

ORDENACIONES DE TRAFICO Y APARCAMIENTOS



Dos vistas aéreas de la glorieta de Atocha antes y después de la construcción del paso elevado.

EN la civilización actual el transporte de personas y mercancías reviste una importancia de primera magnitud. La utilización del automóvil como medio de transporte, ha dado origen a diversos problemas, fundamentalmente de tráfico y de aparcamiento, haciendo aparecer una nueva rama de ingeniería, la Ingeniería de Tráfico. En la solución de los problemas de tráfico y aparcamiento, mediante ordenación, se concretan las primeras actividades de los Ingenieros de Tráfico.

Surgen las ordenaciones de tráfico con la misión de conseguir una circulación más segura, cómoda y fluida. Con la evolución del tráfico, a estos objetivos se superponen los de obtener el máximo rendimiento del viario disponible, disminuir la pérdida económica y nerviosa del usuario, hacer posible el aparcamiento y evitar que el automóvil restrinja más el mundo del peatón, regulando la coexistencia de ambos.

El interés de las ordenaciones de tráfico y aparcamiento se justifica, sencillamente, considerando la importancia que

en las carreteras y fundamentalmente en las áreas urbanas presentan los problemas de tráfico y de aparcamiento.

Son ordenaciones, en sentido estricto, aquellas actuaciones de no muy grande importancia económica y cuya realización puede llevarse a la práctica de una manera sencilla y rápida, sin grandes obras ni alteraciones esenciales en el viario, pero que consiguen solucionar los problemas existentes, preparando el camino para solucionar los que puedan surgir en el futuro.

Tipos de ordenaciones

Los diferentes tipos de ordenaciones surgen como consecuencia de las diferencias de naturaleza de los problemas que se presentan.

Atendiendo a esto y a la clase de actuación requerida se puede distinguir las de tipo fijo —las actuaciones que se llevan a cabo son permanentes— y las de tipo móvil —actuaciones temporales— motivadas por circunstancias que se dan de forma periódica o esporádica.

Entre las actuaciones de tipo fijo se incluyen:

Las que se llevan a cabo en un tramo de carretera determinado, siendo características las de los accesos a las grandes poblaciones y las de las travesías de las poblaciones de menor importancia. Los problemas se presentan en estos casos como consecuencia de la interferencia del tráfico de carretera con el área urbana.

Aquellas ordenaciones que se llevan a cabo en una zona determinada de una ciudad. Son característicos de este tipo los estudios de tráfico y aparcamiento en el centro comercial y burocrático de las ciudades o en zonas industriales o residenciales de ellas. Los problemas se presentan como

consecuencia de la generación y atracción de tráfico —generalmente urbano— del núcleo que se estudia.

Existe un tercer tipo de ordenaciones permanentes, de carácter especial, como son los de encrucijadas aisladas de gran importancia, las de puntos en los que se produce intercambio de transportes privado y colectivo —terminales, estaciones de intercambio, aeropuertos, etc.—, las motivadas por la necesidad de favorecer los medios colectivos en aquellos itinerarios congestionados y con gran demanda de transporte de viajeros, etc.

Entre las ordenaciones de tipo móvil se incluyen:

Las que tienen como objetivo la solución de problemas creados por fluctuaciones periódicas del tráfico o de la demanda de aparcamiento.

Tal es el caso de las horas puntas muy acusadas que se dan en algunas ciudades, con motivo de la ida o la vuelta ● ● ●

ORDENACIONES DE TRAFICO Y APARCAMIENTOS

del trabajo, de las salidas o retornos que se producen en las grandes poblaciones los fines de semana y ante las vacaciones de Pascua.

Las que se llevan a cabo con motivo de circunstancias o ceremonias especiales que alteran el funcionamiento del viario. Este es el caso de las modificaciones por obras importantes en la infraestructura, por espectáculos o ceremonias especiales, que obligan a la adopción de esquemas de funcionamiento y medidas especiales y que se dan de una manera esporádica.

Forma de proceder para realizar una ordenación

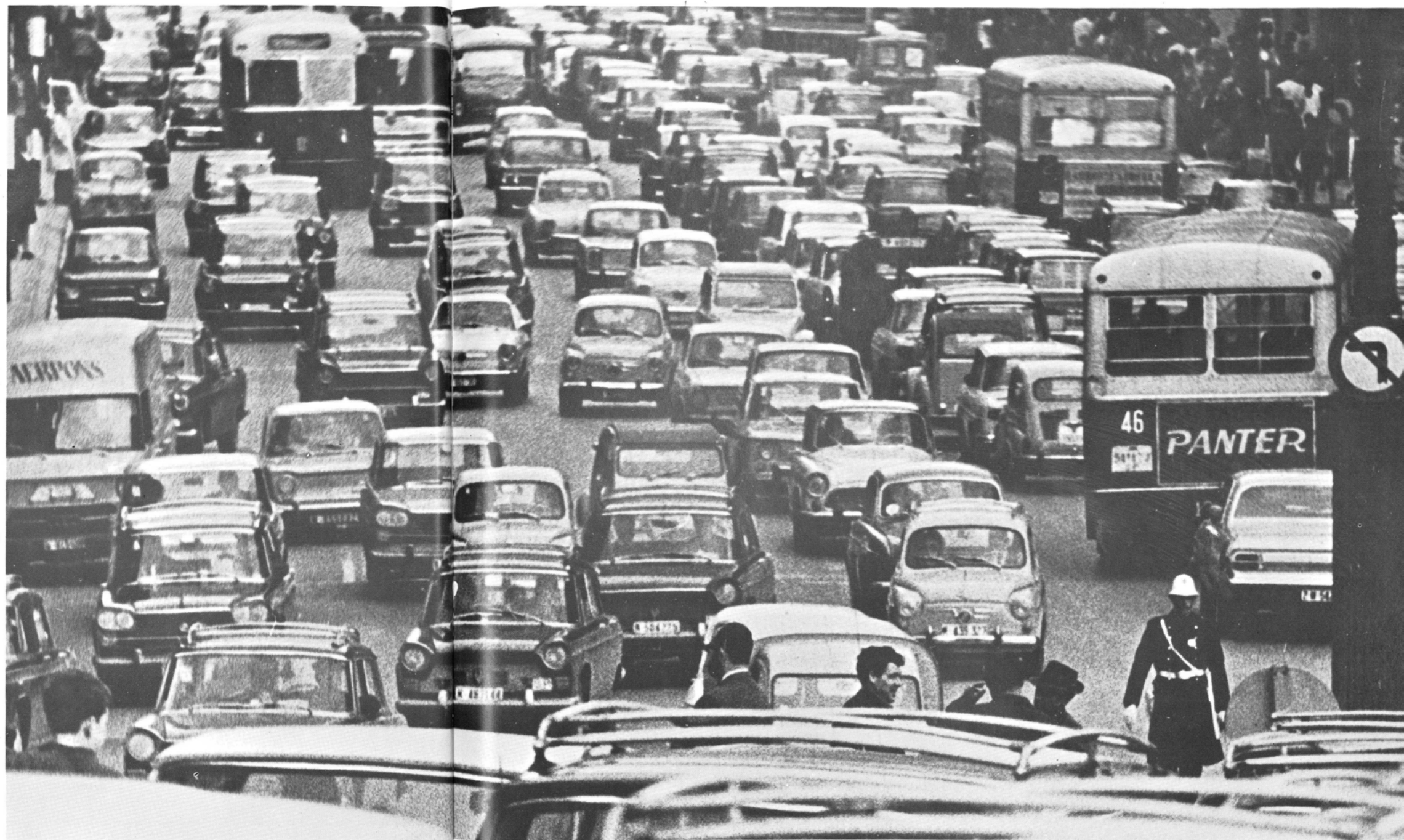
El primer paso para comenzar un estudio de ordenación es, naturalmente, un examen «in situ» de los problemas existentes a fin de localizarlos correctamente. Una vez conocidos es muy conveniente recabar todos los datos posibles acerca de la forma en que han aparecido y de su evolución hasta el momento presente.

Se hace preciso a continuación tomar datos reales y representativos que permitan conocer con suficiente fundamento las causas que motivan el problema y estimar su evolución futura.

Estos datos deben ser procesados y cuidadosamente examinados como paso previo al conocimiento de las soluciones posibles.

Una vez que dichas soluciones posibles se conocen con cierta claridad, es preciso ver cuáles de ellas son factibles, teniendo en cuenta las disponibilidades materiales y de tiempo y sus posibles repercusiones. Esto permite seleccionar, de acuerdo con los planes existentes para la zona objeto de estudio, la solución más idónea.

Puesta en práctica esta solución, y pasado el tiempo de adaptación del tráfico a las nuevas medidas, se deben de tomar algunos de los datos que ya se obtuvieron, con el fin de comprobar las mejoras y obtener medidas de disminución de congestión, aumento de velocidad, etc.



Ejemplos de atasco estatico (Valencia), y dinámico (Madrid).

No se debe olvidar, sin embargo, que el tráfico evoluciona constantemente y que, por lo tanto, no es posible pensar que las medidas adoptadas han solucionado los problemas a perpetuidad. Se hace preciso una constante vigilancia «a posteriori» para poder actuar ante los primeros signos de aparición de nuevos problemas, evitando así la adopción de medidas drásticas siempre más costosas y de difícil realización.

Campo de actuación de las ordenaciones de tráfico y aparcamiento

Allí donde se detecte un problema de tráfico o de aparcamiento será siempre conveniente realizar un estudio de ordenación. Pero no se debe limitar a éste el campo de la

Ingeniería de Tráfico, en materia de ordenaciones, sino que debe intervenir, desde este punto de vista, en el planeamiento para conseguir que éste sea más flexible y, por tanto, más susceptible de ordenar cuando la evolución del tráfico haga aparecer los problemas, cosa que con toda certidumbre ocurre y en zonas urbanas en muy corto lapso de tiempo.

Es innumerable el número de problemas existentes en nuestras carreteras y sobre todo en nuestras áreas urbanas. Sin embargo, es muy pequeño el número de Ingenieros de Tráfico dedicados a solucionar estos problemas. Nuestro país, a diferencia de otras naciones, cuenta con pocos Ingenieros de esta rama y además existe el criterio —a todas luces equivocado, pues si no existiría dicha ingeniería— de que los problemas de tráfico y aparcamiento se resuelven con sentido común, no tan común por cierto.

La mayoría de nuestras ciudades grandes no disponen de ninguno de estos técnicos, aunque todas tengan considera-

bles problemas de circulación y estacionamiento, y solamente alguna de las más importantes dispone del adecuado equipo de especialistas. No obstante, desde hace algunos años la Dirección General de Carreteras, a través de la División de Planes y Tráfico, y a petición de los Ayuntamientos de algunas ciudades, ha realizado estudios de ordenación de tráfico y aparcamientos. Sin embargo, es necesario que las corporaciones locales dispongan de sus equipos propios, ya que el tráfico evoluciona constantemente y la ordenación es imprescindible.

Julio Jiménez Vicente. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

