

AMTU



Transport flexible de Mobilitat Personal

10 de Abril, 2019
Caldes de Montbui



Ole Thorson, Dr. Eng. Camins

President: Assoc. Prevenció d'Accidentés de Trànsit

Junta de Federació Internacional de Vianants, IFP

President d'INTRA s.l. (Consultors de Mobilitat)



Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico



AMTU



Contingut:

- 1. Els VMP**
- 2. Vianants i VMP's**
- 3. Condicions Necessàries: 30 km/h**
- 4. Ordenances**
- 5. Visió Cero**

intra

AMTU-2019

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonís
forum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

 INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

1. Els VMP

- Hi ha moltes tipus de VMP's actualment.
- He vist el primer modern "Segway" en el Congrés de Walk21 a Portland en 2003.
- Els VMP's i ciclistes necessiten una adaptació de la velocitat màxima urbana a 30 km/h.



intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

AMTU-2019



- Al començar la meua pròpia autonomia de jove, havia disponible els peus, la bicicleta i els patins en línia.
- Els patins era mes per "jugar" al carrer, no per a itineraris.
- Els peus i la bicicleta era la autonomia.

- La situació no ha canviat en gran mesura els últims anys. Els diversos patins son un "curiós" en la mobilitat i continuarà sent una excepció per bastants anys.
- El ciclista ha sigut un fet durant un segle, però no ha convençut a les masses, a pesar de "Tours, Voltes, Giro's".



AMTU-2019



- Part de la evolució podem veure en aquesta foto.



VMP's ha existit des de fa un segle

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonis
fórum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

2. Vianants i VMP's

- En la seguretat viaria el que causen les sinistres son principalment els conductors de cotxes i en part motoristes.
- En general es pot dir que quant els conductors deixen de matar o ferir, ens ocuparem d'altres usuaris.
- No podem, així, eliminar atendre la pressió laboral als conductors dels autobusos en la mobilitat. Buscar solucions.
- HI ha de respectar carrils bus i les parades
- També es necessari treballar per trobar tranquil·litat a les voreres i espais principalment per gent a peu - els vianants.

intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonis
fórum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

 INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

- La solució no es la vorera para els VMP's.
- Els vianants, en ciutats Mediterranis, fan el 70 a 80 % dels desplaçaments. Total vianant o d'accés al transport públic. Tenen necessitat de gran prioritat.
- Prioritat total per vianants en voreres i en passos de vianants. El pas de vianant es part integral de la vorera.
- Els VMP's que al final queden en les voreres tenen que adaptar-se a la velocitat de caminar, amb un màxim de 10 km/h. (La calçada es altre situació)

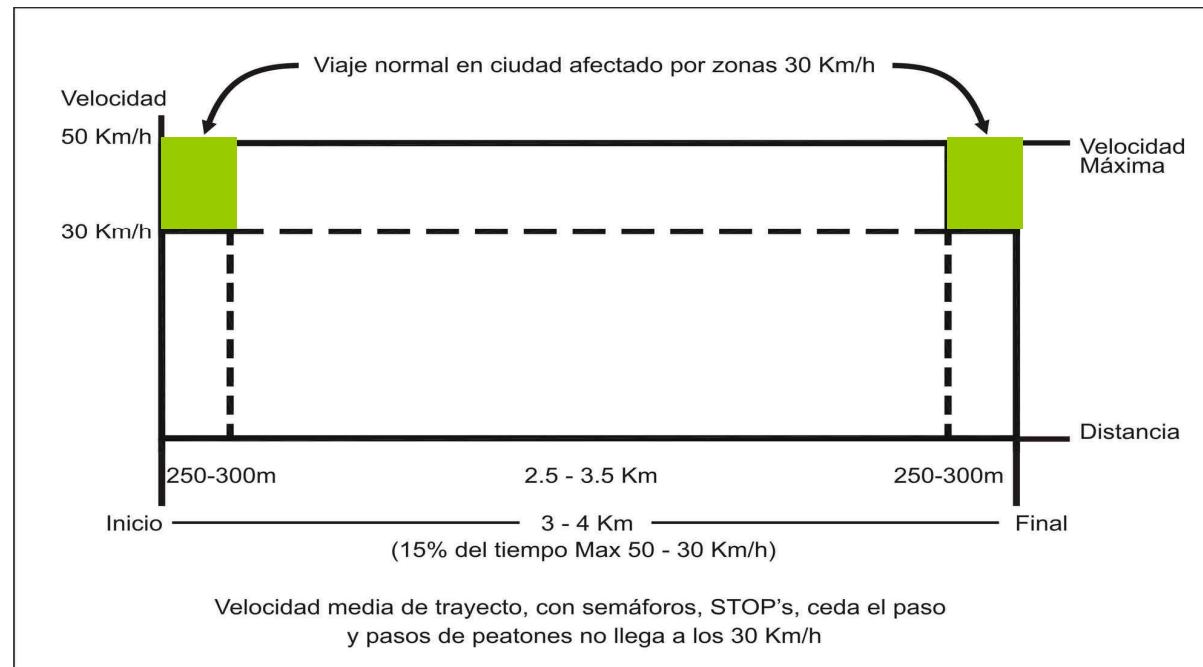
intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

3. Condicions Necessàries. 30 km/h

- No es convenient fer carrils especials per tot tipus de vehicles.
- Encara segueix la pressió inhumana dels cotxes per mantenir la velocitat no humana de 50 km/h i volen encara mes espai en l'espai públic, sent una minoria.
- Si es possible, quedar amb dos tipus de espais de velocitat. El de vianants a 5-6 km/h i el de vehicles amb màxim 30 km/h.
- El bus, que circula molt prop del voral i dels vianants també, te que adaptar la velocitat màxima al fet de respectar la "Visió Cero"

Passar de límit 50 a 30.



- Temps que canvia en viatges en vehicles, al introduir Zones o carrers 30 km/h. Sense aturades es perd un 6.4 % del temps. Amb aturades menys.

AMTU



- El autobús urbà té una clara necessitat de circular prop del voral on estan les parades i la relació amb els passatgers-vianants. Les portes del bus al costat dreta.
- Això solament es pot guardar una certa velocitat comercial per VMP's i per bus al aplicar les 30 km/h màxim i circular amb els VMP's al costat esquerra del carrer.
- Per mantenir la velocitat comercial del Bus, les altres vehicles en carrils de l'esquerra i a no més de 30 Km/h
- Es pot estudiar i valorar si el carril del bus pot permetre velocitat màxim de més de 30 km/h – p.ej. 40 km/h
- La societat ha tolerat, masses anys, un comportament injust i agressiu dels conductors del vehicle privat.

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonis
fórum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

 INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

4. Ordenances

- Som un país de regles i ordenances.
- La lluita entre vianants i ciclistes en les voreres es un exemple de falta de civisme.
- El gran nombre de ferits en la mobilitat urbana un altre exemple.
- Tenim que aprendre de conviure en l'espai públic amb mes educació i menys regles legals: Ordenances.
-

**intra**

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonis
forum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

 INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

- L'Ajuntament de Barcelona (i alguns altres municipis ha aprovat una ordenança per donar regles per l'ús de les VMP's
- Les classes mes petits i lents poden circular en les voreres.
- Els de velocitat mes gran (> 20 km/h) tenen que desplaçar-se a la calçada i amb casc.

intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico


Classificació de VMP's a l'ordenança de Barcelona

<p>Tipo A: incluye los vehículos de movilidad personal de dimensiones más pequeñas: patinetes eléctricos pequeños, rueda eléctrica y plataforma eléctrica.</p>	
<p>Tipo B: incluye los vehículos de movilidad personal de mayores dimensiones: patinetes eléctricos grandes y Segways.</p>	
<p>Tipo C0: incluye los ciclos de más de dos ruedas que se utilizan para uso personal.</p>	
<p>Tipo C1: incluye los ciclos de más de dos ruedas que se utilizan para realizar transporte de personas.</p>	
<p>Tipo C2: incluye los ciclos de más de dos ruedas destinados al transporte de mercancías.</p>	

Detalls tècnics dels VMP's a l'ordenança

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SÍ	NO








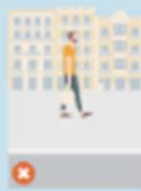






On es pot utilitzar les VMP's


 Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a la ciutat de Barcelona

Vehicles de mobilitat personal TIPUS A

Rodes, plataformes i patinets elèctrics

A

						
			25 kg Massa màxima	1 m Longitud màxima	0,6 m Amplada màxima	2,1 m Alçada màxima
Vorera de més de 4,75 m amb 3 m d'espai lliure	Carrer en plataforma única	Carril bici es vorera	Carril bici en calçada	Calçada zona 30	Calçada	Parcs
						

 Només si superen els 20 km/h o si hi ha carril bici

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonís
fórum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

 INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

5. Visió Cero

- Tenim un objectiu de baixar de modo important la sinistralitat a nivells molt baixos
- Solament es pot aconseguir si col·laboraran els mitjans de transport sostenibles, vianants, ciclistes, VMP's i autobusos.
- Tots tenim que pressionar per una aprovació de la velocitat als carrers urbans a 30 km/h, i
- Ajustar els semàfors a la necessitat d'aquestes usuaris de les vies públiques i
- Millorar la seguretat al accés a peu a les parades.

**intra**

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonis
forum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

Informació de risc (DGT) dels patinets



intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

AMTU

andando
foro de organizaciones peatonales · foro de organizacions peonís
fórum d'organitzacions per caminants · oinezko erakundeen foroa

Catalunya
Camina

INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

Una imatge seductora: a gust amb el patinet



intra

P(A)T
Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

- La planificació de la mobilitat requereix, que polítics i tècnics, incorporen en els seus caps una idea d'una mobilitat **humana** mes segura i amb menys cost energètic.
- Això implica un màxims: El estudi inicial de cada projecte requereix solucionar primer les necessitats de: Vianants, ciclistes y passatgers del transport públic.
- Cada projecte de infraestructura de la mobilitat implica obligatòriament un projecte d'exploració i gestió del transport públic en el eix.

Mobilitat humana

- Necessitem més educació i tranquil·litat per compartir l'espai viari
- Traslladem el civisme de les concentracions de molta gent, també a la mobilitat.
- Recorda que la prada del bus urbà te que estar més a prop del usuari que la plaça d'aparcament.
- Gràcies per procurar més seguretat viaria
- thorson@ysi.es
- **www.intrasl.net**

intra