

El RACC ha analizado los niveles de saturación de vehículos en los seis corredores del Área Metropolitana de Barcelona

La congestión en los accesos de Barcelona cuesta 105.000 horas diarias a los usuarios

- *El 70% de este fenómeno diario se concentra en 6 horas (de 7 a 10 h de la mañana y de 17 a 20 h de la tarde) y en 5 vías: las dos rondas, la C-58, la AP-7 y la C-32 en su tramo sur*
- *Más de medio millón de usuarios –el 40% de los usuarios totales- soportan retenciones diariamente*
- *El RACC propone medidas concretas a corto plazo centradas en la potenciación del transporte público, mejora de la gestión de la movilidad y mejoras de las infraestructuras*

Barcelona, 22 de noviembre de 2007.- El RACC, el Automóvil club más grande de España, con más de un millón de socios, a través de su Fundación y siguiendo la línea de trabajo de contribuir a la mejora de la seguridad vial, ha elaborado un estudio que evalúa los niveles de saturación –congestión- de los 6 corredores de acceso a la ciudad de Barcelona (Delta del Llobregat, Baix Llobregat, Barcelonés, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme).

El objetivo del estudio es ofrecer una descripción detallada de la congestión, que permita evaluar los costes que comporta para todos los usuarios de la red viaria, ya sean de vehículos privados o transporte público, y localizar los principales puntos críticos. De este modo, se proponen algunas medidas vinculadas a las infraestructuras y de gestión de mejora del conjunto del sistema a corto plazo.

El ámbito de estudio se ha centrado en un radio de 30 Km desde el centro de Barcelona. Se han analizado 392 Km contando ambos sentidos de la circulación, valorando la congestión que se produce para cada tramo de un Km y en franjas de 15 minutos.

Metodología

Se entiende por congestión la diferencia de tiempo efectivamente invertido en un recorrido determinado y el tiempo que se invertiría en este mismo recorrido en una situación de circulación libre.

La vocación divulgativa de este nuevo estudio del RACC ha comportado hacer uso de una metodología empírica que ha consistido en múltiples mediciones del tiempo de desplazamiento sobre la red viaria analizada con vehículos RACC, así como una encuesta específica a más de 5.000 conductores del Área Metropolitana de Barcelona que se desplazan asiduamente. También se ha contado con la información facilitada por las 55 espiras instaladas por el Servei Català del Trànsit (SCT), el Ayuntamiento de Barcelona y TABASA.

Fuente	Núm. de datos
13 itinerarios (Movitest)	7.950
55 espiras (SCT, Ajuntament de Barcelona i TABASA)	513.900
Encuesta Fundación RACC a usuarios	5.000

Velocidades, intensidades medias

- Del resultado del estudio se desprende que la velocidad media presenta un comportamiento a lo largo del día bastante similar entre los diferentes corredores. Se produce una disminución marcada de la velocidad en la franja comprendida entre las 8 y las 9 h, periodo en que se concentran los horarios de entrada y salida a los centros escolares y de trabajo. Por la tarde se amplía entre las 17 y las 20 horas a consecuencia de una variación más grande en los horarios de finalizar la jornada de trabajo.
- El corredor del Baix Llobregat, la B-23 (entrada sur a Barcelona por la Diagonal) es la que registra unos descensos más acusados de velocidad. En tan sólo 1,5 horas (entre las 7 y las 8,30 h de la mañana) la velocidad media disminuye de 90 Km/h a 25 Km/h.
- La Ronda litoral es la vía que presenta una duración más larga de la congestión.

La congestión, factor recurrente en las vías metropolitanas catalanas

El estudio pone de manifiesto que en un día tipo se estima que circulan por la red 700.000 vehículos, entre vehículos privados y autobuses de transporte público, que corresponden a 1,2 millones de usuarios. Cerca del 40% de los usuarios totales soportan congestión, traducido en usuarios esto equivale a más de medio millón de usuarios (un 29% de usuarios de autobús y 71% de automóvil) que se ven afectados por la congestión.

Congestión global

Los parámetros para calcular el gasto que supone para una persona enfrentarse diariamente a la congestión, a parte de la contaminación del medio ambiente que supone este fenómeno, se centran en el tiempo perdido (al día y al año) y, trasladándolo en términos económicos, los costes en millones de euros. Esto equivale a que:

- La congestión representa 105.000 horas/día de tiempo perdido, la cual cosa equivale a 26,2 millones de horas perdidas al año.
- Anualmente las retenciones en los corredores de acceso a la ciudad de Barcelona representan un coste de 384 millones de euros, que equivale al 0,3% del PIB de Cataluña.
- El 70% de la congestión se concentra en 5 vías: las 2 rondas, la C-58, la AP-7 y la C-32 en su tramo sur.
- El 70% de la congestión diaria se concentra en una horquilla crítica de seis horas (7-10 h y 17-20 h), principalmente en la franja matinal (40%) y especialmente entre las 8 y las 9 horas.

Congestión individual

- La media de tiempo perdido por cada usuario es de 12 minutos al día, la cual cosa equivale a 49 horas al año. En hora punta es de 18 minutos, es decir, 74 horas al año.
- El Corredor del Vallès Occidental es el que soporta más congestión (17,8 minutos al día o 73,5 horas al año) seguidos de las 2 Rondas (16,8 minutos perdidos al día o 69 horas al año).
- Cada usuario que cotidianamente accede a Barcelona en hora punta, malbarata el equivalente a 10 jornadas laborales al año a causa de la congestión.
- El coste medio anual por usuario a consecuencia de la congestión es de 460€. En hora punta el coste llega a 690€.

Competitividad del transporte público

El estudio también ha focalizado una comparativa entre los tiempos de desplazamiento invertido en transporte privado versus el transporte público. En este análisis, en todos los corredores los tiempos de viaje en transporte público son muy superiores a los del transporte privado en la franja horaria de congestión. Al preguntar esta circunstancia a los usuarios, estos manifiestan que invierten prácticamente el doble de tiempo si el trayecto lo hacen en transporte público que si lo hacen en transporte privado, afirmando que para que el transporte público tenga unas prestaciones elevadas el tiempo de desplazamiento debe ser entre un 20 y un 30% inferior al del vehículo privado.

Los conductores encuestados justifican el hecho de no utilizar el transporte público por la falta de oferta o porque es deficiente. En esta línea, 7 de cada 10 denuncian el déficit de transporte público.

Propuestas del RACC

El punto de partida se centra en el hecho de que es fundamental reducir los tiempos de viaje en transporte público y, principalmente, equipararlo en tiempos de viaje, confort y regularidad con el vehículo privado. A partir de aquí se plantean 3 grandes líneas de medidas a corto plazo:

1. Potenciación del transporte público

A. BUS

A.1. Creación carriles Bus-VAO

Creación de 4 carriles Bus-VAO en los corredores del Maresme, Vallès Occidental, Baix Llobregat y del Delta del Llobregat.

A.2. Refuerzo Bus-Exprés

De las líneas Bus-Exprés en Barcelona por los corredores del Maresme, del Vallès Occidental, del Baix Llobregat y del Delta del Llobregat. Se estima que este refuerzo podría conseguir que casi 10.000 usuarios diarios hicieran el cambio de medio desde el vehículo privado.

A.3 Aumento de los servicios discrecionales en polígonos

En los corredores del Vallès Oriental, Occidental y del Delta del Llobregat. Se calcula que aproximadamente 4.000 usuarios se podrían beneficiar de estos nuevos servicios.

B. FERROCARRIL

B.1. Líneas de aportación

Promoción de las líneas de aportación en los corredores del Maresme, del Vallès Oriental y del Delta del Llobregat. Cerca de 2.500 usuarios podrían realizar el trasbordo del vehículo privado al ferrocarril.

B.2. Aparcamientos de disuasión

Construcción de nuevos aparcamientos de disuasión o la ampliación de los ya existentes en los corredores del Maresme, del Vallès Oriental y del Baix Llobregat. Se estima que aproximadamente 5.000 usuarios nuevos podrían cambiar de medio y pasarían del vehículo privado al ferrocarril.

B.3. Línea ferroviaria transversal

Puesta en marcha de la línea ferroviaria transversal (Granollers-Martorell) dotándola de una estación nueva en Baricentro y el aparcamiento correspondiente de intercambio modal con capacidad aproximada para 3.000 vehículos.

2. Mejora de la gestión de la movilidad

A. Incremento de la ocupación media del vehículo privado

Consiste en fomentar la eficiencia del automóvil, promoviendo y haciendo prevaler que la ocupación sea elevada. Se calcula que ésta podría aumentar entre un 5% y un 10% la ocupación.

B. Utilización de tecnologías inteligentes

Instrumento extendido en los países de nuestro entorno. Se ha mostrado muy útil la señalización variable de la velocidad máxima de circulación a la hora de reducir la congestión. Permite aumentar hasta un 15% la capacidad de la vía.

C. Gestión de la demanda a destino

La gestión del aparcamiento a destino ejerce una función disuasiva de la movilidad del automóvil. Hay que complementar la estrategia tarifaria en los aparcamientos de los centros de las ciudades y las limitaciones que las zonas reguladas representan para el estacionamiento de larga duración con mejores sistemas de distribución de mercaderías.

3. Mejoras de las infraestructuras

A. Cinturón litoral (Nus del Llobregat)

Se da el caso de que dos carriles con un flujo importante de vehículos (con origen en la Gran Vía y en la Ronda de Dalt) confluyen en uno. Si la incorporación fuera previa al estrechamiento a dos carriles, la fluidez de este punto mejoraría notablemente.

B. Conexión AP2- AP7

Esta conexión presenta un diseño viario que limita la velocidad a 40 Km/h en sentido Barcelona como consecuencia de una curva muy pronunciada. En el otro sentido (AP-7) sólo se destina uno de los cuatro carriles de los cuales dispone la autopista para realizar este movimiento. La resolución de este punto vendría relacionada con la conexión de este nudo con la A-2.

C. Creación de una vía específica para camiones

Con la realización de una nueva vía de acceso al Puerto de Barcelona desde el Baix Llobregat, aproximadamente 4.200 vehículos pesados dejarían de circular por las vías actualmente congestionadas en hora punta. Hacen falta, también, medidas complementarias como la solución de los nudos del Llobregat o de la AP-2 con la AP-7 con un flujo importante de vehículos pesados.

Las incidencias de RENFE complican la circulación

La Fundación RACC ha analizado la congestión que se ha generado a causa de la paralización del servicio de RENFE. Más allá de los graves e incuantificables daños personales que esta situación ha supuesto para todos los usuarios de este servicio, las conclusiones extraídas permiten demostrar que:

- La congestión generada por la paralización del servicio de RENFE ha supuesto una pérdida durante el periodo punta de la mañana (sentido entrada) de 4.525 horas/día, lo que equivale a 86.000 horas en el total del periodo.
- Esta cifra supone un incremento de un 39% del tiempo de recorrido respecto a la situación previa a la paralización del servicio.
- El punto de inicio de la congestión ha llegado a 11 km en el caso de la C-31 (desde Bellvitge a Gavà Mar) y a 8 Km en la C-32 (desde Sant Boi al Canal Olímpic).