor control policial.
 - Poner marquesina.
 - Repintar marcas viales y poner la señal de parada bus.
 - Reubicar un poste y una papelerera del medio de la acera.
- ✓ **Parada de Opel (3.7):**
 - Poner la parada un poco más adelante, en esta misma calle.
 - Poner primero la zona de carga y descarga y después la parada.
- ✓ **Parada de C/ Cabo Verde (3.8):**
 - Colocar la señal de parada bus al inicio de la parada y poner una flecha en la señal.
 - Mover la parada al Museo Abierto.
- ✓ **Parada del Hornito (3.9):**
 - Mayor control policial.
 - Poner la señal vertical de prohibición en la pared.
 - Poner la señal de prohibido estacionar excepto bus.

- ✓ **Parada de C/ Marquesa Pinares (3.10):**
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada del Paseo de Roma (3.12):**
 - Mayor control policial.
 - Pintar las marcas viales de leyenda bus.
 - Colocar más visible la señal de prohibido parar y estacionar. El mismo problema presenta la señal de parada bus.
 - Necesidad de ampliar la zona física de estacionamiento de la parada.
- ✓ **Parada de la plaza de Sto. Domingo (3.13):**
 - Mayor control policial.
 - **Reubicar esta parada** en el jardín de césped frente a los pisos de “Otero” con C/ Ciñuelas (terreno público) por peligrosa e inadecuada desde el punto de vista del espacio habilitado.
 - No hay señalización vertical ni marcas viales.
- ✓ **Parada del Ambulatorio Zona Sur (3.15):**
 - Mayor control policial.
 - Reubicar la papelera hacia atrás para favorecer la accesibilidad a la parada.
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - Poner la señal vertical de prohibido estacionar a 2,20 m.
- ✓ **Parada de Plantonal de Vera (3.17):**
 - Poner marquesina y repintar las marcas viales.

2.5 Línea 4

Ante el **gran tráfico** que existe en la **calle Mario Roso de Luna**, intentar **modificar el recorrido**. **Suprimir el tramo** que discurre por la **mencionada calle** y seguir el mismo trayecto que la línea sigue en la vuelta por la **avenida Eugenio Hermoso**. La **modificación del trayecto** sería tan sólo **hasta la avenida de Portugal**. Una vez el autobús alcanza esta arteria volvería a seguir su recorrido por la avenida de **Cristóbal Colón**.

Figura 27. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el viernes, 23/04/2010.

2.5.1 Propuestas de intervención en la Línea 4

- ✓ **Mayor control policial.**
- ✓ **Modificar el recorrido** y que tanto en la ida como en la vuelta discurra por la Avenida Eugenio Hermoso hasta la avenida de Portugal, en la cual se giraría hacia la derecha para volver a la calle Cristóbal Colón, en vez de por la calle Mario Roso de Luna en la ida. Suprimir la parada de la calle Roso de Luna y ubicar una nueva parada en la calle avenida Eugenio Hermoso, frente a la parada Eugenio Hermoso 1.
- ✓ **Intentar suprimir las paradas de la Constitución y Carrefour.** Modificar el trayecto y, en lugar de discurrir por las calles Constitución y Ponce de León, que siga recto desde la avenida de Las Américas hasta

la avenida de Eugenio Hermoso. Se ubicaría una nueva parada frente al Día al final de la avenida de Las Américas.

2.5.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 4

- ✓ **Parada avda. de Las Américas 1: Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada avda. de Las Américas 2 (4.2):** Reubicar la parada frente a la Farmacia.
- ✓ **Parada de la avenida de la Constitución (4.3):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - **Reubicar los contenedores y eco-puntos** (perjudican la maniobra de entrada al bus).
 - Suprimir la parada a largo plazo.
- ✓ **Parada de Carrefour (4.4):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - Poner la señal vertical de parada bus.
- ✓ **Parada de la avenida Eugenio Hermoso 1 (4.5): Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de la avenida Eugenio Hermoso 2 (4.6):**
 - Poner señal de estacionamiento bus, repintar marcas viales y la leyenda bus.
 - **Reubicar la parada** unos metros antes.
- ✓ **Parada de la urbanización Cruzcampo (4.7):**
 - **Reubicar la parada más atrás**, a la zona de las 6 plazas de aparcamiento público (antes adecuar el entorno: bordillos, alcorques y podar un poco el árbol cercano).
- ✓ **Parada del Puente Romano (4.8):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus y colocar flecha direccional en la señal de prohibido estacionar excepto bus urbano.
- ✓ **Parada de Biblioteca Pública (4.9):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus y cambiar la señal vertical de prohibido estacionar excepto bus por deterioro.
- ✓ **Parada del paseo de Roma (4.10):**
 - Mayor control policial.
 - Pintar las marcas viales de leyenda bus.

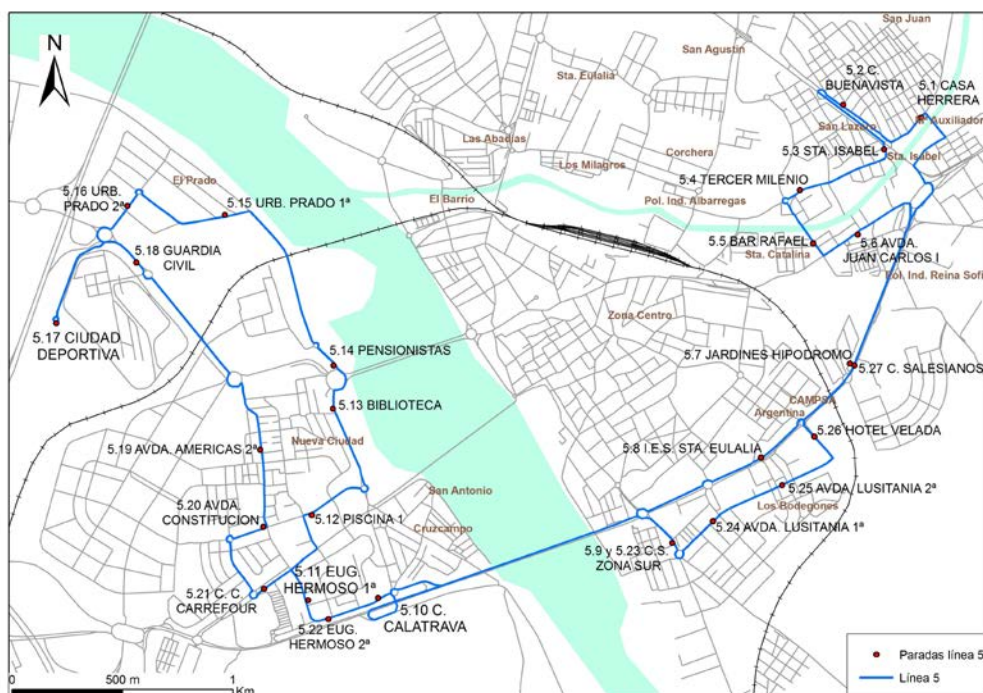
- Colocar más visible la señal de prohibido parar y estacionar. El mismo problema presenta la señal de parada bus.
- Necesidad de ampliar la zona física de estacionamiento de la parada.
- ✓ **Parada de la plaza de Sto. Domingo (4.11):**
 - Mayor control policial.
 - Reubicar esta parada en el jardín de césped frente a los pisos de “Otero” con C/ Ciñuelas (terreno público) por peligrosa e inadecuada desde el punto de vista del espacio habilitado.
 - No hay señalización vertical ni marcas viales.
- ✓ **Parada de la C/ Mario Roso de Luna (4.14):** Suprimir la parada.
 - Reubicarla en la Avda. Eugenio Hermoso frente a la parada Eugenio Hermoso 1.

2.6 Línea 5

En la **barriada de San Juan** existen **problemas con los semáforos**. Se tiene un semáforo conflictivo y tres semáforos no coordinados. En esta zona se puede **plantear la supresión de las paradas 5.2 (San Juan 1) y 5.3 (San Juan 2)** o, llegado el caso, **el cambio de ubicación de las paradas 5.1 (María Auxiliadora) y 5.2 (San Juan 1) y la eliminación de la 5.3**. Las paradas se encuentran muy próximas unas de otras y además se encuentran sobre viario de Nivel 4.

Con el tiempo que se ahorra al no entrar en San Juan, **se podría modificar el recorrido y entrar en “la Loba” después de la parada 5.15 (Estación de Autobuses)**. Ante todo lo comentado se estima factible la utilización del microbús en la barriada de San Juan.

Figura 28. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el miércoles, 28/04/2010.

2.6.1 Propuestas de intervención en la Línea 5

- ✓ **Mayor control policial.**
- ✓ En la zona de la barriada de S. Juan hay que cambiar las señales de tráfico y ponerlas a 2,20 m, colocar bolos en ciertas zonas para que el bus pase sin problemas (C/ S. Fausto entre otras) y poner espejos en ciertas zonas.

2.6.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 5

- ✓ **Parada de María Auxiliadora: Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de avda. Casa Herrera (5.1): Nuevo inicio de la línea.**
- ✓ **Parada de San Juan 1: Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de San Juan 2: Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros y está sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada en la avda. Buenavista (5.2), frente a Automóviles Gómez. Nueva parada.**

- ✓ **Parada de S. Lázaro: Suprimir la parada.** Solucionar los problemas con la coordinación semafórica y ubicación de la parada.
- ✓ **Parada de Santa Isabel (5.3): Cambiar su ubicación.**
- ✓ **Parada Tercer Milenio (5.4).** Reubicar la parada de tal modo que quede más próxima a las nuevas dependencias: Juzgados, Consejerías, Policía Nacional
- ✓ **Parada del Bar Rafael (5.5) :**
 - Mayor control policial.
 - Mover la señal de prohibido estacionar y colocarla en la esquina de C/ Padre Panero.
 - Crear un espacio habilitado para estacionamiento de motos al final de esta parada.
- ✓ **Parada de la avenida Juan Carlos I (5.6):**
 - Mayor control policial.
 - **Retirar los postes** y mover la señal de prohibido estacionar a la farola. También colocar una flecha direccional.
- ✓ **Parada de Jardines del Hipódromo (5.7):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - Quitar grafiti de la señal de parada bus y poner señal de prohibido estacionar excepto bus.
- ✓ **Parada Ambulatorio Zona Sur (5.9 y 5.23):**
 - Mayor control policial.
 - **Reubicar la papelera** hacia atrás para favorecer la accesibilidad a la parada.
 - Pintar marcas viales y leyenda bus. Poner la señal vertical de prohibido estacionar a 2,20 m.
- ✓ **Parada de C/ Mario Roso de Luna:** Suprimir la parada. Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada en la avda. Eugenio Hermoso IDA (5.11): Nueva parada.**
- ✓ **Parada de la Piscina 1 (5.12):**
 - **Mover la parada al final de la zona de estacionamientos** (ubicación nueva entre el polideportivo Guadiana y la piscina municipal).
 - Renovar la señal de prohibición que está deteriorada y repintar las marcas viales.
- ✓ **Parada de Pensionistas (5.14):**

- Repintar marcas viales, poner las señales de prohibido estacionar excepto bus y parada bus.
- Arreglar baldosas sueltas en la acera.
- ✓ **Parada de la urbanización Prado 1 (5.15):**
 - Repintar marcas viales y poner marquesina.
 - **Trasladar esta parada a la zona del recinto IFEME** para dar servicio al recinto.
- ✓ **Parada de Guardia Civil (5.18):**
 - Repintar marcas viales y leyenda bus.
 - **PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.**
- ✓ **Parada de avda. de Las Américas 1:** Suprimir la parada. Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de avda. de Las Américas 2 (5.19):** Cambiar de ubicación la parada. Frente a la Farmacia.
- ✓ **Parada de la avenida de la Constitución (5.20):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - **Reubicar los contenedores y eco-puntos** (perjudican la maniobra de entrada).
 - Suprimir a largo plazo.
- ✓ **Parada del Carrefour (5.21):**
 - Pintar marcas viales, leyenda bus y poner señal de reservado para bus.
 - Suprimir a largo plazo.
- ✓ **Parada de la avenida Eugenio Hermoso 1: Suprimir la parada.** Presenta otra parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de Eugenio Hermoso 2 (5.22): Reubicar** la parada unos metros antes.
- ✓ **Parada de la avenida de Lusitania 1 (5.24):**
 - Retirar dos postes y colocar la señal y la papelera en la farola.
 - Colocar la parada más atrás en esta misma avenida.
- ✓ **Parada de la avenida Lusitania 2 (5.25):**
 - Retirar la papelera y ponerla en la farola.
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada del Hotel Velada (5.26):**
 - Mayor control policial.

- Poner marquesina.
 - Repintar marcas viales y poner señalización de parada bus.
 - Reubicar un poste y una papelería del medio de la acera.
- ✓ **Parada del Lidl (5.27):**
- Poner señal “S-19” (parada bus), repintar marcas viales y leyenda bus.
 - Tomar medidas para favorecer la incorporación del bus a la circulación.

2.7 Línea 6

Ante lo comentado, para evitar alguno de los conflictos comentados en el párrafo anterior, **se plantea para esta línea la supresión del trayecto que existe hasta la barriada de Carrión** (PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS y ubicada en viario de Nivel 4). Se presenta la **opción de dar la vuelta del trayecto en la rotonda de El Foro**. Habría pues que **suprimir las paradas 6.9 (Agricultura), 6.10 (Carrión) y 6.11 (Foro)**, también está última PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS. Antes de dar la vuelta en la rotonda se ubicaría la parada en la calle Luis Álvarez Lencero.

Ante la **conflictividad** existente también en las **avenidas Eugenio Hermoso y Las Américas**, debido ante todo al **tráfico** y al **estacionamiento indebido** de vehículos, se plantean las siguientes opciones: 1) **suprimir las dos paradas de Eugenio Hermoso** (presenta una parada próxima a menos de 300 metros) y **colocar sólo una entre las dos existentes**, y 2) **eliminar las dos paradas de la avenida de Las Américas** (presenta una parada próxima a menos de 300 metros) y, como en el caso anterior, **ubicar sólo una entre las anteriores**.

Figura 29. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el jueves, 29/04/2010.

2.7.1 Propuestas de intervención en la Línea 6

- ✓ Suprimir paradas.

2.7.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 6

- ✓ **Parada del paseo de Roma (6.1):**
 - Mayor control policial.
 - Colocar más visible la señal de prohibido parar y estacionar. El mismo problema presenta la señal de parada bus.
 - Necesidad de ampliar la zona física de estacionamiento de la parada.
- ✓ **Parada de Pensionistas (6.2):**
 - Repintar marcas viales y poner las señales de prohibido estacionar excepto bus y parada bus.
 - Arreglar baldosas sueltas en la acera.
- ✓ **Parada de la urbanización El Prado 1 (6.3):**
 - Repintar marcas viales y poner marquesina.
 - **Trasladar esta parada a la zona del recinto IFEME para dar servicio al recinto.**
- ✓ **Parada de la urbanización El Prado 2 (6.4):**

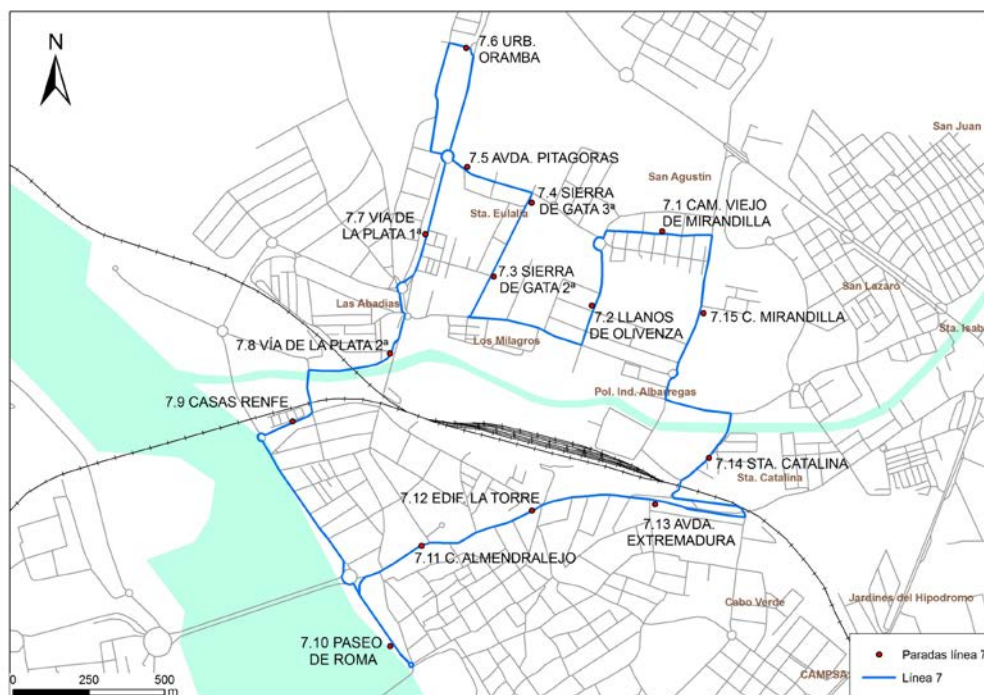
- Cambio de señal existente por deterioro.
- ✓ **Parada de Guardia Civil (6.5):**
 - Repintar las marcas viales y leyenda bus.
 - **PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.**
- ✓ **Parada de la avda. de Las Américas 1: Suprimir la parada.** Presenta una parada a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de la avda. de Las Américas 2 (6.6): Reubicar la parada.** Frente a la Farmacia.
- ✓ **Parada de la avenida de la Constitución (6.7):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - **Reubicar los contenedores y eco-puntos** ya que perjudican la maniobra de entrada al conductor del bus.
- ✓ **Parada de Agricultura: Suprimir la parada.**
- ✓ **Parada de la Bda. Carrión: Suprimir la parada.** PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada del Foro (6.8): Reubicar la parada.** Antes de la rotonda de El Foro. PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada de la avenida Eugenio Hermoso 1: Suprimir la parada.**
- ✓ **Parada de Eugenio Hermoso 2 (6.10): Reubicar la parada.** Situarla unos metros antes.
- ✓ **Parada de la urbanización Cruzcampo (6.12):**
 - **Reubicar la parada más atrás**, en una zona donde se ofrecen 6 plazas de aparcamiento público. Para localizar aquí la parada habría que adecuar el entorno: retocar bordillos, alcorques y podar un poco el árbol cercano.
- ✓ **Parada de Escuela de Administración Pública (6.13):**
 - Pintar marcas viales y leyenda bus y colocar flecha direccional en la señal de prohibido estacionar excepto bus urbano.

2.8 Línea 7

Debido al tráfico y el estacionamiento indebido de vehículos, se estima pertinente **suprimir las paradas 7.8 y 7.9, Juan Canet 1 y Juan Canet 2**, respectivamente, y ubicar una sola parada en el medio de la calle paralela a la anterior y que no es otra que la calle Calamonte. Además son paradas que se encuentran situadas en vías de Nivel 4.

Otra **zona tremendamente conflictiva** en el trayecto de la Línea 7 son los **tramos que discurren por los barrios de San Eulalia y Las Abadías**. Todas las paradas situadas aquí están en viarios de Nivel 4 y muchas de ellas tienen paradas a menos de 300 metros. El exceso de paradas en tramos cortos, el tráfico y las calles por las que discurre el autobús hacen plantearse el recorrido por esta zona de la ciudad. Ante esto se propone: **suprimir la parada 7.11 (Sierra de Gata 1)**; dejar las paradas 7.12 y 7.14 (Sierra de Gata 2 y 3, respectivamente); suprimir el recorrido por la calle Panaderos cada dos vueltas y **quitar** por tanto la **parada 7.13 (Santa Eulalia)**, que ADEMÁS CUENTA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA; y **suprimir todo el recorrido por la calle Astorga y Zeus, eliminando con ello las paradas 7.18 y 7.19 (Las Abadías 1 y Las Abadías 2)**, y **moviendo la parada 7.20 (calle Florencia Gil) hacia la calle Vía de la Plata**, por donde discurriría el nuevo recorrido, contando esta última PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.

Figura 30. Propuestas futuras.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el miércoles, 03/05/2010.

2.8.1 Propuestas de intervención en la Línea 7

- ✓ **Suprimir paradas.**
- ✓ **Aumentar la frecuencia de la línea.**
- ✓ **Quitar las paradas de Juan Canet 1 y Juan Canet 2** (paradas situadas muy próximas y en viarios de Nivel 4) y ubicar la única parada de la zona en la calle paralela a Juan Canet (al sur): Camino Viejo de Mirandilla.
- ✓ Suprimir el recorrido por la calle Panaderos cada dos vueltas. Quitar la parada de Santa Eulalia (PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA y en viario de Nivel 4).
- ✓ Quitar todo el recorrido por la calle Astorga y Zeus. **Eliminar** las paradas de **Las Abadías 1 y Las Abadías 2. Reubicar** la parada de la **calle Florencia Gil** (PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA y ubicada en sobre viario de Nivel 4). Situarla en la calle Vía de la Plata. Nuevo recorrido por la calle Vía de la Plata.

2.8.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 7

- ✓ **Parada de C/ Juan Canet 1: Suprimir la parada.** Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de C/ Juan Canet 2 (7.1): Suprimir la parada y reubicarla** en la calle Camino Viejo de Mirandilla). Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Llanos de Olivenza (7.2):**
 - Poner señal de paradas parada bus.
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada de Sierra de Gata 1: Suprimir la parada.** Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Sierra de Gata 2 (7.3):**
 - Pintar zona de exclusión de tráfico y/o ver la posibilidad de poner bolos.
 - Poner marquesina y marca vial y señal de parada bus.
- ✓ **Parada de Sta. Eulalia:** Suprimir la parada. Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4, además es una PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada de Sierra de Gata 3 (7.4):**
 - Poner marquesina y señal de parada bus.
 - Intento de reubicar la parada porque está muy cerca de un cruce y dificulta la visibilidad a otros usuarios de la vía.

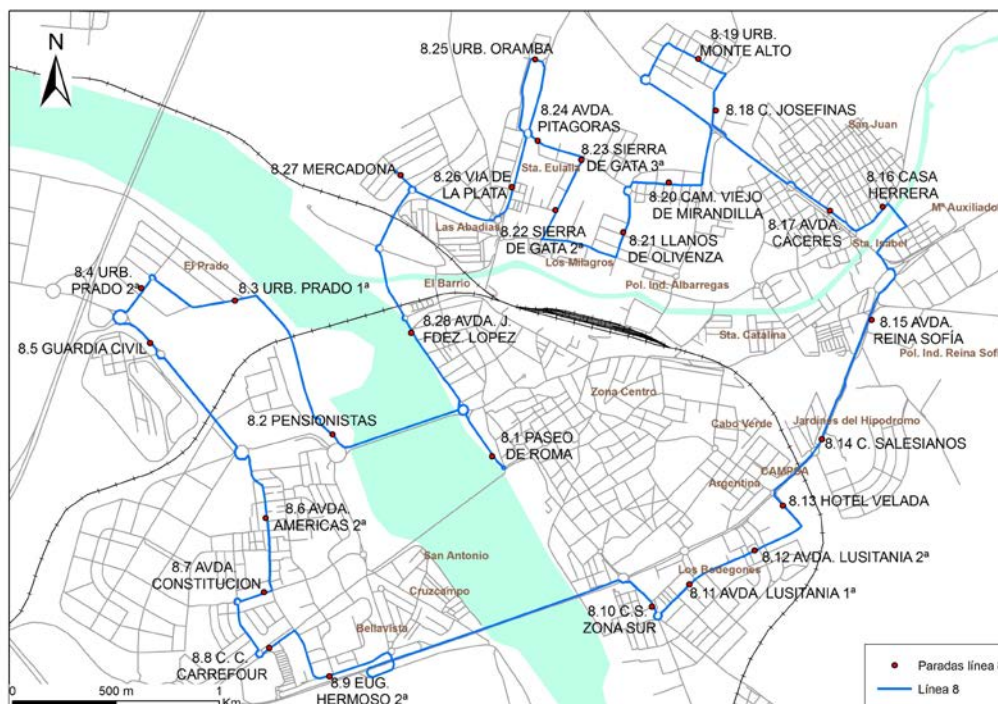
- Reformar los pasos sobre-elevados que hay cerca de esta parada.
- ✓ **Parada de la avenida Pitágoras (7.5):**
 - Poner señal de prohibido estacionar excepto bus y señal de parada bus.
 - Repintar marcas viales y leyenda bus.
- ✓ **Parada de C/ Oramba (7.6):**
 - Mayor control policial.
 - Poner señal de prohibido estacionar excepto bus y señal de parada bus.
 - Pintar marcas viales y leyenda bus.
 - Retirar la señal de prohibido estacionar excepto bus de la esquina C/ La Legua con la avenida de Numancia.
- ✓ **Parada de Vía de la Plata 1ª (7.7):**
 - Repintar marcas viales y leyenda bus.
 - Poner señal vertical de parada bus.
- ✓ **Parada de la avenida de Las Abadías 1: Suprimir la parada.**
Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de la avenida de Las Abadías 2: Suprimir la parada.**
Presenta paradas situadas a menos de 300 metros y está ubicada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ Parada de la **calle Florencia Gil (7.8): Suprimir la parada** y reubicar en la calle Vía de la Plata. PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada de C/ Almendralejo (7.11):**
 - Ampliar las marcas de parada bus hasta el paso de peatones para evitar huecos que puedan ser aprovechados por motos con la consiguiente molestia para que el bus se incorpore a la circulación.
 - Repintar marcas viales y poner señal de parada bus.
 - Mover la señal de prohibido estacionar excepto bus.
- ✓ **Parada del Ed. La Torre (7.12):**
 - Mayor control policial.
 - Los viajeros en espera no disponen de zona para esperar techada (habilitar algún tipo de marquesina, techado o similar).
 - Recolocar la señal informativa de parada bus en la farola con flecha direccional.

- Mover ligeramente hacia arriba la señal de prohibido estacionar excepto bus.
- ✓ **Parada de la avenida de Extremadura (7.13):**
 - Mayor control policial.
 - Intentar poner una marquesina.
 - Poner panel informativo con las frecuencias de las líneas.
 - **Posible eliminación de la parada.** PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada de Sta. Catalina (7.14):**
 - Repintar marcas viales, poner señal vertical de parada bus y mover la señal informativa de paso de peatones a la farola.
- ✓ **Parada de Velódromo: Suprimir la parada.** Presenta paradas situadas a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de S. Agustín (7.15): Reubicar la parada** unos metros antes: calle Mirandilla.

2.9 Línea 8

En una ciudad como Mérida de tamaño medio, **la existencia de una línea con una frecuencia de recorrió de 1 hora es algo difícilmente asumible.** Por ello **se propone para esta línea la eliminación de una serie de paradas y la modificación del recorrido.** Todo ello con el fin de **hacer más atractivo el recorrido** de una línea que debería ser fundamental en el servicio, ya que es la **única línea estrictamente circular** que ofrece la empresa de transportes urbanos.

Figura 31. Propuestas de intervención.



Fuente: Aforo de ocupación realizado el lunes, 22/03/2010.

2.9.1 Propuestas de intervención en la Línea 8

- ✓ **Reducir el número de paradas.**
- ✓ **Aumentar la frecuencia del recorrido.**
- ✓ **Quitar las paradas Constitución y Carrefour.** Poner la nueva parada en la acera del Día. Frente a la Consejería.
- ✓ **Evitar al autobús meterse en San Juan.** Quitar la parada de Juan Carlos I. Poner la parada en la avenida Reina Sofía, frente al concesionario de Mercedes. Crear una plataforma de hormigón.
- ✓ **Quitar las paradas de Juan Canet 1 y Juan Canet 2** y ubicar la única parada de la zona en la calle paralela a Juan Canet (al sur): calle Camino Viejo de Mirandilla.

2.9.2 Propuestas de intervención en las paradas de la Línea 8

- ✓ **Parada de la avenida de Las Américas 1ª:** Suprimir la parada. Presenta una parada próxima a menos de 300 metros.
- ✓ **Parada de la avenida de Las Américas 2ª (8.6):** Reubicar la parada.
- ✓ **Parada de la avenida de Eugenio Hermoso 1ª:** Suprimir la parada. Presenta una parada próxima a menos de 300 metros.

- ✓ **Parada de la avenida de Eugenio Hermoso 2ª (8.9): Reubicar la parada unos metros antes.**
- ✓ **Parada de Hotel Velada (8.13):**
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada de la avenida Juan Carlos I:** Evitar que el autobús entre en la parada de Juan Carlos I.
- ✓ **Parada en la avenida Reina Sofía (8.15): Nueva parada.**
- ✓ **Parada María Auxiliadora: Suprimir la parada.** Presenta una parada próxima a menos de 300 metros y está situada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada del colegio Las Josefinas (8.18):**
 - **Reubicar** la parada.
 - Mayor control policial.
 - **PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.**
- ✓ **Parada de Juan Canet 1ª: Suprimir la parada.** Presenta una parada próxima a menos de 300 metros y está situada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Juan Canet 2ª: Suprimir la parada.** Presenta una parada próxima a menos de 300 metros y está situada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de la calle Camino Viejo de Mirandilla (8.21): Nueva parada.**
- ✓ **Parada de Llanos de Olivenza (8.22):**
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada Sierra de Gata 1ª: Suprimir la parada.** Presenta una parada próxima a menos de 300 metros y está situada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Urb. Oramba (8.26):**
 - Mayor control policial.
- ✓ **Parada avda. de Las Abadías: Suprimir la parada.** Presenta una parada próxima a menos de 300 metros y está situada sobre viario de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Mercadona (8.27).** Posible eliminación de la parada:
 - **PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.**
- ✓ **Parada de la Avenida José Fernández López (8.28).** Posible eliminación de la parada:
 - **PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.**

- Mayor control policial.
- ✓ **Parada María Auxiliadora (9.7): ¿Parada prescindible?** Presenta paradas a menos de 300 metros y se ubica en vías de Nivel 4.
- ✓ **Parada calle Buenavista, frente Autos Gómez (9.10): Nueva parada.**
- ✓ **Parada del colegio Las Josefinas (9.11):** Cambiar la ubicación de la parada.
- PARADA CON MENOS DE 10 USUARIOS AL DÍA.
- ✓ **Parada de Juan Canet 1ª: Suprimir la parada.** Presenta paradas a menos de 300 metros y se ubica en vías de Nivel 4.
- ✓ **Parada de Juan Canet 2ª: Suprimir la parada.** Presenta paradas a menos de 300 metros y se ubica en vías de Nivel 4.
- ✓ **Parada calle Camino Viejo de Mirandilla (9.14): Nueva parada.**
- ✓ **Parada de Llanos de Olivenza (9.15):**
- Mayor control policial.
- ✓ **Parada del Velódromo: Suprimir la parada.** Presenta paradas a menos de 300 metros y se ubica en vías de Nivel 4.
- ✓ **Parada de San Agustín (9.16):** Reubicar la parada unos metros antes en la calle Mirandilla.
- ✓ **Parada de San Lázaro: Suprimir la parada.**
- ✓ **Parada de Sta. Isabel (9.17):** Cambiar de ubicación, buscar una solución.
- ✓ **Parada de Renault: Suprimir la parada.**
- ✓ **Parada del Horno de Santa Eulalia (9.18): Reubicar la parada** unos metros antes.
- ✓ **Parada del Hipódromo 2ª:** Nueva parada en el trayecto de vuelta.
- ✓ **Parada del Hornito (9.20):**
- Mayor control policial.
- ✓ **Parada de C/ Marquesa Pinares (9.21):**
- Mayor control policial.