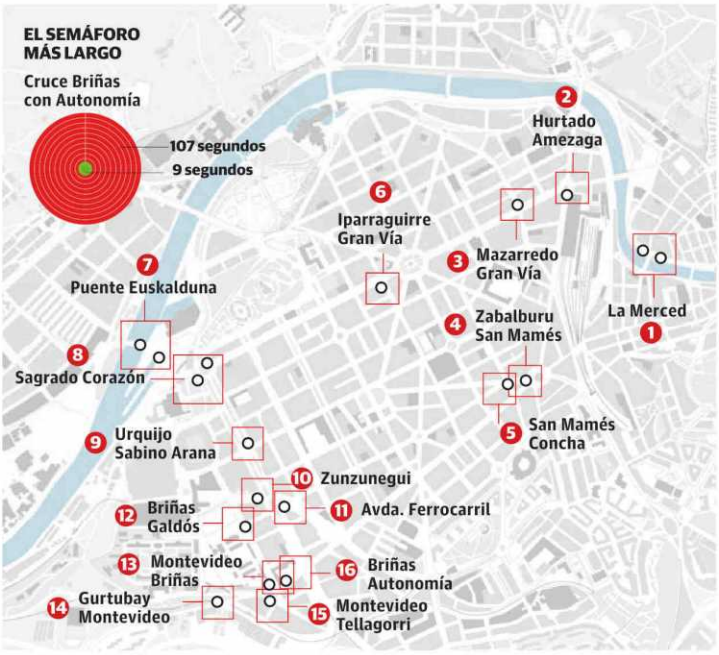
EL CORREO ESPAÑOL (BIZKAIA)
BILBAO
21/01/13
Prensa: Diaria
Tirada: 88.821 Ejemplares
Difusión: 74.236 Ejemplares
Cod: 66209202
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 4.065,00 € Área (cm2): 622,0 Ocupación: 61,66 % Documento: 1/1 Autor: i: J. DOMÍNGUEZ Núm. Lectores: 458000

Los semáforos más conflictivos

Algunos semáforos de la ciudad suponen grandes esperas para los conductores

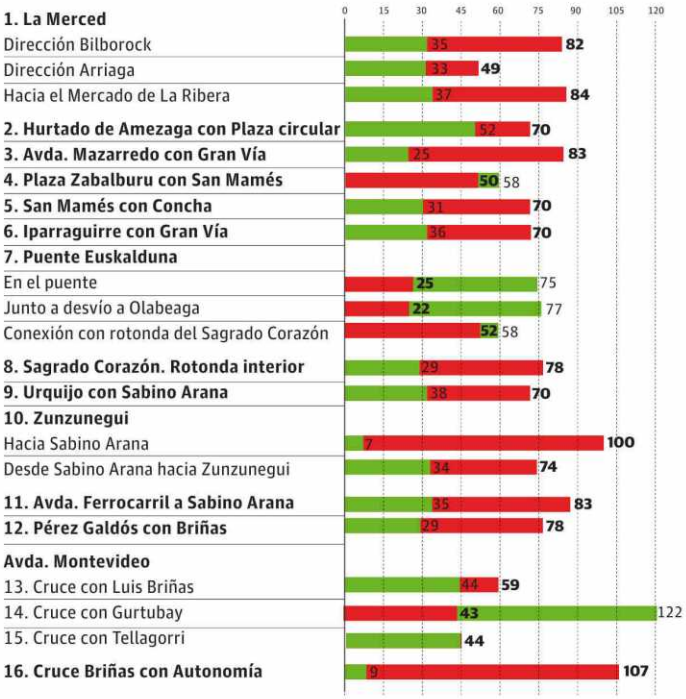
UBICACIÓN



:: GRÁFICO **DAVID VÁZQUEZ MATA**

SEMÁFOROS CRONOMETRADOS

Media de tiempo en segundos ■ Abierto ■ Cerrado



La ciudad condiciona el uso del coche a la movilidad peatonal y el transporte público

:: **J. DOMÍNGUEZ**

BILBAO. Las capitales europeas apuestan desde hace años por dar prioridad al peatón y el transporte público para mejorar su movilidad urbana. Bilbao también sigue esa senda, con más ahínco si cabe, ya que el 12% de sus movimientos internos se hacen a pie y la media de ocupantes en cada coche que circula por sus calles es, según subraya Asier Abaunza, de «apenas 1,08 personas». Una realidad que obliga al Ayuntamiento a planificar su red viaria de modo que se garantice al mismo tiempo la seguridad y fluidez de viandantes y servicios público sin entorpecer en lo posible al vehículo privado.

Ese es el objetivo de los 272 cruces existentes en la trama urbana. La mayoría son controlados desde la sala de control de Tráfico del Ayuntamiento a través de 61 cámaras y sensores subterráneos capaces de medir la densidad de la circulación. El concejal responsable del área explica los criterios para su regulación.

Cada disco incluye un ciclo propio, coordinado con otros de su ámbito de influencia y que se diseña en función de los distintos flujos a lo largo del día, tanto de vehículos como de personas y con un condicionante: el tiempo reservado al peatón es siempre, como mínimo, de un segundo y medio por metro para facilitar el paso de personas con problemas de movilidad.

Freno a los «balas»

Según desvela Abaunza, el funcionamiento es automático y solo se ve alterado por el tranvía. Cuando pasa el tren ligero, prevalece su ciclo sobre el del tráfico rodado y el semáforo se pone rojo, aunque sin romper su propia fase, lo que provoca que en ocasiones un coche pierda su turno de paso «y tenga que esperar el doble». Así, por ejemplo, en el puente de La Merced la luz verde supera habitualmente los 33 segundos, aunque se apague a los cuatro si se acerca un convoy.

En ocasiones los semáforos, como ocurre en Autonomía, funcionan alternos «para frenar a los balas amantes de la velocidad». O en el caso de Sabino Arana, buscan redistribuir una densidad de tráfico, «condicionada por la propia capacidad de absorción de la rotonda del Sagrado Corazón». En cualquier caso, el edil subraya que desde la propia sala de control se pueden modificar los tiempos cuando sea necesario, «ya sea para desahogar un atasco o en caso de manifestación».