



Usuarios acceden a la villavesa número 4, una de las líneas que tiene parada en el Paseo de Sarasate de Pamplona.

ARCHIVO (CALLEJA)

## Peatonalizar el Casco Antiguo afectará a 12 líneas de villavesa

**Lo avanza un estudio de la Mancomunidad para acercar el transporte público al Casco Antiguo**

**Los técnicos proponen trasladar varias paradas de la avenida del Ejército a Navas de Tolosa y Padre Moret**

**PILAR FDEZ. LARREA**  
Pamplona

El proyecto de peatonalización del Casco Antiguo de Pamplona modificaría el recorrido de doce líneas del transporte urbano comarcal, según un estudio elaborado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y puesto en común con los grupos políticos de la entidad y del ayuntamiento, promotor de un plan de movilidad que contempla, entre otras medidas, peatonalizar la calzada del Paseo de Sarasate más cercana a San Nicolás, así como la calle Padre Moret, y acercar las villavesas al Casco Antiguo.

El Ayuntamiento de Pamplona presentó recientemente una propuesta de reorganización del tráfico en el primer ensanche que "condiciona la operación del transporte público en el centro", indica el informe firmado por técnicos y que ya conocen y tienen en su mano todos los grupos políticos. Aun-

que aún no se ha hecho público, ni tiene fecha de implantación, las primeras medias podrían llegar en 2017. Los autores recuerdan que "el centro de la ciudad, desde el punto de vista del transporte público, se sitúa entre el Casco Antiguo y las plazas de Merindades y Príncipe de Viana". El documento de trabajo trata de diseñar "un planteamiento que tenga posibilidades de futuro".

El informe subraya que "existe un bucle formado por el Paseo de Sarasate/Navas de Tolosa y Avenida del Ejército que provoca un efecto de alejamiento para el cierre del núcleo principal de servicio". Y evidencia que la peatonalización del Primer Ensanche, es decir, del Paseo de Sarasate y la calle Padre Moret, que quedarían abiertas al transporte público, tiene consecuencias claras en una de las zonas de mayor tráfico de villavesas. En concreto, afecta en mayor o menor medida a doce líneas (3, 4, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 21 y 22). El servicio diurno de estas líneas suma 57 pasos por hora, y sentido, lo que supone un total de 912 al día.

Para eliminar o reducir el bucle, proponen habilitar varias paradas de la Avenida del Ejército, en Navas de Tolosa, e incluso en la calle Padre Moret.

El estudio divide las líneas afectadas en cuatro grupos. El servicio Norte/Sur (A), con las líneas 16, 17, y 22; el Noreste/Suroeste (B), con la 4 y la 18; el Sureste/Noroeste (C), con la 8, 9, 10, 12 y 15, y las circula-

res, la 3 y la 21. En concreto, las líneas del grupo A pararían en la zona de San Lorenzo y Yanguas y Miranda; las del B, en Conde Oliveto, Navas de Tolosa y la zona del Hotel Tres Reyes; las del C tendrían paradas no coincidentes en ambos sentidos. Por último, "la 3 y la 21 tendrán un comportamiento similar al actual, pero la 3, en lugar de circular por la calle Estella, lo hará por el Paseo de Sarasate".

### Tres nuevas paradas

Para hacer todo esto posible sería necesario crear tres nuevas paradas y recuperar una antigua existente en la glorieta del Hotel Tres Reyes. También proyectan un cruce "con algún tipo de prioridad semafórica". Es el situado en el giro de Yanguas y Miranda hacia Conde Oliveto, "con el fin de aliviar la zona de acumulación de giro a la izquierda de la plaza de la Paz".

El estudio dedica un apartado a la línea 4, la más demandada de la red. Plantea trasladar la parada de Sarasate frente al Parlamento y la de la avenida del Ejército a Navas de Tolosa. De este modo, entienden, "se reducen de manera sustancial los tiempos de acceso y la dispersión de la red".

En definitiva, el estudio concluye que, "con el acercamiento de las líneas al eje Navas de Tolosa se mejora de forma importante la accesibilidad a la red". Pero aprecia incrementos en los tiempos de expedición de cada una de las líneas que dejan de pasar por la Avenida

### A TENER EN CUENTA

# 12

#### LA PEATONALIZACIÓN

Afectaría a doce líneas del transporte urbano comarcal. Serían la 3 (Circular oeste: centro-Ansoáin), 4 (Barañáin-Villava), 8 (Plaza Blanca de Navarra-Buzintxuri), 9 (Renfe-Universidad Pública de Navarra), 10 (Beloso Alto-Orkoien), 12 (Ermitagaña-Mendillorri), 15 (Paseo de Sarasate-Zizur-Ardoi), 16 (Aizoáin-Noáin-Beráin), 17 (Mutilva-Artiberri), 18 (Urbanización Zizur-Sarriguren), 21 (Circular este: centro-Ansoáin) y 22 (Yanguas y Miranda-Berriosuso). Son casi la mitad de las 25 líneas diurnas, pero suponen un volumen mayor dentro del servicio. Entre ellas está la 4, la más demandada.

# 57

#### PASOS POR HORA Y SENTIDO

Suman las doce líneas afectadas en su servicio diurno, lo que supone 912 pasos diarios, en una de las zonas de movilidad de transporte público más elevada.

## ¿Qué pasaría con los taxis?

Repara el informe de la Mancomunidad en que "sería deseable que los taxis tuvieran una accesibilidad máxima, igual o superior a la de los vecinos, porque es muy importante para el servicio recoger o dejar usuarios lo más cerca de su origen o destino, en especial en los servicios con personas de movilidad reducida". Por eso, proponen itinerarios directos al origen o destino y accesibilidad a las paradas y mantener las paradas actuales y habilitar una nueva en el Paseo de Sarasate.

del Ejército y que pasarán por el Paseo de Sarasate. "En casi todas las líneas este tiempo es asumible, indican, entre 1 minuto y 1'30. Sin embargo, la línea 9, que une la Universidad Pública de Navarra con la estación de tren en San Jorge, vería gravemente perjudicada su puntualidad y en caso de implantarse el proyecto sería necesario aumentar medios para mantener la frecuencia de la línea, con un coste medio anual de 280.000 euros". Ofrecen como posible solución recuperar el cruce de Paulino Caballero con la avenida de Baja Navarra. En este sentido, los técnicos reparan también en la necesidad de "analizar otros ciclos semafóricos e incluso hacer micro-simulaciones con la carga futura, para poder evaluar efectos y tomar medidas, en su caso".

Contemplan, asimismo, el impacto de las fiestas de San Fermín, "cuando haría falta volver a tomar medidas para ofrecer el servicio correctamente".