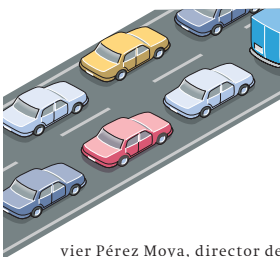


uns 10 segons- perquè aquell conductor que passi per sota d'un pòrtic just quan es canvia la velocitat pugui percebre que hi ha un nou límit i no sigui caçat per circular a una velocitat excessiva.

**REDUCCIÓ D'ARRENCADES** // Amb els límits variables es preveu reduir entre el 20% i el 25% les parades i arrencades dels vehicles, a fi d'aconseguir una homogeneïtzació de la circulació. A més, segons preveu l'SCT, disminuirà entre el 15% i el 20% el temps de recorregut dels vehicles, i per tant també les congestions. La millora de la fluidesa del trànsit i la reducció de la velocitat incidirà positivament en les xifres de sinistralitat.

Trànsit ha previst un període de gràcia de dos mesos durant els quals no se sancionaran els conductors que no respectin els límits variables. A partir del 15 de març, les multes arribaran als domicilis. I amb tota la seva duresa. Tal com va exemplificar ahir Xa-



► A pas lent ► Trànsit intens a la Ronda de Dalt de Barcelona, a l'altura de Can Caralleu.

# Més lent, més ràpid

**La disminució de la velocitat màxima sol redundar en menys congestions perquè la distància de seguretat s'escurça i els cotxes circulen a un ritme homogeni**

vier Pérez Moya, director de l'SCT, si un conductor circula a 80 quilòmetres per hora en un tram en què els panells limiten la velocitat a 40 (és a dir, que s'està pròxim a la congestió) serà multat per duplicar el límit de la via, o com va sentenciar Pérez Moya, per ser «un temerari». No es col·locaran més radars dels que ja hi ha instal·lats. Aquests, òbviament, estaran connectats al sistema informàtic perquè tinguin en compte en tot moment el límit que regeix.

**EXPANSIÓ DE LA INICIATIVA** // Les vies ràpides del sud de Barcelona són només les primeres a disfrutar d'aquesta nova gestió del trànsit. Passat l'estiu de l'any que ve, li tocarà el torn a la B-23, entre Molins de Rei i l'avinguda Diagonal i, el 2010, a les vies del nord de la conurbació barcelonina, és a dir, la C-58 i la C-31.

En el cas de la C-58, les obres de construcció del carril VAO -segregat i per a vehicles amb més d'un viatger- suposaran un petit contratemps per a la instal·lació dels senyals. Contratemps que, segons Saura, serà molt benvingut, per tot el que suposa d'impuls a la racionalització del vehicle d'ús privat. ≡

JUAN RUIZ SIERRA  
MADRID

Per resoldre l'enigma de per quin motiu a vegades circular més lent significa circular més ràpid, els experts recorren a dues explicacions complementàries. Es tracta d'una qüestió que als ulls del neòfit té característiques gairebé paranormals -com és possible que disminuir la velocitat impliqui que el trànsit sigui més fluid?- però els que han escrutat el fenomen saben que hi ha dos motius plens de lògica. El primer, que és la constatació que l'ésser humà no és una màquina, pot sonar com una obvietat, però no ho és; el segon, en canvi, sembla tot al contrari, un fenomen dolorosament complicat: l'homogeneïtzació dels fluxos.

«Les persones no són màquines, -diu Francesc Soriguera, director de projectes del Centre d'Innovació del Transport (ZENIT), organisme que pertany a la Universitat Politècnica de Catalunya-. **Quan circulen, guarden una distància de seguretat respecte al vehicle que tenen davant seu, que varia en funció de la velocitat. Com més velocitat, més distància de seguretat.** Si l'ésser

humà fos una màquina, si pogués circular a 120 quilòmetres per hora deixant un mínim espai amb el cotxe que el precedeix, sempre el mateix reduït espai, llavors les carreteres serien com les vies del tren. «No obstant -continua Soriguera-, la seva capacitat varia en funció de la velocitat dels vehicles. **Quan aquesta disminueix, hi caben més cotxes.** I així, per art de màgia, és com s'aconsegueix en part que hi hagi menys congestions.

L'altra part és més enrevessada. Homogeneïtzació de fluxos. El generent del ZENIT, Leif Thorson, recorre als extrems i raona que quan un vehicle es desplaça a 120 quilòmetres per hora però topa amb un altre que circula a una velocitat de 60 i no el pot avançar, ha de trepitjar el fre, cosa que motivarà que el que es trobi darrere seu també freni, cosa que farà així mateix el següent, el següent, el següent i el següent fins que, tots junts més els que es vagin incorporant a la frenada formin un bonic embús. En canvi, si la velocitat màxima permesa és menor, també serà menor la diferència de velocitats entre els vehicles, hi haurà menys interferències, els fluxos se-

## LA CIRCULACIÓ

ran més homogenis i el trànsitindrà més fluidesa.

Quan els vehicles roden de forma més pausada, les carreteres tenen molta més capacitat

## PROS I CONTRES

«Les virtuts de l'embús

Les explicacions. Les avaluacions de Soriguera i Thorson sobre el que es va anunciar ahir són cautes, perquè primer volen observar com s'endinsa Barcelona en els secrets de la velocitat variable, però també vesteixen un cert to agreuolç. Sostenen que aquesta mesura és bona, i que representa un primer pas en la gestió del trànsit, però també és insuficient: caldria combinar-la amb d'altres, tan nombroses com desconegudes per aquests indrets, des d'alterar els temps dels semàfors en funció del trànsit fins a prohibir el canvi de carrils en determinats trams, passant per la creació d'un carril per a les motos. I pel que fa concretament a les congestions, bé, «les congestions són necessàries -opina Thorson-. **L'objectiu és que també siguin predictibles. Si no hi hagués congestions, tothom agafaria el cotxe i això seria com Los Angeles.** I no sembla que ningú vulgui que Barcelona sigui Los Angeles. ≡

VIDEO DE LA SENYALITZACIÓ DEL SISTEMA A [www.elperiodico.cat](http://www.elperiodico.cat)