

Cursa de Transports Urbana

L'impacte ambiental dels desplaçaments de la ciutat

Descripció de la iniciativa

El 22 de setembre de 2016, i en el marc de la Diada Mundial Sense Cotxes, Barcelona celebra la tretzena edició de la Cursa dels Transports de Barcelona. La Cursa consisteix a cobrir un trajecte dins del municipi de Barcelona amb modes de transport diferents per conscienciar la ciutadania dels avantatges de desplaçar-se amb modes de transport sostenibles.

Les rutes oscil·len entre tres i set quilòmetres i els participants trien la manera com es volen desplaçar, sigui caminant, en bicicleta, en patins, amb vehicle de motor (cotxe o moto) o bé amb transport públic, i fan el recorregut complint totes les normes de seguretat i de civisme.

Al final del trajecte, els organitzadors mesuren el **temps que ha invertit** cada participant en el viatge porta a porta; com en la realitat, tots els viatgers comencen i acaben a peu i s'inclou el temps d'aparcament per al transport privat i el temps d'accés a la parada i l'espera del transport públic.

A més, es calcula una estimació dels **costos econòmics**; els costos directes (pagats per l'usuari) del vehicle privat inclouen la mitjana de la despesa de posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. L'**energia consumida** mostra el consum energètic final del vehicle per persona, tenint en compte els nivells mitjans d'ocupació: 1,18 persones en el vehicle privat i un 20% de la capacitat en els sistemes de

transport públic. I les **emissions de gasos d'efecte hivernacle** són bàsicament el diòxid de carboni (CO₂), que és el responsable principal de l'escalfament del planeta, i dos contaminants locals, les partícules sòlides amb diàmetre inferior a 10 micròmetres (PM10) i els òxids de nitrogen (NO_x).

El resultat de la cursa és una comparativa cívica dels costos, dels impactes ambientals i dels temps de viatge del transport públic col·lectiu i del cotxe.

Tradicionalment, la cursa s'havia fet des de diverses seus de districte fins a un punt emblemàtic i cèntric de la ciutat, però les darreres edicions la cursa s'ha anat modificant per cobrir viatges relacionats amb assumptes d'actualitat.

Fa uns anys van ser desplaçaments que resseguien la nova xarxa de bus: així, des de l'entrada en funcionament dels nous combois de la xarxa ortogonal de bus, la Cursa va servir per aflorar resultats que demostren que amb la nova xarxa de bus les línies són més ràpides, amb uns temps d'espera menors a les parades que les línies predecessores, però que haurien de millorar pel que fa a la velocitat comercial, la freqüència de pas i la cobertura territorial dels nous eixos per fer-los més competitiu que la xarxa clàssica.

36

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Anteriorment, la Cursa també havia recorregut el llarg de l'avinguda Diagonal, entre la Zona Universitària i el Fòrum, i es van comparar diverses rutes per a una mateixa relació origen-destinació en cotxe, taxi i moto per avaluar el funcionament de la via Diagonal, l'Eixample i les rondes. Es repetien els modes de transport i ruta, però de forma diferida en el temps, per obtenir-ne diverses mostres més representatives.

En aquesta edició, els participants s'han dirigit fins a la destinació comuna de l'anomenada Cruïlla de la Cultura, a l'encreuament dels carrers de la Ciutat de Granada amb Sancho de Àvila, dins la popular superilla pilot del Poble Nou.

Un any més, i seguint la tònica de les edicions anteriors, els patins i la bicicleta han demostrat que són els vehicles més ràpids i àgils per circular per Barcelona. Han encapçalat la majoria de les rutes de la 13a edició de la Cursa de Transports Urbana de Barcelona. La moto i el transport públic també han obtingut bons resultats, amb uns temps força competitius. La nova xarxa de bus no n'ha sortit mal parada, amb uns temps d'espera d'entre cinc i vuit minuts.

Des del punt de vista econòmic, l'ús del cotxe ha estat de mitjana 4,5 vegades més car que el transport públic, amb la pitjor relació per a la ruta Plaça de Sants - Superilla pilot (5,5 vegades més car el cotxe), i la millor per a la ruta Hospital de Sant Pau - Superilla pilot (3,8 vegades).

Des del punt de vista del canvi climàtic i la contaminació de l'aire urbà, l'ús del transport públic i la bicicleta són més que convenients. Els usuaris de transports públics ferroviaris guanyen la batalla de la sostenibilitat, amb zero emissions en zona urbana i unes emissions en centrals elèctriques equivalents, respecte als turismes, amb reduccions del

87% en CO₂, el 95% en NO_x i pràcticament la totalitat de PM10. Per la seva banda, els autobusos dièsel tenen unes reduccions d'emissions de CO₂ i PM10 d'entre el 30% i el 40% respecte a les del turisme dièsel en zona interubana, i d'entre el 37% i el 45% respecte a la zona urbana.

Segons Promoció del Transport Públic (PTP), la Cursa de Transports de Barcelona serveix per **demostrar que la bicicleta, els patins i el transport públic són força més útils que el cotxe a l'hora de circular per la ciutat**. I no només en temps. Segons calcula la PTP, **l'ús del cotxe dièsel a la ciutat és entre cinc i set vegades més car que el transport públic**. La bicicleta i els patins són els transports que millor combinen rapidesa i economia.

La Cursa ha estat possible gràcies a la participació de més de 50 persones voluntàries i la col·laboració de l'Associació de Veïns i Veïnes del Poble Nou, Bicibox i l'Ajuntament de Barcelona. És una activitat organitzada per l'associació Promoció del Transport Públic (PTP), plenament consolidada en la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, avalada pels tretze anys que fa que es duu a terme i també per l'experiència i la solidesa tècnica de l'associació que la promou.

Per saber-ne més: www.transportpublic.org/cursa



Objectiu del Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat: Objectiu 2. Espai públic i mobilitat, qualitat ambiental i salut, ciutat eficient productiva i d'emissions zero, benestar de les persones, educació i acció ciutadana i resiliència i acció planetària.

Durada: La Cursa del Transport va tenir lloc el 22 de setembre de 2016. Implica una preparació prèvia quant a disseny de les rutes i organització de l'esdeveniment i coordinació amb les diverses parts col·laboradores, a més de la difusió posterior dels resultats de la cursa.

Valors destacables de la bona pràctica: És una iniciativa col·laborativa i replicable; de fet, és un format de cursa que es replica a escala interurbana i a territori: Lleida, Girona i Tarragona.

Permet posar en contacte persones sensibles amb la promoció de la mobilitat sostenible i d'un nou model d'espai públic. Els resultats de la Cursa tenen solidesa i repercussió, són pedagògics i fàcils de comunicar, perquè esdevinguin transformadors en el context actual.

Impulsor: Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

Contacte: Ricard Riol, president de la PTP (rriol@transportpublic.org) | Susana Pascual, vocal de Medi Ambient de la PTP (spascual@transportpublic.org) | www.transportpublic.org/

Col·laboradors: Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Ajuntament de Barcelona, AVV Poble Nou i Bicibox.

Indicadors associats



Eliminació del 100% de les emissions de CO₂ i NO_x en transports a peu, bicicleta privada i bicicleta pública.



Reducció de les emissions: Del 87% en CO₂, del 95% en NO_x i pràcticament del 100% en PM10 per part dels usuaris de transports públics ferroviaris respecte dels usuaris de turismes.



Entre el 30% i el 40% de CO₂ i PM10 per part dels usuaris d'autobusos dièsel respecte dels usuaris de turisme dièsel en zona interurbana.



Entre el 37% i el 45% de CO₂ i PM10 per part dels usuaris d'autobusos dièsel respecte dels usuaris de turisme dièsel en zona urbana.

En aquest [informe](#) podeu trobar el resum de resultats i la metodologia de càlcul: <http://transportpublic.org/images/pdf/20160922-resultats-bcn.pdf>

38

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10