

Los puntos negros del tráfico (III)

Los chóferes de los autobuses urbanos no tienen más remedio en muchas ocasiones que invadir parte del carril adyacente por el que circulan para tomar un giro o entrar en una rotonda. Por ello, reclaman la comprensión del resto del tráfico

Villavesas

La previsión de los demás conductores



ASIER GIL
Pamplona

DURANTE cuatro horas al día, 116 autobuses de 12 y 18 metros atraviesan Pamplona y la comarca a través de una red radial de líneas que en su mayor parte confluye en el centro de la ciudad. En esas horas punta, el tráfico es mucho más denso, por lo que la convivencia entre los vehículos que circulan por la calzada se resiente más, produciéndose un mayor número de incidencias.

Los conductores de las villavesas quieren dejar claro que no se creen los amos de la carretera ni estiman que, por ser transporte público, deban tener más derecho que el resto. Pero remarcan que los usuarios de los coches particulares han de entender que, debido a su tamaño, muchas veces no les queda más remedio que invadir otros carriles para, por ejemplo, tomar una curva en una rotonda.

Es lo que el gerente de marketing de TCC –la concesionaria del servicio de transporte urbano de la comarca de Pamplona–, Carlos Elizalde, denomina “tener previsión”. “La convivencia del autobús con el coche privado es muchas veces complicada, porque estamos metiendo vehículos de más de diez metros por el centro de la ciudad. Los demás conductores han de entender y prever que, ante determinados giros, el autobús se va a ver obligado a invadir parte del carril adyacente”, explica.

Sería una señal de deferencia hacia un medio de transporte que, en Pamplona, recorre cerca de ocho millones de kilómetros al año. Y que se añadiría a otro de los caballos de batalla de los chóferes de las villavesas: su prioridad a la hora de incorporarse al tráfico.

Según la ordenanza de tráfico, “los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente siempre que fuera posible o reducir su velocidad, llegando a detenerse si fuera necesario, para que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar las maniobras necesarias para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales”. Lo exige la normativa, pero habría que calcular qué porcentaje de conductores actúa así.

“Muchas veces, cuando hablamos con agentes de la Policía Municipal, nos dicen que, en el mo-

Puntos problemáticos de los autobuses urbanos

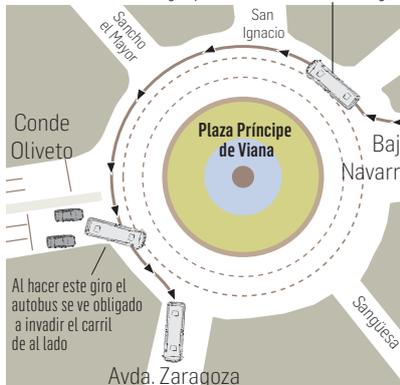
1 Rotonda de Areta



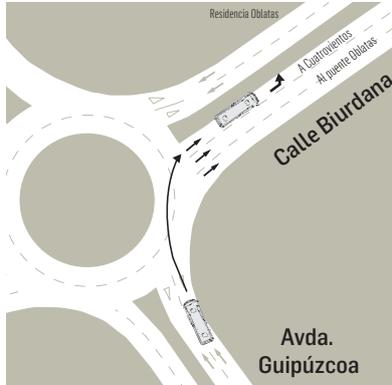
2 Al girar para Teobaldos el autobús se ve obligado a invadir el carril de al lado.



3 El autobús que llega por Baja Navarra, tiene que hacer todo el giro para alcanzar la Avenida de Zaragoza



4 Al tomar la calle Biurdana, debe alcanzar el carril izquierdo, que es el único que luego gira a la izquierda, hacia Cuatrovientos.



mento en el que nosotros tenemos que invadir un carril para poder tomar una curva, legalmente estamos penalizados y nos toca pagar, aunque si hablaríamos en términos morales, tendríamos razón, porque no nos queda otra”, expone Elizalde.

Por ello, insiste en hacer ese llamamiento a los demás conductores, para que tengan una mayor previsión y así se eviten choques y accidentes innecesarios.

Más allá de este aspecto, el personal de conducción de las villavesas observa cuatro puntos negros en la red viaria de la comarca de Pamplona.

1 La entrada a la rotonda de Areta, junto a Sarriguren. Cuando el autobús sale de su parada en la PA-33 y circula por su carril bus/taxi de acceso a la glorieta, los tres carriles se convierte en dos. El problema radica en que los conductores de los vehículos que ocupan los dos carriles anexos miran hacia la izquierda para ver cuándo pueden incorporarse, por

lo que en muchas ocasiones acaban colisionando con las villavesas. “Independientemente de quién tenga la culpa, es uno de los puntos en los que más siniestralidad tenemos”, apunta Elizalde.

2 El cruce de la calle Amaya con la de Teobaldos. Por ahí circulan autobuses de 12 metros de largo que, al girar hacia la derecha en su camino hacia la plaza de Merindades, pueden dar con el culo del vehículo a los coches que transitan por el carril izquierdo. “Muchos conductores dicen: ‘Yo voy por mi carril y no me importa nada más’. La convivencia es complicada, porque nosotros necesitamos más espacio. Cuando invadimos los carriles, muchas veces no tenemos la culpa, ya que no nos queda otra opción”, subraya.

3 Las plazas Príncipe de Viana y Merindades, dos rotondas por las que pasa –al menos, por una de las dos– el 95% de las líneas. Para entrar en esas plazas, las villavesas deben abrirse e invadir el carril a su izquierda. Si no lo hicieran, las ruedas de atrás de los autobuses se subirían a la acera, lo que generaría más peligro. El giro que realizan las líneas que vienen del este –Sarriguren, Mendillorri o Burlada– en Príncipe de Viana para coger la zona sur de la comarca es muy complicado, ya que deben atravesar toda la glorieta, cambiándose de carril. “Las rotondas son las que más nos dificultan el trabajo, porque no olvidemos que hablamos de autobuses de 12 y 18 metros”, remarca Elizalde.

4 El cruce entre la avenida de Guipúzcoa y la calle Biurdana, en el que los autobuses toman el rumbo hacia Cuatrovientos. Cuando las villavesas acceden a esa rotonda desde el carril derecho, se tienen que posicionar en el que se encuentra en el extremo izquierdo de la calle Biurdana, ya que es el único de los tres existentes que permite girar hacia la izquierda y volver a la avenida de Guipúzcoa. Se trata de una situación que también sufren los conductores de los demás vehículos que realizan el mismo trazado, lo que muchas veces genera bocinazos y choques, aunque tienen prioridad por circular por el carril exterior de la rotonda.



Una villavesa recoge pasajeros en una plaza del centro.

JESÚS CASO



MAÑANA, LOS PUNTOS NEGROS PARA LOS CICLISTAS

La serie sobre las zonas más conflictivas para el tráfico continúa mañana con el punto de vista de los ciclistas urbanos.