

Un coche menos



en todos os autobuses visitados na Coruña e en Oviedo, e mais en nove de cada dez de Granada, San Sebastián e Valladolid.

Así, en oito das 18 cidades do estudo (A Coruña, Madrid, Málaga, Murcia, Sevilla, Valladolid, Vitoria e Zaragoza) non se podía pagar cun billete que fose maior a cinco euros.

Ademais, en ningún dos vehículos analizados na Coruña, en Córdoba, Granada e San Sebastián se lles facilitaban indicacións aos pasaxeiros para saber que facer en situacións de perigo ou ante accidentes.

Ben! Saímos en todo, está claro que A Coruña ten un servizo de transporte público que destaca, somos dos máis destacados no estado español en ... deficiencia do transporte público. Sigamos así...

Fonte Completa: Analizadas sobre o terreo 300 liñas de autobús urbano de 18 cidades.

(http://revista.consumer.es/web/ga/20071001/actualidad/tema_de_portada/71909.php)

[Leave a comment...](#)

Nova ponte sobre a ría da Coruña



LE RECORDAMOS QUE LAS VISTAS PANORÁMICAS ESTÁN A SU DISPOSICIÓN 15 KM EN DIRECCIÓN NORTE. DISFRUTE DE NUESTRAS PLAYAS.



Un coche menos

masa crítica

www.bicis.info/foro

nº2 2008/XAN

¿Querías saber máis sobre mobilidade?
¿Pensabas que existían outras alternativas?
¿Desexabas coñecer o que os outros non contan?
Para isto e moito máis estás no lugar axeitado

Os Concellos e a promoción da bicicleta

Como escoller a talla da bici

Influencia del medio de transporte en la sociedad-ciudad

Os autobuses de Coruña suspenden

Os Concellos e a promoción da bicicleta

Posted by birnarem on 1 Diciembre 2007

Nos concellos galegos nunca houbo un interese real pola promoción de medios de transporte alternativos ao tráfico motorizado. Pero parece que isto pode cambiar no futuro e, aínda que sexa por obriga, cada vez se lle prestará mais atención a outros medios como o transporte público ou a bicicleta. O Protocolo de Kioto, os eternos atascos, a contaminación, o ruído, a falta de espazo, ... farán o seu traballo nos próximos anos, e a xente pouco a pouco esixirá medidas que solucionen estes problemas.



O que está por ver é se haberá un interese real ou mais ben publicitario e, máis aínda, se ese interese será corroborado por medidas eficaces de promoción e facilitación doutro xeito de moverse nas nosas cidades. Estamos cansos de ver a políticos aos que se lles enche a boca dicindo que apostarán por medios de transporte alternativos, que tomarán tal e tal outra medida, etc. Moitas veces esas increíbles actuacións quedan tan só en

palabras... e outras veces son medidas illadas, sen ningún tipo de planificación e abocadas ao fracaso, algo que parece que non lles preocupa demasiado.

A implantación dunha política de promoción da bicicleta debe adoptar unha visión transversal que prevea as necesidades e as posibilidades da bicicleta no deseño ou remodelación de rúas, na normativa de construción de edificios e garaxes, cambios nas normativas municipais que favorezan o seu emprego, deseño de itinerarios seguros que non teñen que ser necesariamente carrís-bici, realización de campañas divulgativas, actividades de rúa e medidas que faciliten a convivencia dos distintos medios de transporte e, un aspecto fundamental, a implicación cidadá na súa definición e implementación.

A Asociación Ecoloxista Verdegaiá (<http://www.verdegaiá.org/>) ven de reclamar isto mesmo para a cidade de Santiago de Compostela. Que si, que está moi ben que o concello se "preocupe" mais pola bicicleta e a considere "estratéxica" no futuro de mobilidade, pero é necesario que esas palabras non queden tan só en palabras e se convertan en medidas reais, planificadas, globais e actuando en múltiples

Os autobuses de Coruña suspenden

Posted by birnarem on 27 Diciembre 2007



A Revista Consumer analiza este mes sobre o terreo 300 liñas de autobús urbano de 18 cidades, sendo os peores resultados para os autobuses de Alacante e da Coruña. Pasemos a analizar con detalle en que "destaca" o servizo de buses da cidade coruñesa:

Tendo en conta que a maioría dos usuarios recorre aos bonos ou tarxetas que permiten varias viaxes, pódese concluir que

destacan polo seu elevado prezo os buses de Barcelona (sae a 0,69 euros cada traxecto), de San Sebastián, da Coruña e de Oviedo.

O 83% das paradas contan con marquesiña e banco, unha situación similar á de 2003, aínda que nalgúns cidades unha de cada tres paradas non contaba con ningún destes elementos (casos da Coruña, Alacante, Barcelona, Córdoba, Murcia e Vitoria).

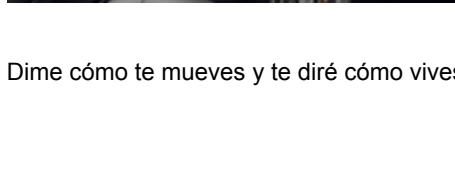
Ata a metade descende o número de paradas que informan sobre as tarifas (en ningunha das visitadas na Coruña, en Córdoba, Logroño, Murcia, Oviedo, Sevilla e Zaragoza) e sobre os diferentes servizos de atención ao usuario.

Case sete de cada dez usuarios consideraron que as zonas e barrios das diferentes capitais están correctamente conectados a través das liñas de autobuses urbanos en funcionamento. Os usuarios máis satisfeitos atopáronse en Sevilla e Málaga, mentres que os máis descontentos son os da Coruña e Vitoria, especialmente polo número de liñas e o limitado das súas frecuencias.

Pola contra, ningún dos autobuses analizados na Coruña, en Bilbao, en Córdoba e en Oviedo chegou máis tarde de cinco minutos. Por fin algo bo... pero será porque lles coincidiu desde logo, ademais unha crítica importante non mencionada aquí é a perigosidade da circulación dos buses na cidade debido á excesiva rigurosidade no cumprimento dos tempos, xa que hai moi poucos buses por liña.

No 60% dos autobuses visitados comprobouse como o condutor se reincorporaba á vía sen que os pasaxeiros se situasen correctamente. Esta situación constatouse

Un coche menos



Dime cómo te mueves y te diré cómo vives.

Un coche menos



ámbitos á vez. Tan só así se conseguirá dun xeito eficaz cambiar realmente a mobilidade nas nosas cidades, algo inevitable, e que se fará mais custoso canto mais tempo tardemos en pormos a elo.

Noticia completa: Verdegaia Compostela demanda planificación e rigor nas propostas de promoción da bicicleta.

(http://www.bicis.info/index.php?option=com_content&task=view&id=173&Itemid=1)

Como escoller a talla da bici

Posted by pakinho on 2 Diciembre 2007

A elección correcta da talla de bicicleta que nos corresponde é unha das cousas máis importantes que hai que ter en conta á hora de adquirir unha bicicleta nova, xa que o uso dunha bici que nos quede grande ou pequena pode carrexar molestias ou lesións físicas e por suposto incomodidades. Atoparemos a talla expresada en polgadas (1"=2,54 cm.) ou en centímetros, normalmente o primeiro nas bicicletas de montaña e o segundo nas de estrada.

Tamén cabe destacar que algúns fabricantes toman a medida para determinar a talla medindo desde o centro do eixo de pedalier ata o final do tubo do sillín, o que se denomina centro-extremo, mentres que outros o fan ata o centro do cruzamento entre o tubo vertical, o horizontal e os tirantes, chamado centro a centro. Ter en conta isto é importante porque por exemplo, un cadro en talla 19" medido centro-extremo sería unha talla 18" se o medísemos de centro a centro.

Talla de estrada

Ao adquirir a nova bicicleta hai que ter en conta dúas medidas principalmente: a lonxitude do tubo vertical (que é a talla do cadro), e a lonxitude do tubo horizontal. Poderíamos dicir que son o "alto" e o longo do cadro.

Tubo vertical: A lonxitude deste debe ser proporcional á nosa altura e obtense multiplicando a nosa entreperna por 0,65. O resultado é válido para un cadro medido de centro a centro.

A entreperna mídese de pé e descalzos, desde o chan ata onde apoia o noso corpo no sillín.

Para determinar a altura do sillín multiplicamos a lonxitude da entreperna por 0,885 e medimos o resultado desde o centro do eixo de pedalier ata a horizontal do sillín no seu punto máis alto.

Talla: Lonxitude de entreperna x 0,65.

Altura do sillín: Lonxitude de entreperna x 0,885.



Tube horizontal: Como xa dixemos a medida deste tubo adoita coincidir coa do tubo vertical ou é 2 ó 3 cm. maior, pero máis importante que a lonxitude deste é a distancia sillín-manillar, a cal determinará que vaiamos cómodos ou non. Para comprobar a posición do sillín utilizaremos un vello truco que nunca falla: formamos un ángulo recto co bíceps e o antebrazo, pondo este paralelo ao tubo horizontal á vez que apoiamos o cóbado na punta do sillín. Pechamos o puño, e desde os nudillos ata o extremo superior da potencia debe haber entre 1 e 4 cm. Outra opción é, sentado no sillín e coas bielas paralelas ao chan deixar caer unha plomada desde a parte dianteira do xeonllo do pé adiantado; esta debe pasar polo eixo do pedal ou un pouco atrasada. Desprazaremos o sillín adiante ou atrás ata conseguir as medidas correctas.

Para coñecer a lonxitude da potencia adecuada facemos o mesmo que no caso anterior estirando os dedos da man; a distancia das puntas dos dedos ao centro do manillar debe estar entre 1 e 4 cm.

Posición do sillín: 1-4 cm. de puño a potencia apoiando o cóbado na punta do sillín. Lonxitude de potencia: 1-4 cm. de puntas dos dedos a manillar apoiando o cóbado na punta do sillín.

Talla de montaña

Nestas bicicletas a medida máis importante a ter en conta é a do tubo vertical, que é a que nos dá a talla, xa que o longo vai depender do ángulo da potencia (varía de 0° a 20° normalmente) e de se a bici leva manillar de dúas alturas ou plano.

Tube vertical: Para atopar a nosa medida apropiada multiplicamos a nosa entreperna por 0,50. A entreperna mídese de pé e descalzos, desde o chan ata onde apoia o noso corpo no sillín. Segundo como está o mercado hoxe en día, a medida resultante servirá para un cadro medido de centro a centro. Outra forma é montando ao carricho sobre o tubo horizontal pero sen sentar e o máis cerca do sillín posible, ten que haber unha distancia de 6 ó 7 cm. entre a entreperna e a barra.

A altura do sillín calcúlase igual que na bicicleta de estrada, multiplicando a entreperna por 0,885 e medindo o resultado desde en centro do eixo de pedalier ata a horizontal do sillín no seu punto máis alto.

Outra forma de buscar a altura correcta é montar na bici e, co talón do pé apoiado no pedal, situar este en o punto máis baixo; a perna debe quedar estirada aínda que levemente flexionada.

Talla: Lonxitude de entreperna x 0,50.

Altura de sillín: Lonxitude de entreperna x 0,885.

Tube horizontal: Como xa dixemos a lonxitude ao manillar depende moito do tipo deste así como da potencia. Unha medida correcta sería cando as nosas costas formase un ángulo duns 45° co chan ao ir montados, levando o manillar de 3 a 6

cm. por baixo da liña do sillín, o cal está ben para un uso normal, aumentando a distancia se queremos un toque de competición.

Tallas en relación coa altura do ciclista

Está claro que non se poden dar datos exactos que sexan aplicables a todas as persoas, xa que as medidas corporais varían duns a outros individuos. Unha persoa pode ter unha altura total idéntica a outra, pero as súas medidas de pernas, brazos, tronco, etc. ser moi diferentes, polo que dar unhas pautas absolutas non é posible, nin tampouco recomendable. No entanto, si nos atrevemos a ofrecervos uns datos, unicamente con carácter orientativo, que polo menos axudarán a achegarnos á nosa talla ideal tendo en conta a nosa altura total.

Altura (cm.)	Estrada (cm.)	Montaña (pulgadas)
160	165	51 14
165	170	53 16 - 17
170	175	55 18
175	180	57 18 - 19
180	185	59 20
185	190	61 20 - 22
190	61 -	22 -

Influencia del medio de transporte en la sociedad-ciudad

Posted by trebón on 20 Diciembre 2007

Uno de los factores más importantes de las urbes es la forma de moverse por ellas. El ritmo de una ciudad y los tipos de relaciones que en ellas se establecen vienen, en gran medida, marcados por nuestros hábitos. Esto no sería importante si las ciudades no fueran lugares donde la sociedad decide vivir en común para poder relacionarse y compartir.

La dependencia de un único medio en una ciudad hará que esta sea a la vez promotora y esclava de ese medio. Si el medio común es el coche, además, limitará la relación entre los seres de esa sociedad. La facilidad que un medio de transporte particular y motorizado tiene para dominar el comportamiento humano es igual de grande que la de impedir la comunicación y movilidad que una sociedad-ciudad requieren hoy día.