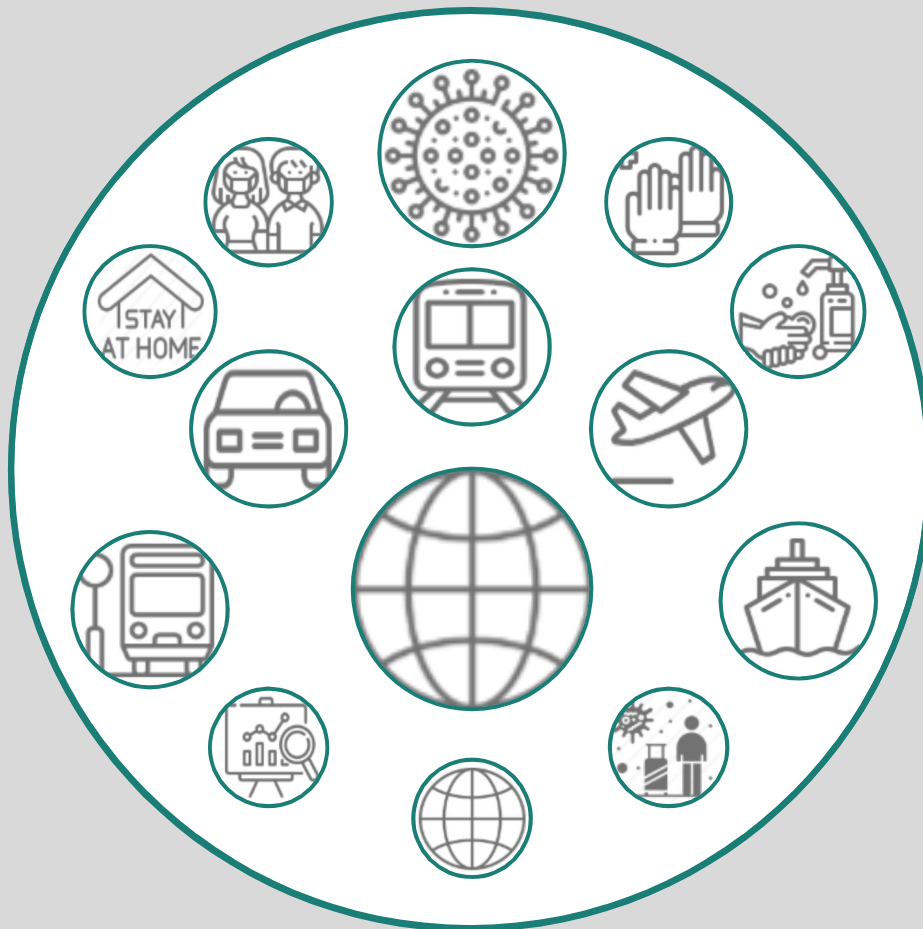


ELS SISTEMES DE TRANSPORT PÚBLIC DAVANT DE LA COVID-19



Documents diversos COVID #

2

divendres, 24 d'abril de 2020

SÍNTESI

MESURA/Descripció

1 Potenciació de l'ús de la bicicleta

El Ministeri de Transició Ecològica de **França** advoca per desenvolupar un **pla estratègic** perquè la **bicicleta** sigui el mitjà de transport que faciliti un **distanciament social** de seguretat pel que fa al transport públic, un cop es vagi posant fi al confinament actual. S'ha plantejat que el pla inclogui la realització de **modificacions temporals als carrers** de la ciutat, així com **tancar el trànsit motoritzat a les vies** que ho permetin.



2 Ampliació de l'espai per a vianants/ciclistes

Transport for **London** (TfL) proposa **ampliar l'amplada de les voreres i els carrils bici temporalment**, per facilitar el distanciament social objectiu de dos metres i crear així un espai segur en el qual les persones puguin fer les activitats essencials sense necessitat de fer servir el cotxe o el transport públic.



3 Prioritat per als vianants en cicles semafòrics

A **Brussel·les**, els agents responsables de mobilitat han modificat els temps d'espera dels **cicles semafòrics** de la ciutat, donant **prioritat als vianants** i reduint així les aglomeracions a les interseccions. Així es pretén millorar la **seguretat vial i la fluïdesa** que afecta tots els usuaris.



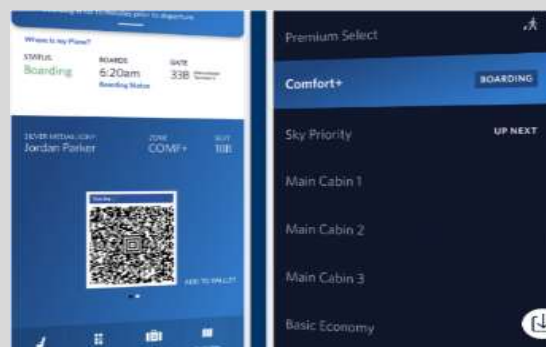
4 Ús de mascaretes

No sembla que hi hagi un consens general sobre l'**obligatorietat o recomanació** de fer servir **mascaretes i/o alternatives** com les bufandes, mocadors o fins i tot draps. En aquest article es fa un repàs ràpid sobre la seva aplicació en el cas de l'**OMS** i de nombrosos **països**.



5 Gestió virtual de cues als aeroports

Des de principis de l'any passat algunes aerolínies van començar a fer servir un **sistema virtual de gestió de cues virtual** per mitjà de la seva aplicació mòbil. D'aquesta manera es volien **evitar aglomeracions** i agilitzar els processos durant el desembarcament de passatgers i en els controls de documentació. És un objectiu molt rellevant en la lluita contra la covid-19.



1. POTENCIACIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA



Lloc
França



Agent
ÎDF Mobilités

Servei/Infraestructura
Transport urbà / Viari públic

Descripció de la mesura

Des del Ministeri de Transició Ecològica de **França** s'ha demanat a ÎDF Mobilités, encarregat de controlar i coordinar les diferents empreses de transport públic de la ciutat de París i la resta de França, "desenvolupar" un **pla estratègic** per fomentar l'**ús de la bicicleta** com a principal mitjà de transport que faciliti el **distanciament social** després del desconfinament programat per al pròxim 11 de maig.

Entre altres, es planteja al govern francès el repte de fer **modificacions temporals als carrers** de les grans ciutats, amb l'objectiu que les persones es puguin desplaçar de forma segura en bicicleta i mantenint les distàncies entre ciclistes i vianants, tallant el trànsit motoritzat en certes vies que ho necessitin. Per fer-ho, el ministeri ha demanat que s'eliminin tots els **obstacles legals i administratius** que facin falta per gestionar amb celeritat els canvis a carrers i carreteres.

El govern francès ha decidit **provar** el funcionament de totes aquestes mesures amb les persones que es continuen **desplaçant per motius laborals** en serveis essencials durant el que queda del període de confinament.

Valoració general

Aquesta mesura requereix un cert **temps d'implantació**, ja que al disseny del pla i consens entre agents implicats, s'hi suma el termini i cost d'implantació física de les mesures aprovades i el procés de comunicació que en maximitzi la utilització.

D'altra banda implica un cert **impacte infraestructural i operatiu** a la mobilitat a les ciutats (modificació temporal del viari, restriccions al trànsit motoritzat, senyalització de nous carrils bici provisionals, increment de zones d'estacionament de bicicletes, etc.), i exigeix valorar molt bé l'**impacte en els recursos** assignats a la seva explotació (increment de l'oferta actual de bicicletes d'ús públic, recursos de neteja i desinfecció, etc.).

La seva possible implantació a Catalunya podria tenir gran acceptació ja que el mateix Ajuntament de **Barcelona** ja està recomanant que els desplaçaments es facin a peu o amb mitjans propis, i aconsella en particular l'ús de la bicicleta.

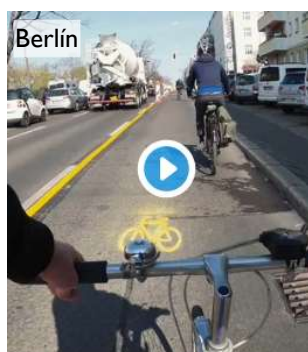
Informació gràfica

Altres casos aplicables

Potenciar l'ús de la bicicleta com a principal mitjà de transport és una mesura que s'ha pres en altres països com Canadà, Bèlgica, Alemanya o Colòmbia.


Berlín ha pintat sobre l'asfalt carrils bici provisionals a les vies on ha estat possible i a **Bogotà** s'han creat fins a 117 km de carrils bici provisionals modificant la gran majoria de carrers, voreres i carrils bici afectats en una sola nit.

A **Espanya**, el 17 d'abril la ministra de Transició Ecològica anunciava que s'estudiarà prioritzar l'ús de les bicicletes per mantenir la distància interpersonal.



2. AMPLIACIÓ DE L'ESPAI PER A VIANANTS/CICLISTES

 **Lloc**
Regne Unit

 **Agent**
TfL – Transport for London

Servei/Infraestructura
Viari i espai públic

Descripció de la mesura

A **Londres**, l'autoritat de transport, TfL, ha plantejat l'**ampliació de voreres i carrils bici** als carrers més concorreguts de la ciutat, per proporcionar un espai més gran al vianant i poder mantenir així l'objectiu fixat de **distància social de seguretat** de dos metres.

Al llarg del país britànic s'estan proposant mesures similars que plantegen fins i tot **tallar el trànsit** motoritzat en certes vies excepte per a ambulàncies o vehicles d'emergència.

Valoració general

Aquest tipus de mesures representen un cert **alleujament puntual i temporal** a l'hora de propiciar el distanciament social en la mobilitat urbana, ja que permeten **reduir el risc d'aglomeracions** en parades, intercanviadors, vehicles, etc. del sistema de transport públic, on és més difícil mantenir la distància de seguretat.

D'altra banda, sens dubte aquest tipus de mesures, tot i que són temporals en alguns casos, suposarà un impuls positiu addicional en favor del **canvi de paradigma** de la mobilitat urbana cap a un model més sostenible i que faci les ciutats més habitables.

Tot i això, és convenient **analitzar** en detall el **previsible impacte** d'aquesta mesura per valorar adequadament la **inversió requerida**. Per fer-ho, es pot tenir en compte des de la tipologia del desplaçament (impacte menor o fins i tot nul en els desplaçaments de mitja-llarga distància) fins a les característiques físiques, socials i culturals de la ciutat (orografia, trama urbana, nivell de seguretat, etc.).

Informació gràfica

--

Altres casos aplicables

Altres ciutats com **Bogotà** (Colòmbia) i **Berlín** (Alemanya) han aplicat aquest tipus de mesures temporals ampliant l'espai públic per a vianants i ciclistes, i reduint aquest espai dels carrils destinats a trànsit motoritzat.

Igualment, diverses ciutats dels **Estats Units** (Oakland, Filadèlfia, Minneapolis, Denver i Boston) estan adoptant mesures similars.



D'altra banda, **Nova Zelanda** és el primer país que està adoptant aquestes mesures com a **política oficial** durant la crisi del coronavirus i està dotant de **finançament** les seves ciutats per ajudar-les a adaptar aquestes mesures d'urbanisme.

3. PRIORITAT PER ALS VIANANTS EN CICLES SEMAFÒRICS



Lloc
Bèlgica



Agent
Bruxelles Mobilité

Servei/Infraestructura
Viari urbà

Descripció de la mesura

A la capital de **Bèlgica**, el confinament ha portat a un descens del trànsit a les principals vies del 55%-75%. Aquesta conjuntura ha permès a Bruxelles Mobilité **modificar** la programació de **100 interseccions semafòriques** sense pràcticament cap impacte en la circulació de la ciutat.

En línies generals, s'ha optat per donar més **prioritat al vianant**, després als **ciclistes** i finalment als vehicles motoritzats.

Concretament s'han programat **cicles més curts** que **redueixen el temps d'espera** del vianant (fins a 40 segons menys).

A més, certs semàfors on tant vianants com ciclistes havien d'activar el cicle de llum verd prement un botó s'han **automatitzat** per evitar que s'exposin al contagi.

Valoració general

La reprogramació dels cicles semafòrics és una mesura d'**aplicació àgil i flexible**, ja que no requereix inversió addicional, és d'implantació ràpida i escalable dins de la ciutat i gairebé no genera impacte en un context de caiguda abrupta de la mobilitat a les ciutats.

Aquesta mesura també podria accelerar la decisió sobre la necessitat progressiva de **sensorització d'encreuaments semafòrics** mitjançant tecnologia ITS que permeti adaptar el cicle semafòric al volum de vianants esperant a les voreres.

Adicionalment, i com a mesures complementàries per propiciar el **distanciament social** durant l'espera en els semàfors mentre el cicle impedeix circular als vianants, es podrien adoptar actuacions com la senyalització de la ubicació adequada de les persones (senyalització horitzontal de malles de localització de més de dues files, etc.).

Informació gràfica

--

Altres casos aplicables

Al **Regne Unit** també s'han implementat aquest tipus de mesures reprogramant cicles semafòrics per agilitzar que vianants i ciclistes travessin. A més, han automatitzat diversos semàfors que requerien tocar un botó per activar el llum verd.

Aquesta mesura també s'ha aplicat en altres llocs com **Sidney, Califòrnia i Canadà**, on han inclòs un cartell que adverteix al vianant que no és necessari prémer el botó.



4. ÚS DE MASCARETES



Lloc
Món

Agent
Diversos

Servei/Infraestructura
Transport públic

Descripció de la mesura

Tot i que les recomanacions de l'OMS no impliquen l'ús de mascaretes de forma generalitzada, cada vegada són més els països on s'està recomanant o obligant que en faci servir tota la població, especialment en llocs públics.

A Àsia han estat pioners a fer-ne l'ús **obligatori** al transport públic:

- Singapur, Taiwan i Corea del Sud són exemples de països on es penalitza no portar mascareta amb **multes de fins a 500 €**.
- D'altra banda, Tailàndia ha instal·lat **màquines expenedores** de mascaretes de tela per menys d'un euro a les estacions de tren urbà de la capital.

Als **Estats Units** el passat 3 d'abril el govern anunciava la **recomanació** general de tapar-se la cara, si bé NO amb mascaretes quirúrgiques, ja que aquestes estan reservades per a ús mèdic, sinó amb bufandes en llocs públics. A Nova York o Los Angeles, molt castigades pel virus, és **obligatori** des del 17 d'abril tapar-se la cara amb mascaretes, draps o bufandes al transport públic.

A **Europa** s'han anat adoptant mesures **diverses**:

- Àustria **obliga** des del 13 d'abril a l'ús de mascaretes al transport públic, tot i que també permet l'ús de bufanda o xal.
- Eslovènia, Eslovàquia i la República Txeca sancionaran amb **multes** de fins a 365 € tothom qui no es tapi la boca i el nas en llocs públics amb mascareta, mocador o bufanda.
- A Alemanya se'n **recomana** l'ús i només és obligatori en algunes regions més castigades pel virus com Baviera. El govern alemany ha publicat fins i tot una guia sobre com fer mascaretes a casa.

A **Espanya** el Ministeri de Sanitat va publicar el 21 d'abril una guia de **recomanacions** sobre l'ús de mascareta durant la pandèmia. Es distingeix entre mascaretes higièniques, pensades per a la població en general, i les mascaretes mèdiques o quirúrgiques, reservades per als sanitaris o pacients de covid-19.

La **Generalitat de Catalunya** està garantint l'entrega gratuïta de **mascaretes quirúrgiques** entre els ciutadans que tinguin targeta sanitària i en recomana l'ús per part de tota la població, no només malalts o personal sanitari.

Valoració general

La implementació de l'**ús de mascaretes** s'ha de considerar una **mesura complementària** a altres de caràcter preventiu (distanciament físic, etiqueta respiratòria, higiene de mans, etc.).

Per tant, ha d'anar acompanyada de **campanyes informatives** de conscienciació i educació a la ciutadania, així com guies amb **recomanacions d'ús i higiene**.

En qualsevol cas, és d'esperar que la **generalització** d'ús, així com altres elements de contenció del contagi, generin un efecte rebot respecte a la distància social que s'està adoptant actualment, i es **millori l'ocupació** del transport.

Un problema rellevant està sent la **situació de desabastiment** fins i tot en el sector sanitari, per la qual cosa en el cas de població general amb baix risc s'està acudint a l'ús de mitjans alternatius en llocs públics (bufanda, mocadors, etc.).

Informació gràfica

--

5. GESTIÓ VIRTUAL DE CUES ALS AEROPORTS



Lloc
EUA



Agent
Delta Air Lines

Servei/Infraestructura
Aeroports

Descripció de la mesura

Ja des de principis del 2019 (abans de la covid-19), algunes aerolínies, com Delta Air Lines, van començar a implementar un **sistema de gestió virtual de cues** mitjançant el desenvolupament d'una aplicació mòbil que notifica al passatge **quan i com** han d'**embarcar** segons el seu número de seient.

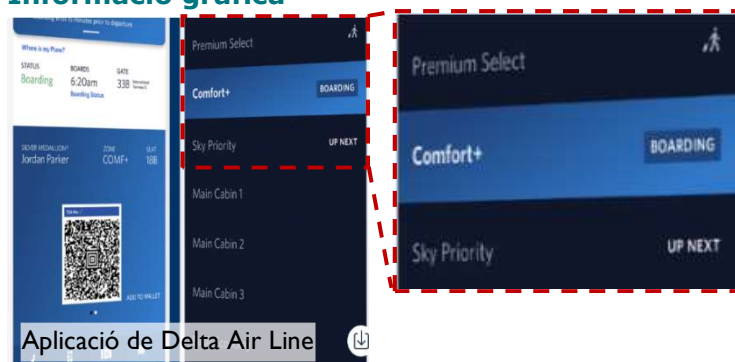
Valoració general

Es tracta d'una mesura ja implementada amb anterioritat en aeroports i que podria ser **adaptada i replicable** en determinats àmbits d'**estacions i intercanviadors** de transport públic per controlar tant sigui possible l'aglomeració de persones (embarcament en autobusos o trens per a recorreguts de llarga distància, etc.).

La gestió virtual de cues requereix una **inversió moderada** i en qualsevol cas inevitable en una societat que evoluciona de manera imparable cap a la digitalització i automatització de cada vegada més processos.

D'altra banda, per garantir al màxim les distàncies de seguretat en zones concretes dels intercanviadors de transport, s'aconsella reforçar aquest tipus de mesures amb personal de control, cintes per a gestió de cues, adhesius a terra de separació de fluxos, etc.

Informació gràfica



Altres casos aplicables

En aquesta mateixa línia, l'aeroport de **Gatwick (Londres)**, juntament amb l'aerolínia **EasyJet**, han fet recentment diverses proves amb l'objectiu de millorar la gestió de **cues en els punts d'embarcament**. Entre altres, s'ha desenvolupat una **aplicació mòbil** que organitza l'embarcament segons el número de seient del passatge. Després del període inicial de prova s'han aconseguit **reduccions** del temps d'embarcament de fins un **10%**.

A més, en l'últim Hackathon, trobada de programadors celebrada a **Madrid** amb l'objectiu de reunir idees per combatre la covid-19, un dels projectes seleccionats va ser una aplicació per a la gestió de cues virtuals amb l'objectiu d'**evitar aglomeracions en farmàcies**, batejat com "La teva farmàcia a punt".

