

El RACC ha estudiado el uso del transporte público interurbano para entrar en Barcelona para entender su competitividad y el nivel de servicio y la opinión de los usuarios que lo utilizan en hora punta

El usuario del transporte público asume que para entrar en Barcelona tarda un 20% más que si lo hiciera en vehículo privado

- *El acceso a Barcelona en tren desde el Llobregat y desde el Maresme está al límite de capacidad en hora punta, con un 90% de ocupación. La ocupación media de Cercanías y FGC con destino Barcelona es del 80% de 7:30 a 9:30 horas.*
- *El Bus Exprés, la red de autobuses de altas prestaciones que incluye las líneas interurbanas con más demanda de cada demarcación, circula de media al 77% de su capacidad en hora pico de la mañana.*
- *Los usuarios del transporte público interurbano piden paradas próximas al domicilio para poder acceder a pie y mayor frecuencia de servicios.*
- *Entre los usuarios del entorno metropolitano que disponen de vehículo propio, el principal motivo para escoger el transporte público interurbano es evitar las congestiones que se forman en las entradas de la ciudad en las horas punta. No disponer de aparcamiento en destino es otra de las causas para acceder a Barcelona en transporte público.*
- *En trayectos de más de una hora con origen en las tres primeras coronas, la mayoría de los usuarios que usan el transporte público no tienen alternativa en vehículo privado.*

Barcelona, 20 de febrero de 2024 – El RACC ha presentado el estudio "Análisis de la experiencia de usuario en el transporte público de los accesos a Barcelona", un informe que evalúa el uso de los diferentes modos de transporte interurbanos para entrar en Barcelona para entender la competitividad y el nivel de servicio de cada uno de ellos a primeras horas de la mañana en días laborables, así como la perspectiva de los usuarios que los utilizan para llegar a Barcelona sin recurrir al vehículo privado.

Para realizar este estudio, el Club ha analizado la red con destino Barcelona de Cercanías de Catalunya (Renfe), Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) y Bus Exprés (la red de autobuses de altas prestaciones, que incluye las líneas interurbanas con más demanda de cada

Para más información:

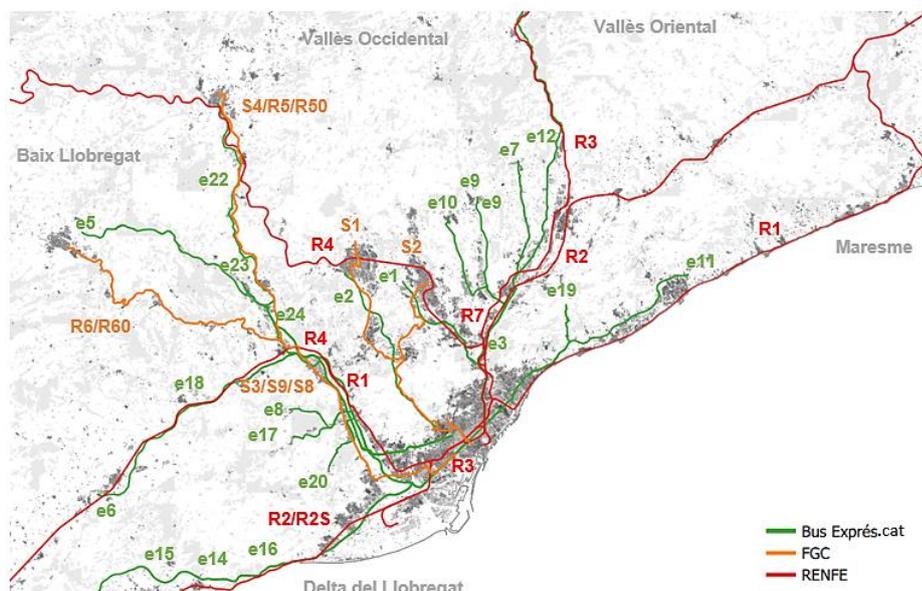
RACC Prensa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Sigamos a:



demarcación). En total, se han estudiado 42 de las 50 líneas en las horas de mayor actividad del día, entre las 7:30 y las 9:30 h de la mañana. Así mismo, ha realizado 1.100 encuestas a usuarios de estos servicios para conocer su experiencia y propuestas de mejora.

Las 42 líneas de transporte público analizadas con acceso a Barcelona (FGC, Cercanías-Renfe y Bus Exprés)



Entre las principales conclusiones del estudio, destaca que el usuario del entorno metropolitano asume que para entrar en Barcelona tarda un 20% más en transporte público que si lo hiciera en vehículo privado. Además de invertir más tiempo en su trayecto, hay que tener presente que también experimenta un desplazamiento incómodo por la saturación de corredores como los ferroviarios del Delta del Llobregat y del Maresme, que están al límite de su capacidad en hora punta. Ante esta situación, las principales demandas de mejora del usuario del transporte público interurbano son tener cerca las paradas y estaciones para poder acceder a pie y una mayor frecuencia de los servicios.

La oferta actual de transporte público no es una opción rápida para el usuario. Por ello, es necesario ampliar las redes y extender las líneas para acercarlas a los lugares de residencia de la población, además de incrementar frecuencias en las líneas saturadas para mejorar la competitividad del transporte público en términos de tiempo de viaje. Más allá de la rapidez del trayecto, una movilidad obligada incómoda tampoco es una buena manera de incentivar el uso del transporte público, por lo que también es necesario mejorar la capacidad de absorción de la demanda de la red actual, dado que, de no hacerlo, el transporte público interurbano seguirá sin ser una alternativa competitiva para muchos usuarios.

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

Sigamos a:

En cuanto a los motivos de uso, los usuarios del entorno metropolitano que disponen de vehículo propio manifiestan que el principal motivo para utilizar el transporte público es evitar las congestiones que se forman en las entradas de la ciudad en las horas punta. Mientras que, como concluye el estudio, a partir de cierta distancia, el usuario es cautivo del transporte público, la prueba es que, en viajes con más de una hora con origen a las tres primeras coronas, la mayoría de usuarios que usan el transporte público no tienen alternativa en vehículo privado.

1. PERFIL Y VISIÓN DEL USUARIO

- **El usuario del transporte público interurbano es joven:** el 60% tiene entre 21 y 40 años. Las personas que acceden a Barcelona por la mañana con este modo son fundamentalmente trabajadores y estudiantes (97%):
 - El bus interurbano es más utilizado por los estudiantes (27% bus – 18% ferroviario) y el tren por trabajadores (66% bus – 82% ferroviario).
- **Más de la mitad (52%) de los usuarios hace un uso frecuente del transporte público interurbano** para entrar en Barcelona en hora punta por la mañana: lo utilizan 4 días a la semana o más.
- **La gran mayoría de los usuarios vive en centros urbanos.** En cambio, el transporte público para ir a Barcelona es poco utilizado por aquellos que viven en las urbanizaciones o lejos de las estaciones y paradas.
 - Sólo un 13% de los usuarios del transporte público interurbano de entrada a Barcelona vive en urbanizaciones, mientras que el 87% lo hace en centros urbanos.

Factores de utilización del transporte público interurbano

- **El tiempo del recorrido hasta la parada de transporte interurbano es un factor decisivo a la hora de escoger el modo de transporte.** El 16% de los usuarios tiene la parada o estación a más de 20 minutos a pie, lo que puede influir para que decida hacer un desplazamiento multimodal o que prefiera hacer todo el desplazamiento en vehículo privado.
- **El usuario está dispuesto a caminar más hasta la parada para ir en tren** (sobre todo en el caso de Cercanías), que con bus. Un 59% de los usuarios del bus interurbano tiene una parada a 10 minutos de casa, en el caso de FGC un 49% y de Cercanías un 38%.
- **El 35% de los usuarios del transporte público interurbano va a pie tanto de casa a la estación o parada, como desde la parada al destino final.** Y el 78% hace a pie al menos uno de estos trayectos.

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

Sigamos a:



- **Un 61% de los usuarios del transporte público interurbano dispone de vehículo privado. Sólo un 34% tiene aparcamiento en destino (de hecho, un 18% tiene aparcamiento gratuito),** lo que sugiere que la falta de aparcamiento es un factor decisivo en la elección del uso del transporte público para los ciudadanos que disponen de vehículo privado.
- **El 54% de los mayores de 40 años que usan el transporte público interurbano no tiene vehículo propio ni opción de desplazarse en vehículo privado,** mientras que el 77% de los menores de 40 años si tiene esta posibilidad y, aun así, elige viajar en transporte público.
- **Entre los usuarios que disponen de vehículo propio, el principal motivo para escoger el transporte público interurbano es evitar las congestiones** que se forman en las entradas de la ciudad en las horas punta (79%). Sobre otras razones, un 31% valora el ahorro económico y un 26% la dificultad para aparcar en el destino.

Tiempo de viaje según el usuario

- **Los usuarios afirman que el tiempo medio de su viaje puerta a puerta en transporte público es de 58 minutos.**
 - Los usuarios de FGC son los que experimentan un tiempo medio de viaje puerta a puerta menor (55 minutos).
 - Los usuarios de Bus Exprés afirman que el tiempo medio de su viaje puerta a puerta es de 59 minutos.
 - Los usuarios de Cercanías son los que afirman tener un tiempo medio de viaje puerta a puerta mayor (60 minutos).
- **Los usuarios manifiestan que con transporte público tardan un 20% de media más** (unos 10 minutos más) que para hacer el mismo trayecto interurbano en vehículo privado.
 - FGC es el operador percibido como el más competitivo en tiempo de viaje puerta a puerta. Sus usuarios manifiestan que tardan un 15% más que en vehículo privado (unos 7 minutos más).
 - En cuanto al bus interurbano, sus usuarios calculan que tardan un 17% más que en vehículo privado.
 - Cercanías es el operador considerado menos competitivo en tiempo de viaje puerta a puerta, ya que sus usuarios aseguran que tardan un 24% más, lo que supone unos 12 minutos más de viaje que en vehículo privado.

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

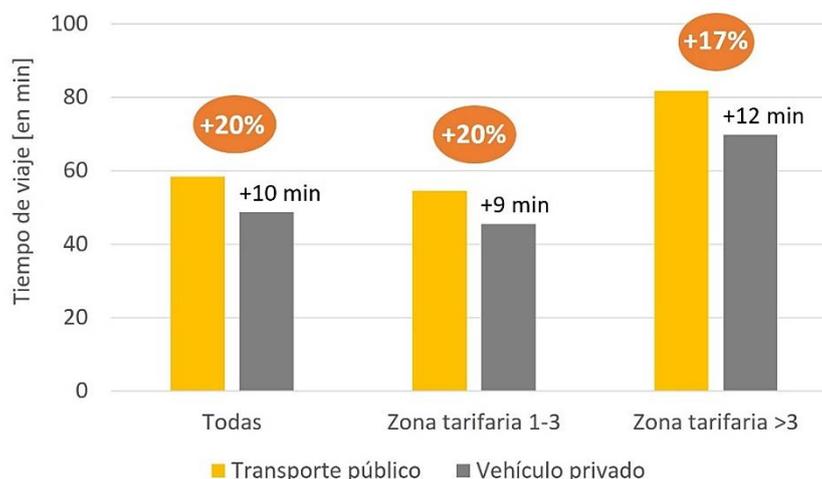
Sigamos a:



Tiempo de viaje según el usuario por zonas tarifarias

- Los usuarios que viajan desde las zonas tarifarias 1-3 a Barcelona afirman que el tiempo medio de puerta a puerta se sitúa en 55 min, un 20% por encima (unos 9 minutos más) que el mismo trayecto en vehículo privado.
- Los usuarios que se desplazan desde zonas tarifarias más allá de la 3 en Barcelona manifiestan que el tiempo de viaje medio se sitúa en 82 minutos, unos 12 minutos más respecto al vehículo privado (un 17% más).

Tiempo de viaje percibido por el usuario según la zona tarifaria



- Un 75% de los usuarios de zonas tarifarias 1-3 afirma que tiene un tiempo de viaje en transporte público de hasta 60 minutos.
- Un 73% de los usuarios de zonas tarifarias más allá de la 3 manifiesta que tiene un tiempo de viaje en transporte público de hasta 90 minutos.
- **Un 80% de los usuarios reconoce que tiene un máximo de 20 minutos de diferencia en su viaje en transporte público respecto al vehículo privado** (para los usuarios de más allá de la tercera zona tarifaria son 30 minutos).
- Sólo un 15% de los usuarios considera que sus viajes en transporte público tardan igual o menos que la alternativa en vehículo privado (son el 20% en el caso de los usuarios de más allá de la tercera zona tarifaria).

Para más información:

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

Sigamos a:



Valoración del servicio de transporte público interurbano y propuestas de mejora

- **Los usuarios otorgan una nota media de 5,7 puntos al transporte público interurbano** para entrar en Barcelona.
 - Aunque la mayoría lo aprueba, sólo un 7% de los encuestados lo valora con notas entre 9 y 10.
 - Un 27% de los usuarios encuestados suspende el transporte interurbano.
- **Ningún modo de transporte es valorado con un notable** por los usuarios.
 - El modo mejor valorado es FGC, con una nota media de 5,9.
 - Cercanías es el peor puntuado por los usuarios, con un 5,5.
 - El bus interurbano recibe una valoración de 5,8.
- Por corredores, **el corredor del Vallés Occidental es el mejor valorado por los usuarios** del transporte público interurbano, con un 6. El del Maresme es el peor puntuado, con un 4,9.
- **La propuesta de mejora más solicitada por todos los usuarios es más frecuencia** del servicio de transporte público interurbano: los usuarios de Cercanías son los que más lo piden (62%). Todos los usuarios también coinciden en destacar como propuesta de mejora una red más extensa (mayor capilaridad).

2. ESTUDIO DE LA OCUPACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

El RACC también ha analizado en este estudio 42 de las 50 líneas de la red de transporte público con destino Barcelona de los siguientes servicios:

- Ferrocarriles de la Generalidad de Catalunya (FGC).
 - Cercanías de Catalunya (RENFE)
 - Bus Exprés
- Se han estudiado un total de 361 expediciones entre octubre y noviembre de 2023.

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

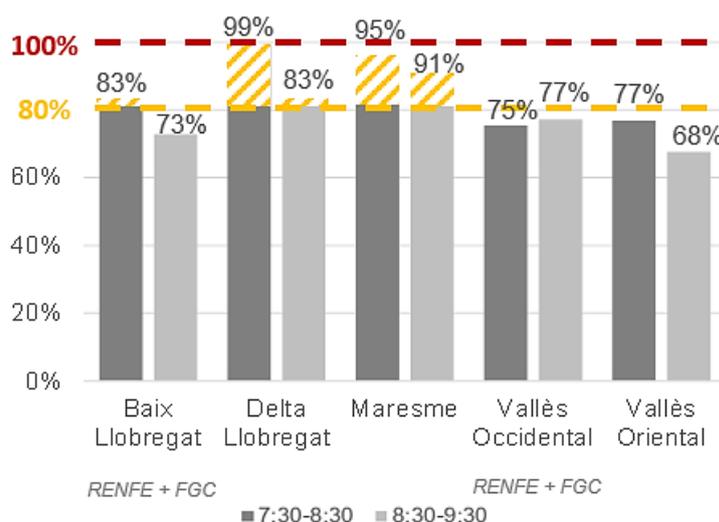
Sigamos a:



2.1 LA OCUPACIÓN EN CERCANÍAS Y FGC

El estudio ha analizado 8 líneas de Cercanías de Catalunya-Renfe (R1 Molins de Rei – Maçanet-Massanes, por Mataró; R3 L'Hospitalet de Llobregat – Vic; R2 Castelldefels - Granollers Centre; R4 Sant Vicenç de Calders – Manresa, por Vilafranca del Penedès; R7 Barcelona St. Andreu Arenal - Cerdanyola Universitat; R12 L'Hospitalet de Llobregat – Lleida; RG1 L'Hospitalet de Llobregat – Portbou) y 10 líneas de Ferrocarriles de la Generalitat (S1 Terrassa – Barcelona; S2 Sabadell – Barcelona; S3/S8/S9 Martorell – Barcelona; S4-R5/R50 Manresa – Barcelona, y R6/R60 Igualada – Barcelona).

Los corredores ferroviarios del Delta del Llobregat y de El Maresme están al límite de su capacidad entre las 7:30 y las 8:30 horas.



- Actualmente, **la ocupación media de Cercanías y FGC con destino Barcelona es del 80%** en hora punta de la mañana (de 7:30 a 9:30 horas).
- **Los corredores ferroviarios del Delta del Llobregat y del Maresme superan el 90% de ocupación** en hora punta.
- En los corredores ferroviarios del Baix Llobregat y el Vallès Occidental, que ofrecen más plazas porque suman la capacidad de Cercanías y FGC, la ocupación media se acerca al 80%.
- El Vallès Oriental es el corredor con menor ocupación (y menor oferta).

Para más información:

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

Sigamos a:



- **Evolución respecto a 2019:**

- Los **corredores de Cercanías del Vallès (R2 Granollers y R4 Sabadell y Terrassa) han reducido su grado de ocupación**, que rozaba la saturación en 2019.
- En el caso de Sabadell y Terrassa, el incremento de oferta por parte de FGC ha ayudado a gestionar la demanda de forma más eficiente. Actualmente, los corredores con problemas de saturación en la hora punta de la mañana son los de la costa (Delta del Llobregat y Maresme) ofrecidos por Cercanías.

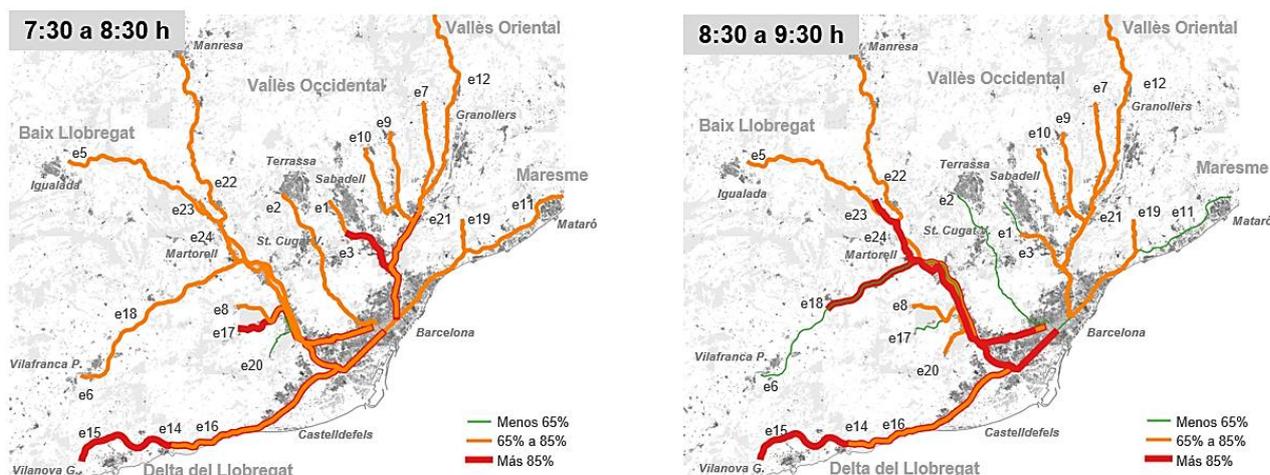
2.2 LA OCUPACIÓN EN EL BUS EXPRÉS

El RACC también ha analizado el Bus Exprés, la red de transporte público por carretera. En concreto, el Club ha analizado todas las líneas de Bus Exprés (26) y los corredores de la demarcación de Barcelona que conectan diferentes municipios de la Región Metropolitana de Barcelona con la ciudad: el corredor del Baix Llobregat (e5 Igualada–BCN; e8 Corbera LI.–BCN; e17 Vallirana–BCN; e20 Torrelles LI.–BCN; e22 Manresa–BCN; e23 Olesa–BCN), el corredor del Delta del Llobregat (e6 Vilafranca P.–BCN; e14 St. Pere Ribes–BCN; e15.1 y 15.2 Vilanova G.–BCN; e16 Sitges–BCN y e18 St. Sadurní–BCN), el corredor del Maresme (e11.1 y e11.2 Mataró–BCN y e19 Alella–BCN), el corredor del Vallès Occidental (e1 Sabadell–BCN; e2.1 Terrassa–BCN; e3 UAB–BCN; e4 Ripollet–BCN; e10 Polinyà–BCN) y el corredor del Vallès Oriental (e7 La Vall T.–BCN; e9 Caldes Montbui - BCN; e12 Vic–BCN y e21 Mollet–BCN).

El estudio concluye que:

- **El Bus Exprés presenta de media un 77% de plazas ocupadas** en hora punta de la mañana (de 7:30 a 9:30 horas).

La ocupación de los corredores Bus Exprés, en hora punta



Para más información:

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

Sigamos a:



- **El corredor del Vallès Oriental es el que tiene más demanda** en las dos horas punta de la mañana, con un 82% del total de plazas ocupadas.
- **El Maresme y el Baix Llobregat son los corredores menos utilizados en hora punta**, con el 27% de las plazas libres en ambos.
- **Entre las 7:30 y las 8:30 horas, los corredores del Bus Exprés registran un 82% de ocupación.** De 8:30 a 9:30 horas, la ocupación baja hasta el 71%.
- **Todos los corredores tienen más usuarios de 7:30 a 8:30 horas de la mañana.** Los que registran más diferencias entre las dos franjas horarias son el del Maresme (24%) y el del Vallès Occidental (13%).
- Respecto a 2019, **el Delta del Llobregat y parte del Vallès (UAB y Mollet) han sustituido al Maresme como ámbitos con más ocupación** del bus interurbano.

3. CONCLUSIONES

- **El usuario considera que su trayecto para entrar en Barcelona en hora punta es de media un 20% más lento en transporte público** que en vehículo privado. Sólo un 15% de los usuarios cree que ahorra tiempo en transporte público respecto al vehículo privado.
- **La proximidad del domicilio a la parada o estación en origen es un elemento fundamental para la captación de usuarios** por parte del transporte público interurbano que da servicio en los accesos metropolitanos de Barcelona (Bus, FGC y Cercanías). De hecho, el 78% de los usuarios hace a pie, al menos, el trayecto hasta la estación de origen o desde la parada de transporte público al destino.
- Las principales demandas de los usuarios del transporte público interurbano son **tener paradas próximas al domicilio para poder acceder a pie y una mayor frecuencia de servicios.**
- **El acceso a Barcelona en tren desde el Llobregat y desde el Maresme se encuentra en el límite de capacidad en hora punta, con un 90% de ocupación**, especialmente de 7:30 a 8:30 horas. En los corredores ferroviarios del Baix Llobregat y el Vallès Occidental, donde dan servicio tanto Cercanías Renfe como FGC, la ocupación media se acerca al 80%. El Vallès Oriental es el corredor con menor empleo (y menor oferta).
- Los **servicios de bus exprés presentan un grado de ocupación media en hora punta cercano al 80%**, siendo superior de 7:30 a 8:30 horas que de 8:30 a 9:30 horas. La elevada ocupación media de los corredores es un factor crítico dada la alta probabilidad de saturación en expediciones individuales, la cual conlleva para los usuarios el riesgo de ser rechazados en la parada.
- **La hora punta de los servicios de transporte público interurbano en los accesos metropolitanos de Barcelona es la que va de 7:30 a 8:30 horas.** Esta es la franja donde

Para más información:

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

Sigamos a:



hay que optimizar la capacidad y donde hay que garantizar la intermodalidad con el transporte urbano, en origen y, sobre todo, en destino.

4. RECOMENDACIONES RACC

Mejorar la competitividad de los servicios

- **Garantizar las frecuencias y la capacidad en Cercanías**, incluso con las obras en curso, previendo y comunicando los correspondientes planes de contingencia a los usuarios.
- **Reforzar la frecuencia de los servicios Exprés.cat** en las líneas y horarios cerca del límite de capacidad.

Acompañar al usuario con información en todo su trayecto de puerta a puerta

- **Facilitar la información pensando en todo el viaje del usuario**, por ejemplo, a través de un mapa común de servicios interurbanos del ámbito metropolitano que incluya la oferta de bus y de ferrocarril, o de imagen compartida y nivel de información homogéneo en todos los intercambiadores de la red de transporte público (ya sean paradas o estaciones).

Incentivar el uso del transporte público interurbano

- **Completar la integración tarifaria de toda Catalunya (T-Mobilitat)**, según el esquema previsto que bonifica al usuario recurrente y que incorpora elementos de equilibrio territorial.

Adaptar la infraestructura viaria y de conexión con el transporte público

- **Mejorar la movilidad de casa a la estación para reducir el tiempo de desplazamiento** a través de servicios de sharing, ofreciendo espacios de aparcamiento seguro para bicicletas y VMP en las paradas y estaciones.
- **Extender los Park&Ride a las estaciones ferroviarias de ámbito metropolitano**, así como ofrecer espacios de estacionamiento próximos a las paradas de bus exprés (dando prioridad a las relaciones Origen / Destino donde el tiempo de viaje de puerta a puerta es superior a 60 minutos en las zonas 1-3, y de 90 minutos a partir de la zona 3).
- **Promover el carril BUS/VAO** de bajo coste en los corredores del Baix Llobregat y del Delta Llobregat para favorecer el paso de los buses exprés y los vehículos de alta ocupación.
- **Reorganizar las paradas de bus interurbano en Barcelona**: ubicarlas cerca de nodos de transporte como estaciones de metro y, así, optimizar el tiempo de viaje y la comodidad.

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

Sigamos a:



Promover el cambio cultural en la movilidad por motivo de trabajo

- **Flexibilizar los horarios de entrada y facilitar el teletrabajo** y los espacios de trabajo compartidos en origen, en aquellas actividades económicas donde se pueda aplicar, para aplanar las curvas de demanda en hora punta y diluir la saturación.
- **Promover campañas informativas sobre las actuaciones de mejora de la oferta de transporte público** (itinerarios y horarios de servicio), segmentadas por público objetivo (jóvenes vs mayores de 40 años usuarios de vehículo privado).

(*) La zona tarifaria 1 corresponde a los municipios de Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramanet, Tiana y Viladecans.

- La zona tarifaria 2 incluye los municipios de Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Begues, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Molins de Rei, Pallejà, La Palma de Cervelló, El Papiol, Ripollet, Sant Andreu de la Barca, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló y Torrelles de Llobregat.
- La zona tarifaria 3 corresponde a Argentona, Caldes de Montbui, Cardedeu, Castellar del Vallès, Granollers, Esparraguera, Mataró, Martorell, Llinars del Vallès, Olesa de Bonesvalls, Sant Sadurní d'Anoia, Sitges, Terrassa y Viladecavalls.

Sobre el RACC

El RACC ofrece sus servicios de alta calidad a más de 800.000 socios para atender sus necesidades. Sus principales ámbitos de actuación son la asistencia mecánica, personal, médica y las urgencias y el mantenimiento en el hogar; los seguros y la formación de conductores, con la red de autoescuelas más importante de España. También está presente en el sector del mantenimiento y las reparaciones del hogar.

El RACC, que ha pasado de ser un club de automovilistas a un Club de Servicios a la Movilidad, ayuda a las personas cuando se mueven, a pie, en bicicleta, en patinete, en transporte público, en coche o en moto, ofreciéndoles un amplio abanico de productos adaptados a las nuevas maneras de desplazarse.

Como entidad al servicio de la sociedad, el RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura, respetuosa con el medio ambiente, asequible a la economía de las personas y competitiva. En este sentido, está comprometido con la defensa de los derechos de los usuarios y trabaja en el campo de la investigación para aportar conocimiento basado en el análisis, el rigor y la visión internacional que le aporta su presencia en organizaciones de ámbito mundial. En el mundo del motor, apoya a jóvenes pilotos fomentando las habilidades para competir y los valores humanos del deporte. Goza de un reconocido prestigio internacional como organizador riguroso de pruebas puntuables para los campeonatos del mundo de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.

Para más información:

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

Sigamos a:

