

Las acciones de movilidad afectan a varios medios de desplazamiento de forma simultánea. Se beneficia a un modo a costa de otro

De nuevo hay que insistir en que las actuaciones han de tener un carácter general. Se debe definir qué vías se destinan a cada tipo de tráfico y qué corredores se establecen para cada modo de desplazamiento.

Se debe proceder a reducir el tránsito de automóviles privados y reducir la velocidad. Es lo que se denomina “calmar el tráfico”. Para lo primero, puede optarse por suprimir carriles de circulación, que se pueden destinar para carril bus, carril bici o ampliación de superficie peatonal. Otra opción es una peatonalización completa.

Para calmar el tráfico, puede optarse por utilizarse semáforos, rotondas, badenes, pasos de peatones a nivel de acera, fosos. También se puede reducir la anchura de los carriles. Otra opción es establecer vías en que el límite de velocidad es a 30 km./h.

En cuanto al aparcamiento, debe aplicarse una rigurosa disciplina viaria con la que se sancionen acciones antirreglamentarias. Las zonas de estacionamiento provocan un impacto visual negativo. En el caso de que se construyan aparcamientos subterráneos, se debe suprimir un número significativo de plazas en superficie. La necesidad de estas infraestructuras ha de estudiarse detenidamente, y hay que evitar que provoquen la sensación de que se ha aumentado globalmente el número de plazas, lo que supondría un mayor uso del vehículo privado.

Los peatones son un elemento bastante vulnerable y merecen ser protegidos. Las aceras se están modificando para facilitar que se cruce la calzada con mayor seguridad (se conoce como “orejas”). Es interesante que en las vías de gran anchura se establezcan aceras intermedias (refugios). Debe facilitarse que las calles de la ciudad sean cómodas para los desplazamientos a pie. En algunas ciudades de orografía compleja se ha optado por instalar escaleras mecánicas o ascensores públicos.

En ocasiones, en zonas residenciales, puede optarse por suprimir o matizar la distinción entre acera y calzada. Se reduce la velocidad, limitándose la entrada y estancia de automóviles privados; con ello se consigue que el peatón tenga mayor protagonismo.

Las soluciones son múltiples, igual que son variadas las circunstancias y necesidades de cada ciudad. Es cuestión de tratar de pensar en el conjunto de los ciudadanos, y no sólo en los conductores.