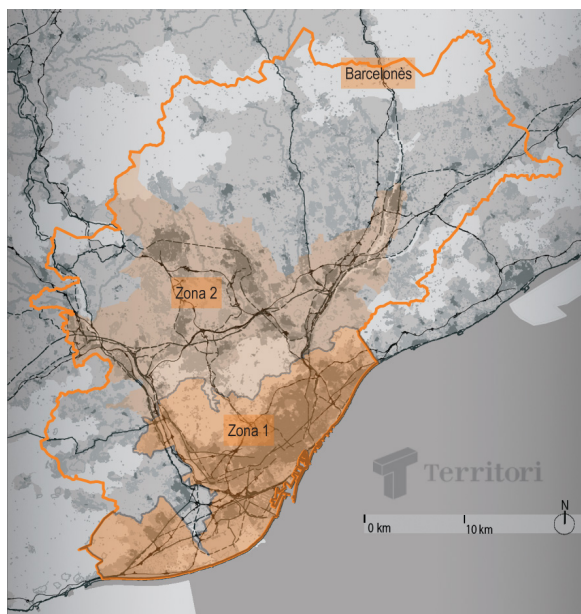


Gestió ambiental > Contaminació |

## PLA D'ACTUACIÓ PER A MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2008)



Marc Sagues

*A final de setembre es presenten els primers resultats de la implementació del Pla, que indiquen una reducció que oscil·la entre el 3 i el 4% tant pel que fa al diòxid de nitrogen com a les PM10. Tot i que els resultats són inferiors als objectius del Departament de Medi Ambient i Habitatge, el Servei Català de Trànsit i Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa consideren que la mesura ha permès millorar la qualitat de l'aire i reduir també la sinistralitat i la congestió en l'accés a Barcelona. En canvi, els opositors a la limitació de la velocitat qüestionen els resultats de la mesura i la seva ampliació el 2009 amb sistemes de regulació dinàmica.*

Antecedents 2007

L'any 1996, el Parlament Europeu va aprovar la Directiva 96/62/CE, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, la qual, per tal de preservar la salut de les persones i el medi, obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se

superessin els valors de referència establerts en el marc de la Unió Europea (UE). Dos dels contaminants sobre els quals la directiva volia incidir especialment eren el diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>), pels quals establí que l'any 2010 la seva concentració no podria superar els 40 µg/m<sup>3</sup>.\*

Durant els anys 2005 i el 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va detectar diverses superacions dels valors establerts per a aquests contaminants a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Per resoldre aquesta situació, el juliol del 2007 el Govern va aprovar un pla d'actuació que incloïa 73 mesures per reduir les emissions i millorar així la qualitat de l'aire a la regió. El pla feia especial incidència en el sector del transport terrestre, principal font dels contaminants i, entre altres mesures, establí una nova limitació de la velocitat màxima de la circulació de vehicles, que es fixava en 80 km/h als 16 municipis més propers a Barcelona i en un límit dinàmic i variable a la resta de municipis. Aquesta regulació s'havia d'aplicar gradualment entre el 2008 i el 2010.

### Es descarta fer més estrets els carrils

A final de gener el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, va informar que s'estava estudiant la possibilitat de fer més estrets els carrils de les vies d'accés a Barcelona amb una doble finalitat: d'una banda, obligar a reduir la velocitat de circulació dels vehicles per tal de facilitar que aquesta s'ajustés als 80km/h establerts com a límit legal des de començament de l'any. De l'altra, guanyar espai per a la construcció dels nous carrils bus i els carrils VAO\*\* a la C-31, la C-58 i la B-23. Un cop reajustades les amplades es preveia que els carrils d'aquestes vies tindrien tots una amplada de 3 m.

Aquesta proposta va suscitar les crítiques del secretari de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal, que va acusar Pérez Moya de fer pública una proposta de caràcter individual no consensuada amb el seu Departament. Tanmateix, Nadal va assegurar que l'executiu l'estudiaria, per bé que objectava que estrènyer els carrils podia suposar un major risc d'accidents. La proposta de l'SCT va quedar aparcada fins que, a final d'octubre, el Govern va anunciar que la descartava definitivament, una decisió que quedava justificava pel fet que, a mitjan agost, el DPTOP havia adjudicat la construcció d'un carril bus a la C-31 entre Barcelona i Montgat (17,4 MEUR) i, a mitjan setembre, la d'un carril bus-VAO a la **C-58 ENTRE RIPOLLET I BARCELONA** (80 MEUR). En ambdós casos es tractava de carrils segregats i de nova construcció.

### Primers resultats dels 80 km/h

A final de setembre el catedràtic d'enginyeria ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) José María Baldasano va presentar un estudi d'aquesta universitat sobre la contaminació registrada a l'RMB durant el primer semestre de l'any. Els resultats indicaven una reducció que oscil·lava entre un 3,5 i un 4% dels òxids de nitrogen i d'un 3,5% de les PM10. Tot i que els resultats obtinguts no arribaven de moment a les expectatives del DMAH —que esperava assolir una reducció d'un 17% i un 7%, respectivament—, Baldasano va voler subratllar que els resultats de la reducció eren comparables al fet que prop de 20.200 vehicles deixessin de circular diàriament per les vies ràpides on s'havia aplicat la limitació de velocitat. L'estudi mostrava que la contaminació no s'havia reduït al centre de Barcelona perquè la velocitat ja hi era limitada abans de la mesura adoptada pel Govern, però que, en canvi, en altres punts estudiats com la C-31 a Badalona, l'AP-2 a Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts, l'A-2 i la C-32 entre el Prat de Llobregat i Cornellà de Llobregat, la reducció dels nivells d'òxids de nitrogen es situava entre el 5 i el 7% de mitjana, i la reducció de les PM10 es xifrava entre el 2% i el 4%, amb descensos superiors al 8% i 10% en certs dies. D'altra banda, Baldasano també va explicar que la mesura havia permès reduir un 3,7% les emissions de diòxid de carboni, cosa que, en cas de mantenir-se, representaria un estalvi de 93.400 t anuals d'aquestes emissions, una reducció de 30.000 t de combustible i un estalvi econòmic de 44,43 MEUR.\*\*\*

A final d'octubre, l'SCT va informar que la reducció de la velocitat durant el primer semestre de l'any s'havia situat en un 16,5% globalment a l'entrada de Barcelona, i en un 18,4% a la sortida i va remarcar les millores assolides en seguretat viària, assenyalant que el primer semestre del 2007 hi havia hagut 298 accidents, amb 30 víctimes greus (6 morts i 24 ferits), mentre que el 2008 se n'havien comptabilitzat 220, amb 15 víctimes (4 morts i 11 ferits).

### Es presenta el sistema de control dinàmic de la velocitat

A mitjan desembre, el conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), va presentar el sistema de control dinàmic de la velocitat, que l'SCT preveia posar en funcionament a partir del 15 de gener de 2009. El nou sistema, pioner a Catalunya, permetria variar en cada moment els límits de velocitat segons les condicions atmosfèriques, els índexs de congestió viària i els nivells de contaminació del moment. Segons el conseller, la mesura serviria per disminuir entre un 20% i un 25% el nombre d'aturades i arrencades dels vehicles, amb la qual cosa es reduirien les emissions contaminants. A més, també permetria reduir la formació d'embussos i escurçar entre un 15 i un 20% el temps dels desplaçaments respecte d'un mateix itinerari realitzat amb un límit de velocitat estàtic. L'actuació tenia un pressupost de 2,6 MEUR i suposaria la instal·lació de panells lluminosos a les vies afectades.

La principal novetat confirmada per Saura era que es preveia la reducció puntual del límit de velocitat fins a un màxim de 40 km/h, aspecte que va motivar les crítiques de Daniel Sirera, president del Partit Popular de Catalunya (PPC), que argumentava que el reglament de circulació prohibia circular per autopistes i autovies a menys de 60 km/h. La portaveu parlamentària d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), Dolors Camats, va respondre a Sirera que l'article 49 de la Llei de seguretat vial estableix que el Govern pot limitar per sota de la limitació establerta de velocitat i aquesta es pot reduir en funció de les circumstàncies.

Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU), fent al·lusió als resultats obtinguts per la reducció de la velocitat durant el primer semestre del 2007 i assenyalant la seva diferència amb els objectius marcats pel DMAH, considerava inacceptable l'ampliació de la mesura prevista per al 2009 amb el sistema de velocitat variable. Per aquest motiu, el líder de la formació, Artur Mas, va afirmar a mitjan desembre que si guanyava les eleccions eliminaria la velocitat variable i el límit dels 80 km/h. En resposta a aquestes paraules, el director de l'SCT va acusar Mas de falta de rigor i de coneixement de la mobilitat i va recordar que es tractava d'una mesura que s'aplicava a diferents països europeus.

Per a començament del 2009, s'esperava una primera avaluació dels resultats de la implementació de les mesures del Pla de millora de la qualitat de l'aire durant tot el 2008. En relació amb la limitació dinàmica de la velocitat, es preveia que la mesura s'estrenaria a mitjan gener a la C-31 i a la C-32, i s'estendria a l'AP-2/B-23 després de l'estiu, als accessos nord de la ciutat durant el 2010 i a l'AP-7 i la resta de municipis durant el 2011. L'excepció seria el tram de la C-32 entre el Canal Olímpic i els túnels del Garraf, on es preveia que el límit seria de 100 km/h perquè les condicions de contaminació i sinistralitat ho permetien.

### Més informació

[mediambient.gencat.net/cat/el\\_medi/atmosfera](http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera)

*\*El diòxid de nitrogen és un gas irritant, tòxic en concentracions altes, que intervé en la formació de la boira fotoquímica. Les principals fonts emissores d'aquest contaminant que depenen del factor humà són el transport i determinats processos industrials. Les PM10 són partícules respirables procedents del transport, principalment dels vehicles dièsel, i de determinats processos industrials.*

*\*\*Carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO), pels quals només poden circular el transport públic i els vehicles privats amb més d'un ocupant.*

*\*\*\*Les dades es van obtenir a partir d'un càlcul informàtic realitzat amb el supercomputador Mare Nostrum; és a dir, no es basaven en mesures físiques dels contaminants sobre el terreny sinó en el càlcul de la reducció teòrica que suposava el nombre de vehicles que havien passat per les diverses estacions a velocitats properes als 80 km/h durant el primer semestre del 2008 comparades amb el nombre de vehicles que hi havien passat l'any anterior a velocitats properes als 100 km/h.*

