

Cinco medidas buscan ahorrar una media de 5,3 minutos por viaje en ocho líneas de villavesa

Sustituir 'guardias dormidos' por 'cojines berlineses' o incluir tres tramos de carril bus, entre las propuestas

El proyecto para reducir costes y mejorar velocidad, suma 1,2 millones y resta saber quién lo financiaría

PILAR FDEZ. LARREA
Pamplona

Cambiar los reductores de velocidad convencionales por los denominados 'cojines berlineses', de menor anchura, sería una de las medidas que acortaría en minuto y medio el trayecto en villavesa entre Merindades y Hospitales, y en casi diez minutos en el recorrido de esta línea, la 4, entre Barañáin y Huarte. Si se tiene en cuenta la frecuencia en días laborales de la misma, seis minutos, el resultado es claro, además de tiempo, se ahorrarían casi dos autobuses. Este es un ejemplo concreto dentro de las cinco medidas globales que un reciente estudio de TCC, sociedad concesionaria del transporte urbano comarcal, ha presentado con el fin de optimizar recursos y mejorar la velocidad comercial.

Las acciones concretas pasan por implantar una red de carriles bus en Pamplona, tres en inicio, y se acompaña de otras complementarias, como adecuar invasores de calzada, las prioritizaciones semafóricas, la modificación de reductores de velocidad, y los avisos de incorporación. En realidad, son medidas planteadas desde tiempo atrás por la sociedad concesionaria y por la propia Mancomunidad. Pero en este caso, TCC trae bajo el brazo un planteamiento menos ambicioso, una primera fase, centrada en ocho líneas, la 1, 4, 7, 12, 14, 15, 18 y 19, con intención de implantarla a medio plazo. El estudio calcula que se ahorraría una media de 5,35 minutos por trayecto.

Menos costes y más rapidez
La propuesta llega en pleno debate de la financiación del trans-

porte urbano comarcal, sobre su déficit, en constante aumento, acompañado de una disminución en el número de viajeros. Reducir costes fijos y mejorar la velocidad comercial son sus fines, porque afirman que "la dispersión de la población y los nuevos emplazamientos de la comarca han llevado a ampliar el servicio a localidades con menor densidad de población, lo que ha encarecido el coste, y provoca el uso excesivo del vehículo privado", considera el estudio.

Ramón Palau, gerente de TCC en Pamplona, subraya que la actuación en los carriles bus sería muy puntual, y en tres tramos concretos de la avenida del Ejército, Paseo de Sarasate y Avenida de Navarra, en San Jorge. Recuerda que, actualmente, la implantación de estos sistemas es mínima y se reduce al tramo en-

tre la plaza de la Paz y el Seminario, en Pamplona, "poco respetado por otros vehículos", y los más recientes de la rotonda, en el límite entre Pamplona y Berriozar, y Sarriguren. A los objetivos económicos y de rapidez, se añaden otros, como la accesibilidad. Palau entiende que el porcentaje de usuarios con movilidad reducida se sitúa entre el 20 y el 30%, tomando como referencia personas con limitación física, pero también las que van con silleteras de bebés, con carros de la compra... Y, en este caso, los denominados invasores de calzada, resultarían más cómodos para estos usuarios porque apenas se tienen que desplazar de la acera.

¿Quién lo financia?

El compendio de medidas está ya en manos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que



Una villavesa cruza un reductor de velocidad que ocupa todo el ancho de calzada en Barañáin.

JAVIER SESMA

LAS PROPUESTAS DE LA PRIMERA FASE

CARRILES BUS

Cómo funciona. Un carril separa físicamente el trayecto del autobús, del resto del tráfico.

Propuestas. Avenida del Ejército, desde la entrada peatonal a la Ciudadela, hasta la plaza de la Paz, son tres carriles y proponen ocupar el derecho; Paseo de Sarasate, entre calle San Miguel y Navas de Tolosa, por el lado izquierdo, con cambio de aparcamiento de batería a línea para crear un segundo carril; Avenida de Navarra, entre el número 3 y el acceso a la avenida de San Jorge. Por allí pasan las líneas 7, 8, 9, 10 y 13, una

media de 19 autobuses por hora, uno cada tres minutos. Proponen, además, desplazar los contenedores, para retirar obstáculos.

PRIORIDAD SEMAFÓRICA

Cómo funciona. Los conductores disponen de un mando a distancia. Existe un grupo ya activado en el Paseo de Sarasate, a la altura de la iglesia de San Nicolás.

Propuesta. Cinco corredores en los que las villavesas tengan prioridad en los semáforos. Son: Avenida de Villava, (líneas 3, 7, 21 y la nocturna 7); Avenida Marcelo Celayeta (líneas 3, 7, 21 y nocturna

33

REDUCTORES De velocidad tiene la línea 4 (Barañáin-Villava, con extensión Oricáin-Huarte) en su trayecto.

7); avenida de San Jorge (líneas 7, 9 y nocturna 7); Avenida de Barañáin con Avenida de Navarra (líneas 7 y 19); Avenida de Pío XII (líneas 1, 2, 4, 15, 18, nocturnas 1 y 2).

Ahorro de tiempo. Con cada actuación ahorrarían 10 segundos. En total, el trayecto se acortaría en 2,33 minutos en la línea 4; en 5,33 minutos en la 7; en 2,33 minutos en la 15, y en 2,33 minutos en la 18.

INVASORES DE CALZADA

Propuesta. Que el mayor número posible de paradas dispongan de

invasor de calzada. Por ahorro de tiempo en la incorporación a la circulación, pero también por accesibilidad. Habría que utilizar dos tipos, uno de 12 metros para autobuses rígidos y otro de 18, para los articulados.

Ahorro. Se estima que con cada uno el tiempo de viaje se acortaría en 15 segundos.

REDUCTORES DE VELOCIDAD

Cómo funcionan. Son obstáculos físicos que se colocan en la calzada para obligar a reducir la velocidad. El modelo aprobado por Fomento es una plataforma trape-

El futuro del transporte urbano comarcal

TIEMPO DE AHORRO TOTAL POR VIAJE (EN MINUTOS)

| LÍNEAS | AUTOBUSES | VIAJEROS AÑO 2011 | TIEMPO DE EXPEDICIÓN EN MINUTOS | CARRIL BUS | INVASORES DE CALZADA | PASOS DE PEATONES SOBRE ELEVADOS | PRIORIZACIÓN SEMAFÓRICA | TOTAL TIEMPO DE AHORRO POR VIAJE |
|----------|-----------|-------------------|---------------------------------|------------|----------------------|----------------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| Línea 1 | 4 | 458.657 | 80 | 0,66 | | 1 | 1,33 | 2,99 |
| Línea 4* | 17 | 8.287.928 | 102 | 0,66 | 4 | 2,75 | 2,33 | 9,74 |
| Línea 7 | 10 | 3.464.539 | 100 | 0,33 | 5,5 | 0,17 | 5,33 | 11,33 |
| Línea 12 | 7 | 2.717.282 | 70 | 0,66 | 2 | 0,17 | 0 | 2,83 |
| Línea 14 | 2 | 247.697 | 30 | 0,66 | | 0,33 | 0 | 0,99 |
| Línea 15 | 3 | 430.463 | 60 | 0,66 | | 0,67 | 2,33 | 3,66 |
| Línea 18 | 8 | 2.620.501 | 96 | 0,66 | | 0,92 | 2,33 | 3,91 |
| Línea 19 | 5 | 1.349.327 | 75 | 0,66 | | 1,17 | 0,17 | 2,00 |

lo incluirá en el borrador del próximo Plan de Transporte. Aplicar esta primera fase supondría un desembolso de 1,24 millones de euros y ahora resta saber quién asumiría la financiación. En todo caso, Jesús Velasco, responsable de Transportes del ente gestor, considera que es necesario actuar para mejorar recursos y calculan que las medidas supondrían un ahorro de 800.000 euros al año, con lo que la inversión se amortizaría en dos años y medio.

Velasco Recuerda que la velocidad comercial de las villavesas en Pamplona y Comarca es de 13 kilómetros por hora y apunta la

cifra de una ciudad vecina, San Sebastián, donde se sitúa en 17 Km/hora. "Estamos algo por debajo de la media española, donde la media urbana está entre 12 y 14 Km/hora y la metropolitana, entre 20 y 30", añade.

"Ahora mismo está en estudio quién financiaría las actuaciones", resalta, pero parece claro que la Mancomunidad destinará a paliar el déficit del transporte los 1,2 millones de euros que tenía reservados para este proyecto. En este contexto, algunas voces sugieren que cada ayuntamiento se haga cargo de las actuaciones necesarias en su término municipal.

TIEMPO POR TRAYECTO

EL VIAJE SE ACORTARÍA EN...

3 minutos. Por viaje en la **Línea 1 (Universidades)**, con una frecuencia de 20 minutos en días laborables.
9,74 minutos. En la **Línea 4 (Barañáin-Villava, ext. Huarte)**, con una frecuencia de seis minutos en días laborables.
11,33 minutos. En la **Línea 7 (Villava-Barañáin)**, con una frecuencia de diez minutos en días laborables.
2,83 minutos. En la **Línea 12**

(**Ermitagaña-Mendillorri**), con una frecuencia de diez minutos en días laborables.

3,66 minutos. En la **Línea 15 (Paseo Sarasate-Zizur Mayor)**, con una frecuencia de 20 minutos en días laborables.
3,91 minutos. En la **Línea 18 (Zizur Mayor-Sarriguren)**, con una frecuencia de 12 minutos en días laborables.

2 minutos. En la **Línea 19 (calle Monte Monjardín-Barañáin)**, con una frecuencia de 15 minutos en días laborables.

Menos viajeros y un déficit de 12,5 millones urgen nuevas fórmulas

• Mancomunidad, gobierno y los 18 ayuntamientos del servicios prorrogan el actual Plan de Transportes, pero será necesario subir tarifas

P.F.L.
Pamplona

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se encarga de gestionar el transporte urbano comarcal, cuyo déficit financian entre el Gobierno de Navarra y los 18 ayuntamientos integrados en el servicio. El primero, un 65%, y los segundos, el 35% restante. Así lo indican los planes de transporte que fijan las pautas a seguir.

El actual plan (2001-2012) finaliza el 31 de diciembre, pero aún no tiene relevancia. Esta misma semana las tres partes decidieron prorrogarlo, al menos durante el primer trimestre de 2013. De este modo, el Gobierno foral tendrá que hacer frente a su aportación económica. Hace una semana, el departamento de Fomento había anunciado que su aportación, en 2012 de 7,3 millones de euros, no superaría los 5 en 2013. Con el nuevo acuerdo, mantendrá las cantidades, en tanto no se apruebe el plan, que podría tener otros porcentajes. En todo caso, será necesario subir las tarifas, y en principio, desde la Mancomunidad, plantean un 6% de aumento. La solución se conocerá en la asamblea que los grupos políticos de la Mancomunidad celebrarán el próximo jueves.

Las tres partes antes mencionadas, mancomunidad, gobierno, ayuntamientos, coinciden en que es necesario estudiar nuevas fórmulas de financiación. El déficit alcanzó en el último año los 12,5 millones de euros y, tanto Gobierno como ayuntamientos, advierten que sus aportaciones están ya al límite.

Las tarifas cubren el 57%

Las tarifas cubren actualmente el 57% del coste del servicio, cuando hace unos años superaban el 70% y se plantean fórmulas de descuento para los viajeros más fieles; porque también los usuarios bajan. Si en el último lustro se alcanzaron los 38 millones, este año no se superarán los 36, cuando el compromiso de viajeros del pliego de condiciones se sitúa en 37 millones; otro condicionante importante, sobre todo en el último año, ha sido el constante aumento en el precio de los combustibles.



Una villavesa a punto de cruzar un 'cojín berlinés' en el centro de Pamplona. Este reductor no obliga a frenar al autobús y gana 5 segundos. CALLEJA

LAS PROPUESTAS DE LA PRIMERA FASE

zoidal de 10 cm de altura, como máximo. Pero aún convive con diversas plataformas y las más comunes ocupan todo el ancho de calzada. Existen unos reductores diseñados para permitir que vehículos con mayor anchura de ejes, como ambulancias, camiones de bomberos y autobuses urbanos puedan salvar estos obstáculos al no ocupar todo el ancho de calzada. Estos módulos de goma, llamados 'cojines berlineses', con una elevación de 7,5 cm, obligan a los coches a aminorar su velocidad.

Propuesta. Sustituir las bandas transversales o 'guardias dormidos' por los 'cojines berlineses'.

Ahorro. Estiman que con cada uno se ganarían 5 segundos.

AVISOS DE INCORPORACIÓN

Cómo funciona. Según el artículo 73 del Reglamento de Circulación es obligación de los conductores facilitar al autobús urbano la maniobra de incorporación desde su parada.

Propuesta. Colocar un cartel visible en el portón trasero del autobús, recordando la obligatoriedad de facilitar la maniobra de incorporación del autobús al carril de circulación.

Ahorro. En este caso no hay estimación concreta.

Una parada cada 200/250 metros y líneas troncales a largo plazo

La Mancomunidad descarta reducir el número de paradas, o situarlas a mayor distancia. Actualmente la medida en trazados urbanos en Pamplona es de una parada cada 200/250 metros, similar al del resto de ciudades españolas. No se plantean cambiar esta situación, pero sí, "como objetivo a largo plazo", modificar los recorridos y crear líneas troncales. Es decir, trazados que convivan con el modelo actual, y que enlacen los puntos más habitados de la comarca y los barrios, con el centro de la ciudad, en trayectos prácticamente directos, sin apenas paradas.

El servicio cuenta actualmente con 23 líneas diurnas y diez nocturnas, los trazados de las primeras alcanzan los 222,3 kilómetros, y los de las segundas, 127 kilómetros. En ese espacio hay 491 paradas, de ellas 264 con marquesinas, y el resto indicadas únicamente con postes.