



A 80 PER LA SOSTENIBILITAT

EL SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT VALORA POSITIVAMENT LA REDUCCIÓ DEL LÍMIT DE VELOCITAT A LES PRINCIPALS VIES D'ENTRADA A BARCELONA

Què estem disposats a sacrificar per disminuir l'emissió de gasos contaminants produïts pel transport privat? La resposta a aquesta pregunta és bàsica per determinar com seran les polítiques de gestió ambiental del trànsit que es desenvoluparan els propers anys en un camp en què l'opinió pública és extremadament sensible.

Malgrat la polèmica que va acompanyar la reducció del límit de velocitat a les principals vies d'accés a la ciutat de Barcelona a un màxim de 80 km/h, el director del Servei Català de Trànsit, Josep Pérez Moya, va defensar-ne l'efectivitat al Col·legi: "Hem guanyat en fluïdesa i també en seguretat. En les vies afectades per aquesta normativa el nombre de víctimes mortals s'ha dividit per dos i encara ha baixat més la xifra de ferits. En canvi, com a contrapartida, els conductors només perden nou segons per quilòmetre recorregut". D'altra banda, el cap de projectes de mobilitat del RACC, Xavier Abadía, va recordar en la Jornada sobre la gestió ambiental del trànsit, que va tenir lloc el passat 1 de febrer, que la seva entitat va ser una gran defensora del model de velocitat variable que finalment s'està implantant a les diferents entrades i sortides de la capital catalana. I és que, en paraules d'Abadía, "gràcies a aquesta mesura de gestió del trànsit, s'aconsegueixen evitar els embussos que fan augmentar d'una manera considerable el grau de

contaminació". Això no obstant, segons l'especialista, altres països europeus, com Alemanya, han optat per intervenir directament sobre els vehicles més contaminants, "establint perímetres d'accés per a aquests i fomentant així la renovació del parc d'automòbils per a altres vehicles amb tecnologies menys contaminants". Igualment, una de les polítiques verdes que cada vegada cobra més força en el sector és la implantació dels carrils BUS o BUS-VAO, per a autobusos i vehicles d'alta ocupació. Ara bé, per fer-ho es necessita espai i per guanyar-lo, com ja va suggerir el director del Servei Català de Trànsit en una entrevista que li van fer ara fa uns mesos a Catalunya Ràdio, l'amplada dels carrils en què el límit màxim de velocitat és de 80 km/h podria reduir-se fins als 3 metres o als 3,30 metres.

Des del Centre d'Innovació del Transport, CENIT, Francesc Soriguera va indicar que l'objectiu final de la gestió del trànsit ha de ser garantir un cert volum de desplaçaments i minimitzar els costos que generen (de



temps, de diners, i també ecològics, entre d'altres), tot estudiant, en cada cas, què és el que volem estalviar. "Gestió mediambiental sí, però no a qualsevol preu", va matisar Soriguera.

Més en concret, l'expert va suggerir evitar els embussos a causa del vessament de cues dels ramals de sortida en el tronc central de les autopistes metropolitananes, la utilització dinàmica dels vorals per augmentar la capacitat de colls d'ampolla puntuals, o assegurar respostes ràpides en cas d'incidència. També va parlar de com gestionar la demanda controlant l'accés a l'autopista (mitjançant una regulació del ritme d'entrades, una regulació diferencial segons la destinació o prohibint l'accés gratuït a les carreteres més conflictives a determinats vehicles: pesants, matrícules parells/senars dies alterns, un sol ocupant, etc.). En qualsevol cas, per fer efectives aquestes mesures és necessària una gran inversió en tecnologia, en

GRÀCIES A AQUESTA MESURA DE GESTIÓ DEL TRÀNSIT S'ACONSEGUEIXEN EVITAR ELS EMBUSSOS QUE FAN AUGMENTAR EL GRAU DE CONTAMINACIÓ

estudis que en garanteixin l'optimització i en informació per als usuaris, tal com va recordar al Col·legi el cap de Trànsit i Estudis d'Abertis, Joan Altarriba, tot destacant l'ús dels panells de senyalització variable, el servei de radiopista i el telèfon blau d'informació, disponible les 24 hores del dia.

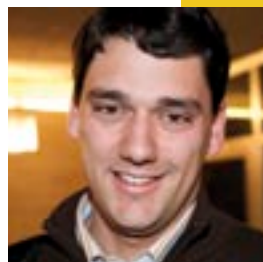
També la tecnologia dels mateixos vehicles és important, els nous models contaminen menys que els antics, i si són elèctrics, millor. Per això, com va ressaltar Pérez Moya, "els propers deu anys seran decisius per fer una aposta clara pels cotxes i les motos híbrids i hauríem de saber aprofitar la crisi per canviar el parc d'automòbils". El camí per una mobilitat sostenible encara és llarg i requereix, sobretot, una bona comunicació amb la societat, tal com van emfatitzar ponents i públic al Col·legi.

--- LES OPINIONS ---



MARTA VIVES

Ajuntament de Sant Cugat
"M'ha agradat sobretot l'explicació de Xavier Abadía sobre com altres països d'Europa han posat restriccions a la circulació dels vehicles més contaminants".



JOSEP MARIA TORNÉ

Enginyer Industrial, CENIT
"Sempre està bé acostar-se a un tema des de les mirades dels diferents especialistes del sector".



BERENGUER GANGOELLÉS

Enginyer de Camins, Departament de Medi Ambient de la Generalitat
"M'ha faltat que fessin menció del tema de l'eurovinjeta, els ponents hi han passat massa de puntetes i trobo que és important".



RAÚL MILLÁN

Consultor de trànsit
"Ha estat bé perquè ha parlat gent de diferents àmbits: investigació, gestió, administració i consumidors. També ha estat interessant l'explicació sobre com diferents països europeus treballen la gestió mediambiental del trànsit".