

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC) proposa la modificació de les ordenances de circulació dels municipis de Catalunya per tal de que el límit de velocitat genèric sigui de 30 km/h (límit 50 km/h només a la Xarxa bàsica de circulació motoritzada)

Objectius:

- Millorar la seguretat de vianants i ciclistes
- Promoure l'ús generalitzat de la bicicleta a tota la ciutat
- Reduir la contaminació ambiental i acústica
- Reduir el consum de combustible

Article: Velocitat dels vehicles que circulen pel nucli urbà

1. Dins el nucli urbà la velocitat dels vehicles de tota categoria no pot superar els **30 quilòmetres per hora**, sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via, que seran expressament senyalitzades.
2. En els carrers de prioritat invertida (o de convivència) els vehicles reduiran la seva velocitat a **20 km/h**.
3. En els carrers sense voreres i en els de gran afluència de vianants, els vehicles reduiran la seva velocitat a **10 km/h**, i prendran les precaucions necessàries, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran la preferència, en tot cas a aquells. En cas de pluja, d'obres, paviment deficient o carrers estrets s'adoptaran les mateixes precaucions.

JUSTIFICACIÓ

La major part dels carrers de les ciutats no estan inclosos en la Xarxa Bàsica de Circulació Motoritzada de la ciutat. En el cas de Barcelona, l'anomenada **Xarxa Local**, de vocació residencial, representa el **72%** de la xarxa total i només suporta el 19% del trànsit de Barcelona.

("La Xarxa Bàsica de Circulació de la ciutat de Barcelona", Pacte per la Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2002).

La **velocitat mitjana** a les vies urbanes es troba entre 20 i 30 km/h. En el cas de la ciutat de Barcelona és de **22 km/h**.

("Dades Bàsiques de Mobilitat 2004 i Actuacions de futur", Pacte per la Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2005).

Perquè límit 30 km/h?

30 km/h, el límit general de velocitat en àrees urbanes és més que una qüestió de seguretat viària. Una reducció de 20 km/h en el límit de velocitat representa una gran diferència: hi ha menys accidents i són menys greus. Menor velocitat comporta que el trànsit necessiti menys espai i faci menys soroll; això millora la qualitat i habitabilitat de l'espai urbà. Una velocitat general més baixa facilita caminar i pedalar, fet que afavoreix estils de vida actius i saludables. La introducció d'un límit general de velocitat urbana més baix és, per tant, una millora estructural en seguretat viària. És fàcil d'entendre, pot dur-se a terme en poc temps i comporta un cost molt reduït.

El BACC recomana fermament l'aprovació dels 30 km/h com a límit general de velocitat a totes les àrees urbanes (límit 50 km/h només a la Xarxa bàsica de circulació motoritzada).

Experiència positiva de més de 30 anys

Durant els darrers 30 anys s'ha demostrat, amb experiències a molts països europeus, que les zones de 30 i 40 km/h aporten nombrosos beneficis. La velocitat de conducció disminueix linealment amb la reducció del límit, i el nombre de víctimes de trànsit disminueix, així com la gravetat de les ferides. Les velocitats reduïdes també comporten menys soroll i un medi més habitable.

Només algunes illes privilegiades, no

La implementació de zones de 30 km/h costa temps i diners; cal prendre decisions polítiques per a cada nova zona, i treballar-hi molt. Cal instal·lar senyals de trànsit, marcar la calçada, construir alentidors o fer altres canvis per recordar als automobilistes que són en una zona especial.

S'ha demostrat en estudis internacionals que entre un 70 i un 80% de la xarxa viària urbana és apta per promoure-hi aquesta reducció de velocitat. Això comprèn tant calçades en àrees residencials com en zones comercials. Només les vies principals de la xarxa bàsica de circulació motoritzada són adients per a 50 km/h.

Per aquesta raó, seria més senzill i més eficient aprovar els 30 km/h com a límit general de velocitat en el nucli urbà, en comptes de continuar establint únicament illes de 30 km/h. Encara caldrien algunes excepcions especials, però és més fàcil fer excepcions per al 20 o 30% de la xarxa viària que per al 70 o 80%. Un límit general de velocitat general voldria dir menys senyals i molts menys redissenys de vies. A més a més, es podria realitzar en un temps molt més curt i per molts menys diners. I els carrers amb velocitats civilitzades deixarien de ser unes poques illes privilegiades escampades per tota la ciutat.

Els accidents són menys greus

La velocitat reduïda té un gran impacte positiu en la seguretat viària. Mentre les col·lisions entre cotxes i usuaris desprotegits són fatals en un 40% dels casos a 50 km/h, aquest balanç baixa a només el 5% quan es va a 30 km/h, i les ferides són significativament menys serioses.

El perill es percep millor

A 50 km/h, l'automobilista o motorista es concentren sobre allò que passa a 40 m davant del seu vehicle, com en el cas d'un túnel. A 30 km/h la seva atenció es focalitza sobre un punt a 15 m davant d'ell. L'angle de visió s'incrementa molt més a 30 km/h i els perills a les bandes esquerra i dreta es perceben molt millor.

Es redueix la distància de frenada

A 30 km/h la distància de frenada (incloent el temps de reacció) és d'aproximadament 13 m. A 50 km/h aquesta distància es duplica. Cal també tenir en compte en el càlcul l'estat de la calçada i dels pneumàtics.

Més seguretat per a vianants i ciclistes

Mentre l'increment en el temps de conducció és amb prou feines perceptible, les velocitats reduïdes aporten una millora significativa en les condicions viàries de vianants i ciclistes. No tan sols millora substancialment la seguretat viària, sinó que tenen més llibertat de moviments i estalvien temps.

Increment de l'ús de la bicicleta

Els efectes positius quant al soroll i una millora general de l'habitabilitat de les ciutats són un suplement que s'afegeix a la reducció d'accidents. Especialment per als ciclistes, les velocitats dels automòbils no tan sols tenen un efecte real sinó també en la percepció de la seguretat. Fer servir la bicicleta en un entorn de 30 km/h és molt més plaent que no pas en un de 50 km/h. Un canvi en aquest sentit estimularia l'anar a peu i en bicicleta, la qual cosa voldria dir més exercici físic i millor salut en general a llarg termini.

30 km/h millora l'economia

La conducció a 30 km/h és més regular, amb menys acceleracions, frenades i canvis de velocitat. Això redueix el consum de benzina i el desgast dels frens. L'economia familiar i la del país ho agrairan molt.

Menys sorolls i emissions, més qualitat de vida

A una velocitat uniforme a 30 km/h i sense accelerades, es redueixen la quantitat de les emissions de gasos nocius (òxids de carboni, òxids de nitrogen i hidrocarburs) provinent del trànsit motoritzat. El soroll també es redueix considerablement.

El límit 30 km/h té bona acceptació

Basant-se en aquestes bones experiències, moltes ciutats europees s'han decidit per les zones de 30 km/h. I aquestes zones han funcionat bé. Cal remarcar que hi ha hagut una acceptació general de les velocitats reduïdes, inclús entre aquells que utilitzen primordialment l'automòbil o la moto.