

CURSA PER LA MOBILITAT ESCOLAR DE BARCELONA

10 ANYS DE L'AGENDA 21 ESCOLAR



4 escoles de Barcelona realitzen la primera Cursa per la Mobilitat en el marc dels 10 anys de l'Agenda 21 Escolar i la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura

- Es tracta de la I Cursa per a la Mobilitat realitzada amb escolars a Catalunya. Una experiència en la qual han participat les escoles:
 - Casa Nostra (Sarrià-Sant Gervasi)
 - Escola Projecte (Sarrià- Sant Gervasi)
 - Menéndez Pidal (Horta-Guinardó)
 - Pau Casals (Horta-Guinardó)
- La Cursa ha reunit **160 escolars** participants amb origen a les respectives escoles i una **destinació comuna: la Plaça Lesseps (biblioteca Jaume Fuster)**.
- S'han comparat els temps de viatge "porta a porta" i els costos -directes i externs- dels escolars que han participat com a **vianants, ciclistes, usuaris del transport públic col·lectiu i amb moto, cotxe i taxi (acompanyats de professors/es, mares i pares voluntaris)**.
- **Les dues rodes (bicicleta i moto) es fan líders a tres de les curses. El transport públic (metro) ha arribat el primer des de l'escola Pau Casals d'Horta-Guinardó.**
- **A 3 de les 4 rutes, el metro ha estat més ràpid que el cotxe.** En el cas de l'escola Projecte, el cotxe ha arribat l'últim.
- Pel que fa els **costos totals** (integrant els directes i les externalitats), **els mitjans no motoritzats són els més econòmics. Els mitjans de transport més cars han estat els taxis des de les escoles d'Horta-Guinardó i els cotxes des de les altres.**

Taula de resultats

Mitjà de transport	TEMPS		COSTOS					
			COSTOS DIRECTES (OPERATIUS)		COSTOS INDIRECTES (SOCIALS I AMBIENTALS)		COSTOS TOTALS	
	Velocitat mitjana a porta porta km/h	Temps de viatge minuts	Per quilòmetre €/km	Per ruta €	Per quilòmetre €/km	Per ruta €	Per quilòmetre €/km	Per ruta €
RUTA 1: 3.25 km								
ORIGEN DE LA RUTA:								
Casa Nostra								
Bicicleta	8.5	23	0.015	0.05	0.000	0.000	0.02	0.05
Moto	8.5	23	0.286	0.93	0.255	0.829	0.54	1.76
Cotxe	5.3	37	0.860	2.80	0.086	0.280	0.95	3.07
T.Públic BUS 60	4.3	45	0.243	0.79	0.029	0.094	0.27	0.88
T.Públic BUS 30	3.3	59	0.243	0.79	0.029	0.094	0.27	0.88
RUTA 2: 2.5 km								
ORIGEN DE LA RUTA:								
Menéndez Pidal								
Moto	11.5	13	0.286	0.72	0.255	0.638	0.54	1.35
Taxi	10.0	15	1.940	4.85	0.060	0.150	2.00	5.00
T.Públic METRO	7.5	20	0.316	0.79	0.029	0.073	0.35	0.86
Cotxe	7.5	20	0.860	2.15	0.086	0.215	0.95	2.37
T.Públic BUS	6.3	24	0.316	0.79	0.029	0.073	0.35	0.86
Vianant	3.4	44	0.000	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00
RUTA 3: 3.75 km								
ORIGEN DE LA RUTA:								
Pau Casals – Horta								
T.Públic METRO	8.3	27	0.211	0.79	0.029	0.109	0.24	0.90
Taxi	7.5	30	2.000	7.50	0.060	0.225	2.06	7.73
Bicicleta	6.4	35	0.015	0.06	0.000	0.000	0.02	0.06
T.Públic BUS	4.2	53	0.211	0.79	0.029	0.109	0.24	0.90
RUTA 4: 1.5 km								
ORIGEN DE LA RUTA:								
Projecte								
Moto	10.0	9	0.286	0.43	0.255	0.383	0.54	0.81
Bicicleta	6.4	14	0.015	0.02	0.000	0.000	0.02	0.02
T.Públic BUS	4.5	20	0.527	0.79	0.029	0.044	0.56	0.83
Vianant	3.0	30	0.000	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00
T.Públic METRO	2.4	37	0.527	0.79	0.029	0.044	0.56	0.83
Cotxe	2.3	39	0.860	1.29	0.086	0.129	0.95	1.42

El·ls mitjans de transport apareixen ordenats segons la seva rapidesa “porta a porta”. En color verd, la mobilitat més econòmica de cada ruta; i en vermell, la més cara.

Característiques de la cursa

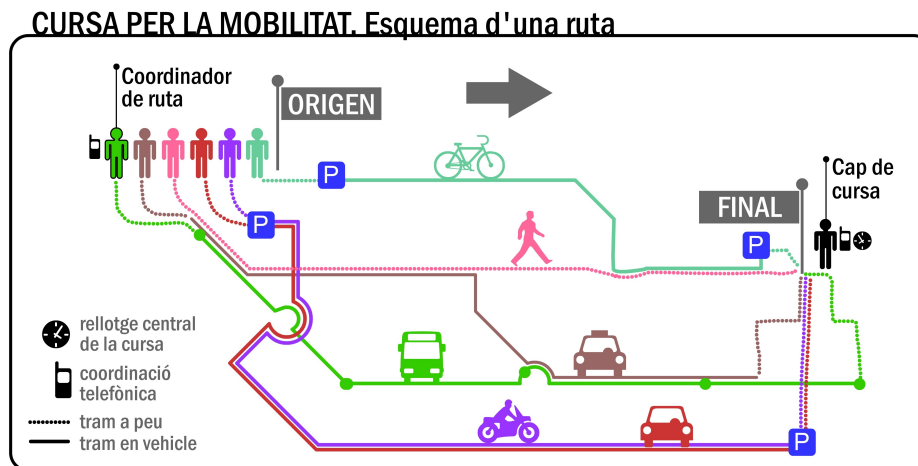
Avui, **28 de setembre de 2010**, s'ha celebrat la **primera edició de la Cursa per la Mobilitat Escolar** a Barcelona amb la participació de 180 persones, entre alumnat, professorat i mares i pares voluntaris. L'activitat ha estat organitzada per l'associació Promoció del Transport Públic (PTP) amb la col·laboració de l'Agenda 21 Escolar de l'Ajuntament de Barcelona.

L'activitat ha estat emmarcada en la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, així com en el compliment dels 10 anys de l'Agenda 21 Escolar.

L'objectiu de la **Cursa per a la Mobilitat** és comparar l'ús de diversos mitjans de transport per realitzar un mateix desplaçament entre dos punts. La cursa pretén valorar, a més del temps emprat per a desplaçar-se, els costos directes que assumeix l'usuari (amortització del vehicle, assegurances, consumibles, aparcaments, etcètera) i les externalitats que provoca a la societat en concepte d'impacte ambiental i social (canvi climàtic, contaminació local, accidents, etcètera).

Els autèntics temps de viatge del transport

Dels transports urbans ens interessa el seu cost i la seva rapidesa, no pas la velocitat punta. Per això a la Cursa per la Mobilitat es calcula el temps de viatge "porta a porta" entre un origen i una destinació. Sovint l'usuari té la sensació que un vehicle és més ràpid o lent per la seva velocitat punta, però quan s'imputa el temps d'accés fins el vehicle (la parada si és transport públic, o l'aparcament si és un vehicle privat), aleshores la situació canvia notablement. A la Cursa per la Mobilitat, com als desplaçaments reals, **tots els viatges comencen i acaben a peu**.









Els autèntics costos del transport

El transport té un cost directament assumit per l'usuari, anomenat cost directe, i una part que es repercuteix sobre el conjunt de la societat, anomenat cost extern o indirecte.

Els **costos directes** inclouen la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. Per tant s'hi compten des de les grans despeses fixes com l'adquisició del vehicle i les assegurances repercutides sobre la vida útil del vehicle, expressades en €/km. També s'hi compten les despeses variables, com és la benzina, l'aparcament, el manteniment, els peatges, etcètera. En el cas del

transport públic els costos directes no són proporcionals al recorregut realitzat, ja que les tarifes són planes segons la zona, i no depenen dels quilòmetres realitzats.

Els **costos externs**, s'expliquen com la factura social i ambiental de la mobilitat, i són de l'ordre del 10% dels costos directes, encara que no són assumits directament per l'usuari. Segons l'estudi d'INFRAS (2004), els costos externs a Europa ascendeixen a 650.275 milions d'Euros i es reparteixen en els conceptes de canvi climàtic (30%), contaminació local (27%), accidents (24%), soroll (7%) i altres (12%). En el cas de la mobilitat no motoritzada, els costos externs són nuls; i en el cas dels transports públics, es redueixen un terç respecte la mobilitat privada motoritzada.

Costos mitjans € per km						
Directes	0,00	0,02	0,66 (3)	Segons ruta (1)	0,87 (2)	0,29
Externs	0,00	0,00	0,03	0,06	0,09	0,25
TOTAL	0,00	0,02	0,80		0,96	0,54

Taula amb els costos mitjans.

(1). Despeses segons carrera:

(2). Caldria afegir despeses d'aparcament, estimades en 1,50€ en destinació. L'origen es considera aparcament en superfície no regulat o aparcament privat en règim de lloguer o propietat

(3). El transport públic funciona amb tarifa plana. Un quilòmetre costa igual que deu.

Si només comptem el cost d'operació (allò que paga l'usuari directament), moure's en bicicleta s'estima en només 0,02 € per quilòmetre per a un desplaçament urbà. Moure's en moto de combustió suposa una mitjana de 0,29 € per quilòmetre per trajecte (15 vegades més car) i en cotxe de combustió, sense comptar aparcament, és de 0,87€ (44 vegades més car).

A la Cursa per a la Mobilitat Escolar s'ha demostrat, una vegada més, que els mitjans més sostenibles són també els més econòmics.

El taxi i el cotxe són els més cars per a l'usuari, amb un cost que multiplica el del transport públic de 2 a 7 vegades, en funció del quilometratge d'aquesta cursa.

La bicicleta té uns costos mínims en relació a uns temps de viatge molt positius.