

RESTRICCIÓ DE LA CIRCULACIÓ DE CAMIONS DE GRAN TONATGE A LES RONDES DE BARCELONA

El juny de 1992, poc abans de la inauguració dels JJOO, van obrir-se al trànsit en la seva totalitat les Rondes de Barcelona.

Aquestes noves vies acabaven amb un dèficit històric de la ciutat en matèria d'infraestructura i que obligava al trànsit de pas a utilitzar els carrers de l'Eixample i Ciutat Vella. L'entrada en servei de les Rondes va suposar un efecte balsàmic sobre les vies del centre de la ciutat i dels seus accessos, permetent recuperar alhora espais per a vianants i aprofundir en un disseny urbà molt més integrat a aquest entorn.

D'altra banda, les Rondes han millorat i incrementat la capacitat de relació entre els barris de la ciutat i d'aquesta amb el seu entorn metropolità, resultant l'eix sobre el que es vertebrava la mobilitat de la ciutat i molt especialment la seva relació amb la conurbació.

La calçada central de la Ronda del Litoral és utilitzada, a hores d'ara, diàriament per 110.000 vehicles i la de la Ronda de Dalt, per 140.000 vehicles. Aquesta IMD (Intensitat Mitjana Diària) suposa que a les hores punta s'arribi a valors propers a la saturació.

Dins dels vehicles que circulen diàriament per les Rondes cobra especial importància el transport pesant, que representa el 5'4% del total de trànsit de la Ronda de Dalt i el 16'8% del de la del Litoral. Dades de febrer d'aquest any.

És a dir, prop de 25.000 vehicles de més de 3,5 Tm utilitzen diàriament les Rondes, dels quals uns 10.000 tenen un PMA superior a 20 Tm.

Tenint en compte el caràcter urbà de les Rondes, pot considerar-se molt elevada la participació del transport pesant en el global de vehicles que les utilitzen.

L'elevat nivell d'ocupació de les Rondes ha fet que els incidents, ja siguin accidents o avaries, en els que estan involucrats vehicles de gran tonatge creïn greus distorsions a la mobilitat.

Aquestes distorsions són de més llarga durada quan es produeixen en els trams coberts, donada la major dificultat de retirada dels vehicles més pesants. Aquesta dificultat és directament proporcional al tamany i pes del vehicle.

El 80% d'aquests incidents, de vehicles de gran tonatge, es resolen en intervals de temps que van dels 90 als 270 minuts. En alguns casos ha estat impossible restablir la normalitat fins a 5 hores després de l'incident.

Aquests incidents afecten no únicament la circulació a les Rondes, doncs en molts casos també repercuteixen a la xarxa viària bàsica de la ciutat i als seus accessos.

L'any passat aquests incidents van causar moltes disfuncions i aturades. Així, és va tallar el trànsit, com a mínim en un sentit i en algun tram, un total de 38 hores a la Ronda de Dalt i 107 hores a la Ronda del Litoral. Enguany aquestes dades han estat ja superades.

Els camions de més de 20 Tm representen el 40% d'aquells que es veuen involucrats en incidents. No obstant això, donada la seva menor maniobrabilitat i la major dificultat de retirada ocasionen el 80% del total de temps en que el trànsit va quedar aturat.

Aquesta situació obliga a prendre mesures de limitació de la circulació del transport pesant per les Rondes dins del terme municipal de Barcelona.

És en aquest sentit que **es prohibirà la circulació dels vehicles pesants de >20 Tm de pes; o >12 m de llargària a la Ronda del Litoral, entre Rambla Prim, (Accés 24) i P. Zona Franca, (Accés, 19) i Ronda de Dalt, entre el Nus de la Trinitat (Accés 1) i Av. Diagonal (Accés 11).**

La limitació de la circulació de vehicles de gran tonatge requereix senyalització informativa a les vies d'accés a la Ciutat i per tant és necessària la col.laboració d'altres Administracions.

És per això que el mes de març d'enguany es va crear un grup de treball amb participació de tècnics municipals, de la Demarcació de Carreteres de l'Estat, de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat i de la Prefectura Provincial de Trànsit.

Aquest Grup de Treball ha formulat una proposta de modificació de la senyalització informativa dels accessos a la ciutat, tendint a desviar el transport de gran tonatge afectat cap a rutes alternatives i molt especialment cap a l'A-7 (B-30).

És evident que en un sistema de vies concèntriques, B-10, B-20, B-30 i B-40, quan únicament una d'elles és de peatge, es desequilibra la distribució lògica del trànsit.

És per això que el Govern Municipal ha sol·licitat al Ministeri de Foment i a l'empresa concessionària la reducció o eliminació del peatge de l'A-7 per al transport de gran tonatge amb origen o destinació a la zona logística del Sudoest (Port, Zona Franca, Mercabarna, Aeroport).

Altra mesura complementària i ja prevista pel Ministeri de Foment és l'ampliació de l'A-2 en el seu enllaç amb el Cinturó del Litoral, mitjançant la construcció d'un nou carril d'incorporació entre Sant Feliu i Molins de Rei.

Alhora s'ha contactat també amb els responsables de l'Autoritat Portuària i de la Zona Franca, per tal de facilitar els accessos i la mobilitat en aquestes zones d'activitat.