

Informe justificatiu per l'aprovació del nou límit de velocitat a tots aquells carrers no inclosos a la Xarxa Bàsica de Barcelona

Febrer de 2020

Objectius de la mesura

L'objectiu principal de la mesura és la millora de l'habitabilitat de la ciutat i del benestar dels seus ciutadans en promoure una millor integració dels vehicles motoritzats en l'àmbit urbà. La reducció de la velocitat té un impacte molt significatiu en el nombre de sinistres que es produeixen a la ciutat i també en la gravetat de les lesions de les persones implicades. Subsidiàriament és una mesura que redueix l'impacte acústic del trànsit i millora algunes de les emissions vinculades al trànsit de vehicles.

Motivació

Els objectius del Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2013-2018 que acabem de tancar amb l'aprovació del nou pla, eren la reducció del 30% del nombre de morts en accidents de trànsit i del 20% de ferits greus. Aquests valors estaven alineats amb l'objectiu de l'UE de reduir el 50% de morts i el 40% de ferits greus el 2020 en relació amb el 2010. A Barcelona, l'any 2018 el nombre de víctimes mortals s'havia reduït un 46% respecte a l'any 2010, mentre que el de ferits greus, només ho havia fet en un 9%. D'aquest Pla s'havien completat el 80% de les mesures, es trobaven en fase de realització el 15% i no s'havien pogut realitzar el 5%. L'històric del període de vigència de l'anterior pla 2013-2018 mostra que els usuaris vulnerables suposen més del 90% de les víctimes mortals i més concretament, vianants i motociclistes són els col·lectius més involucrats en els accidents mortals.

El febrer de 2020 es va aprovar la nova edició d'aquest pla. L'Ajuntament de Barcelona va aprovar el Pla de Seguretat Viària de Barcelona 2019-2022 en el marc del Plenari del Consell Municipal amb els vots a favor de tots els grups municipals. Un dels compromisos més fermes de l'Ajuntament és el del seguir treballant amb l'objectiu fonamental de reduir l'accidentalitat a la ciutat, reconeixent que una de les eines més importants per assolir aquesta fita és el mateix Pla Local de Seguretat Viària.

L'actualització del Pla ha de servir per fer front als nous reptes que cal afrontar en matèria de mobilitat sense afectar la seguretat viària i aconseguir així recuperar la tendència a la baixa de l'accidentalitat que s'ha vist truncada els últims anys. En aquest sentit, el nou Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2019-2022 continuarà treballant en la pacificació del trànsit en benefici de la convivència a l'espai públic, i vetllarà pel respecte envers les normes de trànsit i els límits de velocitat.

El Pla centrarà els esforços en el decreixement anual de les víctimes causades per sinistres, i en línia amb els objectius del Pla de seguretat viària de Catalunya, es prioritzarà la disminució del nombre de ferits greus i víctimes mortals. En termes d'accidentalitat, avui a la península ibèrica és una referència Bilbao, que ha aconseguit un rati de 0,58 morts per cada 1000 habitants, mentre que Barcelona gairebé triplica aquest índex amb un 1,68. Bilbao és també avui la ciutat referent a Espanya, juntament amb Pontevedra, en termes de pacificació del trànsit, amb un 85% dels carrers a 30 km/h.

En aquest sentit, del conjunt de mesures que es van aprovar en aquest pla, destaca la Mesura 8.1, dins l'àmbit de Normativa, i que es concreta amb el següent anunciat: "Aplicar el límit de velocitat 30 km/h a la ciutat". La mesura preveu reduir la velocitat en els carrers de la ciutat amb caràcter més veïnal i realitzar totes aquelles actuacions per a què la norma es pugui implantar de forma ràpida. Preveia una implantació progressiva durant el 2020 i el 2021.

Justificació de les característiques de les vies que determinen la limitació de velocitat a 30 Km/h

La mesura que s'aprova estableix el límit de velocitat a 30km/h a totes les vies de la xarxa secundària de la ciutat, incloent també aquelles que tenen més d'un carril o més d'un carril per sentit. D'aquesta manera, se sumen 112 quilòmetres més de carrers 30, arribant al 68% de la longitud total de calçades de la ciutat amb aquesta velocitat. El canvi anirà acompanyat de modificacions de la configuració física per ajudar a visualitzar als conductors que entren en una zona pacificada. Es poden fer servir diverses eines com radars, passos de vianants elevats, coixins berlinesos, senyalització, etc.

Les característiques dels carrers d'aplicació del present Decret venen definides per les seves circumstàncies i la seva configuració física, que justifiquen l'establiment de la velocitat màxima a 30 km/h amb els beneficis descrits en la resta del document, tal com mostra l'experiència en altres ciutats.

Les circumstàncies que donen sentit a la funcionalitat d'aquests carrers, es basen en que no formen part de la xarxa de connectivitat de la ciutat. Configuren una xarxa veïnal de caràcter local, destinats a garantir l'accessibilitat de proximitat dels vehicles. Aquestes circumstàncies fomenten un entorn de convivència de la circulació de vehicles amb la resta d'usos de l'espai públic.

Per aconseguir la funcionalitat anteriorment descrita, resulta essencial una determinada configuració d'aquests carrers que permeti la convivència entre el trànsit i la resta d'usos de la millor manera possible i amb seguretat. L'esmentada configuració requereix que l'espai dedicat a la circulació de vehicles sigui minoritari en front a l'espai dedicat a altres usos. El disseny de l'espai de calçada minimitza els carrils

de circulació, potencia els carrils de serveis, estableix una regulació semafòrica que limita la velocitat i prioritza el vianant i a la bicicleta.

Aquesta actuació forma part del conjunt de mesures incloses al Pla Local de Seguretat Viària recentment aprovat i que aposta per convertir Barcelona en una ciutat 30, de manera que en la majoria dels carrers de la ciutat els vehicles hagin de circular a un màxim de 30km/hora. Barcelona ja té implantada des de fa anys la reducció del límit màxim de velocitat a 30 km/h a les zones 30 o als carrers amb un únic carril de circulació (o un carril per sentit en aquells casos en què aquestes vies disposen de doble sentit de circulació). Això suposa que més de la meitat del carrers amb circulació permesa a la ciutat, ja tenen límit 30.

Amb aquesta mesura, es fa un salt d'escala i s'amplia la xifra de carrers pacificats. La xarxa secundària on s'aplica la mesura que conté aquest decret, té la configuració i compleix amb les circumstàncies per limitar la velocitat a 30 km/h, atès que suporta un gruix menor de vehicles i compleix una funció de caràcter local i veïnal; per altra banda, la xarxa bàsica (no afectada per aquest Decret) està configurada pel conjunt de carrers sobre els quals es basa la mobilitat de connectivitat de la ciutat i per tant suporta un major volum de trànsit, connecta districtes i barris i és via de pas pel transport públic.

Necessitat

El Maig de 2018 es va elaborar un informe "Menys velocitat i més atenció, menys accidents" per la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat, Divisió de Trànsit i Seguretat Viària de la Guàrdia Urbana de Barcelona juntament amb el Departament d'Estratègia de la Mobilitat, Mobilitat i Infraestructures. Aquest informe es destacava que la reducció de velocitat dels vehicles motoritzats és la millora més important en seguretat viària que es pot aconseguir per a tots els ciutadans, ja que aquesta està lligada directament amb:

- A. La gravetat dels accidents que es produeixen.
- B. La disciplina en l'acompliment de la senyalització. A major velocitat hi ha una disminució important del camp visual i de concentració dels conductors de vehicles motoritzats.
- C. La distància de parada d'un vehicle, des de la detecció de la necessitat de detenció fins la consecució de la parada.

Per tots aquest motius es proposava:

1. Donar a conèixer a l'opinió pública, el nivell de compliment dels límits de velocitat a Barcelona.

2. Reduir els percentatges de tolerància en les excessos de velocitat que s'apliquen en els radars fixos i mòbils a la ciutat de Barcelona.
3. Indicar de forma clara a les entrades de la ciutat i a la resta de la xarxa viària què esperem tots els ciutadans del comportament dels conductors a la nostra ciutat.
4. I fer una campanya de difusió de la idea de que a les ciutats la velocitat màxima permesa hauria de ser de 30Km/h i tan sols en aquells carrers que l'Ajuntament decideixi podria augmentar la velocitat com a màxim a 50Km/h.
5. Entre d'altres mesures

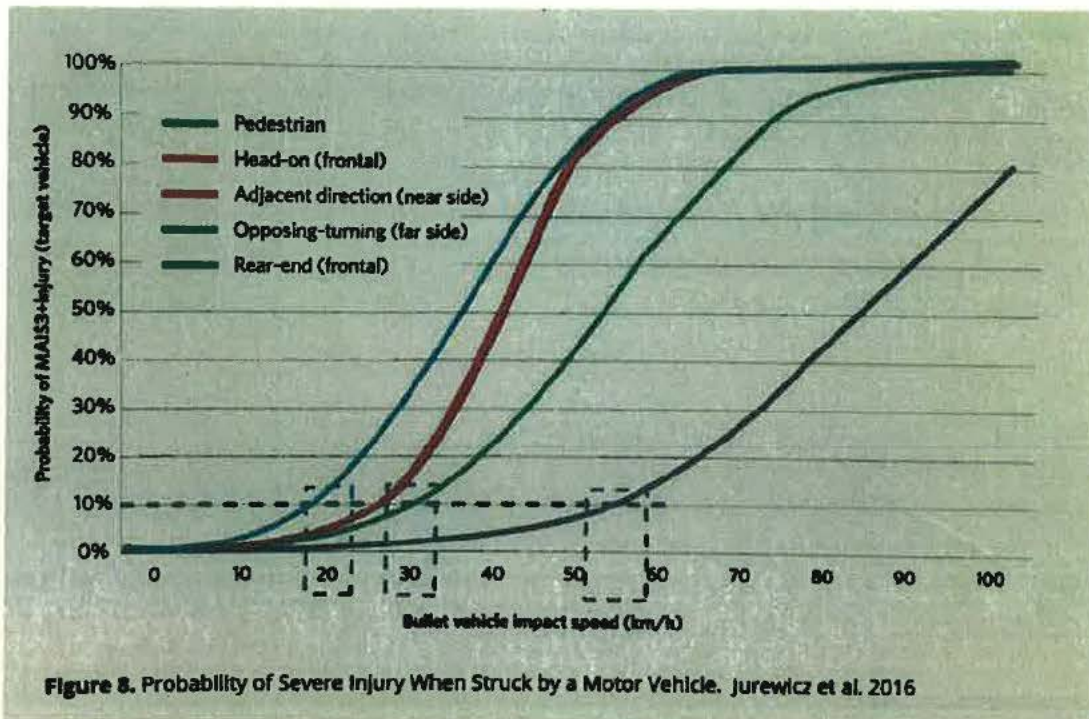
Barcelona va començar el procés de conversió de la seva xarxa viària a 30kmh amb una prova pilot que va tenir lloc l'any 2006 en 16 km de carrer. La primera fase va ser executada entre 2007 i 2008 en 28 km de carrer i posteriorment es va realitzar la segona fase que es va dur a terme el 2009 en 180 km de carrer.

Antecedents i referències

La recent edició del Fòrum de Seguretat Viària, que va tenir lloc el 8 de novembre de 2019, i que enguany celebrava la seva 25a edició, amb el lideratge de l'Ajuntament de Barcelona i la participació de la Direcció General de Tràfic, el Servei Català del Trànsit, l'Associació Prevenció d'Accidents de Trànsit i el Reial Automòbil Club de Catalunya signaven una declaració institucional en la que el primer punt reclamava "Aconseguir una ciutat més amable on la prioritat siguin els col·lectius més vulnerables, posant l'èmfasi en els vianants" i concretava, "que a la majoria de carrers de la ciutat es circuli a una velocitat màxima de 30km/h i controlar l'excés de velocitat mitjançant radars en les zones de major concentració d'accidents".

D'altra banda, en la Tercera Conferència Ministerial Mundial sobre Seguretat Viària, que va tenir lloc a Estocolm els dies 19 i 20 de febrer de 2020, van signar una declaració que reclamava en un dels seus punts (11) "Mantenir l'enfoc de la gestió de la velocitat, inclòs l'enfortiment de l'aplicació de la llei per evitar l'excés de velocitat, i exigir una velocitat màxima de 30 kmh" en zones on d'una forma planificada es troben vehicles i usuaris vulnerables de la carretera, "excepte que es pugui demostrar de forma sòlida que una velocitat més alta resulta segura". També ressaltava que aquesta mesura tindrà no només un efecte beneficiós per la qualitat de l'aire i el canvi climàtic, sinó que reduirà el nombre de víctimes per sinistre de trànsit.

En aquesta mateixa trobada, es presentava l'informe "Saving Lives beyond 2020, the next steps" per part del grup acadèmic d'experts en seguretat viària (Octubre 2019). En aquest document, la recomanació 8, anomenada simplement 30 kmh, reclamava el que s'inclou a la declaració, que la velocitat màxima de circulació a les ciutats quedés fixada en 30 kmh, excepte que es pugui demostrar amb evidències sòlides que una velocitat major resulta segura.



A la imatge: Increment de la probabilitat de lesió en funció de la velocitat de circulació dels vehicles. Font: informe "Saving Lives beyond 2020, the next steps", octubre 2019

A nivell Europeu i històric de la mesura, podríem destacar que la prescripció dels 30kmh en àmbit urbà porta desplegant-se gairebé 40 anys. Per destacar algunes fites, el 1983 es va establir per primera vegada una zona de 30 km/h com a projecte pilot a la ciutat alemanya de Buxtehude, al 1992 ho va fer per primera vegada una ciutat de forma generalitzada a tots els seus carrers, la ciutat austríaca de Graz, o per exemple a Holanda avui, després d'una classificació per tipologies de tota la seva xarxa viària va concloure que el 70% dels seus carrers d'àmbit urbà tenien ja una velocitat màxima de circulació de 30 kmh ("Speed and crash risk" report, IRTAD, 2017). Avui moltes ciutats a tot el món han posat en marxa aquest tipus de limitacions.

En quant a entitats que han reclamat aquesta mesura podríem destacar la Federació Europea de Víctimes de la Carretera (FEVR), la Federació Internacional dels Vianants (IFP), o la Federació de Ciclistes Europeus (ECF), entre d'altres. Aquestes organitzacions reclamen l'adopció generalitzada de la velocitat de 30 kmh per l'àmbit urbà. La principal motivació que hi ha darrera de la promoció d'aquesta mesura és la seguretat viària. En un entorn on han de conviure vianants i ciclistes amb trànsit de vehicles motoritzats, les probabilitats de sobreviure en cas de sinistre són molt més elevades a 30 kmh, que a 50 kmh. Tots els exemples dels que han fet seguiment, principalment a països com Anglaterra o Suïssa, han patit reduccions del 50% en el nombre del lesionats greus i morts i un 25% el nombre de sinistres, després d'implementar la mesura.

Annexos

1. Informe "Menys velocitat i més atenció, menys accidents"
2. Llistat de tots els carrers
3. Plànols
4. Pla Local de Seguretat Viària 2019-2022



Adrià Gomila Civit

Director de Mobilitat

Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures

Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat

Ajuntament de Barcelona