

## Análisis general de la propuesta de red de líneas de autobuses de Juan Hernández.

### 1. El diagnóstico.

A grandes rasgos, estamos de acuerdo con el diagnóstico, si bien hemos de tomar con cautela el dato de la ocupación de plazas. No tenemos información comparada, y no podemos saber si realmente es indicativo de ineficiencia. Creemos que considerar que los autobuses van vacíos incluso en hora punta es una afirmación exagerada que no se corresponde fielmente con la realidad, al menos en la gran mayoría de líneas. En todo caso, este primer diagnóstico respalda nuestra idea de que sería oportuno ajustar la oferta a la demanda real, observando en qué líneas o viajes se debería usar minibuses o autobuses estándar en vez de articulados.

El número de viajeros ha descendido en los años 2008 y 2009. Es un dato negativo, del que es difícil conocer sus causas exactas por falta de información. Una razón importante es la coyuntura económica, como ha ocurrido en muchas otras redes de transporte. De todos modos, este descenso debería hacer reflexionar sobre cómo funciona el servicio.

La actual red de autobuses no deja de ser una evolución del esquema con que empezó el Servicio hace medio siglo. Una red radial, desde el Centro a los barrios, ampliándose el número de líneas según avanza el crecimiento urbano, uniéndose algunas en líneas diametrales. En varias ocasiones, como denuncia el autor, los Concejales de Movilidad han rechazado la creación de líneas circulares con el espurio argumento de que Burgos es una ciudad alargada.

En la actualidad, y más aún, en un futuro próximo, Burgos se configurará como una compleja ciudad policéntrica, con lugares de interés diseminados en distintos puntos del casco urbano: Gamonal como barrio más poblado; recintos hospitalarios en el Norte, el Campus universitario en el Oeste; centros administrativos en el centro; terminales de transporte público en el Nordeste; un pequeño foco sanitario en el Oeste; diversas instituciones culturales y deportivas, y desde luego, Polígonos Industriales en el Norte, Este y Sur.

Así pues, las necesidades de transporte han cambiado y cambiarán aún más en los próximos años. Es una realidad que los dirigentes públicos no deberían ignorar, ya que implica un desfase entre el servicio que se ofrece y las necesidades de la sociedad.

El Ayuntamiento ha implementado políticas que limitan el abuso del automóvil privado; la contrapartida debe ser un servicio de transporte público, que resulte una alternativa atractiva para el ciudadano. Para ello, debe ser ágil, accesible, práctico y económico.

Por tanto, la red de transporte público de Burgos debe renovarse, partiendo de cero, en lugar de la tímida reforma presentada por el Concejal Fernández Malvido a finales de 2008. Con esta propuesta la red se acerca a las necesidades de la ciudad.

En la introducción de la propuesta también se hace unos comentarios sobre el formato de las paradas. Consideramos que éstas deben señalizarse conforme a la legislación vigente, por lo que la elección del color no puede ser discrecional. Además, es más visible el color amarillo frente al rojo, en especial con el paso del tiempo. En cuanto al uso de plataforma de hormigón, somos más partidarios de hacer un saliente en la acera, de manera que se evita diferencias de nivel, haciendo que la parada sea más cómoda y accesible. El escaso civismo de algunos conductores hace que sea más operativo diseñar paradas en las que el autobús pare en el carril de circulación, en lugar de tener que introducirse en una parada tipo aparcamiento.

## **2. Planteamiento general de la red.**

La esencia de la red que se propone rompe con la establecida a lo largo de la historia del servicio de transporte urbano burgalés. Cuenta con varias ideas totalmente novedosas, como es la variedad de líneas circulares y las líneas zonales. Hasta ahora las propuestas se centraban en una línea circular principal.

Las líneas circulares permiten simplificar la red de transporte y aumentar las posibilidades de desplazamiento del viajero. Son un elemento básico en las redes de transporte urbano, mejorando su mallado. Lógicamente, no es necesario que la ciudad tenga forma regular, sino que una línea circular se basa en la ausencia de cabeceras.

La idea de aprovechar la Ronda Interior está respaldada por las Directrices de Ordenación del Alfoz de Burgos. Carece de sentido alegar que no hay demanda en los tramos intermedios, por ejemplo, la Avenida de Caja Círculo: no se recogen viajeros en ese lugar, pero el viaje se hace más rápido, permitiendo al vehículo y al conductor aprovechar el tiempo que se gana para hacer otro servicio.

Las líneas circulares zonales son otra gran novedad. Permiten cubrir los desplazamientos *cortos* y refuerzan los trayectos transversales. Acerca a los vecinos las

principales dotaciones de los barrios, como Bibliotecas, Institutos, Colegios, Centros Cívicos, y sobre todo, Centros de Salud, ya que algunos usuarios de estos últimos agradecen un medio de transporte para acudir al mismo. Conviene cerciorarse de que el diseño de los recorridos permita cumplir los objetivos mencionados. Se propone como alternativa el recorrido alterno, opción que no nos parece apropiada porque resulta más compleja para el usuario y ofrecería un servicio de menor calidad.

### **3. Transporte al Alfoz.**

En general, es poco habitual que las empresas públicas municipales realicen servicios fuera del término municipal. Es el caso de la EMT de Valencia con servicios a Tavernes Blanques y Mislata o la de Madrid con el servicio al Campus Universitario de Pozuelo (si bien este caso es un situación particular).

De hecho, ha habido casos de empresas que al municipalizarse han tenido que renunciar a servicios a otras localidades, como la Compañía del Tranvía de San Sebastián, con los servicios a Rentería y Pasajes.

Posiblemente sea deseable una mejora del transporte metropolitano, haciéndolo más visible a los vecinos, mediante la subvención para la adquisición de vehículos adecuados al servicio, la instalación de marquesinas o la adaptación de la imagen corporativa del transporte metropolitano a la flota.

En todo caso, no es mala idea que los autobuses urbanos presten servicios a localidades del Alfoz, dado que permitirían una mejor conexión con lugares de interés en el casco urbano. Debe tenerse en cuenta que está previsto que la cabecera de las líneas metropolitanas sea la actual Estación de Autobuses. Complementar el servicio metropolitano con extensiones de líneas urbanas supone una mejora notable de las conexiones, ya que se permite viajar entre los municipios del Alfoz y lugares de interés (Estación de Ferrocarril, Hospital, etc.).

La plasmación jurídica de esta propuesta puede ser compleja. El caso del Alfoz de Burgos difícilmente entraría en el supuesto de Área Territorial de Prestación Conjunta. Una fórmula asumible sería un convenio entre la Junta de Castilla y León (administración de quien depende la competencia), Ayuntamiento de Burgos (administración prestataria del servicio) y Ayuntamientos de las localidades beneficiadas, de modo que el sobre coste de que los autobuses urbanos se dirijan a otros municipios no recaiga en exclusiva sobre el presupuesto capitalino.

Por tanto, la idea de prolongar recorridos hacia las localidades del Alfoz es adecuada, pero primero debe tratar de mejorarse el servicio propiamente metropolitano.

#### **4. Flota.**

Algunos de los recorridos propuestos, en especial las prolongaciones, pueden hacer que la actual flota de autobuses no sea adecuada. La T1 tiene parte del recorrido por la autovía A-1, mientras que determinados viajes de la C3 tendrán que ascender la cuesta de la Carretera de Arcos. En ambos casos, serán necesarios vehículos apropiados para servicios de cercanías, con mayor potencia, diferente diseño de carrocería (tipo *Low Entry*), mayor número de plazas sentadas, asientos más cómodos, o incluso, cinturones de seguridad para los pasajeros.

Por otro lado, es conocido el importante peso de los vehículos articulados en la flota, entorno a un cuarto de la misma. Viendo las líneas propuestas, es difícil encontrar alguna en la que encajen bien los articulados. Por poner un ejemplo, las líneas C-2 y T-2, que podrían requerir el uso de articulados, discurren por tramos en que la actualidad no se utiliza ese tipo de vehículos. Seguramente, la cuestión sea una mera falta de costumbre, y en la realidad, se puede encajar autobuses articulados en buena parte de las líneas propuestas sin ningún problema.

El autor propone el uso de autobuses de menor longitud para las líneas circulares. Esto implicaría la necesidad de adquirirlos; si bien no es un desembolso importante, supone romper con el *coste cero* que se promete en la propuesta.

#### **5. Comentarios sobre recorridos.**

El recorrido de la C-3 presenta aspectos dudosos. Al no tener forma totalmente circular, se provocaría que dos autobuses coincidieran en el tramo de San Pedro y San Felices. Es decir, desde el extremo de Carretera de Arcos saldrían simultáneamente dos autobuses, uno hacia Eladio Perlado y otro hacia la Avenida del Cid. Este problema se podría solucionar o al menos, reducir, circulando por la zona del Carmen para llegar a San Pedro y San Felices a través del Hangar (y una vez operativo el Bulevar, por éste en lugar de por El Carmen). Otra posibilidad es alternar salidas de viajes hacia Avenida del Cid o hacia Eladio Perlado.

Por otro lado, no resulta operativo desviar la línea por Alfareros y Calleja y Zurita. Supondría un rodeo importante, y la zona de Parque de Europa y Alfareros quedaría suficientemente dotada de transporte público con la línea T-1.

Finalmente, el recorrido por el interior de Gamonal (Severo Ochoa, Santiago) resulta especialmente sinuoso, y aunque entendemos que es positivo para los lugares por donde transita, es un tramo que haría que la línea sea más lenta.

El ramal de la línea C-2 que discurre por la Isla podría desviarse por San Zadornil y el Paseo de los Cubos, para dar un mejor servicio a San Pedro de la Fuente. Además, así tarda algo más de tiempo, por lo que se reduciría la diferencia respecto al ramal que va por la Universidad.

Un problema que puede surgir con la T-4. Se propone que vaya a Villalbilla pasando por Los Brezos hasta Tardajos. En principio, ese es el único camino entre el Barrio del Pilar y el pueblo. Sin embargo, con la apertura del Bulevar, las antiguas vías del tren pasarán a ser una vía paralela a la N-120. De hecho, está previsto que la ciudad crezca siguiendo el Bulevar, por lo que sería apropiado que esta línea circulara por aquí y no por la N-120. Se podría aumentar las frecuencias de la M-3 para dar servicio a Los Brezos y que la T-4 vaya por el antiguo trazado ferroviario hasta Villalbilla. En cualquier caso, nos parece excesivo que la línea vaya hasta Tardajos.

Sería interesante mejorar las comunicaciones en el barrio de Villímar. La T-4 ha de tener salida desde San Cristóbal para no dejar aislada esa Barriada. Por tanto sería oportuno que la C-5 hiciera el recorrido por Alcalde Martín Cobos, Padre Arregui, Treinta de Enero, cruce el Río Vena por el puente previsto en el planeamiento urbanístico, pasando por los nuevos sectores de Villímar y bordeando el antiguo pueblo por el Norte hasta llegar a la Avenida Príncipes de Asturias.

La T-4 circula por Condesa Mencía y por Eloy García de Quevedo en los diferentes sentidos. Creemos que sería oportuno mantener la comunicación entre los dos Campus de la Universidad de Burgos, por lo que en ambos sentidos debería circular por Eloy García de Quevedo. Además, así resulta más simple y se mantiene la comunicación entre San Juan de los Lagos y el Centro de la Ciudad.

Para finalizar con la T-4, se propone que circule por la calle Lazarillo de Tormes, para efectuar parada en el Centro de Salud “Doctor José Luis Santamaría”.

Resulta conveniente organizar las líneas transversales del Polígono de Villalonquéjar para que den servicio al barrio homónimo, y también a Villagonzalo Arenas, pequeño barrio que hasta el momento carece de transporte público, a excepción del reciente servicio a la demanda. Por ejemplo, la T-1 podría finalizar en el cruce de Avenida de Villalonquéjar con López Bravo, y en determinados momentos, en Villagonzalo Arenas; la T-2 podría hacer el recorrido hasta el barrio de Villalonquéjar o girar hacia la calle Montes de Oca para dar la vuelta en López Bravo; finalmente, la T-3 podría discurrir por la Avenida de la Industria hacia Quintanadueñas o girar también por López Bravo, hasta el centro del Polígono Industrial.

En cuanto a la línea de Hospitales-Gamonal, creemos que es ineludible reducir el itinerario previsto. No debería prolongarse hasta Villafría, sino terminar en Gamonal.

La línea Circular del Centro debería mantener un recorrido lo más similar a la actual 15, ya que los barrios altos carecerían de transporte. Por otro lado, conviene que Circulares zonales hagan paradas en los Centros de Salud correspondientes: Cristóbal Acosta e Ignacio López Saiz (Centro), Santa Clara (Sur), Río Vena (Este).

No resulta oportuno que una de las líneas Búho circule por la Avenida del Arlanzón. Es una zona sin apenas población y no se daría servicio salvo que estuvieran abiertas las instalaciones deportivas del Plantío. Por otro lado, sería interesante que la línea de San Cristóbal-Barrio del Pilar preste servicio a la Estación de Ferrocarril, al menos coincidiendo con el paso de trenes.

## **5. Horarios y dotación de vehículos.**

Los tiempos previstos para efectuar los recorridos propuestos deben ser revisados concienzudamente para evitar repetir desajustes que impliquen riesgos en la conducción y perjuicios para los vehículos. De hecho, por desgracia, este punto es el talón de Aquiles de la propuesta.

Interpretamos que la frecuencia propuesta para las circulares es para cada sentido; es decir, pasa un autobús cada diez o veinte minutos en cada sentido. Lógicamente, al usuario no le es indiferente qué sentido va a tomar. Incluso, lo habitual es considerar los dos sentidos de las líneas como dos líneas diferentes.

Para comprender mejor el tiempo disponible, podemos tomar como ejemplo la línea C-1. Se puede analizar uno de los sentidos, por ejemplo, Plaza de España- Avenida

de Castilla y León- Estación- Avenida del Cid- Plaza de España como si fuera una línea completa, que hace los recorridos de ida y vuelta por itinerarios diferentes. Si la frecuencia es de diez minutos, teniendo en cuenta lo expuesto en el anterior párrafo, y la dotación es de cuatro autobuses, los conductores disponen de cuarenta minutos para efectuar el recorrido completo, Plaza de España- Estación-Plaza de España. O si se prefiere, veinte minutos de *ida* y veinte para la *vuelta*. Esta previsión es inviable y lo peor es que la C-1 es la línea con el recorrido más favorable.

Por supuesto, pretender hacer las líneas circulares generales con cuatro autobuses por sentido y diez minutos de frecuencia (insistimos, paso de un autobús en el mismo sentido cada diez minutos) es imposible. Sería necesario duplicar la dotación de vehículos o reducir las frecuencias a la mitad (un viaje cada veinte minutos). En el primer caso, no sólo no quedarían autobuses libres (doce) sino que sería necesario incorporar más vehículos a la flota. En el segundo, se perdería una de las grandes ventajas de la propuesta, y en algunos casos, se perdería calidad en el servicio.

En cuanto a las líneas transversales, ocurre algo parecido. Estaríamos hablando de media hora para efectuar los siguientes recorridos: Monte de la Abadesa- Villatoro-Villalonquéjar; Villafría-Barriada Yagüe-Villalonquéjar; Castañares-Villalonquéjar, y San Cristóbal-Barrio del Pilar. En la gran mayoría de casos es de nuevo imposible, tal vez sólo sea viable en la T-1. Por poner un ejemplo, media hora es el tiempo de que se dispone actualmente para hacer el recorrido entre el Centro y Villafría. De nuevo, sería necesario aumentar la dotación de vehículos, siendo necesario, al menos, pasar de dieciséis autobuses a veintiocho (la T-1 se mantiene con los cuatro previstos). Todo ello al margen de las extensiones a Cótar, Quintanadueñas y Villalbilla.

En las circulares zonales se plantea un autobús por sentido y línea, con media hora de frecuencia. Es decir, media hora para hacer el *anillo* completo. En principio, parece razonable, aunque resulta más dudoso en el caso de la Circular Sur.

La línea del Sureste se basa en la unión de los recorridos al Barrio de Cortes y a Fuentes Blancas. Tenemos dudas de que se apropiado utilizar un único autobús para ambos servicios, y más con la propuesta de extensión a Cardeñajimeno. Un segundo vehículo lo consideramos necesario.

Por resumir lo expuesto en este punto, se puede concluir que la dotación de autobuses es insuficiente e inapropiada para las frecuencias propuestas. Se puede ver mejor en la siguiente tabla:

Línea	Propuesta inicial			Alternativa 1		
	Dotación	Frec.	Tiempo	Dotación	Frec.	Tiempo
<b>C-1</b>	4 (8)	10	40	6 (12)	10	60
<b>C-2</b>	4 (8)	10	40	8 (16)	10	80
<b>C-3</b>	4 (8)	10	40	8 (16)	10	80
<b>T-1</b>	4	15	60	6	15	90
<b>T-2</b>	4	15	60	8	15	120
<b>T-3</b>	4	15	60	6	15	90
<b>T-4</b>	4	15	60	8	15	120
<b>C-C</b>	1 (2)	30	30	1 (2)	30	30
<b>C-O</b>	1 (2)	30	30	2 (4)	30	60
<b>C-S</b>	1 (2)	30	30	2 (4)	30	60
<b>C-E</b>	1 (2)	30	30	1 (2)	30	30
<b>SE</b>	1	-	40/30	2	-	
<b>OTRAS</b>	2			3		
<b>TOTAL</b>	51			89		

En la columna *Dotación* se indica el número de autobuses que asignan a la línea. En las circulares se expresa sólo para un sentido, y entre paréntesis, para ambos. La *frecuencia* es el tiempo de paso entre autobús en cada sentido y el *tiempo* es el que se dispone para efectuar el recorrido completo, ya sea todo el círculo o la ida y la vuelta.

En *otras* se incluyen las líneas del Aeropuerto y la de los Hospitales-Gamonal. La primera necesita de forma puntual un único autobús. La línea entre los Hospitales y

Gamonal necesitaría al menos tres o cuatro autobuses. Sería imposible ofrecer una frecuencia razonable empleando un único vehículo.

El cálculo alternativo da lugar a una flota de ochenta y nueve autobuses como mínimo, a lo que se debe sumar un número suficiente de vehículos para refuerzos, sustituciones y mantenimiento. Por tanto, para mantener las frecuencias previstas con un realismo aceptable, la flota deberá ampliarse en un número considerable de vehículos.

Otra opción es reducir las frecuencias, si bien hay líneas en que es desaconsejable, como la C-2, en que hay dos ramales y hace la conexión entre Gamonal y el Centro. Ciertamente no es indispensable que partan del Polígono Industrial de Villalonquéjar tres autobuses cada quince minutos. Llegado el caso, se podría reducir la frecuencia de las líneas T-1 y T-3, así como también la C-1 y C-3.

La C-1 puede funcionar sin problemas con una frecuencia de veinte minutos, dado que además, hay otra línea que discurre por la Avenida del Cid hacia la Estación. La C-3 también puede pasar a veinte minutos, ya que, debidamente organizado, permite que de Carretera de Arcos hacia el Centro pase un autobús cada diez minutos, uno hacia Eladio Perlado y otro hacia Avenida del Cid, aunque implica renunciar a la modificación propuesta anteriormente (derivar un sentido por el Hangar)..

La T-1 con una frecuencia de 30 minutos mejoraría el servicio a los vecinos de Villatoro. Algo parecido ocurre con la T-3, que podría mantenerse con una frecuencia de media hora, manteniendo la situación actual de la línea 4, y mejorando sustancialmente el servicio a Castañares.

Una adecuada combinación de aumento de dotación y ajuste de frecuencias permite un equilibrio entre un buen servicio a los usuarios de los diferentes barrios y la posibilidad de implementar la red sin un excesivo coste. La segunda alternativa que proponemos se puede ver en la siguiente tabla:

Línea	Propuesta inicial			Alternativa 2		
	Dotación	Frec.	Tiempo	Dotación	Frec.	Tiempo
<b>C-1</b>	4 (8)	10	40	3 (6)	20	60
<b>C-2</b>	4 (8)	10	40	8 (16)	10	80
<b>C-3</b>	4 (8)	10	40	4 (8)	20	80
<b>T-1</b>	4	15	60	3/4	30	90/120
<b>T-2</b>	4	15	60	8	15	120
<b>T-3</b>	4	15	60	3/4	30	90/120
<b>T-4</b>	4	15	60	8	15	120
<b>C-C</b>	1 (2)	30	30	1 (2)	30	30
<b>C-O</b>	1 (2)	30	30	2 (4)	30	60
<b>C-S</b>	1 (2)	30	30	2 (4)	30	60
<b>C-E</b>	1 (2)	30	30	1 (2)	30	30
<b>SE</b>	1	-	40/30	2	-	
<b>OTRAS</b>	2			3		
<b>TOTAL</b>	51			69/71		

Las líneas C-2 y T-2 mantienen su asignación actual dado que es necesario mantener una frecuencia suficiente para unir con el Centro la zona universitaria y Gamonal. La actual línea 1 ofrece entorno a nueve autobuses a la hora; uniendo las líneas C-2 y T-2, se consigue un total de diez autobuses a la hora.

La nueva asignación ajustando las frecuencias daría lugar a una necesidad de flota que supera los setenta vehículos, a lo que hay que añadir de nuevo las reservas y el mantenimiento, quedando una flota de unos ochenta autobuses. Aun así, creemos que es un esquema mejor, con una oferta más ajustada a la demanda y sin suponer un coste excesivamente gravoso.

En cualquier caso, nuestra conclusión no puede ser otra que la de que las frecuencias y asignaciones de vehículos propuestas son inviables y ponen en cuestión la

propuesta en general. Una dotación más ajustada implicaría la necesidad de una importante ampliación de la flota. La otra opción es reducir las frecuencias, aun a costa de hacer menos atractiva la nueva red. Obviamente, el crecimiento de la ciudad y la mejora de calidad del servicio requieren un aumento de flota; sin embargo, la cuestión es que las frecuencias propuestas no pueden atenderse con la dotación de vehículos prevista, es necesario hacer un ajuste.

## **6. Horarios y frecuencias.**

Pese a la visión que tiene el autor sobre el grado de ocupación de los autobuses, creemos que hay corredores que, al menos, deben mantener las frecuencias actuales. Es el caso de la actual línea 1 (líneas C-2 y T-2). Como ya se ha comentado, con la frecuencia de hora punta se mantendría la frecuencia actual. En principio, seríamos partidarios de aplicar la asignación y frecuencia previstos para hora punta en los días festivos con carácter general.

Otro caso es el corredor hacia el Campus de San Amaro. Hasta la Politécnica solo hay conexión mediante la T-4, con una frecuencia en hora punta de 15 minutos. Es suficiente, pero seguramente se necesitarán refuerzos.

## **7. Trazados y zonas con menos servicio.**

A pesar de que el autor ha elaborado una red que abarca a buena parte del casco urbano, encontramos algunas zonas que pueden ser perjudicadas. En concreto:

- Barriada Illera. A excepción de la T-4 en uno de los sentidos, no hay ninguna línea que circule por Condesa Mencía. Algo parecido ocurre con la calle Pozanos. Por otro lado, hemos sugerido que la T-4 discurra en ambos sentidos por el Polígono Docente. No queda más remedio que sugerir que alguna de las líneas circulares (C-1 o C-3 principalmente), pase a lo largo de toda la calle Pozanos en ambos sentidos.

- San Juan de los Lagos. Inicialmente, sólo pasa por esta plaza la T-4 en un único sentido. Más arriba propusimos que lo hiciera en ambos.

- Polígono G-9. No encontramos ninguna línea que sea un sustitutivo de la actual línea 6. El Polígono G-9 deja de tener conexión con el Centro de la ciudad. En parte quedaría solventado con las líneas circulares futuras, pero estaríamos perdiendo la segunda línea con mayor número de viajeros.

- Río Vena. La calle Juan de Padilla concentra un importante núcleo de población, además de contar con importantes dotaciones. Ya hemos sugerido que la

Circular Este debería hacer parada en el Centro de Salud, pero creemos que se debe mantener una conexión entre el centro de la ciudad y esta zona. Aunque la C-1 hace parada en Avenida de Castilla y León, esta es una vía desproporcionadamente ancha, por lo que se genera la impresión de que quedarían las paradas alejadas de Juan de Padilla.

- Fuentecillas. De la línea 18 pasarían a la C-2, que circula por la Avenida de la Independencia. Los residentes en la zona más alejada (Óscar Romero, Valdemoro, etc.) verán como empeora la conexión hasta el Centro. La T-2 no es en absoluto un sustituto para la 18. El recorrido de la Circular Oeste es interesante, pero puede no resultar suficiente para esos vecinos.

- Sureste. Una sola línea, con un único autobús, se encargaría de prestar servicio al Barrio de Cortes, al Parque y Complejo Asistencial de Fuentes Blancas y la Cartuja. Sería necesario, al menos, un segundo vehículo. Debe tenerse en cuenta la expansión urbanística prevista en ese barrio. Por otro lado, sería oportuno mantener el servicio a la Cartuja como está en la actualidad: servicio hasta el recinto cuando haya eventos religiosos. Por otro lado, y pese a la futura incorporación de la C-4, conviene asegurarse se que se evitan zonas sin servicio, especialmente, tras sugerir que la Circular Sur pase por el Centro de Salud de Santa Clara.

- Nuevos desarrollos urbanísticos: Mirabueno, La Vaguada de Villargámar, el Bulevar, nuevos sectores en Villatoro, Cortes, Villímar, La Ventilla y Castañares. En buena lógica y en las actuales circunstancias, deberían tardar en materializarse. Las circulares futuras darían buen servicio a parte de esos sectores, pero tal vez pueda no ser suficiente en algunos casos. De todos modos, es lógico pensar que será necesaria una mayor flota para atender las necesidades de una ciudad en crecimiento.

### **Conclusiones.**

Estamos de acuerdo con el espíritu rompedor de la propuesta y de la idea de mejorar el transporte público introduciendo unas modificaciones que no supondrían un desembolso desorbitado para las arcas públicas. Si bien el diagnóstico tiene puntos mejorables, nos parece acertado el punto de partida.

En cuanto a la propuesta en sí, es brillante, y creemos que sería una red totalmente apropiada para las necesidades de una ciudad compleja, con múltiples demandas de transporte. Algunos recorridos planteados presentan dudas y requieren

ajustes para dar un mejor servicio, ya sea haciendo recorridos más eficaces, ya sea mejorando conexiones.

El principal inconveniente que apreciamos es la imposibilidad de su implantación sin suponer sobrecoste para las arcas municipales. En particular, las asignaciones de vehículos propuestas no permiten realizar los recorridos en tiempos razonables, y sería necesario ampliar la flota y reducir frecuencias respecto a lo propuesto para las horas punta. Además, sería preciso la incorporación de nuevos tipos de vehículo, en especial, autobuses de reducida longitud y autobuses para servicios suburbanos (motores de mayor potencia y carrocería *low-entry*).

Creemos que sería interesante que la ciudadanía burgalesa conozca esta propuesta y se genere un debate sobre su idoneidad. Nos parece positivo que se centre en buscar un servicio ágil y en la mejora de la conexión de barrios periféricos. Nuestra conclusión final es que si bien deben mejorarse algunos puntos y debe tenerse en cuenta la imposibilidad de su implementación a coste cero, merece la pena ser estudiada su viabilidad y tenerse en cuenta de cara a la remodelación de la red.