



Recreación de las plataformas exclusivas para los autobuses urbanos planteadas en Pamplona y la Comarca, con 22,2 kilómetros en cuatro líneas.

CEDIDA

# Retoman el proyecto de una red troncal exclusiva para villavesas

La Mancomunidad pule el proyecto presentado en 2015, añade una línea a las tres iniciales y prevé implantarlo en 6 años

**PILAR FDEZ. LARREA**  
Pamplona

“No es un tranvía, pero funcionará como tal”. En presente y en futuro, sin apenas utilizar el condicional, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se reafirma en la apuesta de red de alta capacidad con plataformas exclusivas para las villavesas a través de líneas troncales, tal y como plantearon ya en 2015. En estos tres años, y con otro equipo de Gobierno, antes comandado por el PSN, ahora por Bildu, han pulido la iniciativa, y han completado el estudio de viabilidad, de un proyecto incluido en el Plan de Movi-

Plantea una plataforma central de 22,2 Km, como la de un tranvía, y aspiran a doblar la velocidad, de 13 a 25 km/hora

lidad Urbana Sostenible. En este marco, 20 entidades públicas participan del mismo, la propia Mancomunidad, el Gobierno de Navarra, y los 18 ayuntamientos integrados en el transporte público comarcal. Habrá dos piedras complicadas para acabar de redondear la idea: de un lado, la obra civil necesaria, que afectará directamente a seis municipios; y de otro la financiación. El coste estimado asciende a 67 millones de euros. Si las administraciones cuentan con ese dinero el proyecto se podría financiar en unos diez años y las tarifas no sufrirían variaciones respecto a las actuales; de lo contrario, serían nece-

sarios unos 25 años para sufragar el coste, las tarifas subirían un 2% y las aportaciones de los ayuntamientos al transporte, un 4%. Se trata, en todo caso, de estimaciones que la Mancomunidad pondrá sobre la mesa a las otras 19 piezas.

Porque, según el calendario anunciado ayer por Aritz Ayesa, presidente de la Mancomunidad, y Jesús Velasco, director del área de Transportes, los próximos dos años serán la fase de análisis y decisión; en caso de que le otorguen luz verde, redactar y poner en marcha el preceptivo proyecto supondría otro año y medio, mientras que la obra civil se ejecutaría en tres. En total, prevén que la implantación de la red troncal pueda estar lista en seis años y medio, en el primer trimestre de 2025.

El objetivo es claro: incrementar el número de usuarios del transporte público, en detrimen-

to del privado, cambiar en definitiva los usos modales. Para ello se dotan de la red troncal, con las cuatro líneas, mientras que las actuales servirían para alimentarlas. Han tomado como referencia los casos de ciudades como Vitoria, Nantes o Rouen, con los que aspiran a doblar la velocidad comercial actual, de 13 Km/hora a 25.

La plataforma reservada circularía por el área central, a ambos lados de la mediana, con una longitud total de 22,2 kilómetros bidireccionales, con prioridad semafórica en todas las intersecciones. La principal diferencia respecto a 2015, es que plantean cuatro líneas en lugar de las tres de entonces. La distancia entre paradas será algo mayor que en el modelo actual, entre 400 y 500 metros de una a otra; por tanto, será necesario andar más, aunque los usuarios ganarán tiempo, afirmaron Ayesa y Velasco.

## Las líneas complementarias, similares a los recorridos actuales

“A la hora de diseñar las líneas complementarias se ha intentado respetar lo máximo posible los recorridos actuales, conseguir una red que dé cobertura a prácticamente toda la población del área metropolitana y facilitar los transbordos entre las líneas complementarias y la red troncal”, explicaron ayer Jesús Velasco y Aritz Ayesa. Subrayaron que “esto precisará una coordinación minuciosa y precisa de horarios” con el objetivo de que quien vaya a coger un autobús tras dejar la línea troncal, tenga siempre un vehículo a la espera. Además, entienden que la propuesta mejorará las condiciones de peatones y ciclistas. Apuestan por la plataforma central porque “es la disposición que menos conflictos generaría para los giros a la derecha de los demás vehículos y para los accesos a garajes”. Afirman que “los modelos matemáticos que evalúan los efectos de estos cambios demuestran una reordenación de flujos”.

## Autobuses eléctricos y 40 paradas

**1 Plataformas centrales.** Sobre cuatro líneas troncales y bidireccionales.

**2 Eléctricos.** Los autobuses, “similares a un tranvía”, serán eléctricos. La flota se estima en 33, todos articulados, con capacidad para 120 personas.

**3 Coste.** Se estima en 67 millones de euros, 17 más de los calculados en 2015, porque se suma una línea más. Los financiarían entre 20 administraciones públicas.

**4 Coche privado.** El estudio prevé una transferencia de 17.000 viajes diarios del coche al autobús. Esto supone una pérdida de un 4% para el coche privado, y un crecimiento del 13,6% para el bus.

**5 Más transbordos.** Pasarían del 8% actual al 14%.

**Cositas Monas**

Todo lo que te imagines

Scrapbooking • Manualidades • Regalos

Castillo de Maya 35 • 948 248 545 • www.cositasmonas.es