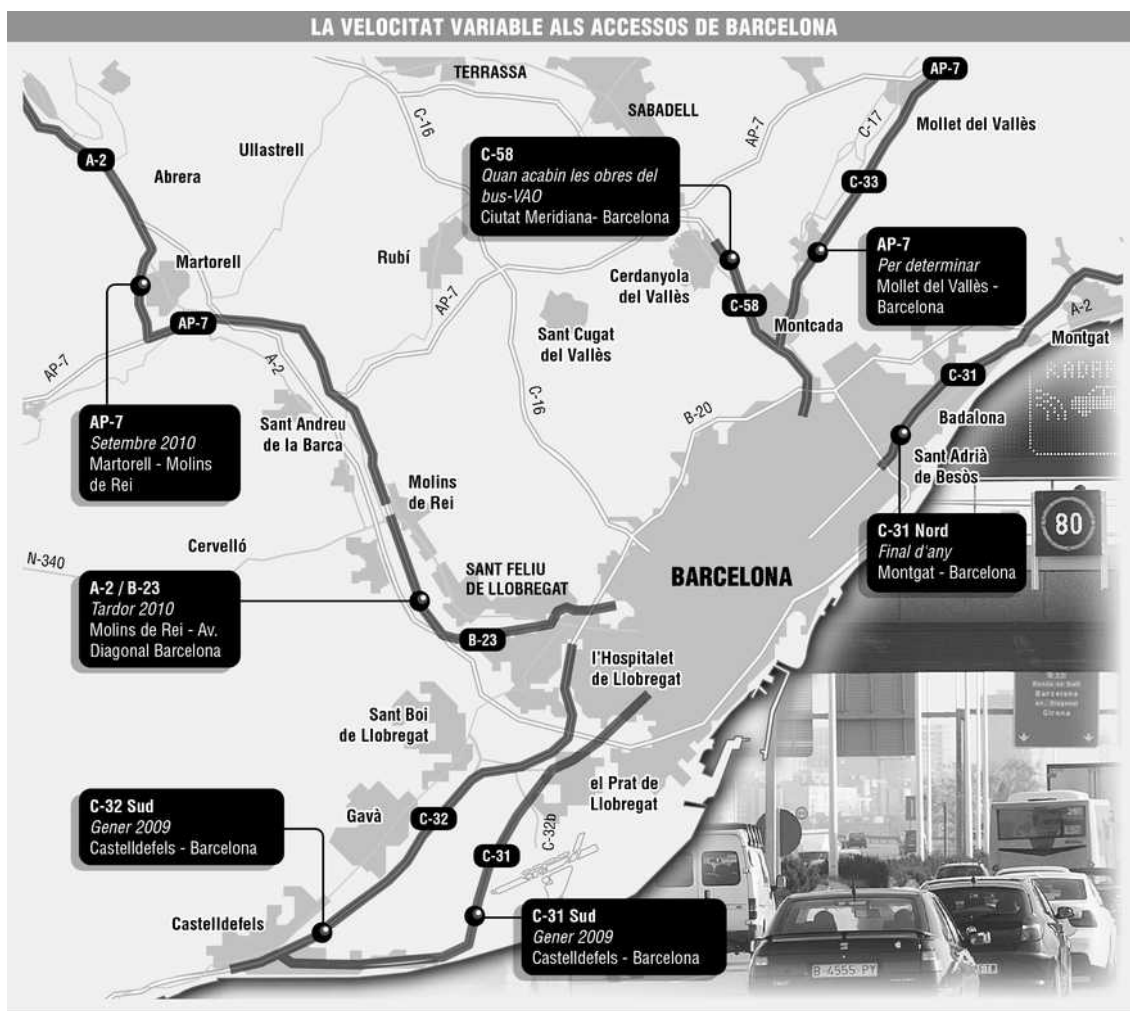


L'any de la velocitat variable

La gestió variable de la velocitat arriba a la resta d'accessos sud de Barcelona i a l'entrada per l'autopista del Maresme

El Punt, 08/01/10 02:00 - Barcelona - [núria puyuelo](#)



Fa un any que la velocitat variable es va implantar a l'autopista del Garraf (C-32) i l'autovia de Castelldefels (C-31), i ara toca estendre el sistema a les altres vies d'accés a Barcelona. Aquest any s'aplicarà a l'AP-7, entre Martorell i l'avinguda Diagonal, on està previst que comenci a funcionar entre l'estiu i la tardor, i també serà el torn de la C-31 nord, entre Montgat i Barcelona. Durant el primer mig any de funcionament, la velocitat variable va reduir l'accidentalitat en un 51% als trams en què s'aplica i el primer balanç va mostrar que els conductors tardaven aproximadament dos minuts menys a arribar a la seva destinació. Les crítiques a aquest sistema un any després continuen provenint del fet que la limitació a la nit, quan no hi ha circulació, continuï sent als 80 km/h.

L'objectiu de la velocitat variable és reduir la congestió del trànsit, l'accidentalitat i alhora fer disminuir la contaminació. Un any després de

l'aplicació de la mesura i en espera que el sistema s'estengui a altres accessos de Barcelona, tot indica que en matèria de trànsit els objectius de la velocitat variable es compleixen a la C-31 i a la C-32, els trams en què des del 15 de gener del 2008 s'aplica la velocitat variable. En el primer mig any d'implantació de la velocitat variable es va aconseguir reduir el nombre d'accidents, i els conductors, gràcies a la reducció de la congestió, van tardar de mitjana dos minuts menys a recórrer els 14 quilòmetres de l'autopista del Garraf, on la velocitat es regula en funció de la fluïdesa del trànsit. La velocitat pot baixar fins als 40 km/h quan hi ha congestió, i els conductors, per tant, no perceben que se'ls limita la velocitat, ja que la retenció tampoc els permet córrer més. Però què succeeix quan no hi ha retencions? Aquí és on la mesura va aixecar polseguera entre els conductors, i és una limitació que encara avui alguns qüestionen.

Per Evaristo Magaña, de la Coordinadora d'Organitzacions de Transportistes de Catalunya (COT), el sistema de velocitat variable aporta avantatges quan hi ha més trànsit perquè permet «circular millor», però considera que «hi ha hores del dia en què no té cap sentit que la màxima velocitat sigui de 80 km/h». «Córrer a la nit a més de 80 no suposa cap risc per a la circulació ni per a l'accidentalitat, i per als transportistes és un bon moment per avançar feina», assenyala Magaña. «Hauria de ser un sistema més flexible», hi afegeix. En la mateixa línia, el secretari general adjunt de la Confederació de Comerç de Catalunya, Benet Boix, assenyala: «És una bona solució per reduir el nombre d'accidents i la pol·lució, però hauria d'haver-hi altres sistemes alternatius. No pot ser que no es pugui córrer a més de 80 km/h a la nit, quan vas sol i tens quatre carrils.» Per la seva banda, Ricard Riol, el president de l'associació per a la promoció del transport públic, valora molt positivament l'aplicació de la velocitat variable. «La limitació de velocitat ha permès augmentar la capacitat de les vies i s'ha notat que ara els vehicles fan menys arrencades i frenades.» Ara bé, Riol assenyala que tot i que s'han reduït els gasos contaminants, altres mesures com l'estrenyiment dels carrils i la incorporació d'un carril bus en vies, com ara la B-23, ajudarien a millorar la fluïdesa del trànsit i a reduir la contaminació en els accessos de Barcelona.

Pel que fa a la possibilitat d'aixecar la limitació dels 80 km/h en els trams en què s'aplica la velocitat variable quan el trànsit sigui fluid, el govern sempre s'ha mantingut ferm a no canviar el criteri d'aplicar la limitació dels 80 a la zona de la primera corona de l'àrea metropolitana, ja que la mesura s'inclou dins del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Un sistema premiat

El sistema de velocitat variable va ser guardonat el novembre passat dins del marc del fòrum anual del projecte Easy Way, que se celebra a Viena, coordinat per la direcció general de Transports i Energia de la Unió Europea. En concret, el SCT va rebre el primer premi en la categoria de millor servei de gestió de trànsit.

Variable per a alguns

adrià gala

La majoria de conductors consideren que «això» de la velocitat variable és poc més que un conjunt de xifres i de llums que es van encenent i apagant com els ornaments d'un arbre de Nadal. Han provat alguna vegada de circular pel carril esquerre de la C-32 a la velocitat màxima permesa que s'indica als panells? No ho facin. En pocs segons tindran al seu darrere un d'aquests conductors *passo dels panells* que va a 130 km/h i que els farà llums perquè s'apartin o optarà per avançar-los per la dreta mentre els miren, sempre desafiadors. Potser, fins i tot, els insultaran. Llavors vostès, com jo, optaran per col·locar-se en un carril més lent i pensaran: de què serveix la velocitat variable? A veure si el multen!

Velocitat variable fins a Martorell al setembre i fins a Montgat a final d'any

El límit continuarà en 120 km/h a l'AP-7 però no es tanca la porta a superar els 80 km/h de nit

El Punt, 05/01/10 02:00 - Barcelona - [x.miró / n.puyuelo](#)



La velocitat variable s'aplicarà cap al setembre al tram de l'autopista AP-7 entre el peatge de Martorell i Molins de Rei. Foto: ORIOL DURAN.

El Servei Català de Trànsit (SCT) prepara per aquest any l'extensió de la velocitat variable al tram de l'autopista AP-7 situat entre Molins de Rei i el peatge de Martorell i en un dels trams en direcció nord de la B-20 o de la C-31 fins a Montgat. El límit de velocitat actual d'aquests trams no canviarà perquè el govern català considera la reducció variable un instrument de gestió del trànsit. La limitació de 80 km/h es congela i no s'estendrà a cap altre tram de la xarxa viària metropolitana. El director del Servei Català de Trànsit, Josep Pérez Moya, no tanca la porta a permetre superar els 80 km/h a la nit si ho veu bé Medi Ambient.

L'any 2010 la velocitat variable als accessos viaris de Barcelona es prolongarà fins al peatge de Martorell de l'autopista AP-7 i fins a Montgat per la B-20 o la C-31. Aquest mes, el Servei Català de Trànsit adjudicarà la instal·lació de la senyalització per fer-ho possible amb vista al setembre al tram viari entre Molins de Rei i el peatge de Martorell.

La velocitat màxima es mantindrà en els 120 km/h i es reduirà en els moments que es consideri oportú per motius de congestió. És el mateix que s'estudia per als 80 km/h entre Badalona i Montgat a la C-31 o entre Santa Coloma de Gramenet i Montgat a la B-20. El Departament d'Interior preveu, de moment, que la velocitat variable només s'apliqui en una d'aquestes dues vies cap al Maresme. Seria a final d'any i la velocitat es limitaria a la baixa quan es consideri recomanable per evitar o reduir cues. El director del servei, Josep Pérez Moya, explica que la velocitat variable és un instrument de gestió de trànsit i no pas de millora de la seguretat o reducció de la contaminació. Per aquesta raó, els límits es mantenen en els dos trams. Respecte dels 80 km/h, descarta que la limitació s'estengui a altres trams de la xarxa viària metropolitana, i en aquest sentit no es preveu aplicar-la al pas de l'AP-7 pel Vallès des del Papiol fins a Mollet. Pérez Moya no tanca la porta a permetre en el futur que se superin els 80 km/h durant les hores nocturnes però deixa clar que aquesta decisió no correspon a l'organisme sinó al govern: «No estem en contra de modificar els 80 km/h a la nit però cal ser coherents.»

La majoria de nits no és la seguretat viària el motiu de la limitació de 80, sinó la contaminació atmosfèrica de la primera corona metropolitana. Però també és cert que, en les hores nocturnes, les emissions contaminants es redueixen per la disminució del trànsit comparat amb les hores del dia. El director del SCT creu que ha de ser, doncs, una decisió que ha de prendre el Departament de Medi Ambient un cop hagi fet el balanç de dos anys d'aplicació de la mesura i del comportament de les emissions contaminants dels vehicles durant tot el dia i en diversos moments de l'any. En qualsevol cas, Pérez Moya defensa els resultats de la mesura de limitació als 80 km/h, que ha permès reduir un 50% el nombre de víctimes d'accidents a les vies on s'ha desplegat. L'objectiu principal del SCT ha de continuar sent la reducció de nombre d'accidents, segons ell, perquè és així com es redueixen també els de víctimes mortals i ferits greus. El nombre de morts a la carretera a Catalunya –269 el 2009– s'ha reduït un 57% en deu anys per la major sensibilitat dels conductors i la millora de les vies, segons Pérez Moya, però també gràcies al permís per punts, a la reforma del Codi Penal, als controls d'alcoholèmia i a les limitacions de velocitat.