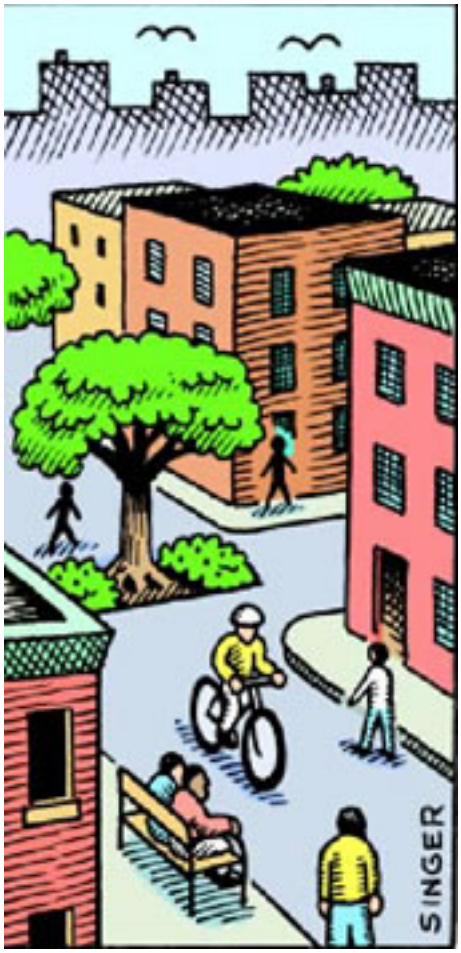
O tráfego urbano é a principal causa de deterioración da calidade de vida nas nosas vilas e cidades. A contaminación atmosférica e acústica do tráfego degrada o ambiente con consecuencias negativas para a nosa saúde (doenzas respiratorias, estrés, perda de audición,...). O coche ocupa a maior parte do espazo público, convertendo as rúas e prazas en lugares principalmente de paso, perigosos pola presenza ameazadora do automóbil e sen condicións adecuadas para cumprir as súas funcións de encontro e de xogo, funcións ás que non debemos renunciar.



Todos e todas resultamos prexudicados pola excesiva dependencia do automóbil do actual sistema de transporte urbano. Mais non na mesma medida. Os máis prexudicados son os máis febles. Son os anciáns, os nenos, as persoas con problemas de mobilidade ou certas enfermidades, os que non teñen acceso autónomo a un coche,...

A reducción sustancial da presenza do automóbil privado é unha condición necesaria para facermos as nosas cidades máis habitábeis. Todos os esforzos que fagamos para limitar o uso do coche e favorecer os modos de transporte non motorizados e colectivos redundarán nunha

mellora importante das condicións de vida de todas as persoas que vivimos nas cidades, especialmente dos nenos e dos anciáns. Unha cidade con menos coches é unha cidade con maior calidade de vida.

Restrinxir o tráfego e fomentar modos alternativos tamén mellorará sustancialmente as nosas opcións para nos desprazar, incluída a de usarmos o coche en condicións de tráfego boas cando sexa realmente necesario.

É posíbel calmar o tráfego

Diminuír o tráfego urbano é unha tarefa complexa e difícil que precisa do compromiso das Administracións e de toda a sociedade. Non abonda con medidas parciais ou limitadas a determinadas zonas. Hai que desenvolver un amplo abano de medidas diversas en toda a cidade.

O potenciamento dos medios alternativos ao automóbil é necesario para diminuír a utilización do coche mais non é suficiente. Debe ir acompañado dunha política de limitación da circulación e do estacionamento do vehículo privado. A experiencia de moitas cidades amósanos que resulta ilusorio achar que a mellora do transporte colectivo e das facilidades para camiñar ou andar en bicicleta leva por si soa á reducción do tráfego privado.

A Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA) e a Federación Ecoloxista Galega (FEG) propoñen aos Concellos a implantación de planos destinados a moderar o tráfego das cidades que incorporen un conxunto de medidas urbanísticas, de potenciamento dos modos de transporte non motorizados (a pé, bicicleta) e dos motorizados colectivos, de restricción da utilización do automóbil privado e de educación ambiental.

-

Reducción das necesidades de desprazamento mediante a creación de proximidade. A política urbanística é unha ferramenta esencial para a consecución deste obxectivo, pois o aumento da dispersión da poboación (vivendas illadas, urbanizacións de chalets individuais ou adosados,... no contorno das cidades) ou o desenvolvemento de vilas dormitorio aumenta notabelmente a demanda de transporte e polo tanto o seu impacto ambiental (alén doutros efectos negativos). O potenciamento do comercio de barrio e local (fronte ás grandes superficies) ou unha dotación adecuada de equipamentos tamén poden diminuír as necesidades de mobilidade, posibilitando a reducción das viaxes dentro da cidade ou desde os municipios do contorno á cidade.

-

Creación de itinerarios para peóns e bicis que permitan o desprazamento por toda a cidade.

-

Aumento da largura das beirarrúas e tratamento das esquinas para crear “orellas” que faciliten os desprazamentos dos peóns e fagan diminuír a velocidade dos coches nos cruzamentos.
Revisión da localización do mobiliario urbano para que non entorpeza a circulación dos peóns.
Aumento do número de rúas arborizadas.

-

Control estricto do estacionamento incorrecto de coches e motos.

-

Supresión de barreiras arquitectónicas.

-

Permeabilización de barreiras naturais e artificiais para os modos non motorizados.

-

Creación de aparcamentos para bicicletas.

-

Potenciamento do transporte colectivo: ampliación de liñas, aumento de frecuencias, creación de carrís exclusivos, prioridade semafórica, utilización de combustíbeis menos contaminantes, billetes combinados, reducción do prezo dos billetes e gratuidade para os colectivos máis desfavorecidos, adaptación para cadeiras de rodas e bicicletas,....

-

Creación de sistemas eficaces de transporte público en todas as comarcas urbanas que faciliten os desprazamentos entre as cidades e os municipios da súa área de influencia. Neste senso, cómpre aproveitar as posibilidades do transporte marítimo en comarcas como as de Ferrol, A Coruña e Vigo. O ferrocarril debe ser potenciado tamén para a realización de viaxes a nivel comarcal, mesmo creando novas liñas.

-

Implantación de “áreas 30” (con velocidade máxima limitada a 30 Km/h), barrios “tranquilos” e áreas de coexistencia de tráfegos.

-

Control estricto das velocidades máximas autorizadas.

-

Reducción e encarecemento das prazas de estacionamento no centro das cidades. Creación de estacionamentos disuasorios na periferia das cidades ben comunicados co centro a través do transporte colectivo e de bicicletas de uso público.

-

Desenvolvemento de actividades de información e educación ambiental (edición de materiais divulgativos, charlas, obradoiros, anuncios en medios de información,...) co obxectivo de aumentar a conciencia cidadá sobre os prexuízos da dependencia do automóbil e estimular a mudanza dos hábitos de mobilidade, combatendo a cultura do automóbil. Os poderes públicos deben contribuír a contrarrestar a intensa publicidade das empresas automobilísticas que ten moito a ver coa sobrevaloración das vantaxes do automóbil privado e a infravaloración dos seus efectos negativos de boa parte da nosa sociedade.

-

A celebración de xornadas como a do Día europeo “A cidade sen o meu coche” (22 de setembro) por parte das institucións é certamente positiva, pois contribúe a fomentar unha utilización máis racional do vehículo privado, mais debe acompañarse dunha vontade decidida e permanente por reducir con medidas efectivas o tráfego de automóbeis.

-

Os técnicos dos departamentos de tráfego e as policías municipais deben conceder a máxima prioridade á protección e promoción dos modos de transporte non motorizados e colectivos e non a favorecer a fluidez do tráfego de automóbeis privados á custa dos anteriores.