



CURSA DE TRANSPORTS

L'Hospitalet de Llobregat

Divendres, 25 de setembre de 2009. 18:30 h

- El transport individual s'imposa a les cinc rutes urbanes celebrades a la I Cursa de Transports de l'Hospitalet: moto, bicicleta, taxi i cotxe; però només la bicicleta aconsegeix dos triomfs.
- El cotxe queda en darrera posició a la meitat de les curses.
- El transport públic ha quedat en primera o segona posició allà on circulava en via reservada (Rodalies Renfe, Metro TMB i Metro FGC), cosa que dóna idea de la importància de protegir la circulació dels transports públics urbans a les rutes on aquests no han obtingut bona puntuació.
- Pels usuaris, la moto costa 15 vegades més que la bicicleta; pel conjunt de la societat, la moto és 27 vegades més cara que la bicicleta degut a les externalitats.

Avui, **25 de setembre de 2009**, s'ha celebrat a l'**Hospitalet de Llobregat** la primera **Cursa de Transports**, amb la participació de 29 persones. L'activitat s'ha organitzat per part de l'Àrea de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de l'Hospitalet, en col·laboració amb l'associació Promoció del Transport Públic (www.transportpublic.org).

L'objectiu de la **Cursa de Transports** és comparar l'ús de diversos mitjans de transport per realitzar un mateix desplaçament entre dos punts. La Cursa de Transports de l'**Hospitalet** ha comptat amb els següents mitjans de transport: a peu, en bicicleta, moto, cotxe, taxi, transport públic (metro o autobús). 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).

En el cas de l'Hospitalet s'han realitzat rutes des dels següents orígens:

1. **Santa Eulàlia**. Ciutat de la Justícia. Porta Gran Via
2. **Pubilla Cases**. Hospital de la Creu Roja. Entrada general Av. Josep Molins
3. **Collblanc**. Mercat de Collblanc. Davant d'entrada Pàrking
4. **Bellvitge**. Biblioteca de Bellvitge. Entrada general
5. **Barri Sanfeliu**. Poliesportiu Sanfeliu. Entrada general
6. **Ruta interurbana**: Plaça Catalunya de Barcelona. Des del quiosc del Corte Inglés



Ajuntament de L'Hospitalet



Generalitat de Catalunya



El final de totes les rutes ha estat la plaça de l'Ajuntament 11, de l'Hospitalet de Llobregat. Les rutes seleccionades intenten donar representativitat als desplaçaments quotidians de la ciutat, des dels seus diversos barris i equipaments: Ciutat Judicial, Hospital, Mercat, Biblioteca i un poliesportiu.

NOVETATS A LA CURSA DE L'HOSPITALET

La cursa de l'Hospitalet s'estrena a la ciutat amb un esquema de transports públics enrarinat per les obres de millora de la línia 5 del metro, que han obligat a tallar el servei ferroviari entre Collblanc i Can Boixeres per poder construir el nou intercanviador d'Ernest Lluc (metro, tramvia i bus), situat entre l'Hospitalet i Barcelona; per executar el nou vestíbul adaptat a PMR de l'estació de Can Vidalet, entre l'Hospitalet i Esplugues de Llobregat.

Aquesta circumstància ha beneficiat, de forma col·lateral, les connexions internes de l'Hospitalet de Llobregat, ja que les llançadores que supleixen la manca de metro a la línia 5 estableixen nous recorreguts entre els barris de la ciutat i els connecten amb l'estació central de Renfe de l'Hospitalet. Dues de les rutes de la cursa podran beneficiar-se d'aquests serveis substitutoris del Metro, des del barri de Pubilla Cases i de Sanfeliu. En l'actualitat, i gràcies a aquest servei substitutori, tots els barris de la ciutat queden connectats amb la seva estació ferroviària principal.

L'HOSPITALET, UNA MOBILITAT EXCEPCIONAL

L'Hospitalet de Llobregat i Barcelona són líders indiscutibles en mobilitat sostenible en el rànquing de les 10 ciutats més poblades de Catalunya. Els habitants de les dues ciutats només empen el transport privat motoritzat en el 21% dels seus desplaçaments. A més l'Hospitalet gaudeix de la taxa de motorització més baixa d'aquestes deu ciutats, amb 402 vehicles (turismes i motos) per cada 1.000 habitants; cosa que evidencia l'escassa dependència del vehicle privat que tenen els hospitalencs i hospitalenques. La segona ciutat de Catalunya també és líder en mobilitat no motoritzada, sobretot a peu, ocupant el segon lloc només després de Santa Coloma (veure annex). L'Hospitalet mira al futur amb optimisme, l'oferta ferroviària de l'Hospitalet situa la ciutat en una posició capdavantera a Europa, amb 16 estacions de metro (TMB i FGC), dues de Rodalies i una de tramvia en només 13 km², a les quals s'hi sumaran les 6 noves estacions que aportarà la línia 9 a partir de 2014.

El repte de l'Hospitalet del futur serà consolidar la seva mobilitat sostenible i garantir la integració dels seus barris, que s'han vist obligats a créixer d'esquenes per motius històrics. Sens dubte, el transport públic serà un element clau per la integració territorial a una ciutat on el 78% dels desplaçaments són sostenibles, una situació de partida extraordinària.

RESULTATS DE LA CURSA: ELS TEMPS DE VIATGE

En tots els casos s'ha tingut en compte el temps de porta a porta; és a dir, comptant-hi l'accés fins l'aparcament del vehicle privat, el temps d'accés a la parada i espera pel transport públic, etcètera.



Tot i que no hi ha una victòria hegemònica per un mitjà de transport, es pot afirmar que el vehicle individual ha guanyat les curses urbanes, i el públic les interurbanes. **La bicicleta ha estat el mitjà de transport individual amb més victòries (2) i el vehicle privat amb més darreres posicions (3)**. El transport públic ha quedat en primera o segona posició allà on existia un mode ferroviari (Rodalies Renfe, Metro TMB i Metro FGC), cosa que dóna idea de la importància de protegir la circulació dels transports públics urbans a les rutes on aquests no han obtingut bona puntuació.

Aquests han estat els resultats:

Ruta (origen)	Dist (km)	Mitjà	Temps emprat (minuts)
RUTA 1. Barri Santa Eulalia. Ciutat de la Justícia	3,2	Moto	0:15:00
		Transport públic col·lectiu. Metro FGC L8	0:17:00
		Taxi	0:17:00
		Cotxe	0:28:00
RUTA 2. Barri Pubilla Cases Hospital General de l'Hospitalet (Creu Roja)	2,2	Ciclista	0:08:00
		Taxi	0:12:00
		Cotxe	0:15:00
		Transport públic col·lectiu	0:22:00
		Vianant	0:24:00
RUTA 3. Barri Collblanc Mercat de Collblanc	2,8	Taxi	0:17:00
		Ciclista	0:21:00
		Cotxe	0:22:00
		Transport públic col·lectiu	0:32:00
		Vianant	0:32:00
RUTA 4. Barri Bellvitge Biblioteca de Bellvitge	1,8	Ciclista	0:06:00
		Transport públic col·lectiu Metro TMB L1	0:12:00
		Moto	0:15:00
		Vianant	0:19:00
		Taxi	0:29:00
		Cotxe	0:31:00
RUTA 5. Barri Sanfeliu Poliesportiu Sanfeliu	1,4	Cotxe	0:07:00
		Ciclista	0:10:00
		Vianant	0:16:00
		Transport públic col·lectiu	0:18:00
		Taxi	0:27:00
Ruta interurbana: _ Plaça de Catalunya	7,5	Transport públic col·lectiu Rodalies Renfe	0:25:00
		Bicicleta	0:26:00
		Taxi	0:31:00
		Cotxe	0:50:00









RESULTATS DE LA CURSA: ELS COSTOS DIRECTES I EXTERNS

Tant els costos directes com els costos externs indiquen que la mobilitat sostenible és la més eficient des del punt de vista econòmic.

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 i les assegurances, fins les despeses variables (aparcaments, benzina, manteniment...). Els costos directes del vehicle privat són la mitjana de tots aquets costos al llarg de cada quilòmetre recorregut per un vehicle al llarg de la seva vida útil. Els costos directes del transport públic col·lectiu no són proporcionals al recorregut realitzat, atès que l'esquema tarifari és zonal i no quilomètric. En el cas de l'Hospitalet, la targeta de transport més utilitzada és la T-10 integrada, que representa un cost unitari per viatge de 0,77 Euros. El transport públic taxi té el preu de la carrera, on es compta la baixada de bandera i una tarifa quilomètrica addicional.

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.

Taula amb els costos mitjans

Costos mitjans € per km						
Directes	0,00	0,02	0,77	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

(1). Despeses segons carrera:

Ruta 1: 6,15€. **Ruta 2:** 4,85€. **Ruta 3:** 8,30€. **Ruta 4:** 7,00€. **Ruta 5:** 7,25€. **Ruta 6:** 12,70€.

(2). Cal afegir despeses d'aparcament, estimades en 3€ en destinació. L'origen es considera aparcament en superfície no regulat o aparcament privat en règim de lloguer o propietat

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 suposa una mitjana de 0,29 € per quilòmetre per trajecte (15 vegades més car) i en cotxe, sense comptar aparcament, és de 0,87€ (44 vegades més car).

Si afegim els costos socials i ambientals (costos externs), la diferència entre els mitjans sostenibles i els motoritzats es fa molt més important. Així, moure's en moto suposa una despesa 27 vegades superior per cada quilòmetre, i anar en cotxe, sense comptar aparcament, 48 vegades més.



Taula amb els costos per cada mitjà i a cada ruta recorreguda a l'Hospitalet:

Ruta (origen)	Dist (km)	Mitjà	Costos directes (€)	Costos indirectes (€)	Costos totals (€)
RUTA 1. Barri Santa Eulàlia. Ciutat de la Justícia	3,2	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,05	0,00	0,05
		Transport públic	0,77	0,09	0,86
		Motocicleta	0,92	0,82	1,73
		Cotxe	5,75	0,28	6,03
		Taxi	6,15	0,19	6,34
RUTA 2. Barri Pubilla Cases Hospital General de l'Hospitalet (Creu Roja)	2,2	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,03	0,00	0,03
		Transport públic	0,77	0,06	0,83
		Motocicleta	0,63	0,56	1,19
		Cotxe	4,89	0,19	5,08
		Taxi	4,85	0,13	4,98
RUTA 3. Barri Collblanc Mercat de Collblanc	2,8	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,04	0,00	0,04
		Transport públic	0,77	0,08	0,85
		Motocicleta	0,80	0,71	1,52
		Cotxe	2,41	0,24	2,65
		Taxi	8,30	0,17	8,47
RUTA 4. Barri Bellvitge Biblioteca de Bellvitge	1,8	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,03	0,00	0,03
		Transport públic	0,77	0,05	0,82
		Motocicleta	0,52	0,46	0,97
		Cotxe	4,55	0,16	4,70
		Taxi	7,00	0,11	7,11
RUTA 5. Barri Sanfeliu Poliesportiu Sanfeliu	1,4	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,02	0,00	0,02
		Transport públic	0,77	0,04	0,81
		Motocicleta	0,40	0,36	0,76
		Cotxe	4,20	0,12	4,32
		Taxi	7,25	0,08	7,33
Ruta interurbana: Plaça de Catalunya	7,5	A peu	0,00	0,00	0,00
		Bicicleta	0,11	0,00	0,11
		Transport públic	0,77	0,22	0,99
		Motocicleta	2,15	1,91	4,06
		Cotxe	9,45	0,65	10,10
		Taxi	12,70	0,45	13,15

Considerant el cost que suposa fer dos desplaçaments al dia de dilluns a divendres (10 desplaçaments) veim que el cost setmanal que suposa moure's en cadascun d'aquests mitjans de transport varia molt. Per exemple, a la ruta des del Barri de Santa Eulàlia anar a peu o en bicicleta només suposaria uns cèntims a la setmana, anar amb moto costaria 9,20 € i anar en cotxe, sense comptar aparcament, costaria 27,50 €. Mensualment, això suposaria una despesa aproximada de 40,48 € el cas de la moto i de 121,00 € en el cas del cotxe, sense comptar aparcament.



CONCLUSIONS

Anar a peu o en bicicleta, es la manera més sostenible, més saludable i més econòmica de moure's, a més de ser una de les opcions més ràpides en desplaçaments urbans. El transport públic en via reservada ha obtingut sempre primeres o segones posicions en les diverses rutes celebrades a la ciutat, ja sigui a través del Metro TMB, Metro FGC o Rodalies Renfe.

En aquest sentit, **podem concloure que a la Cursa de Transports de l'Hospitalet de Llobregat ha guanyat l'ecomobilitat.**

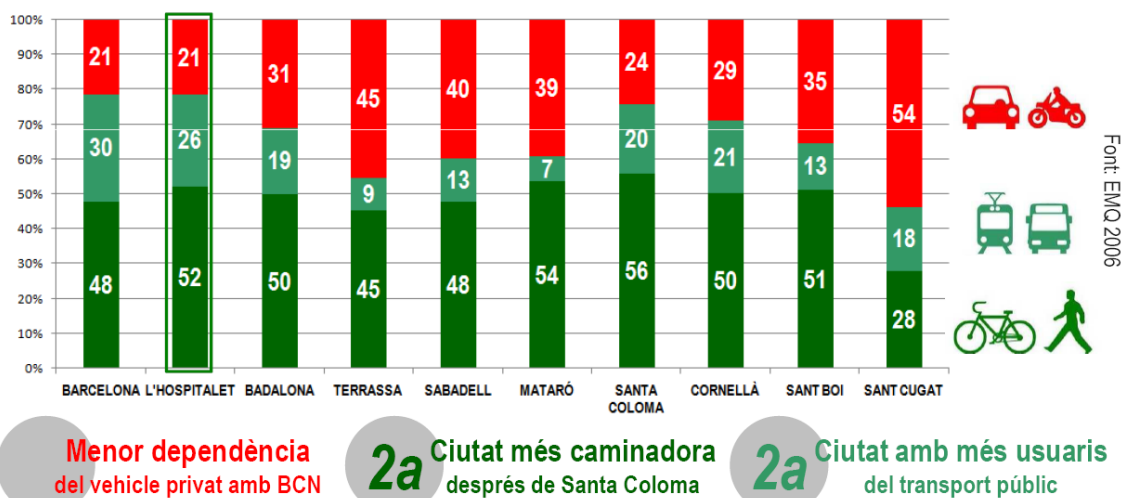
Des de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i la PTP volem agrair la participació de tots els assistents a la cursa perquè ens han ajudat a demostrar, una vegada més, que hi ha alternatives eficients al vehicle privat i motoritzat que s'han de continuar potenciant.

Més informació sobre els resultats a la web: www.transportpublic.org/cursa i a la web de l'Àrea de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de l'Hospitalet.

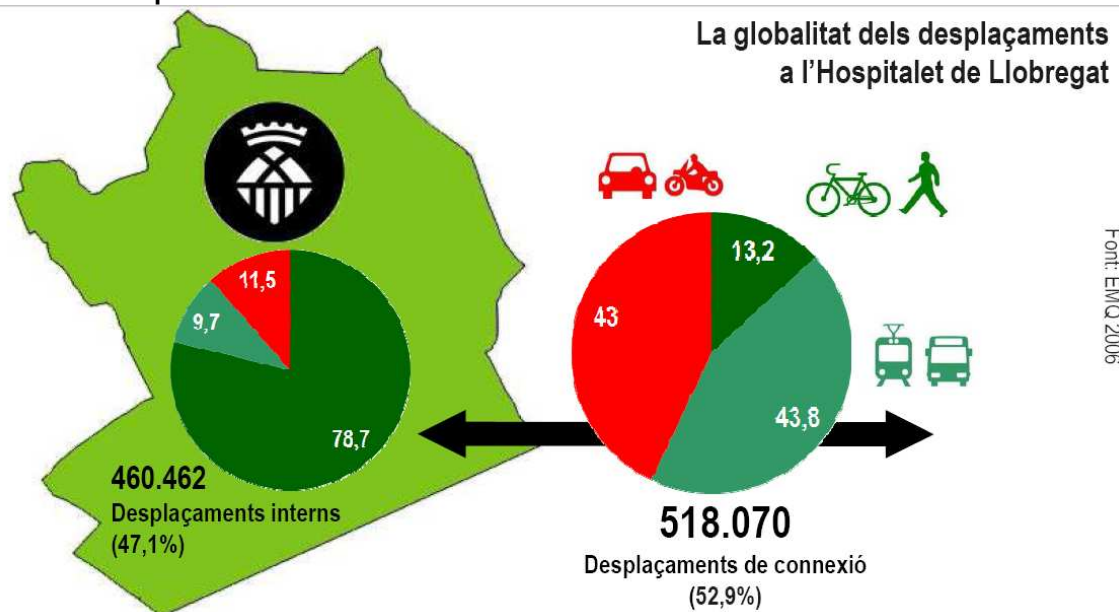


ANNEXOS

TAULA 1. Percentatge dels desplaçaments en transport privat motoritzat, transport públic col·lectiu i mobilitat no motoritzada, segons els hàbits dels residents a les 10 primeres ciutats catalanes.



GRÀFIC 1. Gràfic amb la proporció de transport privat motoritzat, transport públic col·lectiu i mobilitat no motoritzada de tots els desplaçaments que es produeixen sobre l'Hospitalet (inclosos no residents) segons siguin mobilitat interna o de connexió amb altres municipis.



Gràfics: PTP a partir de l'EMQ 2006



Ajuntament de L'Hospitalet



Generalitat de Catalunya

