

La gestió de la mobilitat



Leif Thorson

Gerent del Centre d'Innovació del Transport de la UPC

Enginyer industrial per la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), amb un Postgrau en gestió del trànsit i seguretat viària, és gerent del Centre d'Innovació del Transport (CENIT). Des de gener del 2007 és també professor del Màster oficial en logística, transport i mobilitat i professor associat del Departament d'Infraestructures del Transport i del Territori de la UPC. Entre les seves línies de recerca destaquen els sistemes intel·ligents de transport, la mobilitat i gestió del trànsit, els sistemes d'informació de mobilitat, la seguretat viària, i la direcció i gestió de projectes europeus.

Vivim a l'era de la mobilitat. La mobilitat està creixent en importància tant pel que fa a les dades reals de passatgers i mercaderies (tot i que ara, en moments de crisi, la mobilitat disminueix) com des del punt de vista social per la influència que té sobre la qualitat de vida de les persones.

Els problemes de la mobilitat es tradueixen en congestió, costos del transport (incloses les externalitats) i, per tant, disminució de competitivitat i qualitat de vida.

Així doncs, la gestió de la mobilitat és el gran repte. Es requereixen polítiques i mesures que assegurin la competitivitat i sostenibilitat del sistema i, per tant, la gestió del sistema de transport (*TSM-Transport System Management*).

En el futur, els usuaris demanaran més qualitat de servei quan es desplacin i, per tant, un temps de viatge acotat i fiable, així com informació (tant previsió com en temps real).

Com en altres aspectes, com ha estat en el de la seguretat viària, en què Catalunya partia en desavantatge respecte de molts països europeus i especialment del nord d'Europa, s'ha sabut fer un salt qualitatiu molt important. Potser ha arribat l'hora a la gestió del trànsit i cal molta recerca i proves pilot per poder aprendre i millorar en aquesta qüestió a Catalunya.

En gestió del trànsit, com en altres disciplines, és bo plantejar conjunts d'actuacions o mesures encaminades a l'objectiu que es

“LA GESTIÓ DE LA VELOCITAT, COMBINADA AMB ALTRES MESURES DE GESTIÓ DEL TRÀNSIT, POT AJUDAR QUE EL COST GENERALITZAT DELS DESPLAÇAMENTS SIGUI ‘EL MÍNIM POSSIBLE’”

desitja i que la suma de totes les actuacions permeti aconseguir guanys superiors. En aquest sentit, en la gestió integral de corredors (*Integral Corridor Management*) cal que es tinguin en compte les tres variables bàsiques (temps de viatge i fiabilitat, seguretat viària i efectes ambientals), així com els diferents mitjans de transport del corredor.

En aquest sentit, la gestió de la velocitat que s'està implantant als accessos a Barcelona combinada amb altres mesures de gestió del trànsit (control d'accessos que permeten gestionar la demanda, ús de vorals o apartadors, etc.), i també altres mesures a mitjà o llarg termini, com l'increment de l'ocupació dels vehicles, un transport públic competitiu (en temps i fiabilitat), carrils bus-VAO, sistemes de tarifació, parc de vehicles menys contaminants, etc. pot ajudar que el cost generalitzat

dels desplaçaments sigui “el mínim possible” i, per tant, un òptim social, tant pel que fa a temps de viatge com als aspectes mediambientals i la seguretat viària.

La gestió variable de la velocitat pot permetre homogeneïtzar la velocitat dels vehicles i, amb això, tenir una repercussió positiva tant en la seguretat viària com en la fluïdesa del trànsit, però cal tenir molt present les relacions teòriques entre capacitat i velocitat, de manera que no es disminueixi la capacitat de la via. Una gestió variable de la velocitat pot ajudar a mitigar les congestions si es combina amb mesures de gestió de la demanda.

Barcelona i els municipis més propers, amb unes característiques especials pel que fa a emissions (efecte campana), amb valors mitjans elevats i no amb problemes de punta, amb la gestió del trànsit pot ajudar a reduir els valors de les emissions, la qual cosa té de retruc una forta incidència en la salut de les persones. Però hi ha moltes altres mesures que també han de sumar en la disminució de les emissions.

D'altra banda, la gestió de les velocitats a la xarxa viària en general i especialment l'existència d'una àrea de transició entre els 120 km/h de les carreteres i els 50 km/h de les zones urbanes és una de les palanques de maniobra per millorar la seguretat viària.

La gestió de la mobilitat és el gran repte.