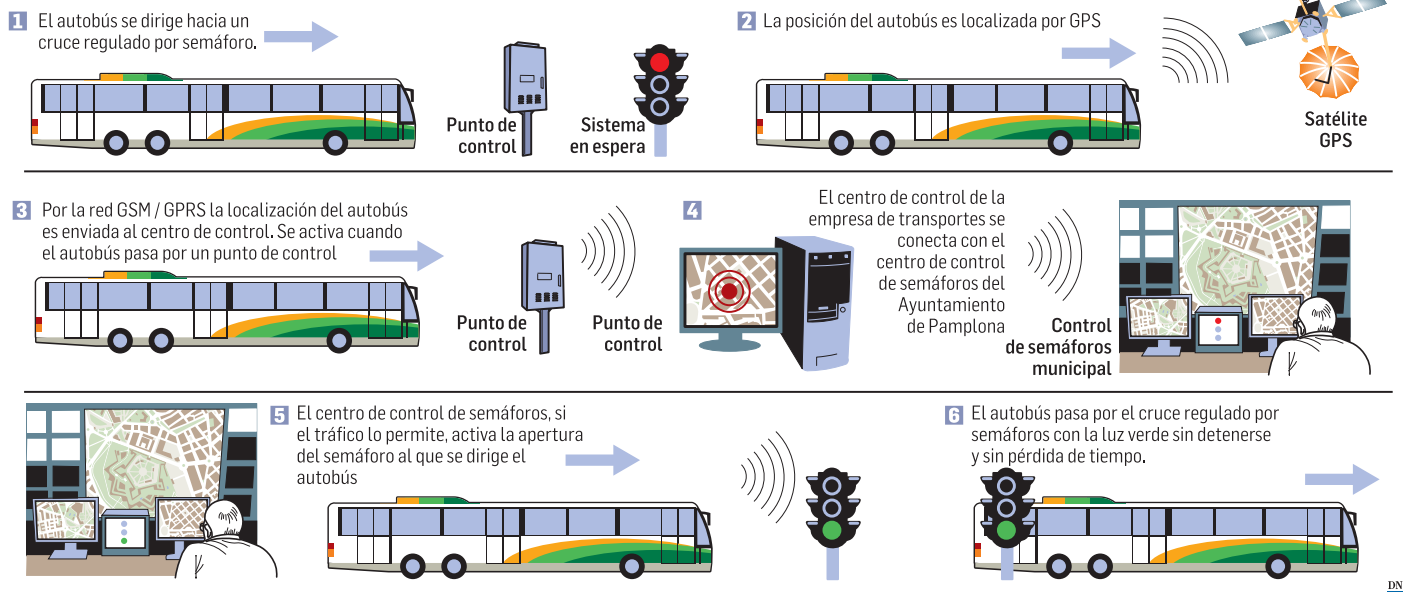


## Prioridad semafórica por GPS



# Semáforos con GPS y mando para que la villavesa gane velocidad

En Pamplona hay sólo dos experiencias del denominado sistema de priorización semafórica

Mancomunidad tiene en el cajón desde hace un año un proyecto para implantarlo en 60 cruces

**PILAR FDEZ. LARREA**  
Pamplona

La velocidad media del transporte urbano en Pamplona y la Comarca es de 13,1 kilómetros/hora, una de las más lentas de España. En el cajón de la Mancomunidad descansa, desde hace un año, un proyecto técnico para mejorarla. Sólo falta voluntad política para implantarlo. El estudio, elaborado por la empresa que conduce las villavesas, TCC, se apoya en los carriles bus y en la priorización semafórica, un sistema mediante el que los propios conductores, o los centros de control, en momentos de congestión de tráfico, pueden alargar el tiempo del verde o acortar el del rojo para aligerar la circulación del transporte público, en este caso de las villavesas.

El denominado sistema de priorización semafórica podría mejorar sobre un 11% la velocidad de los autobuses. En Pamplona y la Comarca se utiliza sólo en dos puntos muy concretos, y a modo de prueba. Uno, en el semáforo para paso de peatones del Paseo de Sarasate, por donde pasan las líneas 15, 4, 8, 9 y 12. En ese caso, los conductores disponen de un mando a distancia, similar al de las puertas de los garajes, con el que pueden acortar el tiempo en rojo. Se trata de un modelo eficaz, pero ya algo rudimentario, explica Jesús Velasco, responsable de



Un conductor activa el mando a distancia para poner el semáforo en verde, ayer en el Paseo de Sarasate. E. BUXENS

Transportes de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona; el segundo, por el que más se apuesta, es geo-referencial, funciona con GPS y sincroniza los sistemas de SAE (información en tiempo real), que ya llevan incorporadas las villavesas, con el de los semáforos, de manera que estos se adaptan, en situaciones de tráfico complicado. Lo utiliza uno de los autobuses que transitan por la avenida de Aróstegui, concretamente en el cruce de Inquiñasa. Velasco explica que esta experiencia piloto forma parte de la propuesta que hizo Indra, empresa adjudicataria del control de los semáforos, ante el Ayuntamiento de Pamplona. "Me consta que los resultados de la experiencia, ya en manos del Consistorio, son muy buenos", apunta Jesús

Velasco. En todo caso, son dos casos anecdóticos en una red con 25 líneas diurnas y 10 nocturnas, que da servicio a 18 municipios.

Para que el sistema diera resultados visibles, en tiempo y recursos, debería estar implantado en unos 60 cruces. La complejidad técnica, en este caso, podría rebajarse porque una misma empresa, Indra, gestiona el SAE de las villavesas, y los semáforos en Pamplona. En todo caso, la decisión compete a los ayuntamientos. Los técnicos de la Mancomunidad, con Velasco al frente, ya han dado su visto bueno y constatan que la priorización semafórica no es la más cara de las medidas planteadas y es una de las más atractivas para mejorar la velocidad comercial. "En el transporte urbano un minuto es un

mundo, ahorras en horas y en medios", sostiene Velasco y precisa que, el conjunto de medidas planteadas en el mencionado proyecto de optimización, ahorraría entre tres y cuatro autobuses en días laborales.

**En San Sebastián y Valencia**  
La priorización semafórica por GPS se utiliza en varias ciudades, españolas, como San Sebastián, Valencia y Albacete. La capital guipuzcoana fue la primera en implantarla, en 2010. Allí, funciona en 14 tramos centrales, donde hay 80 cruces semafóricos y, a medio plazo, prevén aumentar la velocidad en un 11%. Actualmente está por encima de los 14 Km/hora. El objetivo principal es reducir e incluso eliminar los retrasos y, después, acortar los tiempos.

### ALGUNOS DATOS

13,1 Km/h

Es la velocidad media del transporte urbano en Pamplona y Comarca, de las más bajas de España, teniendo en cuenta que combina zonas urbanas y metropolitanas.

60 cruces

El sistema de priorización semafórica debería implantarse en 60 cruces para obtener resultados visibles.

### CARRILES BUS

El carril bus es otro de los elementos propuestos para ganar velocidad. Sería, de alguna forma, el complemento a la priorización semafórica. En Pamplona sólo hay uno, situado entre la calle Conde Oliveto, y la avenida de Baja Navarra, y supone un 1,3% en relación a los kilómetros de carril bus y de red urbana. Está por encima de Oviedo (1,2%) o Palma de Mallorca (0,6%), pero muy por debajo de Valencia (19,5%), Barcelona (14,4%), o Madrid (6,4%).

### PARA TODO EL TRÁFICO

Mientras no existan más tramos de carril bus, exclusivo para las villavesas, la priorización semafórica dará servicio a todo el tráfico. Es decir, el semáforo se abrirá, como ocurre ahora en la avenida de Aróstegui, para toda la circulación.

### DÉFICIT Y VIAJEROS

La velocidad es una de las debilidades del transporte urbano en Pamplona y la Comarca. El servicio, gestionado por la Mancomunidad, y adjudicado a TCC hasta 2019, cuenta con 34 millones de viajeros al año (ha perdido cuatro desde 2008), y arrastra un déficit de dos millones.

### FRASES

#### Jesús Velasco

TÉCNICO DE MANCOMUNIDAD

"Un minuto en el transporte urbano es un mundo, ahorras en horas y en medios"