

## Un problema y varios conflictos

Publicado por Cicloturismo - 07 Oct 2010 23:03

---

\*\* Este tema discute el contenido del artículo:

Fuente: [LNE.es: Un problema y varios conflictos \(07/10/2010\)](http://lne.es: Un problema y varios conflictos (07/10/2010) .) .

FRANCISCO J. BASTIDA

CATEDRÁTICO DE DERECHO CONSTITUCIONAL



Vuelvo a escribir sobre este asunto, porque a mi modesto entender no se va en la buena dirección, a la vista de las opiniones vertidas al respecto y, sobre todo, de la nueva señalización implantada en Muñoz Degraín. El problema es conocido: el intenso tráfico rodado por esta vía. El problema acaba convirtiéndose en conflicto entre los vecinos de esta calle y el Ayuntamiento por la pasividad de éste. Al actuar con la pretensión de desviar parte del tráfico por la calle Pedro Masaveu, surgen dos nuevos conflictos; uno entre los vecinos de esta vía con el Ayuntamiento y otro entre ambas comunidades

vecinales, implicadas por la solución municipal. Demasiados conflictos para un problema mal planteado.

Los vecinos de Pedro Masaveu se amparan en que el Parque de Invierno, limítrofe con su calle, es un patrimonio de toda la ciudad, tal como significaba Esteban Greciet en un artículo que agradezco. Pero convendrá conmigo en que también es un bien municipalmente protegible la salud de los ovetenses, incluida la de los vecinos de Muñoz Degraín. Los vecinos de Pedro Masaveu (y perdón por la generalización) no defienden primariamente el parque, sino su calle sin apenas tráfico, lo cual no es criticable y es lógico que no quieran empeorar su excelente calidad, como lo es también que los vecinos de Muñoz Degraín aspiren a mejorar la suya. Ambas comunidades luchan por lo mismo, y tienen un enemigo común, que es el tráfico; potencial en el caso de la calle Pedro Masaveu y real en el caso de González Besada-Muñoz Degraín. Desde luego, se distorsiona la realidad si se afirma, como hace Esteban Greciet, que la densidad del tráfico «afecta por igual en ambos casos». Por tanto, las dos comunidades urbanas deberían unir sus esfuerzos contra el enemigo común, que bien les amenaza con invadirles, bien les daña de manera directa.

Es un camino equivocado negociar por separado con el que tiene la llave del tráfico, porque conduce a conductas insolidarias. Produce tristeza el discurso que se inicia con una elevada defensa del Parque de Invierno y concluye argumentando que los que viven en Muñoz Degraín ya sabían al trasladarse a esta calle la servidumbre que contraían o que el IBI que se paga en Pedro Masaveu es mayor que el de la otra calle. Igualmente es negativa e insolidaria la idea de que cualquier solución es buena con tal de mejorar el tráfico por Muñoz Degraín.

El problema lo causa el tráfico, pero el conflicto lo causa el Ayuntamiento, que es el que organiza el tráfico, no las comunidades de vecinos. Teniendo esto claro, la cuestión está en cómo solucionar el problema, y para ello el Ayuntamiento y los vecinos deben plantearlo adecuadamente. Un mal planteamiento es querer mantener el mismo flujo de tráfico entre la plaza de Castilla y la Ronda Sur, pero orientándolo en parte por Pedro Masaveu, solución a la que, obviamente, se oponen sus vecinos; máxime si, como se proyectaba inicialmente, la calle se convertía en dirección única con velocidad limitada a 50 km/h en lugar de la actual 40 km/h. Un planteamiento más adecuado exige partir del convencimiento de que hay que disminuir el flujo total del tráfico entre ambos puntos, y entonces la cuestión a dilucidar será cuánto y cómo. Pero el escollo inicial es que el Ayuntamiento no está convencido de que haya que tomar decisiones relevantes que aminoren el tráfico, disuadan a los ciudadanos de utilizar el coche particular y favorezcan la movilidad sostenible.

La señalización emprendida en Muñoz Degraín es buen ejemplo de lo que no se debe hacer. En un pasado artículo (LNE de 2 de octubre) propuse que la calle Muñoz Degraín-González Besada tenga el carril de la derecha en ambos sentidos señalizado como carril 30, que no sólo consiste en rebajar la velocidad máxima a 30 km/h, sino también en incluir la indicación horizontal y vertical de posible presencia de ciclistas. Además, en ese carril se acotarían zonas de carga y descarga sólo de 8 a 11 horas. Esto ayudaría a calmar el tráfico, integrándose la medida en el «plan 30» aprobado por el

Ayuntamiento, dentro de una política de movilidad sostenible y de fomento del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento por la ciudad. La realidad a día de hoy es que sólo se ha actuado en un pequeño tramo, desde la calle Sacramento al entronque con González Besada, y con una señalización donde, en lo que debería ser un carril 30, se han pintado un aparcamiento para motos, justo en el cambio de rasante, y zonas de carga y descarga de horario amplísimo, de 8 a 20 horas, autorizando el aparcamiento el resto de las horas, o sea, de 20 a 8 horas. Ni rastro de limitación de velocidad a 30 km/h y menos aún del amparo al uso de la bicicleta. Resultado: camiones de reparto y coches a todas horas del día y de la noche en el carril de la derecha; el carril del centro queda como único practicable, con una velocidad máxima de 50 km/h, por el que deben transitar todo tipo de vehículos, incluidas las bicicletas como vehículos que son. No sé si el embudo creado disuade del uso del coche, pero seguro que sí el de la bicicleta por el asfalto y pienso que la finalidad perseguida con tanta pintura gastada no es inducir a los ciclistas a ir por las aceras.

Muñoz Degraín nunca dejará de ser una vía de más capacidad que Pedro Masaveu, pero se puede aminorar el tráfico en cantidad y en velocidad con dos medidas: de sincronización de semáforos y señalización del carril pegado a la acera como «carril 30», con expresa referencia a la posible presencia de bicicletas y con zonas de carga y descarga en horario reducido. Y todo ello desde plaza de Castilla hasta la Ronda Sur.

La calle Pedro Masaveu puede servir para encauzar parte del tráfico procedente de la plaza de Castilla, concibiéndola, tal como está hoy, como una alternativa, pero nunca trastocando el carácter de esta vía ni convirtiéndola en un incentivo para escogerla en lugar de Muñoz Degraín. Puede dejarse como está, tal como desean los vecinos, pero me temo que, si se calma el tráfico por Muñoz Degraín, el aliciente de circular a 40 km/h por Pedro Masaveu va a ser tenido cada vez más en cuenta, aunque sólo haya un carril en sentido Ronda Sur. Por eso proponía como solución mejor hacer de Pedro Masaveu una calle totalmente 30, con velocidad limitada a 30 km/h en sus dos sentidos y señalización de presencia de bicicletas.

Es peor la opción del Ayuntamiento de convertir la calle en vía de una sola dirección, porque en principio, y éste es el temor de los vecinos, atraería a más coches que de la otra manera, pero este potencial efecto nocivo se desactivaría en gran medida si los dos carriles se señalizaran también como carriles 30 (mi subsidiaria propuesta inicial era 40/30), justificado el de la derecha por el uso preferente de bicicletas y el de la izquierda por la circunstancial entrada y salida de vehículos de los aparcamientos de los inmuebles. Además, se podrían poner badenes de goma para hacer efectiva la limitación. Es una solución de compromiso y creo que no es desproporcionada tras una ponderación de todos los bienes e intereses en juego. Pero quizá lo más sensato, vistas la reivindicaciones vecinales, sea no tocar Pedro Masaveu y dejar que la ralentización del tráfico por Muñoz Degraín haga su trabajo en la otra vía, con su expedito carril de 40 km/h.

En suma, los vecinos de ambas calles tienen un interés común: reducir el flujo de tráfico rodado y

ralentizarlo, para aminorar sus efectos dañosos. Enredándose en peleas sólo sale ganando el tráfico. El Ayuntamiento debe decidir si quiere apostar por el «plan 30», por la movilidad sostenible, por los objetivos que le han llevado a unirse a la red europea «Sumobis». Si su política es la pintada en Muñoz Degraín, está poniendo las fichas en la casilla equivocada. Ahora que no ha fructificado la candidatura a la capitalidad europea de la cultura, sería bueno que se pusiese manos a la obra para lanzar su candidatura a ser futura capital verde europea, como ahora pretende Vitoria y acaba de ganar Hamburgo. ( [http://ec.europa.eu/environment/european...capital/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/european...capital/index_en.htm) ). Oviedo tiene mucho adelantado con la peatonalización, la limpieza y los parques, pero le queda todo por hacer en movilidad sostenible. Nunca es tarde para empezar, pero para ello hay que creérselo.

[Leer Más...](#)

Prueba....

=====

## Un problema y varios conflictos

Publicado por xixonman - 07 Oct 2010 23:05

---

Básicamente estoy de acuerdo con el planteamiento que emana del artículo....lo que hay que poner es freno al uso tan indiscriminado del coche en las ciudades....

Saludos,

Xixonman

=====