

MOBILIDADE EN VIGO

Unha análise transversal dos diferentes medios de transporte

Semana europea da mobilidade 2012



MOBILIDADE EN VIGO

Unha análise transversal dos diferentes medios de transporte

1. Contexto
2. Transporte urbano
 - Automóbil
 - a. Caso 1. Zonas 30
 - b. Caso 2. Semáforos con videovixilancia
 - Moto
 - a. Caso 1. Ruído
 - b. Caso 2. Son unha alternativa sustentábel?
 - Autobús
 - a. Caso 1. Tarifas
 - b. Caso 2. Servizo non enfocado ao usuario
 - Bicicleta
 - a. Caso 1. Carril bici entre praza América e García Barbón
 - b. Caso 2. Servizo de préstamo de bicis
 - Camiñando
 - a. Caso 1. Paso de peóns en Gran Vía
 - b. Caso 2. Rede de itinerarios peonís
3. Transporte interurbano
 - c. Transporte por estrada
 - d. Transporte ferroviario
 - e. Transporte marítimo de ría
4. Conclusións

www.verdegaia.org

1. Contexto

No actual modelo económico-social obsérvase unha crecente importancia do sector do transporte. Cada vez é menos sorprendente o consumo de bens elaborados a miles de quilómetros producidos con materias primas extraídas a outros tantos miles de quilómetros do local de produción. Isto só é posible porque a diferenza no custo da man de obra compensa con ampla marxe os custes do transporte, uns custes que non incorporan os efectos prexudiciais que produce sobre a saúde humana e o medio ambiente.

As implicacións desta hipermobilidade tanto de mercadorías como de persoas fai que o sector do transporte sexa un dos principais emisores de gases de efecto invernadoiro, con 25% do total segundo datos da Axencia Europea do Medioambiente.

Principais fontes de Gases Efecto Invernadoiro

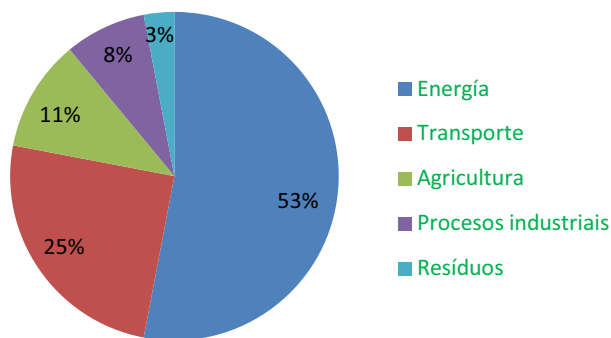


Gráfico 1. Elaboración propia a partir de datos da Axencia Europea do Medio Ambiente

Dende unha perspectiva económica, está o enorme custe que supón a importación de petróleo. Só en 2011 importouse cru por un valor superior a 40.000 millóns de euros, unha cantidade escandalosa en tempos de recortes orzamentarios en partidas como a saúde ou a educación. Unha aposta decidida polas enerxías renovábeis permitiría reducir esa factura e promover o investimento en industrias nacionais.

No entorno urbano, a ausencia dunha planificación racional do crecemento das cidades atendendo a criterios de eficiencia e eficacia na dotación de servizos, significa un incremento moi importante no número e distancia dos desprazamentos necesarios para atender as necesidades laborais, sanitarias, de ocio e educativas da poboación.

Paralelamente á problemática ambiental están os efectos sobre a saúde humana. A elevada concentración de gases e partículas provoca anualmente a morte prematura de cerca de 5.000 persoas¹ en todo o estado, mentres que a contaminación acústica, considerada pola OMS como un risco para a saúde, é unha fonte de estres e de alteracións do sistema nervioso.

Un dos contaminantes máis daniños para a saúde son as partículas en suspensión ($PM_{2,5}$ e PM_{10}), unha complexa mestura de partículas en suspensión no aire. As $PM_{2,5}$ poden, unha vez inhaladas, chegar ás zonas periféricas dos bronquíolos e alterar o intercambio pulmonar de gases. Nas cidades o tráfico é a principal fonte de PM que procede tanto das emisións dos motores como do desgaste do asfalto, dos neumáticos ou dos freos.

No Gráfico 2 obsérvase como as dúas estacións de medición presentes en Vigo (a do Colexio Fogar non estivo en funcionamento) presentan valores superiores aos recomendados pola OMS - Organización Mundial da Saúde (máis esixente que os aprobados polas administracións). A estación situada na Avenida Castelao xera especial preocupación porque a pesar de localizada nunha zona verde e ser utilizada para practicar deporte e dispoñer do único verdadeiro carril bici da cidade, presenta valores bastante elevados.

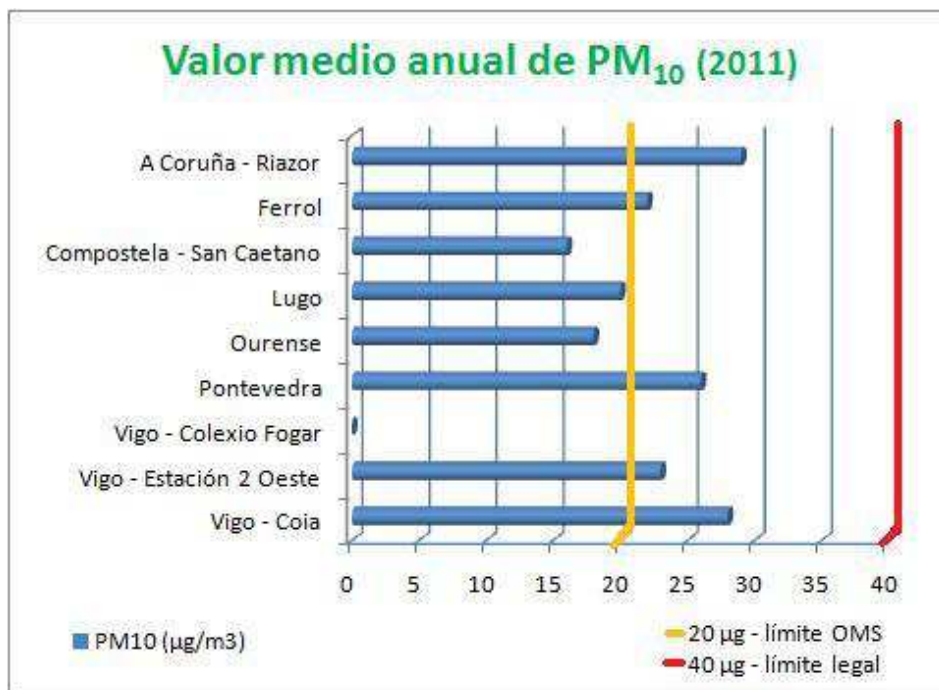


Gráfico 2. Valor medio anual de PM_{10} (2011)² – elaboración propia con datos da Consellería e Medio Ambiente

¹ SEPAR - http://sociedad.elpais.com/sociedad/2010/03/01/actualidad/1267398005_850215.html

² Informe anual Calidade do aire en Galicia 2011

Ademais do valor medio anual, outra medición de PM₁₀ que ofrece información de interese é o número de días nos que se supera o valor límite diario (50 µg/m³). Ese número non pode ser superior a 35 nun ano. No Gráfico 3 obsérvase como a estación de Coia superou ese límite en en 21.

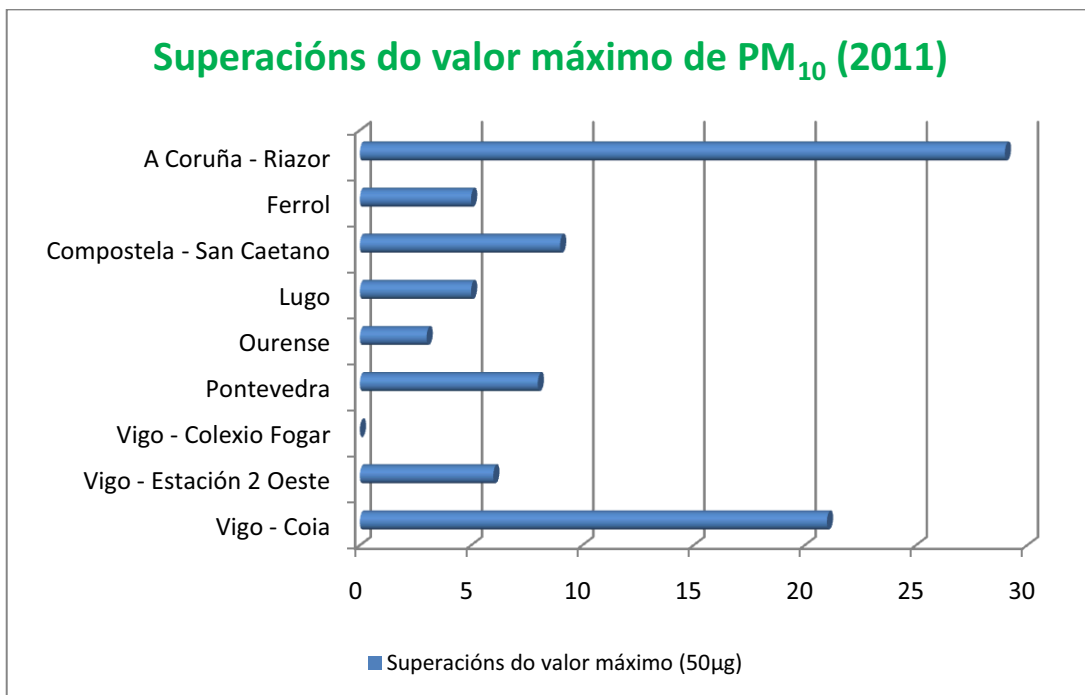


Gráfico 3. Superacións valor máx. de PM₁₀ (2011) – elaboración propia con datos da Consellería e Medio Ambiente

Os datos, sen que sexan alarmantes, constitúen un argumento convincente para que se reconsidere o modelo de transporte urbano que impera na cidade.

É importante recordar a importancia da localización das estacións. Os datos preocupantes dunha estación como a de Castelao situada nunha zona verde lanza a dúbida sobre os datos que obtería se localizada nunha zona do centro con rúas menos anchas e maior densidade de tráfico motorizado.

2. Transporte urbano

Automóbil

O obxectivo de transformar as cidades en espazos máis amables coas persoas levou a que na última década moitas urbes reorientasen as súas políticas de mobilidade e de ordenación dos espazos públicos. Os programas de axudas, tanto europeos como estatais, a investimentos focalizados na promoción dunha mobilidade máis respectuosa co entorno permitiu o aumento das zonas peonís, a consolidación de redes de carrís bus e a promoción do emprego da bicicleta.

Simultaneamente os medios motorizados particulares foron suxeitos a importantes restricións, de modo a mitigar os efectos negativos que producen: emisión de gases e xeración de ruído.

Falamos de cidades como Pontevedra que cunha firme aposta polo calmado do tráfico urbano serviu como exemplo á DGT para a redacción do borrador do futuro Regulamento xeral de circulación. Regulamento que establece como un dos principais obxectivos, ademais de reforzar a seguranza viaria, a promoción dos medios de transporte sostibles, incidindo especialmente na utilización da bicicleta nas cidades.

Pero Vigo non progresa no mesmo sentido. Características propias como unha orografía complexa, unha crónica temeridade dos condutores ou a importancia económica do sector automobilístico semellan ter imbuído a cidade nun letargo no que non existe alternativa ao automóbil como solución a tódalas necesidades de mobilidade urbana.

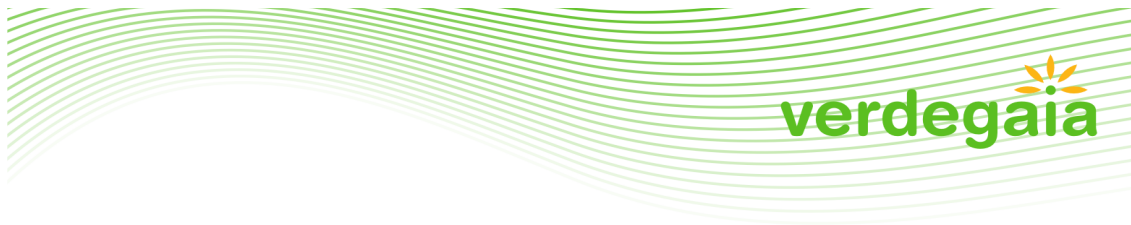
O seu reducido custe, se comparado co transporte colectivo, asociado a unha política municipal enfocada na mellora da fluidez do tráfico motorizado levan a que o automóbil se mantenha como o medio de transporte preferido polos vigueses para os desprazamentos urbanos.

Comparativa do custe dun desprazamento urbano: Bus vs. Coche

	Bus <i>calquera distancia</i>	Coche		
		3 kms	5 kms	7 kms
Bonobus	0,88	-	-	-
Consumíbeis	-	0,15	0,25	0,35
Combustíbel	-	0,30	0,51	0,71
Total	0,88	0,45	0,76	1,06

Táboa 1. Supondo un consumo de 7L/100km a 1,45€/L e un desgaste de consumíbeis de 0,05€/km

Aparcando nunha zona gratis (Castro, Castrelos, superficies comerciais ou a maioría das rúas), o coche utilizado por unha soa persoa é máis barato en case tódolos desprazamentos urbanos. Caso viaxen 2/3 persoas, a diferenza duplícase/triplícase.



Caso 1. Zonas 30

“As presas fan que cometas erros, e conducindo non existen segundas oportunidades”³

A pacificación do tráfico consiste na implantación de medidas estruturais e de sinalización encamiñadas a reducir a velocidade máxima dos vehículos, de modo a diminuír a contaminación e garantir a seguridade aos demais usuarios da vía.

Aínda que un crecente número de condutores son conscientes dos riscos que supón circular a unha velocidade excesiva, obsérvase como ao volante esa percepción tende a desaparecer. Calquera que circule pola cidade observa como coches e motos circulan a velocidades que crean situacións de perigo que en demasiadas ocasións teñen consecuencias tráxicas. Os sociólogos atribúeno tanto a unha esaxerada sensación de control sobre o vehículo como á sensación de impunidade que transmite a relativa facilidade con que se pode escapar. Isto explica como algunhas persoas presentan certo tipo de comportamentos incívicos ao volante que serían inimaxinábeis fora do vehículo.

Un dos principais instrumentos para pacificar o tráfico son as Zonas 30, con a redución da velocidade máxima nun conxunto de rúas nas que se considera prioritario promover a mobilidade por medios non motorizados. Deste modo consíguese paliar a agresividade que prolifera na calzada e lógrase un efecto chamada aos medios máis sustentábeis que, sendo máis vulnerables, se resistían a tomar as rúas.

A implantación destas zonas en Vigo non foi acompañada da debida campaña informativa sobre os obxectivos que se perseguían, polo que a maioría dos condutores as observa como un obstáculo que lles obriga a circular máis despacio. O resultado non é nada positivo e obsérvase cada día na principal Zona 30 da cidade: García Barbón-Pi y Margall-praza América, na que o difícil é atopar un coche ou moto que cumpra o límite de velocidade.

Na realidade as Zonas 30 non procuran discriminar a ningún usuario da vía pública pero si crear as condicións para que todos poidan empregala en condicións de seguridade. Para logralo débense seguir as seguintes fases:

- . campañas informativas sobre o obxectivo das Zonas 30
- . período de adaptación, dando prioridade á información como fase previa ao control sancionador;
- . sincronización da rede semaforica, que permita incluso aumentar a velocidade media pero evitando as velocidades punta que son as verdadeiramente perigosas e contaminantes;
- . promover o uso da bicicleta informando das condicións de maior seguridade existente.

³ DGT – Campaña Agosto 2012

Caso 2. Semáforos con videovixilancia

A ninguén lle sorprende o automóbil que salta o semáforo, a bici que non para nun paso de peóns ou a moto que excede amplamente a velocidade máxima permitida.

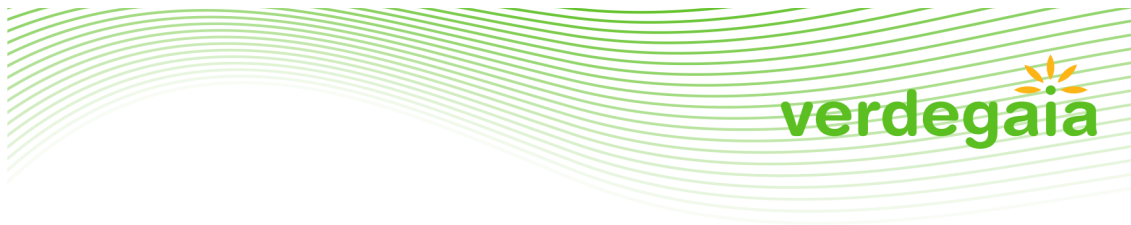
Non existe unha noción de que as regras procuran mellorar a convivencia e establecer uns criterios comúns de actuación que, no caso do tráfico, permita aos usuarios da vía circular con maior seguridade. Feitos como o da foto son habituais, calquera que circule regularmente polo centro sabe que o vehículo que marca a excepción é o que circula a unha velocidade permitida e frea cando o semáforo fica en ámbar.



Imaxe 1. O exceso de velocidade e o desrespeito polos peóns son habituais na Travesía de Vigo

Unha medida que ten acadado un relativo éxito en Lugo e Compostela é a instalación, detrás dos semáforos, dun dispositivo que saca unha foto se algún vehículo pasa unha vez fica vermello. Unha medida que será mal vista polos que habitualmente incumpren as normas pero que permitirá reducir o número de infraccións, evitar a discriminación cara aqueles que si respectan as normas e aumentar a sensación de seguridade de todos os usuarios da vía.

Unha mecánica semellante á dos radares fixos, unhas poucas unidades en rotación pola cidade, permitiría, con un investimento moderado, poñer en marcha unha medida eficaz de pacificación do tráfico.



Moto

O número de motos que circulan diariamente pola cidade aumentou significativamente nos últimos anos, acompañando a tendencia que se verifica en moitas outras cidades e promovida polo concello como a mellor alternativa á utilización do coche.

Esta mudanza nos hábitos de mobilidade podería entenderse como unha lixeira melloría, polo menor consumo de combustíbel cunha conseguinte menor contaminación.

As motos sempre foron o mellor exemplo da temeridade que caracteriza a conducción en Vigo, poñendo en perigo aos demais e en concreto aos que utilizan medios verdadeiramente sostíbeis. É moi complicado, por exemplo, que a utilización da bicicleta se xeneralice mentres se permita aos motoristas cometer continuas infraccións ou xerar unha desnecesaria contaminación acústica.

O perigo destas actitudes non recae unicamente sobre os demais usuarios da vía pero tamén sobre os propios motoristas, un colectivo no que non se reduce o número de falecidos nas estradas e incluso no casco urbano, como reflicten os accidentes verificados nos últimos meses.

A moto foi unha das máis beneficiadas coas chamadas obras de humanización, xa que lles permitiu ter espazo de abondo para aparcalas mesmo diante do destino. Este feito supón máis unha situación de risco para os peóns e unha perda de un espazo que apriori lles estaba asignada. A ordenanza de circulación municipal regula que as motos só poden aparcar en beirarrúas con máis de cinco metros de ancho e que unha vez subidas deben circular co motor apagado e co condutor baixado da moto. Na práctica nin se respecta nin se promove o seu cumprimento.

Á marxe do constante incumprimento dos límites de velocidade ou da sinalización semaforica, a contaminación acústica vense convertendo nun serio problema. Este tipo de contaminación provoca serios problemas de saúde e xera unha enorme sensación de inseguridade principalmente entre os usuarios da bicicleta.

Caso 1. Ruído

As cidades galegas son moi ruidosas, e cuantitativamente o principal xerador deste ruído é o tráfico. A exposición a niveis de ruído prolongados, como os que xera o constante tráfico motorizado provoca malestar psíquico e alteracións do comportamento.

Calquera que se mova por Vigo decátase do crecente número de motos que xeran un ruído esaxerado e nada acorde cun entorno no que debería prevalecer a convivencia e o respecto entre as persoas. Algunhas xeran ese ruído con aceleróns desnecesarios outras polos escapes, e todo ante a pasividade das autoridades a pesar de que a “Ordenanza municipal de protección do medio contra a contaminación acústica producida pola emisión de rúidos e vibracións” regula nos Capítulos 3 e 4 o ruído do tráfico.

En concreto o art. 19 indica:

“Queda prohibido:

- ✓ A circulación de vehículos a motor co chamado “escape libre” ou con silenciadores ineficaces, incompletos, inadecuados ou deteriorados.
- ✓ Forzar as marchas dos vehículos de motor producindo rúidos molestos como aceleracións innecesarias, forzar o motor en pendentes ou ir máis dunha persoa nun ciclomotor, cando non estea autorizado para iso.”

No art. 32 indícase que a acción municipal debe analizar a situación para “introducir hábitos de conduta compatibles cun maior benestar.” Podendo denunciar tamén os axentes de vixilancia do tráfico, sen necesidade de aparellos medidores, cando se trate de vehículos que circulen xerando un nivel de rúidos que notoriamente supere os límites máximos establecidos.

Notoriamente a maioría da poboación viguesa debe soportar a diario unha enorme contaminación acústica perfectamente evitable, polo que o concello debe seguir os pasos indicados na ordenanza e poñer en marcha as estratexias definidas no “Plan de acción de ruído en el concello de Vigo” de 2009:

- . analizar a situación da xeración de ruído polo tráfico;
- . coñecer a sensibilidade da cidadanía cara esta problemática;
- . realizar campañas informativas sobre os efectos da contaminación acústica sobre a saúde humana;
- . exercer a potestade sancionadora nos casos que corresponda.

Caso 2. Son unha alternativa sustentábel?

- *Consumo de combustible:* a moto consume menos combustible que o automóbil sempre que se verifique:
 - . modo de condución tranquilo sen os habituais e desnecesarios aceleróns;
 - . unha cilindrada axeitada para o medio urbano: un scotter consume cerca dun terzo do que un automóbil pero un número importante das motos que circulan pola cidade teñen cilindradas moi superiores, con un consumo semellante ao de un automóbil;
- *Consumo de elementos consumíbeis:* é un vehículo máis simple polo que desgasta menos pezas e repostos que un automóbil;
- *Necesidade de espazo:* necesitan de menos espazo tanto para desprazarse pola calzada como para aparcar. Actualmente incluso se incentiva (preto do boulevard da Gran Vía) aparcar nas beirarrúas;
- *Seguridade:* é o medio con maior taxa de accidentes, serven como exemplo os accidentes mortais que teñen ocorrido nas rúas de Vigo. Unha das principais causas é a combinación dunha esaxerada potencia e unha falsa sensación de seguridade. O resultado non é so prexudicial para o propio motorista senón que crea unha sensación de inseguridade na vía;
- *Contaminación acústica:* unha moto acelerando, incluso con escape normalizado, produce un ruído moi superior ao de un automóbil nas mesmas condicións. Na realidade unha porcentaxe significativa das motos xeran unha contaminación acústica moi superior á que sería de esperar.

En definitiva as motos presentan algunhas vantaxes respecto aos coches pola menor contaminación atmosférica ou por necesitar menos espazo para desprazarse. Unha maior fiscalización permitiría mitigar aspectos negativos como a xeración de ruído ou a inseguridade facendo das motos unha vantaxe relativa en rúas ategadas de automóviles.

Pero se comparadas con outros medios como o bus ou a bicicleta, a situación cambia radicalmente. As motos son máis contaminantes e máis inseguras, polo que a súa promoción debe reducirse a casos concretos nos que os medios verdadeiramente sostíbeis non sexan competitivos, como determinadas zonas das parroquias máis afastadas do casco urbano.

Autobús

A implantación dun sistema de transporte colectivo urbano persigue basicamente exercer dúas funcións:

- función ecolóxica, como alternativa aos diversos problemas causados polo tráfico motorizado particular
- función social, ofrecendo un medio de transporte aos que non dispoñan de outro medio

A situación en Vigo semella non cumprir con ningunha deses obxectivos:

- A xestión do tráfico impide que asuma o papel de verdadeira alternativa: eliminación de carrís bus, regulación semaforica discriminatória ou paradas localizadas para non 'estorbar' o tráfico automóbil.
- Mentres que a función social é moi limitada. O prezo do billete é dos máis caros e os bonos son demasiado simplistas. Ademais as conexións coas parroquias non cumpren coas expectativas dos veciños, que levan anos solicitando a revisión das frecuencias e alargamento do horario, principalmente na fin de semana cando o servizo é practicamente testemuñal.

Estes factores prexudican notoriamente a competitividade relativa do autobús urbano polo que, ao contrario de outras grandes aglomeracións urbanas, non consegue consolidarse como unha alternativa real para a maioría da poboación. A percepción que a cidadanía ten deste servizo resúmese no resultado dunha recente enquisa realizada pola propia concesionaria: o principal motivo argüído polos usuarios para utilizar o autobús urbano é o de non posuír coche⁴.

Se a frota é unha das máis modernas e recentemente se aumentou o número de liñas, ¿cal é o motivo polo que as viguesas e os vigueses seguen encarando o bus como o último recurso á hora de desprazarse pola cidade olívica?

Esta percepción é consecuencia de sucesivas medidas que prexudican claramente o servizo de bus. Tanto usuarios como condutores critican que se tomen medidas sen lles consultar, tal como ocorreu con a eliminación dos carrís bus (Fragoso, Castrelos, Gran Vía, Paulino Freire, ...). Como en moitos outros aspectos da vida en sociedade, a participación de todos os interesados é fundamental para alcanzar solucións eficientes, ademais de supoñer un exercicio democrático ao promover a participación cidadá.

⁴ http://www.vitrassa.es/php/index.php?pag=mas_info/encuestas-antiores&sub=encuesta&id=4

Caso 1. Tarifas

A competitividade relativa fronte aos demais vehículos é fundamental para garantir o éxito dun sistema de transporte colectivo. Esa competitividade é determinada por diversos factores como as frecuencias, a velocidade, a comodidade ou a tarifa.

Unha análise das tarifas presentes en Vigo indica que é demasiado elevada tanto se comparado coa existente noutras cidades como se comparada co custe que supón desprazarse noutros medios de transporte.

No Táboa 2 observase como a tarifa que deben pagar os usuarios en Vigo é unha das máis caras tanto no billete univíaxe como no bonobus.⁵

Comparativa do custe de viaxar no bus urbano entre diferentes cidades

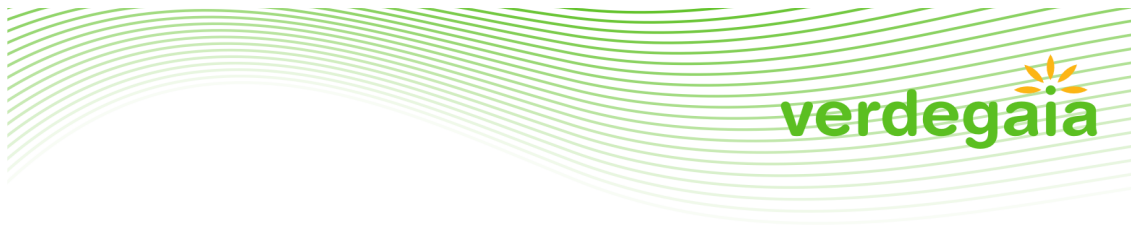
	Billete univíaxe	Bonobus	Bono mensual
Vigo	1,24	0,86	-
A Coruña	1,20	0,75	-
Xixón	1,20	0,78	35,00
Oviedo	1,00	0,80	-
Braga	1,50	0,72	24,55
Porto	1,80	0,95	29,00

Táboa 2. Tarifas en euros de algúns tipos de billetes en 2012 trala subida do IVE

Observando a Táboa con atención decatámonos que existe un aspecto aínda máis preocupante que o desorbitado prezo da tarifa: a inexistencia de bonos semanais ou mensuais, un tipo de bonos fundamental: premia aos usuarios habituais e incentiva os ocasionais a que utilicen o bus máis a miúdo. Como en calquera transacción de bens ou servizos, a compra dunha maior cantidade de produto supón un maior desconto. Beneficia a concesionaria, asegurándolle un maior volume de venda, e tamén ao usuario do servizo, ao reducir o prezo medio de cada viaxe.

As cidades que os implantaron teñen obtido excelentes resultados, incluso naquelas con un sistema de tarifas complexo (con posibilidade de transbordo con intermodalidade), polo que en Vigo a súa implantación sería sinxela e daría ao servizo o dinamismo que tanto lle falta.

⁵ <http://www.vitrassa.es>
<http://www.tranviascoruna.com>
<http://www.bus.gijon.es>
<http://www.tua.es>
<http://www.stcp.pt/pt/passes/precos.htm>



O concello argumenta que xa realiza unha importante achega pagando a diferenza de prezo entre o bonobus e o billete ordinario, preto de 11 millóns de euros en 2011. Unha cantidade importante pero que merece ser analizada.

En 2012 subvencionouse a unha aeroliña con 450.000 euros para que realizase 3 enlaces diarios Peinador-Londres entre Abril e Setembro. Esta ligazón aérea subsiste unicamente pola existencia da subvención, a aeroliña xa avisou que en Outubro non seguirá prestando o servizo. Sen entrar a debater a necesidade social desta liña, en 2011 prestou servizo a 18.000 pasaxeiros, supondo unha ocupación media das aeronaves próxima ao 55%. Polo tanto cada billete foi subvencionado con 25€.

Mentres que a subvención ao autobús urbano foi de aproximadamente 11 millóns de euros para 22 millóns de pasaxeiros, o que supón unha media de 0,50 euros por viaxe. A subvención a cada billete de avión é 50 veces superior á que se realiza ao billete do bus.

O autobús é utilizado a diario por profesionais para desprazarse ao posto de traballo, por estudantes para chegar ao centro de estudio e por persoas para desprazarse a centros de saúde, administrativos ou de lecer. Ademais o autobús urbano permite reducir o número de vehículos motorizados na cidade cos consecuentes beneficios sobre a saúde das persoas e o medio ambiente.

Aínda que é comprensible que as administracións promovan os medios de transporte máis limpos mediante subvencións, débese dotarlles da maior autonomía financeira posible. Agora que se debate sobre a renovación da concesión, o concello debe revisar polo miúdo as condicións dos pregos. Entre as condicións actuais destaca a obriga de amortizar os vehículos nun período de 12 anos. Está claro que unha frota moderna ofrece unha maior comodidade aos usuarios e permite o uso de motores modernos máis eficientes pero incide significativamente sobre a tarifa final.

Incluso o cambio a motores máis eficientes debe ser estudado con detalle porque a cantidade de enerxía que se aforra pode non ser suficiente como para compensar o cambio de vehículo. Con as debidas diferenzas entre un automóbil e un autobús, cabe recordar que segundo datos do segundo maior construtor de automóviles mundial, o custo en enerxía de producir un automóbil aproxímase ao consumo realizado ao longo de 60.000 quilómetros (25% da súa vida útil).

En definitiva, a mellor medida para paliar o déficit deste servizo é aumentar o número de pasaxeiros polo que o importante é unha aposta decidida polo bus urbano como alternativa ao automóbil e esixir unhas novas condicións á (futura) concesionaria.

Caso 2. Servizo non enfocado ao usuario

Un servizo público, mesmo que concesionado, debe adaptarse ás necesidades dos cidadáns, sería absurdo que foran os usuarios os que tiveran que adaptarse ao servizo. Pero o que ocorre en Vigo acercese de isto último:

➤ Liñas confusas:

A imaxe que pasa á cidadanía é confusa, os habituais parches de liñas levou a un verdadeiro galimatías intelixible para quen non utiliza o servizo frecuentemente. As liñas non teñen un identificador (mediante un color ou unha letra) que as agrupe pola orixe, destino ou punto de pasaxe.

A imaxe xoga un papel primordial e a do servizo colectivo debe ser substancialmente mellorada para que a cidadanía o encare dun modo radicalmente distinto ao actual e entenda as diversas vantaxes da súa utilización.

A remodelación da denominación das liñas debe ser acompañada dunha profunda análise sobre a distribución temporal das mesmas. É habitual que nun intervalo de escasos minutos pasen, nunha mesma parada, varias liñas que coinciden no traxecto polo casco urbano, sendo de seguido necesario esperar 20-25 minutos para que volvan a pasar. Este solapamento de moitas liñas tanto temporal como espacial diminúe a eficiencia do servizo e transmite unha sensación de discontinuidade no servizo que en nada promove a súa utilización.

Unha adecuada coordinación dos horarios en función do itinerario permitiría que, mantendo as liñas e frecuencias actuais, numerosos traxectos no casco urbano tiveran frecuencias efectivas non superiores a cinco minutos.

➤ Paradas mal localización:

Nos principais puntos de transbordo as paradas están dispersas, dificultando un transbordo rápido e cómodo. Por exemplo, na praza América existen catro paradas diferentes obrigando a que a maioría dos transbordos esixen un desprazamento a pé de non menos de 5 minutos. Un pasaxeiro, con destino a Balaídos, que veña nunha liña con destino a Coia, debe saír na parada da Biblioteca e camiñar ata a primeira parada na Avenida Fragoso, debendo cruzar Castelao e Florida todas elas con pasos de peóns mal localizados e con tempos de pasaxe regulados para favorecer a pasaxe dos vehículos.

➤ Lanzadeiras ao CUVI

Este servizo esixe unha especial atención por varias das súas particularidades: un traxecto que decorre principalmente por vías de alta capacidade e o público ao que está dirixido (xoves aos que incitar hábitos de mobilidade sustentábeis).

Aínda que se mellorou bastante na frecuencia das ligazóns co Campus, hai situacións inadmisibles. No horario de maior concentración de pasaxeiros, entre as 8:20 e as 8:40 para chegar ás clases das 9:00, é habitual que os buses transporten bastante máis xente da permitida. Unha situación que xa pouco se relaciona coa xestión eficiente do servizo senón con unha cuestión de seguranza pública.

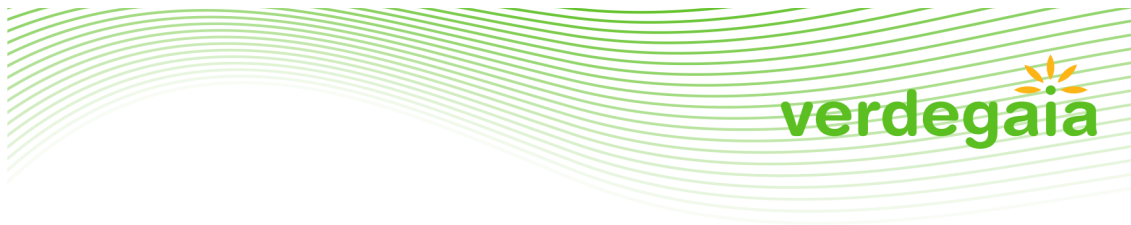
As consecuencias desta desfeita son claras: só utiliza o bus quen non pode subir en coche e crea unha completa aversión á utilización do transporte colectivo.

Se esta situación non fora suficiente, o autobús é obxecto dunha clara discriminación no principal acceso ao CUVI (Clara Campoamor). Os radares fixos (mal colocados en puntos nos que a velocidade é necesariamente reducida pola proximidade dunha glorieta) son insuficientes para que automóviles e motos circulen dentro dos límites de velocidade. Estas infraccións supoñen unha maior contaminación, agravada pola forte pendente, e retíralle competitividade ao bus que se despraza a unha velocidade significativamente inferior.

A análise de todos estes casos permite atopar un factor común: o servizo non está deseñado para satisfacer as necesidades de mobilidade da cidadanía. Para cambiar esta situación son necesarias varias medidas:

- A extensión dos carrís segregados é fundamental para tornar o bus urbano un medio competitivo no eido urbano polo que corresponde recuperar os que se perderon nos últimos anos e estendelos a outras vías, principalmente ás de maior densidade de tráfico (Colón-Urzáiz cara ao Calvario, Travesía de Vigo ou Gran Vía cara as Travesas).
- Outra aspecto a ter en conta é a prioridade semaforica. Os semáforos que regulan os carrís bus en vías como Pi y Margall ou Camelias minimizan de tal modo o tempo en verde para o autobús que son habituais as longas esperas. O caso máis representativo é o acceso á praza América dende Fragoso. Na última reordenación do tráfico na zona das Travesas (2010), implantouse un carril bus no tramo final da avenida Fragoso (en sentido ascendente) polo que nin se dubidou en concederlle escasos segundos de verde dentro do longo ciclo semaforico da praza América. O desespero dos usuarios do bus estendeuse aos condutores dos demais vehículos cando se eliminou o carril bus, tornándose habituais as colas de vehículos e a pasaxe co semáforo en vermello.

O servizo urbano de autobús necesita un importante revulsivo e pode que este chegue dende o proxecto municipal de “corredores intelixentes” que mediante a instalación de sensores nos semáforos e receptores nos buses, concederá a estes a prioridade nas interseccións. Urxe a súa implantación.



Bicicleta

A bicicleta é a principal protagonista do cambio radical que moitas cidades están realizando na ordenación do tráfico urbano. A crecente concienciación da poboación sobre cuestións ambientais e de saúde xunto con a vontade dos concellos en promover unha cidade centrada nas persoas e no seu benestar levaron a que medios de transporte que estaban esquecidos volvan a ter unha especial importancia: a bicicleta e o camiñar.

A bicicleta non é unicamente un instrumento para o lecer ou o deporte. A bicicleta é un medio de transporte democrático e accesíbel. Constitúe un elemento socializador, saudable, divertido e que contribúe a unha mobilidade sostíbel. É o instrumento fundamental para dar un xiro radical ás políticas urbanísticas e convivenciais das nosas cidades e vilas e, integrada co transporte colectivo, solucionar os problemas que o automóbil particular está a ocasionar na sociedade e no conxunto do planeta:

- ✓ Beneficios ambientais: mínima contaminación atmosférica e acústica;
- ✓ Beneficios urbanos: axuda a desconxestionar as cidades, recuperándoas como locais con calidade de vida. Reduce a presenza de automóviles promovendo indirectamente o transporte público ao axudalo a aumentar a súa eficacia. As infraestruturas requiren moito menor mantemento (en 2012 o Concello prevé destinar 6.000.000 de euros ao asfaltado de vías, desgastadas principalmente pola circulación de vehículos motorizados) e aumenta o espazo urbano dispoñible: unha bicicleta ocupa 6 veces menos espazo que un automóbil tanto en circulación como aparcada;
- ✓ Beneficios en saúde: o exercicio físico suave e continuado que supón a bicicleta xunto coa redución dos índices de contaminación redonda nunha mellora xeral da saúde da poboación;
- ✓ Beneficios sociais: é o vehículo democrático por excelencia, válido para calquera idade. Dota de maior autonomía á xente máis nova permitíndolles acceder aos servizos e equipamentos polo seu propio modo de transporte, liberando asemade ás súas familias da necesidade de transportalos.

O incremento no número de traxectos en bicicleta esixe a adopción de medidas encamiñadas en dúas direccións: a preparación das infraestruturas que garantan realizar o traxecto nunhas condicións axeitadas e a preparación da mentalidade necesaria para asumilos, tanto nos potenciais ciclistas como no resto dos usuarios da vía pública.

1. O primeiro paso é dotar a cidade dunha rede coherente de traxectos nos que a bicicleta teña preferencia. É dicir, unir os distintos puntos polarizadores da mobilidade (centros de estudio, ocio, comerciais, etc.) con percorridos delimitados e sinalizados para bicicletas, que teñan en conta as pendentes, as distancias e o firme. Isto non significa dotar de carril-bici específico a todas as rúas, dado que moitas delas non teñen o suficiente espazo. O carril específico pode substituírse

con sinalización vertical e/ou horizontal avisando da preferencia da bicicleta nese percorrido e contribuíndo a reducir a velocidade do tráfico motorizado, sen excluílo.

A delimitación de carrís-bici naqueles traxectos no que sexa posíbel facilitará a iniciación ao "ciclismo urbano" de moita xente ao incrementar a seguridade. Esta rede ciclable deberá publicitarse para o coñecemento xeral da poboación, non so dos/as ciclistas senón tamén dos usuarios/as de vehículos a motor.

Dentro desta rede, son de grande importancia os espazos específicos para aparcar as bicicletas. As condicións de seguridade (iluminación, visibilidade, etc.) terán unha importancia definitoria no atractivo do uso da bicicleta. Na medida do posíbel deberían estar cubertos e situados en todos os espazos públicos que atraían poboación.

2. En segundo lugar, cómpre traballar a concienciación da cidadanía ao respecto da bicicleta, tanto na promoción do seu uso como do seu lugar de pleno dereito dentro das rúas das cidade. Precisamos dunha "educación da mobilidade" que ensine en primeiro lugar a responsabilizármonos das consecuencias dos nosos patróns de mobilidade, xerarquizando en función delas os modos de transporte a empregar nun momento dado. Promover unha educación vial baseada no respecto e a convivencia, subtraendo a compoñente de agresividade que semella imbricada nos dominios do tráfico, como en tantos outros aspectos da vida.

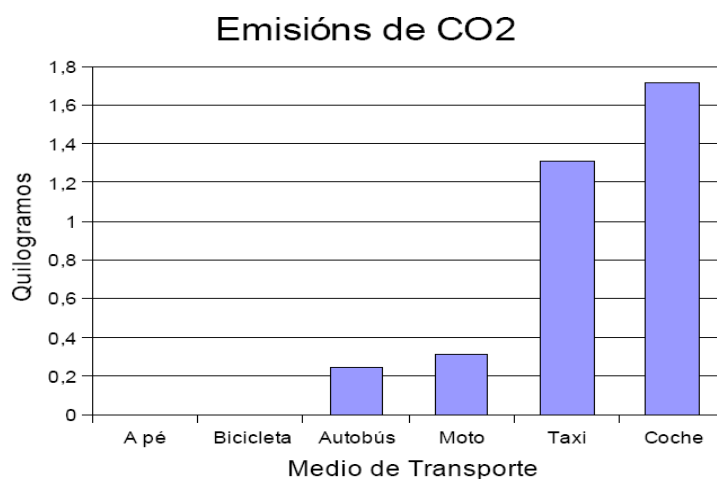
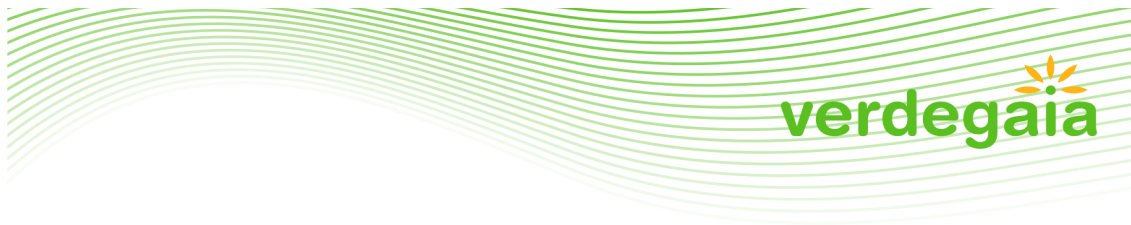


Gráfico 4. Emisións de CO₂ por vehículo nun desprazamento urbano de 7 km



Caso 1. Carril bici entre praza América e García Barbón

Os argumentos que habitualmente menosprezan o potencial da bici en Vigo non pasan de “mitos” creados por aqueles que descoñecen este medio e non o empregan, polo que son facilmente rebatíbeis.

O principal argumento en contra do uso da bici incide na complexa orografía urbana. De feito existen zonas separadas do centro da cidade por rúas con elevadas pendentes, pero dada a situación actual porque non fixar a atención naqueles percorridos practicamente chairros? Dende a praza de América ata a fin de García Barbón por Pi y Margall; a rúa Beira Mar; a rúa Florida seguida dos accesos ás praias; Travesía de Vigo a partir do nº 100; o eixo Tomás Alonso-Torrecedeira, etc.

Se as autoridades centrasen esforzos simplemente nesas zonas, o progreso xa sería enorme e serviría de barómetro para confirmar o potencial da bicicleta en Vigo.

A ligazón entre a praza América e García Barbón é certamente o caso máis significativo polo número de persoas ás que prestaría servizo. Recentemente remodeláronse as beirarrúas das vías que conectan eses dous puntos: López Mora, Pi y Margall, Paseo de Alfonso XII, Elduayen, Policarpo Sanz e García Barbón, pero a pesar da insistencia de asociacións ecoloxistas e colectivos ciclistas rexeitouse a idea de adaptar a rúa para promover a utilización da bicicleta. Un traxecto sen apenas pendentes ao longo de 4,8 km conectaría un dos principais centros residenciais e comerciais (Travesas, Florida, Coia) có centro da cidade.

Perdida esta oportunidade cabe procurar alternativas para aproveitar esta curva de nivel tan interesante para o ciclousuario. Unha opción pasa por adaptar López Mora, no treito máis próximo á praza América, para que a bici poida circular en ambas direccións; unha sinalización que permita compartir unha parte do carril bus en López Mora e Pi y Margall; e unha campaña entre os condutores para asegurar o respecto do límite de velocidade (30 km/h), sentaría as bases para que moitas bicis saíran do faiado e así evitar o complicado traxecto que o usuario de bicicleta debe realizar actualmente: subir Camelias e baixar Romil.

No caso de Pi y Margall a anchura da rúa esixe que se comparta o mesmo espazo, pero en rúas máis anchas que tamén dispoñen de carril bus (Camelias, Gran Vía ou Pizarro) pódese delimitar perfectamente un carril segregado para as bicicletas.

En definitiva, a cidade presente enormes posibilidades para aproveitar itinerarios chairros que eviten boa parte das pendentes, a actuación do Concello sobre esas vías será fundamental para consolidar unha rede de vías ciclábeis.

Caso 2. Servizo de préstamo de bicis

A existencia dun servizo de préstamo de bicis foi un factor previo á consolidación da bicicleta en diversas cidades. A case totalidade das cidades galegas dispón de un servizo destas características que funciona como unha das mellores publicidades para que mesmo aqueles que non teñen bici ou teñen dúbidas sobre a súa efectividade no medio urbano a poidan probar.

En Vigo realizouse un investimento considerable para dispoñer un servizo semellante pero a falta de planificación levouno a un rotundo fracaso.

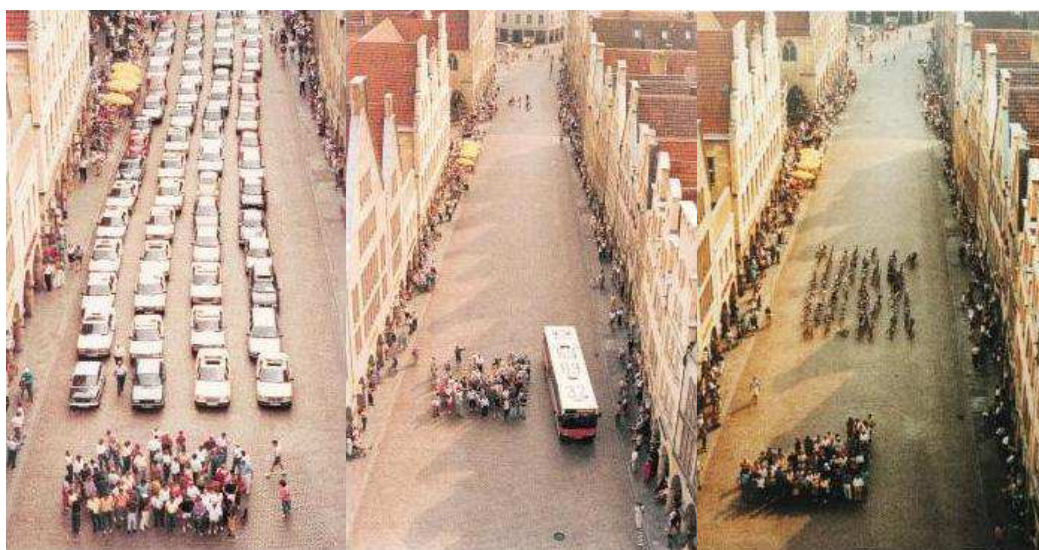
Por unha banda unicamente se dispoñeron bicis eléctricas, unha boa solución para algúns tramos da cidade pero non a máis acaída, polo consumo de enerxía que supón, para a maioría das rúas da cidade. Mentres que por outra non se encarou o proxecto como unha alternativa de mobilidade senón como unha simple atracción turística xa que só contaba con un punto de recollida. A vantaxe do servizo público de préstamo de bicis está en que calquera cidadán pode coller unha bici e deixala noutro posto próximo ao seu destino, polo que é incompreensible que un servizo de préstamo conste de un único punto de recolla obrigando ao usuario a regresar ao punto de partida.

Na presentación do proxecto, a prensa recollía declaracións das autoridades presentes como “queremos acabar coa supremacía do coche e facer unha cidade para as persoas” ou “imos demostrar que é posible utilizar un sistema de transporte alternativo como son as bicicletas”. Incluso no acto de inauguración, en Agosto de 2011, se afirmaba que o proxecto procuraba “popularizar” o uso da bicicleta. Dende entón nada foi feito.

A recuperación dun sistema de préstamo de bicis en Vigo esixe unha planificación tendo en conta as necesidades dos usuarios da bicicleta:

- ✓ enfocar a bici como un medio de transporte alternativo;
- ✓ aumentar o número de bicicletas (o proxecto anterior contaba con 8), e non limitalo a bicis eléctricas;
- ✓ crear varios puntos de recollida tanto en zonas residenciais como nos puntos de maior atracción da cidade (zonas comerciais, administrativas, deportivas, ...);
- ✓ campaña informativa sobre a mecánica de utilización e as vantaxes de desprazarse en bici pola cidade;

Pero para que desta feita o servizo cumpra coas expectativas é fundamental que o concello retome a 'Comisión municipal da bicicleta', órgano consultivo creado en Abril de 2005 pero que non é convocada dende o 2006 e que, tal como ocorre noutras cidades, debe constituír o foro no que autoridades e ciclousuarios poñen en común proxectos e inqedanzas para determinar as medidas máis apropiadas para promover o uso da bicicleta e garantir a seguridade dos que xa a empregan.



Coche

Bus

Bicicleta

Imaxe 2. Espazo necesario para transportar o mesmo número de persoas en coche, bus e bici

A consolidación da bicicleta en Vigo é cuestión de tempo, os habituais argumentos en contra do seu uso son rebatidos diariamente polos moitos vigueses que collen a bici para desprazarse. As condicións climáticas poden limitar puntualmente o seu uso, pero basta observar a expansión das motocicletas, suxeitas de igual modo ás inclemencias climáticas, para entender o relatividade dese condicionante.

Outro argumento utilizado habitualmente contra o emprego da bici é seguramente o máis fundamentado: a inseguridade. En Vigo cada vez son máis as persoas que se desprazan en bici mesmo carecendo de incentivos ou medidas que lles protexan da agresividade que caracteriza o tráfico motorizado. Pero afortunadamente este é un aspecto solucionable habendo vontade política: o incumprimento das normas de tráfico, é dicir, a xeración de inseguridade nas rúas, é retoralimentado pola ausencia de control. Para consolidar o uso da bicicleta, as persoas deben sentir que se poden desprazar con seguridade, polo que cómpre que os condutores entendan, mediante formación ou sanción, a vulnerabilidade dos que se desprazan en bici e as vantaxes que o uso desta supón para toda a comunidade.

Camiñando

Camiñar é un dos exercicios máis recomendados polos servizos de saúde. Permite realizar un exercicio aeróbico ao alcance de case toda a poboación e mitiga o sedentarismo que tanto caracteriza o modo de vida actual.

A maioría da poboación ten interiorizada esa mensaxe e considera o camiñar unha actividade saudable e recomendable. Ademais promove un relacionamento social como ningún outro medio de desprazamento, mentres que na calzada as sensacións que prevalecen entre automobilistas, motoristas e ciclistas son de desconfianza e, en ocasións, de competitividade, levando a situacións tensas pouco agradábeis.

O viandante é o grande beneficiado das obras de remodelación das beirarrúas que se realizan un pouco por toda a cidade. Aínda así, esta melloría non se enmarca nunha política de aceptación e respecto polos peóns como unha forma máis de mobilidade:

- Pasos de peóns mal iluminados

A pesar de que cando se inauguraron se asegurase que se estendería ás demais rúas, o certo é que son casos puntuais, como por exemplo na rúa Val Miñor. Pero a pouca distancia temos un dos casos máis perigosos: a avenida Fragoso. No sentido descendente dende a rúa Caleira os pasos de peóns non están sobrelevados e os vehículos dispoñen de dous carrís polo que é habitual o incumprimento da velocidade máxima, o que unido á escasa iluminación dos pasos de peóns xera situacións de perigo.

- Tempo de cruce en pasos regulados por semáforos:

A colocación de cronómetros nos semáforos é un adianto importante na protección do peón e que rapidamente se debe estender para evitar situacións perigosas principalmente entre as persoas con mobilidade reducida. O progresivo envellecemento da poboación debe ser tido en conta no momento de establecer os tempos de pasaxe, dado que o camiñar é un dos poucos exercicios que este segmento da poboación realiza a cotío. A sensación de inseguridade perante a posibilidade de non poderen terminar de cruzar a tempo asociada á agresividade da circulación motorizada son factores que poden disuadirlos de moverse pola cidade.

Un aspecto que debe ser mellorado é a sincronización entre os semáforos. O viandante vese na obriga de parar a marcha en cada intersección porque a regulación semaforica está deseñada en función dos vehículos.

Caso 1. Paso de peóns en Gran Vía

O traxecto entre dous puntos pode converterse nun verdadeiro circuíto para os viandantes, estando obrigados a cruzar rúas en dúas ou tres fases porque os pasos de peóns están desviados da traxectoria natural.

Dende a abertura do Centro Comercial Gran Vía verificáronse diversas alteracións na xestión do tráfico procurando a fluidez do tráfico motorizado atraído pola grande superficie. Despois de diversas tentativas, a ordenación do tráfico culminou nun claro exemplo de medidas orientadas ao tráfico motorizado: a localización dos pasos de peóns e o tempo dos semáforos obriga a cruzar a Gran Vía en dous movementos multiplicando o tempo empregue.



Imaxe 3. A ordenación do tráfico esixe que o peón cruce Gran Vía en dous lanzos, tardando 4 veces máis que o normal

Como se observa na imaxe, o peón deberá atravesar a calzada con sentido descendente para acceder ao boulevard e como o paso de peóns non ten continuidade, o que lle permitirá completar de inmediato o traxecto, deberá percorrer parte do boulevard e esperar ata que o semáforo para peóns volva a ficar en verde.

Unha análise máis detallada do cruce permite observar que o tempo de que dispoñen os peóns son uns segundos mentres o tráfico de Gran Vía pára para permitir o paso dos que acceden dende a Baixada ao Castaño. Semella como se os peóns simplemente estorbaran a pasaxe dos automóviles.

O individuo que optou por desprazarse a pé non molestou as persoas coas que comparte a vía nen con fumes nen con ruídos. Non consumiu combustibles fósiles nin puxo en risco a seguridade de ningún outro cidadán, pero aínda así é claramente penalizado. Unha das consecuencias é o aumento das condutas imprudentes: son numerosos os viandantes que optan por facer o percorrido lóxico: cruzar Gran Vía en liña recta.

Caso 2. Rede de itinerarios peonís:

A finalidade dunha rede de itinerarios peonís é conectar o territorio urbano dende a perspectiva do peón. Deste modo artículase un conxunto de tramos de vías e interseccións nos que o peón ten prioridade, proporcionando comodidade, seguranza e continuidade ao traxecto. Enlazando os barrios co centro e coas zonas comerciais, escolares, de ocio e de servizos, transmítense a sensación de proximidade xa que non están constantemente interrompidos por vías nas que a preferencia pertence aos vehículos. Deben constar de:

- Pasos de peóns na traxectoria natural do viandante:

Para evitar evitar casos como o de Gran Vía, ou que tamén se verifica en rúas recentemente reformadas como Barcelona ou Zamora, débese situar os pasos de peóns na traxectoria natural do viandante. Isto pode reducir o número de vehículos que poidan xirar e esperar o paso dos peóns, bloqueando a pasaxe na vía da que proceden, pero son fundamentais para crear a sensación de continuidade do itinerario peonil. Pontevedra é un exemplo de como se transformaron determinadas beirarrúas en verdadeiras “calzadas de peóns”.

- Plataforma única:

O principal obxectivo deste proxecto é transmitir a idea de que a rúa non pertence aos vehículos senon aos viandantes, polo que cando haxa interseccións exista a noción de que o vehículo é o que invada a zona peonil e non ao revés. A beirarrúa é prolongada de tal modo que é esta a que interrompe a calzada e non ao revés, sendo facilmente identificable que se trata dun espazo no que a prioridade é do peón.

Unha fase previa son os pasos de peóns sobrelevados que, mesmo en Vigo teñen colleitado resultados positivos, van na mesma liña: diminución da velocidade dos vehículos, mellora da visibilidade entre peóns e condutores e reforza a sensación de continuidade do itinerario peonil.



Imaxe 4. A plataforma única fai que no cruce o extraño sexa o vehículo

3. Transporte Interurbano

A intermodalidade é unha das principais vías para acadar unha rede de transporte eficaz. A integración dos diferentes sistemas de transporte e respectivas tarifas, permite utilizar máis dun medio de transporte sen que supoña un maior custo. O cidadán pagará polo traxecto que realice independentemente do número e tipo de medios que empregue, aproveitando as vantaxes relativas que cada medio ofrece.

O beneficio é evidente: maior eficiencia no desprazamento mediante a redución no gasto e nos tempos de espera, facéndoo máis competitivo fronte ao transporte particular motorizado.

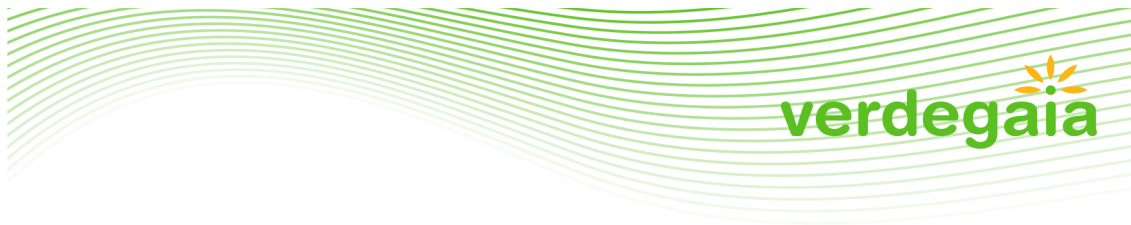
O continuo aprazamento para crear un modelo de transporte metropolitano na zona de Vigo impide que os habituais usuarios do transporte colectivo gocen destas vantaxes e que o transvase de pasaxeiros dende os vehículos privados cara o bus, o tren ou o barco fiquen aprazado indefinidamente.

O sistema de transporte interurbano é fundamental para camiñar cara a integración e sustentabilidade da comarca polo que perante o fracaso da recente tentativa de posta en marcha da Área Metropolitana, corresponde aos diversos concellos tomar a iniciativa e deseñar un modelo de transporte interurbano á marxe de outro tipo de intereses.

Mesmo que non sexa unha competencia do concello de Vigo, este debe desempeñar un papel dinamizador como defensor dos dereitos da cidadanía viguesa, non pode ficar impasible perante a descordenación de horarios, paradas, liñas e a inexistencia dun billete único.

Nun modelo de transporte interurbano con intermodalidade, a bicicleta pode cumprir perfectamente a función de vehículo de conexión entre a vivenda e a estación/parada de tren ou autobús. Habitualmente estas estacións/paradas están a curta distancia do domicilio, sendo factíbel de percorrer en pouco tempo coa bicicleta.

A bicicleta ten viabilidade como transporte cotián para a xeralidade da poboación, fundamentalmente en distancias menores de 10 km. Agora ben, combinada co transporte público permite atender distancias maiores, cubrindo as necesidades de traslado de grande parte da poboación. Estes son os dous piares básicos para a integración da bicicleta nun sistema de transportes: o uso autónomo e o uso combinado.



Transporte por estrada

O pilar da intermodalidade está na optimización da coordinación entre os diferentes medios de transporte. En medios de transporte con frecuencias de 30 minutos esíxese un esforzo adicional de planificación para minimizar o tempo de espera do usuario do servizo.

Nos últimos anos, a concesionaria do bus urbano implantou liñas que inician/rematan na propia estación de autobúses (durante moito tempo a única solución eran os taxis ou desprazarse ata a parada de Gregorio Espino), pero os seus horarios non están coordinados coas chegadas/saídas dos buses interurbanos. Por exemplo, a recente liña 23, esixida dende fai tempo polos veciños de Balaídos e Travesas, ten como hora estimada de chegada á estación ás e :28 de cada hora. Coas dificultades que debe afrontarse atravesando a cidade, é difícil que cumpra o horario pero mesmo que o cumpra, os pasaxeiros non teñen tempo material para coller o bus interurbano que na maioría dos casos parten a :00 e :30, debendo esperar case 30 minutos na lóbrega e mal acondicionada estación de autobúses.

Coordinar os horarios das liñas urbanas que permiten combinar os demais medios (barco, tren, bus interurbano) e identificalas por exemplo con un color determinado, será de grande axuda aos turistas/visitantes e tamén será unha forma de que os propios vigueses (re)descubran o transporte colectivo municipal.

Transporte ferroviario

Aínda que non sexa competencia das administracións locais, tanto o Concello de Vigo como a Deputación de Pontevedra deben tomar a iniciativa e esixir unha remodelación na organización do transporte ferroviario de proximidade. É incomprensible que cidades de menor dimensión que Vigo dispoñan dun servizo desas características e que o eixo Vigo-Pontevedra non o posúa. Ademais das vantaxes de índole social e ambiental, sería a solución máis eficiente para a proxectada saturación da ponte Rande.

A extensión dese servizo dende Vigo ata Tui permitiría retirar unha inxente cantidade de vehículos motorizados da tamén saturada A55, sendo unha vez máis a solución máis eficiente para evitar a construción de outra infraestrutura no xa castigado Val do Louro: a terceira vía de alta capacidade entre O Porriño e Vigo.

Ademais, a concentración de empresas nos polígonos da Granxa e das Gándaras reforza o potencial do tren de proximidade, que con paradas e horarios debidamente coordinados pode supoñer toda unha transformación nos hábitos de mobilidade.

Transporte marítimo de ría

A ría de Vigo presenta unha inmejorable oportunidade para aproveitar este tipo de transporte, a pequena distancia entre as principais poboacións permite que a ligazón por barco sexa máis rápida que en calquera outro medio.

A paulatina perda de pasaxeiros non se debe a factores directamente relacionados co servizo (aínda que mellorable, as frecuencias e a comodidade son satisfactorias) pero si a decisións tomadas dende diversas administracións. A eliminación da peaxe na ligazón pola autoestrada, a ausencia dunha intermodalidade efectiva e o cambio do punto de atraque para unha zona aínda máis afastada da parada do bus urbano retiráronlle bastante competitividade.

✓ Peaxe:

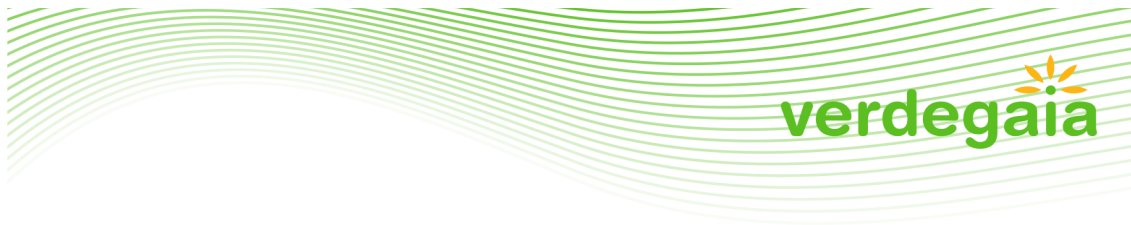
A eliminación da peaxe tivo unha relación directa e inmediata na diminución do número de pasaxeiros. Pero mesmo sen recuperar o peaxe anterior existen mecanismos para paliar os efectos desta discriminación cara o barco. Diversas cidades cobran un peaxe aos vehículos motorizados que acceden ao casco urbano cuxa recadación se destina integramente a investimentos que promovan unha mobilidade máis sustentábel. Extrapolado ao caso da Ría de Vigo, habería que ponderar a posibilidade de un cobro aos vehículos motorizados que utilizan a autoestrada e reverter a cuantía ingresada en promover medios como o barco ou o autobús.

✓ Intermodalidade:

Un desprazamento entre Vigo e o Morrazo en transporte colectivo pode esixir a adquisición de ata 3 billetes diferentes: billete do bus urbano, billete de barco e billete do bus interurbano no Morrazo. A inexistencia dunha tarxeta de transporte metropolitano fai que para aproveitar do único desconto dispoñible (10%) se combine o bus urbano con unha das navieiras.

✓ Punto de atraque:

O traslado do punto de atraque supuxo que os usuarios do servizo teñan que percorrer unha maior distancia para acceder ao mesmo e que estexan máis expostos ás inclemencias do mar. Unha alternativa sería establecelo na dársena nº 2 (cantil Norte - O Berbés), que lle permitiría acercarse ás características de unha estación intermodal ao situarse a apenas 30 metros das paradas do bus urbano. Ten unhas condicións idóneas de abrigo, tanto para os buques como para os usuarios, e facilita o acceso ao Casco Vello pola pasarela da Laxe en condicións de seguridade e rapidez para os peóns.



4. Conclusións

A actual dinámica social obríganos a constantes desprazamentos, moitos deles por vías urbanas cos consecuentes efectos sobre o medio natural e social. Entre eles destacan os provocados pola utilización masiva dos vehículos motorizados particulares que supoñen unha man chea de inconvenientes para a cidade e os seus cidadáns. Ao problema da contaminación atmosférica engádese a crecente contaminación acústica e a sensación de inseguridade, ambas derivadas dunha proliferante agresividade e incumprimento das normas de circulación.

Unha política de mobilidade centrada nos vehículos privados cae irremediabilmente nun círculo vicioso no que as medidas adoptadas son rapidamente saturadas pola propia atracción de novos de vehículos que xera.

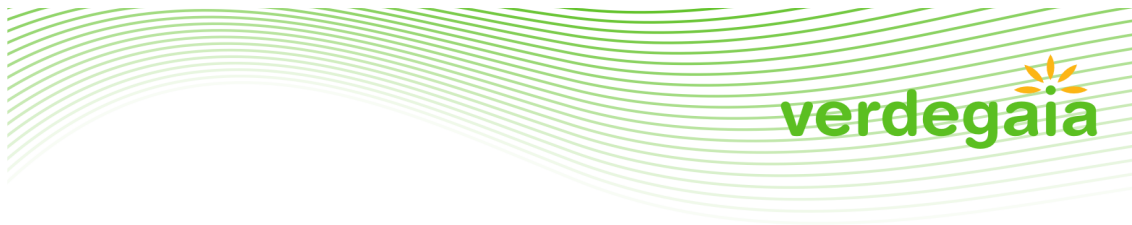
A aposta por medios como a moto ou os coches eléctricos paliarán parcialmente os problemas pero non son a solución. Unha eventual consolidación dos vehículos eléctricos permitiría unha redución da contaminación atmosférica pero non a anularía, parte da contaminación dos vehículos motorizados non sae polo escape. O desgaste dos freos, dos neumáticos ou do asfalto xeran PM₁₀ que son especialmente prexudiciais para a saúde humana. Nin resolvería o problema da ocupación da vía pública nin a necesidade de custosas infraestruturas.

No caso concreto de Vigo, a xestión do tráfico motorizado pódese considerar positiva, solucionáronse algúns dos problemas crónicos (como o cruce de Jenaro de la Fuente con Aragón) evitando atoamentos e así parte da contaminación atmosférica. Pero esta dinámica é claramente insuficiente e provoca que Vigo non goce dos excelentes resultados acadados noutras cidades que xa promoven a utilización de medios menos contaminantes.

Unha das misións das autoridades municipais é promover o benestar e a convivencia entre os cidadáns, polo que na área da mobilidade cómpre adoptar medidas que, ademais de facilitar a fluidez do tráfico, tornen máis atractiva a utilización dos medios de transporte máis sustentábeis.

Os nosos desprazamentos teñen uns custos ambientais e sociais inasumíbeis e supoñen unha porción cada vez maior da nosa pegada ecolóxica, tendo superado amplamente a capacidade de carga do planeta. Temos que avaliar a realidade desas necesidades de transporte e o xeito de realizalas co menor custo posible, priorizando os modos de transporte non contaminantes e o transporte colectivo.

A idea de fondo é máis profunda que unha análise sectorial do transporte urbano. Do que efectivamente se trata é que as persoas sexan conscientes e consecuentes cos seus actos e hábitos. Ponderar os efectos dos nosos actos é antes de máis unha manifestación de respecto cara as persoas coas que convivimos. A noción de pertenza a unha comunidade e a un ecosistema permítenos observar o entorno como un todo ao que pertencemos e do cal dependemos.



Cabe ás diferentes administracións actuar neste campo através das dúas ferramentas: a educación e a fiscalización. Sobre a educación, aínda que competencia da Xunta de Galicia, o concello pode exercer unha importante labor mediante charlas en centros escolares, asociacións de veciños ou campañas públicas que procuren xerar ese sentimento de pertenza a unha comunidade. Sobre a fiscalización, entendida como a última das solucións e como un mal menor para controlar comportamentos prexudiciais cara a contorna social e ambiental, basta con aplicar a lexislación vixente que dota as autoridades municipais de suficiente potestade sancionadora.

Verdegaia realiza este informe como parte das actividades que organizou para a Semana europea da mobilidade 2012. Partindo dunha análise das condicións que cada medio de transporte goza na cidade, co obxectivo de identificar oportunidades e en consecuencia presentar unha serie de propostas de fácil aplicación (a conxuntura impide investimentos de envergadura) pero que dada a situación actual poderían transformar significativamente os hábitos de transporte dos vigueses e viguesas.

A Semana europea da mobilidade é unha iniciativa da Comisión europea para promover a realización de actividades previas ao Día sen Coches, co obxectivo de informar e concienciar as persoas sobre a importancia de mudar a maneira de moverse, e de promover políticas de mobilidade e transporte nos Concellos cara unha mellor calidade de vida das cidades,

A edición de este ano ten como lema “Participa nas políticas de mobilidade da túa cidade. Actúa no sentido correcto”, esperemos que Vigo leve á práctica este precepto e que finalmente se empece a traballar cos diferentes colectivos e coa cidadanía en xeral na consolidación dun modelo de mobilidade sustentábel e respectuoso co medio social e natural.