



La Cursa de Transport de la Mobilitat Sostenible



La Cursa de Transports de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura d'aquest any, es va celebrar el passat dia 26 de setembre, comptant amb gran afluència de públic.

La competició, organitzada per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), que té com a principal objectiu demostrar que l'ecomobilitat és la millor opció per desplaçar-se per grans urbs com Barcelona, va reunir una cinquantena de persones que van participar en 11 curses simultànies amb un punt d'arribada comú, a la seu de la PTP al barri del Clot de Barcelona.

Resultats

Nou de les curses eren urbanes, amb sortida des de les seus de districte de la ciutat de Barcelona (totes excepte la de Sant Martí, per ser a només 400 metres de l'arribada) i un parell d'interurbanes des dels ajuntaments de Sabadell i Sant Adrià de Besòs. Les altres dues van sortir de Sabadell i de Sant Adrià de Besòs. Les novetats d'aquest any són la incorporació del Bicing, en aquells districtes que disposen d'estacions (Ciutat Vella i Eixample), i de la nova línia de tramvia T5, que enllaça Badalona i Sant Adrià de Besòs amb la plaça de les Glòries.

La cursa, que va comptar amb un bon grau de participació, va aconseguir els seus objectius, amb uns resultats que confirmen un cop més que els sistemes sostenibles de transport són els més eficients a la ciutat, tant en desplaçaments interns com en les rutes interurbanes.

Dels transports alternatius al vehicle privat, la bicicleta va resultar el mitjà guanyador en 5 de les 11 curses, el



Esports de la Setmana Sostenible i Segura



transport públic en quatre d'elles (dues urbanes i les dues interurbanes).

El vehicle privat amb millors resultats d'agilitat per circular pels carrers embussats de Barcelona va ser la moto que va guanyar en dues curses. El cotxe, el taxi, el bicing i el vianant no van guanyar cap cursa.

Estudiant els resultats obtinguts, destaquem que el mitjà més ràpid en les curses urbanes va resultar ser la bicicleta (14,0 km/h de mitjana), seguit de la moto (11,4 km/h) i el transport públic (10,3 km/h). Amb una velocitat bastant més baixa –la meitat que la bicicleta– trobem el taxi (7,5 km/h), seguit del bicing (6,4 km/h), el cotxe (6,3 km/h) i finalment el vianant (4,9 km/h). Aquestes dades manifesten que, respecte del cotxe, la bicicleta és més del doble de ràpida (un 120% més), la moto un 80% més, el transport públic un 62% més, i el taxi un 18% més ràpid. El bicing tindria en aquest cas una velocitat similar (un 1% més) i anar a peu només suposa un 23% menys.

De manera individual, el participant més ràpid va ser la bicicleta des de Gràcia (18,0 km/h), seguit de la bicicleta des de Sarrià-Sant Gervasi (15,6 km/h). En tercer lloc va quedar la bicicleta des de Sants-Montjuïc (15,4 km/h), en quart el transport públic des de Sant Andreu (17,8 km/h) i en cinquena posició el transport públic des de Sants-Montjuïc (14,7 km/h). Ja fora dels cinc primers estaria la moto des de l'Eixample (13,8 km/h) en sisè lloc.

Dels últims que van arribar a destí, el participant més lent va ser el taxi des de Sant Andreu (3,7 km/h). En segona posició pel final va quedar el cotxe des d'Horta-Guinardó (4,0 km/h), seguit del cotxe des de Gràcia (4,4 km/h), el vianant de l'Eixample (4,6 km/h) i el taxi des de l'Eixample (4,8 km/h).

A les curses interurbanes, el tren de Rodalies Renfe i el tramvia van resultar guanyadors.

Per calcular l'eficiència dels diferents recorreguts i mitjans de transport s'ha tingut en compte en termes de velocitat, el **temps d'accés al mitjà** (anar caminant a l'estació o a buscar el cotxe al parking, o esperar un taxi, per exemple), el **temps de viatge** i el **temps d'accés fins al punt d'arribada** (des de l'estació de bicing o des de l'aparcament de motos, per exemple).

Costos

Pel que fa als costos s'han tingut en compte tant els **costos d'operació** (el que paga l'usuari pel bitllet de transport públic, de benzina, d'aparcament, etc.) com els **costos socials i ambientals** (externalitats com ara els accidents, canvi climàtic, contaminació atmosfèrica, soroll, etc.). En l'aspecte econòmic, els resultats són encara més favorables pels transports sostenibles. Un exemple, a Sabadell, el cotxe és gairebé 9 vegades més car que el transport públic (17,87€ del cotxe davant dels 2,02€ del tren).

A les curses urbanes, el transport públic suposa una mitjana de 0,81 € per desplaçament. Així doncs, moure's en moto suposa gastar-se el doble que en transport públic, en cotxe és 7 vegades més car i en taxi 12 vegades més car. Naturalment, el cost de fer el viatge a peu ha estat zero i en el cas de la bicicleta ha estat simbòlic (0,007 €/km en bicing i 0,015 €/km en bicicleta pròpia).

Si comptem els costos dels altres mitjans respecte al que costa moure's en bicicleta, tenim que el transport públic és 14 vegades més car, la moto 27 més, el cotxe 97 vegades més i finalment el taxi 158 vegades més car que la bicicleta.