CIUDAD + EFICIENTE

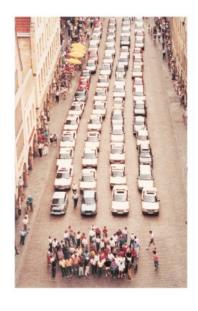
El tiempo y el espacio

Cuando hablamos de la eficiencia hablamos de lograr un objetivo sin gastar recursos innecesarios. Sin duda, la PostCarCity es una ciudad eficiente en cuanto a los recursos que emplea para asegurar el bienestar de la población. No sólo es eficiente en términos energéticos (link), sino también en términos del binomio tiempo-espacio.

El coche en sí ocupa mucho espacio:

- Es como un salón (dos butacas y un sofá), un trastero (el maletero) y electrodomésticos (motor, caja de cambio etc.) sobre ruedas. Aproximadamente 95% del tiempo 'duerme'.
- Y cuando se usa, la ocupación es muy baja; en Barcelona, por ejemplo, de cada 5 coches, se calcula que de media 4 llevan un ocupante (conductor) y el quinto lleva conductor más un pasajero.

Pero exactamente cuánto espacio utiliza el coche comparado con otros modos de movilidad?



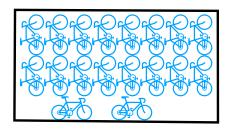




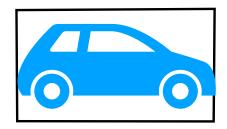
Hace casi 30 años, el Ayuntamiento de la ciudad alemana de Münster se hizo la misma pregunta y publicó los resultados en formato de foto. Aquí vemos el espacio necesario para transportar 72 personas.

Otros datos interesantes:

• Donde aparcan 18 bicicletas (o 42 pleagables!) aparca un coche!!







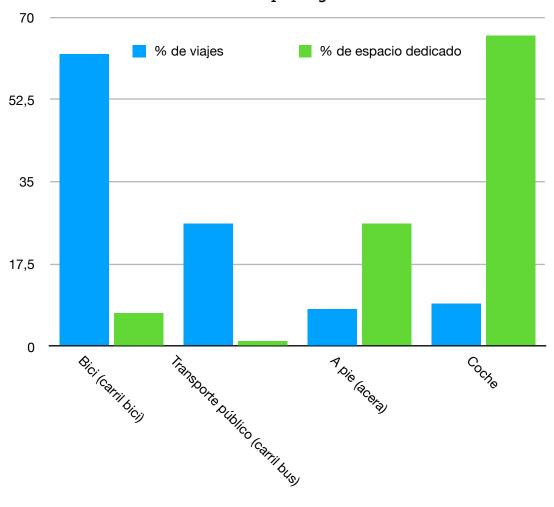
- En movimiento, un coche necesita 30 veces más espacio que una bicicleta.
- Para transportar 40.000 personas por hora en hora punta por un puente, ¿cuántos carriles (de 2,5m) debe tener? Si hubiera sólo carriles para:
 - coches, el puente tendría 12 carriles
 - autobuses, 4 carriles
 - tranvía, 3 carriles
 - bicis, 2 carriles.

Así que, o el coche es más lento como modo de transporte masivo, o ocupa más sitio. El transporte público y la movilidad activa son mucho más eficaces.

No obstante, la historia de las últimas décadas en la gran mayoría de las ciudades del mundo es dedicar una cantidad desproporcionada de espacio y recursos al TPM.

Incluso en ciudades tan punteras como Copenhagen, los urbanistas continúan en esta línea: un 62% de viajes por motivos laborales y educativos se hacen en bici, pero sólo un 7% del espacio disponible está dedicado a los carriles bici. El coche sólo se utiliza para un 9% de estos viajes, pero cuenta con un 54% del espacio y 12% más si se incluye el aparcamiento en la calle.

Reparto modal vs espacio dedicado por modo de transporte en Copenhagen

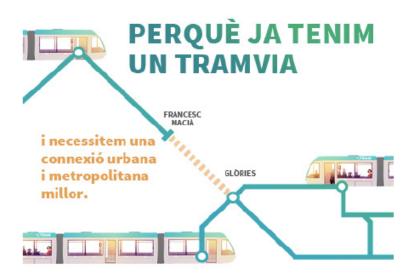


Si se dedicara más espacio a modos sostenibles, la movilidad sería más rápida, y ocuparía menos espacio, lo cual nos permitiría tener más espacio libre para usos más agradables, como los espacios verdes.

Caso práctico: el tranvía de Barcelona

En los años 90 del siglo 20, la ciudad recuperó el tranvía, conectando la ciudad con las poblaciones al norte y el sur. Sin embargo, no se conectó las líneas en el tramo central por la Avenida Diagonal, entre Francesc Macià y Glòries.

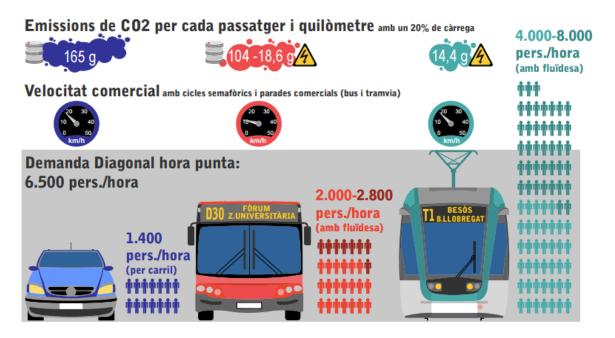
Debido a los problemas asociados con la movilidad basada en el TPM, se ha propuesto unir las dos líneas del tranvía:



Actualmente, para gran parte del tramo de la Diagonal, hay un dominio del TPM (8 carriles), dos carriles dedicados al autobús, dos carriles bici, y diferentes espacios para el peatón.



¿Cuál sería la manera más eficiente para hacer frente a la demanda actual de 6.500 pasajeros/h en hora punta?



Fuente: PTP/Ecomovilidad.

No sólo es el tranvía la opción más sostenible y rápida, sino también es la manera de crear espacio público y verde.



Por desgracia, las fuerzas políticas de la ciudad aún no se han puesto de acuerdo.

RECURSOS Y REFERENCIAS

Ivan Illich, (1978) From Energy and equity: Toward a History of Needs. New York: Pantheon. Aunque muchos años han pasado desde su publicación, este libro sigue inspirando generaciones de urbanistas.

En el blog de la consultora Copenhagenize, se encuentra una excelente historia gráfica de la oposición a la ocupación del espacio público por parte del coche.

La misma consultora ha publicado recientemente una serie de gráficos muy ilustrativos sobre el estado actual de la movilidad en Copenhagen.

Sobre la cuestión del tranvía en Barcelona, el Ayuntamiento ha publicado un informe muy exhaustivo que evalúa las diferentes opciones para conectar las lineas de tranvía existentes.

Promoción del Transporte Público, una asociación de Barcelona, ha hecho varios informes rigurosos sobre el tranvía en la ciudad.