

El RACC presenta el estudio
"Análisis de la funcionalidad de Vía Augusta con carril bici"

Con el nuevo carril bici, en la Vía Augusta se destina el 20% del espacio para el 1% de los usuarios

- Después de nueve meses desde su finalización, en el carril bici de la Vía Augusta existe un desequilibrio entre el espacio reservado para la movilidad ciclista y el número de bicis que circulan. En términos generales, sólo acoge a un 1% de los usuarios de este eje y ocupa el 20% del espacio de circulación.
- Aunque se ha reducido el número de vehículos que circulan por la Vía Augusta, el espacio dedicado a los mismos se ha reducido aún más, creando así mayor congestión.
- El desequilibrio entre el espacio reservado para la movilidad ciclista y el número de bicicletas y patinetes circulantes pone de manifiesto que la solución actual no debería darse como definitiva y sí habría que hacer una revisión para encontrar una opción mejor.
- El RACC plantea analizar otros itinerarios ciclables por calles del entorno y desplazar el actual carril bici en sentido mar / bajada para reducir la presión sobre el cruce Vía Augusta / Ronda General Mitre.

Barcelona, 28 de mayo de 2024 – El RACC ha analizado cómo se está comportando la Vía Augusta de Barcelona, uno de los ejes de acceso a la ciudad que en el mes de agosto completó las obras de construcción de dos carriles bici unidireccionales en todo su recorrido. El objetivo del Club ha sido evaluar si los cambios que han supuesto la implantación de este carril bici están contribuyendo a promover una movilidad limpia y segura.

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

Síguenos en:



Para realizar este estudio, el RACC ha analizado aforos en los 7 tramos en los que se ha dividido la vía, realizando más de 3.500 observaciones de los vehículos circulantes por el carril bici, entre las 7 y las 10 h. de la mañana y entre las 17 y las 20 h. de la tarde. También ha realizado observaciones para calcular el desempeño de los límites de velocidad de las bicicletas, la velocidad media de los buses, los ciclos semafóricos para atravesar los cruces principales y los comportamientos de los usuarios respecto al carril bici. También se han usado datos de Intensidad Media Diaria (IMD) del Open Data del Ajuntament de Barcelona; datos de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) sobre Viajeros en bus de 2023; cifras de velocidades medias de la herramienta de análisis de congestión de tráfico (INRIX); y datos de trabajos de campo realizados por el RACC expresamente para este estudio.

La construcción de los nuevos tramos de carril bici han supuesto un incremento en la red ciclable (Vía Augusta cuenta con un total de 4km., aproximadamente), **pero han reformado la configuración de una de las principales vías de la ciudad**. Es por ello que los objetivos del estudio del RACC han sido **evaluar la eficiencia del carril bici, medir el impacto del carril en el flujo vehicular, identificar posibles comportamientos de riesgo por parte de los usuarios de los diferentes modos y conflictos y proponer recomendaciones para la optimización del sistema de movilidad**.

Actualmente, por el carril bici de Vía Augusta en hora punta de mañana y tarde circulan entre 70 y 100 ciclistas y patinetes la hora (79% ciclistas y 21% usuarios VMP). **Hoy, la Vía Augusta destina más del 20% del espacio de circulación a bicis y patinetes, que representan un 1%** de los usuarios que pasan diariamente por esta calle, mientras que el resto de usuarios, que representan el 99% del tráfico rodado, cuentan con un espacio de entre el 75 y el 82%.

Si bien esta reducción del espacio ha supuesto una reducción del número de vehículos que circulan por esta vía, otras consecuencias han sido:

1. **Mayor congestión de tráfico** en el conjunto de la calle en horas punta (muy elevado en tramos concretos)
2. **Incremento del tiempo de los trayectos** del bus, como transporte público de superficie
3. **Gran número de infracciones y mayor sensación de inseguridad**

Entre 70 y 100 ciclistas/hora en hora punta

El volumen de usuarios de bicicleta en Vía Augusta se encuentra **entre los 70 y los 100/hora en hora punta de la mañana y de la tarde**. De ellos, un promedio del 79% son ciclistas y un 21% corresponden a usuarios de VMP (Vehículos de Movilidad Personal).

Sobre el uso de la bici por los tramos de Vía Augusta, en días laborables y horas punta (de 7 a 10 h y de 17 a 20 h), **General Mitre con Vergós** es el que concentra mayor número de usuarios de bici, 611 (82%), y 135 de VMP (18%). En este tramo circula un promedio de 102 bicis por hora.

En segundo lugar, se encuentra **Vergós con Paseo Bonanova** (71 bicis/hora) y, en tercero, **Ganduxer con General Mitre** (62 bicis/hora).

Ámbito	Carril bici	Bicicletas		VMP		Total vehículos (6 horas)	Bicicletas por hora
Urbano	Diagonal (carril montaña)	1.879	66%	963	34%	2.841	313
	Paralelo*	1.317	77%	394	23%	1.711	220
	Provenza*	1.249	73%	458	27%	1.706	207
	Gran Vía (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
	Subidas*	669	73%	254	27%	923	112
	París	601	70%	254	30%	855	100
	Cruz Cubierta*	466	54%	393	46%	858	78
Acceso Llobregat	Ganduxer	346	59%	237	41%	583	58
	L'Hospitalet-Gran Vía*	946	68%	442	32%	1.387	158
Acceso Besòs	Esplugues*	910	69%	416	31%	1.325	152
	Sant Adrià*	787	72%	301	28%	1.078	131
	Sta. Paloma*	740	64%	413	36%	1.153	123
	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 – Paseo Bonanova	428	78%	122	22%	550	71

Para más información:

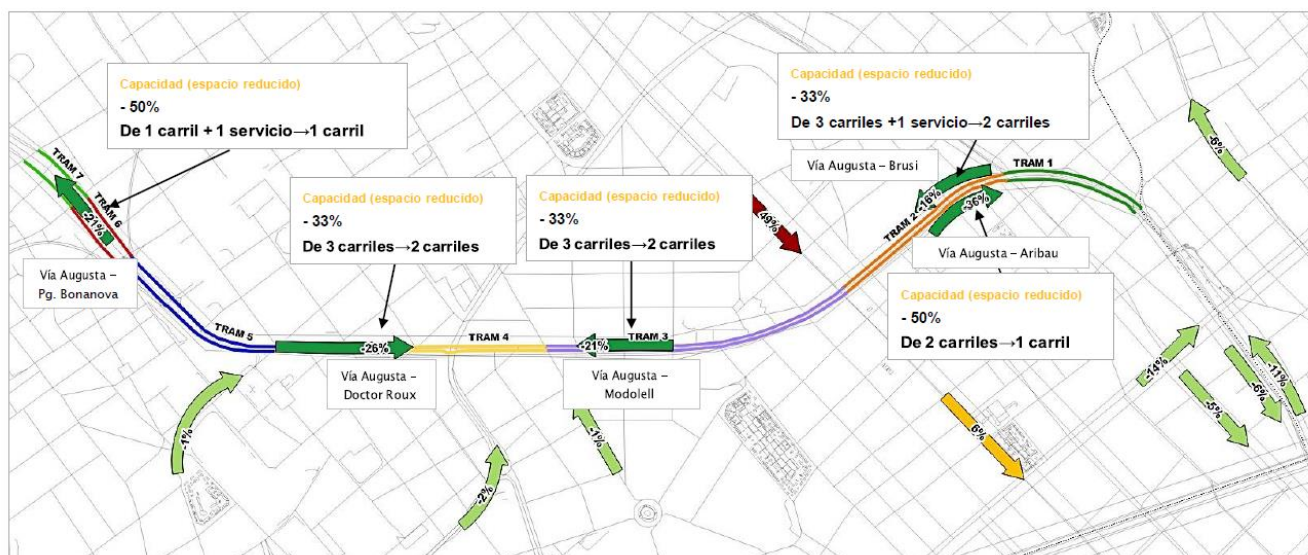
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Menos capacidad y más congestión en Vía Augusta

Las obras y la implementación del carril bici han afectado a la distribución del espacio de la calzada, reduciendo notablemente el espacio para la circulación de vehículos. Los tramos donde la capacidad se ha visto más limitada son en el **Tramo 2 (Vía Augusta – Solivella)**, sentido mar, donde se ha pasado de dos carriles de circulación a uno (-50%); y el **Tramo 6 (Vía Augusta – Pg. Bonanova)**, en sentido montaña, donde se ha pasado de un carril de circulación y un carril de servicios a un único carril de circulación (-50%). En el resto de tramos, la capacidad se ha reducido en torno al 33%.

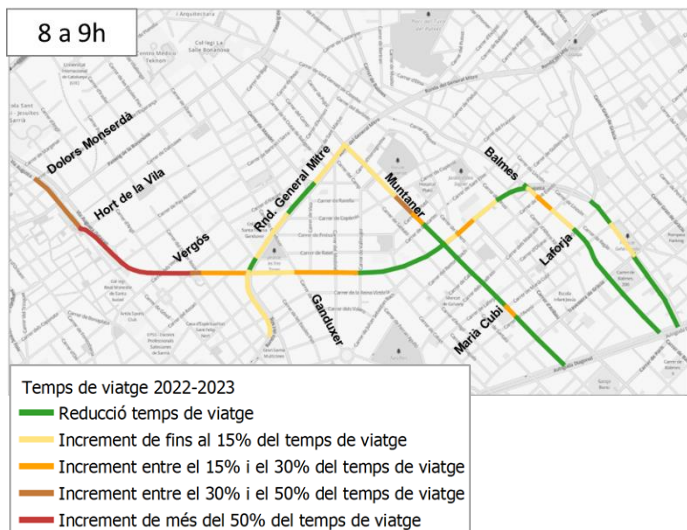


Así pues, y como consecuencia, el tiempo de viaje en el sentido de entrada a Barcelona en los diferentes tramos de Vía Augusta **se ha visto especialmente afectado en la hora punta de la mañana (de 8 a 9 h) con incrementos de hasta el 77% entre el tramo de Hort de la Vila y Vergós**, mientras que, en sentido de salida, se ha visto afectado sobre todo en la hora punta de la tarde (de 18 a 19 h) **con incrementos de hasta el 75% entre Muntaner y Ganduxer**, respecto a las mismas fechas de 2022.

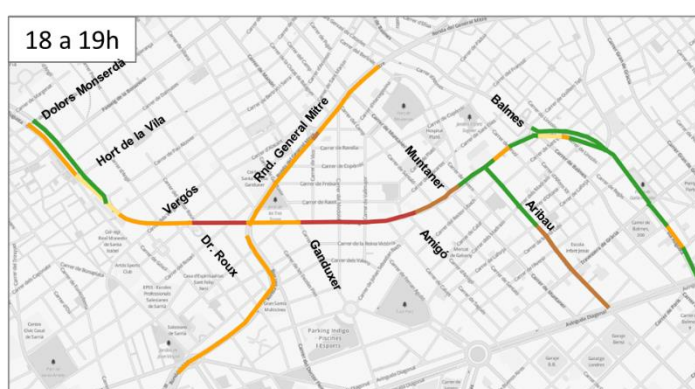
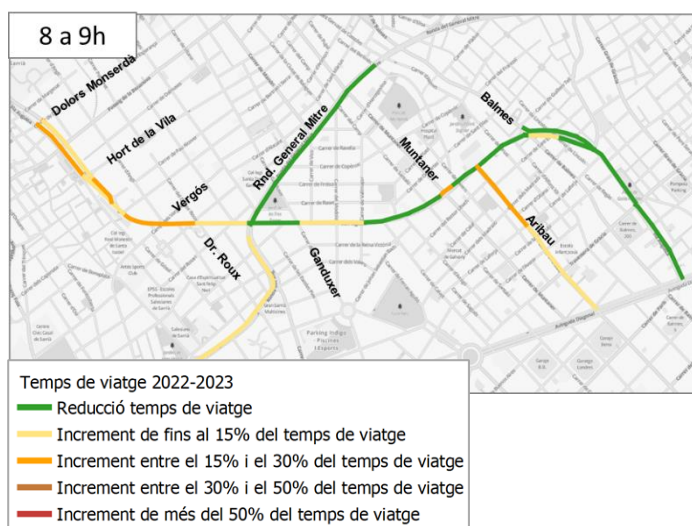
Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

Sentido mar:



Sentido montaña:



Para más información:

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

Síguenos en:

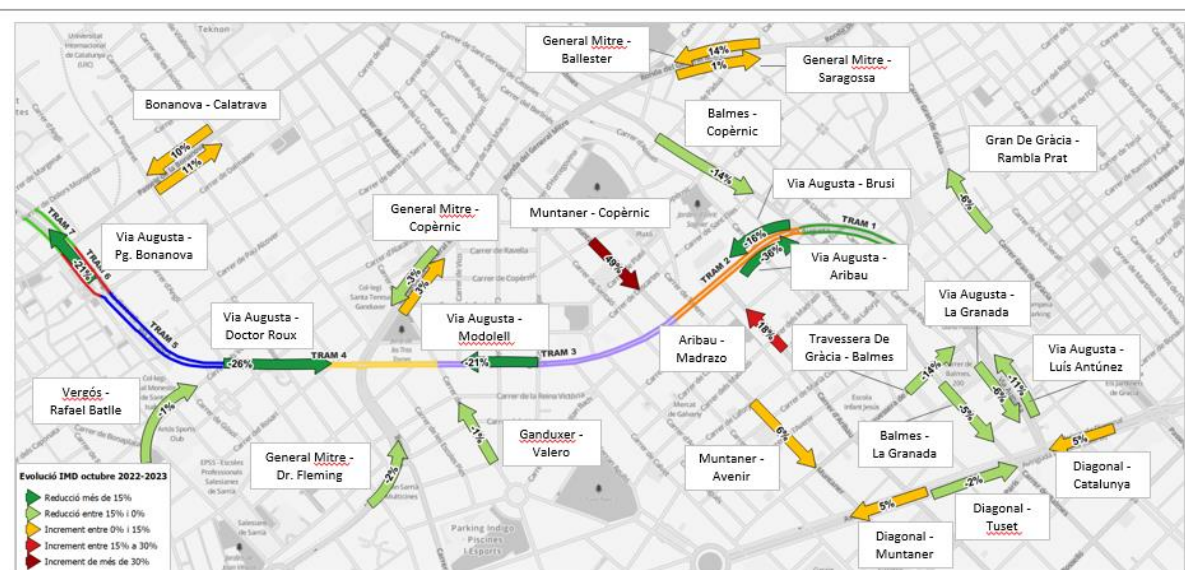


Más tráfico en algunos tramos de calles del entorno

El estudio del RACC también ha analizado las vías del entorno de Vía Augusta y cómo su transformación ha impactado. Como conclusión, el análisis expone que **Muntaner, Aribau, General Mitre y Bonanova**, entre otros, han visto incrementada su intensidad.

El cruce de **Muntaner – Copèrnic**, sentido mar, antes de cruzar Vía Augusta, ha visto aumentada la intensidad de vehículos un 49%, mientras que **en Aribau con Madrazo**, sentido montaña, se ha visto aumentada un 18%.

General Mitre con Ballester, sentido bajada, ha incrementado la intensidad un 14%, mientras que uno de los otros puntos donde ha subido más ha sido en **Bonanova con Calatrava**, con un 11 y un 10% sentido subida y bajada, respectivamente.



Desequilibrio entre espacio y uso en Vía Augusta

Este desequilibrio entre el espacio reservado para la movilidad ciclista y el número de bicicletas y patinetes que circulan, después de 9 meses desde su puesta en marcha completa, pone de manifiesto que **la solución actual no debería darse como definitiva y que sí habría que hacer una revisión para encontrar una opción mejor.**

El RACC considera que hay que revisar los criterios del despliegue de la red pedaleable con el fin de ampliar los carriles allí donde la movilidad ciclista pueda llegar a estar

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

Síguenos en:

saturada. Además, buscar ejes alternativos allí donde, como ocurre en la Vía Augusta, el uso sea bajo respecto al espacio que tiene reservado y se generen conflictos con otros medios de transporte.

Para realizar el estudio, el RACC ha comparado los datos de espacio de circulación y usuarios de bicicletas de Vía Augusta con otras vías próximas como Provença o Diagonal, que también disponen de un carril bici. En Provença, el espacio para el carril bici representa un 23% de la vía, pero el número de usuarios llega hasta el 21%, mientras que, en Diagonal, sentido subida, y que también cuenta con un carril bus, el espacio dedicado es del 10% y los usuarios corresponden el 14% y, en sentido bajada, el 12% y el 9%, respectivamente.

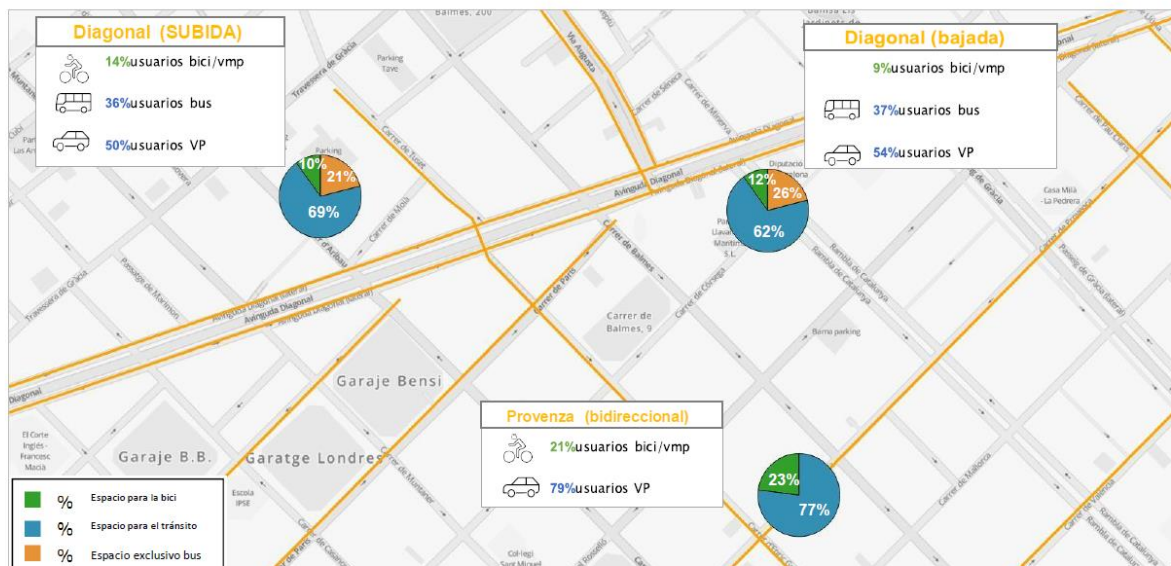
Ámbito	Carriles bici	Espacio para la bici	Usuarios bicicletas
Provença	Provença	23%	21%
Diagonal	Diagonal (subida)	10%	14%
	Diagonal (bajada)	12%	9%
Vía Augusta	Vía Augusta	20%	1%

Para más información:

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

Síguenos en:





Semaforización en los cruces más conflictivos

En cuanto a los **ciclos de semaforización**, destaca un mayor tiempo de parada de los vehículos en el semáforo que tiempo para poder cruzar. En algunos casos (Vía Augusta-Balmes) deben esperar tres veces más que el tiempo que tienen para cruzar.

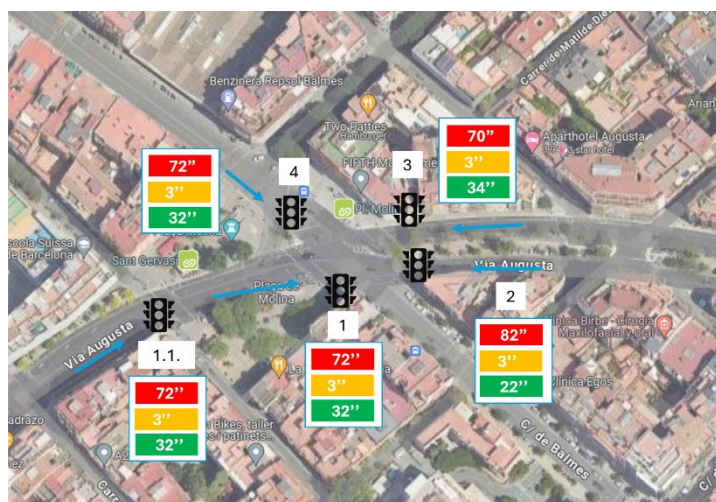
Este hecho provoca que los vehículos esperen sobre el carril bici o adelanten motos por el carril bici en diferentes fases semafóricas.

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

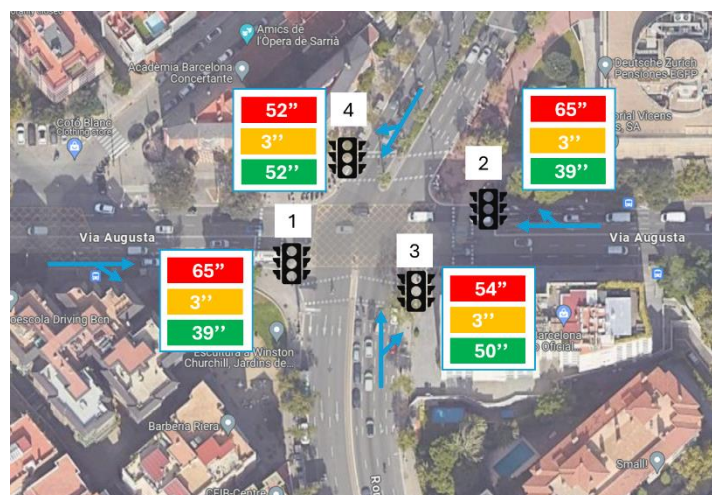
Síguenos en:



VÍA AUGUSTA – BALMES



VÍA AUGUSTA – GENERAL MITRE



Convivencia y peligrosidad

El análisis presentado ha podido corroborar que hay puntos conflictivos en esta arteria de la ciudad y dificulta su convivencia entre los diferentes usuarios. Las observaciones de los siguientes datos se han realizado de 7:30 a 9:30 h.

- **Tramo 1** (Diagonal – Balmes). En el cruce de Vía Augusta y Travessera de Gràcia hay dificultades para continuar el itinerario del carril bici. Además, el bus debe invadir el carril bici para parar en la Pl. Gala Placídia. Esto provoca que las bicis adelanten el bus por el carril de vehículos o por la acera. También se han podido observar ocupaciones: paradas de vehículos que invaden el carril bici provocando que las bicis se tengan que desviar por la calzada. Este hecho es provocado por la falta de espacios de parada.
- **Tramo 2** (Balmes – Muntaner). Se detecta sobreocupación de los aparcamientos de motos y ninguna bicicleta estacionada en las U. Además, las motos circulan por el carril bici para buscar aparcamiento.
- **Tramo 3** (Muntaner-Ganduxer). Se observan retenciones de vehículos a partir de Muntaner y en los cruces con Santaló y Vallmajor. Los vehículos esperan encima del carril bici dificultando la conducción de todos los usuarios. En horas de tráfico denso, las motos circulan por el carril bici para poder adelantar los coches y los vehículos pesados invaden el carril bici por falta de espacios de parada.
- **Tramo 4 que corresponde de Ganduxer a General Mitre.** En el giro hacia Ganduxer, los vehículos con mucha frecuencia esperan encima del carril bici, es decir, lo invaden.

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

Síguenos en:



- **Tramo 5** (General Mitre – – Vergós). La parada de bus es pequeña y los usuarios que esperan pueden invadir el carril bici, aumentando la peligrosidad, mientras que en el cruce entre Vía Augusta, Anglí y Vergós hay retenciones y los vehículos también tienen que pasar por encima del carril bici.
- **Tramo 6** (Vergós – Paseo de la Bonanova). Hay problemas de infraestructura porque finaliza el carril bici en la calle Pau Alcover y a continuación los ciclistas deben circular por calle de 30km/h.

En general, **se detecta falta de espacio en las plataformas de bus para esperar el transporte público y la ocupación de los buses invadiendo el carril bici.**

La **eliminación del carril destinado a servicios (cordón de servicios)** para la implementación del nuevo carril ha supuesto que haya un incremento de vehículos estacionados en el carril bici y dificulte su seguimiento para los ciclistas.

Conclusiones

- Los nuevos tramos de carril bici en Vía Augusta han supuesto un incremento en la red ciclista (actualmente Vía Augusta cuenta con unos 4km y mayor conectividad en bicicleta hasta la Diagonal), pero **ha modificado la funcionalidad de un eje/acceso de entrada y salida de la ciudad de Barcelona.**
- **La congestión ha incrementado** porque se ha disminuido más la capacidad que la intensidad del tráfico: circulan menos vehículos por un espacio mucho más reducido y la consecuencia es que tardan más tiempo y hacen más colas.
- Considerando el conjunto de usuarios que circulan por Vía Augusta a lo largo del día, los usuarios del carril bici representan actualmente un 1% de la movilidad y tienen reservado entre un 20 y un 25% del espacio de circulación en los diferentes tramos.
- El estudio presentado por el RACC ha observado **problemas de convivencia entre los usuarios de diferentes medios de transporte.**

Recomendaciones del RACC

Analizar globalmente la red en arterias de acceso y salida a la ciudad antes de hacer cambios que afecten al empleo de la calzada y, por tanto, a su funcionalidad. Estudiado el análisis concreto de Vía Augusta, se debería evaluar a fondo las consecuencias derivadas

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

Síguenos en:



del carril bici y la pérdida de capacidad vial y actuar en propuestas para mitigar sus efectos, tanto en transporte público como en vehículo privado.

El RACC plantea estudiar otros itinerarios ciclables por calles del entorno y sacar el actual carril bici en sentido mar / bajada, especialmente para reducir presión en el cruce Vía Augusta / Ronda General Mitre.

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, el Rallycross.

Para más información:

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

Síguenos en:

