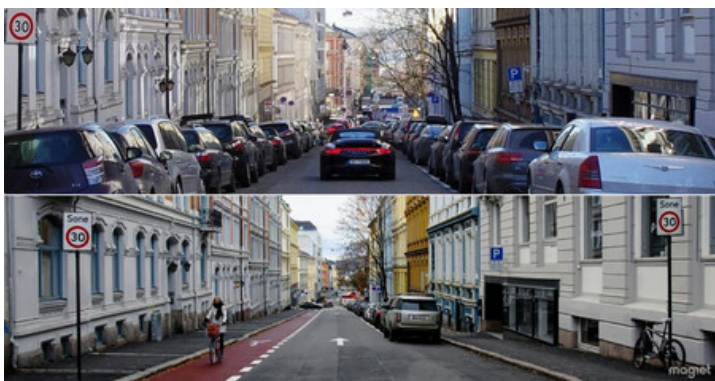


# Oslo ha tenido una idea brillante para sacar a los coches de sus calles: eliminar los aparcamientos



La lucha contra el automóvil es tan esencial a las ciudades del siglo XXI como su aceptación y promoción a las del siglo XX.

Y en su crucial batalla por el futuro de los grandes centros urbanos, los ayuntamientos de todo el mundo están implementando una amplia panoplia de medidas, a cual más imaginativa: tranvías, carriles bici, autobuses-fagocitadores de **coches**, prohibiciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos privados, limitación de emisiones, etcétera.

Y de repente llegó **Oslo** y tuvo la idea más simple y brillante para reducir el tránsito de coches en el interior de sus calles: borrar de un plumazo las plazas de aparcamiento.

Al parecer, los gobernantes de la capital noruega habían prestado atención a los datos. En las almendras centrales de las ciudades el volumen de coches buscando aparcamiento en un momento dado puede ascender al 30%, una circunstancia que puede llevar a algunos conductores a circular veinte minutos más de lo requerido. Sólo en Reino Unido la media de conductores destina cuatro días enteros durante todo un año a

aparcar. Cuatro días dando vueltas.



*Oslo está quitando los coches de su centro quitando las plazas*

Aunque las cifras no siempre son exactas (varían en función de la ciudad y, lo más importante, varían mucho en función de si

buscamos plaza en los barrios más centrales o en los periféricos), los datos concuerdan con la intuición. En ciudades con cascos antiguos medievales o plegados sobre sí mismos la circulación tiene dos finalidades: o llegar al destino (trabajo, hogar) o buscar aparcamiento, dado que su quebrado diseño urbano **los anula** como vectores de circulación.

Se daba la circunstancia así que en Oslo gran parte de los coches acudían al centro sólo buscando aparcamiento, un dislate en términos de movilidad urbana. ¿Solución del Ayuntamiento de Oslo? Coger algunas de las calles más transitadas y decir adiós a los aparcamientos.

## Si Mahoma no va a la montaña y viceversa

La decisión era tan simple que ni siquiera entraba en los planes iniciales del gobierno local. Hace dos años, Oslo anunció que pretendía **cerrar** al tráfico su casco antiguo, 1,7 kilómetros cuadrados repletos de tiendas, oficinas, centros de ocio y apartamentos. Tenía sentido: los habitantes del pequeño barrio sólo poseían un coche en un **12%** de los casos, y llegaban al trabajo diariamente utilizando autobuses, metros, bicicletas o sus dos piernas. ¿Quién podía necesitar un coche allí?



Con. (Ayuntamiento de

Oslo)



Sin. (Ayuntamiento de

Oslo)

.  
Quienes viven fuera del centro. Para los **comerciantes** la circunstancia era un problema porque podía prevenir, según su juicio, a muchos locales asentados en la periferia de acercarse al centro a comprar o a pasar el día con la familia. El rechazo al plan inicial del Ayuntamiento de Oslo provocó que la ciudad tuviera que pensarse dos veces de qué modo iba a implementar un proyecto que, de igual modo, le era vital: se calcula que para 2040 habrá aumentado su población en un 30%.

Y de perpetuarse el modelo actual de movilidad, más gente es igual a más emisiones y peor salud para todos.

Ante las resistencias que la prohibición de hace dos años, el ayuntamiento reculó y optó por tirar de incentivos: adiós aparcamientos libres

De modo que las autoridades regularon y en su lugar han presentado un plan alternativo que ya se ha implementado en algunas de sus fases. Si Mahoma no va a la montaña, la montaña irá a Mahoma: en vez de retirar a los coches del centro, va a eliminar el principal incentivo para acercarse al casco antiguo en coche, el **aparcamiento**. La misma área verá cómo progresivamente todas las zonas de párking libre al aire libre serán retiradas en favor de carriles bici y ampliamiento de aceras.

El resultado ya es visible en muchas calles de la capital noruega e irá a más. Y tiene toda la lógica del mundo: al mantener los aparcamientos en el cinturón urbano que rodea al centro, aquellos que deseen acudir a su tienda o a su restaurante favorito tendrán dos opciones: aparcar más lejos y andar hasta el centro, con toda la pereza que ello conlleva, o **cambiar** el modo en el que se desplazan, preferiblemente a través de bicicletas, autobuses o trenes urbanos.



No more. (Bjørn Erik

Pedersen/Wikipedia)

.  
De momento el espacio ganado al coche aparcado (que, recordemos, es el estado natural de la mayoría de los automóviles en ciudad: pasan un 95% del tiempo ocupando espacio inmóviles) ha ido a parar a las bicicletas, con el consecuente ~~las-bicicletas-van-a-acabar-con-~~occidente contraargumento. Para 2018, Oslo empezará a ampliar el espacio destinado al peatón, reduciendo las calzadas y peatonalizando la totalidad de algunas calles (excepto para residentes).

El objetivo a corto-medio plazo es limitar al máximo la circulación en las calles interiores, ganando espacio para carriles bici y para ampliar el espacio dedicado al peatón. De un modo u otro, el objetivo a corto-medio plazo es quitarse el coche de encima en favor de alternativas más sostenibles,

menos frustrantes y más habitables para los ciudadanos de Oslo. Y es una estrategia más inteligente: si la prohibición suena demasiado radical (los coches pueden seguir accediendo al centro, simplemente no tienen dónde aparcarse), una alternativa es eliminar los **incentivos** para perpetuar un comportamiento previo. Teoría económica de libro.

No todo son quejas y ya hay asociaciones que han manifestado su satisfacción con la generalizada recuperación de espacio para el peatón. Pese a que cualquier proyecto de peatonalización encuentra grandes y lógicas resistencias, el coche no es especial amigo del comercio. Al contrario, contar con avenidas dedicadas al peatón puede favorecer el comercio e insuflar vida a la actividad económica en el centro. Y en Oslo van encaminados a ello del modo más simple y brillante posible.

Fuente: [magnet.xataka.com](http://magnet.xataka.com)