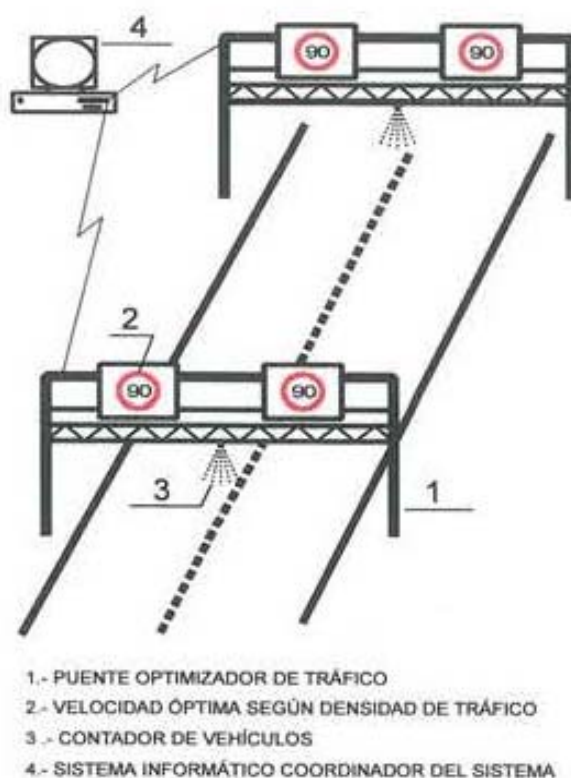


CONTROL DE VELOCIDAD EN GRANDES VÍAS

El sistema del control de velocidad en grandes vías para evitar las caravanas está compuesto por:

- 1.- PUENTE OPTIMIZADOR DE TRÁFICO.
- 2.- VELOCIDAD ÓPTIMA SEGÚN DENSIDAD DE TRÁFICO.
- 3.- CONTADOR DE VEHÍCULOS.
- 4.- SISTEMA INFORMÁTICO COORDINADOR DEL SISTEMA.

En las horas punta y días de regreso de vacaciones es normal que en la entrada a las grandes ciudades se produzcan retenciones importantes dando lugar a las desagradables caravanas, para evitar estas situaciones se debe controlar el número de vehículos que están llegando para evitar las retenciones, el CONTADOR DE VEHÍCULOS (3) estará mandando información al SISTEMA INFORMÁTICO (4) para calcular la VELOCIDAD ÓPTIMA (2) para evitar la retención, esta velocidad ira disminuyendo a medida que el número de vehículos vaya aumentando, a menor velocidad más vehículos pasarán por hora (Según ESTUDIO DE TRÁFICO, Número 1996/28/19062, Registro 46230 PROPIEDAD INTELECTUAL) , de esta manera nunca se producirá el parón causante de la caravana. Estos PUENTES OPTIMIZADORES DE TRÁFICO (1) estarán funcionando mínimo 100 km antes de la ciudad para poder regular y optimizar al máximo.



La velocidad variable española 'nació' en 1997

Un madrileño patentó ese año un sistema para evitar los atascos basado en ella

FÉLIX CEREZO / Madrid
Pionero en España, pero no tanto. El sistema de velocidad variable que se estrenó en la periferia de Barcelona en enero ya estaba patentado en 1997 -en una versión simplificada- por el proyectista madrileño Tomás de Lara quien, un año más tarde, incluso envió una copia a Joan Clos. El entonces alcalde de la capital catalana, se lo transmitió a la Comisión de Movilidad y Seguridad del Ayuntamiento para su estudio.

Además de a Clos, Lara también se lo hizo llegar a la Comisión Europea, al Gobierno de España, a Tráfico, a Fomento... y hasta al fallecido Jesús Gil, para ayudarle a gestionar la travesía de Marbella. En todas las ocasiones, su esfuerzo cayó en saco roto.

Una historia que viene de lejos

> Hace casi dos décadas, la DGT ya trabajó con un proyecto de *carreteras inteligentes* que avisarían al conductor de todo tipo de incidencias. La velocidad máxima se adaptaría a las circunstancias.

> En el año 1998, el Gobierno británico también expuso un proyecto que recurría a límites variables. Con ésta y otras actuaciones más, pretendían multiplicar hasta por cuatro la capacidad de sus autopistas.

Es cierto que el sistema implantado en Cataluña resulta más ambicioso -tiene en cuenta la climatología, el nivel de contaminación o los accidentes- pero, en esencia, persigue el mismo objetivo que el ideado por Lara: evitar que la vía se colapse, reducir el consumo y emisiones de los coches y recortar la siniestralidad asociada.

Para lograrlo, el inventor madrileño proponía variar (a la baja) el

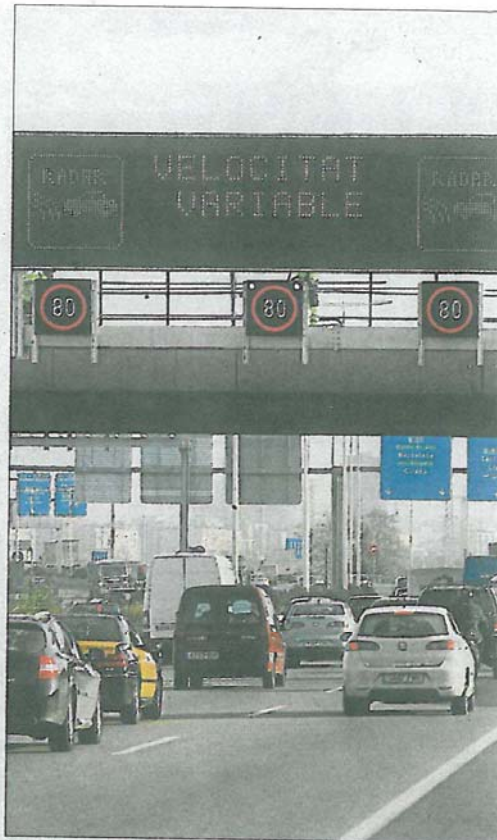
límite de velocidad de tal forma que nunca lleguen a un punto más coches de los que la carretera puede absorber. Cuando esto ocurre, el atasco es inevitable.

Como ahora ocurre en Barcelona, unos contadores se encargarían de medir la intensidad del tráfico y, convenientemente programados, calcularían la velocidad idónea que garantizase la fluidez de la circulación. Ese dato, cambiante, se transmitiría a los conductores a través de pórticos informativos como los que existen desde hace años. En el caso catalán, el límite puede bajar hasta 40 kilómetros por hora.

En principio, la investigación de Lara se centra en el tráfico diario de los alrededores de las grandes ciudades, aunque también puede ser útil para las caravanas de la llamada Operación Salida. Para ello proponía la instalación de contadores, conectados entre sí, cada cinco o 10 kilómetros en los últimos 50 kilómetros antes de la ciudad. En la periferia de Barcelona, la toma de datos se realiza cada 500 metros.

No obstante su buena voluntad, el proyecto de 1997 exige una premisa difícil de cumplir: para que las cuentas salgan y no se produzcan los famosos *cuellos de botella*, el conductor tiene que respetar escrupulosamente una distancia mínima de seguridad. Lara calculaba unos 20 metros cuando se circula a 40 kilómetros por hora.

Además de este desarrollo, Lara tiene patentado otro con el que estima que se podría duplicar el número de coches que pasa por un semáforo en verde. En este caso, haciendo que la luz roja parpadee desde unos segundos antes de que el semáforo se abra, advirtiendo así a los conductores para que estén preparados.



Barcelona estrenó este sistema el pasado 15 de enero. / EL MUNDO

Tráfico la probará en la A

FC / Madrid
A partir de abril, la DGT ensayará la velocidad variable entre los kilómetros 7,1 y 19,2 de la autopista A6 en su entrada a Madrid. A sus resultados se podrán sumar los que ya obtuvo el Ayuntamiento madrileño en un estudio sobre ese mismo tramo y según el cual, al bajar la velocidad de 120 kilómetros por hora a 80 (como en las rondas de Barcelona), el consumo bajaba hasta un 35%. Ade-

más, los técnicos de tráfico municipales cuentan con la experiencia de la M-30, donde a pesar de haber reducido la velocidad de 90 a 70 en algunos tramos, la velocidad media se ha incrementado en más de un kilómetro por hora respecto al año 2004. Aunque aquí tiene mucho más sentido pensar que la mejora se debe, básicamente, al efecto positivo sobre la circulación de los túneles construidos

en la zona del Manzanares. La prueba que ahora acometerá Tráfico forma parte de una iniciativa ya en marcha que también incluye el trabajo de campo de camión en Sevilla. Según el Ayuntamiento de Sevilla, el trabajo de campo de camión en Sevilla, según el Ayuntamiento de Sevilla, apunta a la creación de «unos anillos de 10 ó 15 kilómetros del centro, que se van de transición para ir reduciendo progresivamente la velocidad» con lo que llegan los coches a la ciudad.