DIARIO DE BURGOS
BURGOS

13/06/13

Prensa: Diaria
Tirada: 13.300 Ejemplares
Difusión: 11.240 Ejemplares

Cód: 71460754

Página: 10

Sección: LOCAL Valor: 853,00 € Área (cm2): 345,1 Ocupación: 35,9 % Documento: 1/1 Autor: CM. / BURGOS Núm. Lectores: 133000

MARTA ROJO ARCE • *Profesora de Ingeniería e Infraestructuras de los Transportes de la UBU*

Esta docente e **investigadora** es experta en la calidad del transporte público y ha realizado estudios en los que propone un diseño eficiente de la red en las áreas urbanas al considerar que pueder ser un instrumento de **desarrollo sostenible** y **ganar** en número de **usuarios** al ser un servicio más atractivo.

«La rentabilidad no debe ser la prioridad en el transporte público»

C.M. / BURGOS

La profesora intervino ayer en las Jornadas de estudio, análisis y debate sobre el Régimen Jurídico del Transporte organizadas por la Escuela Politécnica de la Milanera. Rojo apuesta por mejorar la calidad de las líneas de autobús para atraer a más viajeros y reducir el déficit de este servicio público.

¿Qué características debe tener una red de autobús para que sea eficiente?

El trazado de las líneas tiene que dotar de accesibilidad a la ciudad. De hecho, el transporte público en autobús es el modo que más accesible resulta. Por ejemplo, en la red de metro es normal tener paradas lejos de tu puerta, pero en el autobús las distancias de tu casa a las paradas no son tal altas. Tampoco la idea es tener una parada en la puerta de casa porque el tiempo de viaje aumentaría mucho. Es cuestión de buscar un equilibro. Respecto a las frecuencias es necesario que exista una flexibilidad, de manera que en horas punta haya más servicios que en horas valle. A las 8 o las 9 de la mañana sería necesario poner servicios de refuerzo.

¿Cómo incide la forma de la ciudad a la hora de diseñar el mapa de líneas?

Influye mucho, pero también cómo de denso sea el centro con respecto de los barrios.

En el caso de Burgos, ¿hay mayor dificultad por el hecho de ser alargada y tener un río que atraviesa la ciudad?

El efecto barrera del río dificulta bastante ordenar el mapa de una manera sencilla. En ciudades grandes y muy compactas se tiende a una red de tipo circular. Lo óptimo es contar con líneas radiales y circulares, pero en una geometría como la que tiene Burgos es complicado.

¿Lo ideal es que todos los barrios conecten con el centro?

Esa conexión es importante, pero también hay que tener en cuenta la unión entre los barrios. Habría que intentar hacer unas líneas radiales que lleguen hasta el centro, pero también impulsar una línea más periférica que conectara los barrios sin tener que pasar por el centro. Al final, si concentras todo en el mismo punto de la ciudad la accesibilidad allí será estupenda pero se genera un problema de demasiadas líneas juntas. Por ejemplo, sería interesante aprovechar el bulevar u otras vías que no son tan céntricas para intentar introducir algunas líneas.



Marta Rojo. / PATRICIA

¿Cuál sería la frecuencia ideal de paso de los autobuses urbanos en una ciudad como Burgos?

Es complicado porque depende de las líneas y de los horarios. No se necesita la misma frecuencia ni a cualquier hora del día ni en todas las zonas de la ciudad.

¿El servicio de transporte urbano puede ser rentable?

Puede serlo, pero es poco probable. Entiendo el transporte como un servicio público y es difícil que sea rentable. Hay ciudades que casi consiguen cubrir el coste del servicio porque han logrado tener muchos usuarios. Creo que la rentabilidad no debe ser la prioridad en un servicio de transporte público.

Ese aumento de usuarios traerá otras ventajas...

Hay que hacer un esfuerzo para mejorar la calidad de las líneas de autobús urbano porque así más gente cogerá este medio de transporte. Con ello conseguiremos que haya menos coches en la ciudad y que el servicio sea menos deficitario.