08
gener
2008

Debat:

Límit 80Km/h. Una mesura polèmica

Butlletí de recull d'activitats d'opinió i coneixement del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports a Catalunya

OPINIONS

La normativa qüestionada

L'anunci i la posterior aplicació que obliga a tots els conductors a reduir la velocitat màxima a 80 quilòmetres per hora en les principals carreteres de l'àrea metropolitana de Barcelona han provocat nombroses reaccions entre els seus promotors i els detractors. S'ha definit com a polèmica, bé pels efectes que té o bé perquè suposa un canvi d'hàbits important, i potser ha mancat una millor explicació dels motius pels quals s'ha decidit la seva aplicació. Es tracta d'una directiva europea i que té com a principal objectiu reduir els nivells de contaminació en les àrees metropolitanes i ciutats. Ara per ara és un dels debats sobre mobilitat més oberts i per això hem volgut apropar-lo al Col·legi, ja que té gran interès tant per als col·legiats com per a professionals directament implicats en la mobilitat dels ciutadans com per als usuaris. Com va quedar demostrat amb les participacions dels experts convidats, no es tracta tant d'un debat entre defensors ni detractors sinó de trobar la fórmula més adequada que permeti millorar la qualitat de l'aire i la mobilitat d'aquesta zona de Catalunya.

Josep Oriol
degà

Taula rodona:

Data : 29 de gener de 2008

Lloc : Sala d'actes. Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports

Hora : 19.30 hores

Ponents:

Jaume Barceló

Doctor en Ciències Físiques per la UAB, catedràtic del departament d'Estadística i Investigació Operativa de la UPC i director del màster oficial de la UPC en Logística, Transport i Mobilitat. Es cofundador de l'empresa TSS-Transport Simulation Systems.

Albert Garcia

Tècnic del departament de Medi Ambient. Generalitat de Catalunya.

Joan Anton Tineo

Arquitecte. Membre de la Vocalia Territorial del Baix Llobregat de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

Xavier Abadía

Cap de projectes de mobilitat de la Fundació RACC. Enginyer de Camins.

Moderador:

Josep Maria Ureta, director d'opinió d'El Periódico de Catalunya

Assistents: 70 persones

Les propostes

El primer en intervenir va ser Jaume Barceló, doctor en Ciències Físiques per la UAB, qui va enumerar els tres aspectes bàsics que s'han de tenir en compte quan es parla de trànsit: congestió, seguretat i medi ambient. "La congestió és el principal problema percebut pels ciutadans. Per això el primer que es pensa i es proposa és que cal augmentar les infraestructures viàries. Però clar, la demanda és com un gas i ràpidament les noves vies són ocupades". Per això, Barceló es va preguntar si té sentit augmentar les infraestructures o potser caldria buscar altres maneres de gestionar la mobilitat. Com a solució, ell va proposar que a més de reduir la velocitat, com s'ha fet a partir de l'1 de gener, també caldria aplicar les tecnologies al sistema de transport. "Cal disposar d'un sistema de gestió per controlar els accessos i les velocitats del vehicles que circulen

Jaume Barceló

"CAL AUGMENTAR ELS RECURSOS PER INVESTIGAR I AIXÍ PODER TENIR DADES PER SABER SI LA MESURA FUNCIONARÀ O NO"

per l'àrea metropolitana de Barcelona". Jaume Barceló va valorar la mesura de forma positiva ja que "també s'ha imposat en altres països i les diverses experiències demostren que permet augmentar la capacitat i aconseguir una millor gestió de les congestions". A més, va dir Barceló, la reducció de velocitat implica una reducció de la sinistralitat que se situa entre el 25 i el 30%. La reducció de velocitat provoca una reducció també de carburants d'entre l'11 i el 25%.

A continuació va ser el torn de Joan Anton Tineo, arquitecte i membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). La primera idea que va presentar va ser que "no mana la velocitat sinó la forma com es condueix". Tot i això, Joan Anton Tineo va argumentar que la normativa de reduir la velocitat era adequada per diversos

Joan Anton Tineo

"QUE ALGÚ M'EXPLIQUI PER QUÈ ÉS TAN ESPANTÓS CIRCULAR A 80 KM/H?"

motius: el consum de combustible és menor, hi ha menys possibilitats que la velocitat sigui més sincopada (i provoqui l'anomenat "efecte acordió"), el risc de topada és menor, no calen canvis de carril per avançar, augmenta la capacitat del carril (a 70km/h poden passar 1650 vehicles i a 120km/h només 1250, és a dir, que es redueix un 30% la capacitat), creix la seguretat i en definitiva, millora la fluïdesa del trànsit i la conducció es fa més fàcil. Joan Anton Tineo també va afegir que aquesta mesura, per contra, comportava que les autopistes i autovies deixaven de ser viaris d'altes prestacions quan entren a les àrees metropolitanes. Un cop exposats els beneficis, va traslladar la següent pregunta al públic i als altres ponents: "Per què es tan espantós circular a 80 km/h en vies interurbanes?"

El següent en participar va ser Albert Garcia, tècnic del departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. La primera idea que va destacar va ser que aquesta no és una norma aïllada sinó que forma part d'un conjunt de 73 mesures que el Govern aplicarà per millorar la

qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona i que inclou també l'establiment de plans de mobilitat, la renovació del parc automobilístic o actuacions a determinades indústries. "La norma s'aplica en dues fases. La primera consisteix a

Albert Garcia

"LA CONGESTIÓ NO DESAPAREIXERÀ, PERÒ SI QUE ES MILLORARÀ"

fixar el límit de velocitat a 80 Km/h en 16 municipis de la primera corona de Barcelona i a 90 Km/h en la segona corona. La següent fase, que encara està pendent d'aprovació, contempla la gestió flexible de la velocitat i està previst que es posi en marxa a finals de 2008". Garcia va fer referència als motius de la posada en marxa de la limitació de velocitat i va dir que era resultat d'altres experiències que han tingut lloc a l'estranger, com el cas de la ciutat de Rotterdam (Holanda). "La congestió no desapareixerà, però si que es millorarà", va reconèixer Garcia. Sobre els beneficis que es preveuen, el tècnic del departament de Medi Ambient va dir que està previst que disminueixin el nivells d'Òxid de Nitrogen i Diòxid de Carboni, així com el consum de carburants, que es calcula sigui d'entre 34 i 60 milions d'euros.

La darrera ponència va ser la de Xavier Abadía, cap de projectes de mobilitat de la Fundació RACC. Primer de tot, Abadía va deixar clar que el RACC "no està en contra de la mesura, sinó de la manera com s'ha desenvolupat aquesta normativa". Concretament es va referir a que calia "experimentar primer i aplicar-la després". Xavier Abadía va lamentar que "no hi hagi informació ni dades prèvies. Així, doncs, com sabrem si tindrà efectes? Tots estem interessats en millorar la mobilitat i reduir les emissions, però ens agradaria saber com ens explicaran els efectes que tindrà la mesura". Una altra de les qüestions a les que es va referir va ser que calia treballar a llarg termini, i per exemple, "estudiar com es desenvoluparà la tecnologia de l'automòbil, ja que en els propers anys, les diferències de contaminació entre diferents velocitats serà mínima i el marge estarà més relacionat amb la congestió que no pas amb la velocitat". Per últim, Abadía es va referir a la forma com es condueix i va dir que calia millorar l'educació de la conducció.

Xavier Abadía

"ES NECESSARI QUE LA MESURA S'ACOMPANYI D'UN SISTEMA DE GESTIÓ DINÀMICA DE LA VELOCITAT"

El moderador va demanar als ponents que destaquessin aquella idea que no els havia agradat dels altres participants. Tot i que va ser difícil, els participants van aprofitar per remarcar algunes idees interessants de les seves exposicions. Jaume Barceló va recordar que no es pot actuar des d'un sol punt de vista i que el trànsit s'ha d'analitzar des de diversos enfocaments. Va reconèixer que la gestió dinàmica de la velocitat és una bona mesura. Joan Anton Tineo va recordar que havia fet una pregunta ("Per què sembla tan espantosa la mesura?") i encara ningú l'havia contestada. Albert Garcia, per la seva banda, va dir que els cotxes nous encara representen un percentatge molt petit i que per això no els havien tingut en compte en els estudis. Per últim, Xavier Abadía va lamentar que en l'aplicació de la mesura s'ha fet una argumentació molt teòrica i va demanar "menys teoria i més experiència".

El participació dels col·legiats

El debat sobre la mesura de limitació de velocitat a 80 Km/h va reunir prop de 70 assistents, la majoria col·legiats que es van mostrar molt interessats i participatius sobre aquesta qüestió. Algú es va atrevir a respondre la pregunta de "Per què és una mesura tan espantosa" dient que "la polèmica sorgeix quan la via no està congestionada i t'obliguen a circular a 80 Km/h". Això, segons un assistent, és "pervers" perquè les vies estan dissenyades per córrer més i conduir d'una determinada manera. Tineo va insistir que ara ens equivoquem si plantegem noves infraestructures viàries perquè potser ja no són necessàries. Una altra intervenció del públic va fer referència a perquè aquesta mesura de la reducció de velocitat no havia anat acompanyada d'una gestió dinàmica de la velocitat. Albert Garcia va puntualitzar que precisament aquesta actuació ja està prevista però encara no se sap quan s'aplicarà. En el torn de preguntes, també es va demanar quan es posaria en marxa un sistema de control d'accessos, carrils d'alta ocupació i una entitat que gestionés la mobilitat i que "no estigués controlada ni per la policia ni pel sector de la construcció". Respecte a la primera qüestió, Xavier Abadía va assegurar que ho veia difícil i llunyà "perquè abans cal que hi hagi un sistema d'informació més sòlid i això no passarà abans de 10 anys". En relació a aquesta qüestió, Barceló va recordar la necessitat d'incrementar els recursos per investigar, ja que sense dades és més difícil aplicar mesures i estudiar-ne els resultats.

Les conclusions

El debat sobre aquesta mesura no va centrar-se tant en si és correcta o no, ja que tots el participants van acceptar d'una manera o altra que tenia beneficis, sinó en la manera que s'ha aplicat i les mancances que presenta, segons alguns. Les crítiques van sorgir perquè l'aplicació s'ha fet sense haver fet gaires estudis previs i mirant experiències d'altres països on les condicions climatològiques, d'infraestructures i socials són ben diferents. Entre les propostes que es van enumerar, destaca la creació d'un sistema per controlar els accessos a l'àrea metropolitana de Barcelona, així com la gestió dinàmica de la velocitat, que permeti modificar els límits de velocitat a les vies en funció de la congestió. Finament, el moderador, el periodista Josep Maria Ureta, va cloure el debat amb la frase Festina lente, que en llatí significa "anar de pressa a poc a poc".