

Propuesta *revolucionaria* para crear una nueva red de autobuses urbanos en la ciudad de Burgos, que conecte integral y equitativamente toda la trama urbana, sin ningún coste añadido ni necesidad de más conductores.

Constituida por **tres líneas circulares** inmediatas con la posibilidad de **dos** más por los futuros viales del bulevar y ronda interior sur (en total serían **cinco** líneas circulares), **cuatro líneas transversales**, **cuatro líneas zonales circulares** y **otras líneas complementarias**, que al final de esta propuesta se expresan en detalle sus recorridos y **enlaces de mapas**, eliminando el actual obsoleto y derrochador barullo de líneas que generan múltiples quejas por su ineficiencia.

La ya no tan reciente inauguración de la nueva Estación del Tren ha mostrado a la ciudadanía burgalesa la **obsolescencia** de su actual red de transporte urbano por su insuficiente conexión a la misma, con tres líneas (25, 43 y 80, ésta última con el Campus de la Universidad que suele ir con autobuses casi vacíos en horas valle excepto en las horas punta en que van llenos como luego se explica) de muy limitados itinerarios y horarios, que han generado un agravio comparativo a los barrios por donde no pasan al no disponer éstos de una parada cercana para su empleo equitativo por todos los burgaleses para conectar con dicha Estación o con el próximo nuevo Hospital con la misma facilidad que tienen los barrios ahora beneficiados.

Lo que, durante este último año, además de las reiteradas y al parecer inútiles quejas hechas por los sufridos usuarios por tan pobre conexión, también han surgido otras muchas críticas en toda la ciudad, manifestadas en prensa y radio local, relativas al deficiente funcionamiento general de dicha red de bus al tener un diseño obsoleto que ya no responde con eficiencia a las necesidades de la actual alargada configuración urbana de Burgos capital.

Ejemplo del evidente dislate del actual desbarajuste de líneas, es el habitual vacío de viajeros en la mayoría de los autobuses urbanos, **tanto en horas punta**, lo cual se puede comprobar a diario fijándose en su interior, a veces incluso totalmente vacíos o con uno, dos, tres o cuatro viajeros habituales, como mucho, tanto en horas punta de días laborales (en que sólo se ven llenos unos pocos autobuses que conectan el centro de Burgos con Gamonal, ¡qué menos!, aunque sin apreturas, tanto en sentido centro a primera hora como en sentido contrario sobre las 14/15,00 horas y por la tarde al final de la jornada laboral) **como en horas valle**, y, sobre todo, en días festivos y domingos, coincidiendo a veces, en ambos horarios, seguidos en convoy autobuses casi vacíos de dos líneas ahora coincidentes en su recorrido por el mismo vial como suele ocurrir en la calle Vitoria con la línea 1-Gamonal y la 8-Villafría o en la Avda. de la Constitución con las líneas 4-Ventilla y 16-Castañares, como asimismo ocurre con otras líneas coincidentes en otros recorridos de la ciudad.

También se puede observar con habitualidad como al final del recorrido de la actual **línea 1 a Gamonal**, en Calle Vitoria, a veces coinciden **tres** autobuses articulados, **uno** en la parada inicial del actual recorrido preparado para salir al centro, **otro** introducido en su parada final de recorrido para girar hacia la parada inicial **y otro** llegando en ese momento para entrar en la parada final, lo que evidencia que, o falta línea o sobran autobuses para la misma, demostrándose la actual descoordinación y derroche de medios.

A consecuencia de todo esto cuando hay vehículos particulares atravesados o limitando la estrecha entrada en la parada final de dicha línea 1 a veces los autobuses de ésta no tienen más remedio que seguir y girar en la semirotonda del cruce siguiente con Esteban Sáez Alvarado.

Otro caso, demostrativo del obsoleto diseño de la actual red de bus urbano, es la **línea 80**, que a pesar de su restringido recorrido y horario: **Ida de Estación FFCC. a Campus UBU**: a 07.20, 07.50, 08.20, 08.50, 09.20, 14.50, 15.20 y 15.50 horas y **Vuelta de Campus UBU a Estación FFCC.**: a 13.05, 14.05, 14.35, 15.00, 20.05, 21.05 y 21.40 horas, con sábados, domingos y festivos sin servicio, en que en las horas valle van casi vacíos pero en las horas punta sus autobuses se llenan casi a rebosar, y no sólo con supuestos estudiantes universitarios ya que habitualmente se ven gran cantidad de viajeros de mucha mayor edad y no precisamente con aspecto estudiantil, lo cual puede comprobarse en el recorrido de la calle Vitoria, cuando coinciden seguidos con los casi vacíos autobuses articulados de la línea 1 a Gamonal.

Este ejemplo real muestra, con absoluta claridad, como los burgaleses aprovechan las líneas de bus urbano con el valor añadido de su amplio recorrido conectando ambos extremos de la alargada configuración urbana de esta ciudad, puesto que es de suponer que muchos viajeros aprovechan esta **línea 80** que desde Avda. Arlanzón pasa por carretera de Poza y Villimar hasta la Estación FFCC., coincidiendo parcialmente con el recorrido de la línea circular C-2 aquí propuesta, como se puede comprobar en el siguiente enlace a la renovada página Web del Ayuntamiento: [mapa de línea 80 autobús de universidad a estación tren](#)

Efectivamente, esto es consecuencia de la inconexa actual trama de líneas de bus configuradas durante años sin visión del conjunto urbano actual y diseñadas con el antiguo sistema de sólo conectar los barrios con el centro urbano o con otro barrio sin coordinación con el resto de líneas yendo la mayoría de sus recorridos solapados por los mismos viales con enrevesados y absurdos trayectos, horarios y paradas finales concentradas en los mismos barrios habiendo otros sin ninguna parada, con el derroche de autobuses y conductores que este diseño produce, como se puede comprobar en su plano actual mediante el siguiente enlace:

[mapa de las obsoletas líneas actuales de autobuses urbanos de Burgos](#)

Sistema obsoleto que también se ha aplicado en las últimas tres líneas, antes citadas, para conectar la nueva estación ferroviaria sin tener en cuenta un reparto **equitativo** de paradas por toda la ciudad para que todos o la mayoría de burgaleses tenga la misma opción.

Lo anteriormente planteado es corroborado con las últimas noticias publicadas en Diario de Burgos de 23 de febrero [-ver noticia-](#) donde se informa que durante 2009 se perdieron casi 400.000 viajeros, con tendencia descendente y donde también el Concejal de Movilidad lo justifica achacándola a la crisis y al paro aunque reconociendo a la vez las limitaciones del actual diseño de la red de bus urbano así como su fácil solución mediante las ya existentes vías rápidas como es la ronda interior norte, admitiendo implícitamente lo que en esta propuesta “revolucionaria” se plantea como solución sencilla y rápida que definitivamente solucionaría esta cuestión de movilidad urbana integral que tendrá un cambio histórico en los dos próximos años, [-ver noticia-](#) y no con su también manifestada fe ciega en los actuales absurdos transbordos.

Transbordos enrevesados e incumplidos en la realidad, como se puede comprobar en el enlace del [cuadro de obsoletos actuales transbordos](#) que quiere imponer dicho Concejal como única solución del actual barullo de líneas inconexas alegando que los autobuses deben “recoger viajeros” evitando nuevos viales como la ronda interior norte y otros que califica como *eriales demográficos*, cuando los verdaderos *eriales demográficos* son los **vacíos** autobuses de la actual obsoleta red de bus, ya que éstos nuevos viales descargarían de tráfico la calle Vitoria y el Centro enlazando con rapidez mediante las aquí propuestas **líneas circulares y transversales** para la nueva red de bus los barrios del extrarradio ahora no integrados debido a la alargada configuración urbana de esta ciudad.

Tanto es así, que también, en las recientemente publicadas en Diario de Burgos de 4 de marzo “Directrices del Área Urbana de Burgos” (DOABU) [-ver noticia-](#) se proponen acciones de mejora del transporte público para fomentar la **movilidad sostenible** planteando el servicio entre la capital y el área urbana (Alfoz) así como la necesidad de líneas rápidas que comuniquen zonas de la ciudad que mantienen un elevado tráfico diario, por ejemplo entre Villimar y el campus de San Amaro. Según estas directrices los autobuses utilizarían las rondas y circunvalaciones [-ver noticia-](#). **Esperemos que el Sr. Concejal de Movilidad tome buena nota de lo propuesto por estas Directrices aunque es de suponer que no las admitirá por contradecir sus “esquemas”.**

Por todo lo dicho es imprescindible la total transformación de esta actual obsoleta red de bus con un diseño **revolucionario** que **redistribuya** los **sesenta y tres autobuses** de dotación municipal **en tres líneas circulares, cuatro líneas transversales, cuatro líneas zonales circulares y otras líneas específicas**, según el **Plano** adjunto pensado con **visión integral** de

todo el conjunto de la alargada trama urbana de Burgos, adaptándose a ésta, e incluyendo sus polígonos industriales y Alfoz más próximo para que un usuario pueda ir de un extremo a otro de la misma casi sin necesidad de transbordos además de considerar su fácil, rápida y barata aplicación **cohesionando** y **conectando** toda la ciudad en su **movilidad integral** por nuevos itinerarios que satisfagan a las actuales y próximas futuras necesidades de la mayor población burgalesa posible y todo esto teniendo en cuenta los dos siguientes **argumentos a) y b)**:

a) Eliminar el actual derroche de autobuses vacíos en horas valle y en días festivos y domingos: Generado por los enrevesados absurdos horarios y trayectos solapados de varias líneas en los mismos viales para cubrir barrios sucesivos, como se puede comprobar en su mapa actual en la página Web del Ayuntamiento [-ver mapa-](#) y así demuestra la Memoria del Área de Transporte **2008** (que debería colgarse completa con la de años anteriores en dicha Web como así hacen los servicios de Policía Local y Asuntos Sociales) que fue publicada en Diario de Burgos [-ver noticia-](#) donde se hace evidente la derrochadora e ineficiente situación de la obsoleta actual red de líneas del transporte urbano local.

Memoria, donde además del dato del descenso anual de viajeros, consta el dato definitivo de que en esta red sólo son **5,45** los viajeros transportados de media por kilómetro y línea evidenciando su derrochadora ineficiencia debido a su ínfimo rendimiento por viaje y autobús en relación a su costo lo que explica el déficit del servicio, que se oculta, cuando **con una sola línea** se podrían conectar dichas zonas o barrios sacando el máximo rendimiento ahorrándose autobuses y conductores, como ahora no ocurre, lo cual se puede ver en los respectivos **Cuadros Comparativos de Horarios y Trayectos**, adjuntos, comprobándose como se simplifican éstos en la nueva red propuesta comparados con los de la obsoleta red actual.

b) Diseñar una nueva red integral de bus urbano sin ningún coste añadido: El *truco* para que esta nueva red integral, aquí propuesta, salga gratis al Ayuntamiento, es **redistribuir** equitativamente todas sus actuales líneas por la alargada trama urbana de esta ciudad adaptándolas a los intereses y necesidades de todos sus barrios, polígonos industriales y Alfoz más próximo, deshaciendo el actual barullo de líneas de esta obsoleta red **derrochadora de autobuses y conductores** a los que habría que consultar su opinión colectiva sobre este asunto.

Y todo esto sin necesidad de abstrusos ni complicados cálculos *científicos*, ya que esta urbe ha dado **un salto histórico** al disponer de nuevos viales como la ronda interior norte y otros de nueva urbanización en el S-4, Fuentecillas y Cellophane, que se potenciarían con el paso de líneas de bus aliviando del tráfico de autobuses a la calle Vitoria y el centro urbano, con las nuevas vías urbanas que posibilitan el diseño de una nueva red de transporte urbano como se ve en [-nuevas líneas-](#) que muestra toda su actual configuración urbana con **siete características**:

1ª -Comunicar integralmente toda la ciudad adaptándose a su alargada configuración: De esta forma se haría **muy atractivo** al ciudadano el uso del bus urbano motivándole a dejar en casa su vehículo particular tanto por la frecuencia de paso como por el trayecto de la línea con parada más cercana a su domicilio, para salir y para volver al mismo y por la posibilidad de poder usar toda la red con un solo billete llevándose así a la práctica la tan cacareada Movilidad Sostenible.

Las **tres líneas circulares** (línea circular no quiere decir que tenga que trazar un círculo o elipse casi perfectos, pues sólo se trata de denominar así un recorrido en el que el autobús sale por una vía y vuelve por otra distinta al mismo punto de salida en ambos sentidos) y las **cuatro transversales** que se proponen irían preferentemente sólo por vías principales y para conseguir su principal atractivo deberían tener una alta frecuencia de paso de un máximo de 10 minutos en horas punta de días laborables y de 20 minutos en horas valle, días festivos y domingos, con la anunciada posibilidad técnica de control por GPS para coordinar su frecuencia de paso en cada parada, para lo cual habría que dotarles de suficientes autobuses en función de la demanda real.

Así se enlazarían los servicios de la ciudad como es la Estación de Tren o la Universidad, que ya generan un gran movimiento diario de usuarios, además del próximo nuevo Hospital, y esto sin necesidad del antes citado carísimo tranvía *européo* que en su caso sólo beneficiaría a la franja urbana con el bulevar futuro como eje por donde únicamente circularía, aunque el Sr. Alcalde Aparicio, también, en reciente entrevista en Diario de Burgos, ha reconocido que sólo la estética *européa* del deseado tranvía por el bulevar no justifica el inmenso coste de instalación y mantenimiento para la poca rentabilidad social y económica que le augura debido a la baja densidad poblacional de la franja urbana que cubriría.

2ª -Que la máxima población posible tenga una parada de bus urbano a no más de diez minutos andando desde su domicilio: Para ello la nueva red estaría repartida sin líneas solapadas por las mismas vías principales, como ahora ocurre, excepto en vías sin otra opción como la ronda interior norte, por donde necesariamente tendrán que pasar todas las líneas circulares, con los cruces de éstas con las transversales constituidos a modo de **nudos** de una malla de paradas coincidentes o cercanas (no más de 50 metros) pudiéndose transbordar en cualquier nudo de esta nueva red que en algunos cruces de vías dispondría de semáforos selectivos controlados por el conductor del bus para permitir los giros por cambio de vía.

Las zonas más alejadas de las vías principales, sobre todo la zona sur-sureste, se podrían cubrir con **líneas circulares zonales** que enlazarían con las líneas circulares o transversales propuestas que, de no existir demanda suficiente, se podrían cubrir con un solo autobús alternando cada sentido del recorrido según dispongan las Asociaciones de Vecinos afectadas como se puede comprobar en el ejemplo de mapa del enlace de [líneas circulares zonales](#)

Para otros destinos particulares habría líneas específicas con salida desde **Plaza España**.

3ª -Plaza España como parada “intercambiador central”: Para ello todas las líneas circulares de la *revolucionaria* red propuesta no precisarían de ninguna cabecera de línea o parada similar y éstas no tendrían consideración de inicio de recorrido a efecto de cobro ya que no tendrían ningún origen en su itinerario sino que los autobuses pararían en todas las paradas asignadas sólo el tiempo necesario para cargar y/o dejar a los viajeros presentes, para su mejor rendimiento en la movilidad integral en todo el núcleo urbano.

Solamente así se podría eliminar el actual obsoleto, derrochador e ineficiente barullo de líneas y horarios de autobuses que impiden una ágil conexión entre las mismas, por lo que la **Plaza de España** haría de *intercambiador central* como una parada más del recorrido de **dos líneas circulares (C-1 y C-3)** con **tres líneas transversales (T-1, T-3 y T-4)** propuestas ya que la línea circular C-2 y transversal T-2 sólo pasarían por Avda. Arlanzón y Calle Vitoria.

En las **cuatro líneas transversales** sí habría inicio y final de recorrido a efecto de cobro aunque con opción de transbordo con el mismo billete a una línea circular y viceversa.

4ª -Eliminar el actual enrevesado sistema de transbordos: En definitiva, con la red integral aquí propuesta, se pretende que un usuario, desde cualquier punto de la urbe pueda trasladarse a otro sin transbordos y de necesitarlos **que no tenga que perder más de quince minutos** en las paradas del *intercambiador central* de **Plaza España** u otra parada *nudo* cualquiera, lo cual permitiría esta propuesta nueva red de bus y no como ahora ocurre con el enrevesado sistema actual de transbordos que es incumplido por los mismos conductores que no permiten el acceso gratuito en transbordos dentro de los estipulados 45 ó 60 minutos según [-actuales transbordos-](#).

5ª –Paradas con marquesina y plataforma: Para hacer atractivo y cómodo el acceso al autobús todas las paradas deben constar de marquesina y plataforma de hormigón marcada con raya roja contra aparcamiento de vehículos particulares con longitud suficiente para abarcar todas las puertas de un autobús articulado y con panel informativo de situación y horario de llegada del autobús y con un plano de todas las líneas de la red marcando la parada con la indicación de “usted está aquí”.

6ª -Emplear los nuevos viales como la ronda interior norte y los ya abiertos en las nuevas zonas urbanizadas en el S-4, y futuro bulevar y ronda interior sur: Con esta nueva red integral de **líneas circulares** con las **líneas transversales** propuestas constituirían la columna vertebral de toda la red de líneas de autobús que cubrirían toda la alargada trama urbana se solucionaría a satisfacción de todos los barrios al Norte y Sur del Arlanzón el muy solicitado

trayecto directo **como una parada más** a la nueva **Estación de Tren** y al próximo futuro **Hospital** (la nueva línea circular **C-3** propuesta, conectaría directamente a la actualmente aislada zona Sur a estos servicios públicos que van a producir un gran movimiento de usuarios, cuando con las obsoletas líneas actuales no existe tal conexión directa).

7ª-Conexión con todos los polígonos industriales y con el Alfoz más cercano: De esta forma, “revolucionaria”, la nueva red de líneas de bus aquí propuesta, además, conectaría toda la ciudad con todos los polígonos industriales y con las cinco localidades más cercanas que sólo requieren unos cuantos minutos más de recorrido, no más de diez, (**Quintanadueñas, Villagonzalo-Pedernales, Villabilla-Tardajos y Cardeñajimeno**) que aunque disponen del Metropolitano de la Junta, coordinándose y alternándose con éste, se les podría ofertar un convenio jurídico-económico que sus habitantes agradecerían para beneficio de éstos y los de las urbanizaciones de chalés adosados al trabajar y comprar a diario en esta ciudad evitándose así bastante tráfico entrante y saliente de Burgos.

TRAYECTOS DE LAS NUEVAS LINEAS PROPUESTAS (Ver Plano en .pdf adjunto)

Tres líneas circulares -sin cabeceras de línea-: con un mínimo de **8** autobuses, **4** por sentido, circulando uno en cada extremo y los otros dos a mitad de cada recorrido con una frecuencia máxima de paso de **10** minutos en horas punta de día laboral y de **20** minutos con dos buses por sentido en horas valle de día laboral, así como en día festivo y domingos.

Cuatro líneas transversales: con un mínimo de **4** autobuses, **2** por sentido, circulando **uno** en cada extremo y los otros dos a mitad de cada recorrido con frecuencia máxima de paso de **15** minutos en horas punta de día laboral y de **30** minutos con un bus por sentido en horas valle de día laboral, así como en días festivos y domingos.

Símbolos de sentido de marcha en un vial del recorrido de la línea:

sentido único: → dos sentidos: ↔

1ª LÍNEA CIRCULAR (C-1): Ver en: [mapa de línea circular C-1](#) : Plaza España-Villimar-Estación del Tren.

Salida sentido Este: Plaza España→Avda. Paz→Gta. Bilbao→Avda. Castilla León→ Avda. Casa Vega→Juan de Ayolas→Esteban S. Alvarado→Hermanas Mirabal→Vela Zanetti→ Padre Conde→Gta. Ppes.Asturias→Estación Tren→Avda. Ppes. Asturias→Islas Baleares→ Gta. Rguez. de la Fuente→Avda. Cantabria→Avda. Cid Campeador→Plaza España.

Salida sentido Oeste: Plaza España→Avda. Cid Campeador→Pozanos→Islas Baleares→ Avda. Ppes. Asturias→Estación Tren→Padre Conde→Conde Lucanor→Esteban S.Alvarado→Juan de Ayolas→Avda. Casa Vega→Avda. Castilla León→Gta Bilbao→Avda. de la Paz→Plaza España.

2ª LÍNEA CIRCULAR (C-2) Ver en: [mapa de línea circular C-2: Avda. Arlanzón-Villimar-Estación Tren-Fuentecillas.](#)

Salida sentido Este: *Avda. Arlanzón*→Vitoria→Esteban Sáez Alvarado→Carretera Poza→Río Viejo→ Avda. Ppes. Asturias→Estación del Tren→Avda. Príncipes Asturias→ Islas Baleares→Avda. Caja Circulo→ Fco. Salinas→Avda. Independencia→León→ con dos trayectos **a** y **b** opcionales alternandose un autobús por sentido: **a)**→Paseo Fuentecillas-Isla→Puente Castilla→Avda. Palencia y **b)** Puente San Amaro→Avda. Villacián Rebollo (Campus UBU)→Don Juan de Austria→Claustrillas→Paseo Comendadores→Reina Leonor→Caleruega→Doctor J.L.Santamaria→Conde Guadalhorce→ Avda. Palencia→ y las dos opciones seguirían por →Merced→Valladolid→Pte. S.Pablo→**Avda. Arlanzón.**

Salida sentido Oeste: El recorrido sería inverso al anterior pasando desde calle Vitoria por Plaza del Mío Cid y Puente San Pablo girando a calle Valladolid, alternando con un autobús por las dos opciones **a)** y **b)** hacia la ronda interior norte por Avda. Independencia.

3ª LÍNEA CIRCULAR (C-3) Ver en: [mapa de línea circular C-3 : Villagonzalo Pedernales-Avda. Arlanzón/Plaza España -Bda. San Cristóbal-Villimar-Estación del Tren.](#) (readaptación de la actual línea 45).

Sentido Avda. Arlanzón: Villagonzalo Pedernales→Carretera Arcos→San Pedro San Felices→Alfareros→Glorieta Parque Europa→Madrid→San Pablo y Pte.San Pablo→Avda. Arlanzón→Antonio García Martín→Avda. Eladio Perlado→Vitoria →Carretera Poza→San Cristóbal→Villimar→Avda. Ppes. Asturias→Estación Tren→Avda. Ppes. Asturias-Islas Baleares (Bda. Illera)→Gta. Rguez. de la Fuente→Avda. Cantabria→Cid Campeador→ Plaza España→San Lesmes→Vitoria→Mio Cid→Pte. San Pablo→Valladolid→Madrid→Gta. Parque Europa→Avda. Calleja y Zurita →San Pedro San Felices→Carretera Arcos→**Villagonzalo P.**

Sentido Avda. Cid Campeador: Igual al sentido anterior hasta Pza. Mio Cid→Santander→Avda. Cid Campeador (no entra en Plaza España)→Pozanos (Bda. Illera)→Islas Baleares-Ppes.Asturias→Estación Tren→Villimar→San Cristóbal→Carretera Poza→ Córdoba→Granada→ Juan de Ayolas→Avda. Casa de la Vega→Escuelas Gamonal→Los Titos→Severo Ochoa→Santa Bárbara→ Santiago→Avda. Eladio Perlado→Avda. Arlanzón→Dos de Mayo→Cruz Roja→Vitoria→ y desde Puente San Pablo igualmente al sentido anterior.

POSIBLES FUTURAS 4ª y 5ª LÍNEA CIRCULAR Ver en: [mapa de futuras líneas circulares C-4 y C-5](#) : Sus respectivos trayectos irían sobre el futuro bulevar y por la prevista ronda interior sur, de forma que sería totalmente innecesario el proyectado carísimo tranvía, por mucha imagen *européa* que se pretenda dar a esta capital mesetaria con este capricho estético de los famosos arquitectos suizos, ya que sólo iría por dicho bulevar hasta la Estación del Tren, al contrario del autobús circular que podría seguir con dirección a la ronda interior norte, en ambos sentidos, estando ya cercanos los autobuses eléctricos que lo pueden sustituir con unos costes económicos de instalación y mantenimiento infinitamente menores como así ya ha reconocido en la prensa local el Sr. Alcalde Aparicio.

1ª LÍNEA TRANSVERSAL (T-1) Ver en: [mapa línea transversal T-1: Polígono Monte de la Abadesa a Villatoro-Polígono Villalonguejar y viceversa por el mismo itinerario.](#)

Polígono Monte de la Abadesa↔ Madrid↔Plaza Vega↔Valladolid↔ Puente San Pablo→ Santander→Plaza España↔Avda. Reyes Católicos↔Avda. Cantabria→Pozanos (para evitar subir la cuesta hasta la Gta. Rguez. de la Fuente, la bajada por Avda. Cantabria)→Gta. Islas Baleares→Gta. Rguez. de la Fte.↔Villatoro↔**Polígono Villalonquejar**. En sentido Sur desde Plaza España por San Lesmes→Vitoria.

2ª LÍNEA TRANSVERSAL (T-2) Ver en: [mapa línea transversal T-2: Villafría-Cotar a Polígono Villalonquejar Suroeste y viceversa por el mismo itinerario: Villafría-Cotar](#)↔Vitoria↔Puente San Pablo↔Valladolid↔Merced↔Avda. Palencia↔Pte. San Amaro↔Paseo Fuentecillas↔Barriada Yagüe↔**Polígono Villalonquejar Suroeste**. En sentido contrario por Avda. Arlanzón.

3ª LÍNEA TRANSVERSAL (T-3) Ver en: [mapa línea transversal T-3 :Parque Tecnológico-Castañares a Villalonquejar -Quintanadueñas y viceversa por el mismo itinerario: Parque Tecnológico](#)↔Castañares↔Villayuda↔Avda. Constitución↔Gta. Logroño↔San Roque↔Avda. Castilla y León ↔Gta. Bilbao↔Avda. Paz↔**Plaza España**↔Avda. Reyes Católicos↔Avda. Cantabria→Pozanos (por Bda. Illera para evitar la subida de la cuesta hasta Gta. Rguez. de la Fuente, y la bajada por Avda. Cantabria)→Gta. Islas Baleares→Gta. Rguez. de la Fuente↔Avda. Caja Círculo↔**Políg.Villalonquejar**↔**Quintanadueñas** alternándose con Metropolitano de la Junta.

4ª LÍNEA TRANSVERSAL (T-4) Ver en: [mapa línea transversal T-4: Barriada San Cristóbal-Villimar a Villalbilla-Tardajos y viceversa por el mismo itinerario: Bda. San Cristóbal](#)→Villimar-Río Viejo→ Conde Lucanor→Condesa Mencía que en sentido Plaza España pasaría por Bda. Illera hasta Avda. Cantabria y Avda. Reyes Católicos y en sentido contrario por Eloy Gcía. Quevedo (Politécnica)→Canales→San Juan de los Lagos→Pessac→Islas Canarias →Condesa Mencía → Conde Lucanor → Río Viejo-Villimar→Bda. San Cristóbal, y en ambos sentidos por Avda. Reyes Católicos↔**Plaza España**↔Santander o San Lesmes (según el sentido) ↔Puente San Pablo↔ Valladolid↔Merced↔Avdas. Palencia y J.M. Villacián Rebollo (Campus UBU)↔ Barrio del Pilar↔Políg. Los Brezos↔Villalbilla. Con posibilidad de llegar hasta Tardajos coordinada para alternarse con el bus Metropolitano de la Junta.

LÍNEA CIRCULAR ZONA CENTRO (C-C): desde Plaza España, con **un** autobús alternando ambos sentidos del recorrido que pasaría por aquellos viales del casco histórico más convenientes según dispongan las Asociaciones de Vecinos de las barriadas del centro histórico.

LÍNEA CIRCULAR ZONA SUR (C-S): desde Plaza España, con **dos** autobuses, uno por sentido, o, por mínima demanda con **un solo** autobús alternando el sentido de marcha cuyo recorrido, en ambos sentidos, pasaría por aquellos viales más convenientes según dispongan las Asociaciones de Vecinos de las barriadas afectadas de la zona Sur.

LÍNEA CIRCULAR ZONA ESTE (C-E): con **dos** autobuses, uno por sentido, o, por mínima demanda con **un solo** autobús alternando el sentido de marcha, cuyo recorrido, en ambos sentidos, pasaría por aquellos viales más convenientes según dispongan las Asociaciones de Vecinos de las barriadas afectadas como son las Bdas. Illera, San Juan de los Lagos, Río Vena, Vista Alegre, Gamonal y Capiscol-Plantío.

LÍNEA CIRCULAR ZONA OESTE (C-O): con **dos** autobuses, uno por sentido, o, por mínima demanda con **un solo** autobús alternando el sentido de marcha, conectaría las Bdas. Juan Yagüe, Fuentecillas, del Pilar, Las Huelgas, Cellophane y San Pedro de la Fuente, cuyo recorrido, en ambos sentidos, pasaría por aquellos viales más convenientes según dispongan las Asociaciones de Vecinos de las barriadas afectadas.

Ver líneas circulares zonales en: [mapa líneas circulares zonales](#)

LÍNEA ZONA SURESTE Ver en: [mapa línea zona sureste](#) : Línea única con un solo autobús para ambos sentidos con salida de **Plaza España**↔Avda. de la Paz↔Avda. Cantabria↔Gta. Cartuja Miraflores↔Gta. Timoteo Arnaiz (bajo paso elevado)↔San Pedro Cardeña (Las Veguillas)↔Carretera Cortes↔Cortes↔Cartuja Miraflores↔Fuentes Blancas↔Cardeñajimeno alternándose con el Metropolitano.

LÍNEA AL AEROPUERTO: Línea con **un** solo autobús en ambos sentidos que cubriría el mismo recorrido actual.

LÍNEA A HOSPITALES Ver en: [mapa línea a hospitales](#): Sustituiría, con un solo autobús, a las actuales líneas **13** y **14** enlazando todos los hospitales partiendo desde Gamonal hasta la Barrio del Pilar y viceversa que pasaría por Plaza España dejando a los viajeros a la misma altura de sus respectivas puertas de acceso.

TRES LÍNEAS TRANSVERSALES BUHOS Ver en: [mapa líneas transversales búhos](#): pasando por **Plaza España** necesarios para cubrir todas las direcciones urbanas.

Distribución mínima de autobuses por líneas en horas punta de día laboral según la presente propuesta (que se podría ampliar por líneas según la demanda real y que en horas valle, festivos y domingos circularían la mitad):

	<u>autobuses</u>
3 Líneas circulares por 8 autobuses (cuatro por sentido) cada una, da un total de.....	24
4 Líneas transversales por 4 autobuses (dos por sentido) cada una, da un total de	16
4 Líneas zonales circulares por 2 autobuses (uno por sentido aunque <u>por mínima</u> demanda puede quedar en <u>un</u> solo autobús por línea alternando éste el sentido de marcha) cada una, daría un total de.....	8 ó 4*
1 Línea a Cortes-Fuentes Blancas-Cardeñajimeno	1
1 Línea de Hospitales	1
1 Línea al Aeropuerto	1
	<i>Total 51 ó 47*</i>

*De los **63** autobuses de dotación actual (16 articulados, 44 estándar y 3 midibuses) quedarían para líneas especiales, reserva, refuerzos y mantenimientos: **63-51 ó 47*=12 ó 16* autobuses libres.***

Juan Hernández

juanhnz@yahoo.es