



Bilbao, Noviembre de 2.008

LIBRO BLANCO SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO EN BILBAO Y SU ENTORNO

GRUPO DE TRABAJO:

Sabino Fernández

Ingeniero Industrial. Urbanista. Coordinador del Grupo

Enrique Antolín

Economista. Comisión Transporte de Ekologistak Martxan

Raúl Méndez

Delegado Sindical LAB. Transporte Público

Carmelo Zaita

Delegado Sindical CCOO. Transporte Público

Gregorio Pérez

Delegado Sindical UGT. Transporte Público

Francisco Javier Muñoz

Portavoz Coordinadora AAVV de Bilbao

FUENTES INFORMATIVAS:

**Plan Director del Transporte Sostenible. La Política Común de Transportes en Euskadi
2002/2012**

Estudios sobre Transporte Público en Bizkaia 2003/2007
Caracterización general de la movilidad de residentes en la CAPV 2007
Gobierno Vasco

Informe y Memoria sobre Movilidad Transporte Público 2006/2007
Intermodo Coche-Transporte público 2007. Esquema de entendimiento
Estudio de la movilidad en Bizkaia
Consortio Transportes de Bizkaia (CTB)

Balances y Memorias 2006/2007 de las Empresas Operadoras:
Metro, RENFE, FEVE, EuskoTren, EuskoTran, Bilbobus, Bizkaibus, TERMIBUS

Libro Verde sobre la Nueva Cultura de la Movilidad Urbana
Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas Septiembre 2007

Encuesta sobre Bilbobus 2007

Coordinadora de Asociaciones Vecinales de Bilbao

Movilidad, desigualdad social y medio ambiente. 2008

Ekologistak Martxan

Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia

Diputación Foral de Bizkaia

Bilbao en cifras 2003-2007

Ayuntamiento de Bilbao. Relaciones Ciudadanas

Censo de Población y Vivienda

INE

Artículos y Estudios

Roberto Bermejo y David Hoyos (Expertos en Movilidad Sostenible)

Imágenes

Internet y CTB

AGRADECIMIENTOS:

A las siguientes organizaciones y personas por su colaboración desinteresada:
Ekologistak Martxan, LAB, CCOO, UGT, ONDOMUGI, Sagarrak, David Guillamón

ÍNDICE:

1.- INTRODUCCIÓN (Pág. 4)

- 1.1.- Objetivos del Informe
- 1.2.- Origen de la iniciativa sobre Transporte Público
- 1.3.- Metodología de trabajo
- 1.4.- Los problemas asociados a la movilidad
- 1.5.- Modelos de desplazamiento en Bilbao
- 1.6.- El problema de los accesos a Bilbao
- 1.7.- Desplazamientos laborales

2.- ANÁLISIS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BILBAO (Pág. 9)

- 2.1.- La población metropolitana
- 2.2.- La inversión pública en transporte colectivo
- 2.3.- Los medios de transporte público en Bilbao
- 2.4.- Bilbobus
- 2.5.- Metro
- 2.6.- EuskoTran
- 2.7.- Bizkaibus
- 2.8.- EuskoTren
- 2.9.- FEVE
- 2.10.- RENFE
- 2.11.- Termibus
- 2.12.- La evolución de usuarios en los medios de transporte colectivos

3.- CONCLUSIONES (Pág. 18)

- 3.1.- Tránsito de usuarios de unos medios de transporte público a otros sin ganar usuarios al vehículo privado
- 3.2.- La ganancia de viajeros en Metro y la pérdida en otros operadores afecta a todos los usuarios y a la calidad del servicio público que reciben
- 3.3.- El Parque móvil de vehículos en Bilbao se estabiliza
- 3.4.- Las medidas restrictivas adoptadas en el tráfico han funcionado bien en el centro
- 3.5.- El modelo urbanístico seguido en Bilbao acapra todos los medios de transporte hacia el centro
- 3.6.- El modelo urbanístico del centro de Bilbao afecta negativamente a la calidad de vida de los barrios periféricos, incrementando los problemas de movilidad
- 3.7.- Los costes sociales y económicos derivados de los desplazamientos laborales son muy altos

4.- PROPUESTAS (Pág. 21)

- 4.1.- Reducir la necesidad de movilidad
- 4.2.- Coordinación y complementariedad en el transporte público
- 4.3.- Mejora y desarrollo de las actuales infraestructuras de transporte público
- 4.4.- Prioridad de los medios públicos sobre los vehículos privados
- 4.5.- Fomentar el desplazamiento a pie y en bici por la ciudad
- 4.4.- Desincentivar el uso del vehículo privado
- 4.7.- Crear aparcamientos disuasorios para los no residentes en Bilbao
- 4.8.- Estudiar soluciones para los desplazamientos laborales
- 4.9.- Implantación de medidas penalizadoras y fiscales por el uso del automóvil en la ciudad

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- OBJETIVOS DEL INFORME

Es un objetivo del presente Informe conseguir que los grupos políticos y las instituciones implicadas en el transporte público metropolitano entiendan la necesidad de avanzar en un desarrollo sostenible del transporte, asumiendo criterios de coordinación y complementariedad que reduzcan la necesidad de uso del vehículo privado. En el Plan Director de Transporte Sostenible (punto 6 de objetivos y estrategias) se identifican las líneas de actuación hacia la movilidad sostenible:

ACTUAR SOBRE EL TERRITORIO: “Gestionar la demanda de movilidad... anticiparse al crecimiento de la movilidad y minimizar sus efectos, en vez de planificar para acomodar este crecimiento y darle una respuesta.”

COMPLEMENTARIEDAD: “Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías. Transformar servicios de transporte concurrentes en complementarios.”

PRIORIZAR CON CRITERIOS AMBIENTALES: “Potenciación de los Modos de Transporte de menor impacto ambiental especialmente los sistemas marítimo y ferroviario.”

1) “Concienciar a la sociedad en general y a las instituciones y empresas en particular, sobre la necesidad de un transporte sostenible.”

2) “Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Mejora de la calidad en la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros e implantación de medidas que propicien el aumento de la utilización del transporte público en sustitución del vehículo privado.”

3) “Fomentar la utilización más racional del vehículo privado. Adopción de medidas de fomento del uso conjunto por varias personas del vehículo privado, evitando el uso unipersonal del coche”.

4) “Discriminación positiva a favor del transporte colectivo.”

5) “Impulso de una política tarifaria... racionalización de los billetes intermodales, de forma que resulte más atractivo y operativo para el usuario en términos económicos, de calidad y de efectividad.”

Las propuestas que se plantean en este documento *no son propuestas cerradas. Pretenden ser un punto de partida para que se realice un debate sobre el modelo de transporte en la ciudad.* La diversidad de actores que constituyen la compleja realidad de la ciudad es el punto de partida necesario para que dicho debate sea creíble y socialmente aceptable.

1.2.- ORIGEN DE LA INICIATIVA SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

La elaboración del presente informe nace de una iniciativa de las Asociaciones Vecinales de Bilbao. La Coordinadora de AAVV de Bilbao consideró que se debería trabajar en una propuesta sólida y razonada sobre la necesidad de reorganizar el transporte público de Bilbao y su zona metropolitana para dar un mejor servicio a los ciudadanos y reducir el uso del vehículo privado.

Con este objetivo se creó un Grupo de Trabajo compuesto por personas conocedoras de la problemática del transporte público. Este Grupo ha redactado una propuesta a la que hemos denominado *Libro Blanco del Transporte Público de Bilbao y su entorno.*

1.3.- METODOLOGÍA DE TRABAJO

- La unidad de análisis empleada ha sido el municipio de Bilbao.
- Las fuentes de información empleadas son de naturaleza secundaria. En la primera página de este documento se han listado la mayoría de las fuentes utilizadas.
- Las propuestas que se plantean en este documento pretenden ser un punto de

partida para que se realice un debate sobre el modelo de transporte en la ciudad.

1.4.- LOS PROBLEMAS ASOCIADOS A LA MOVILIDAD

Las calles fueron inicialmente concebidas como espacio social y para que las personas pudieran dirigirse caminando (o en carruaje) de un lugar a otro de la ciudad. Los vehículos han conquistado la calle de dos formas diferentes: como lugar de paso y como espacio de aparcamiento. El espacio utilizable para los ciudadanos ha quedado reducido a las aceras que, en su mayoría, son espacios inadecuados para la vida social.

Una investigación de la Universidad de San Francisco confirma que el tráfico urbano destruye el sentido comunitario de la calle, identificando el tráfico como una de las causas de la alienación urbana y del deterioro de las relaciones sociales.

Los vehículos que circulan y ocupan la calle son fuente de muchos problemas:

- 1.- Por los gases tóxicos calientes (CO₂, NO_x, etc.) que emiten y respiramos.
- 2.- Por los ruidos que generan y nos obligan a tener que aislarnos de la calle.
- 3.- Por el riesgo que suponen para la integridad de las personas.
- 4.- Por el fuerte impacto visual que produce su presencia en las calles y la barrera que suponen para la movilidad horizontal de las personas.
- 5.- Por la reducción del espacio público de relación y diversión que suponen.

Hay dos principios fundamentales referentes al uso individual del suelo público:

- 1.- Las calles son lugares de uso público, que sirven para el desplazamiento de las personas y para la convivencia de todos los ciudadanos. Son de todos y, por lo tanto, no son de nadie en particular.
- 2.- Quien compra un vehículo debería tener en cuenta que, entre otras necesidades (seguros, arreglos, etc.), también ha de contar con un espacio para guardarlo, espacio privado y diferente al de las calles que nos pertenecen a todos.

Si se quiere recuperar la calle como espacio de convivencia y de relación para las personas habrá que ir reduciendo el número de vehículos que actualmente la ocupan (aparcados o circulando) y, en paralelo, habrá que hacer algo para paliar los conflictos sociales que se irán produciendo:

- 1.- Al reducir la disponibilidad de plazas de aparcamiento de superficie en las calles y limitar el aparcamiento a la carga y descarga de personas o mercancías habrá que habilitar plazas de aparcamiento subterráneas para ofrecerlas a los residentes.
- 2.- Al restringir la circulación de vehículos a los vehículos autorizados (residentes, repartidores, etc.) y durante un horario limitado habrá que poner a disposición de las personas medios de transporte colectivos que compitan dentro de la ciudad ventajosamente con el vehículo privado (en tiempo y en coste).

Los Planes de recuperación de las vías públicas para los ciudadanos y la promoción de los medios de transporte colectivos deberán contar con los propios ciudadanos y negociarse con ellos estableciendo compensaciones por los posibles impactos negativos personales ante iniciativas socialmente positivas. La desinformación sólo genera desconfianza

respecto a las Instituciones Públicas y no contribuye a que los ciudadanos asuman los bienes y servicios públicos como propios.

La pregunta que entonces nos podemos hacer como sociedad es la siguiente: ¿preferimos tener más amigos y conocidos o preferimos mantener nuestros vehículos en la calle?

1.5.- MODELOS DE DESPLAZAMIENTO EN BILBAO

La mayoría de los desplazamientos internos que se realizan en Bilbao se hacen andando (el 58,9% del total) siendo un 15,8% en ferrocarril (de los cuales un 84,1% lo hacen en Metro), un 12,3% en autobús público y un 10,2% los realizados en automóvil. Si se excluyen los desplazamientos a pie podemos decir que el vehículo privado supone un 25% del total de desplazamientos motorizados que se realizan en la ciudad.

DISTRIBUCIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS EN BILBAO SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE (2007)

Modos de transporte	Nº de desplazamientos	%
Andando	444.575	58,9
Automóvil	77.782	10,2
Ferrocarril	119.752	15,8
Autobús discrecional (concesiones)	4.560	0,5
Autobuses público	96.307	12,3
Taxi	1.803	0,2
Moto	4.975	0,6
Bicicleta	2.110	0,3
Otros	26.983	0,4
TOTAL	778.847	100

Fuente: GOBIERNO VASCO (2007): *Caracterización general de la movilidad de residentes en la CAPV*. Ed. Gobierno Vasco, Vitoria /Gasteiz, pág.41

NATURALEZA SOCIAL DEL TRANSPORTE

Cada forma de desplazamiento está asociada a unos determinados perfiles sociales. El usuario mayoritario del automóvil es varón (un 45,7% de sus desplazamientos los realiza en coche) mientras que las mujeres se desplazan fundamentalmente andando (47%) haciendo un mayor uso del transporte público, tanto del ferroviario como del autobús, y en todos los grupos de edad. En general:

- El usuario del coche es un hombre de entre 20-64 años. La mujer se incorpora más tarde al uso del automóvil y lo abandona antes.
- Los usuarios del transporte público son fundamentalmente personas jóvenes (hasta los 19 años) que progresivamente lo va abandonando.
- Los desplazamientos andando se corresponde con personas de edad superior a los 65 años o con personas muy jóvenes (0-19 años).

Cabe reseñar la situación de las personas que no se desplazan y cuyo número en Bilbao llega a ser de un 19 % de la población. Este colectivo está formado en su mayor parte por mujeres de más de 55 años, inactivas laboralmente, que viven solas y que, en muchos casos, tienen graves problemas de movilidad. Habitan viviendas antiguas que carecen de ascensor y el problema es especialmente grave en zonas como el Casco Viejo (suponen

28% de los residentes). Un 26,3% de la población de Bilbao tiene más de 60 años y, de ellos, un tercio son mujeres (29,5%).

1.6. - EL PROBLEMA DE LOS ACCESOS A BILBAO

Hay que constatar que Bilbao es una ciudad pequeña (353.938h. en 2007) cuyo centro urbano presta servicios comerciales, administrativos, culturales, de ocio, etc. a un área metropolitana mucho más amplia (904.437 h. en 2007). Analizar la movilidad en Bilbao requiere estudiar las características de los accesos a la villa.

Respecto al tráfico registrado en el conjunto de entradas y salidas de Bilbao se puede decir que se mantiene prácticamente invariable desde el año 2001.

EVOLUCION DEL TRÁFICO DE ACCESOS A BILBAO (2001-2006)

Año	Nº de vehículos/día
2001	342.278
2002	345.055
2003	351.957
2004	349.894
2005	343.692
2006	342.961

Fuente: DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (2007)- Aforos 2006

Los horarios en los que se presenta la máxima afluencia de vehículos son de 8 a 10 y de 18-19 h. Como referencia el tráfico registrado en 2006 fue de 342.961 vehículos/día de los cuales un 4,3% era tráfico pesado.

Comparando los diferentes accesos a la ciudad se observa que son los accesos por Sabino Arana, Enekuri, Miraflores y Begoña (Santo Domingo) los que absorben la mayor cantidad de tráfico. Entre los cuatro suponen el 56,5% del tráfico de entrada y salida a Bilbao en un día laborable.

En un análisis detallado de los puntos de destino de las personas que acceden a la ciudad permite ver que la zona de atracción está en el Eje Casco Viejo, Gran Vía e Indautxu. Aproximadamente la mitad del tráfico que se registra en las entradas y salidas a Bilbao se corresponde con personas que residen en el exterior de Bilbao y que entran por las mañanas y retornan a la tarde a sus domicilios.

Aparentemente las medidas disuasorias como la peatonalización del centro urbano, la penalización del uso del vehículo privado (anchura de calles, tiempo de semáforos, complejidad de direcciones) y la dificultad de aparcar en el casco urbano (reducción de plazas de superficie, tiempos limitados OTA, encarecimiento de aparcamientos subterráneos) junto con la mejora del transporte público (especialmente y casi exclusivamente de Metro Bilbao) están funcionando, aunque sea parcialmente.

DIMENSIÓN ESPACIAL DEL PROBLEMA

La otra mitad del tráfico que se registra diariamente en las entradas y salidas a Bilbao se debe a personas residentes en Bilbao y que salen con su vehículo por las mañanas y retornan durante el día. Esto supone que la mitad del problema de tráfico en las entradas y salidas de Bilbao está originado por los propios bilbaínos/as. Para analizar este dato se ha de relacionar con la evolución del parque móvil de la ciudad y con la distribución del mismo por zonas y distritos.

El número total de vehículos matriculados en Bilbao parece que tiende a estabilizarse: ha ido creciendo todos los años hasta el año 2006 (con 168.612 vehículos) sufriendo una caída hasta los 163.867 en 2007. El Distrito de Abando (6) es el único distrito de Bilbao que tiene un porcentaje del parque móvil total de Bilbao (22%) por encima de su porcentaje de población (15% de la población) según datos de 2007 (Bilbao en cifras 2007, Ayuntamiento de Bilbao).

Asimismo, para entender la forma en que se desplazan los ciudadanos se deben analizar las características propias de las zonas donde residen. En el caso de Bilbao se deducen algunos datos de interés:

- Un 37,5% de los hogares de Bilbao carece de vehículo privado. En los distritos 5 (Ibaiondo) y 7 (Errekalde) este porcentaje supera el 40%.
- El 16% de los hogares de Bilbao dispone de dos coches y un 2,5% tiene tres coches o más. La distribución por distritos es desigual. El Distrito de Abando (6) presenta las cifras más altas (20,4 % y 3,8% respectivamente) y el Distrito de Ibaiondo (5) las más bajas (solo un 13% y solo un 1,9% respectivamente).

En consecuencia, se puede concluir que existe una distribución espacial desigual con respecto a la disponibilidad del parque móvil. Existe un parque móvil muy importante localizado en el centro de la ciudad, asociado a rentas económicas medias y altas, y que va disminuyendo según se sale del centro hacia la periferia.

En el centro de Bilbao es donde se concentran la mayor parte de las medidas restrictivas que aplica la ciudad respecto a la circulación y el aparcamiento de vehículos privados. Concentra el mayor número de zonas peatonales y de acceso limitado, tiene los carriles más estrechos -en beneficio de las aceras- y todos los aparcamientos de superficie están regulados por la OTA. Además, el centro de Bilbao cuenta con el mayor número de aparcamientos de tránsito, todos ellos de pago (Aparcamientos del Arenal, Instituto Unamuno, Uribitarte, Ensanche, Indautxu, Palacio Euskalduna, etc.). Y va a seguir siendo así ya que el 41,4 % de las propuestas realizadas en el Plan de Movilidad de Bilbao se ubican sobre espacios urbanos del centro.

1.7.- DESPLAZAMIENTOS LABORALES

Un 61% de los desplazamientos motorizados en la CAPV se realizan por motivos de trabajo y de éstos, el 83% se llevan a cabo en vehículos privados con lo cual la seguridad disminuye 20 veces en relación con la del transporte público.

El 17,2% de los trabajadores emplea más de 1 hora en ir y volver del trabajo.

La mayor parte (88%) de la movilidad generada por temas de trabajo son desplazamientos intracomarcales.

Los costes externos del transporte laboral suponen más de 2.000 millones anuales, el 80% derivados de los accidentes de tráfico.

Una persona que acude a trabajar en automóvil necesita 25 veces más espacio que si acudiera en autobús, si sumamos el que ocupa en carretera con el utilizado en el aparcamiento en el centro de trabajo.

2.- ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BILBAO

2.1.- LA POBLACIÓN METROPOLITANA

La población del Bilbao Metropolitano en el año 2000 era de 906.222 personas y en el año 2007 era de 904.437 personas, suponiendo aproximadamente el 80% de los 1.141.457 habitantes de Bizkaia en este año 2007. Estas cifras indican que una población total se ha mantenido prácticamente igual en los últimos años.

La población de Bilbao en 2007 era de 353.938 habitantes, habiendo descendido un poco respecto a la misma fecha del año anterior y pudiéndose considerar prácticamente estable en los últimos cinco años. Cabe reseñar que el segmento de población que más ha crecido en estos años ha sido el de extranjeros, que han pasado de 11.059 personas (3% de la población de 2003) a 22.123 personas (6,2% en 2007). Las personas mayores de 65 años se mantienen en número y eran 75.774 personas en 2007 (21,4% de la población). A efectos de movilidad estos dos colectivos son usuarios casi exclusivos del transporte colectivo.

2.2.- LA INVERSION PÚBLICA EN TRANSPORTE COLECTIVO.

En la Zona Metropolitana de Bilbao la inversión pública en transporte colectivo ha ido orientada exclusivamente a la ampliación de líneas de Metro Bilbao que, en los últimos años, ha aumentado el número de sus estaciones en dirección a Basauri (Etxebarri) y en dirección a Santurtzi (Sestao y Portugalete). Respecto a Bilbao la inversión en transporte colectivo se ha dirigido a la línea de Euskotran, la única infraestructura nueva que ya se mueve entre Atxuri y Basurto.

El resto de las inversiones realizadas han ido encaminadas al necesario mantenimiento operativo de las unidades de transporte o a la mejora urbanística como consecuencia del cierre de trincheras ferroviarias o de la construcción de estaciones subterráneas, no suponiendo realmente ninguna mejora del servicio de transporte prestado a los usuarios.

2.3.- LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVOS

Bilbao cuenta, desde hace muchos años, con un sistema de transporte colectivo de viajeros en el que se combinan los servicios ofrecidos por operadores públicos (o de tutela pública) y por operadores privados. Asimismo se pueden diferenciar las Líneas que ofrecen servicios de transporte de Cercanías (Bilbao Metropolitano) y las que ofrecen servicios de Larga Distancia (desde los servicios provinciales hasta los internacionales). Tanto para una utilidad como para la otra, los medios de transporte utilizados son:

TRANSPORTE DE CERCANÍAS:

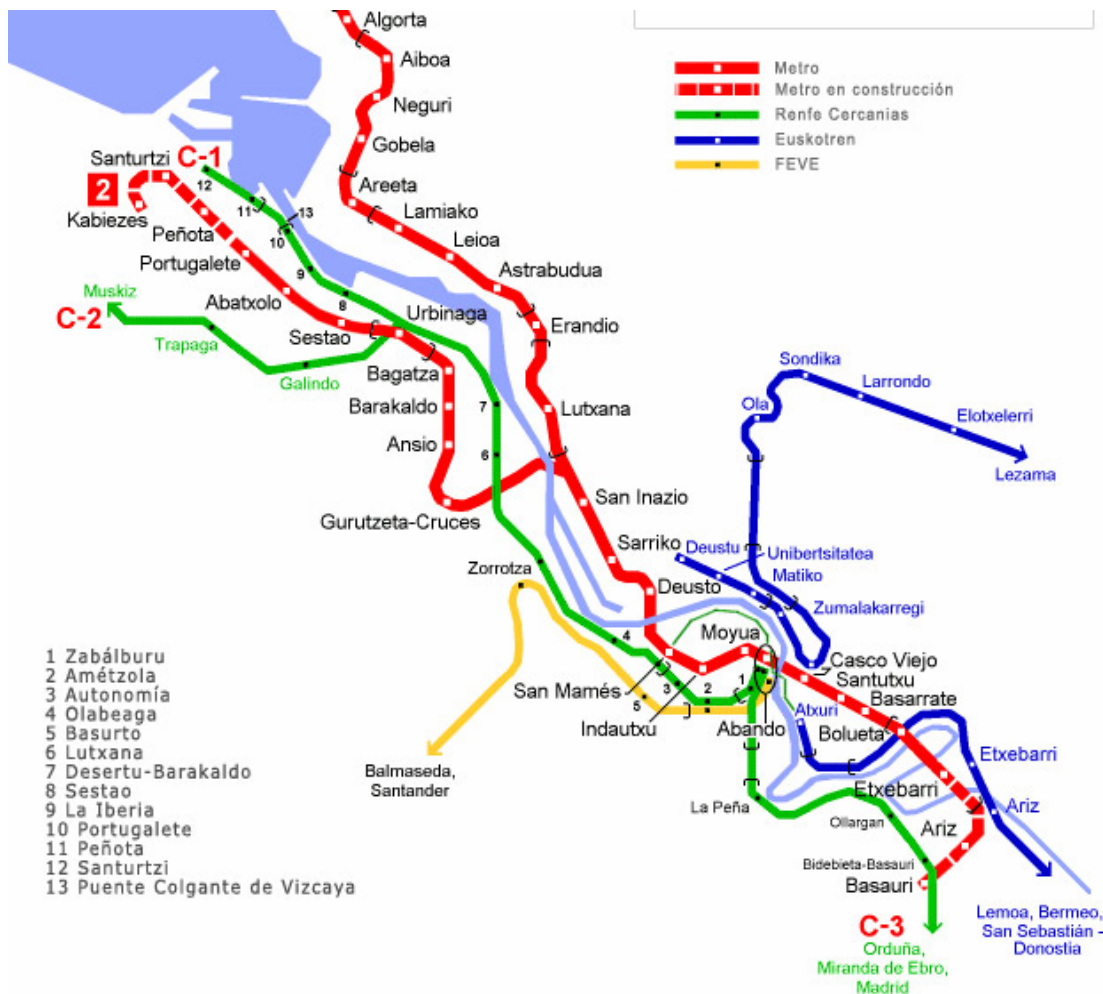
- Líneas Ferroviarias en sus servicios de Cercanías (RENFE, FEVE, Euskotren y Metro Bilbao).
- Tranvía Urbano (Euskotran)
- Autobuses Urbanos (Bilbobus)
- Taxis

TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA:

- Líneas Ferroviarias de Larga Distancia (RENFE, FEVE y Euskotren).
- Autobuses Interurbanos (Bizkaibus y las líneas privadas que operan desde

Termibus).

Todos los servicios de transporte colectivo, excepto los autobuses de las líneas privadas que operan desde Termibus y los taxis urbanos, tienen una dependencia pública (son de titularidad pública o tienen una institución pública que los soporta y que adjudica a un operador privado o público la explotación del servicio). En las zonas urbanas las líneas ferroviarias pueden ofrecer un servicio con mayor capacidad, velocidad y frecuencia que los medios de superficie. En recorridos interurbanos la diferencia en velocidad y frecuencia pueden reducirse.



2.4.- BILBOBUS

Opera en Bilbao uniendo los diferentes barrios entre sí y con el centro de la ciudad. Dispone de 148 autobuses y mantiene 34 líneas que operan diariamente (28 de autobuses y 6 de microbuses) entre las 5:40 y las 23 horas. Hay otras 8 líneas de servicios especiales nocturnos o de fin de semana. La flota de microbuses es de 7 unidades. Los buses pueden ser identificados fácilmente por su distintivo diseño rojo. Los autobuses más grandes tienen de 32-40 asientos y pueden trasladar a más de 60 personas.

Los tiempos de duración de los trayectos, siempre en un sólo sentido, oscilan entre los 15 y los 40 minutos de las líneas mas largas, siendo el promedio de 20 a 25 minutos. Las frecuencias varían desde los 12 a los 60 minutos. El coste de un billete pagado con Creditrans (coordinado por el CTB) de 0,55 € y permite la utilización de más de un vehículo en un tiempo limitado de 45 minutos desde la primera cancelación tiene el coste

de un único viaje. En la mayoría de las paradas hay pantallas de información al viajero sobre el tiempo de espera a la siguiente unidad, para lo que se utiliza el dispositivo GPS incorporado a cada unidad.

Bilbobus ha ido ganando viajeros entre los años 2002 y 2006 a un ritmo medio de más de un 4% anual (excepto en el período 2004-2005 que lo hizo solo con un 2,2%) y sin hacer un esfuerzo significativo por mejorar, modificar las líneas o incrementar el número de las mismas.

2.5.- METRO BILBAO

Metro de Bilbao da servicio al Área metropolitana de Bilbao. Los principales municipios servidos son: Bilbao (356.635), Barakaldo (95.000), Getxo (82.000), Portugalete (49.788) y Sestao (30.766h). La Red de Metro de Bilbao fue inaugurada el 11 de noviembre de 1995, fecha en la que entra en funcionamiento la Línea 1 entre Casco Viejo y Plentzia. En 2002 comienza la explotación de la Línea 2. En 2005 se produce la inauguración del servicio en las estaciones de Sestao y Etxebarri y en 2007 en las estaciones de Abatxolo y Portugalete.

Actualmente Metro Bilbao cuenta con 38 Km. de red (21 en margen derecha, 9 en Margen izquierda y 8 en el tronco común) y 36 estaciones (20 subterráneas y 16 de superficie). Transporta a un promedio anual de, aproximadamente, 86 millones de pasajeros (datos de 2007). La capacidad con los 4 vagones es de 570 personas (con comodidad). La tarifa de la zona 1 con Creditrans es de 0,68 euros.

Metro Bilbao ofrece sus servicios entre las 6 y las 23 horas, en días laborables y domingos, y las 24 horas los sábados y algunos días especiales al año. Las frecuencias oscilan entre los 2,5 minutos en el tronco común y los 20 para el trayecto entre Etxebarri y Plentzia.

Metro Bilbao presenta una evolución positiva en cuanto a número de usuarios. Actualmente se plantea la introducción de un 5º vagón que aumentaría la capacidad de las unidades en un 25%. Continúa sus trabajos de ampliación para el trazado en “Y” (Líneas 1 y 2) y prevé terminar las nuevas estaciones de Ibarbengoa, Peñota, Santurtzi (2009) y Kabiezes, Ariz y Basauri (2010).

La Línea 3 entre Etxebarri y Matiko comenzará las obras en el verano de 2008 y contará con 7 estaciones a inaugurar en 2012. Las futuras Líneas 4 a Errekalde y Línea 5 a Galdakao aún se encuentran en fase de planificación.

2.6.- EUSKOTRAN

El 18 de diciembre de 2002 comienza a dar servicio entre Atxuri-Uribitarte, con seis paradas, el 30 de abril de 2003 se amplía con la parada Guggenheim y el 24 de julio de 2003 entran en funcionamiento cuatro paradas más, las correspondientes al tramo Guggenheim - San Mamés. Finalmente, en el año 2004, la línea se amplía con la parada Basurto.

La actual flota de EuskoTran consta de 8 unidades de tranvía. Cada unidad de tranvía puede transportar a 192 personas (50 de ellas pueden ir sentadas). Las frecuencias oscilan entre los 10 y los 15 minutos. La tarifa con Creditrans es de 0,62 euros.

El número de usuarios desde el año 2002 hasta 2005 presenta una evolución positiva (debido a las continuas inauguraciones de estaciones) pero se detecta un estancamiento en la cifra de 2,9 millones de personas desde 2005 a 2007.

Eusko Trenbideak tiene varios proyectos:

1- Línea A de EuskoTran hasta el barrio bilbaíno de Rekalde.

2- Cambio de la Estación Terminal de EuskoTren de Bilbao-Atxuri a San Nicolás previsto para el año 2012. La actual estación de Bilbao-Atxuri sólo daría servicio al tranvía, y éste se prolongaría, utilizando las vías que actualmente utiliza EuskoTren, hasta llegar a la estación de Etxebarri de EuskoTren.

3- Llevar el tranvía hasta la futura isla de Zorrotzaurre (proyecto que comenzará en 2010) a través del Puente Euskalduna, ampliando así la línea con un total de cuatro nuevas paradas.

4- El tranvía de Bilbao está planificado para ser una línea circular con tres ramales (Rekalde, Atxuri-Etxebarri y Zorrotzaurre). Para cerrar el anillo tranviario se llevará la línea, a través de las calles Autonomía y Hurtado de Amézaga, hasta la Plaza Circular.

2.7.- BIZKAIBUS

Bizkaibus da servicio a toda la población de Bizkaia. Las unidades de Bizkaibus cubren todo el territorio provincial y algunas zonas limítrofes (Eibar y el valle de Ayala) y son, para muchos municipios, el único medio de transporte colectivo. Los buses pueden ser identificados fácilmente por su distintivo diseño amarillo.

Las líneas de Bizkaibus tienen unos horarios diversos, dependiendo de las zonas a las que sirven. Por la mañana pueden comenzar a dar su servicio entre las 5:45 y las 8:00 horas y normalmente terminan sobre las 22:30 horas. Las frecuencias mínimas son de 30 minutos, siendo lo más habitual el contar con servicios cada hora a las localidades más habitadas de Bizkaia.

Admite el pago mediante Creditrans (coordinado por el Consorcio de Transportes) con costes de 0,85 y 2,25 € para 1 o 5 zonas. Todos los vehículos poseen letreros electrónicos en el interior para informar de las paradas.

La máxima cifra de viajeros de los últimos años se registró en el año 2003 con 37 millones de viajeros. Desde entonces, Bizkaibus ha ido perdiendo viajeros todos los años. Probablemente haya más de una razón: la llegada de Metro Bilbao a municipios de la margen izquierda, la mejora de comunicaciones por carretera o el drástico recorte de servicios por parte de la propia Diputación de Vizcaya. En algunos casos esto ha motivado protestas como las de los estudiantes de la Universidad del País Vasco, en Lejona, Portugalete y Santurtzi o la de los usuarios que iban a Castro Urdiales.

La evolución negativa en cuanto al número de usuarios (desde 2004) resulta menos negativa en cuanto a la recaudación, lo que significa que Bizkaibus ha recortado sus servicios fundamentalmente en las líneas menos rentables, en detrimento de los usuarios

que normalmente están menos atendidos. No obstante, cabe reseñar que no todas las líneas han perdido usuarios. Las líneas que han mejorado su oferta con servicios más rápidos (por autopista) han ganado usuarios. Así cabe constatar la mejora de servicio de las líneas desde Bilbao a Santurtzi, Portugalete, Elorrio, Durango, Lekeitio, Bakio, Ondarroa, Zeanuri, Eibar y Getxo. Asimismo han ganado usuarios los servicios específicos al Centro Tecnológico de Zamudio o al Aeropuerto (desde Bilbao), a Cruces (desde Santurtzi), a zonas de ocio (Trapagaran desde Sestao) o a lugares mal comunicados o que presentan un incremento de actividad (Orozco, Galdames, Hospital de Santa Marina, Mungia).

2.8.- EUSKOTREN

En la actualidad EuskoTren explota, en Bizkaia, las siguientes líneas ferroviarias:

Línea de Durangaldea, entre Atxuri y Ermua: Con 107,9 Kilómetros llega hasta Donostia. El tramo Bilbao – Amorebieta es común para los trayectos Bilbao – Bermeo y Bilbao – Donostia). Tiene correspondencia con Metro Bilbao en la estación de Bolueta (Bilbao) y con el servicio de microbús de EuskoTren al Hospital de Usansolo (Galdakao).

Línea de Urdaibai, entre Atxuri y Bermeo: Con 49,4 Kilómetros en explotación: entre Amorebieta y la zona de Urdaibai.

Línea de Txorrierri, entre Deustu y Lezama: Con 15,8 Kilómetros en explotación dispone de correspondencia con Metro Bilbao en la estación de Casco Viejo (Bilbao).

Actualmente EuskoTren no está desarrollando ninguna obra de ampliación pero tiene diferentes actuaciones que mejorarán la calidad del servicio prestado. Entre ellas cabe señalar la creación de una nueva estación en Lemoa, la doble vía Amorebieta-Euba con una nueva estación en Euba y el soterramiento de la estación de Durango y su conexión con Abadiño.

El plan Euskotren XXI en Bizkaia contempla la “Operación Durango” (eliminación de 27 pasos a nivel, desdoblamiento del trazado entre Amorebieta y Lebario, construcción de nuevas estaciones en Traña, Durango y Euba), la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao que tendrá un total de 7 estaciones (6 de ellas en Bilbao) y entrará en funcionamiento en el año 2012 y la construcción del nuevo túnel de Artxanda. Euskotren quiere mejorar las frecuencias del servicio ferroviario, fundamentalmente en el ámbito geográfico de las Cercanías de Bilbao y llegar a las siguientes:

- Tramo Bilbao-Amorebieta: 7,5 minutos
- Tramo Amorebieta-Bermeo: 30 minutos
- Tramo Amorebieta-Durango/Línea del Txorrierri/Tramo Etxebarri-Sondika/Derio: 15 minutos.

2.9.- FEVE

El actual ferrocarril de viajeros de FEVE circula entre la estación de Bilbao-La Concordia y los dos destinos de Balmaseda y Santander. Por las vías de las que dispone FEVE circulan, además de las propias unidades de viajeros de cercanías, trenes regionales, trenes de mercancías y algunos servicios especiales. Las líneas de Bilbao a Balmaseda y Carranza comparten actualmente el mismo trazado y las mismas estaciones hasta Aranguren/Apeadero.

En días laborables los trenes de la línea Bilbao-Balmaseda circulan desde las 6:55 horas hasta las 23:30 horas con unas frecuencias de entre 25 minutos y 60 minutos. La duración del recorrido completo es de 50 minutos. Por la línea Bilbao-Carranza solo hay tres trenes diarios que circulan. El primer servicio sale de Bilbao a las 8:02 y el último a las 19:30. La duración del recorrido completo es de 65 minutos. Las tarifas se calculan según las zonas habiendo hasta 4 zonas distintas para la línea de cercanías de FEVE entre Bilbao y Balmaseda y 5 zonas distintas entre Bilbao y Carranza.

Las dos líneas de cercanías de FEVE movieron en 2006 1,866 millones de pasajeros presentando una tendencia a la baja respecto al año 2005 (-5,8%). En el año 2008 FEVE pretende poner en servicio unos trenes semidirectos entre Bilbao y Balmaseda con los que pretende reducir la duración del trayecto en una media de un 25%. Actualmente la duración es de 50 minutos.

En 2008 FEVE lleva a cabo un Programa de mejora de la red de cercanías. El conjunto de estas actuaciones va encaminado al incremento de la calidad, la comodidad y la seguridad de los desplazamientos, tanto de los trenes de viajeros como de mercancías.

Actualmente se está trabajando en el soterramiento de la línea de FEVE que parte de Ametzola y se dirige hacia Basurto donde empalma con otra línea de mercancías que une Bilbao con Basauri. FEVE asimismo está haciendo un esfuerzo por suprimir pasos a nivel en todas sus líneas de cercanías.

2.10.- RENFE

En 2005 RENFE se dividió en ADIF, ente gestor de las infraestructuras ferroviarias españolas, y RENFE Operadora, compañía que se quedó con la explotación de los ferrocarriles. RENFE dispone en Bilbao tres líneas de cercanías C1, C2 y C3. Todas ellas tienen como una de las estaciones Terminales la estación de Bilbao-Abando.

La línea C-1, la más concurrida de las tres líneas, recorre la Margen Izquierda de la Ría de Bilbao. Circulan por ella, además de los trenes de cercanías, mercantes con destino al Puerto de Bilbao, al que se accede por un ramal que comienza pocos metros antes de la estación de Santurtzi, final de la línea C-1.

La línea C-2 recorre la comarca conocida como Zona Minera. Pronto circularán por ella, además de los trenes de cercanías, mercantes con destino al Puerto de Bilbao, al que se accederá a través del nuevo túnel del monte Serantes.

La línea C-3 recorre el valle del Nervión hasta Orduña. Circulan por ella, además de los trenes de cercanías, todos los trenes de ancho ibérico que comunican Bizkaia con la Meseta, tanto mercantes como trenes de Larga Distancia de RENFE.

Durante un día laborable normal, los trenes de la línea C-1 circulan desde las 5:15 horas hasta las 23:40 horas. Los trenes de la línea C-2 circulan desde las 5:20 horas hasta las 23:15 horas y los de la línea C-3 desde las 5:00 hasta las 23:20. En días festivos la frecuencia disminuye considerablemente.

Las tres líneas de cercanías de RENFE movieron en 2006 algo más de 21 millones de pasajeros presentando una tendencia a la baja fundamentalmente debida a la apertura de las

nuevas estaciones de Metro en la margen izquierda. En el año 2002 RENFE movía a 26 millones de pasajeros, sin contar con los que utilizaban el recorrido entre Olabeaga y La Naja (hoy desaparecido).

La futura apertura de las nuevas estaciones de Metro en Santurtzi y en Basauri supondrá para RENFE una reducción adicional del número de viajeros lo que, probablemente, obligará a la compañía a reducir el número y la frecuencia de su servicio, incrementando así la caída de usuarios. La existencia de una lanzadera de autobuses entre Basauri y Etxebarri ya está suponiendo una reducción de usuarios para la línea C-3 de RENFE Cercanías

Actualmente RENFE está dirigiendo sus inversiones en Euskadi en dos direcciones concretas:

- 1- Mejora en el transporte de mercancías desde el Puerto de Bilbao hacia la meseta (túnel del Serantes hasta Ortuella y Variante Sur Ferroviaria de Bilbao).
- 2- Desarrollo del Proyecto de la Y Vasca que comunicaría, a través de una línea específica de alta velocidad (o velocidad alta) y de ancho europeo las tres capitales vascas entre sí y cada una de ellas con Madrid y París.

Respecto a las líneas de cercanías RENFE no ha realizado ninguna modificación de su trazado. Las inversiones realizadas (a través de la Sociedad Bilbao Ría 2000) han estado orientadas a la cubrición de vías urbanas (la avenida del Ferrocarril en Bilbao), a la apertura de nuevas estaciones intermedias (Ametzola, Autonomía, San Mamés, La Peña) o al desplazamiento de alguna de ellas (Santurtzi). Actualmente trabaja en la apertura de una nueva estación en Miribilla.

2.11.- TERMIBUS

En 1996 se crea TERMIBUS como una estación provisional y con la finalidad de acoger al conjunto de terminales de líneas regulares de autobuses que operaban desde Bilbao y se hallaban dispersas en diferentes puntos de Bilbao. Se ubica en Basurto, en el terreno del antiguo campo de fútbol de Garellano, y se acaba convirtiendo (por accesibilidad y por su buena comunicación urbana) en el punto central de salida y llegada de todos los autobuses de recorridos nacionales e internacionales. Termibus ha sido reformada, de forma insuficiente, ya que continúa manteniendo su carácter provisional, hasta que se materialice el proyecto de una Nueva Estación Intermodal en Abando. La ubicación es óptima ya que está situada junto a la nueva estación intermodal de San Mamés que une Metro Bilbao, tranvía Euskotran, ferrocarril de RENFE cercanías y los propios autobuses interurbanos.

La estación de Termibus movió, según datos de BILBAO en cifras 2007, a 5,454 millones de viajeros con un crecimiento de 2,3 millones de pasajeros desde 2003 (año en que se trasladaron a Termibus todas las líneas interurbanas de autobuses). Por la estación pasan diariamente más de 30.000 personas.

En este momento operan desde Termibus un total de 9 empresas de servicios regulares con 42 líneas y 320 rutas diarias como media. Si a esto se suman las 10 líneas de Bizkaibus y la línea de Encartaciones se alcanzan las 455 salidas diarias. Además, el servicio Bilbobus cuenta con tres líneas y existen otros servicios discrecionales que generan 1.613 rutas al año. El servicio regular realizó 97.410 expediciones con 2.022.800 viajeros. Bizkaibus transportó a 2.198.000 usuarios y Bilbobus a 493.700. El servicio discrecional prestó servicio a 80.650 usuarios.

La media de autobuses que entra diariamente en Termibus, considerando un día cualquiera de 2008, puede oscilar entre 400 y 600 autobuses. La salida diaria de autobuses es algo superior y se acerca a las 615 unidades. A esta flota habría que añadir la de las tres líneas de Bilbobus que operan desde Termibus. De las calles próximas Luis Briñas y Zunzunegui (muy cercanas a Termibus) salen 6 líneas de Bizkaibus que incrementan el tráfico de la zona en otros 115 autobuses de entrada diarios y otros tantos de salida.

El número total de expediciones no ha hecho sino crecer desde 2003 (155.602 expediciones) hasta ser de 377.143 en 2007. Además del servicio de transporte de personas, Termibus cuenta con un servicio de consigna y envío de paquetería.

2.12.- LA EVOLUCIÓN DE USUARIOS EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVOS

La siguiente tabla refleja la evolución del número de usuarios del transporte público entre los años 2003 y 2007.

TC1.- EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BIZKAIA (2003-2007) (en miles)

TIPO DE TRANSPORTE	2003	2004	2005	2006	2007	2003-2007
AUTOBUS						
Bizkaibus	37.031	36.876	34.134	32.810	30.877	-6.154
Bilbobus	24.093	25.518	26.086	27.265	27.705	+3.612
Otros autobuses	201	429	595	742	609	+408
TOTAL	61.324	62.822	60.816	60.817	59.189	-2.135
FERROCARRIL						
Metro Bilbao	72.609	73.089	77.802	79.780	85.864	+13.255
RENFE	24.935	22.001	21.194	21.082	18.722	-6.213
EuskoTren	7.553	6.932	7.348	7.233	7090	-463
EuskoTran	1.144	2.192	2.822	2.935	2906	+1.762
FEVE	1.841	1.895	1.980	1.866	1809	-32
TOTAL	108.082	106.109	111.146	112.895	116.392	+8.310
OTROS						
Bizkaiko Zubia	5.751	5.670	5.243	4.972	4567	-1.184
F. Artxanda	425	432	453	483	489	+64
ASCENSORES						
Asc. La Salve	212	213	206	212	194	-18
Asc. Solokoetxe	1.012	995	919	888	814	-198
Asc. Begoña	643	630	597	594	554	-89
Asc. Arangoiti	636	441	484	313	278	-358
Asc. Ereaga			108	252	251	+143
Botes Portugaleta – Las Arenas	635	680	609	610	582	-53
TOTAL	9.314	9.062	8.619	8.323	7.729	- 1.585
CIFRAS TOTALES	178.721	177.993	180.581	182.035	183.310	+ 4.589

Fuentes: Informe del ctb del año 2007

(*) - El 13 de abril del 2002 se inaugura la línea 2 de Metro, incorporando las estaciones de San Inazio, Gurutzeta/Cruces, Ansio, Barakaldo, Bagatza y Urbinaga; El 8 de enero de 2005 entraron en servicio las estaciones de Sestao en la Línea 2 y de Etxebarri en las Líneas 1 y 2. Por último, el 20 de Enero de 2007 se inauguraron las estaciones de Abatxolo y Portugaleta en la Línea 2. El 24

de julio de 2003 Euskotran pone en funcionamiento cuatro paradas más de (de Guggenheim a San Mamés) llegando a San Mamés desde Atxuri. En 2005 llega el tranvía hasta Basurto.

Desde el año 2004 se observa un incremento positivo anual variable entre el 0,7% y el 1,4% en el número total de usuarios del transporte público. Si se considera el período 2003 y 2007 se observa un incremento total de 4,589 millones de usuarios en todo el sistema de transporte público, llegando éste a mover a un total de 183,310 millones de usuarios.

METRO BILBAO es el medio que se ha beneficiado, de forma casi exclusiva, de un incremento sustancial en el número de usuarios. Metro Bilbao ha incrementado su número de usuarios en este período en 13,255 millones de personas alcanzando la cifra de 85.864 millones de viajeros y convirtiéndose en el sistema de transporte *vertebrador* de todo el Bilbao Metropolitano.

EUSKOTRAN, siendo una infraestructura urbana nueva, ha ganado en el período 2003 a 2007 un total de 1,76 millones de usuarios, estabilizándose desde el año 2005 en los 2,9 millones de usuarios, una cantidad de viajeros muy reducida si se tiene en cuenta la inversión que ha supuesto la construcción de esta infraestructura.

Un caso especial es el de Bilbobus que en el período 2003 a 2007 ha ganado 3,7 millones de usuarios, llegando a los 27,705 millones, todavía muy lejos de los 35,5 millones de viajeros que tuvo en el año 1995 pero demostrando una línea de crecimiento.

RENFE ha perdido en este período un total de 6,213 millones de viajeros, pasando de los 24,935 millones de 2003 a los 18,722 millones de 2007.

BIZKAIBUS es el otro gran perdedor de usuarios pasando de los 37,031 millones de 2003 a los 30,877 del año 2007. El decremento en el número de viajeros ha sido de 6,154 millones en este período.

El resto de operadores presentan unas cifras de viajeros más estables con unas variaciones menos significativas en términos globales.

Cabe reseñar que el incremento de 13,255 millones de pasajeros en Metro Bilbao en el periodo 2003-2007 es prácticamente idéntico a la suma de los 6,159 millones de usuarios que pierde Bizkaibus y los 6,213 millones que pierde RENFE en ese mismo período.

3.- CONCLUSIONES

3.1.- TRASVASE DE USUARIOS DE UNOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO A OTROS, SIN GANAR USUARIOS AL VEHÍCULO PRIVADO.

Según los datos de la tabla TC1 analizados en el apartado 2.12 de este informe, el incremento en número de usuarios de Metro Bilbao ha sido posible, en su mayor parte, a costa de los usuarios de otros sistemas de transporte público, especialmente de RENFE y de Bizkaibus y muy poco a costa de usuarios del vehículo privado.

Como conclusión, podemos afirmar que la inversión pública en transporte colectivo en los últimos cinco años sólo ha conseguido trasladar usuarios de unos medios a otros y no ha servido para reducir el número de usuarios del vehículo privado en la ciudad. En consecuencia, la gestión del Transporte Público del Bilbao Metropolitano no ha conseguido los objetivos de mejora de sostenibilidad que las instituciones responsables han señalado en el Plan Director de Transporte Sostenible 2002-2012 de Euskadi.

Si el trazado de Metro Bilbao hubiese tenido en cuenta la existencia de los otros medios públicos de transporte y hubiese tratado de complementarlos (en lugar de competir con ellos y anularlos) tal vez hubiese priorizado otras líneas y otros trazados dando servicio a zonas insuficientemente atendidas y haciendo que todo el sistema gane en número de usuarios.

La línea 2 de Metro entre Baracaldo y Santurtzi compite directamente con la C1 de RENFE. La coordinación Metro-RENFE con una estación intermodal entre Baracaldo y Urbinaga podría haber mantenido operativas y viables a las líneas C1 y C2 de RENFE, habiendo mejorado la accesibilidad de sus estaciones de Sestao, Portugalete y Santurtzi, acercándolas hasta los centros urbanos. Metro Bilbao podría terminar su trazado en Sarratu (estación intermodal con Euskotren, dejando para RENFE la comunicación de Basauri con Bilbao (que puede ofrecer un buen servicio) y coordinando el trazado con Metro en Abando. Todo ello hubiera supuesto un menor gasto público para todos y hubiera dejado la posibilidad de otras inversiones más eficientes para nuevas líneas de Metro Bilbao (las líneas transversales, que son las que se están planteando en la actualidad, para dar servicio a los barrios periféricos que siguen aislados de los sistemas rápidos de transporte urbano).

3.2.- LA GANANCIA DE VIAJEROS EN METRO Y LA PÉRDIDA EN OTROS OPERADORES AFECTA A TODOS LOS USUARIOS Y A LA CALIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO QUE RECIBEN

Podemos afirmar que Metro Bilbao se está saturando (una creciente masificación del servicio con vagones cada vez más congestionados). La nueva iniciativa de Metro Bilbao para incorporar un quinto vagón a las unidades está teniendo muchos problemas técnicos, al no estar diseñada la longitud de las estaciones para un quinto vagón ni el sistema de canceladoras preparado para absorber un mayor volumen de usuarios. El propio dimensionado de entradas y salidas presenta necesidades de adecuación para mantener el nivel de seguridad ante posibles emergencias.

Por otra parte los operadores que pierden usuarios (RENFE y Bizkaibus) reducen las frecuencias del servicio ofrecido, ya que tratan de reducir los gastos. Esto supone un peor servicio y, para los usuarios que dependen de este servicio, la calidad del servicio público de transporte que se les ofrece es cada día peor.

El nuevo servicio de tranvía EUSKOTRAN sigue siendo una infraestructura de transporte público que no acaba de conseguir demostrar su utilidad ya que su trazado no sirve a las necesidades reales de transporte de los ciudadanos de Bilbao y más de la mitad de su recorrido discurre por la ribera de la ría, constituyendo un recorrido meramente turístico.

Todo esto ha llevado a algunos autores a hablar de colapso dentro del sistema de transporte público en el Área Metropolitana. Mientras los usuarios del Metro Bilbao pierden calidad en el servicio que se les ofrece por su progresiva masificación, los usuarios del resto de medios de transporte público también pierden calidad porque el servicio recibido está sujeto a importantes recortes de los operadores ante la falta de usuarios. Es el conjunto del sistema de transporte público de Bilbao el que pierde calidad en el servicio a sus usuarios.

3.3.- EL PARQUE MÓVIL DE VEHÍCULOS DE BILBAO SE ESTABILIZA

Respecto al número de vehículos privados existentes en Bilbao y al uso que los bilbaínos hacen de los mismos, nos encontramos con los siguientes datos:

- 1- El número total de vehículos matriculados en Bilbao parece que tiende a estabilizarse. Ha ido creciendo todos los años hasta el año 2006 (con 168.612 vehículos) y ha sufrido una caída del 2,8% hasta los 163.867 en 2007. Casi la mitad de los vehículos que salen y entran diariamente en la ciudad pertenecen a las personas residentes en Bilbao
- 2- El número de vehículos que entran y salen diariamente en Bilbao se mantiene estancado y disminuye en 2007. En 2001 entraban anualmente 342.278 vehículos y en 2006 lo hacían 342.961. Entre 2006 y 2007 los datos parciales disponibles de entradas de vehículos a Bilbao (por algunas rutas principales) indican una disminución del 19% pasando de las 125.304 en 2006 a los 101.375 en 2007.

El que el parque móvil muestre pruebas de empezar a disminuir y el que el número de vehículos que circulan por Bilbao no aumente (disminuya en el último año) son datos muy positivos. No obstante, la congestión de las entradas y salidas de Bilbao continúa y tampoco parece que haya una circulación más fluida por las calles de la ciudad.

Puede que la disminución de vehículos sea mucho mayor en el centro (donde la circulación es más difícil ya que se penaliza el aparcamiento en superficie, hay calles peatonales y los parking subterráneos son caros) que en los barrios (donde se puede aparcar más libremente y no hay calles peatonales).

3.4.- LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS ADOPTADAS EN EL TRÁFICO HAN FUNCIONADO BIEN EN EL CENTRO.

Las medidas disuasorias respecto al tráfico que afectan a la circulación y el aparcamiento de vehículos privados en el centro urbano están siendo efectivas y el conjunto de los operadores de transporte público están permitiendo que la movilidad de las personas sea posible. No está tan claro que este efecto beneficioso se esté notando en la misma medida en los barrios.

3.5.- EL MODELO URBANÍSTICO SEGUIDO EN BILBAO ACAPARA TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE HACIA EL CENTRO

El modelo urbanístico que se ha seguido en la última década para el centro de la ciudad se basa en lemas como “*Bilbao ciudad de servicios*” y “*Bilbao emblema de Euskadi en el mundo*”. Todo conduce al desarrollo de un modelo urbano en el que el centro de la villa

recupera la centralidad en términos de imagen, acaparando la mayoría de las inversiones en infraestructuras y casi todos los servicios públicos que crean imagen externa (culturales, económicos, financieros, comerciales, turísticos, políticos y también de transporte).

Estos nuevos equipamientos se están pagando con presupuestos públicos y gracias a las plusvalías generadas con el suelo público recuperado en el centro (zonas portuarias, vías de tren y zonas industriales en declive), que ha servido para construir y vender edificios de viviendas y oficinas de lujo (caso de Abando-Ibarra).

En términos de transporte público, esta centralidad de Bilbao provoca que la mayoría de las líneas de transporte público pasen por el centro de la ciudad lo que agudiza los problemas de transporte en el centro, (cuya congestión es evidente a ciertas horas del día) y, además, propicia una falta de movimientos transversales entre barrios de las dos márgenes de la ría ya que los ciudadanos se desplazan siempre hacia el centro.

3.6.- EL MODELO URBANÍSTICO DEL CENTRO DE BILBAO AFECTA NEGATIVAMENTE A LA CALIDAD DE VIDA DE LOS BARRIOS PERIFÉRICOS, INCREMENTANDO LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD

Es en los barrios donde realmente reside la mayoría de la población de Bilbao. En el centro se ubican los mejores equipamientos urbanos: culturales, financieros, de ocio, de mobiliario urbano, de calles peatonales, etc., produciéndose una segmentación exagerada de la población por status y un distanciamiento de los barrios en términos sociales. La centralidad interna que ejerce Bilbao sobre los barrios tiene diferentes efectos:

- 1- Los barrios periféricos que no cuentan con estaciones ferroviarias de Metro ó RENFE tienen mayores dificultades para un acceso rápido hacia el centro de la ciudad. Bilbobus, el único servicio existente en los barrios periféricos, ofrece un servicio lento y de baja frecuencia, sobre todo en las horas punta, en las que además, los vehículos saturan las calles.
- 2- Los barrios del entorno de Bilbao ven como las grandes infraestructuras existentes y las nuevas planteadas por las instituciones públicas atraviesan los barrios periféricos para llegar y dar servicio al centro de la ciudad, dejando en los barrios serias dificultades de acceso, ruidos y una rotura del tejido urbano que imposibilita su propio desarrollo urbanístico.
- 3- Todas las medidas disuasorias aplicadas para reducir la afluencia de vehículos al centro de Bilbao (calles peatonales, reducción del número de carriles, reducción de aparcamientos en superficie, OTA, etc.) están funcionando razonablemente bien. Ahora bien, al no aplicarse esas mismas medidas en el resto de la ciudad, se genera un efecto dominó sobre los barrios periféricos que se saturan de coches aparcados y ven incrementado su tráfico interno.

3.7.- LOS COSTES SOCIALES Y ECONOMICOS DERIVADOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES SON MUY ALTOS

El uso del vehículo privado (también para los desplazamientos laborales) tiene un coste económico muy alto, implica un gran coste ambiental (ruido, contaminación, etc.) y resulta de un enorme coste social: los accidentes, derivados de la menor seguridad del coche particular suponen un alto coste social y tienen un gran impacto económico.

El transporte colectivo no suele tener en cuenta las necesidades de desplazamiento al trabajo (polígonos industriales, etc.) lo que incrementa el uso del vehículo propio.

4.- PROPUESTAS

4.1.- REDUCIR LA NECESIDAD DE MOVILIDAD

Recuperar las calles para las personas, para la vida y la comunicación debe ser un objetivo básico. Por ello, diseñar centros de convivencia y lugares de relación no sólo en el centro de las ciudades, sino también en todos y cada uno de los barrios de la ciudad supone una primera acción imprescindible en cualquier proceso de mejora del Transporte Público, para así conseguir que los barrios sean habitables y más autosuficientes, que cuenten con sus propias zonas comerciales, lugares de ocio, áreas recreativas, centros culturales y hasta con sus propias señas de identidad y lugares emblemáticos.

UNA EVOLUCIÓN DESCENTRALIZADORA PARA BILBAO

No se puede cambiar la ciudad de un día para otro ni pueden multiplicarse los servicios de forma arbitraria, pero sí se pueden marcar los criterios para avanzar hacia una ciudad más equilibrada, con mayor mezcla de usos y servicios dentro del entramado urbano y que obligue menos a la movilidad de sus habitantes.

En Bilbao pueden y deben sobrevivir las empresas y talleres no contaminantes dentro de los barrios. Los pequeños comercios, las oficinas, los parques y las plazas públicas, las escuelas, las zonas de ocio, los centros sanitarios y culturales han de existir en todos los barrios de la ciudad. No se parte de cero, en Bilbao, en los años 80 se produjo un proceso de descentralización por los barrios (Centros de Distrito, escuelas, polideportivos, zonas verdes, plazas, centros cívicos, etc.) pero este proceso se paralizó en los años 90 y desde entonces las inversiones han ido fundamentalmente al centro de la ciudad. Hay que descentralizar muchas actividades comerciales, financieras, laborales, culturales, de ocio y, sobre todo, de accesibilidad al transporte público.

Para ir evolucionando desde la actual ciudad de Bilbao, cuyo Centro acapara la casi totalidad de los servicios culturales, comerciales, financieros y de medios de transporte público de todo el Área Metropolitana, hacia una ciudad más descentralizada, configurada como un conjunto de barrios más autosuficientes, mejor comunicados entre sí y más interdependientes, es necesaria una SEGUNDA DESCENTRALIZACIÓN DE BILBAO.

4.2.- COORDINACION Y COMPLEMENTARIEDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Ofrecer el mejor servicio posible a los ciudadanos con la máxima eficiencia y al mejor precio requiere asumir que el transporte público resulta más eficiente que el vehículo privado y que por lo tanto, aquel debe ir sustituyendo a éste. Para ello se considera imprescindible:

- **AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE**

El Consorcio de Transporte de Bizkaia (CTB) u otro ente institucional debería asumir la autoridad necesaria para poder realizar una planificación conjunta del transporte público y así organizar y coordinar las diferentes líneas y servicios existentes, definiendo las necesidades, diseñando las líneas y concediendo permisos para su puesta en marcha o anulación. Asimismo, ese ente debería ser quien propondría y daría su consentimiento a cualquier nueva inversión en transporte público tras analizar su

idoneidad, el servicio ofrecido y la calidad del mismo. La Red de Transporte Público debería ser diseñada evitando la competencia entre los diferentes operadores y haciendo que la complementariedad lleve al transporte público a alcanzar un mayor número de usuarios, ofreciendo un servicio mejor que el del vehículo privado por tiempo del recorrido, por capacidad, por frecuencia del servicio y por precio.

- **BILLETE ÚNICO**

Se ha de avanzar en un tipo de billete que resulte utilizable en cualquier medio de transporte de Bilbao y Bizkaia. Tomando como punto de partida el Creditrans, que debería ser utilizado por todos los operadores, se debe evolucionar hacia nuevas tarjetas magnéticas de uso más rápido y eficiente - tipo tarjeta electrónica Barik-. En un futuro próximo, todos los operadores públicos y privados deberían aceptar este tipo de billete que, además, debería resultar fácil de adquirir para los usuarios.

- **TARIFAS CONSENSUADAS ENTRE OPERADORES**

El CTB u otro ente institucional así como los diferentes operadores de transporte público (o las instituciones que los sufragan) deberían llegar a un acuerdo sobre las tarifas a aplicar a los usuarios cuando éstos efectúan desplazamientos similares. Asimismo debería haber un consenso sobre la tipología de usuarios que se van a reconocer (ancianos, jóvenes, grupos, estudiantes, etc.) y sobre los beneficios que se van a ofrecer por tipo de usuario o con tarifas especiales según usos (semanal, mensual, etc.).

- **PRECIO DEL VIAJE EN FUNCIÓN DEL ORIGEN Y DESTINO**

El Consorcio de Transporte de Bizkaia (CTB) y los diferentes operadores de transporte público deberían acordar el reparto del precio del billete entre ellos para permitir que el usuario pueda tomar de forma consecutiva más de un medio de transporte sin resultar penalizado por ello. Las tarifas, que deben resultar atractivas económicamente para los usuarios, se deberían calcular en función del recorrido total del viaje (bien por zonas o bien por kilómetros) y considerando un tiempo máximo de realización para el mismo. Para poner en marcha un sistema de reparto de este tipo, sobre un acuerdo inicial de mínimos avalado por el CTB, se debería crear un fondo de compensación que permita resarcir a los operadores que salgan perjudicados con la recaudación de los que salgan beneficiados. La Autoridad Única del Transporte debería repartir el coste de los billetes entre los diferentes operadores implicados en cada desplazamiento de los usuarios.

- **USO DE CADA MEDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ALLÍ DONDE ES MÁS EFICIENTE**

Se debería intentar que todos los medios ya existentes den un buen servicio a los usuarios, desplacen el máximo número de personas, no compitan entre sí y tengan la complementariedad de otros medios de transporte más flexibles.

En la ciudad, los medios de transporte de mayor capacidad, más rápidos y que permiten una mayor frecuencia son aquellos que tienen un recorrido sin interferencias. Ejemplo de ello son los medios ferroviarios (Metro, RENFE, FEVE y ET), que pueden mover a más de 400 personas a una velocidad media de 40 kilómetros a la hora y con frecuencias de hasta 2 minutos.

Los medios de transporte de superficie (autobuses urbanos e interurbanos y tranvía) son de menor capacidad y más lentos ofreciendo unidades que mueven entre 50 (buses urbanos) y 192 personas (tranvía) a velocidades medias que no superan los 10 kilómetros a la hora y con frecuencias que no bajan de los 12 minutos. Sin embargo,

los autobuses (Bilbobus y Bizkaibus) tienen la ventaja de que pueden llegar a cualquier punto de la ciudad y de que sus recorridos pueden modificarse sin grandes inversiones para adecuarse al cambio de usos de los ciudadanos.

- **EVITAR LA SATURACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS**

La Autoridad Única del Transporte Público (AUT) debería evitar la saturación de unos medios de transporte a costa de los otros medios que se estén vaciando de usuarios. Se ha demostrado que el intercambio de usuarios entre medios no ha redundado en un mejor servicio ni en ahorro de costes para las instituciones en su conjunto. El medio que se satura empieza a masificarse y acaba dando un peor servicio y una imagen más negativa. El medio que se vacía va recortando servicios y frecuencias, con lo que acaba dando un peor servicio a los usuarios cautivos del mismo y con ello continúa su proceso de deterioro. El crecimiento del número de usuarios de cada medio ha de ser coordinado y solidario y ha de producir una situación de equilibrio en beneficio de los usuarios.

Al efecto se propone incentivar los medios de transporte públicos no saturados, mejorando el servicio, la atención, las frecuencias y la duración del viaje.

- **DISEÑO DE ESPACIOS INTERMODALES URBANOS DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Se han de diseñar espacios Intermodales Urbanos para que los usuarios puedan cambiar fácilmente entre los diferentes operadores que ofrecen servicio en Bilbao (Bilbobus, Tranvía, Metro, RENFE cercanías, FEVE o Bizkaibus).

Estos espacios estarán debidamente coordinados entre ellos, de manera que el usuario pueda tener, mediante paneles informativos en tiempo real o vía móvil, a toda la información necesaria sobre los otros medios cuando esté utilizando uno concreto. Asimismo los horarios han de pensarse de forma coordinada y han de ofrecer un tiempo mínimo de espera y una máxima eficiencia para el desplazamiento conjunto. A la salida de cada estación de RENFE, Metro, FEVE o ET debe señalizarse la parada de bus (Bilbobus o Bizkaibus) o tranvía más cercana, mostrando las líneas que circulan y los tiempos de espera hasta los siguientes servicios. Todas las paradas de bus han de repensarse para que el cambio de medio no tenga barreras urbanas.

- **DISEÑO DE ESTACIONES INTERMODALES EXTERNAS PARA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LARGO RECORRIDO**

También será necesario el diseño de Estaciones Intermodales Externas (tipo Abando o Termibus) para los medios de transporte que unen Bilbao con el exterior (líneas de ferrocarril de largo recorrido, Bizkaibus y autobuses interurbanos privados). Estas estaciones estarán coordinadas con los medios de transporte internos de la ciudad (Bilbobus, Tranvía, Metro, RENFE cercanías o FEVE).

De la misma forma que en las Intermodales Urbanas, el cambio ha de ser sencillo y cómodo, ha de estar señalizado, no debe ser peligroso (sin cruzar calles y sin grandes desplazamientos) y tiene que facilitar información al usuario en tiempo real de los diferentes medios públicos.

Las ubicaciones idóneas de Estaciones Intermodales Externas para Bilbao, a juicio de este Grupo de Trabajo, son:

- 1) TERMIBUS-BILBAO (Metro, RENFE, Bilbobus, Tranvía, Bizkaibus y buses interurbanos), incorporando una amplia reforma y modernización de la Terminal.
- 2) ANSIO-BARACALDO (Metro, RENFE, Bizkaibus y posibles buses interurbanos hacia el este y el oeste)
- 3) SARRATU-BASAURI (Metro, Bizkaibus, ET, RENFE y buses interurbanos hacia el sur y el este)
- 4) ABANDO-BILBAO (Metro, RENFE, Bilbobus, Tranvía, Bizkaibus y posibles buses interurbanos).

4.3.- MEJORA Y DESARROLLO DE LAS ACTUALES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN

Las actuales infraestructuras de transporte han de adecuarse a las necesidades reales y a los nuevos criterios de complementariedad y coordinación. Las propuestas de inversión pública en nuevos medios de transporte y en nuevas infraestructuras de transporte deben encaminarse siempre hacia una mejora real respecto a lo actualmente existente. En este sentido, cabe señalar los siguientes criterios básicos:

- En los medios de transporte urbano se han de priorizar las líneas de ferrocarril sobre la del tranvía y autobuses en aquellos casos en los que coincida el recorrido.
- En los medios de transporte interurbano se han de priorizar las líneas de ferrocarril sobre las de autobuses en aquellos casos en los que coincida el recorrido.
- Deberán priorizarse las inversiones en aquellas zonas de la ciudad mal comunicadas respecto de aquellas zonas de la ciudad que ya cuentan con alguna infraestructura (aunque sea mejorable).
- No se realizarán inversiones en nuevas infraestructuras allí donde existan infraestructuras no saturadas, mal utilizadas o claramente mejorables. La mejora de esa infraestructura es anterior a la creación de una nueva.
- La opinión de los ciudadanos a quienes vaya a servir una nueva infraestructura es importante y, por ello, deberá recabarse y considerarse. Son ellos los que van a poner el dinero con sus impuestos y son ellos los que van a recibir provecho de su uso. No tiene sentido crear algo contra la opinión de quién lo paga y de quién lo va a hacer rentable social y económicamente.

PROPUESTAS PARA LOS ACTUALES MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

BILBOBUS:

- Líneas dedicadas de alta frecuencia (a ser posible carriles bus) entre puntos centrales de los barrios y las estaciones ferroviarias más cercanas y/o el centro urbano.
- Red reticular que cubra toda la ciudad y que se coordine con las líneas dedicadas que llegan hasta el centro de la ciudad.
- Refuerzo de servicio en horas punta, moviendo autobuses entre diferentes líneas.
- Paradas de bus sobre todas las entradas de Metro, RENFE, FEVE, ET para conseguir una buena coordinación de los medios.

TRANVÍA:

- Completar un recorrido circular que permita dar servicio a barrios mal comunicados
- No ampliar la línea actual compitiendo con RENFE o FEVE (c/Autonomía). Negociar con los vecinos y escuchar sus argumentos respecto al paso del tranvía por su barrio antes de decidir una ampliación del servicio

- Ampliación recorrido de Atxuri hasta Bolueta por línea de ET y dando servicio a Marzana, La Peña y la nueva zona de Bolueta. No parece tener sentido la ampliación hasta Sarratu por el meandro de Etxebarri donde no vive nadie.
- Estudio de nueva línea por el antiguo recorrido de ET entre San Nicolás y Deusto llegando a Bidarte o Sarrito y buscando coordinación con Metro. Se daría servicio a Matico, Campo Volantín, Universidad de Deusto, San Pedro y Arangoiti.
- Paradas de tranvía sobre todas las entradas de Metro, RENFE, FEVE, ET.

METRO BILBAO:

- Estación Intermodal Externa de Sarratu con ET y Bizkaibus
- Aparcamientos disuasorios en el exterior de Bilbao.
- Ampliación de horario matutino y nocturno.
- Realizar estudios previos comparativos y de viabilidad antes de llevar a cabo cualquier ampliación futura de las líneas L-1 y L-2 actuales.
- Nuevas Estaciones Intermodales con RENFE allí donde sea posible (Basauri, Barakaldo-Urbinaga, Santurtzi, etc.) y con Bizkaibus (Ansio, Sarratu, etc.).
- Iniciativas a corto plazo para salvar la situación prevista de saturación (iniciativas como la del 5º vagón, canceladoras más rápidas, mejora de accesos, etc.) junto con otras propuestas de coordinación a medio plazo.

RENFE:

- Plan de recuperación de viajeros con una buena frecuencia en los actuales servicios de cercanías.
- Estudio de viabilidad del recorrido Barakaldo-Santurtzi con alternativas de accesos subterráneos en estaciones de Sestao y Portugalete.
- Estudio de viabilidad de una Estación Intermodal (conexión subterránea) con Metro en Ansio-Urbinaga.
- Estación nueva de Miribilla.
- Adecuación de accesos a estaciones y apeaderos y accesibilidad plena a los vagones Estación Intermodal Urbana de Bidezabal (Basauri) con Metro

FEVE:

- Nuevas estaciones urbanas de Basurto.
- Aumento de frecuencia en zona urbana hasta Zorrotza.
- Coordinación con Bilbobus en Ametzola o en las otras estaciones urbanas.

EUSKO TREN:

- Estudio de viabilidad de la nueva propuesta de entrada a Bilbao desde Sarratu por Otxakoaga, Txurdinaga y Begoña (coordinación con estación de San Nicolás). L3
- Estudio de continuación por Zurbaranbarri hasta Deusto (actual línea de ET) y viabilidad contrastada respecto a una línea de Tranvía.
- Prioridad sobre Tranvía y Bilbobus.

BIZKAIBUS:

- Acceso a las posibles Estaciones Intermodales externas de Bilbao (Termibus, Sarratu, Abando y Ansio) desde todos los puntos de la provincia.
- Conexión rápida y directa entre todas las posibles estaciones Intermodales externas de Bilbao.
- Coordinación con las líneas urbanas de ferrocarril y Bilbobus.

4.4.- PRIORIDAD DE LOS MEDIOS PÚBLICOS SOBRE LOS VEHÍCULOS PRIVADOS

Sería necesario adoptar las medidas normativas e iniciativas del tipo de las siguientes:

- Vías exclusivas para los medios de transporte público (tipo carriles bus) que reduzcan los tiempos de los recorridos de superficie, compitiendo ventajosamente con los vehículos privados.
- Priorizar los medios de transporte públicos en los tiempos de los semáforos y en el acceso y salida de las paradas (dejarlas siempre libres de vehículos aparcados).
- Ralentizar la circulación por las vías urbanas de entrada, tránsito y salida de vehículos privados mediante semáforos, direcciones prohibidas y vías de circulación estrechas ganando espacio para aceras, vías peatonales y carriles de uso exclusivo del transporte público.
- Poner canceladoras en aquellas paradas con muchos usuarios para acelerar la entrada y salida de los viajeros en los autobuses (o incorporar tarjetas electrónicas).

4.5.- FOMENTO DEL DESPLAZAMIENTO A PIE Y EN BICI POR LA CIUDAD

Los desplazamientos andando suponen un 58,9% de los desplazamientos internos de Bilbao (la principal forma de moverse por Bilbao). Para que se pueda desarrollar se propone un Plan de Peatonalización para la ciudad con los siguientes criterios:

- Unir los espacios peatonales de cada barrio a través de corredores peatonales que faciliten los desplazamientos internos dentro del barrio (recorridos cortos y de poca duración). Los corredores pueden ser no *calles de ambiente*, calles estrechas de lugares congestionados o calles de paso entre zonas urbanas diferentes o entre *puntos con tejido social y nodos de comunicación* en los barrios
- Unir los corredores de los barrios con el centro de la ciudad llevándolos hasta los puntos más cercanos del eje Casco Viejo - Gran Vía (recorridos largos y de mayor duración).

Este Plan de Peatonalización incluiría una mejora del equipamiento para la movilidad urbana sistemas que faciliten la accesibilidad (escaleras y rampas mecánicas en cuevas y subidas a barrios) con objeto de animar a que las personas se desplacen andando.

Los desplazamientos en bicicleta son en Bilbao una forma de desplazamiento minoritaria siendo la que menos energía consumen por kilómetro recorrido (mejorando incluso a los desplazamientos a pie). En Bilbao el tráfico es peligroso, hay calles con fuerte pendiente y los pocos *bidegorris* que existen ni siquiera están conectados entre sí. No obstante se han de poner los medios para fomentar los desplazamientos en bici:

- Organización y unión los “bidegorris” de la villa para que formen una red que llegue desde el centro (ejes de la ribera de la ría y eje Casco Viejo - Gran Vía) hasta los diferentes barrios y espacios urbanos emblemáticos de Bilbao sin peligro y de forma cómoda.
- Facilidad para el alquiler de bicicletas mediante algún sistema que permita diferentes puntos de recogida y estacionamiento, etc. Facilidades de acceso para las bicicletas en algunos medios de transporte público y regulación y adecuación de los mismos para que sea cómodo y posible.

4.6.- DESINCENTIVAR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

El número de vehículos que entran diariamente en Bilbao ha caído en el año 2007-respecto a 2006- y la razón se ha de buscar en la disminución del parque móvil en este período y

posiblemente en el atisbo de una situación de crisis económica. Analizando años anteriores (desde 2001 hasta 2006) con un crecimiento anual del parque móvil, se ha visto que el número de vehículos que entran diariamente en Bilbao ha permanecido prácticamente igual año tras año. En este caso la razón principal habrá de buscarse en las medidas tomadas por el Ayuntamiento de Bilbao en cuanto a penalización del tráfico de vehículos por el centro de la ciudad (eje Casco Viejo- Gran Vía) que resulta ser el lugar de atracción al que se dirigen la mayor parte de los vehículos que entran diariamente en la villa. Las medidas coercitivas han sido diversas:

- Creación de zonas peatonales y de circulación restringida ó con carriles reservados al transporte público
- Se han ampliado las aceras para peatones a costa de reducir el ancho de los carriles de vehículos o de las zonas de aparcamiento de superficie.
- Se ha reducido drásticamente el número de plazas de aparcamiento en superficie del centro de la ciudad.
- La OTA actúa como elemento coercitivo a la hora de aparcar el vehículo en las calles y por períodos largos de tiempo.

Las medidas coercitivas han sido fundamentales para conseguir estabilizar el número de vehículos que entran y salen de la ciudad. Aunque la aplicación de estas medidas pueda resultar problemática y tener puntuales rechazos sociales y asustar a los políticos que han de tomarlas, resultan ser imprescindibles para que el resto de actuaciones de mejora del transporte público resulten efectivas y para que los ciudadanos vayan abandonando el hábito de uso del vehículo privado. Todas estas medidas coercitivas deben tener una alternativa mediante la oferta de un sistema de transporte público coordinado, eficiente y rápido. Sin embargo, como hemos visto por los datos de los últimos cinco años, Metro Bilbao se ha llevado fundamentalmente a los usuarios de los otros medios de transporte público y ha quitado pocos usuarios del vehículo privado.

Aunque el vehículo privado resulte más caro, más lento, con más problemas de aparcamiento y requiera de una mayor preocupación por parte del dueño, nos enfrentamos a un problema social de adicción instalado a lo largo de muchos años: el vehículo privado es un símbolo social, define un nivel de status y se ha convertido en una necesidad cultural que empuja a los usuarios a seguir utilizándolo.

Para ir evolucionando desde una ciudad como Bilbao, en cuyo centro urbano se han realizado la mayoría de las actuaciones de desincentivación del uso del vehículo privado, hacia una ciudad con menos vehículos (tanto circulando como aparcados en las calles) bastaría, en principio, con hacer lo mismo en todos los barrios (allí donde vaya siendo necesario y contando con la participación y opinión de los propios ciudadanos de cada barrio).

4.7.- CREAR APARCAMIENTOS DISUASORIOS PARA PERSONAS NO RESIDENTES EN BILBAO

La casuística de los usuarios del vehículo privado en Bilbao es muy diversa. Se tienen datos sobre la cantidad de vehículos que entran y salen diariamente de la ciudad y se da la cifra aproximada de que la mitad son de residentes en Bilbao y la otra mitad de personas que residen en el exterior de la ciudad. No se conocen suficientemente los datos sobre origen y destino de todos estos desplazamientos para poder tomar medidas u ofrecer alguna alternativa desde el transporte colectivo.

En relación con los vehículos que entran diariamente a Bilbao desde el exterior (conducidos por no residentes en Bilbao) se han realizado algunas acciones. Ha sido a estos vehículos a los que se ha culpado de los problemas de tráfico y hacia ellos se han orientado la mayoría de las medidas disuasorias (aparcamientos disuasorios, encarecimiento de aparcamientos urbanos, restricciones circulatorias, etc.).

La creación de **APARCAMIENTOS DISUASORIOS** se ha realizado en algunos barrios periféricos de Bilbao y de poblaciones cercanas, donde había terrenos libres. Son normalmente aparcamientos al aire libre, pensados inicialmente **para que los vehículos provenientes del exterior de la ciudad no entren en la misma**. Su único requisito ha sido tener una buena comunicación mediante transporte público con el centro de la ciudad. Otros dos requisitos han sido necesarios para que realmente se utilicen: un coste económico moderado y la seguridad de la protección del vehículo. Los que mejor funcionan están cerca de una estación de Metro, son gestionados por Metro y se pagan con el mismo billete (Etxebarri y Leioa). Hay una premisa prioritaria para la ubicación de estos aparcamientos disuasorios y es la de que no afecten negativamente a la circulación de vehículos y personas del propio barrio periférico o de la población donde se instala.

4.8.- ESTUDIAR SOLUCIONES PARA LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES

La casuística de los usuarios del vehículo privado en Bilbao es muy diversa. Una parte de los conductores de vehículos que circulan por Bilbao son vehículos de no residentes y, hasta ahora, ha sido a ellos a los que se ha culpado de los problemas de tráfico y hacia ellos se han orientado la mayoría de las medidas disuasorias (aparcamientos periféricos, restricciones circulatorias, etc.). Así, la entrada de vehículos en Bilbao por las mañanas y la salida por las tardes se ha conseguido estabilizar.

Sin embargo, hay muchos vehículos de los propios residentes de la villa que circulan hacia el exterior de la ciudad. Normalmente en los vehículos solo va el conductor.

En cualquiera de los casos, los usuarios tienen problemas para poder prescindir del uso de su propio vehículo de forma diaria. Habría que estudiar más detenidamente este problema y buscar soluciones al mismo como la de posibilitar, en las Rotondas y puntos de salida de Bilbao, zonas de encuentro con parada de Bus para el agrupamiento de usuarios en un mismo coche.

4.8.- ESTUDIAR SOLUCIONES PARA LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES

Con **los vehículos que salen diariamente a Bilbao hacia el exterior** (conducidos por residentes en Bilbao) **no se ha realizado ninguna actuación pública y suponen el 50% del total de vehículos que entran y salen de la ciudad** (salen por la mañana y regresan a Bilbao por la tarde). Habría que estudiar los destinos de estos desplazamientos y actuar:

- 1- **Desde las empresas** con la realización de planes de movilidad (medianas y grandes empresas) con servicios de autobuses propios y lanzaderas hasta los puntos de conexión con el transporte público.
- 2- **Desde los polígonos industriales** con la realización de planes de movilidad conjuntos con soluciones del tipo de puesta en marcha de autobuses para el polígono, de lanzaderas hasta los puntos de conexión con el transporte público, con mayor diversificación horaria y vacacional para evitar las congestiones a determinadas horas y en fechas puntuales y para conseguir una saturación de las plazas de aparcamiento privadas y comunes del polígono.
- 3- Desde **las instituciones públicas y ayuntamientos** posibilitando y facilitando el uso de “*vehículos compartidos*”. Se han de prever lugares donde poder aparcar

vehículos a primera hora de la mañana (también son aparcamientos disuasorios) y puntos cercanos a estos lugares de aparcamiento (en rotondas o puntos próximos a las salidas de Bilbao) donde un único vehículo pueda recoger a los conductores que han aparcado en la zona (puntos de recogida). , zonas de encuentro con parada de Bus para el agrupamiento de usuarios en un mismo coche.

En el caso de fomento de los “*vehículos compartidos*” habría que solucionar los problemas que las personas que recurren a los mismos encuentran para poder prescindir del uso de su propio vehículo y llegar a los puntos de recogida matinales (con coche propio que necesita aparcarse o en transporte público).

4.9.- IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS PENALIZADORAS Y FISCALES POR EL USO DEL AUTOMÓVIL EN LA CIUDAD

Una estrategia de contención y limitación de la circulación de automóviles promovida mediante políticas que penalicen fiscal y económicamente la adquisición y el uso del vehículo privado puede producir rechazo social y hasta ser vista como perjudicial para la vida comercial y cultural de las áreas de la ciudad donde se aplique. Aunque resulte necesaria, la potencial aplicación de esta estrategia deberá ser pactada, progresiva y no limitarse exclusivamente a un ámbito local.

A continuación se enumeran algunas de esas medidas (implantadas ya en otras ciudades) con las que se busca la reducción del parque de vehículos de la ciudad, la limitación de su uso y la consecuente recuperación de las calles para otros usos sociales:

- Asociar la compra y posesión de un vehículo con que el propietario disponga de una plaza pública ó privada de aparcamiento en su zona de residencia ya sea a través de una carta de propiedad, usufructo ó contrato vigente de alquiler. Esta medida se aplica ya en ciudades como Ámsterdam.
- Cobrar a los residentes por aparcar en la vía pública. Hacer un cálculo de los costes de aparcamiento teniendo en cuenta que el residente se ahorra, utilizando suelo público, el alquiler de un parking privado.
- Grabar la adquisición y posesión de un segundo vehículo, subiendo los impuestos aplicados al mismo: impuesto de circulación, de matriculación, seguros, etc.
- Plantear medidas fiscales y económicas para reducir la circulación de los vehículos – especialmente los más contaminantes- por las calles de la ciudad. Algunas de estas medidas han sido aplicadas con éxito en ciudades como Londres donde se cobra un peaje ó canon a los vehículos privados que acceden a la ciudad y se restringe la entrada según el día y el número de matrícula. Los vehículos privados que realizan un servicio público ó colectivo, como distribución de personas ó mercancías, están exentos de la aplicación de estas medidas.

En cada caso se habrá de ver qué medidas son las más adecuadas para cada barrio y se habrá de analizar la más adecuada y la que consiga el necesario consenso social en cada caso.