

C A P I T U L O "VII"

"PLANEAMIENTO DEL TRAFICO URBANO"

## PLANEAMIENTO DEL TRAFICO URBANO.

### 1.- PROBLEMAS ACTUALES DEL TRAFICO URBANO.

El planeamiento de las futuras redes de viales en ciudades y polígonos urbanos forma parte del planeamiento urbano, y hoy no cabe ya tenerlo en cuenta como una rama que pueda aislarse del complejo ámbito que abarca el urbanismo.

Se ha comprobado que una apreciación puramente unilateral conduce a menudo a soluciones a corto plazo, tales como ensanchamiento de calles, solución de cruces difíciles, que no eliminan ni resuelven este acuciante problema.

Los problemas del tráfico urbano actual se han convertido en una amenaza contra la seguridad y el bienestar social. Sería superfluo describirlos aquí detalladamente. El presente apartado pretende una resumida exposición sobre la esencia del problema y de los fundamentales cambios de estructura urbana resultantes del notable incremento del tráfico rodado; al mismo tiempo, los resultados de determinadas y largas investigaciones se expondrán a través de algunos ejemplos.

El motivo principal del cambio experimentado en el concepto y composición del espacio urbano, es la

facilidad de desplazamiento del tráfico rodado. A continuación se citan los conceptos más importantes que se desprenden de las distintas funciones del tráfico, diferenciándolos bajo un escalafón de superficies necesarias:

**SUPERFICIES PARA EL TRAFICO DESTINADO A MEDIOS DE COMUNICACION PUBLICOS:**

Red de ferrocarriles, medios públicos de comunicación urbana, tranvías, etc.

**SUPERFICIES PARA EL TRAFICO RODADO RAPIDO:**

Autopistas, calles urbanas de tráfico rodado rápido, calles urbanas periféricas y calles de comunicación entre distintas zonas de la ciudad.

**SUPERFICIES PARA EL TRAFICO RODADO DENTRO DE LAS DIFERENTES ZONAS DE LA CIUDAD:**

Por ejemplo, las de acceso y salida a zonas residenciales, industriales, de descanso, etc., y las destinadas, en su caso, al suministro.

**SUPERFICIES PARA EL TRAFICO ESTACIONADO:**

Aparcamientos, franjas de estacionamiento y aparcamiento, garajes, etc.

**PISTAS PARA BICICLETAS.**

**SUPERFICIES PARA PEATONES:**

Aceras, calles y plazas, superficies y zonas co--

merciales reservadas a peatones.

Diferenciación tipológica funcional;

**TRAFICO COMERCIAL:**

Tráfico de suministro, transportes, etc.

**TRAFICO HACIA LOS LUGARES DE TRABAJO:**

El de más frecuencia y especialmente en determinadas horas -las llamadas horas punta-, alcanza su valor máximo.

**TRAFICO DE SERVICIOS PUBLICOS:**

Transportes para fines de orden público, bomberos, ambulancias y similares.

El tradicional trazado urbano de viales no -- presenta superficies y ámbitos destinados a las -- diferentes clases de tráfico resultantes de las -- distintas funciones.

La calle se concebía -no hace mucho tiempo- -- como una superficie destinada al tráfico en gene-- ral. Por cierto, también existen ejemplos y espe-- cialmente en las ciudades zonificadas, en que se -- llevó a cabo una diferenciación de funciones, ca-- lles de tráfico rodado rápido, calles de tráfico -- rodado de acceso a las viviendas, caminos y ámbitos para peatones, etc. y dichos viales fueron dimension

nados distintamente. Sin embargo, la ampliación de -- las ciudades hacia la periferia obligada a conexiones adicionales, que rompan la ordenada red de viales y exigían continuas ampliaciones de la misma.

La actual situación del tráfico en la mayoría de las ciudades de todo el mundo puede describirse como sigue:

a) Las ciudades han sido construidas sin tener en cuenta, olvidando, las llamadas clases de tráfico. En muchos casos, la edificación existente debió dejar paso a necesarias superficies destinadas al tráfico.- Por otra parte, la red de viales permite generalmente la circulación de cualquier clase de tráfico hacia -- cualquier zona o punto urbano, entrelazándose incluso el tráfico rodado rápido (que de forma consecuente -- debería ser periférico) con el acceso de las viviendas.

b) El incremento del tráfico, de la motorización del individuo y del transporte de mercancías, es un factor que, incluso en planificaciones urbanas modernas, no ha sido previsto.

c) La planificación que se ha hecho hasta ahora ha contribuido también, en gran parte, al caos de la-

circulación. El dominio actual del sector terciario, servicios, es decir, administración, despachos, comercios, etc., y la disminución del número de viviendas en los núcleos urbanos, relegadas ahora a las zonas urbanas periféricas, es uno de los motivos de la caótica situación en las ciudades, donde los medios de comunicación, principalmente los privados, pierden, cada vez más, su sentido funcional: traslación cómoda y rápida. Largas hileras de coches que se dirigen hacia los lugares de trabajo en la ciudad o salen de los mismos al fin de la jornada, invaden los núcleos urbanos en las horas punta. Consecuencias y una huida cada vez más pronunciada hacia zonas periféricas más tranquilas y, por consiguiente, otra vez mayor incremento del tráfico rodado; un círculo vicioso.

d) Escasez de aparcamientos.

Otra consecuencia de este desarrollo es la escasez de superficies de estacionamiento, aparcamiento y garajes; poco a poco se convierte en ilusorio el empleo del coche en la ciudad y se merman las funciones de la vida urbana: los servicios comerciales, la actividad profesional, las instalaciones culturales y los locales de diversiones.

e) Destrucción del espacio urbano.

La escasez de aparcamientos obliga a un total - aprovechamiento de todas las superficies libres en - viales y plazas.

La belleza de las ciudades ha desaparecido. Espacios y sucesión de espacios, valores urbanísticos - de suma importancia, quedan ocultos a la vista del - pasante. A todo ello hay que añadir todavía la gran - proliferación de señales de tráfico, indicaciones, - vallas de protección en aceras, etc. ¿Y quién se de - tiene a pensar en la belleza de la ciudad durante la - amarga búsqueda por encontrar aparcamiento?

f) Escasez de medios de comunicación públicos.

Los problemas mencionados, especialmente los que afectan al tráfico rodado en las horas punta, quizá - no se presentarían con tanta intensidad si existie - sen suficientes y rápidos medios de comunicación pú - blicos que ofreciesen bastantes estímulos para em - - - - - plearlos con más frecuencia.

2.- EXIGENCIAS GENERALES Y FINALIDADES DEL PLANEA - - - - - MIENTO DEL TRAFICO.

En todos los países deben existir prescripcio -

nes legales sobre el planeamiento del tráfico urbano y deben estar contenidas en la ley del plan nacional de urbanismo, en el planeamiento regional y en las ordenanzas que regulan el planeamiento urbano.

La necesidad de solucionar los problemas del tráfico urbano es una realidad patente. Desde hace años se recopilan las expresiones sobre planeamiento, métodos y efectividad de las medidas ejecutadas y éstas se intercambian entre los diferentes países. El complejo problema puede ser resuelto de diferentes formas, pero no existe una solución óptima o ideal. La estructura sociológica y urbana y en suma las funciones de cada polígono urbano, municipio o región son a menudo muy distintas.

El plan general del tráfico en cualquier país, debe ofrecer al urbanista los fundamentos previos para todo planeamiento del tráfico urbano; se compone de datos de investigación sobre medios de comunicación públicos, tráfico rodado individual, datos estadísticos sobre accidentes y sobre el desarrollo de urbanizaciones, propuestas sobre medidas y de mejora, etc.

El planeamiento del tráfico debe de coordinarse entre regiones y municipios y adaptarlo al plan de -

desarrollo de las carreteras nacionales. Las ideas-básicas y las exigencias de ésta proposición son -- las siguientes:

a) La estructura económica y social ha experimentado una radical transformación y ésta proseguirá en el futuro. La principal dificultad radica en el tráfico individual. Debe perseguirse una unificación en la política seguir para la solución de este eminente problema y encauzar cualquier tipo de planeamiento dentro del ambito del planeamiento general.

b). En las zonas o "regiones de tráfico" tienen que elaborarse planeamientos que no sólo tengan en cuenta puntos de vista del planeamiento nacional y regional, sino que al mismo tiempo también impliquen propuestas sobre medidas urbanísticas. Medidas individuales de tipo puramente técnico, por ejemplo: Mejoras de los puntos de conexión de varias vías, - etc., no representan ninguna solución.

c) Evolución en los medios de comunicación públicos. Preponderancia de empleo de los mismos sobre el tráfico rodado privado. En las ciudades de más de 500,000 habitantes deben disponerse líneas - subterráneas de circulación rápida.

d) Reducción de las rebajas de impuestos para el tráfico rodado privado. Limitación del tiempo de aparcamiento. Para aparcamientos prolongados -- deben emplearse superficies más alejadas y edificios de aparcamiento o parkings. El aparcamiento debería limitarse a 24 horas. El derecho de aparcamiento ilimitado en calles públicas debe ser --- abolido.

e) En lo posible, los horarios de trabajo deben escalonarse con el fin de evitar las ya mencionadas horas punta. A éste respecto deben incluirse también las escuelas.

f) La financiación de las medidas necesarias debe llevarse a cabo en colaboración entre los organismos nacionales, regionales y municipales.

A este respecto, los resultados de ciertas -- investigaciones conducen, con irrevocables argumentaciones al reconocimiento de la existencia de una mutua y directa relación entre el planeamiento de tráfico, el de los edificios, el aprovechamiento de superficies y el saneamiento, naturalmente --bajo el punto de vista del planeamiento nacional y regional. Expresado de otra forma: todas las me-

didias urbanísticas engendran una nueva fuente de --  
tráfico y la necesidad de un nuevo planeamiento --  
del mismo y viceverso. O bien: toda consecuente --  
solución del problema del tráfico urbano exige una  
renovación en la ciudad.

... Consecuencia: El tráfico rodado está fuerte--  
mente ligado, condicionado, al emplazamiento y ---  
disposición de los bloques de edificación. La tra-  
dicional red de viales no satisface esta exigen---  
cia. (Acceso a los edificios) posibilidad de dete-  
nerse frente a los mismos.





