

Límit de 80 Km/h i velocitat variable per la millora de la salut i el medi

J. Martí Valls. Grup de Medi i Salut del CAPS. Barcelona. 7 de febrer de 2011

Tret de ***l'Informe del Medi Ambient i la Salut***. Elaborat pel Centre d'Anàlisi i Programes Sanitaris (CAPS) amb el suport del Consell Assessor pel Desenvolupament Sostenible (CADS) de la Generalitat de Catalunya. Setembre 2010.

Per consultar tot l'informe es pot anar a: [www.caps.cat /medi ambient/documents](http://www.caps.cat/medi_ambient/documents)

O be a: <http://caps.cat/images/stories/INFORMECAPSmediamb.pdf>

En l'esmenta't Informe dèiem com a conclusions d'aquest tema segons les experiències en varies ciutats europees que havíem consultat i en l'Àrea Metropolitana de Barcelona:

Límit de velocitat a 80 Km/h.

- Hi ha una millora de la qualitat de l'aire deguda a una reducció del consum de combustible i de les emissions dels contaminants primaris.
- Hi ha una reducció del soroll.
- Milloren les condicions de circulació (incrementa la fluïdesa) i la seguretat (disminueix el nombre i gravetat dels accidents).
- Referent a la salut, la disminució dels nivells de contaminació impliquen un increment de l'esperança de vida de la població.
- L'aplicació d'aquesta mesura sembla donar resultats positius, però ha de ser complementada amb d'altres.
- Aquestes dades no són fàcilment extrapolables a altres regions i països ja que depenen de molts factors (el nombre de vehicles que circulen, el parc de vehicles (antiguitat, tipus de combustible, manteniment etc.).
- L'eficàcia d'aquesta mesura podria justificar l'aplicació en d'altres poblacions de grans dimensions a catalunya.
- En altres països on s'ha aplicat la mateixa mesura, s'han aconseguit millores més destacables. A Rotterdam (Holanda), la disminució de les emissions de NO_x procedents del trànsit va ser del 25% al 2005, fet que podria indicar, que encara es pot fer un esforç major en aquesta direcció.

Velocitat variable

- La velocitat variable fa disminuir les congestions i millora la fluïdesa del trànsit (fet que evita les frenades i les arrencades on s'emeten gran part dels contaminants). En conseqüència, el consum de combustible disminueix, així com les emissions de contaminants atmosfèrics amb el conseqüent benefici per a la salut.

- La implementació no suposa una gran despesa econòmica i el sistema funciona de manera bastant autònoma un cop s'ha posat en marxa.
- És molt important adaptar la integració de la informació segons les necessitats específiques de cada regió (meteorologia, densitat de trànsit, estat de les carreteres, etc.); quantes més dades s'avaluïn, més eficient serà la mesura.
- Cal posar especial atenció en la durada dels trajectes, ja que s'ha vist que en forces casos pot incrementa-la. S'hauria de procurar minimitzar aquest increment, i alhora fer entendre als conductors que els beneficis de la mesura ho mereixen.
- Reducció evident dels accidents i de la seva gravetat.
- S'aprecia una reducció del soroll.
- Les polítiques d'informació i sensibilització sobre la mesura són importants per assegurar el bon funcionament de la mesura i obtenir el canvi de conducta dels usuaris tal i com s'ha produït en les zones d'aplicació a Europa i Estats Units.
- La mesura pot comportar canvis indirectes en la conducció com per exemple la diferent utilització dels carrils.

Les dues mesures juntes

Ambdues mesures són interessants i efectives per a la reducció de la contaminació, la congestió, el soroll i els accidents. Com ja s'ha comentat, la limitació dels 80km/h disminueix les emissions, i aquest fet es deu més a la reducció de les altes velocitats que a la disminució de la congestió. Cal dir, però, que la velocitat variable aconsegueix reduir més la congestió i augmentar la fluïdesa (i per tant redueix més la contaminació associada a les parades i arrencades i a les baixes velocitats). Seria interessant establir una velocitat mínima permesa que contempli l'òptim d'eficiència dels combustibles. L'aplicació de la velocitat variable sobre la limitació de 80km/h (és a dir, la suma de les dues mesures), implica uns resultats millors tal i com s'està fent a la C-31 i la C-32. El mateix model es podria estendre a altres zones de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Cap de les dues mesures aplicades a l'Àrea Metropolitana de Barcelona van ser ben acollides per la població a diferència d'altres països. El desconeixement dels motius de la mesura i la sensació d'ésser tan sols una mesura recaptatòria en podrien ser la causa. Per això semblen necessàries campanyes informatives més eficients que aprofundeixin en els motius de les mesures i persegueixin un objectiu real de sensibilització per la millora de la salut i el medi.

En conclusió, veiem les bones pràctiques de moltes ciutats d'Europa i Amèrica que varem revisar en el citat Informe, creiem que la decisió presa pel actual govern de Catalunya, a més de ser un error des del punt de vista de la evidència científica, es també un error polític, doncs no ajuda gens, al contrari, a la necessària educació ciutadana en aquest tema, imprescindible per fer front als interessos econòmics d'uns quants i a la opinió de gent ignorant i frívola que el que defensen es la llibertat absoluta de corre per les carreteres i el dret a matar per accident o lentament per contaminació.