

El RACC presenta l'estudi "Anàlisi de la funcionalitat de Via Augusta amb carril bici"

Amb el nou carril bici, a la Via Augusta es destina el 20% de l'espai per a l'1% dels usuaris

- **Després de nou mesos de la seva finalització, al carril bici de la Via Augusta hi ha un desequilibri entre l'espai reservat per a la mobilitat ciclista i el nombre de bicis que hi circulen. En termes generals, només acull un 1% dels usuaris d'aquest eix i ocupa el 20% de l'espai de circulació.**
- **Tot i que s'ha reduït el nombre de vehicles que circulen per la Via Augusta, l'espai dedicat a aquests s'ha reduït encara més, creant així major congestió.**
- **El desequilibri entre l'espai reservat per a la mobilitat ciclista i el nombre de bicicletes i patinets circulants posa de manifest que la solució actual no s'hauria de donar com a definitiva i sí que caldria fer una revisió per trobar una opció millor.**
- **El RACC planteja analitzar altres itineraris ciclables per carrers de l'entorn i desplaçar l'actual carril bici en sentit mar / baixada per reduir la pressió sobre la cruïlla Via Augusta / Ronda General Mitre.**

Barcelona, 28 de maig de 2024 – El RACC ha analitzat com s'està comportant la Via Augusta de Barcelona, un dels eixos d'accés a la ciutat que el mes d'agost va completar les obres de construcció de dos carrils bici unidireccionals en tot el seu recorregut. L'objectiu del Club ha estat avaluar si els canvis que han comportat la implantació d'aquest carril bici estan contribuint a promoure una mobilitat neta i segura.

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

Segueix-nos a:



Per fer aquest estudi el RACC ha analitzat aforaments als 7 trams en que s'ha dividit la via, realitzant més de 3.500 observacions dels vehicles circulants pel carril bici, entre les 7 i les 10 h del matí i entre les 17 i les 20 h de la tarda. També ha realitzat observacions per calcular l'acompliment dels límits de velocitat de les bicicletes, la velocitat mitjana dels busos, els cicles semafòrics per travessar els encreuaments principals i els comportaments dels usuaris respecte el carril bici. També s'han fet servir dades d'Intensitat Mitja Diària (IMD) de l'Open Data de l'Ajuntament de Barcelona; dades de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) sobre viatgers en bus de 2023; xifres de velocitats mitjanes de l'eina d'anàlisi de congestió de trànsit (INRIX) i dades de treballs de camp realitzats pel RACC expressament per aquest estudi.

La construcció dels nous trams de carril bici han suposat un increment en la xarxa ciclable (Via Augusta compta amb un total de 4km, aproximadament), **però han reformat la configuració d'una de les principals vies de la ciutat.** És per això que els objectius de l'estudi del RACC han estat **avaluar l'eficiència del carril bici, mesurar l'impacte del carril en el flux vehicular, identificar possibles comportaments de risc per part dels usuaris dels diferents modes i conflictes i proposar recomanacions per a l'optimització del sistema de mobilitat.**

Actualment pel carril bici de Via Augusta en hora punta de matí i tarda circulen entre 70 i 100 ciclistes i patinets l'hora (79% ciclistes i 21% usuaris VMP). **Avui la Via Augusta destina més del 20% de l'espai circulant a bicis i patinets, que representen un 1%** dels usuaris que passen diàriament per aquest carrer, mentre que la resta d'usuaris que representen el 99% del trànsit rodat compten amb un espai d'entre el 75 i el 82%.

Si bé aquesta reducció de l'espai ha comportat una reducció del nombre de vehicles que circulen per aquesta via, altres conseqüències han estat:

1. **Major congestió de trànsit** en el conjunt del carrer en hores punta (molt elevat en trams concrets)
2. **Increment del temps dels trajectes** del bus, com a transport públic de superfície
3. **Gran nombre d'infraccions i major sensació d'inseguretat**

Entre 70 i 100 ciclistes/hora en hora punta

El volum d'usuaris de bicicleta a Via Augusta es troba **entre els 70 i els 100/hora en hora punta del matí i de la tarda**. D'aquests, un promig del 79% són ciclistes i un 21% corresponen a usuaris de VMP (Vehicles Mobilitat Personal).

Sobre l'ús de la bici pels trams de Via Augusta, en dies laborables i hores punta (de 7 a 10 h i de 17 a 20 h), **General Mitre amb Vergós** és el que concentra major nombre d'usuaris de bici, 611 (82%), i 135 de VMP (18%). Hi circula un promig de 102 bicis per hora.

En segon lloc, hi ha **Vergós amb Passeig Bonanova** (71 bicis/hora) i, en tercer, **Ganduxer amb General Mitre** (62 bicis/hora).

Àmbit	Carril bici	Bicicletes		VMP		Total vehicles (6 hores)	Bicicletes per hora
Urbà	Diagonal (carril muntanya)	1.879	66%	963	34%	2.841	313
	Paral·lel*	1.317	77%	394	23%	1.711	220
	Provença*	1.249	73%	458	27%	1.706	207
	Gran Via (carril mar)	1.011	74%	360	26%	1.371	169
	Marina*	1.003	74%	349	26%	1.352	167
	Pau Casals*	876	64%	497	36%	1.372	146
	Pujades*	669	73%	254	27%	923	112
	París	601	70%	254	30%	855	100
	Creu Coberta*	466	54%	393	46%	858	78
Accés Llobregat	Ganduxer	346	59%	237	41%	583	58
	L'Hospitalet-Gran Via*	946	68%	442	32%	1.387	158
Accés Besòs	Esplugues*	910	69%	416	31%	1.325	152
	Sant Adrià*	787	72%	301	28%	1.078	131
Via Augusta*	Sta. Coloma*	740	64%	413	36%	1.153	123
	Diagonal – Balmes	605	79%	159	21%	764	101
	Balmes – Muntaner	316	77%	97	23%	413	53
	Muntaner – Ganduxer	446	80%	108	20%	555	74
	Ganduxer – General Mitre	372	76%	118	24%	490	62
	General Mitre – Vergós	611	82%	135	18%	746	102
	Vergós – Passeig Bonanova	428	78%	122	22%	550	71

Observacions realitzades en període punta en dies laborables (de 7h a 10h i de 17h a 20h).

* Carril bici amb dos sentits

Per a més informació:

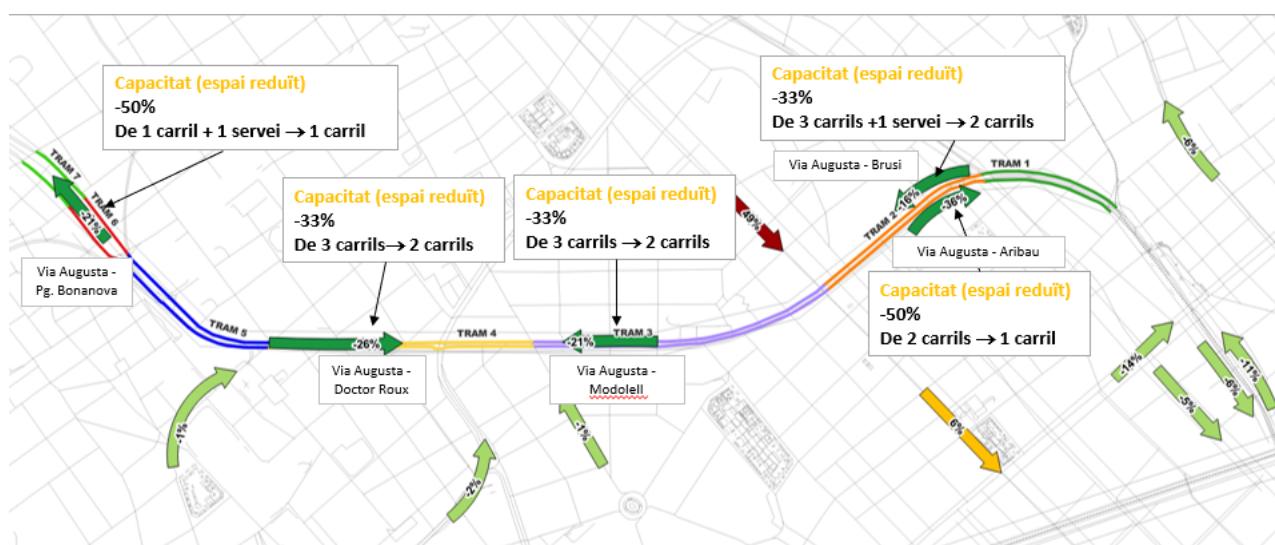
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Menys capacitat i més congestió a Via Augusta

Les obres i la implementació del carril bici han afectat la distribució de l'espai de la calçada, reduint notablement l'espai per a la circulació de vehicles. Els trams on la capacitat s'ha vist més limitada són al **Tram 2 (Via Augusta – Aribau)**, sentit mar, on s'ha passat de dos carrils de circulació a un (-50%); i al **Tram 6 (Via Augusta – Pg. Bonanova)**, en sentit muntanya, on s'ha passat d'un carril de circulació i un carril de serveis a un únic carril de circulació (-50%). A la resta de trams, la capacitat s'ha reduït al voltant del 33%.



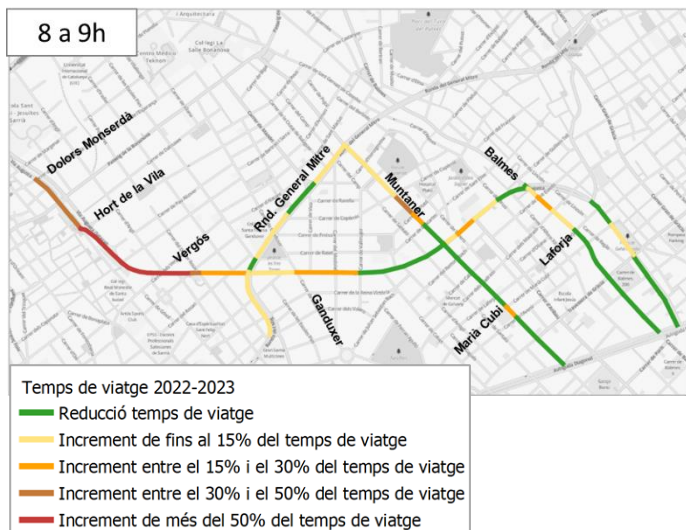
Així doncs, i com a conseqüència, el temps de viatge en el sentit d'entrada a Barcelona en els diferents trams de Via Augusta **s'ha vist especialment afectat a l'hora punta del matí (de 8 a 9 h) amb increments de fins al 77% entre el tram d'Hort de la Vila i Vergós**, mentre que, en sentit de sortida, s'ha vist afectat sobretot a l'hora punta de la tarda (de 18 a 19 h) **amb increments de fins al 75% entre Muntaner i Ganduxer**, respecte les mateixes dates del 2022.

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

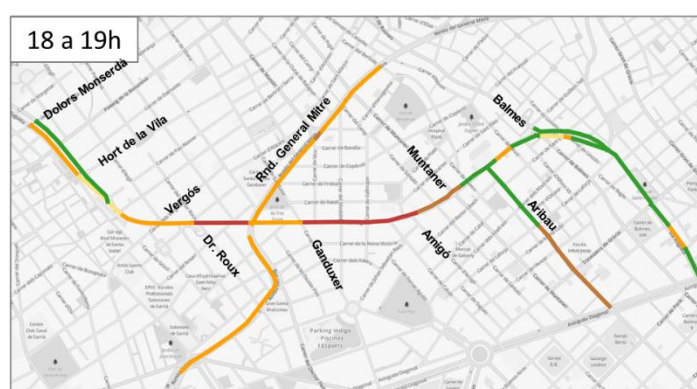
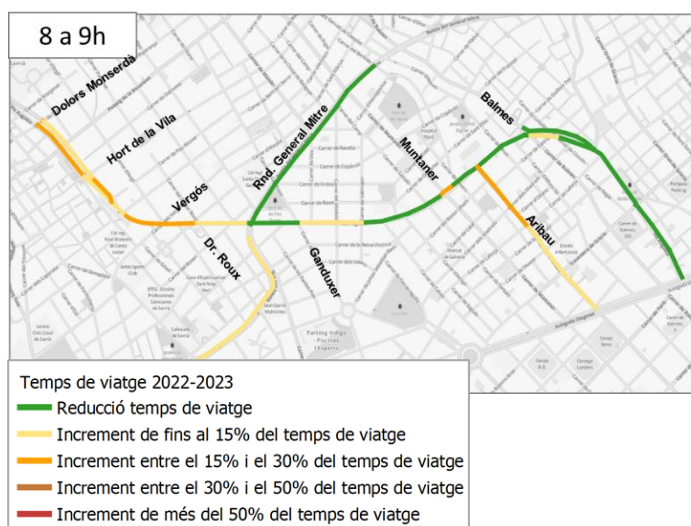
Segueix-nos a:



Sentit mar:



Sentit muntanya:



Per a més informació:

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

Segueix-nos a:

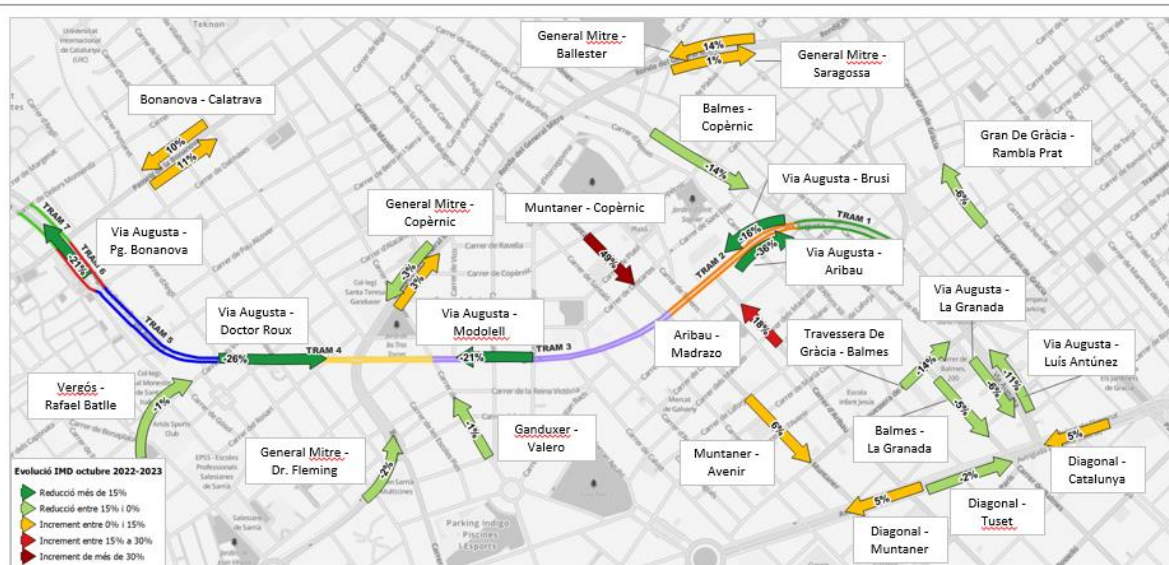


Més trànsit a alguns trams de carrers de l'entorn

L'estudi del RACC també ha analitzat les vies de l'entorn de Via Augusta i com la seva transformació hi ha impactat. Com a conclusió, l'anàlisi exposa que **Muntaner, Aribau, General Mitre i Bonanova**, entre d'altres, han vist incrementada la seva intensitat.

La cruïlla de **Muntaner – Copèrnic**, sentit mar, abans de creuar Via Augusta, ha vist augmentada la intensitat de vehicles un 49%, mentre que a **Aribau amb Madrazo**, sentit muntanya, s'ha vist augmentada un 18%.

General Mitre amb Ballester, sentit baixada, ha incrementat la intensitat un 14%, mentre que un dels altres punts on ha pujat més ha sigut a **Bonanova amb Calatrava**, amb un 11 i un 10% sentit pujada i baixada, respectivament.



Desequilibri entre espai i ús a Via Augusta

Aquest desequilibri entre l'espai reservat per a la mobilitat ciclista i el nombre de bicicletes i patinets que hi circulen, després de 9 mesos des de la seva posada en marxa completa, posa de manifest que **la solució actual no s'hauria de donar com a definitiva i que sí que caldria fer una revisió per trobar una opció millor.**

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

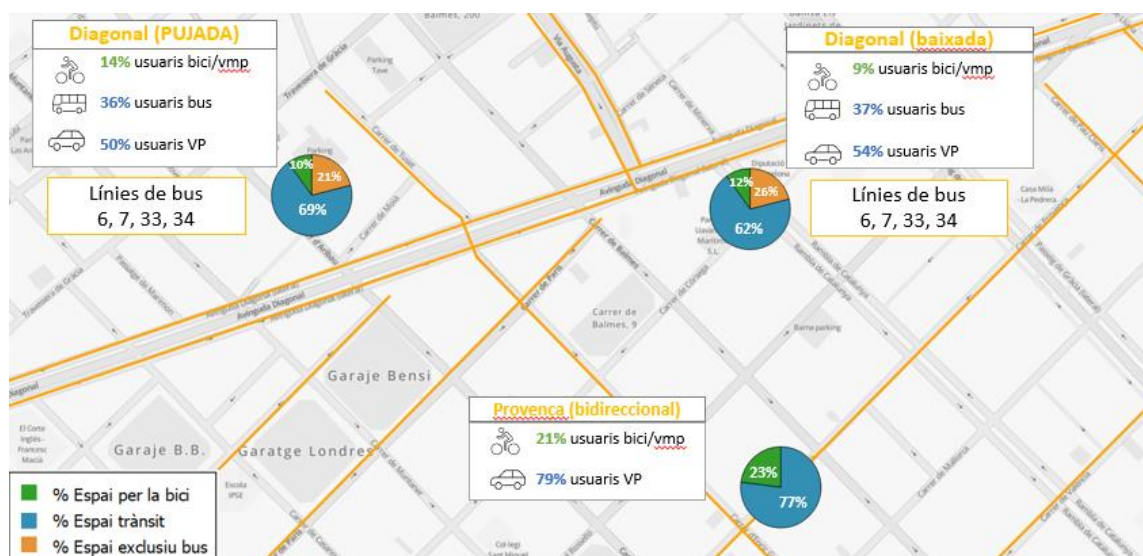
Segueix-nos a:



El RACC considera que cal revisar els criteris del desplegament de la xarxa pedalable per tal d'ampliar els carrils allà on la mobilitat ciclista pugui arribar a estar saturada. A més, buscar eixos alternatius allà on, com passa a la Via Augusta, l'ús sigui baix respecte a l'espai que té reservat i es generin conflictes amb altres modes de transport.

Per fer l'estudi, **el RACC ha comparat les dades d'espai de circulació i usuaris de bicicletes de Via Augusta amb altres vies properes com Provença o Diagonal**, que també disposen d'un carril bici. A Provença, l'espai per al carril bici representa un 23% de la via però el nombre d'usuaris arriba fins al 21%, mentre que a Diagonal, sentit pujada, i que també compta amb un carril bus, l'espai dedicat és del 10% i els usuaris corresponen el 14% i, en sentit baixada, el 12% i el 9%, respectivament.

Àmbit	Carrils bici	Espai per a la bici	Usuaris bicicletes
Provença	Provença	23%	21%
	Diagonal		
Diagonal	Diagonal (pujada)	10%	14%
	Diagonal (baixada)	12%	9%
Via Augusta	Via Augusta	20%	1%



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

Segueix-nos a:



Semaforització en les cruïlles més conflictives

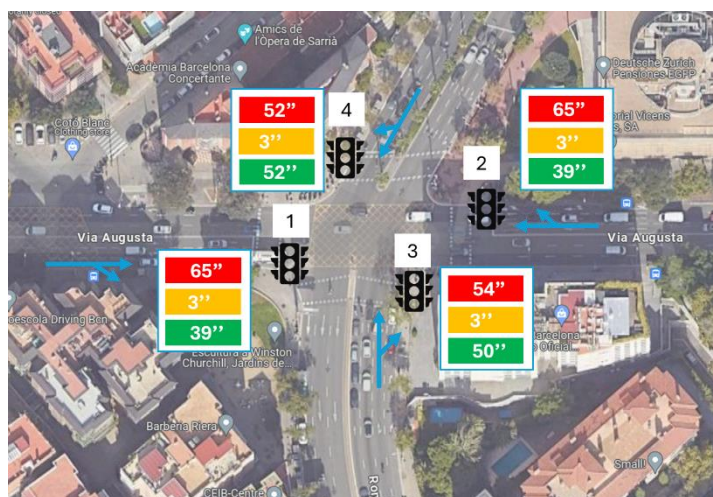
Quant als **cicles de semaforització**, destaca un major temps d'aturada dels vehicles al semàfor que temps per poder creuar. En alguns casos (Via Augusta-Balmes) han d'esperar tres vegades més que el temps que tenen per creuar.

Aquest fet provoca que els vehicles esperin sobre el carril bici o avancin motos pel carril bici en diferents fases semafòriques.

VIA AUGUSTA – BALMES



VIA AUGUSTA – GENERAL MITRE



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

Segueix-nos a:



Convivència i perillositat

L'anàlisi presentada ha pogut corroborar que hi ha punts conflictius en aquesta artèria de la ciutat i en dificulta la convivència entre els diferents usuaris. Les observacions de les dades següents s'han realitzat de 7:30 a 9:30 h.

- **Tram 1** (Diagonal – Balmes). A l'encreuament de Via Augusta i Travessera de Gràcia hi ha dificultats per continuar l'itinerari del carril bici. A més, el bus ha d'envair el carril bici per parar a la Pl. Gal·la Placídia. Això provoca que les bicis avancin el bus pel carril de vehicles o per la vorera. També s'han pogut observar ocupacions: parades de vehicles que envaeixen el carril bici provocant que les bicis s'hagin de desviar per la calçada. Aquest fet és provocat per la manca d'espais d'aturada.
- **Tram 2** (Balmes – Muntaner). Es detecta sobreocupació dels aparcaments de motos i cap bicicleta estacionada en les U. A més, les motos circulen pel carril bici per buscar aparcament.
- **Tram 3** (Muntaner-Ganduxer). S'observen retencions de vehicles a partir de Muntaner i als encreuaments amb Santaló i Vallmajor. Els vehicles esperen a sobre del carril bici dificultant la conducció de tots els usuaris. En hores de trànsit dens, les motos circulen pel carril bici per poder avançar els cotxes i els vehicles pesants envaeixen el carril bici per manca d'espais d'aturada.
- **Tram 4 que correspon de Ganduxer a General Mitre.** En el gir cap a Ganduxer, els vehicles amb molta freqüència esperen a sobre del carril bici, és a dir, l'envaeixen.
- **Tram 5** (General Mitre – Vergós). La parada de bus és petita i els usuaris que esperen poden envair el carril bici, augmentant la perillositat, mentre que a l'encreuament entre Via Augusta i Anglís i Vergós hi ha retencions i els vehicles també han de passar per sobre el carril bici.
- **Tram 6** (Vergós – Passeig de la Bonanova). Hi ha problemes d'infraestructura perquè finalitza el carril bici al carrer Pau Alcover i a continuació els ciclistes han de circular per carrer de 30km/h.

En general, **es detecta falta d'espai a les plataformes de bus per esperar el transport públic i l'ocupació dels busos envaint el carril bici.**

L'eliminació del carril destinat a serveis (cordó de serveis) per a la implementació del nou carril ha suposat que hi hagi un increment de vehicles estacionats al carril bici i en dificulti el seguiment per als ciclistes.

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

Segueix-nos a:



Conclusions

- Els nous trams de carril bici a Via Augusta han suposat un increment en la xarxa ciclista (actualment Via Augusta compta amb uns 4km i major connectivitat en bicicleta fins a la Diagonal), però **ha modificat la funcionalitat d'un eix/accés d'entrada i sortida de la ciutat de Barcelona.**
- **La congestió ha incrementat** perquè s'ha disminuït més la capacitat que la intensitat del trànsit: circulen menys vehicles per un espai molt més reduït i la conseqüència és que triguen més temps i fan més cues.
- Considerant el conjunt d'usuaris que circulen per Via Augusta al llarg del dia, els usuaris del carril bici representen actualment un 1% de la mobilitat i tenen reservat entre un 20 i un 25% de l'espai de circulació en els diferents trams.
- L'estudi presentat pel RACC ha observat **problemes de convivència entre els usuaris de diferent modes de transport.**

Recomanacions del RACC

Analitzar globalment la xarxa en artèries d'accés i sortida a la ciutat abans de fer canvis que afectin a l'ocupació de la calçada i, per tant, a la seva funcionalitat. Estudiat l'anàlisi concret de Via Augusta, s'hauria d'avaluar a fons les conseqüències derivades del carril bici i la pèrdua de capacitat viària i actuar en propostes per mitigar els seus efectes, tant en transport públic com en vehicle privat.

El RACC planteja estudiar altres itineraris ciclables per carrers de l'entorn i treure l'actual carril bici en sentit mar / baixada, especialment per reduir pressió a la cruïlla Via Augusta / Ronda General Mitre.

Sobre el RACC

El RACC ofereix els seus serveis d'alta qualitat a més de 800.000 socis per atendre les seves necessitats. Els seus principals àmbits d'actuació són l'assistència mecànica, personal, mèdica i les urgències i el manteniment a la llar, les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. També està present en el sector del manteniment i les reparacions de la llar.

El RACC, que ha passat de ser un club d'automobilistes a un Club de Serveis a la Mobilitat, ajuda a les persones quan es mouen, a peu, en bicicleta, en patinet, en transport públic, en cotxe o en moto, oferint-los un ampli ventall de productes adaptats a les noves maneres de desplaçar-se.

Com a entitat al servei de la societat, el RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura, respectuosa amb el medi ambient, assequible a l'economia de les persones i competitiva. En aquest sentit, està compromès amb la defensa dels drets dels usuaris i treballa en el camp de la recerca per aportar coneixement basat en l'anàlisi, el rigor i la visió internacional que li aporta la seva presència en organitzacions d'àmbit mundial. En el món del motor dona suport a joves pilots fomentant les habilitats per competir i els valors humans de l'esport. Gaudeix d'un reconegut prestigi internacional com a organitzador rigorós de proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP, Rallies, el Rallycross.

Per a més informació:

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

Segueix-nos a:

