



Tots a 80 km/h

Per **Lluís Cuesta Ferrer**, Enginyer Tècnic d'Obres Públiques, col·legiat nº 14856

La implantació de la velocitat màxima de 80 km/h a les vies ràpides de la primera corona de l'AMB és una mesura medio-ambiental a gran escala orientada principalment a reduir emissions de gasos contaminants. Ens posem doncs, al capdavant de les ciutats del món que lluiten en comú per un futur millor i més sostenible. Barcelona no serà un cas aïllat, Londres i Estocolm ja treballen en aquesta línia amb la recent implantació del peatge contra la congestió.

Cal dir però, que la reacció de l'automobilista crític amb l'administració ha estat negativa: la mesura ha estat interpretada com a coercitiva i font encoberta de recaptació. Una entitat ha objectat que la metodologia emprada per calcular les emissions és massa teòrica (veure la taula) atès que a la conducció real una reducció a una marxa inferior provoca una pujada de revolucions del motor i ens malmet la hipotètica disminució d'emissions contaminants, i això és el que passa precisament a 80 km/h, el límit entre la quarta i cinquena marxa. D'altra banda, s'ha remarcat que la metodologia adoptada no té en compte la congestió del viari implicat. Tot això és cert, però només minora les expectatives de reducció de contaminants, i no nega en cap cas el que és evident per tothom: menys velocitat significa en general menys gravetat dels accidents, menys contaminació acústica i atmosfèrica.

També s'han sentit arguments erronis com ara que la reducció de velocitat incidia directament en l'augment de la congestió, una afirmació contrària a la realitat i que posa de relleu una possible manca d'assessorament tècnic en temes bàsics d'enginyeria de trànsit.

Sí que sembla cert, en canvi, que amb els paràmetres actuals de les vies ràpides el nou ritme pot causar la distracció del conductor conseqüència de la disminució d'atenció. Per als detractors de la mesura això podria ser una prova irrefutable de la seva ineficàcia, però per als partidaris aquest fet obre la possibilitat de reduir l'amplada dels carrils d'acord amb el nou paràmetre de velocitat de 80 km/h, suprimint així la sensació de monotonia i alliberant un espai que pot ser utilitzat a favor del transport públic, per exemple, implementant carrils bus-VAO.

Sigui el que sigui, el que se'ns demana és ben poc, aixecar una mica el peu de l'accelerador, perdre un minut o dos (o potser cap) del nostre temps, i a canvi aconseguir múltiples beneficis. Cal definir-se ja, a l'altre cantó es queden els que desconfien de tot allò que exigeix sacrifici, els que es conformen amb gaudir d'un plaer tan hedonista com pueril com és el de trepitjar a fons.

Taula: Emissions de NO_x i PM₁₀ en vehicles lleugers

Rang de velocitat	Emissions NO _x per vehicle-km (g/km)	Emissions PM ₁₀ per vehicle-km (g/km)
< 45 km/h	0,83	0,36
45-55 km/h	0,87	0,26
55-65 km/h	0,88	0,24
65-75 km/h	0,99	0,23
75-85 km/h	1,08	0,23
85-100 km/h	1,16	0,26
> 100 km/h	1,45	0,35

Les dades que acompanyen a la nova limitació

ACCIDENTALITAT

Durant el mes de gener del 2008 el nombre d'accidents amb víctimes s'ha reduït un **43,2%** a les vies de l'àrea metropolitana de Barcelona en les quals s'ha aplicat la mesura de reducció dels 80 km/h. En el conjunt d'aquests vies (A-2, B-23, C-31 sud, C-31 nord, C-32 i B-20) al gener del 2007 hi van haver **44** accidents amb víctimes i al gener d'enguany se n'han produït **25**. A més en els accidents del gener del 2007 hi van haver **0 morts, 3 ferits greus i 56 ferits lleus** i al gener del 2008 hi ha hagut **1 mort, 0 ferits greus i 33 ferits lleus**. L'única víctima mortal d'aquest gener va ser un ciclista atropellat per un camió a la C-31 o Autovia de Castelldefels el passat dia 11. En total hi ha hagut un decrement del **42,4%** en el nombre de víctimes.

REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT PER VIES

La velocitat mitjana del vehicles que circulen per l'A-2 d'entrada a Barcelona s'ha reduït un 15,8% i la velocitat de sortida de la capital catalana per aquesta via ha passat de 95,4 km/h a 79,1 km/h. A la B-23 d'entrada a Barcelona el decrement és d'un 15%, atès que la velocitat mitjana s'ha reduït en 12,9 km/h. La velocitat mitjana d'aquesta via de sortida de Barcelona ha passat de 95,9 km/h abans de l'aplicació de la mesura a 80,9 km/h amb la implantació dels 80 km/h. La velocitat mitjana de la C-31 sud d'entrada a Barcelona s'ha reduït en un 11,5%. De sortida de la capital catalana la diferència de la velocitat mitjana és d'11,4 km/h, la qual cosa ha suposat una reducció del 12,2%.

A la C-32 la velocitat mitjana ha baixat un 17,6% d'entrada a Barcelona amb l'aplicació de la mesura, i de sortida de la capital catalana la velocitat mitjana ha passat de 99,4 km/h a 79,2 km/h.

La velocitat mitjana de la via B-20 d'entrada a Barcelona ha sofert un decrement de 23,9 km/h, i això suposa una reducció del 22,5%. En aquesta mateixa via de sortida la velocitat mitjana ha passat de registrar 103,8 km/h a 81,8 km/h.

A la C-31 nord la reducció de la velocitat mitjana d'entrada a Barcelona ha estat del 21,5%. De

sortida, el decrement ha estat del 23,1%, passant de 100,6 km/h a 77,4 km/h. En aquesta via és on més s'ha reduït la velocitat mitjana amb l'entrada en vigor de la mesura.

CONTROLS, MOBILITAT I SANCIONS

Durant el primer mes d'aplicació del procediment sancionador de la mesura dels 80 km/h els Mossos d'Esquadra han realitzat **20** controls de velocitat al conjunt d'aquestes vies amb un resultat de **462** denúncies.

D'altra banda, i pel que fa a les dades de mobilitat, durant el mes de gener d'aquest any s'ha registrat una mobilitat de **23.956.707 vehicles** al conjunt de les vies en les quals s'aplica la mesura dels 80 km/h. En aquest mateix període s'han imposat una mitjana de **684 sancions** diàries per incomplir el nou límit de velocitat permès. Per tant, només un 0,0008% dels vehicles que han circulat per la zona d'aplicació de la mesura durant el mes de gener han estat sancionats.

Pel que fa a les retencions, amb l'aplicació de la mesura dels 80 km/h, els primers indicadors del Servei Català de Trànsit mostren una millora de la fluïdesa del trànsit, així com un escurçament de les retencions en longitud i durada en les vies en les quals s'ha limitat la velocitat. Tot i això hauran de passar uns mesos des de l'aplicació de la mesura per poder verificar aquesta tendència.



Dades extretes del Dossier de premsa realitzat pel Servei Català de Trànsit