

Destacat

Per un transport públic competitiu: La creació de carrils bus en els accessos a les ciutats de l'RMB



Ningú dubta que el carril bus és un element essencial per tal que els autobusos no quedin atrapats en les retencions dels accessos a moltes de les ciutats de l'RMB. La velocitat comercial i la regularitat són dos dels factors crítics per a prestar un bon servei de transport públic i en el cas de l'autobús, en situacions de congestió, tan sols un bon carril bus els pot garantir.

El dia 2 de novembre de 2006 va entrar en servei el tram de carril bus de la C-31, de 2,4 km de longitud, entre el límit del terme municipal de Sant Adrià de Besós i la Plaça de les Glòries (Gran Via).

Amb un estalvi de temps global d'uns 5,5 minuts, aquest carril s'estima que dona servei a uns 440 autobusos/dia, amb més de 15.000 usuaris.

A principis de l'any 2011 l'ATM ha analitzat l'impacte real d'aquesta mesura sobre el canvi modal i l'increment d'usuaris del transport públic, a partir d'enquestes a usuaris de les línies interurbanes que accedeixen per la C-31.



En termes globals de viatgers, el balanç és molt positiu. El conjunt de línies d'autobús analitzades amb origen al Maresme han crescut més d'un 20% en 4 anys, molt per sobre del 6% d'increment del conjunt de línies interurbanes de la DGTM a l'RMB en el període 2006- 2010, i han crescut sobretot les línies de connexió directa amb Mataró, amb creixements propers al 30%.

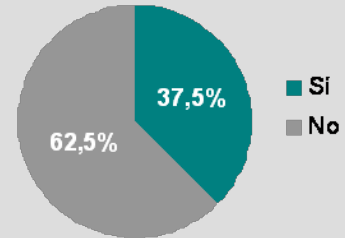
Les enquestes han permès identificar que un 38% dels usuaris ha incrementat la freqüència d'utilització del servei en els últims 4 anys. Tot i que en la majoria de casos l'increment de freqüència s'ha degut a la realització de nous desplaçaments, cal destacar que gairebé un 40% de l'increment de viatges s'ha produït per un canvi del mode de transport utilitzat en favor de l'autobús. És a dir, un 15% del global d'usuaris de l'autobús abans realitzaven el mateix desplaçament amb un altre mode. Com que en un 61% d'aquets casos es tractava d'un vehicle privat motoritzat, es pot estimar que l'efecte de transvasament modal des del vehicle privat és proper al 9% dels usuaris.

El principal motiu esgrimit per les persones enquestades en l'elecció de l'autobús és la comoditat (63%), seguit de la manca d'aparcament o el cost de desplaçar-se i aparcar (40%) i, en canvi, la rapidesa i la puntualitat es situen en tercer lloc (26%). Per tant, no hi ha dubte que l'increment de la velocitat comercial deguda a la creació del carril bus contribueix a fer l'autobús més competitiu, i permet captar nous usuaris.

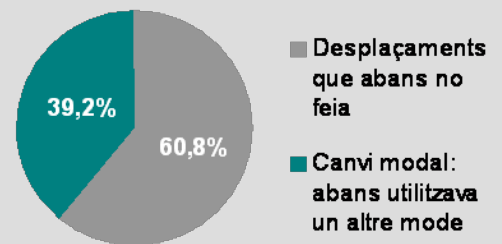
Les xifres

(enquestes a usuaris del carril bus de la C-31)

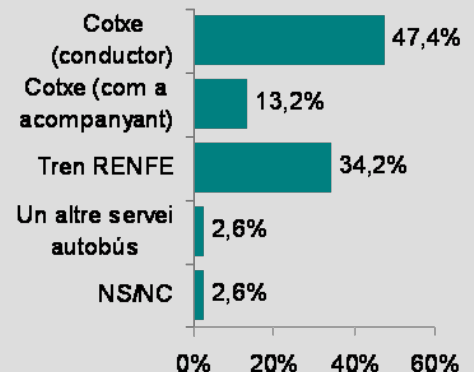
Ha incrementat l'ús de l'autobús en els últims 4 anys?



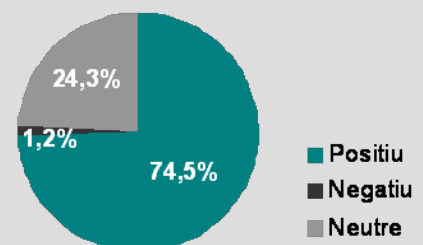
A què es deu l'increment en l'ús de l'autobús?



Quin mode utilitzava anteriorment?



Com valora globalment l'efecte de la implantació del carril bus?



Enllaços d'interès

[Document estudi carrils-bus](#)

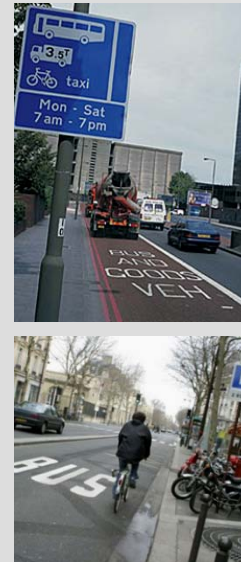
3r fòrum de participació del pdM: Convé que circulin els camions, motos i bicicletes per un carril bus?

Estan els carrils bus urbans i interurbans infrautilitzats? Han de poder cohabitar altres vehicles amb els autobusos i els taxis en aquests carrils?

En l'àmbit interurbà hi ha experiències de cohabitació d'autobusos amb camions i VAO. Pot permetre aquesta cohabitació veritablement millorar l'eficiència en l'ús de la xarxa?

En l'àmbit urbà no s'admet la circulació de bicicletes, motocicletes i vehicles de mercaderies en el carril bus amb l'objectiu de donar prioritat a l'autobús. Com quedarien afectats aspectes com la seguretat viària, la velocitat comercial, la regularitat horària, l'optimització de l'espai públic, etc.? Existeixen criteris de disseny (amplada, segregació física, pendent, etc.) o horaris que han de condicionar aquestes possibles polítiques de cohabitació?

Període de participació: Setembre-Novembre 2011 [> Entrar al fòrum](#)



Estudi de dimensionament i disseny de carrils bus en carreteres i accessos a ciutats intermèdies de l'RMB

L'estudi proposa diferents punts de la xarxa interurbana de carreteres on podria ser adient fer-hi un carril bus. Les localitzacions corresponen, sobretot, a accessos a ciutats intermèdies que presenten problemes freqüents de congestió i per on circulen un nombre important d'expedicions diàries d'autobús.

[> Veure document](#)



Inici dels treballs de redacció del pdI 2011 – 2020

En data 15 d'abril de 2011 el Consell d'Administració de l'ATM va encarregar als seus serveis tècnics l'elaboració d'un nou Pla Director d'Infraestructures de transport col·lectiu de l'RMB per al període 2011 – 2020, ajustat a la capacitat inversora de les administracions públiques durant el període de referència.

Les actuacions es jerarquitzaran segons criteris objectius de rendibilitat socioeconòmica i ambiental aplicats a estimacions robustes de la demanda potencial i servida i amb supòsits realistes quant als costos de construcció i explotació.

[> Veure l'apartat del pdI al web de l'ATM](#)



La mobilitat de l'RMB en xifres

Principals indicadors del pdM en relació als autobusos	Valor 2006	Valor 2008	Valor 2010	Valor Objectiu 2012	Variació 2006-2010
Nombre d'accessos a ciutats de l'RMB que disposen de carril bus	2	3	3	>	50,0%
Longitud de carrils bus en els accessos a les ciutats de l'RMB (km)	8,9	11,3	11,3	>	27,0%
Longitud estimada de carrils bus total a l'RMB (km) *	nd	nd	147	>	-
Velocitat comercial de l'autobús interurbà (km/h)	nd	28,0	28,3	>	-
Velocitat comercial mitjana ponderada per places-km de l'autobús urbà (km/h) *	nd	nd	12,45	>	-
Ràtio mitjana d'oferta d'autobús urbà (places-km/dia i habitant) *	nd	nd	3,99	>	-
Demanda dels serveis exprés radials d'autobusos interurbans (M. viatgers/any)	7,46	8,19	8,59	>	15,1%
Demanda dels serveis perimetrals d'autobusos interurbans (M. viatgers/any)	0,38	0,57	0,53	>	38,4%
Demanda total dels serveis d'autobusos interurbans de DGTM (M. viatgers/any)	28,4	29,4	30,2	>	6,3%
Valoració ciutadana de l'autobús interurbà segons l'EMEF (0 a 10)	nd	6,0	5,9	>	-

* Estimacions basades en l'enquesta de mobilitat als Ajuntaments de l'RMB (ATM 2010)