



En la mobilitat cal posar les llargues, planificar i aplicar una visió estratègica

Com en molts àmbits, posar les llargues i planificar amb visió estratègica és la millor manera de gestionar les infraestructures. Malauradament, fa poques setmanes hem vist com, de nou, la manca de previsió dels nostres administradors públics ens està passant factura.

Amb la reducció de la velocitat màxima en alguns trams de l'AP-7 s'està intentant disminuir la sinistralitat i la congestió derivades de l'augment de trànsit que ha comportat l'aixecament de les barreres de peatge. No

dubtem de les bones intencions del Servei Català del Trànsit i del Ministeri, ni tampoc dubtem que aquestes mesures, en part, puguin reduir l'elevat nombre d'accidents i de congestions que han augmentat de manera alarmant des del setembre del 2021.

Tanmateix, tots sabem que l'alliberament dels peatges tenia una data i que, si no s'aprovava un nou model de finançament ni s'incrementava el pressupost de manteniment ni tampoc es feien les obres necessàries en altres carreteres alternatives, les

congestions i els accidents estaven servits. **Així doncs, hem passat de tenir vies ràpides i segures a tenir vies lentes i amb una sinistralitat elevada**, sense haver previst les solucions amb prou antelació. Per tant, cal fer, urgentment, tot el que encara no hem fet, com ara definir un nou model de finançament de la xarxa viària. La reducció de la velocitat màxima no hauria de ser l'única mesura, ni tampoc hauria de ser definitiva. Necessitem vies ràpides i que circular a 120 km/h per aquestes vies sigui segur.

“

Pel que fa a Barcelona també cal fer una reflexió sobre els radars. A principis d'aquest any ja vam qüestionar la decisió de l'Ajuntament d'instal·lar nous radars permanents en 48 emplaçaments de la ciutat (8 vegades més dels que hi havia), atès que ni el nombre d'accidents ni el de víctimes ha augmentat aquests darrers anys.

Tot i que després de la nostra queixa es va reduir la previsió dels 48 inicials a 21, ara, amb 4 radars de tram nous ja en servei i davant l'anunci de posar en marxa 12 radars als entorns escolars i 5 més de fixos, insistim a dir que els radars no s'haurien d'utilitzar com a mesura recaptatòria i que només s'haurien de situar en punts en què es justifiquin per millorar la seguretat viària. També creiem que als entorns escolars no té sentit que sancionin quan no hi ha activitat, com per exemple durant el mes d'agost, els caps de setmana o a la nit. Pel que fa als 5 radars fixos, cal dir que no estan ubicats als principals punts on hi ha concentració d'accidents i que l'Ajuntament té identificats. Per contra, **caldría actuar sobre les principals causes d'accident a la ciutat, com són la falta d'atenció a la conducció, no respectar les distàncies o fer girs indeguts.**

La mobilitat dels patinets també ha estat un dels altres temes en què hem centrat la nostra atenció aquests mesos. Hem presentat el **2n Baròmetre RACC de la mobilitat en VMP a Barcelona i els seus accessos**, i hem observat que un 29% de les persones que circulen en patinet fa servir la vorera, tot i que no està permès. També hem visitat l'estat de les obres de la línia L9 del metro de Barcelona, una infraestructura estratègica per a la ciutat, que acumula més de 15 anys de retards i que haurà costat més de 6.000 milions d'euros.

La reducció de la velocitat màxima a l'AP-7 no hauria de ser l'única mesura, ni tampoc hauria de ser definitiva.

A Barcelona, els 5 radars fixos nous no estan ubicats als principals punts de concentració d'accidents que té identificats l'Ajuntament.

3 de cada 10 usuaris de patinet reconeixen que circulen per la vorera tot i que està prohibit.

”

Compartir experiències i adoptar una visió internacional contribueix a ampliar el nostre horitzó. Per aquesta raó, el RACC manté contactes constants amb organismes internacionals, empreses i altres clubs de mobilitat d'arreu del món. En aquest sentit, com a membres del Comitè Organitzador del Congrés Tomorrow Mobility, en el marc de l'Smart City World Expo (SCWE), **hem participat activament en aquesta cimera internacional, que és la més important en el sector de les ciutats intel·ligents.** Hem visitat el Club de l'Automòbil Suís (TCS), hem rebut una delegació del club holandès (ANWB) i hem acollit a la nostra seu la trobada iRAP, el programa internacional d'avaluació de


carreteres. Amb el CEO d'Hyperloop TT, Andrés de León, hem conegut la tecnologia que podria permetre que ens desplacem en tren a més de 1.200 km/h, superant la velocitat dels avions (841 km/h), que ja s'explora a la regió italiana del Vèneto. Velocitat aèria amb puntualitat de tren.

Per parlar de com s'integren les grans entitats culturals en l'urbanisme de les ciutats, ens hem reunit amb la presidenta de la Fundació MACBA, Ainhoa Grandes, i amb el president de la Fundació Orfeó Català Palau de la Música Catalana, Joaquim Uriach.

Si l'activitat per millorar la mobilitat al nostre país ha estat intensa, no ho ha estat menys la nostra tasca en el món de l'esport del motor. Aquest mes d'octubre hem celebrat la 57a edició del Rally RACC, puntuable per al Mundial de Ral·lis, ampliant les actuacions per reduir la petjada de carboni amb l'ús de carburants sintètics que generen zero emissions.

Amb aquest seguit d'activitats ens acostem al final del 2022, un any en què s'ha recuperat la mobilitat i les competicions esportives a tot el món, i en què el RACC ha posat tot el seu esforç per ajudar els seus socis i la societat en el seu dia a dia amb l'objectiu d'aconseguir una mobilitat millor per a tothom. ■

Bones festes
i felix 2023



Josep Mateu
President del RACC



El RACC demana consensos i planificació per millorar la mobilitat al nostre país

Després de dos anys d'urbanisme tàctic, de blocs de formigó, de calçades pintades de colors i de terrasses envoltades de barreres New Jersey, aquesta tardor l'Ajuntament de Barcelona comença les obres dels eixos verds. La reforma de l'Eixample, per a alguns el final del Pla Cerdà, s'implantarà sense consens i amb moltes incògnites. Com afectarà el trànsit

i, de resultes, el medi ambient, un model que centrifuga la mobilitat privada als carrers perifèrics? Generarà més congestió i contaminació? Per ampliar i contrastar la nostra visió hem parlat amb dues de les persones que coneixen més i millor aquesta ciutat, de la qual han estat alcaldes: Xavier Trias i Jordi Hereu.

A través de la nostra comunitat ciclista, RACC HolaBICI, també hem presentat el 4t Baròmetre Ciclista a Barcelona i els seus accessos. Consolidar la qualitat de la xarxa de carrils bici existent per fer-la més segura per a tota la ciutadania, tant per als que van amb bici i amb patinet com per als que van a peu, amb cotxe o amb moto, és una de les conclusions

principals de l'ampli estudi que hem dut a terme. La reducció de la sinistralitat és una prioritat a la ciutat i a la carretera, on la convivència entre ciclistes i conductors també té marge de millora.

Però a l'hora d'analitzar l'evolució dels accidents de trànsit a Catalunya, hem de posar especial atenció a les conseqüències de l'alliberament dels peatges. Un any després de l'aixecament de les barreres, si bé la sinistralitat del conjunt de carreteres del país s'ha reduït un 17% respecte als nivells del 2019, al conjunt de les autopistes alliberades (AP-2, AP-7, C-32 i C-33) gairebé s'ha duplicat la mortalitat. A l'AP-7 s'han produït el doble d'accidents mortals que el 2019 i a l'AP-2 s'han registrat quatre víctimes mortals i cap en la situació anterior, en bona part per l'increment de vehicles i de camions que ara hi circulen.

L'altre gran conseqüència ha estat la congestió de trànsit. Gràcies a mesures com la limitació de velocitat i els avançaments dels camions en determinats trams i dies d'afluència especial d'estiu o el desplegament de carrils addicionals els caps de setmana —totes mesures que el RACC reivindica—, les retencions s'han anat reduït. Tot i això, el que veritablement ha fet possible disminuir les congestions ha estat el canvi d'hàbits de la ciutadania, que ha modificat les seves rutes i els seus horaris de sortida i tornada els caps de setmana.

Pel que fa a la congestió més preocupant, la dels dies feiners, la solució passa per incrementar i accelerar les inversions en transport públic, especialment les ferroviàries de passatgers (Rodalies) i de mercaderies,

“

Els eixos verds s'implantaràn sense consens i amb moltes incògnites. Analcem la reforma amb Xavier Trias i Jordi Hereu.

La reducció de la sinistralitat és una prioritat a la ciutat i a la carretera, on la convivència entre ciclistes i conductors té marge de millora.

El final dels peatges posa de manifest la gran manca de planificació, que es tradueix amb més accidents a les autopistes i més congestions.

”

així com accelerar l'execució d'obres com la B-40, que permetrien descongestionar el trànsit al Vallès Occidental. Per tractar el tema de la mobilitat a les comarques del Vallès Occidental i del Vallès Oriental, ens hem reunit amb les alcaldesses de Sabadell i Granollers i amb l'alcalde de Terrassa.

Però amb el final de les concessions el que veritablement s'ha posat de manifest és la gran manca de planificació, que no se soluciona posant de nou peatges allà on ja no hi ha vies alternatives. Necessitem inversions reals i un sistema de finançament de les vies d'altres prestacions a tot l'Estat, basat en el pagament per ús, per poder garantir el manteniment i la modernització de la xarxa viària.

D'altra banda, no podem ignorar que, com la resta de països europeus, ens endinsem en una tardor complexa en l'àmbit energètic, que, sumada a la necessitat mediambiental de reduir les emissions de CO₂, ens obliga a millorar l'eficiència de totes les nostres activitats. Amb l'objectiu d'oferir solucions sostenibles i eficients, també en l'àmbit esportiu, el RallyRACC Catalunya-Costa Daurada, que aquest any celebra la seva 57a edició, arriba amb nous vehicles de competició de la màxima categoria moguts per tecnologia híbrida endollable i amb combustible sintètic, no fòssil.

En un entorn ple de reptes i no exempt d'incerteses, al RACC continuarem treballant i innovant en els nostres serveis per estar al costat de les persones, i investigant en el camp de la mobilitat per ajudar la nostra societat a avançar cap a una manera de desplaçar-se segura, neta i compatible amb el progrés econòmic. ■



Josep Mateu
President del RACC



El RACC: millorant la mobilitat i defensant els drets dels usuaris

Aquest estiu possiblement recuperarem del tot els nivells de mobilitat previs a la pandèmia, però amb una realitat força diferent de la de fa tres anys: la transformació dels hàbits dels ciutadans s'ha accelerat, el teletreball s'ha instal·lat parcialment en moltes empreses, el comerç electrònic s'ha convertit en una opció habitual per a molts ciutadans i la consciència ambiental davant la crisi climàtica s'ha estès al conjunt de la societat. Per això, en aquests moments és més necessari que mai observar el nostre entorn i revisar les decisions que les administracions van prendre en el context de la pandèmia per valorar si avui són realment útils i les més adequades

per fer front als reptes de mobilitat als quals ens enfrontem.

Hem volgut compartir aquesta reflexió i el paper de l'arquitectura en el disseny urbà amb dues prestigioses professionals de referència, la degana del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Assumpció Puig, i la també arquitecta i Presidenta de la Fundació Enric Miralles, Benedetta Tagliabue.

Si bé la visió experta ens ha convidat a la reflexió, **l'anàlisi a peu de carrer ens ha portat a traslladar a les administracions la nostra reivindicació més contundent**. El mes de març passat vam publicar un anunci a la premsa advertint de les

conseqüències de la manca de planificació urbanística. En els 8 anys vinents es duran a terme més de 20 actuacions a Barcelona i a la seva àrea metropolitana sense que prèviament s'hagin calculat els efectes que aquesta concentració d'obres tindrà en els habitants de la ciutat. Tampoc tindrà en compte les dificultats que comportarà a les persones que viuen fora i que hi han d'accedir cada dia sense disposar d'alternatives fiables de transport públic, ni la influència que, en aquest escenari de mobilitat, tindrà la recuperació accelerada del turisme que ja estem vivint.

Malauradament, la realitat ja ens ha començat a donar la raó. Cada

“

dia milers de ciutadans pateixen les continuades avaries del servei de Rodalies. Molts d'ells, per evitar-les, han optat pel vehicle privat i s'han trobat amb la congestió de trànsit als accessos de Barcelona i al seu interior. El túnel de Glòries acabat d'inaugurar, les obres de la unió del tramvia a la Diagonal o les de la reforma de la Via Laietana són només alguns dels punts de la ciutat on la reducció de carrils està provocant cada dia problemes greus de trànsit.

Creiem que prioritzar les actuacions de millora del transport públic i repensar la resta contribuiria a descongestionar la mobilitat durant aquest període en què no ens podem permetre el luxe de renunciar al progrés econòmic imprescindible per garantir el benestar de la població.

D'altra banda, la recuperació de la mobilitat també ha comportat un increment significatiu dels accidents de trànsit amb unes xifres de víctimes que, en els primers mesos de l'any, ja superen les del mateix període del 2019, tant a les carreteres com a les zones urbanes. Les causes les podem trobar en l'increment dels desplaçaments, però no podem ignorar altres factors com les distraccions per l'ús del mòbil o les maniobres imprudents. Si volem revertir aquesta tendència, cal actuar i garantir un disseny segur de les infraestructures, també a les ciutats, i el manteniment de tota la xarxa, a més d'incentivar la renovació del parc automobilístic i la millora del comportament dels conductors.

En aquest sentit, **els darrers mesos el RACC ha analitzat la sinistralitat de les motocicletes, que concentren més del 50% de les víctimes mortals** a Barcelona, tot i que re-

Cada dia milers de ciutadans pateixen les avaries del servei de Rodalies i la congestió als accessos creix, tal com vam advertir en el nostre anunci.

Hem presentat al·legacions i hem elevat la nostra queixa sobre la reforma de la Via Laietana per garantir la seguretat de tots els usuaris.

Per integrar de manera segura els patinets, hem llançat el primer curs gratuït i *on-line* de formació teòrica per a tots els seus usuaris.

”

presenten només el 6% del total de desplaçaments, i ens preocupa que la majoria dels radars de punt a la ciutat no estiguin situats a les àrees de més concentració d'accidents mortals de motoristes.

També ens preocupa la configuració de la nova Via Laietana, que preveu que bicicletes, patinets i busos comparteixin un únic carril de baixada.

Hem estudiat la reforma d'aquesta via, hem preguntat als usuaris i hem presentat al·legacions, perquè la nova Via Laietana, a més de col·lapsar altres carrers com el Paral·lel o el passeig de Sant Joan, no garanteix la seguretat dels ciclistes, que reconeixen que no s'aturaran darrere de l'autobús a les parades i envairan la calçada o el carril dels cotxes i les motos.

Pel que fa als usuaris de patinets, davant la manca de formació que van manifestar en el darrer estudi del RACC, **hem llançat el primer curs de patinet *on-line* de formació teòrica, un curs gratuït que se suma als cursos pràctics que ja fa temps que estem impartint.**

Aquests són només alguns dels exemples de les darreres accions que el RACC està duent a terme per impulsar una mobilitat més segura, sostenible i compatible amb el progrés econòmic. Fa unes setmanes, a l'Assemblea Anual vam compartir aquests temes i molts d'altres, i alhora es van aprovar els comptes anuals per àmplia majoria. Tal com vaig manifestar davant dels nostres socis compromissaris, l'objectiu del Club és continuar sent el referent de la mobilitat al nostre país i defensar els drets dels socis i de tots els usuaris, amb el màxim rigor i la màxima col·laboració, però també amb la màxima exigència amb les administracions, per avançar cap a una mobilitat millor per a tothom. ■



Josep Mateu
President del RACC

Cal recuperar l'impuls de Barcelona amb un pla de mobilitat metropolitana programat i coordinat



Al RACC hem començat l'any centrant els nostres esforços en l'anàlisi d'accions de gran impacte que des de fa temps impulsa l'Ajuntament de Barcelona, com l'urbanisme tàctic, la Superilla i, més recentment, la implantació de 48 nous radars a la ciutat.

Per parlar de l'urbanisme tàctic, de les terrasses i de l'espai públic, ens hem reunit amb Gabriel Jené, President de Barcelona Oberta, una associació dels eixos comercials turístics de la ciutat, i amb Roger Pallarols, Director del Gremi de Restauració de Barcelona, i amb ells hem parlat de la necessitat de pacificar i ordenar l'espai públic i garantir als habitants de la ciutat, però també a les persones que la visiten, l'accessibilitat al centre, al seu comerç i a la seva oferta de restauració i oci.

Alhora, des del rigor tècnic hem analitzat la Superilla Eixample, un dels grans projectes del Pla de mobilitat urbana de Barcelona actual. Hem fet més de 40.000 observacions, enquestes a peu de carrer i simulacions informàtiques, que ens revelen que el 2023, quan es desplegui la primera fase del projecte, les cues a la resta dels carrers del districte de l'Eixample seran un 26% més llargues, i el 2030, un 50%.

Es tracta d'una realitat que no trigarà a arribar i que ens preocupa, perquè si bé pot ser una bona solució per als carrers que configuren la Superilla, pot suposar un problema, pel que fa a la contaminació i al soroll, per a la resta dels carrers que envolten aquesta zona. Per tant, creiem que caldria revisar el projecte, fer estudis d'impacte, avaluar com es pot comportar el trànsit amb el retorn del turisme, aprendre de la prova error i esperar que finalitzin algunes de les 20 actuacions d'obra pública que estan a punt de començar i que, inevitablement, afectaran la fluïdesa del trànsit.

El sentit comú ens diu que ara no és el millor moment per prioritzar restriccions innecessàries i que, al contrari, cal impulsar les actuacions relacionades directament amb el transport públic, que fa molt que esperem i que tant ens ha costat aconseguir, com ara la represa de les obres de l'L9 al tram central o la connexió de les línies de FGC del Vallès i del Llobregat-Anoia. **Millorar el futur no ens hauria d'impedir gestionar el present amb planificació i eficiència.**

L'estudi del RACC revela que el 2023, quan es desplegui la primera fase de la Superilla, les cues a la resta de carrers de l'Eixample seran un 26% més llargues, i el 2030, fins a un 50%.

Hem demanat que la instal·lació de nous radars es limiti, com a molt, als 12 que hi ha previstos als entorns escolars i als 4 radars de tram als túnels urbans.

BE65 ofereix una àmplia oferta d'activitats, continguts, avantatges i serveis a tots els socis de més de 65 anys que volen gaudir intensament d'aquesta etapa de la vida d'una manera activa i saludable.

Pel que fa a les sancions, estem en desacord amb la previsió de posar en servei 48 radars nous a Barcelona, ja que creiem que és una mesura excessiva, davant la notable caiguda del nombre de víctimes i ferits greus en accident de trànsit la darrera dècada (en què hem passat de 304 l'any 2010 a 178 el 2021). Es per això que hem demanat que la instal·lació de radars nous es limiti, com a molt, als 12

que hi ha previstos als entorns escolars i als 4 radars de tram als túnels urbans. **Entenem que l'objectiu de la resta de radars és més un gest de penalització al trànsit rodat que una necessitat de seguretat viària de la ciutat.** Celebrem així que l'Ajuntament, després de la petició del RACC, s'hagi repensat en part la seva decisió i que, finalment, aquesta mesura es limiti a 21 radars.

Reduir els accidents de trànsit i els índexs de contaminació són objectius que la majoria de la nostra societat comparteix. Però creiem que la manera d'assolir-los requereix reflexió, transparència i un debat obert i constructiu, perquè la millor mobilitat serà la que faci compatible la seguretat, la millora del medi ambient i el progrés econòmic, i que aglutini el màxim consens.

Barcelona i l'entorn metropolità necessiten un projecte comú de mobilitat i un desplegament programat i coordinat d'actuacions per millorar el transport públic que contribueixi a la recuperació d'una ciutat que vol tornar a ser exemple d'innovació i modernitat.

Aquest mes de març neix BE65, una nova plataforma social i de serveis adreçada a tots els sèniors del nostre país i a la qual els socis del RACC de més de 65 anys hi poden accedir de ple dret i de manera gratuïta. Aquesta nova plataforma ofereix una àmplia agenda d'activitats de lleure, formació o voluntariat; informació per estar al dia en aspectes financers o de salut; una gamma diversa d'avantatges i descomptes en tota mena d'establiments, i serveis per gaudir intensament d'aquesta etapa de la vida d'una manera activa i saludable.

Durant els mesos vinents, al RACC continuarem impulsant una mobilitat més segura, sostenible i compatible amb el progrés econòmic i millorant i ampliant els nostres serveis per estar al costat dels nostres socis sempre que ens necessitin. ■

Josep Mateu
President del RACC