

El RACC ha presentado el informe “Impacto en la movilidad del proyecto de Superilla Barcelona en el Eixample”

El 70% de los conductores que accede al Eixample no ve el transporte público como una opción adecuada para su movilidad

- El 80% de los vehículos que llegan al Eixample proceden de fuera de Barcelona.
- Durante la mañana, el 83% de los conductores de vehículos privados dicen que se dirigen al Eixample por motivos de trabajo o estudios; mientras que por la tarde el 71% lo hace por ocio, compras u otras gestiones personales.
- Más del 60% de los usuarios encuestados aseguran que llegan al Eixample en vehículo privado habitualmente.
- 7 de cada 10 usuarios encuestados admiten que estarían dispuestos a dejar el coche en casa si el transporte público mejorase el servicio, si aumentase la congestión o si la red ciclista fuese más segura. De entre ellos, un 43% afirma que se decantarían por el transporte público si hubiese más frecuencia, mayor cobertura o las tarifas fuesen más bajas.
- Se ha observado que solo la mitad de los vehículos que circulan por el Eixample son coches privados; el resto son motos y vehículos de uso comercial.
- En el marco del estudio, se ha calculado que cuando se despliegue la primera fase de los ejes verdes en 2023, las colas de vehículos en el distrito llegarán casi a los 20 km de longitud (un 26% más que actualmente). Cuando se acabe de implementar el proyecto en el Eixample en 2030, las colas de vehículos en el distrito empeorarán un 55%.

Barcelona, 2 de diciembre de 2021 – El RACC ha presentado hoy el estudio "Impacto en la movilidad del proyecto de Superilla Barcelona en el Eixample", que analiza los efectos que tendrá la implementación de este nuevo modelo de distribución del espacio urbano sobre el tráfico y la congestión; así como el perfil y tipología de los desplazamientos de los conductores que circulan en coche por este distrito. En el marco del estudio el RACC ha realizado más de **46.500 observaciones de vehículos y ha encuestado a 800 conductores** de turismos que tenían el Eixample como destino.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



El proyecto Superilla Barcelona es uno de los ejes del nuevo modelo de ciudad que impulsa el Ayuntamiento, incluido en el actual Plan de Movilidad (PMU). Su objetivo es llevar a cabo una profunda transformación en las calles de la trama Cerdà para reducir el espacio que ocupan los vehículos privados y sumar más áreas verdes. Con este estudio, el RACC busca evaluar los efectos de este proyecto para la movilidad urbana y metropolitana en su conjunto, así como aportar información y evidencia con criterios técnicos claros para generar un debate abierto al respecto.

1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA A LOS CONDUCTORES QUE SE DIRIGEN AL EIXAMPLE EN COCHE

- **Prácticamente el 80% de los conductores encuestados que llegan al Eixample proceden de fuera de Barcelona.**
 - Un 43% de los usuarios procede de municipios del Área Metropolitana de Barcelona.
 - El 35% son de la Región Metropolitana de Barcelona y el 1% restante de poblaciones más lejanas.
- **Sólo 2 de cada 10 conductores son residentes en la ciudad de Barcelona** y provienen mayoritariamente de los distritos de Sant Martí (20%), les Corts (17%) y Sarrià-Sant Gervasi (14%).
- **Por la mañana, el 83% de los vehículos privados encuestados dicen que se dirigen al Eixample por motivos de trabajo o estudios** (la llamada 'movilidad obligada'). Por el contrario, por la tarde, el 71% se desplaza por ocio, compras u otras gestiones personales.
 - Más del 60% de los usuarios encuestados asegura que llegan al Eixample en vehículo privado habitualmente.
 - A primera hora de la mañana, hasta un 77% asegura que se desplaza al Eixample de forma regular en vehículo privado. Por el contrario, por la tarde son desplazamientos en coche mayoritariamente esporádicos (57%).
- **El 70% de los conductores que llegan al Eixample en coche aseguran que no ven el transporte público como una opción válida para su movilidad habitual.**
 - Para el 30% de los conductores, tener facilidades para el estacionamiento del vehículo afirman que les ayuda a la hora de decidirse a desplazarse en coche privado.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- **7 de cada 10 usuarios encuestados admiten que estarían dispuestos a dejar el coche en casa y moverse con otro medio.**
 - Un 43% dice que lo haría si el transporte público mejorase el servicio (mayor frecuencia de paso, transbordos más sencillos y cortos, mejor cobertura de paradas, facilidad de estacionamiento en las estaciones para facilitar el intercambio modal, o abaratamiento de las tarifas).
 - Un 18% afirma también que cambiaría de modo de transporte si aumentase la congestión (y, en consecuencia, el tiempo de viaje) o encontrase impedimentos para estacionar el vehículo.
 - Un 7% escogería una opción de movilidad activa si la red ciclista fuera más segura tanto en el ámbito urbano como en el interurbano.

2. OBSERVACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS QUE CIRCULAN EN EL EIXAMPLE

- De los 46.500 vehículos observados en cinco puntos representativos de todo el distrito del Eixample, **solo alrededor de la mitad son coches privados** (53%).
 - El resto son motos (30%) y vehículos comerciales, incluidos los taxis (17%).
- La composición del parque de vehículos que circula por el Eixample es similar por la mañana y la tarde.



Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



3. CÁLCULO DEL IMPACTO ACTUAL Y FUTURO DE LOS EJES VERDES SOBRE LA MOVILIDAD

En el marco de este estudio, el RACC ha analizado la situación actual de la red vial de la ciudad para después realizar una extrapolación de estos datos y realizar una simulación de cuál será el impacto del programa Superilla Barcelona en la movilidad durante la primera fase de implementación del proyecto de ejes verdes (2023) y cuando se acabe de introducir completamente (2030). El informe se ha centrado en el distrito del Eixample para estudiar las colas que se crearán con la introducción de este proyecto.

Se ha considerado como punto de partida el funcionamiento de las vías durante un día laborable de 2019 (antes de la pandemia) para llevar a cabo una simulación del tráfico en hora punta y entender el impacto del proyecto de la Superilla.

Análisis de la situación actual

- Se consideran las actuaciones ejecutadas en los últimos meses:
 - Reducción de carriles de circulación (urbanismo táctico)
 - Superilles ya en funcionamiento (Poblenou, Sant Antoni)
 - Cambios normativa a 30 km/h en los viales de un carril (11 mayo 2021)



Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Simulación de la primera fase (2023)

- Se analiza la red viaria actual en el marco de las actuaciones previstas en el Eixample hasta 2023 (diseño de ejes verdes y plazas en las calles Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell y Girona). Se ha simulado tanto la situación del tráfico en las calles objeto del proyecto Superilla como vías cercanas que puedan verse afectadas por estas actuaciones.
- En cuanto a las **colas de vehículos en el distrito del Eixample**, estas alcanzarán casi los **20 km de longitud** (un 26% más que actualmente, con 14,6 km en hora punta).
 - El grueso del aumento de estas retenciones se concentrará en Av.Sarrià-Comte Urgell (54% de incremento), la Gran Via (45%) y Consell de Cent (38%).
- Por último, la primera fase del proyecto también comportará **un aumento de la intensidad media diaria de los vehículos** que circulan por las calles adyacentes a los nuevos ejes verdes.
 - Por ejemplo, la calle Valencia asumirá la mayor parte del tráfico desviado de Consell de Cent, unos 8.000 vehículos, con el mismo sentido de circulación.

Simulación de la segunda fase (2030)

- Se analiza la red viaria actual con todas las actuaciones previstas en el Eixample hasta 2030 (diseño del resto de ejes verdes y plazas incluidos).
- Con la implantación de todos los ejes verdes, **las colas de vehículos en las calles del Eixample aumentarán un 55%** y alcanzarán los 22,7 km (frente a los 14,6 km actuales).
 - También en esta fase, las vías que concentrarán este aumento serán la Av.Sarrià-Comte Urgell (60% de incremento), Consell de Cent (56%) y la Gran Via (53%).
- También en la segunda fase **crece la intensidad media diaria de vehículos que circulan por las calles adyacentes a los nuevos ejes verdes**.
 - Es el caso particularmente de las vías en dirección vertical, como Viladomat, Comte Urgell y Vilamarí.

4. RECOMENDACIONES RACC

Posicionamiento derivado de las conclusiones del estudio

- **Barcelona es un polo de atracción y de generación económica** de primera magnitud **más allá de sus límites municipales** y, como tal, no puede considerarse únicamente un espacio urbano para residentes.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- El RACC apoya las actuaciones que mejoren la calidad de vida de los residentes siempre que garanticen determinados niveles de **eficacia y eficiencia de la movilidad para todos los usuarios**.
- Si se aplican nuevas restricciones, también deberían **preverse las alternativas** para que los usuarios afectados puedan continuar su actividad cotidiana sin perjuicios relevantes.
- Las actuaciones en el Eixample del programa Superilla Barcelona se orientan exclusivamente a la mejora de la calidad de vida y del espacio urbano de una parte de sus residentes. **No se han establecido ni evaluado sus efectos desde el punto de vista de la movilidad urbana y metropolitana en su conjunto**.

Alternativas para la movilidad personal

- Desarrollar y ejecutar un **plan de mejora de la accesibilidad y capacidad del transporte público** para los desplazamientos al Eixample, con un enfoque especial en los de fuera de los límites municipales. Esto debería incluir, pero no limitarse a:
 - **Identificar las áreas de Cataluña y de la región metropolitana** de donde provienen conductores de vehículos privados que se dirigen al Eixample y que actualmente están mal conectadas a la red de transporte público.
 - Proponer e implementar **medidas concretas de mejora de la accesibilidad** (por ejemplo, park&ride), mejora de la oferta actual (capacidad, frecuencia y velocidad), etc.
 - Realizar **campañas de información** sobre competitividad de desplazamientos en transporte público, incluyendo oferta, coste real y otras ventajas.
- **Fomentar el uso de modos activos** más allá de los ejes verdes y asegurar que también se pueden realizar desplazamientos seguros, continuos y eficientes a pie, en bicicleta, en patinete, etc.
- Desarrollar e implementar un **sistema de señalización en el Eixample** para mitigar los efectos negativos de la desviación del tráfico de los ejes verdes en las vías adyacentes.

Alternativas para el comercio

- Incorporar un **nuevo sistema de distribución de mercancías** que ofrezca alternativas a la pérdida de la funcionalidad de los chaflanes, por ejemplo, a través de la creación de microplataformas para agilizar las operaciones de carga y descarga y evitar que estos vehículos ocupen los ejes verdes y las plazas.

Funcionalidad y seguridad viaria

- Establecer un **sistema de gestión de accesos a los ejes verdes y plazas**, que permita garantizar la movilidad y la de la red viaria que los cruza.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- **Señalizar correctamente los viales y plazas de la Superilla** para todos los usuarios (peatones y bicis, VMPs y otros vehículos) para asegurar una buena convivencia entre todos ellos y garantizar que los vehículos que realicen maniobras o paradas temporales no ocupen los ejes verdes.
- Aplicar **buenas prácticas en el diseño de las intersecciones** entre los ejes verdes y la red básica de vías para garantizar continuidad, eficiencia y seguridad de los desplazamientos de todos los usuarios.

Participación pública

- La transformación prevista **no puede desestabilizar el funcionamiento actual de la ciudad**. Es necesario dejar los tiempos necesarios para generar alternativas y evitar colapsar ningún sistema funcional o económico existente, como el acceso a la ciudad o al trabajo.
- Hay que **informar a los vecinos/as**, grupos de comerciantes y otras asociaciones sobre la toma de decisiones en el marco del proyecto y **hacerlos partícipes**, sobre todo antes de la implementación completa de la primera fase. Al mismo tiempo, es necesario introducir un debate amplio que permita impulsar un proyecto donde se combine un nuevo proyecto de movilidad con el **progreso económico** para el conjunto de la ciudad, que necesita redes funcionales diversas que deben convivir.

Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la red de autoescuelas más grande del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza más de 1.000.000 asistencias al año y gestiona cerca de 500.000 pólizas de seguros de diferentes ámbitos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

