

UN NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD PARA LA COMARCA →

VILLAVESAS QUE FUNCIONAN

- La Mancomunidad presenta un proyecto radical para cambiar la movilidad a costa del coche
- Plantea tres líneas troncales con autobuses más grandes y veloces que darán mayor fluidez al tráfico

✎ **Kepa García/Marivi Salvo**
 ✎ **Itxaso Mitxitorena**

PAMPLONA – Tras dos años de trabajos y algunos más de idas y venidas del proyecto, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona expuso ayer ante la Comisión Permanente el estudio sobre la reordenación del transporte urbano comarcal que, de llevarse a cabo, supondría una transformación integral de la ciudad con la puesta en marcha de tres grandes líneas troncales que atravesarían la ciudad de este a oeste, a modo de un tranvía sin tranvías, utilizando autobuses más rápidos y de mayor capacidad por calles que en algunos casos habría que modificar totalmente.

El proyecto plantea abiertamente la batalla al coche en favor de los espacios generados para el peatón, la bicicleta o el transporte urbano con el objetivo de cambiar de raíz la tendencia actual en la Comarca. Una transformación del modelo de ciudad, radical en el fondo y en la forma; con un objetivo ambicioso que pasa por reducir 11 puntos el uso del coche (del 41% actual al 30%); subir 7 puntos la utilización del transporte público (13% actual al 20%) y aumentar los traslados a pie o en bicicleta del 44% al 50%.

Tomando como ejemplo las actuaciones de movilidad llevadas a cabo en urbes como Vitoria, Barcelona, Hamburgo, Rouen, Helsinki o Eindhoven, el estudio plantea un cambio en las prioridades, un sistema que dé la espalda sin complejos al coche en una ciudad donde siempre ha gozado de trato preferente.

De hecho, el informe de la Mancomunidad censura la política de aparcamientos en superficie llevada a cabo hasta el momento en Pamplona por la estimulación que ha supuesto para el uso y tenencia del coche frente a las tendencias que los núcleos urbanos desarrollados están aplicando, lo

que inevitablemente ha terminado por arrastrar a la baja los índices del uso del transporte público en la Comarca (las huelgas pasadas también han tenido algo que ver en la pérdida del número de pasajeros).

Con el objetivo de darle la vuelta a la situación el informe pone sobre la mesa dos opciones: una simple optimización de la red existente, que apenas cambiaría nada del panorama actual más allá de alguna mejora; o la apuesta decidida por la transformación, como plantea la Mancomunidad, con tres grandes vías para el transporte público, las llamadas líneas troncales.

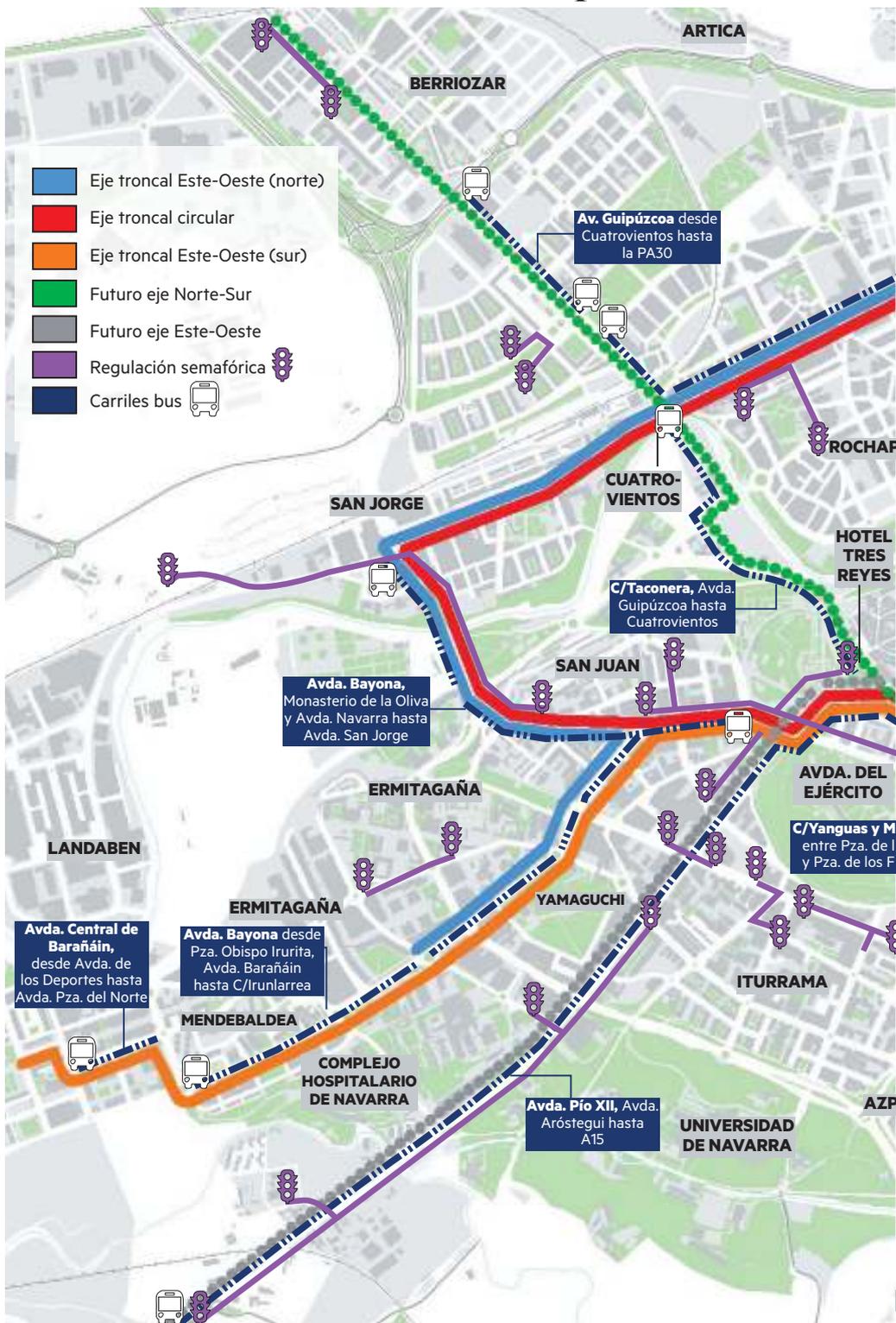
De forma semicircular, conectarían el este y el oeste de la Comarca desde Villava a Barañáin y San Jorge a través de la zona norte (avenida Marcelo Celayeta) y sur (avenida de la Baja Navarra). Una de ellas (la que en el mapa aparece en rojo) daría la vuelta completa a la ciudad, con las otras dos líneas troncales (en azul y amarillo) complementando el servicio por los barrios de la Chantrea o Rochapea, al norte, o San Juan y II Ensanche, por el sur.

Las líneas Vías rápidas

Autobuses con mayor capacidad (de 24 metros frente a los 18 actuales), con accesos más rápidos para los pasajeros y en vías más veloces se encargarían de trasladar a los pasajeros por las líneas troncales, desde donde los usuarios tendrían a su disposición transbordos con las líneas radiales de la red existente. Así, los vecinos de Huarte dispondrán de una línea troncal hasta Villava y desde aquí dos secundarias hasta su localidad.

Para la optimización del proyecto y que las líneas principales puedan llevar a cabo su función a pleno rendimiento, el proyecto contempla cambios en las líneas radiales con la idea de facilitar la intercomunicación. En función del incremen-

La reordenación de la red de Transporte Urbano Comarcal



UN NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD PARA LA COMARCA →

VEN COMO TRANVIAS

real



LAS CLAVES

TRES LÍNEAS TRONCALES
El nuevo proyecto establece dos opciones: la optimización de la red existente o la puesta en marcha de tres grandes líneas troncales de este a oeste, que permitiría afrontar una transformación del modelo de ciudad y del concepto de movilidad.

20-30-50

OBJETIVO. Siguiendo los ejemplos de otras ciudades europeas, el estudio plantea ganar espacios para el transporte público en detrimento del coche. En la actualidad el 13% de los desplazamientos en la Comarca se hace en autobús, el 41% en coche y 44% a pie o bici. La idea es que el porcentaje sea del 20% en autobús, 30% en coche y 50% de peatones o bicicletas. En 2003 hubo 32.458.528 desplazamientos en el transporte urbano comarcal.

18

MUNICIPIOS
El Plan Comarcal de transporte afecta a una población de algo más de 300.000 personas: Ansoáin, Aranguren (Mutilva), Barañáin, Berrioplano, Berriozar, Burlada, Cizur, Egüés, Esteribar, Ezcabarte, Galar, Huarte, Noáin, Orkoien, Pamplona, Villava y Zizur Mayor.

50

MILLONES PRESUPUESTO
El proyecto de líneas troncales contempla un presupuesto de 49,5 millones para infraestructuras.

4.418

TONELADAS DE CO. MENOS
Según el estudio, las líneas troncales permitirían rebajar las emisiones de CO₂ en 4.418 toneladas, sobre todo por la disminución del uso del vehículo privado. Si solo se decidiera poner en marcha el proyecto de red optimizada la reducción alcanzaría las 608 toneladas.

2

AÑOS DE OBRA
Si se aprueba el modelo troncal, los habitantes de la Comarca deberán asumir dos años de obra. El proyecto necesitará unos 4 años para su conclusión definitiva.

to de la población, el estudio contempla dos líneas troncales adicionales: una desde Etxabakoitz hasta Sarriguren y una segunda norte-sur desde Berriozar a Cordovilla.

Colocar al peatón y al transporte público como protagonista de la movilidad no va a salir gratis. Una inversión en infraestructuras de 50 millones; dos años de obras; mayores limitaciones para el desplazamiento en coche o moto; cambios trascendentales en algunas calles; carriles segregados y giros preferentes; líneas de autobús modificadas y otras nuevas; incremento de las zonas de carril bus o semáforos que podrán alterarse para agilizar al tránsito del transporte público son algunos de los drásticos cambios que tendrán que asumir los pamploneses si el proyecto consigue salir adelante.

Hará falta algo más que buena voluntad para lograrlo. Dado el enfoque global que plantea el estudio, será necesario un amplio consenso político y social para llevarlo adelante en su integridad, lo que dada la fragmentación que pronostican todos los sondeos ante las elecciones municipales del 24 de mayo puede traer complicaciones. También contempla la participación ciudadana para que el proyecto pueda incluir modificaciones y dé respuesta a demandas que hayan podido quedar sin atender.

Al tratarse de una transformación del modelo de ciudad también será necesario un cambio en los hábitos del usuario del transporte público –del asiduo, del esporádico y de los que se pueda ir incorporando– porque el nuevo proyecto también implicará variar los usos que los habitantes de la Comarca hacen del mismo.

Habrán menos líneas que lleguen al centro de la ciudad en un intento de despejar el tráfico del centro –aunque las que lleguen lo harán con mayor frecuencia– y habrá que hacer transbordos en las líneas perimetrales para poder acceder a las líneas troncales. Aquí la separación entre paradas que presenta el proyecto será mayor. Se pasa de los 100-150 metros actuales a los 400-450 metros de distancia, una diferencia que puede suponer dificultades para determinados sectores de la población, pero que el informe defiende en términos de mejora en el tiempo empleado en el trayecto. ●

UN NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD PARA LA COMARCA →

Por una ciudad más amable y que prioriza el autobús

GANAR ESPACIO PARA EL TRANSPORTE, CON VÍAS RESERVADAS Y RÁPIDAS, Y SACANDO A LOS COCHES. LA IMAGEN RECUERDA A MUCHAS CIUDADES EUROPEAS

Un reportaje de **Marivi Salvo/Kepa García** ■ Fotografía **Javier Bergasa**

¿Se imaginan una calle Mayor de Burlada más amable, toda ella destinada al transporte público, y donde desaparezcán los coches? ¿Y algo similar en Marcelo Celayeta? Pues podría ser posible en un futuro no muy lejano, si hay voluntad política por parte de los grupos que forman parte de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de cortar por lo sano con el sistema de villavesas actual, obsoleto y cada vez menos utilizado, y apostar por una red tipo tranvía, con tres líneas troncales de gran capacidad y muy veloces, y un sistema complementario de líneas de alimentación, que conecten las troncales con los distintos núcleos urbanos. En la práctica, esto supone eliminar itinerarios duplicados, el continuo trasiego de buses por el centro de la ciudad, y una villavesa más rápida. Se introduce el concepto de transbordo, que quizá muchos ciudadanos a priori lo puedan ver una incomodidad

añadida, pero se gana en rapidez. Y sobre todo “se apuesta por un modelo de ciudad nuevo”, según indica el director del área de Transporte de la Mancomunidad, Jesús Velasco, mucho más sostenible. El responsable de la MCP insiste, no obstante, en que “es una propuesta abierta y esta sometida a la decisión que tomen los políticos. Esto es un abanico de posibilidades para poder valorar y ayudar a la decisión”.

MENOS COCHES Surge la duda. ¿Es posible en una ciudad consolidada sacar los coches de las vías principales y dejarlas para las villavesas? La imagen que acompaña esta información es de la ciudad francesa de Rouen, donde en 2001 se apostó por un nuevo modo de ciudad. Y puede hacerse: “Se hizo y en una ciudad consolidada como Rouen”. ¿Y a dónde irían los coches? “Si se apuesta por este nuevo modelo, somos conscientes de habría mucho trabajo por hacer”, involucrando a todas las Administraciones.

También fue posible en Vitoria, “aunque allí solo decidía un municipio, y en la Mancomunidad hay 18”, matiza.

Una red de villavesas tipo tranvía, muy rápidas, limpias... con una red de carriles bus en calles como Baja Navarra, avenida del Ejército y avenida de Bayona, por ejemplo. La imagen resulta alentadora para cualquier ciudadano que piense en una ciudad moderna y limpia. “Si se opta por romper con el sistema actual e implantar ejes troncales, esto tiene que ser no con el objetivo de mejorar el transporte público solamente, sino porque se apuesta por un nuevo modelo de ciudad”, y eso repercutirá en reducción de emisiones de CO₂, de accidentalidad, y la calle ganará en atractivo: “Ese modelo tendría sentido como enganche para la ciudadanía, porque va a haber dudas”.

La propuesta está encima de la mesa, y en el horizonte una nueva ciudad es posible. Conlleva inversión, pero parece una apuesta de futuro ●



Rouen (Francia), con carriles para el TEOR desde 2001. Foto: Direction de la Communication La Crea



En la calle San Ignacio se apuesta por implantar vías exclusivas de villavesas.

LOS CAMBIOS QUE PODRÍAN ACOMETERSE EN LA RED CONVENCIONAL

LAS LÍNEAS ACTUALES SERÍAN ALIMENTADORAS Y TODAS ENLAZARÍAN CON LAS NUEVAS REDES TRONCALES (*)

1,2,15

● **Tres líneas conjuntas.** Las líneas 1, 2 y 15, se agruparían en una única línea, y conectarían en Príncipe de Viana con las líneas troncales, lo que permitiría a los viajeros llegar hasta Villava, la Chantrea u Hospitales. Desaparecería su recorrido sinuoso por el centro.

19

● **Barañáin-Erripagaña.** Si se aplicara la red troncal, la actual línea 19 se plantearía muy similar a la actual, aunque con nuevos terminales en ambos núcleos. Enlaza con la troncal

en la avda. de Bayona.

23

● **Príncipe de Viana-Olloki.** Al enlazar con la troncal en Príncipe de Viana, la línea como tal comenzaría en Villava, y llegaría hasta Huarte. De ahí dos ramales, cada 20 min, uno a Olloki, otro a Itaroa.

4

● **De Villava a Huarte.** Al plantearse una nueva red troncal rápida con su recorrido actual (de Villava a Hospitales), la 4 sería línea de alimentación Villava-Huarte (con entrada por

Areta-Ugarrandía), hasta el foro.

5

● **Orvina 3-U. de Navarra.** El proyecto de redes troncales, prevé que la actual 5 permanezca igual. Enlazaría con las rápidas en la avenida de Villava y en Conde Oliveto.

18

● **Sarriguren-centro.** Se mantendría igual en su ramal hacia Sarriguren. Sin embargo, no llegaría hasta Zizur (se crea la 18.2), sino que iría por Monjardín y desde la rotonda del Tennis realizaría un recorrido

circular por el Ensanche. Enlazaría con la línea troncal en Merindades.

16

● **Aizoáin-Noáin-Beriáin.** En el ramal de Noáin-Beriáin sería igual a la actual, llegando a Berroa, pero acabaría en Conde Oliveto, donde enlazaría con la troncal rápida.

16y22

● **Una nueva Berrioplano-Galar.** Surgiría una línea nueva, mezcla de la 16 y la 22. Es decir, llegaría a Berrioplano, y en su ramal contrario, hasta el

límite de Galar. En enlace con las troncales, en Conde Oliveto y Marcelo Celayeta.

12

● **Mendillorri-centro.** De implantarse el modelo de redes troncales, la 12 mantendría su recorrido de Mendillorri, pero solo hasta el centro. Llegaría por la calle Monjardín hasta la rotonda del Tennis y allí en un recorrido por el Ensanche enlazaría con Merindades, donde para la troncal.

17

● **Nuevo Artica-centro.** Una

sola línea de alimentación de Berriozar y Berrioplano desde Artiberri, por Buztintxuri y hasta la avenida de Guipúzcoa, donde enlazaría con la troncal. No llegaría hasta Mutilva (objeto de la 17.2).

11

● **Ezkaba-Edificio El Sario.** Con el nuevo planteamiento queda igual. Enlaza con las redes troncales rápidas en la avenida de Villava, Merindades y Príncipe de Viana.

17.2

● **Mutilva-centro.** Como ocu-

UN NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD PARA LA COMARCA →



La calle Mayor de Burlada podría tener un aspecto similar al de la ciudad de Ruen (arriba).

ESPACIO AL BUS

● **Plataforma reservada.** Exclusivamente para el transporte público en autobús. Significaría, por ejemplo, acondicionar carriles bus en determinadas vías como la calle Mayor de Burlada.

VEHÍCULOS LARGOS

● **De 24 metros.** Dado que son de gran capacidad y vías troncales largas, se piensa en autobuses que podrían superar los 18 metros (las articuladas actuales), incluso llegando a los 24 metros.

¿CÓMO SE PAGA?

● **En la parada o en los autobuses.** Con la instalación de dispositivos en las marquesinas, y en todos los accesos a la nueva villavesa (no solo en la parte delantera), pero sin intervención del conductor. Una filosofía de explotación tipo tranvía, en la que los viajeros acceden al bus por cualquier entrada.

VELOCIDAD

25
Kilómetros por hora. Podrían alcanzar las nuevas líneas troncales previstas. En la actualidad, las villavesas circulan a una velocidad de unos 13,5 km/hora. La nueva propuesta conlleva menos paradas, cada 400 o 600 metros, por ejemplo, frente a las paradas cada 150 metros que mantendrían las líneas convencionales.

CARRILES BUS

● **SACAR A LOS COCHES** Hoy solo hay carril bus en una parte de Baja Navarra y de la calle Conde Oliveto. La propuesta de redes troncales plantea dos intervenciones, con carriles bus "exclusivos". 11 ejes, en las calles de "alto volumen de circulación de autobuses", es decir con intensidades superiores a 12 pasos de buses por hora, y más de 9.000 pasajeros día. Esto supondría sacar 7.000 vehículos de la calzada. Además, 4 ejes que, si bien no tienen tanto trasiego de buses, serían recomendables: **Calles de alto volumen bus**
Calle Mayor Burlada

Amaya-Paulino Caballero, Cortes Navarra, González Tablas, Bergamín y Tajonar
San Cristóbal-Magdalenalabrit
Carretera Sarriguren-Badostáin hasta Cuesta de Beloso
Avenida Zaragoza-Navarro Villoslada

Las relacionadas entre Príncipe de Viana y cruce avda.Ejército-Pío XII
Calle Tacconera-Avda Guipúzcoa hasta Cuatro Vientos
Avda.Pío XII, avenida Aróstegui hasta A15 (PSIS AVE)

Avenida Pamplona (Barañáin)/ Avenida Barañáin hasta calle Irunlarrea
Avenida Central de Barañáin desde avenida de los Deportes hasta avenida Plaza Norte
Avda.Bayona, M.de la Oliva y avda. Navarra hasta avda San Jorge

Otros recomendables
Marcelo Celayeta-Av.Villava
Avda.Guipúzcoa desde Cuatro Vientos hasta PA30
A. de Bayona, desde Obispo Irunlarrea, Barañáin a calle Irunlarrea
Yanguas y Miranda (de plaza de la Paz a plaza de los Fueros

PRIORIDAD SEMÁFORO

46,5%
DEL TIEMPO PERDIDO, POR SEMÁFOROS. El 26,5% del tiempo de servicio, los autobuses están parados y casi la mitad de este (el 46,5%) es por culpa del semáforo. Apostar por la prioridad semafórica para los buses es una de las medidas, pero para ello es necesario que los buses tengan un carril exclusivo. En el centro, se ve de menor incidencia, pero sí en cruces como el de la calle Vergel, San Cristóbal con Avenida de Villava, o Serapio Huici con calle San Andrés en Villava.

PLATAFORMAS BUS

● **De embarque.** Se calcula que el un 5,8% del tiempo que los autobuses están parados están saliendo de las paradas tras la carga/descarga de viajeros. Por eso, el nuevo proyecto plantea, como medida complementaria, aunque menos eficaz que el carril bus, la implantación de plataformas de embarque, como ya hay algunas en la ciudad, que evitan que la villavesa tenga que meterse a la parada.

CONECTADAS

● **Con todas las líneas.** Todas las líneas convencionales de autobús tendrán punto de correspondencia con alguno de los 3 ejes troncales, que atenderán los puntos atractores y de población más importantes.

re con la 17, pero en sentido contrario. Uniría Mutilva Alta y Lezkairu con el centro (Merindades), donde podrían enganchar con la troncal.

9

● **UPNA-centro.** Se convierte en una línea más corta, conexión de la UPNA con el centro, por la calle Tajonar, como hasta ahora, pero sin llegar a la Renfe. En Merindades conecta con la línea troncal.

12.2

● **Ermiteagaña-centro.** Línea de conexión del barrio de

Ermiteagaña-Mendebalde con el centro. Discurriría por las calles Iturrama, Sancho el fuerte, plaza de los Fueros y avenida Zaragoza, hasta enganchar con la troncal en Príncipe de Viana o Merindades.

8y10

● **Orkoien-Buztintxuri.** Dos líneas que se convierten en una. Desde Orkoien, por Landaben hasta Buztintxuri. Enlaza con la troncal en San Jorge (rotonda Ballena Verde).

6

● **Rochapea-UPNA.** Queda

igual que en la actualidad, si se plantea el modelo de redes troncales. Su enlace con estas se da en Merindades.

6.2

● **Ansoáin/Rochapea-centro.** Desde Ansoáin (Hermanos Noáin) hasta la calle Artica, y subir por la Rochapea, Vergel, Labrit y Amaya a Merindades. Enlaza con la troncal en Marcelo Celayeta y Merindades.

18.2

● **Cizur Mayor-centro.** Un recorrido directo Cizur Mayor-centro, hasta la avenida Baja

Navarra. En este punto enlaza con la troncal, además de Príncipe de Viana y Merindades.

20

● **Plaza Príncipe de Viana-Gorraiz.** Línea que se mantiene igual a la actual en el nuevo modelo. Su enlace con las troncales se produce en Príncipe de Viana, Merindades y Baja Navarra.

4.2

● **Villava-Arre-Ezkabarte.** Al crearse una troncal Villava-Hospitales, se crea una línea de alimentación con dos rama-

les: Villava-Ezkabarte (cada 50') y Villava-Arre (cada 20').

14

● **Artica.** Línea igual a la actual eliminando el ramal al Casco Antiguo. Su conexión con la línea troncal se realizaría en la avenida de Marcelo Celayeta.

25

● **Merindades-Entremutillas.** Línea igual a la actual, aunque con el nuevo planteamiento de redes troncales, se enlazaría con una de estas precisamente en Merindades.

16y22 (2)

● **Otra segunda línea, de Berrioso a Príncipe de Viana.** Como ocurre con la anterior 16 y 22, de la mezcla de estas dos líneas se crearía un nuevo trayecto, igual en su parte norte que la línea 16 actual (hasta Berrioso) e idéntico también que la 22, amortizándose, así, una línea. El eje con la troncal sería en Marcelo Celayeta.

● **(*) Es un borrador.** Las propuestas para las líneas convencionales son solo un borrador en estudio. Pueden cambiar, según acuerde la MCP.

UN NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD PARA LA COMARCA

Todos los partidos acogen con satisfacción el cambio de movilidad y del modelo de ciudad

Consideran imprescindible el consenso político y social y la financiación a cargo de fondos europeos

✦ K. García/M. Salvo

PAMPLONA – No suele ser lo habitual, y mucho menos en asuntos de tanto calado, pero los representantes de los partidos políticos presentes en la Comisión Permanente de la Mancomunidad acogieron ayer con gran satisfacción las propuestas que plantean un cambio de la movilidad y del modelo de ciudad con el fin de situar al peatón y al transporte público como eje de las futuras actuaciones.

En lo que también coincidieron todos fue en destacar los beneficios que puede traer a la Comarca y a sus habitantes, en la conveniencia de que se haga con el mayor consenso posible y en la necesidad de buscar vías de financiación adicionales en los fondos europeos para hacer frente a los 50 millones de inversiones previstas en infraestructuras.

A expensas de un análisis más detallado de la información aportada ayer, Juanjo Echeverría, concejal delegado de Urbanismo, reconoció que el proyecto le gusta y que supondrá una apuesta de futuro decisiva para la ciudad. Sin embargo, consideró que será necesario buscar vías de financiación y un consenso generalizado sobre el proyecto. “No vale que UPN y PSN estemos de acuerdo. Hará falta un consenso generalizado a nivel político, administrativo y ciudadano, de lo contrario sería imposible llevarlo a cabo”.

El concejal regionalista consideró imprescindible un plan de movilidad completo y no se pone plazos para la puesta en marcha del proyecto dada la complejidad que supondrá su ejecución. “La inversión es necesaria y hay que pensar bien lo que vamos a hacer y cómo, porque vamos a poner la ciudad patas arriba”.

TIEMPOS MODERNOS Desde Geroa Bai, la edil y candidata de la formación a la Alcaldía, Itziar Gómez, también mostró su satisfacción por el concepto que encierra el proyecto de la Mancomunidad y las ventajas que supondrán para la Comarca. “La valoración es muy positiva por lo que supone de situar a la Comarca en la línea de los municipios más desarrollados. Puede suponer

un cambio total”.

La concejal de Geroa Bai cree que las nuevas tendencias van apartando al vehículo privado del centro de las ciudades para dejar espacio al peatón y al transporte público. Incidió también en la necesidad de conseguir el mayor consenso posible, ya que en su opinión “para que estas actuaciones sean una realidad hay que contar con los ciudadanos, que entiendan lo que suponen los cambios y lo que podemos ganar todos”.

Los socialistas, a través de Jorge Mori, también apostaron sin fisuras por este proyecto, para el que quieren lograr una financiación a cargo de los fondos europeos. “Cincuenta millones es una cantidad muy importante y Bruselas suele aportar ayudas cuando se trata de mejoras medioambientales y de planes de movilidad”.

No cree, sin embargo, que la puesta en marcha se pueda materializar a corto plazo. “A medio plazo sí. Hay que trabajar mucho y estudiar las propuestas. Estamos hablando de un cambio radical del concepto de transporte y del modelo de ciudad”. Como los dos otros dos miembros de la Permanente, Mori abogó por contar con la opinión de los ciudadanos para la concreción del proyecto.

Desde Bildu, Peio Martínez de Eulate reconoció haber acogido con suma satisfacción el proyecto, que a su juicio se ajusta al modelo de ciudad que defienden. “La verdad es que estaría muy bien poder llevarlo a cabo en la Comarca. Señala el camino emprendido en otras ciudades de nuestro entorno, como Vitoria-Gasteiz, donde su aplicación ha supuesto una transformación integral”.

Considera que habrá que escuchar a vecinos y colectivos como los ciclistas para conocer sus necesidades, y cree que aunque las obras afectarán de forma importante a la Comarca, los ciudadanos le darán su apoyo.

La postura de los independientes fue aportada Manolo Romero, alcalde del valle de Aranguren, para quien la Comarca de Pamplona no puede dejar escapar este proyecto. “No podemos llegar más tarde”. ●



Atasco en Pamplona con la nevada. Foto: Javier Bergasa

LA OTRA ALTERNATIVA

MEJORAR LA RED ACTUAL

●●● **Continuista.** Los grupos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona recibieron ayer otra alternativa para mejorar el sistema de transporte urbano actual: un plan de redes optimizadas, es decir, una salida continuista, que supondría mantener la situación actual de líneas de la villavesa con algunas mejoras. Tendría un coste mucho menor, incluiría eliminar algunos bucles en los itinerarios, y otras medidas de menor calado. También podría ser un primer paso, antes de implantar las redes troncales. – M.S./K.G.

“No vale solo el apoyo de UPN y PSN, el consenso debe ser mucho más amplio”

JUANJO ECHEVERRÍA
Concejal delegado de Urbanismo

“La participación de los ciudadanos debe ser decisiva para llevarlo a cabo”

ITZIAR GÓMEZ
Edil de Geroa Bai

“Es un proyecto muy potente; habrá que buscar financiación de los fondos de la UE”

JORGE MORI
Edil del PSN

“Estaría muy bien que la Comarca pudiera tener un desarrollo así”

PEIO MARTÍNEZ DE EULATE
Edil de Bildu

“Habrá que trabajar mucho con la gente para que vean que será positivo”

MANOLO ROMERO
Independientes

El Post-it

● **Cambiar la movilidad.** En 7 años el uso del transporte público ha caído dos puntos (12,7%), y el coche ha crecido 5 puntos. El proyecto de redes troncales concluye que se pasaría de 32,4 millones de viajes anuales a 46,4 millones.

● **El modelo francés de Ruen.** En 1994, se implantaron 2 líneas de metro ligero, y en 2001 tres líneas de TEOR (autobuses rápidos). Pasaron de 38,3 a 40,3 millones de viajes en cinco años.

La decisión se tomará en la próxima legislatura

Lo primero será elegir cuál de las dos opciones planteadas se lleva a cabo

PAMPLONA – El proyecto presentado ayer por la Mancomunidad de la Comarca necesitará de una larga tramitación administrativa antes de que pueda llevarse a cabo. Lo que es seguro es que será durante la próxima legislatura cuando se adopten las decisiones y que en el mejor de los casos no estará concluido antes de cuatro años, pero antes, y como paso previo, los 18 ayuntamientos incluidos en el plan de transporte deberán decidirse por una de las dos opciones planteadas.

No hay plazo establecido para decantarse por la red optimizada o por las troncales, dado el volumen de información aportada ayer y la trascendencia de la decisión. Durante más de dos horas y media, los técnicos de la Mancomunidad se encargaron de detallar el contenido del estudio, los datos que allí se recogen y las conclusiones planteadas a los miembros de la Comisión Permanente y los del Consejo, que también acudieron a la presentación.

CONSENSO Y PLANES Si existe un consenso mayoritario en los ayuntamientos afectados, será el momento del desarrollo de los proyectos urbanísticos, ya que en el borrador no aparecen los anteproyectos de construcción ni los planos de detalle. Habida cuenta de la extensión y alcance de las obras, será necesario un Plan de Incidencia Supramunicipal a cargo del Gobierno foral, que ya ha sido informado.

Está previsto crear un foro de participación ciudadana para que los vecinos o colectivos puedan hacer llegar modificaciones o propuestas al borrador original. Será durante la próxima reunión de la Permanente a final de mes cuando los grupos ofrezcan sus primeras valoraciones al proyecto que recibieron ayer. – K.G./M.S.