

Semàfors: per a qui, per a què?

MOBILITAT
PRIVADA



Resulta fàcil deduir que l'existència de semàfors als carrers respon a la necessitat de regular els vehicles motoritzats que es desplacen a grans velocitats. De fet, els encreuaments entre vianants i ciclistes mai no havien necessitat semàfors i sempre s'havien regulat de manera espontània entre els mateixos interessats, a través del contacte visual i la comunicació no verbal.

Així, doncs, els semàfors són un instrument al servei de les velocitats elevades (30-50 km/h) en els àmbits urbans. O dit d'una altra manera: en absència de vehicles circulant a grans velocitats dins dels nuclis urbans, els semàfors no tindrien raó de ser. Per tant, córrer dins dels nuclis urbans a velocitats superiors de les que es poden regular espontàniament a les cruïlles comporta haver de parar en algun moment davant de semàfors i perdre bona part del temps "guanyat" mentre es corria.

La fal·làcia de la rapidesa motoritzada als nuclis urbans

Allò greu (o absurd) és que no resulta massa atrevit afirmar que en moltes ocasions el temps que els vehicles motoritzats perden aturats davant d'un semàfor és superior al temps que han guanyat mentre corrien.

Prova d'això es constata sovint, cada vegada que els ciclistes arriben abans que els cotxes a la destinació final si se salten els semàfors (deixant de banda el temps de recerca d'aparcament, que encara perjudica més els cotxes, però que s'escapa de l'objecte d'interès d'aquest article).

Aquesta constatació pot observar-se a la majoria de pobles i ciutats catalanes. Els desplaçaments llargs dins de Barcelona, o els trajectes amb pendents de pujada, poden ser les excepcions a aquesta constatació.

De fet, a la Cursa de Transports que organitza anualment la PTP, i on hi participen nou mitjans de transport, es demostra que els patinadors i els ciclistes guanyen en la majoria de trajectes (i això que en aquestes curses, on es comptabilitza el temps d'aparcament, es demana a tots els participants que respectin els semàfors!).

En definitiva, doncs, esdevenen inevitables les següents preguntes: quin sentit té permetre córrer a 50 km/h per dins dels nuclis urbans si aquesta velocitat moltes vegades no estalvia temps? Quin sentit té

que tothom (vianants, ciclistes, conductors, etc.) s'aturi davant d'uns semàfors posats inicialment perquè els vehicles motoritzats puguin córrer, si aquests rarament estalvien temps i generalment no són els primers en arribar als llocs? En poques paraules: què hi fem tots plegats plantats davant d'unes llumetes vermelles?

A la Cursa de Transports es demostra que els patinadors i els ciclistes guanyen en la majoria de trajectes

Molts conductors arremeten contra els ciclistes, intentant invalidar que la bicicleta sigui més ràpida que els cotxes, argumentant que els trajectes de la bici es realitzen il·legalment, és a dir, saltant-se els semàfors. Així, en comptes de descobrir l'absurditat que s'amaga darrera del teló de fum que ven els motors com la garantia de la velocitat dins dels nuclis urbans, voldrien que la bicicleta entrés a jugar dins d'aquesta absurditat i, així, deixés de ser la més ràpida. Però, més enllà d'aquestes primeres

reaccions, allò vertaderament important és extreure la lliçó que, de manera general, ens mostra obstinadament la bicicleta: *fluir lentament però de manera constant és més veloç que córrer molt però de manera inconstant.*

D'altra banda, i respecte els vianants, la imposició del "joc dels semàfors" arriba a l'extrem d'instal·lar cronòmetres perquè els vianants juguin encara amb més precisió la partida. No demanem als cotxes que apliquin el sentit comú i s'esperin a arrencar si encara hi ha una persona travessant la calçada quan el semàfor es posa en verd. No. Demanem als vianants que calculin el temps que necessiten per travessar, mirin el cronòmetre que els hem posat, i s'abstinguin de travessar si no poden aconseguir-ho amb el temps que els atorguem. Són aquests els vianants, els conductors i la ciutat ideal que volem?

Semàfors qüestionats

Afortunadament, a d'altres països ja han iniciat el debat sobre el paper dels semàfors. Per exemple, la ciutat de Londres preveu eliminar 145 semàfors per millorar la fluïdesa del trànsit¹. I no és la primera ciutat de la Gran Bretanya que s'ho planteja: a Portishead ja fa uns anys que van eliminar els semàfors i tota senyalització de prioritat

¹<http://www.bbc.co.uk/news/10472683>



Escultura al semàfor (Londres). Foto extreta de: http://www.artofthestate.co.uk/london_photos/Traffic_Light_Sculpture.htm

a una cruïlla. Amb els canvis, la capacitat de la cruïlla ha augmentat dels 1.700 vehicles/hora als 2.000 vehicles/hora, mantenint-se estable la intensitat de vianants en 300 persones/hora. Però el més interessant és subratllar que malgrat l'augment de vehicles, les cues d'espera s'han reduït dels 20 minuts d'abans als 5 minuts d'ara².

Prèviament a la supressió de semàfors sovint s'aixequen veus protestant per l'augment de la inseguretat per als vianants en aquestes cruïlles; però les dades mostren justament el contrari. De fet, Martin Cassini³ i Ben Hamilton-Baile⁴ assenyalen que els semàfors s'han provat erronis des de la perspectiva de la seguretat, de la congestió i del consum energètic. Subratllen que hi ha una concepció errònia segons la qual si s'eliminen semàfors els vehicles circularan més ràpid; contràriament, afirmen que és el verd el

²Vegi's video a: <http://thecityfix.com/naked-streets-without-traffic-lights-improve-flow-and-safety/>. En aquest cas, encara resta pendent millorar la mobilitat dels vianants amb mobilitat reduïda, especialment la d'aquells amb problemes visuals.

³<http://www.fitroads.com/>

⁴Vídeo: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.php?do=publications&action=details&pid=39>

que permet velocitats elevades a les cruïlles, mentre que si no hi ha semàfors els vehicles s'aproximen a les interseccions a velocitats més reduïdes. Ambdós professionals avisen que el contacte visual entre usuaris és una de les majors garanties de seguretat viària, però que aquesta comunicació es perd a partir dels 30 km/h. De fet, la mateixa presència dels semàfors ja elimina el contacte visual perquè en comptes de mirar-nos els uns als altres, tots mirem les llumetes. En definitiva, conclouen que els semàfors ens fan aturar quan seria segur creuar, desproveint a les persones de la capacitat per decidir quan és apropiat avançar i a quina velocitat cal fer-ho, aspectes que milloren significativament la seguretat viària en l'àmbit urbà.

Altres experiències que també han començat a qüestionar els semàfors tal i com els coneixem aquí és l'exemple de Copenhaguen. El setembre passat es va conèixer que la ciutat està preparada per permetre els girs a la dreta a les bicicletes, malgrat el semàfor estigui en vermell⁵. En aquest cas, les bicicletes han d'entendre el vermell del semàfor com un cedi el pas. També Londres està pensant en introduir la mateixa modificació⁶

Amb o sense prioritats?

En definitiva, en el fons de la qüestió s'hi troba l'establiment de prioritats com a origen de la problemàtica. Fixar prioritats en determinades vies o moments és la principal causa que encoratja a córrer i a reduir l'atenció a les cruïlles. En canvi, si s'eliminen les prioritats pre-establertes, i es funciona com a la majoria d'àmbits de la vida quotidiana segons la norma "qui arriba primer, passa primer", aleshores s'acaba amb bona part del conflicte: s'obliga a les persones a actuar de manera natural i segura, començant per observar bé la

⁵<http://www.copenhagenize.com/2010/09/copenhagen-allow-right-turns-red-lights.html>

⁶<http://www.guardian.co.uk/uk/2009/apr/14/london-boris-johnson-cycling>

intersecció, interactuant amb els demés i passant quan toca i és possible fer-ho. De fet, fixeuvos que això és el que succeeix quan incidentalment els semàfors deixen de funcionar, observant-se generalment que tothom actua amb prudència i sentit comú, i que fins i tot es redueixen les cues. La

La legislació espanyola, a través del reglament general de circulació, no considera la possibilitat de prescindir de prioritats a les cruïlles

legislació espanyola, a través del reglament general de circulació, no considera la possibilitat de prescindir de prioritats a les cruïlles (per defecte està sempre establerta la prioritat a la dreta). Però no succeeix així a tot arreu. Per exemple, la legislació nord-americana reconeix explícitament la cruïlla **all-way stop** (stop a totes bandes), i a les Illes del Canal (Regne Unit) està instaurat el "cediu el pas a totes bandes", conegut





amb el nom de *filter in turn*⁷. Aquestes regulacions comporten que tots els vehicles hagin d'aturar-se, o cedir el pas, i continuar segons l'ordre d'arribada, amb prioritat dels vianants a tota la cruïlla en el cas dels Estats Units (no deixa de ser paradoxal que la rotonda –dissenyada per afavorir la fluïdesa del trànsit motoritzat, i poc segura i atractiva des de la perspectiva del vianant i el ciclista– no s'inventés i es popularitzés als Estats Units, sinó a Europa).

Si bé la legislació espanyola no reconeix explícitament aquestes regulacions, podem dubtar si seria il·legal col·locar el “cediu el pas” a tots els ramals d'una intersecció. I en el cas que ho sigui, igualment podem jugar de moltes maneres alternatives per regular les interseccions avui semaforitzades. No és objecte d'aquest article ser exhaustiu en les solucions, però sí que es poden apuntar propostes com obligar a cedir el pas al vial de major intensitat de trànsit i prioritzar el vial amb menor intensitat.

Semàfors: per a qui? Per a què?

En conclusió, des d'aquest article no es pretén advocar per la desaparició absoluta i

⁷Vegi's video a www.youtube.com, titulat “Jersey Island filter in turn”

imminent dels semàfors als nostres pobles i ciutats. Menys encara en carrers com els de l'exemple barceloní, dissenyats per permetre grans velocitats màximes als vehicles motoritzats. És evident que en carrers dissenyats com a “vies ràpides” no pot qüestionar-se el paper dels semàfors abans d'interrogar-se sobre la pròpia

La legislació nord-americana i la del Regne Unit reconeixen explícitament la cruïlla “stop a totes bandes” o “cediu el pas a totes bandes”

naturalesa de la via. Però sí que és intenció del present article posar de manifest certes contradiccions (i absurditats?) del paper que juguen els semàfors a la gran majoria de les nostres trames urbanes.

Si allò que preocupa és millorar els temps de desplaçament dins dels sistemes urbans,

aleshores hauríem d'utilitzar els semàfors intel·ligentment i selectiva, limitant el seu ús a determinats eixos on vulguem protegir la velocitat comercial de l'autobús o el tramvia. Ens atrevim, doncs, a posar els semàfors fonamentalment al servei dels transports col·lectius per superfície?

En qualsevol cas, si bé sempre ha estat obvi que les velocitats no motoritzades són les més segures i aquelles que possibiliten la convivencialitat a l'espai públic, aquí s'ha volgut posar èmfasi en el fet que sovint són també les més ràpides.

El fluir pausat de la bicicleta possibilita que aquest sigui constant, i per això generalment resulta més veloç que el ràpid –però necessàriament intermitent– fluir dels vehicles motoritzats.

Clarament, doncs, cal posar en crisi la idoneïtat dels 40-50 km/h als nuclis urbans; continuar potenciant els carrers semaforitzats que donen suport a velocitats elevades però inconstants significaria avançar en sentit contrari. I això sí que seria una veritable pèrdua de temps!

Màrius Navazo
Geògraf