Diario de Navarra Miércoles, 18 de marzo de 2015

El futuro del transporte comarcal

Plantean reordenar el tráfico de villavesas con 25 km de carriles exclusivos en 3 líneas

La propuesta de los técnicos implica una cirugía profunda en la actual red para ganar velocidad y usuarios

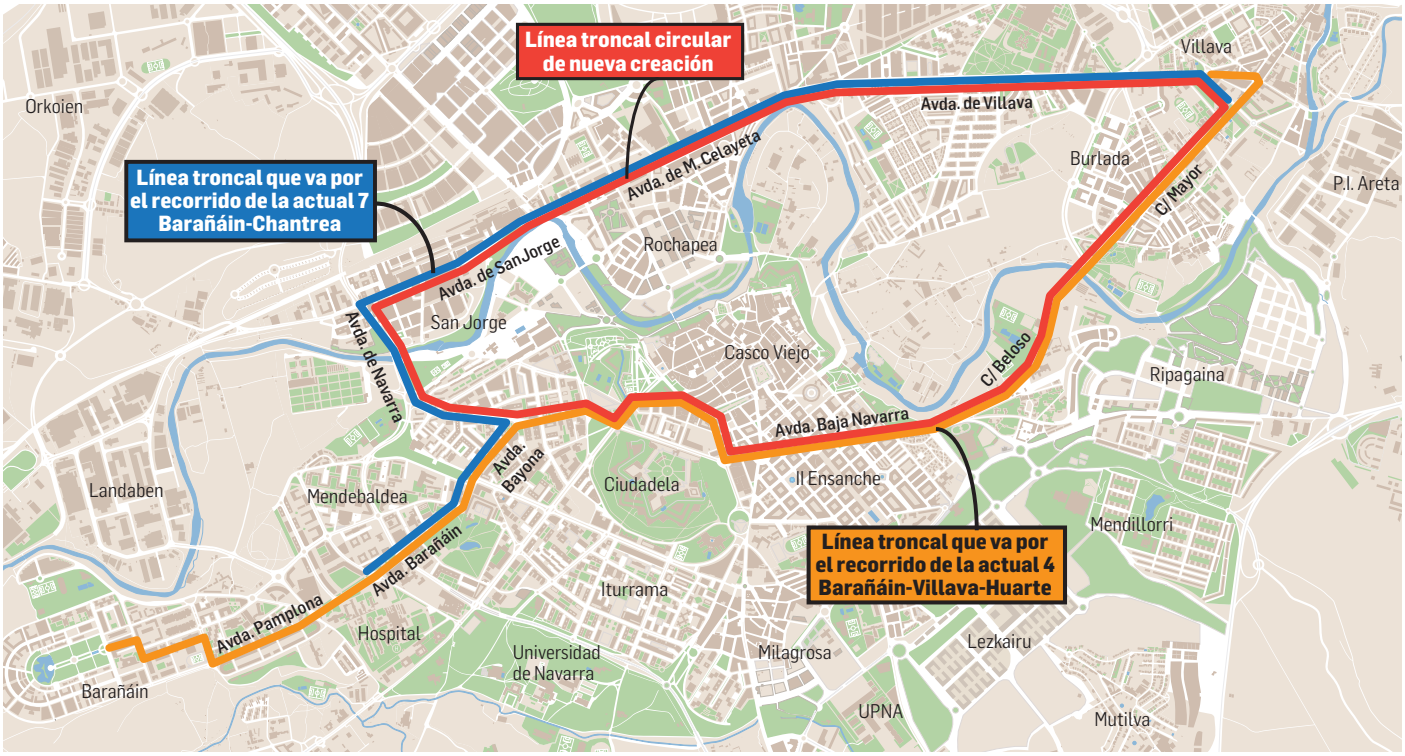
PILAR FDEZ. LARREA
Pamplona

La próxima década será la de la transformación del transporte urbano comarcal en Pamplona. Al menos si los grupos políticos dan el visto bueno a la propuesta que ayer les presentaron los técnicos de la Mancomunidad. Es el resultado de dos años de estudios sobre el terreno y algunos más de planteamientos para tratar de optimizar el servicio, con el fin de que las villavesas doblen su velocidad comercial, disminuyan los tiempos de viaje y se frene la sangría de pérdida de usuarios. No hay fechas, ni plazos, pero aun suponiendo que el proyecto contará con todos los respaldos, no estaría en marcha en un horizonte de menos de diez años. La propuesta se asienta en dos ejes, que serían complementarios. El primero se centra en mejorar la actual red con carriles bus, prioridad semafórica y plataformas de embarque. Pero todas estas medidas se completarían con la gran transformación, una red basada en ejes troncales, con plataformas reservadas para el transporte público en autobús, atendida por vehículos de mayor longitud, y con filosofía de explotación tranviaria, preferencia semafórica, pago en las paradas o en los autobuses, pero sin intervención del conductor, y paradas cada 400-600 metros, y no cada 150 como ahora.

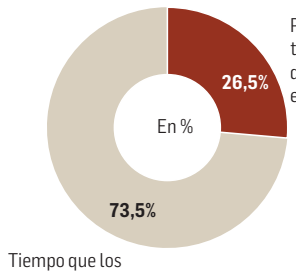
En definitiva, técnicos de la Mancomunidad lo califican como "un tranvía sin tranvía". Es decir, la huella, el trazado en la ciudad, y los recorridos son similares, pero no precisaría de la obra de un tranvía, ni vías, ni cableado.

La nueva red contaría con tres líneas troncales, principales. Una sobre un recorrido similar al de la actual línea 4 (Barañáin-Villava-Huarte), otra que toma como referencia la línea 7 (Barañáin-Chantrea), y una tercera circular, de nueva creación. Tendrían prioridad sobre el resto, con una frecuencia de paso de 8 minutos; funcionarían con vehículos de 24 metros (los articulados utilizados actualmente tienen 18) y enlazarían con las líneas de alimentación, o lanzadera, las convencionales. Estas tendrían autobuses de 12 metros, y la

Las tres líneas troncales



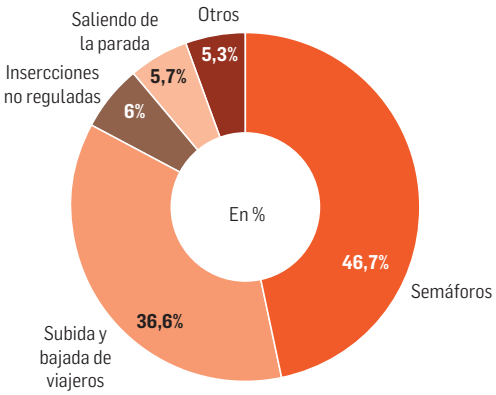
Demoras actuales de los autobuses



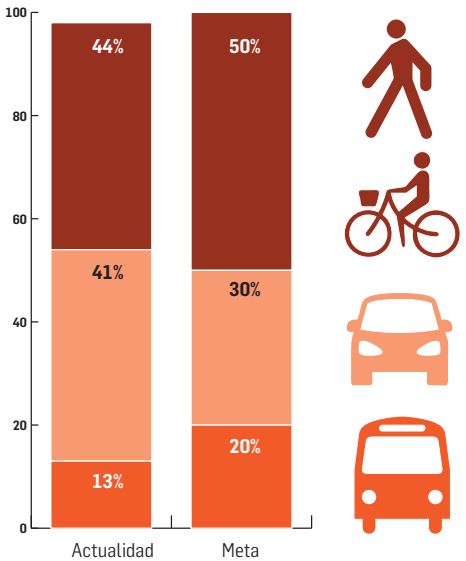
Porcentaje de tiempo de servicio que los autobuses están parados

Tiempo que los autobuses están en marcha

Causas de las demoras



Propuesta de mejora de la movilidad



DN

Los pilares del proyecto

1 **Troncal**. Cambio estructural del sistema con plataformas exclusivas basadas en tres líneas sobre un trazado de 25 kilómetros.

2 **Coste**. Unos 50 millones, 2 por kilómetro, frente a los 15 por Km que supondrían las obras de un tranvía.

3 **Distancias**. Aumentarían entre paradas, entre 400 y 450 metros.

4 **Velocidad**. La velocidad media de las villavesas pasaría de los 13,3 Km/hora actuales, a 25 Km/hora.

5 **Otras medidas**. Para llegar a esta velocidad habría que implantar también otras medidas como los carriles bus y la prioridad semafórica.

6 **Otras líneas**. Las troncales tendrían autobuses de 24 metros, el resto, de 12 metros, conectarían con estas y se reducirían autobuses en el centro: se lograría más frecuencia con menos vehículos.

7 **Deficitarias** Todas las líneas de villavesa son, a día de hoy, deficitarias. La que más, la 16, con 1,48 millones al año. El coste por kilómetro oscila entre los 5 euros de la línea 1, y los 3,18 de la 20.

8 **La decisión** Queda en manos de los grupos políticos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

distancia entre paradas sería, como ahora, de unos 150 metros.

Además, se prevén otras dos líneas relevantes, una la Norte-Sur, sobre el trazado modificado de la actual 16 (Beriáin-Noáin-Berriozar), y otra sobre la 18 (Zizur-Sarriguren), que tampoco llega a ser troncal, pero se piensa en ella por el posible desarrollo del plan del AVE y la incorporación de Guenduláin.

El objetivo fundamental es frenar al vehículo privado, que gana espacio frente al peatón y el transporte público, conforme la ciudad crece. Y el resultado inmediato, con la hipotética implantación de todo el proyecto, la fase uno y la dos, sería el aumento de la velocidad: pasar de los 13 Km/hora actuales, a 25 Km/hora. Con estas cifras habría más usuarios, y se reducirían los costes porque una menor velocidad implica un mayor número de vehículos para mantener la frecuencia. Un solo autobús conllevaría un ahorro de 160.000 euros al año. El proyecto supondría una inversión de 50 millones de euros y dos años de obra civil sobre el terreno, porque sería necesario habilitar las plataformas, los carriles exclusivos y adecuarlos al resto de la circulación, con las consiguientes modificaciones en la circulación de Pamplona y de otros puntos de la Comarca, con cambios en algunas rotondas y cruces.

Son, en definitiva, una serie de acciones que precisan de consenso político para su ejecución. El proyecto requeriría únicamente el visto bueno de la Mancomunidad, no tendría que pasar por el Parlamento foral, ni por los 18 ayuntamientos que comparten el transporte comarcal, si bien necesitaría la aprobación de los municipios para la ejecución de las obras. Pero la Mancomunidad busca también apoyo social, por eso someterá la propuesta a un proceso de participación pública, posiblemente en el segundo semestre de este año.

LA CIFRA

60%

Del trabajo Para desarrollar este Plan de Movilidad está ya hecho con las encuestas previas. Es lo que calculan los técnicos.

Marcelo Celayeta

La implantación de los ejes troncales conllevará evidentes afecciones en la circulación. En las avenidas con más carriles serán menos notorias, pero se acentuarán en calles más estrechas, como es el caso de Marcelo Celayeta. Esta arteria de la Rochapea, entre la Chantrea y San Jorge, será para uso exclusivo de las villavesas y los residentes, con la plataforma central para autobuses y carril para vecinos. El resto de los conductores tendrán que utilizar la Ronda Norte y acceder por ella a los ramales de esta calle.

MARCELO CELAYETA. Sería una de las calles donde el tráfico se modificaría notablemente. Si se implantan los ejes troncales sólo podrán circular por ella las villavesas y los residentes. El resto de vehículos utilizarán la Ronda Norte para acceder a esta arteria de la Rochapea. CALLEJA

LAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

LA MOVILIDAD EN LA COMARCA, HOY
Viajes al día de peatón. 406.966
En bicicleta. 21.755
Totales. 967.477

El vehículo privado gana terreno. En 1996, el 43,7% de los desplazamientos por el tramo urbano eran a pie; un 14,4% en transporte público, un 36,8% en vehículo privado; en 1993, el porcentaje de los que van andando alcanzaba el 42,1%, en villavesa, un 12,7%, y en coche, un 41,1%. La Mancomunidad lo achaca en buena parte a la dispersión urbana.

La red troncal , acompañada de las medidas de optimización no sólo aumentaría el uso del transporte, también sumaría peatones y ciclistas y reduciría el uso del vehículo privado, plantea el estudio.

OTRAS CIUDADES
La Mancomunidad ha estudiado la movilidad en otras ciudades, como San Sebastián o Vitoria. En esta última, la implantación del tranvía ha coincidido con una explosión de la bicicleta, en detrimento del coche.

DOCE CARRILES BUS PARA GANAR VELOCIDAD
Los carriles bus exclusivos para transporte público son una de las acciones previstas para optimizar la actual red y complementarla con la troncal. No los podrían utilizar ni taxis, ni motos, ni bicicletas. **Plantean once**, en las principales arterias, las que soportan un tráfico superior a 200 pasos al día, más de 12 a la hora y 9.000 pasajeros diarios. El de mayor densidad es el del tramo comprendido entre la Plaza de Merindades y la de la Paz, con más de 600 al día. Son estos:

1. Calle Mayor de Burlada hasta Serapio Huici de Villava
2. Amaya-Paulino Caballero, Cortes de Navarra, González Tablas, Bergamín y Tajonar.
3. San Cristóbal, calle Magdalena, calle Labrit.
4. Carretera Sarriguren-carretera Badostáin desde la ronda Este hasta el cruce con la Cuesta de Beloso.
5. Avda. Zaragoza-Navarro Villoslada.
6. Todas las relaciones entre Príncipe de Viana y avda. del Ejército con Pío XII (San Ignacio, Paseo de Sarasate, Yanguas y Miranda, Navas de Tolosa, Avda. del Ejército y principio de Pío XII).
7. Calle Taconera- avda. de Guipúzcoa, hasta Cuatro Vientos.
8. Avda Pío XII, avda. de Aróstegui hasta la A-15 (futura plataforma reservada en PSIS del AVE).
9. Avda. Pamplona (Barañáin)-avda. Barañáin hasta calle Irunlarrea.
10. Avda. Central de Barañáin, desde avda. de los Deportes, hasta la avda. Plaza Norte.
11. Avda. de Bayona, Monasterio de la Oliva y avda. de Navarra hasta la de San Jorge.

Calles de menos densidad de circulación pero donde sería recomendable su implantación:
1. Marcelo Celayeta-avda. de Villava
2. Avda. de Guipúzcoa, desde Cuatro Vientos, hasta la PA30.
3. Avda. de Bayona, desde la plaza Obispo Irurita-avda de Barañáin, hasta calle Irunlarrea.
4. Yanguas y Miranda, entre la plaza de la Paz y la de los Fueros.

PRIORIDAD SEMAFÓRICA
Los semáforos son otro de los caballos de batalla para tratar de ganar velocidad. Proponen prioridad semafórica para que el conductor pueda abrir el semáforo en rojo con un mando, en los que más tiempo se pierde. Se seleccionan los tramos en los que la demora es al menos del 25% del tiempo empleados desde la salida de la parada anterior, hasta la llegada de la siguiente. **Uno de los negros es el situado entre la Magdalena y la Cuesta de Labrit. En cada paso se ahorrarían 40 segundos** y los técnicos lo sitúan como el primer punto a estudiar con Tráfico.

OTRAS MEDIDAS PARA OPTIMIZAR LA RED
Racionalizar la línea 4, con una explotación casi ferroviaria; **evitar el bucle** central producido por la **avda. del Ejército y Paseo de Sarasate**; **Dividir la línea 16** porque su longitud, 30 Km, evita mantener frecuencias; **Agrupar líneas** de baja eficacia económica, por ejemplo, la 1, l 2 y la 15; **Crear líneas** de alimentación.