

Un anillo ciclista bidireccional de 1,7 kilómetros para rodear la UPNA

Dentro del pulso municipal para ampliar la red ciclista, un nuevo proyecto incrementará la red actual por la parte sur de la ciudad

NOELIA GORBEA
Pamplona

Como en una carrera de fondo, el truco consiste en no perderse por el camino, no desinflarse y, pese a las dificultades, mantenerse erguido para continuar. Es precisamente el objetivo que se ha marcado el área de Movilidad del concejal Fermín Alonso. Aferrados a

un nuevo proyecto, Pamplona contará en unos cuantos meses con 1,7 kilómetros más de carril bici en su entramado sur.

Pero... ¿cómo será ese vial ciclista? ¿Por qué calles discurrirá? ¿Cómo se anexionará al resto de itinerarios de la capital? Preguntas que se amontonan entre quienes apuestan por la bicicleta como una alternativa definitiva al cambio que debe enfrentarse la sociedad. Con los planos en la mano, esta nueva extensión de carril bici ampliará la ciclabilidad de Pamplona a través de una especie de circunvalación que rodeará el campus de la Universidad Pública de Navarra a través de las calles Tajonar, Sadar y avenida de Cataluña.

Mirando a los cálculos realizados por los técnicos municipales, el vial planteado por la calle Tajonar, desde la rotonda con la avenida de Cataluña hasta El Sario, marchará por el margen derecho sentido centro ciudad. “Al tener más espacio y ser una zona en bajada, se ha proyectado un carril bidireccional de 3 metros de ancho, a lo que añadiremos la banda de protección”, matizaba el propio Fermín Alonso hace unos días.

Pasos ciclistas

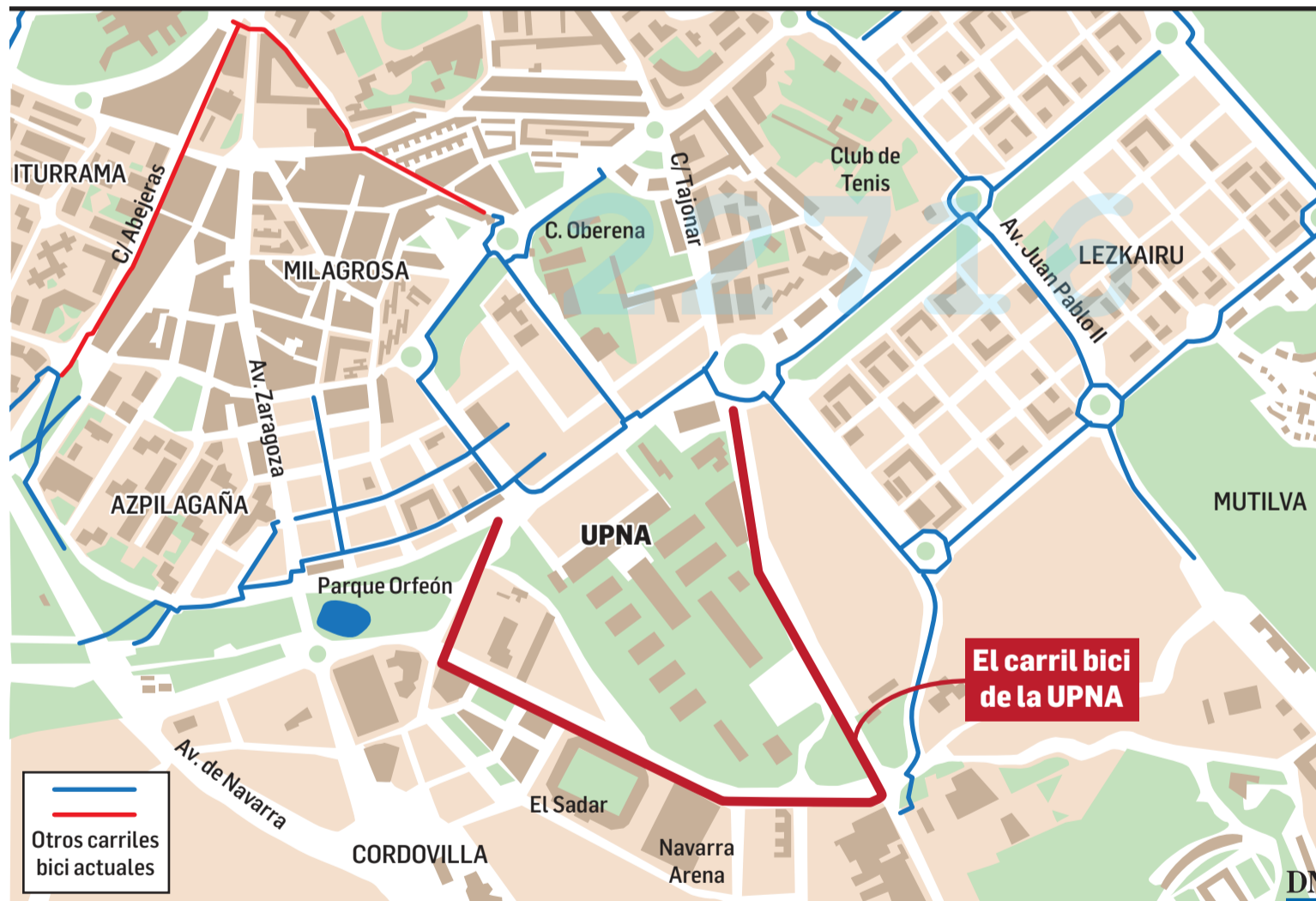
En paralelo, se propone que, al comienzo del tramo, en la rotonda de la avenida de Cataluña, las obras perfeccionen la actual intersección ciclista, además de pavimentar y ampliar las aceras.

De este modo, se plantea crear un nuevo paso para bicicletas que conecte con las vías ciclables ya existentes.

Unos metros más adelante, a la altura del acceso al parking de estacionamiento de Rectorado de la universidad, está previsto el desarrollo de otro paso peatonal y ciclista que mejore los accesos. El plano cambia ligeramente una vez se alcanza la rotonda de El Sario, donde el consistorio opta por estrechar la calzada, así como desarrollar un nuevo paso peatonal y ciclista que permita la conexión con el tramo de la calle Sadar. Asimismo, se crea un segundo paso ciclista que ayude a conectar con el carril bici que se va a diseñar hasta Mutilva.

Una vez en la calle Sadar, el carril bici transcurrirá por el margen derecho (sentido oeste) sobre la actual banda de aparcamiento, con una dimensión de 2,50 metros más la protección. “Se crearán 5 paradas avanzadas para villavesas, tanto en marquesinas ya existentes como en las que se habilitan en días de partido o conciertos”, explican.

De este modo, las rotondas verán reducidas la anchura de calzada, incluyendo otro paso ciclista a la altura del Navarra Arena y de El Sadar. Finalmente, los planos apuntan a que en el tramo contiguo de la avenida de Cataluña, el vial se perfilará por el margen derecho (dirección norte) y se construirá también sobre el aparcamiento, con las mismas dimensiones que en la calle Sadar. Se generará una gran parada de 25 metros de longitud para las líneas de transporte urbano y diversos pasos ciclistas para conectar el carril bici con otras vías existentes, como la que llega desde la calle Pablo Antoñana.



APUNTE

Noelia Gorbea

¿QUÉ SE PLANTEA?

■ Si lo piensan, son las mismas excusas. Una y otra vez, independientemente casi del contexto. No te llamé porque tenía que cuidar de los niños, hacer la compra, sacar a pasear al perro, ir al gimnasio... Evasivas recurrentes que nos empujan a no culminar con esas expectativas que, quizá, podríamos poner sobre la mesa. Tanto a nivel personal como colectivo. ¿Y si en lugar de comenzar dudando, eligiera lanzarse al vacío de intentarlo? Lo mismo acudiendo a su próxima cita sobre aquella bicicleta que descansa en el trastero. La misma que sabe que está pero que no encuentra el momento de sacarla. Carriles bici conectados, todos de acuerdo. Y mientras la ciudad da pasos en favor de esta reiterada demanda, usted, ¿qué se plantea? Primavera, verano, otoño... tres estaciones a estrenar para comenzar un hábito que, con suerte, perdurará.

Bicicletas y disuasorios, complemento directo a las zonas de bajas emisiones

• De obligado cumplimiento antes de 2023, Pamplona ha dejado claro que no impondrá peajes para llegar a ninguna de sus calles, tampoco al centro

NOELIA GORBEA
Pamplona

Las reglas del juego son claras.

La nueva ley de Movilidad Sostenible esgrime que, antes de que acabe el año, los vehículos más contaminantes deberán tener restringido el paso a determinadas zonas de una ciudad.

Y aunque el anteproyecto plantea la posibilidad a los ayuntamientos de poder cobrar una tasa, Pamplona lo ha rechazado

por completo. Según explica Fermín Alonso, el primer paso pasa por sacar una licitación que permita medir con sensores las emisiones que se acumulan en diferentes puntos de la capital. Una vez se disponga de los datos que arroja Pamplona, será el consistorio el que adopte medidas a futuro. “No será aleatorio”, repite.

Continuidad con el colegio Luis Amigó, una petición llevada a pleno en 2020

Era octubre de 2020 cuando el Ayuntamiento de Aranguren se proponía visibilizar el “esperpento” que se produce al salir de Mutilva hacia Pamplona desde la carretera de Tajonar que une el polígono de Mutilva con la zona de la UPNA y su polideportivo. Al concluir su término municipal, con una acera y carril bici hasta la altura del colegio Luis Amigó, una valla marcaba la separación y, junto a la calzada, apenas quedaba espacio entre la cuneta, sin zona peatonal ni ciclable. A través de una declaración suscrita en pleno pidieron la conexión “lo antes posible”. Recordemos que Pamplona reiteraba que la competencia era de Gobierno de Navarra. Por fin será una realidad.