

El RACC ha presentat l'informe "Impacte en la mobilitat del projecte de Superilla Barcelona a l'Eixample"

El 70% dels conductors que accedeix a l'Eixample no veu el transport públic com una opció adequada per a la seva mobilitat

- El 80% dels vehicles que arriben a l'Eixample procedeixen de fora de Barcelona.
- Durant el matí, el 83% dels conductors de vehicles privats diuen que es dirigeixen a l'Eixample per motius de feina o estudis; mentre que a la tarda el 71% ho fa per lleure, compres o altres gestions personals.
- Més del 60% dels usuaris enquestats asseguren que arriben a l'Eixample en vehicle privat habitualment.
- 7 de cada 10 usuaris enquestats admeten que estarien disposats a deixar el cotxe a casa si el transport públic millorés el servei, si augmentés la congestió o si la xarxa ciclista fos més segura. D'entre ells, un 43% afirma que es decantaria pel transport públic si hi hagués més freqüència, major cobertura o les tarifes fossin més baixes.
- S'ha observat que només la meitat dels vehicles que circulen per l'Eixample són cotxes privats; la resta són motos i vehicles d'ús comercial.
- En el marc de l'estudi, s'ha calculat que quan es desplegui la primera fase dels eixos verds el 2023, les cues de vehicles al districte arribaran gairebé als 20 km de longitud (un 26% més que actualment). Quan s'acabi d'implementar el projecte a l'Eixample l'any 2030, les cues de vehicles al districte empitjoraran un 55%.

Barcelona, 2 de desembre de 2021 – El RACC ha presentat avui l'estudi "**Impacte en la mobilitat del projecte de Superilla Barcelona a l'Eixample**", que analitza els efectes que tindrà la implementació d'aquest nou model de distribució de l'espai urbà sobre el trànsit i la congestió; així com el perfil i la tipologia dels desplaçaments dels conductors que circulen en cotxe per aquest districte. En el marc de l'estudi el RACC ha fet més de **46.500 observacions de vehicles** i **ha enquestat 800 conductors** de turismes que tenien l'Eixample com a destinació.

El projecte Superilla Barcelona és un dels eixos del nou model de ciutat que impulsa l'Ajuntament, inclòs a l'actual Pla de Mobilitat (PMU). El seu objectiu és dur a terme una profunda transformació dels carrers de la trama Cerdà per reduir l'espai que ocupen els vehicles privats i sumar més àrees verdes. Amb aquest estudi, el RACC busca avaluar els efectes d'aquest projecte per a la mobilitat urbana i metropolitana en conjunt, així com aportar informació i evidència amb criteris tècnics clars per generar un debat obert sobre aquesta qüestió.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



1. RESULTATS DE L'ENQUESTA ALS CONDUCTORS QUE ES DIRIGEIXEN A L'EIXAMPLE EN COTXE

- **Pràcticament el 80% dels conductors enquestats que arriben a l'Eixample procedeixen de fora de Barcelona.**
 - Un 43% dels usuaris provenen de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
 - El 35% són de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'1% restant, de poblacions més llunyanes.
- **Només 2 de cada 10 conductors són residents a la ciutat de Barcelona** i provenen majoritàriament dels districtes de Sant Martí (20%), les Corts (17%) i Sarrià-Sant Gervasi (14%).
- **Durant el matí, el 83% dels vehicles privats enquestats diuen que es dirigeixen a l'Eixample per motius de feina o estudis** (l'anomenada 'mobilitat obligada'). En canvi, a la tarda, el 71% s'hi desplaça per lleure, compres o altres gestions personals.
 - Més del 60% dels usuaris enquestats asseguren que arriben a l'Eixample en vehicle privat habitualment.
 - A primera hora del matí, fins a un 77% assegura que es desplaça a l'Eixample de manera regular en vehicle privat. En canvi, a la tarda els desplaçaments en cotxe són majoritàriament esporàdics (57%).
- **El 70% dels conductors que arriben a l'Eixample en cotxe asseguren que no veuen el transport públic com una opció vàlida per a la seva mobilitat habitual.**
 - Per al 30% dels conductors, el fet de tenir facilitats per a l'estacionament del vehicle afirmen que els ajuda a l'hora de decidir-se a desplaçar-s'hi en cotxe privat.
- **7 de cada 10 usuaris enquestats admeten que estarien disposats a deixar el cotxe a casa i moure's amb un altre mitjà.**
 - Un 43% diu que ho faria si el transport públic millorés el servei (més freqüència de pas, transbordaments més senzills i curts, millor cobertura de parades, facilitat d'estacionament a les estacions per facilitar l'intercanvi modal, o abaratiment de les tarifes).
 - Un 18% també afirma que canviaria de mode de transport si augmentés la congestió (i, en conseqüència, el temps de viatge) o trobés impediments per estacionar el vehicle.
 - Un 7% escolliria una opció de mobilitat activa si la xarxa ciclista fos més segura tant en l'àmbit urbà com en l'interurbà.

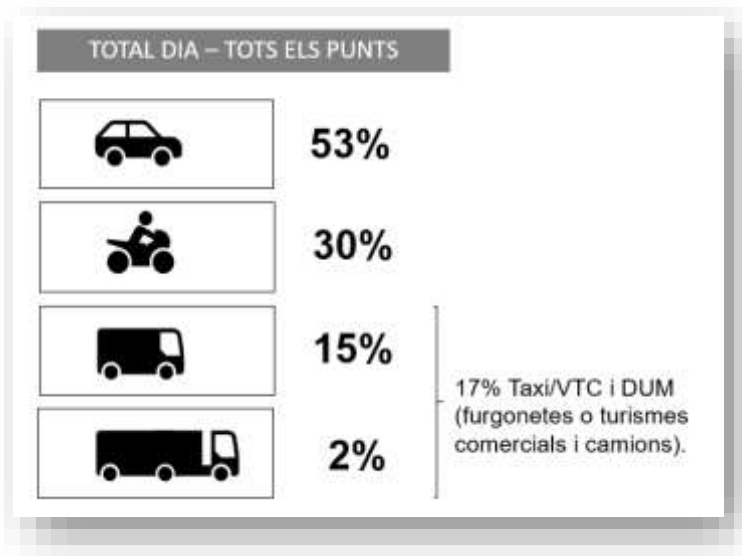
Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



2. OBSERVACIÓ DEL PARC DE VEHICLES QUE CIRCULEN A L'EIXAMPLE

- Dels 46.500 vehicles observats en cinc punts representatius de tot el districte de l'Eixample, **només al voltant de la meitat són cotxes privats (53%)**.
 - La resta són motos (30%) i vehicles comercials, inclosos els taxis (17%).
- La composició del parc de vehicles que circula per l'Eixample és similar durant el matí i la tarda.



3. Càlcul de l'impacte actual i futur dels eixos verds sobre la mobilitat

En el marc d'aquest estudi, **el RACC ha analitzat la situació actual de la xarxa viària de la ciutat** per després realitzar una extrapolació d'aquestes dades i fer **una simulació de quin serà l'impacte del programa Superilla Barcelona en la mobilitat durant la primera fase d'implementació del projecte d'eixos verds (2023) i quan s'acabi d'introduir completament (2030)**. L'informe s'ha centrat en **el districte de l'Eixample** per estudiar les cues que s'hi crearan amb la introducció d'aquest projecte.

S'ha considerat com a punt de partida el funcionament de les vies durant un dia feiner de 2019 (abans de la pandèmia) per dur a terme una simulació del trànsit en hora punta i entendre l'impacte del projecte de la Superilla.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Anàlisi de la situació actual

- Es consideren les actuacions executades els darrers mesos:
 - Reducció de carrils de circulació (urbanisme tàctic)
 - Superilles ja en funcionament (Poblenou, Sant Antoni)
 - Canvis normativa a 30 km/h als vials d'un carril (11 maig 2021)



Simulació de la primera fase (2023)

- S'analitza la xarxa viària actual en el marc de les actuacions previstes a l'Eixample fins al 2023 (disseny d'eixos verds i places als carrers Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell i Girona). S'ha simulat tant la situació del trànsit en els carrers objecte del projecte Superilla com a vies properes que puguin veure's afectades per aquestes actuacions.
- Pel que fa a **les cues de vehicles al districte de l'Eixample**, aquestes arribaran gairebé als **20 km de longitud** (un 26% més que actualment, amb 14,6 km en hora punta).
 - El gruix de l'augment d'aquestes retencions es concentrarà a l'Av.Sarrià-Comte Urgell (54% d'increment), la Gran Via (45%) i Consell de Cent (38%).
- Finalment, la primera fase del projecte també comportarà **un augment de la intensitat mitjana diària dels vehicles** que circulen pels carrers adjacents als nous eixos verds.
 - Per exemple, el carrer València assumirà la major part del trànsit desviat de Consell de Cent, uns 8.000 vehicles, amb el mateix sentit de circulació.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Simulació de la segona fase (2030)

- S'analitza la xarxa viària actual amb totes les actuacions previstes a l'Eixample fins al 2030 (disseny de la resta d'eixos verds i places inclosos).
- Amb la implantació de tots els eixos verds, **les cues de vehicles als carrers de l'Eixample augmentaran un 55%** i arribaran als 22,7 km (davant dels 14,6 km actuals).
 - També en aquesta fase, les vies que concentraran aquest augment seran l'Av.Sarrià-Comte Urgell (60% d'increment), Consell de Cent (56%) i la Gran Via (53%).
- També amb la segona fase **creix la intensitat mitjana diària de vehicles que circulen pels carrers adjacents als nous eixos verds.**
 - És el cas particularment de les vies en direcció vertical, com Viladomat, Comte Urgell i Vilamarí.

4. RECOMANACIONS RACC

Posicionament derivat de les conclusions de l'estudi

- **Barcelona és un pol d'atracció i de generació econòmica** de primera magnitud **més enllà dels seus límits municipals** i, com a tal, no es pot considerar únicament un espai urbà per a residents.
- El RACC dona suport a les actuacions que millorin la qualitat de vida dels residents sempre que garanteixin determinats nivells d'eficàcia i d'**eficiència de la mobilitat per a tots els usuaris.**
- Si s'apliquen noves restriccions, també s'haurien de **preveure les alternatives** perquè els usuaris afectats puguin continuar la seva activitat quotidiana sense perjudicis rellevants.
- Les actuacions a l'Eixample del programa Superilla Barcelona s'orienten exclusivament a la millora de la qualitat de vida i de l'espai urbà d'una part dels seus residents. **No s'han establert ni avaluat els seus efectes des del punt de vista de la mobilitat urbana i metropolitana en conjunt.**

Alternatives per a la mobilitat personal

- Desenvolupar i executar **un pla de millora de l'accessibilitat i la capacitat del transport públic** per als desplaçaments a l'Eixample, amb un enfocament especial en els de fora dels límits municipals. Això hauria d'incloure, però no limitar-se a:

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **Identificar les àrees de Catalunya i de la regió metropolitana** d'on provenen conductors de vehicles privats que es dirigeixen a l'Eixample i que actualment estan mal connectades a la xarxa de transport públic.
- Proposar i implementar **mesures concretes de millora de l'accessibilitat** (per exemple, park&ride), millora de l'oferta actual (capacitat, freqüència i velocitat), etc.
- Realitzar **campanyes d'informació** sobre competitivitat de desplaçaments en transport públic, incloent-hi oferta, cost real i altres avantatges.
- **Fomentar l'ús de modes actius** més enllà dels eixos verds i assegurar que també es poden realitzar desplaçaments segurs, continus i eficients a peu, en bicicleta, en patinet, etc.
- Desenvolupar i implementar un **sistema de senyalització a l'Eixample** per mitigar els efectes negatius de la desviació del trànsit dels eixos verds a les vies adjacents.

Alternatives per al comerç

- Incorporar un **nou sistema de distribució de mercaderies** que doni alternatives a la pèrdua de la funcionalitat dels xamfrans, per exemple a través de la creació de microplataformes per agilitzar les operacions de càrrega i descàrrega i evitar que aquests vehicles ocupin els eixos verds i les places.

Funcionalitat i seguretat viària

- Establir un **sistema de gestió d'accessos als eixos verds i les places**, que permeti garantir-hi la mobilitat i la de la xarxa viària que els creua.
- **Senyalitzar correctament els vials i places de la Superilla** per a tots els usuaris (vianants i bicis, VMPs i altres vehicles) per assegurar una bona convivència entre tots ells i garantir que els vehicles que realitzin maniobres o parades temporals no ocupin els eixos verds.
- Aplicar **bones pràctiques al disseny de les interseccions** entre els eixos verds i la xarxa bàsica de vies per garantir continuïtat, eficiència i seguretat dels desplaçaments de tots els usuaris.

Participació pública

- La transformació prevista **no pot desestabilitzar el funcionament actual de la ciutat**. Cal deixar els temps necessaris per generar alternatives i evitar col·lapsar cap sistema funcional o econòmic existent, com ara l'accés a la ciutat o a la feina.
- Cal **informar els veïns/es**, grups de comerciants i altres associacions sobre la presa de decisions en el marc del projecte i **fer-los-en partícips**, sobretot abans de la implementació completa de la primera fase. Alhora, cal introduir un debat ampli que permeti impulsar un projecte on es combini un nou projecte de mobilitat amb el **progrés econòmic** per al conjunt de la ciutat, que necessita xarxes funcionals diverses que han de conviure.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza més d'1.000.000 assistències l'any i gestiona prop de 500.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

