La movilidad y el transporte público de Burgos, 2015-2019. Retos y propuestas.

BORRADOR.

Izquierda Unida de Burgos. Área de Movilidad y Transporte Público

Flota.

La finalización del contrato de renting en 2016 será, sin duda, el mayor reto al que hará frente el SMYT en la próxima legislatura. La Corporación deberá trabajar con un margen mínimo, sólo podrá actuar con los presupuestos del mismo año 2016.

Además, y contrariamente a los comentarios del concejal Rebollo, el nuevo rénting supondrá un lastre, al tener ya comprometidos 600.000 euros anuales para varias legislaturas. Igualmente, habrá que abonar las cuotas del primer contrato de alquiler durante los años 2015 y 2016.

De entrada, debemos rechazar un nuevo contrato de rénting. El Equipo de Gobierno ya ha admitido que es más caro. Además, al tener un número limitado de kilómetros y una vida útil marcada, implica una rigidez en la gestión de la flota, que puede ser un obstáculo para un servicio eficaz.

La compra de veintisiete autobuses para sustituir los alquilados sería una acción que solucionaría de forma definitiva los problemas de flota y garantizaría la viabilidad del SMYT a medio plazo. Sin embargo, requeriría un gran desembolso económico: un autobús estándar tiene un coste de entorno a 250.000 euros. La suma total superaría los siete millones, una cantidad desmesurada para un ejercicio presupuestario.

Una alternativa sería la compra de los autobuses alquilados, o la prolongación del contrato. Ambas opciones pueden ser problemáticas desde el punto de vista jurídico. Por otro lado, los autobuses alquilados presentan ya unos síntomas notables de deterioro. Además, esos vehículos ya están suficientemente pagados, y no parece razonable seguir destinando dinero a la UTE.

Otra acción, polémica e impopular, sería la compra de autobuses de segunda mano. Es una opción límite, pero acorde con la grave situación que se encontrará la flota en 2015. Habrá personas que no lo entiendan o lo rechacen, pero tenemos que esforzarnos en explicar por qué tenemos que considerar como válida la alternativa de la segunda mano.

Es muy probable que el mal estado de los primeros autobuses de Gas Natural Comprimido obligue a sustituir alguno en el periodo 2015-2019. El problema es que el coste de inversión es mayor que en el caso de los vehículos diesel. Además, la segunda

mano en este caso es menos recomendable, al haber menos operadores a los que comprar.

Sería oportuno que los autobuses de Gas Natural que se retiren sean sustituidos por vehículos de la misma propulsión, para mantener el uso de las instalaciones de reportaje.

En el mandato 2015-2019 habrá que comprar entorno a treinta autobuses para poder garantizar la adecuada prestación del servicio y su modo de gestión pública. Más de siete vehículos al año, lo que nos hace, de nuevo, pensar en la segunda mano como posibilidad.

Como objetivo nos podemos fijar la incorporación de un autobús de propulsión híbrida. Estos vehículos ofrecen menor consumo, menos emisiones, menos ruido y una tracción más suave. Poco a poco, operadores públicos y privados los van incorporando y sería un gran avance en Burgos. Su coste es mayor que el de un vehículo normal, pero se pueden obtener ayudas. Si podemos adquirir un vehículo de este tipo durante el próximo cuatrienio, será un indicativo de que hemos hecho bien las cosas.

Personal.

Si las circunstancias lo permiten, hay que plantearse la convocatoria de oposiciones para el puesto de conductor-perceptor, ya que existe una gran proporción de interinos. Si las limitaciones jurídicas lo impiden, se debe optar por convocar una bolsa de empleo. En cualquier caso, la incorporación de personal ha de hacerse a través de pruebas de selección.

Se deberá estudiar el modo de disponer de aseos en las principales cabeceras de la red para que sean utilizadas por los conductores, y de este modo, hacer más agradable su tarea.

En muchas ocasiones, los conductores y conductoras de turno partido (trabajan por la mañana, descansan unas horas y trabajan por la tarde) aparcan los autobuses asignados cerca de sus domicilios. Esto es algo que no ocurre en otras ciudades, implica hacer kilómetros innecesarios y es un riesgo claro de vandalismo hacia los vehículos. Debemos estudiar alternativas para evitar esta conducta.

Instalaciones.

Las actuales cocheras de la Carretera de Poza se encuentran en una muy buena ubicación para prestar el servicio. Permiten un traslado rápido de autobuses para sustituciones o refuerzos. Sin embargo, el PGOU ya incluye su sustitución por una zona residencial.

El proyecto de traslado de las cocheras al Polígono de Villalonquéjar quedó parado por el estallido de la burbuja inmobiliaria. Esto ha derivado en que no se hacen obras para mejorar las instalaciones, por ejemplo, el techado del aparcamiento de coches está ruinoso y acordonado.

Las instalaciones no son pequeñas, si bien la mayor parte tiene un uso muy extensivo por parte de la Brigada de Obras.

Debemos intentar mantener las actuales cocheras dentro del planeamiento urbanístico, si fuera posible. A largo plazo se podría mejorar la distribución de espacios para aprovecharlos mejor. Un proyecto de edificio de varias plantas podría optimizar el espacio y liberar parte para mejorar el vial que bordea las cocheras.

Habría que plantearse si tiene sentido tener abiertas a la vez las instalaciones de Virgen del Manzano y la Oficina de Movilidad durante todo el año, o si sería oportuno cerrar las primeras durante las vacaciones de verano.

Red de líneas.

Uno de los problemas de la actual red es un excesivo número de líneas. Por un lado, existen líneas con recorridos prácticamente iguales.

De las 52 paradas de la línea 3 (Barriada Yagüe- Marqués de Berlanga), coinciden 48 con la línea 3B (Barriada Yagüe – Río Vena – Marqués de Berlanga) y 45 con la línea 12 (Barriada Yagüe – Hospital Universitario). Como se puede ver, son tres líneas prácticamente idénticas, que podrían fusionarse, simplificando al usuario la tarea de conocer sus horarios.

En el sentido contrario tenemos la línea 25 (Plaza de España – Estación de Ferrocarril – Eladio Perlado), con un recorrido largo y tortuoso, que se trazó y modificó para dar conexiones en algunos casos poco compatibles: el Centro y Gamonal con la Estación de Ferrocarril, el Centro con Gamonal Norte, San Cristóbal y Villímar con Gamonal y el Centro de Salud de Casa La Vega con su área de influencia.

El margen de maniobra es limitado, pues no hay recorridos con sobreoferta que pueda reducirse para mejorar la frecuencia en otros trazados. Por otro lado, tal vez debamos ir hacia un sistema flexible en que haya una mayor frecuencia en las horas punta que en las horas valle. Ahora mismo algo así existe con los autobuses de refuerzo, pero circulan con poca separación respecto a los titulares.

Bus Rapid Transit y carriles bus.

Este concepto, que surgió en Sudamérica para designar grandes sistemas de transporte basados en autobús, buscando las prestaciones de capacidad, segregación y rapidez de los sistemas ferroviarios, pero con una infraestructura mucho más simple.

En España, tenemos ejemplos como Granada, Barcelona, Gijón o San Sebastián. En este último caso, se trata de dos líneas de altas prestaciones: buena frecuencia (6-8 minutos, 3-4 minutos al combinarse con otras líneas), autobuses articulados (gran capacidad) equipados con cámaras de seguridad, puntualidad del 95 % y carriles bus (allí donde fue posible y necesario implantarlo).

En Burgos tenemos una línea que potencialmente puede transformarse en BRT: la 1, Avenida del Arlanzón – Gamonal. Esta línea dispone de una muy buena frecuencia y autobuses de gran capacidad.

Podría mejorarse con carriles bus en la calle Vitoria, entre las calles Segovia y Álvar García, a la altura de la Barriada Militar (Gamonal), o incluso en la zona de la Barriada Juan XXIII. Hay que tener en cuenta que un carril bus puede implantarse simplemente delimitándolo con pintura y señales de tráfico, no siendo necesarias, aunque tal vez recomendables, elementos de separación. También sería oportuno mejorar la accesibilidad de las paradas.

Por otro lado, habría que estudiar la implantación de carriles bus para mejorar el tiempo de recorrido y calmar el tráfico.

Información al usuario.

Este es uno de los puntos que más hay que mejorar en el Servicio.

La información estática (carteles y planos) en las paradas con marquesina es buena, relativamente actualizada y tan comprensible como permite la propia red.

La información estática en las paradas con poste es muy deficiente, inexistente o totalmente antigua. Se ha descuidado este mobiliario, creyendo erróneamente que los usuarios no los utilizan para informarse, cuando sí lo intentan. Tal vez el problema radique en que estos elementos no están incluidos en la concesión del mobiliario urbano.

La información variable (terminales de información al pasajero) es relativamente buena. El problema es el nulo mantenimiento de estos elementos, responsabilidad de la UTE del renting. En ocasiones no aparecen algunos autobuses, y si bien la precisión no es siempre exacta, hay que recordar que el tiempo de llegada es una predicción a partir de la posición del vehículo.

En el fondo, estos sistemas, así como los paneles interiores, están infrautilizados para informar al usuario de incidencias del servicio.

La información en la página web del Ayuntamiento es mala; el acceso es mejorable y lleva años sin incorporarse avisos sobre cambios en el servicio o, por ejemplo, los horarios de la línea del Aeropuerto.

Hay que mejorar mucho la prestación del servicio en situaciones especiales, como durante las fiestas, o ante incidencias y desvíos. En estos casos, hay que ser precavido y diligente al trazar alternativas e informar a los usuarios.

Se puede plantear mejoras, como servicios de información en tiempo real a través de aplicaciones o redes sociales, o el sistema mediante SMS, pero primero habría que mejorar otros aspectos relativos a la información y al servicio.

Acceso con bicicletas.

En determinadas redes, como San Sebastián o Pamplona, se permite el acceso de bicicletas a los autobuses urbanos. En el primer caso, se establecen tramos, con paradas de acceso y horarios concretos. Se ha establecido para itinerarios con pendiente.

En Burgos, se podría hacer una experiencia piloto en las líneas del Barrio de Cortes (9 y 21), permitiendo la entrada de bicicletas en la parada de Las Veguillas, situada junto al carril bici.

Si la experiencia diera buen resultado, se podría extender a otros itinerarios, como el Hospital Divino Valles y Villatoro (línea 14, accediendo desde la última parada

de Avenida del Cid), o Carretera de Arcos (líneas 2 y 45, permitiendo el acceso en la parada de San Pedro y San Felices, 52).

Pedibús.

El *pedibús* es un servicio que consiste en rutas escolares a pie. Se organizan unos recorridos para los niños y niñas desde sus domicilios a su centro escolar. Van acompañados por adultos, que pueden ser padres o madres (por turnos), o monitores.

Con esto, los niños se acostumbran a caminar, conocen mejor su entorno y se reduce el uso del automóvil, además de ayudar a conciliar la vida laboral y familiar.

Se puede estudiar con los colegios la implantación de esta actividad.

Publicidad.

La publicidad ofrece unos ingresos reducidos, en especial en la actual situación económica. Se puede pensar en utilizar el interior de los autobuses para una publicidad más asequible. El espacio sería reducido y en un número limitado de autobuses para que no resulte agresivo para los viajeros.

Transporte metropolitano.

Durante la mayor parte del año, el servicio al camping de Fuentes Blancas y la Cartuja de Miraflores queda reducido a la línea 27 (Plaza de España – Complejo de Fuentes Blancas), con cuatro servicios al día.

Se podría llegar a un convenio con la Junta de Castilla y León para reforzar ese servicio usando una línea metropolitana ya existente.

La línea M-8 (Burgos- Cardeñajimeno – Castrillo del Val) realiza también cuatro servicios diarios. Podría hacer parada en el cruce con el desvío a la Cartuja (hacia Castrillo) y en la puerta del camping (hacia Burgos). La tarifa sería la propia del servicio urbano. La concesionaria recibiría el equivalente a la tarifa urbana ordinaria por cada viajero que lo utilice dentro del término municipal. De este modo, se mejoraría el servicio sin más gastos ni añadir vehículos en circulación. En principio, no cabe esperar un uso destacado de este itinerario.

En principio, no sería necesario extender esta medida al resto de la red metropolitana. En cualquier caso, el Ayuntamiento debe ser más activo en la información de ese servicio.

Conclusión.

El transporte público de Burgos se enfrenta a un gran reto en el periodo 2015-2019 que puede poner en riesgo su viabilidad y la continuidad de su modo de prestación. Apostamos por un servicio de gestión pública, en especial cuando se aboca a la privatización tras un periodo de falta de inversiones y deterioro deliberado.

Debemos ser capaces, en un contexto económico difícil, de conseguir la flota adecuada para garantizar la continuidad del servicio. Además, hay que mejorar la prestación del servicio, dando a las empleadas y empleados la importancia que merecen, aprovechando los recursos existentes y tratando de mejorar la calidad de un servicio fundamental para los vecinos.