Bilbao, 16 de febrero de 2023 Nota 03/2023

El RACVN considera que el cierre al tráfico de una parte de la Gran Vía de Bilbao iba a ser un “petacho caro de poca utilidad real, que crearía más problemas que soluciones”

El RACVN aplaude el criterio del alcalde al paralizar la obra y espera a que ese sentido común demostrado impere en futuras actuaciones, como la implantación de la ZBE.

El RACVN argumenta las razones por las que considera que el cierre del tramo de la Gran Vía iba a ser una actuación que no respondía a la realidad e iba a crear más problemas que soluciones.

SERVICIOS

El RACVN valora de forma positiva la paralización del cierre de un tramo de la Gran Vía de Bilbao por parte del alcalde de la Villa. En concreto, se trata del tramo comprendido entre la plaza Circular y el cruce con la Alameda Mazarredo, que aproximadamente supone unos 180 metros.

El club automovilista considera coherente la postura del primer edil y comparte la justificación de paralización de la obra. El RACVN no comparte la medida de cierre al tráfico del tramo de la Gran Vía de Bilbao y la manera en la que se iba a realizar. Para el club automovilista, la obra, tal y como se había definido, iba a ser “un petacho caro, de poca utilidad real, que iba a crear más problemas que soluciones”.

El club automovilista considera que la actuación iba a ser desafortunada y considera que iba a crear nuevos problemas (de afección al tráfico, de seguridad vial, etc), en vez de buscar soluciones para la movilidad de las personas. Considera que, una vez más, la medida se iba a centrar en la criminalización del automóvil y la puesta de todo tipo de dificultades a sus usuarios. El RACVN considera que la intervención no se iba a ajustar a las necesidades reales del uso del espacio, no iba a favorecer la coexistencia pacífica y ordenada de las distintas formas de movilidad. Además, considera que iba generar puntos peligrosos desde la perspectiva de la seguridad vial e iba a suponer un gran desembolso económico que resulta desajustado con la forma en la que se va a llevar a cabo. Es decir, un “petacho caro” de poca utilidad real, que no atendía a ninguna necesidad ni razón argumentada que justificase la obra.

Por esa razón, el RACVN felicita al Alcalde de Bilbao por la paralización de la obra que, considera que “es de sentido común” y le invita a que razone de la misma manera a la hora de implementar la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la villa. El RACVN recuerda que ya existe una

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net

zona sin apenas tráfico rodado que podría adecuarse a la norma sin crear mayores afecciones y problemas a los ciudadanos, el casco histórico de la ciudad.

En los siguientes párrafos el RACVN argumenta cuáles son las razones que justifican que el cierre al tráfico de la Gran Via fuese a ser un despropósito que iba a crear más problemas que soluciones:

Nuevas medidas, nuevos colapsos, nuevas molestias

La Gran Vía se trata de una arteria de Bilbao. El club automovilista recuerda que esta medida se iba a sumar a otra muy desafortunada, como es la generalización del límite 30km/h en todas las vías sin atender a sus características concretas. El cierre del tramo indicado de una arteria de la relevancia de la Gran Vía, supondría que los vehículos se concentrasen en otras zonas próximas y que tuvieran que realizar un recorrido mayor para llegar a un mismo lugar. Al igual que la medida de Bilbao 30, el club automovilista considera que produciría unos resultados contrarios a los supuestamente pretendidos: Los vehículos permanecerían más tiempo en marcha y realizarían un mayor recorrido para llegar al mismo punto, acelerando y frenando constantemente en marchas cortas pero a revoluciones más altas (más emisiones y contaminación acústica), ralentizaría el flujo del tráfico y aglomeraría a los vehículos. Además, la medida generaría desigualdades entre unos supuestos beneficiados y otros residentes de la villa que deberán soportar una mayor intensidad de tráfico.

El mundo utópico choca con la realidad

Una vez más, desde el departamento de Movilidad del Consistorio se planteaba un mundo utópico e idílico en el que todas las personas pueden permitirse el lujo de prescindir de su vehículo. En esa hipotética realidad, todas las personas son jóvenes, gozan de buena salud, sin patología alguna, cuentan con horarios diurnos de oficina, sólo viven en el centro, con ausencia total de cuestas, disfrutan de una buena climatología todo el año y además, tienen mucho tiempo libre. Sin embargo, la realidad es bien diferente, el mundo utópico que nos plantean choca con la realidad: Bilbao cuenta con una sociedad envejecida, una ciudadanía que no sólo vive en el centro, una orografía con varias pendientes y cuestas y multitud de horarios y circunstancias que requieren del vehículo privado como elemento imprescindible e insustituible. Una vez más, la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento ha demostrado una empatía nula con todas estas circunstancias y con ellas, una empatía nula con miles de ciudadanos.

La climatología ha obligado a posponer las obras…

La climatología de Bilbao ha obligado a posponer las obras. Esto supone un duro golpe de realidad que recuerda cuál es la climatología imperante de la villa: un clima atlántico u oceánico con precipitaciones frecuentes repartidas durante todo el año, en el que aproximadamente los días

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net

de lluvia representan el 45% del total anual. Al igual que las precipitaciones y el mal tiempo han impedido realizar las intervenciones en el tiempo estimado, también impiden que muchas personas puedan realizar sus desplazamientos caminando o en bicicleta.

El vehículo privado ofrece seguridad a las personas

Además, el vehículo privado resulta un medio de transporte seguro (relativo a la seguridad personal y no sólo a la vial) en un momento en el que hay preocupación y un malestar ciudadano con la seguridad que les puede llegar a ofrecer la villa en algunos lugares y a determinadas horas.

La medida no responde a las necesidades y usos reales

El club automovilista considera que no existe una aglomeración de peatones tan alta que impida que los viandantes puedan hacer uso de forma adecuada de las zonas peatonales habilitadas. De forma contraria se trata de una arteria de Bilbao, con tránsito destacado de transporte público, privado y vehículos de reparto debido a la actividad comercial. Es por ello que el espacio habilitado para los vehículos resulta imprescindible. El club automovilista es consciente de que uno de los grandes retos de movilidad es garantizar la coexistencia pacífica y ordenada de las distintas formas de movilidad, garantizando la seguridad de todos los colectivos. Sin embargo, el RACVN entiende que esto no responde a esa premisa.

Una medida que perjudica a la actividad comercial

El RACVN piensa que la medida iba a perjudicar al pequeño comercio de la zona y también las grandes superficies situadas en la Gran Vía. En el último caso cabe citar que además disponen de parking propio, por lo que sus clientes no suelen aparcar en superficie sus vehículos, sino que acceden a los parkings subterráneos de estas instalaciones. Si los ciudadanos no iban a poder acercarse con sus vehículos privados a los comercios, sobre todo cuando vayan a realizar una compra voluminosa o de varios objetos, optarían por acudir directamente a un centro comercial de la periferia.

Una medida insegura desde la perspectiva de la seguridad vial

Según comunicaba el departamento de Movilidad del Ayuntamiento, la intervención iba a cerrar el tráfico a los vehículos privados e iba a otorgar un mayor espacio al tránsito peatonal en el lugar que ahora ocupa el espacio destinado al tránsito de todos los vehículos. Tras la intervención, ese espacio iba a estar compartido por los peatones y por el transporte público en una misma plataforma. El espacio iba a estar definido y delimitado únicamente por marcas viales (señalización horizontal) y por macetas. Es decir, iban a situar a los vehículos y a los viandantes en la misma plataforma, en el asfalto, sin diferenciarla en altura u otros elementos destinados habitualmente a ese fin.

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net

SERVICIOS

Por una parte, esto iba a suponer un peligro, porque otorgaría una falsa sensación de seguridad a los peatones e incluso podía llegar a confundirles. Asimismo, la ausencia de una diferenciación más significativa como el uso de dos plataformas (dos alturas diferentes) facilitaría que los vehículos pudiesen invadir (en un descuido o confusión) la zona peatonal o al revés, que los viandantes pudieran hacer lo contrario, favoreciendo la posibilidad de que se produjesen atropellos o la sucesión de circunstancias de peligro.

Por otra parte, la medida iba a dejar un carril por sentido que iba impediría que los vehículos de emergencia pudiesen adelantar al resto de vehículos. En caso de poder hacerlo, iban a tener invadir necesariamente el espacio destinado a los peatones con el riesgo que supone. Otra cuestión que no suele ser tenida en cuenta de forma recurrente es la anchura de los vehículos destinados al transporte público o el de los servicios de emergencia como los bomberos, cuya anchura supera los 2,5 metros y además requieren de un espacio mucho mayor si tienen que realizar los giros (realizando un gran barrido en los mismos por las zonas delantera y trasera del vehículo).

¿Una actuación de “urbanismo táctico” o un “petacho caro”?

Desde Movilidad se calificaba la actuación como “urbanismo táctico”. Sin embargo, el concepto de “urbanismo táctico” pretende maximizar el valor compartido del espacio público mediante intervenciones “ligeras”, de bajo costo y de rápida intervención. El RACVN considera que, si bien iba a ser una medida “ligera” y de “rápida intervención” (excepto cuando la climatología la retrasa o alarga), la medida olvidaba el aspecto de “maximizar el valor compartido del espacio” y también la cuestión de bajo costo. El RACVN considera que 260.000 euros iba a ser una partida presupuestaria muy alta para pintar unas marcas viales en el asfalto y colocar unas macetas. Para el club automovilista la medida paralizada por el alcalde iba a ser “un petacho caro”, atendiendo a la definición de “petacho” como solución provisional y a la larga poco satisfactoria que se da a algún (supuesto) problema. Un problema que el RACVN entiende que no existe y que en el propio Ayuntamiento tampoco han sabido argumentar de forma convincente.

Por todo ello, el RACVN aplaude el criterio del alcalde y espera a que ese sentido común demostrado en la paralización de la obra impere en futuras actuaciones como la implantación de la ZBE.

RAC VASCO NAVARRO
Paseo de los Fueros, 4
San Sebastián
Tel. 943 430 800
Fax 943 429 150
sansebastian@racvn.net