



Congreso **Nacional del Medio Ambiente**

CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Sònia Centelles

Responsable de Medi Ambient

Transports Metropolitans de
Barcelona



Transports Metropolitans
de Barcelona



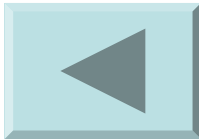
Agència
d'Ecologia Urbana
de Barcelona



Estudio de emisiones y consumos de la red de autobuses de Barcelona.

Departamento de Medio Ambiente
Servicio de Sostenibilidad Ambiental y Reputación
Corporativa

Noviembre 2006



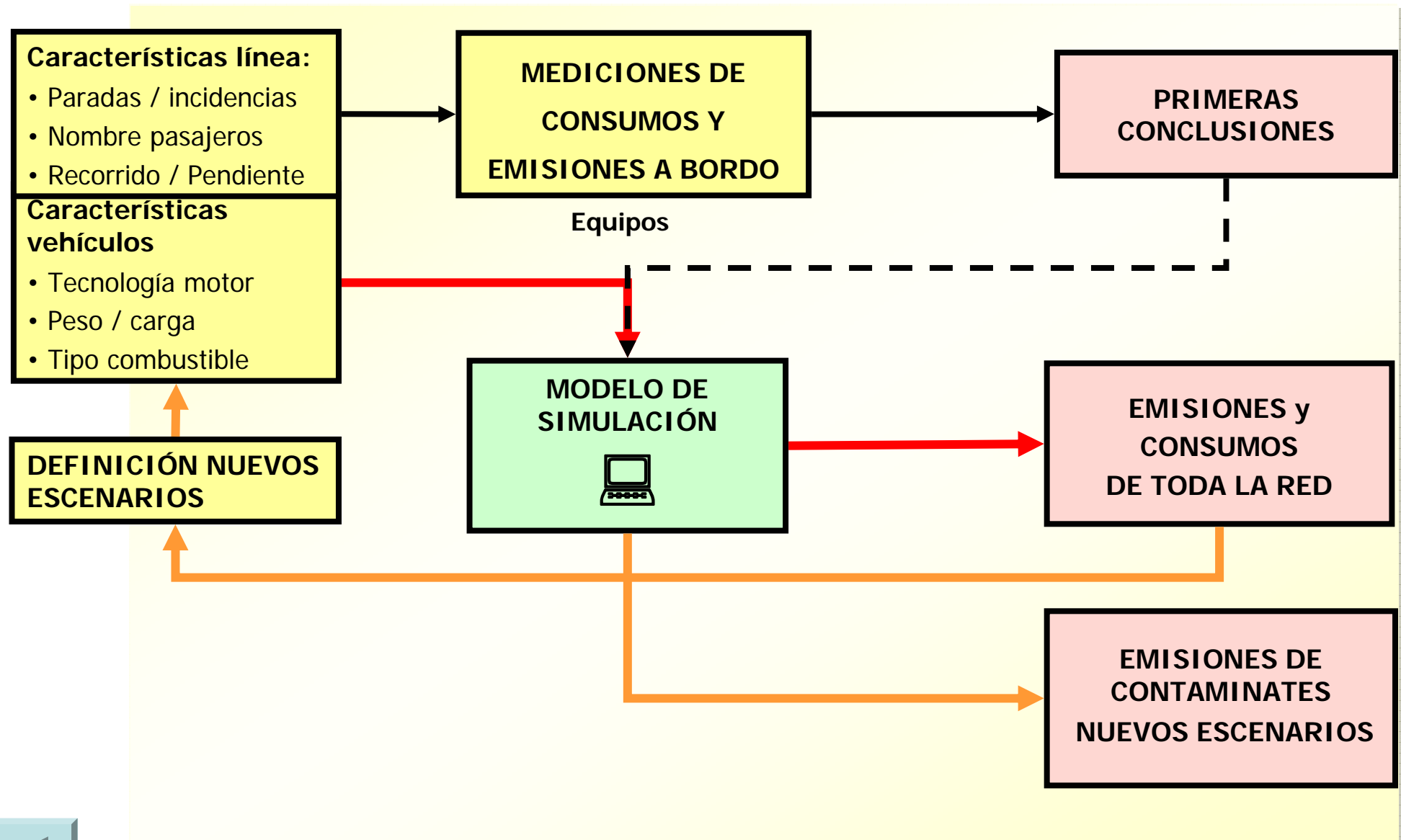
1. Objetivos básicos
2. Esquema del proyecto
3. Avances realizados
4. Principales resultados obtenidos
5. Próximos pasos

1. Objetivos principales

- Estudio y comparación de las emisiones de contaminantes producidas por la red actual de autobuses.
- Analizar cual debe ser la flota y la red del futuro de TMB desde el punto de vista ambiental.
- Dar cumplimiento al **Protocolo de Kyoto** sobre el cambio climático (1997)
 - ✓ **2008-2010**, reducción del **8%** de las emisiones de los principales gases de efecto invernadero.
- Dar argumentos a favor del transporte público desde el punto de vista ambiental:
 - ✓ ***“Apostar por el transporte público es apostar por la movilidad sostenible y un modelo de ciudad mas saludable”.***



2. Esquema del proyecto



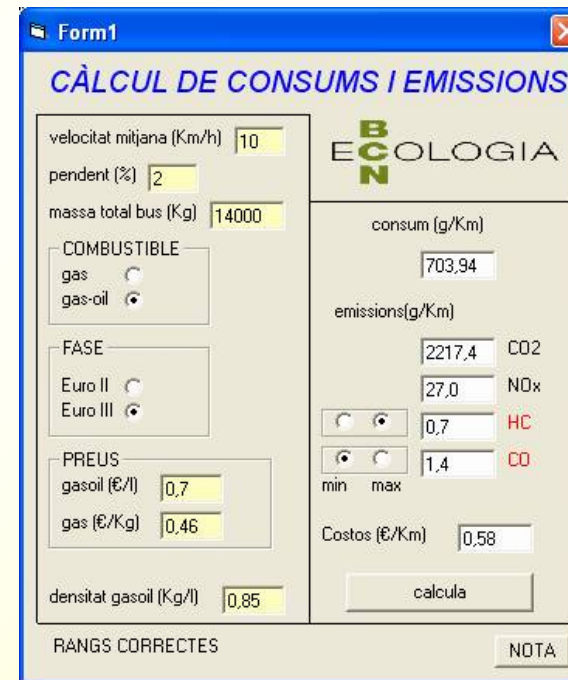
3. Avances realizados

- Mediciones consumos y emisiones:
 - ✓ Parámetros:
 - Consumos, CO₂, CO, HC, NO_x, ruido y rendimiento catalizador
 - ✓ Condiciones:
 - Reales L17 y L74
 - Prefijadas SORT 1
 - Prefijadas: carga, velocidad, aceleración y pendiente prefijadas.
 - ✓ Vehículos:
 - Tecnología motor: EURO 0, I, II, III i VEM
 - Tipo combustible: diesel, GNC y biodiesel (10%)
 - Carga: media, alta y baja
 - Tipo vehiculo: mini, midi, estándar y articulado.



4. Principales resultados obtenidos (1/2)

- Comparativa emisiones y consumos de la flota.
 - Por tipo vehículo
 - Por línea, ida / vuelta
 - Por combustible
 - Resultados acumulados
- Aplicación para prever el consumo y emisiones en función de:
 - Características vehículos
 - Características de la red



Form1
CÀLCUL DE CONSUMS I EMISSIONS

velocitat mitjana (Km/h) 10
pendent (%) 2
massa total bus (Kg) 14000

COMBUSTIBLE
gas ☐
gas-oil ☒

FASE
Euro II ☐
Euro III ☒

PREUS
gasoil (€/l) 0,7
gas (€/Kg) 0,46
densitat gasoil (Kg/l) 0,85

consum (g/Km) 703,94
emissions(g/Km)
2217,4 CO2
27,0 NOx
0,7 HC
1,4 CO
min max
Costos (€/Km) 0,58

calcula

RANGS CORRECTES

NOTA

4. Principales resultados obtenidos 2005 (2/2)

- **Consumo Diesel:**

- ✓ Incrementar en 1 Km/h la velocidad reduce el consumo en 41 g/Km.
- ✓ Incrementar en 1% el pendiente aumenta el consumo 6.6 g/Km.

- **Consumo GNC:**

- ✓ La relación del consumo velocidad y pendiente con los datos obtenidos el 2005 no podían ser consideradas como buenas porque la muestra de vehicules era demasiado pequeña.

- **Emisiones NOX:**

- ✓ GNC: 22,4 gramos de NOX por cada Kg de combustible quemado.
- ✓ Diesel: 38,4 gramos de NOX por cada Kg de combustible quemado y no presentan diferencias significativas entre EURO II y EURO III.

- **Emisiones CO₂ :**

- ✓ GNC: 2,7 Kg de CO₂ por cada Kg de combustible quemado.
- ✓ Diesel: 3,15 Kg de CO₂ por cada Kg de combustible quemado

- **Emisiones CO i HC:** con los resultados obtenidos el 2005 las regresiones no eran significativas.



5. Próximos pasos

- Finalizar tratamiento resultados 2006 con la ampliación de la muestra y mejorar aplicación.
- Mapa de emisiones y consumos de la red actual de autobuses.
- Definir nuevos escenarios:
 - ✓ Modificando las características de los vehículos
 - ✓ Las características de la red (+ carril bus, + velocidad comercial)
- Recalcular las emisiones generadas y los consumos.
- Mapa de emisiones y consumos para los nuevos escenarios del futuro:
 - ✓ Combustibles limpios
 - ✓ Red ortogonal



Fín de la presentación