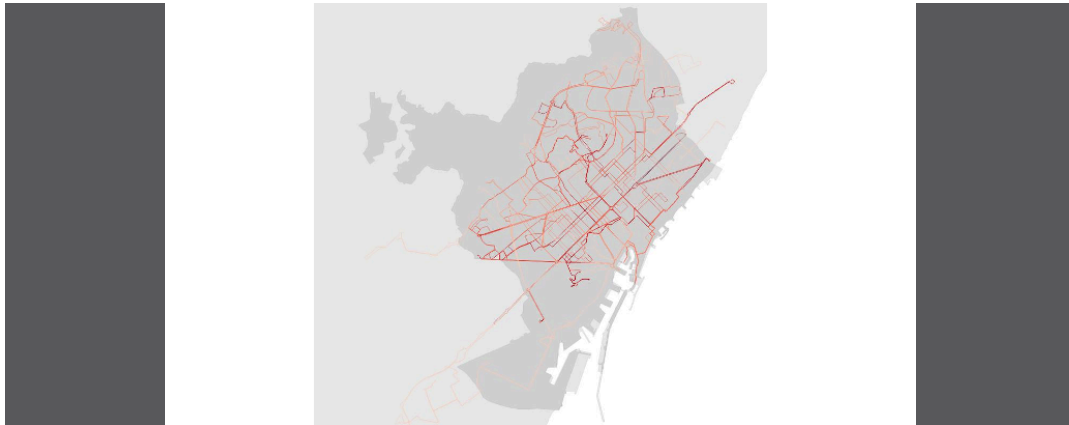


15/07/2024

## Congestió a la ciutat: un obstacle per a la freqüència en l'ús de l'autobús



Investigadors del Departament d'Economia Aplicada de la UAB han estudiat com els elevats nivells de congestió afecten la fiabilitat del servei urbà d'autobús a Barcelona, reduint la probabilitat que els individus es converteixin en usuaris freqüents de transports més ecològics. Reduir la congestió i millorar l'eficiència del transport públic augmentaria significativament l'ús de l'autobús.

Els alts nivells de congestió disminueixen la fiabilitat del servei urbà de bus i, per tant, la probabilitat de convertir-se en un usuari freqüent d'autobús. No obstant això, el servei públic d'autobús gaudeix de la reputació de ser un servei de proximitat donada l'alta densitat de parades en relació, per exemple, amb el servei de metro. El servei d'autobús garanteix el major grau de capil·laritat entre totes les modalitats de transport públic i això resulta extremadament útil per a col·lectius de ciutadans (com les persones grans) que poden tenir dificultats per a convertir-se en usuaris d'altres serveis de transport públic com el metro.

El nostre estudi aporta noves evidències quantitatives sobre les característiques que podrien donar forma a la probabilitat de convertir-se en un usuari freqüent d'autobús (és a dir, fer més de 3 viatges en autobús per setmana). Ens basem en dades originals extretes d'una enquesta realitzada a Barcelona el 2017 entre els usuaris d'autobús.

La nostra anàlisi empírica confirma que la probabilitat de convertir-se en un usuari freqüent d'autobús depèn principalment del nivell de congestió experimentat durant els viatges d'autobús. No obstant això, no tots els grups d'usuaris mostren la mateixa actitud. Els usuaris amb un nivell d'educació superior (graduat o més) i els commuters (persones que

viatgen habitualment de casa a la feina) són especialment sensibles al nivell de congestió. Aproximem que una reducció del 10% del nivell de congestió (que implica passar d'uns 11,78 minuts a uns 10,60 minuts per cobrir un quilòmetre en un trajecte urbà) augmentaria gairebé un 40% la probabilitat que un commuter amb titulació universitària es converteixi en un usuari freqüent, mentre que aquest percentatge baixa a gairebé el 13% en el cas d'un commuter amb educació primària.

La principal raó que pot justificar aquesta diferència s'associa amb el comportament proambiental dels individus. En la literatura, és ben sabut que les persones amb títols universitaris tenen les habilitats necessàries per entendre els efectes complexos i les conseqüències del canvi climàtic i, per tant, es senten més responsables que les persones sense aquest nivell d'educació. Aquesta actitud augmenta la probabilitat que aquests ciutadans es converteixin en usuaris de mitjans de transport més ecològics.

I què fer per alimentar aquestes actituds? Les iniciatives destinades a reduir la congestió i els temps de viatge per als recorreguts urbans són l'estratègia més eficaç per a promoure mitjans de transport més ecològics. Bones iniciatives podrien ser augmentar la freqüència de pas dels busos urbans i millorar l'eficiència de la xarxa pública d'autobusos combinant diferents tipus de mitjans de transport públics. Una altra política que podria ser efectiva es relaciona amb la velocitat del servei de transport (per exemple, trajectes directes versus trajectes amb diverses parades), que pot ajudar a suavitzar els efectes de la congestió proporcionant avantatges per als trajectes directes, per exemple, encara que a un preu més alt.

**Miquel-Àngel Garcia-López; Rosella Nicolini; José Luis Roig Sabaté**

Departament d'Economia Aplicada

Universitat Autònoma de Barcelona

[MiquelAngel.Garcia@uab.cat](mailto:MiquelAngel.Garcia@uab.cat); [Rosella.Nicolini@uab.cat](mailto:Rosella.Nicolini@uab.cat); [JosepLluis.Roig@uab.cat](mailto:JosepLluis.Roig@uab.cat)

### Referències

Garcia-López, Miquel-Àngel; Nicolini, Rosella; Roig Sabaté, José Luis (2024).

**Understanding high-frequent bus riders: Congestion, education, and riders' preferences.** *Case studies on Transport Policy*, Vol.16, p.101187; open access

<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101187>

[View low-bandwidth version](#)