

&gt; VIENE DE PÁGINA 31

miedo de que este año la venta no fuese bien, porque casi no hace frío", por el momento sus fieles clientes no fallan y las ventas van "bastante bien", incluso "mejor que el año pasado". Una clientela que "o son muy mayores o son muy pequeños", ya que "la gente con una edad más intermedia casi no viene".

Fue precisamente uno de esos clientes txikis quien, hace unos días, protagonizó un momento que aún hace reír a Iñaki y que refleja muy bien la mentalidad de la sociedad actual. "A un compañero le preguntó el otro día un txiki a ver si era castañero porque era pobre. A él no le sentó bien, pero a mí me hizo mucha

**"El truco para que las castañas no se quemen es remover cada poco rato"**

**IÑAKI OSCOZ**  
Castañero



gracia", confiesa.

Por otro lado, Iñaki y sus compañeros, Santi y Dani, también suelen acompañar a Olentzoro subidos en la carroza. "El año pasado salimos en el de la Milagrosa", recuerda.

**TÉCNICA** En cierto modo, para Iñaki asar castañas es una tradición familiar. "Mi madre solía recoger castañas para vendérselas luego a un castañero. Y ahora... ¡Yo soy castañero!", señala Iñaki entre risas.

Según explica Osoz, el truco para que las castañas no se quemen y salgan buenas es "removerlas mucho, cada poco rato y vigilar que el fuego no sea muy alto y que no haya llama. Hay que hacerlas con las brasas". Además, Iñaki Santi y Dani usan carbón vegetal y castañas que "traemos de León o Galicia, porque son más grandes y están más buenas". ●

# LA MCP DEBATIRÁ CÓMO RECUPERAR LA CIUDAD A PEATONES Y VILLAVESAS

● El día 28 se analizará en unas jornadas el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible con los ayuntamientos comarcanos ● 50 millones es el coste en nuevas infraestructuras

✦ A. Ibarra/M. Salvo

**PAMPLONA** – La Mancomunidad de la Comarca celebrará el próximo día 28 unas jornadas técnicas abiertas a los 18 ayuntamientos del ámbito urbano con los que pretende impulsar un Plan de Movilidad Sostenible Comarcal (PMUS). El proyecto se quiere sustentar en un convenio con los ayuntamientos para coordinar las medidas dirigidas a lograr este cambio modal en la gran ciudad. La implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad, que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo sostenible, en definitiva, para garantizar una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, pasan por mejoras en la actual red de transporte comarcal (se apuesta por líneas troncales de villavesas más rápidas que hagan más eficiente el servicio público actual) y en intervenciones urbanísticas en los barrios y municipios (desde carriles bus, carriles bici, el ensanchamiento de aceras, la reorganización de la red viaria sobre criterios de jerarquía viaria pasando por la peatonalización de calles).

La MCP, que pretende desincentivar el uso del vehículo privado (tanto por circulación como por aparcamiento), tiene como punto de partida el borrador técnico del proyecto presentado en marzo del año pasado (estudio de reordenación de la red de transporte urbano comarcal), al finalizar la legislatura, donde ya se esbozaban, entre otras medidas, dos opciones para potenciar el uso del transporte público: una simple optimización de la red existente o la apuesta por tres grandes líneas troncales que funcionarían a modo de tranvías. La inversión total en infraestructuras para dar prioridad a esta red mallada más ambiciosa se cifra en 49.551.200 euros, que se desglosa en los más de 30 millones para la creación de carriles exclusivos para el transporte público, 2,7 millones para paradas, 9,1 millones para reformas urbanísticas, 4,5

millones en medidas de priorización semafórica y 2,3 para imprevistos. El estudio económico detalla 15,3 kilómetros de recorrido con 37 paradas para diseñar los dos ejes troncales (este-oeste por el sur y este-oeste por el norte). Con esta solución se prevé un crecimiento de viajeros de hasta un 25,3% respecto a la situación actual. La idea es reducir el uso del coche del 41% al 30%, aumentar el uso del transporte público del 13% al 20%, y los traslados en pie o en bici del 44% al 50%. Los vehículos de las nuevas líneas troncales podrían circular a una velocidad de 25 kilómetros por hora frente a los 13,5 actuales, y la propuesta conlleva menos paradas, cada 400 o 600 metros, por ejemplo, frente a los 150 que mantendrían las líneas convencionales. El impacto de las obras en la ciudad se programa por otro lado en dos años.

**LÍNEAS TRONCALES** Las líneas troncales conectarían de forma semicircular 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 daría la vuelta completa a la ciudad complementando el servicio por los barrios de la Chantrea o Rochapea, al norte, o San Juan y II Ensanche, por el sur. Estas líneas utilizarían autobuses con mayor capacidad (de 24 metros frente a los 18 actuales) y conectarían con las líneas radiales de la red urbana existente. En función del incremento de población, el estudio contempla dos líneas troncales adicionales: una desde Etxabakoitz hasta Sarriguren y una segunda norte-sur desde Berrioza a Cordovilla.

A su vez, destaca que 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". Il ejes, en las calles de "alto volumen de circulación de autobuses", es decir con intensidades superiores a 12 pasos de buses



Mujer con sillita subiendo en la línea 18. Foto: Iban Aguinaga

por hora, y más de 9.000 pasajeros día. Esto supondría sacar 7.000 vehículos de la calzada. Con este plan se logra una menor contaminación y reducir en 4.418 las toneladas de Co2.

El nuevo PMUS que desarrolle ésta y otras soluciones

urbanísticas, como la que ya ha aprobado Pamplona para despejar el tráfico del centro, contemplará los diferentes modos y agentes (incluyendo un estudio de la movilidad de las mercancías), y una política de "participación pública", tal y como

## CARRILES BUS

● **Calles de alto volumen de bus.** Calle Mayor Burlada Amaya-Paulino Caballero, Cortes Navarra, González Tablas, Bergamin y Tajonar San Cristóbal-Magdalena-Labrit Carretera Sarriguren-Badostáin hasta Cuesta de Beloso Avenida Zaragoza-Navarro Villoslada Las relaciones entre Príncipe de Vina y cruce avda. Ejército-Pío XII Calle Tacón-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. Otras recomendables: Marcelo Celayeta-Av. Villava Avda. Guipúzcoa desde Cuatro Vientos hasta PA30 A. de Bayona, desde Obispo Irurita-A. Barañáin a calle Irunlarrea Yanguas y Miranda (de plaza de la Paz a plaza de los Fueros).

## TIEMPO PERDIDO

**46%**

Es el tiempo de servicio perdido por semáforos. Apostar por la prioridad semafórica para los buses es una de las medidas lo que requiere que tengan un carril exclusivo. También prevé plataformas de embarque que eviten que las villavesas tengan que meterse a la parada.

adelanta el estudio sobre el TUC que, a su vez, critica la política de aparcamientos en superficie llevada a cabo. "La decisión de un cambio importante de estas características es, por lo tanto, una decisión de modelo de ciudad", abunda el informe. ●