

LA VELOCITAT VARIABLE, A DEBAT UN ANY DESPRÉS

Francesc Soriguera. Cap de projectes del Centre d'Innovació del Transport (UPC)

«El que ens hem de preguntar és fins a quin punt estem disposats a pagar per reduir la contaminació»

L'expert en gestió del trànsit defensa que la velocitat variable és útil per reduir la congestió del trànsit i la contaminació si s'aplica conjuntament amb altres mesures

N. PUYUELO / Barcelona
 ● La velocitat variable a què ajuda més, a millorar la fluïdesa del trànsit, a reduir l'accidentalitat o a disminuir la contaminació?

«Afecta tant l'accidentalitat, com la fluïdesa i la contaminació i influeix en major o menor grau en funció de si hi ha congestió o no. La mesura va sorgir per reduir la contaminació, però si es vol reduir les emissions hi ha molts altres aspectes que hi influeixen, com ara l'antiguitat dels cotxes que circulen per la via. La velocitat variable persegueix l'objectiu de disminuir la congestió reduint la velocitat dels vehicles abans que arribin a la retenció i, a banda, s'aconsegueix que a menys velocitat hi hagi menys contaminació i menys accidentalitat.»

–El límit dels 80 km/h és la velocitat màxima que permet circular un nombre més gran de vehicles?

«Entre els 70 i els 90 km/h és la velocitat en què els vehicles contaminen menys per quilòmetre recorregut. La velocitat òptima varia en funció de les condicions meteorològiques i de la manera com es condueix. Si se circula a una velocitat de 80 km/h es contamina menys que a 120 km/h.»

–Per tant, si a la nit els cotxes poguessin circular a 120 km/h contaminarien més que anant a 80 km/h tot i que no hi hagi congestió?

«Sempre que es va a 80 km/h en comptes de 120 km/h es redueix la contaminació. El que ens hem de preguntar és fins a quin punt estem disposats a pagar per reduir la contaminació. És necessària la velocitat variable a la nit si és quan la contaminació ambiental és més baixa? Decidir si hem de reduir la contaminació sempre, fins i tot a la nit, és una decisió



Francesc Soriguera, al Campus Nord de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). / N.P.

política.»

–Fins a quin punt la velocitat variable fa reduir les congestions i la contaminació als accessos de Barcelona?

«És molt difícil reduir notablement la congestió només limitant la velocitat. Quan hi ha congestió és quan es contamina més. El fet d'arrancar i parar provoca un augment de les emissions, més que si se circula a 120 km/h. Reduir la congestió costa moltíssim. L'avantatge és que limitant la velocitat aproximadament a 80 km/h es pot augmentar la capacitat de les autopistes i, de retruc, es redueix la congestió i la contaminació. Els esforços haurien d'anar dirigits a reduir la congestió, perquè suposa guanyar en temps i reduir la contaminació.»

–Quines altres mesures aplicaria als accessos de Barcelona per reduir la congestió?

«Als Estats Units, per exemple, ja fa 40 anys que restringeixen els accessos a l'autopista quan hi ha molt de trànsit. El conductor no pot entrar a l'autopista quan ell vulgui sinó quan l'autopista ho permeti. Es tracta de controlar l'accés amb un semàfor. Pot ser que el cotxe estigui esperant dos o tres minuts abans d'entrar a l'autopista. Aquests accessos són limitats i el que passarà en poc temps és que es col·lapsarà la via d'accés a l'autopista i la resta de conductors optaran per agafar una carretera alternativa.»

–També s'ha parlat d'estreñer els carrils de les vies que acumulen més intensitat per guanyar més fluïdesa en el trànsit?

«Els carrils de les autopistes fan 3,5 metres d'amplada i estan pensats perquè el conductor hi circuli a 120 km/h o fins i tot

a 140 km/h. L'amplada es fa en funció de la velocitat màxima de la via i ha de ser suficient perquè l'efecte visual et permeti circular còmodament. Si limites la velocitat per sota dels 120 km/h, ja no cal que els carrils siguin tan amples. Es poden reduir a 3 metres i encabir-hi un carril per a motos. És una mesura que no s'ha fet mai i a l'àrea de Barcelona segur que seria un èxit perquè hi ha un gran volum de motos. També es podria fer un carril bus o un per a vehicles d'alta ocupació.»

–Creu que la velocitat variable seria útil a altres poblacions catalanes en hora punta?

«Sí, en totes les que tinguin vies d'accés d'alta capacitat que es congestionin, no només la velocitat variable, sinó tot aquest paquet de mesures. Hem començat amb la velocitat variable però no ens podem quedar aturats aquí.»

la proposta



► **Paper i Llibre Antic.** La convenció Paper i Llibre Antic, dedicada al col·leccionisme de paper, celebra el seu quarantè aniversari en una edició en què s'ofereix material inèdit de peces eròtiques franceses i dels Estats Units relacionades amb Brigitte Bardot, Catherine Deneuve i Ursula Andress. La convenció, que reuneix expositors de tot l'Estat espanyol, se celebrarà avui a l'hotel Majestic (passeig de Gràcia, 58) de 10 a 20 hores. També es podran adquirir entrades i cartells dels partits més importants de la història del Barça i tota mena de postals, cromos, fotografies, publicacions i objectes relacionats amb el món del futbol, els viatges, la màgia i el cinema.

la foto |



► **Pluja de caramels.** La pluja va deslluir algunes cavalcades a Catalunya dimarts al vespre, però alguna mainada va saber reaprofitar les eines per no mullar-se per recollir, alhora, la pluja de caramels, com aquest de la imatge. / JUDIT FERNÁNDEZ

PUBLICITAT

UOC
 Universitat Oberta de Catalunya
 www.uoc.edu

PUBLICITAT

43 ANYS
ANGEL MIR

PORTES
 INDUSTRIALS • COMERCIALS
 RESIDENCIALS • ENROTLLABLES
 AUTOMÀTIQUES DE VIDRE
 RÀPIDES • SECCIONALS
 PLEGABLES • TALLAFOCS

EXPOSICIÓ PERMANENT
CORÇA - LA BISBAL
 Dissabtes de 9 a 13 h
 www.angelmir.com
 972 640 620