

El RACC ha analitzat els nivells de saturació dels vehicles en els 6 corredors de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

La congestió als accessos de Barcelona costa 105.000 hores diàries als usuaris

- *El 70% d'aquest fenomen diari es concentra en 6 hores (de 7 a 10 h del matí i de 17 a 20 h del vespre) i en 5 vies: les dues rondes, la C-58, l'AP-7 i la C-32 en el seu tram sud*
- *Més de mig milió d'usuaris –el 40% dels usuaris totals- suporten retencions diàriament.*
- *El RACC proposa mesures concretes a curt termini centrades en potenciació del transport públic, millora de la gestió de la mobilitat i millores de les infraestructures*

Barcelona, 22 de novembre de 2007.- El RACC, l'Automòbil Club més gran d'Espanya, amb més d'un milió de socis, a través de la seva Fundació i seguint la línia de treball de contribuir a la millora de la seguretat viària, ha elaborat un estudi que avalua els nivells de saturació –congestió- dels 6 corredors d'accés a la ciutat de Barcelona (Delta de Llobregat, Baix Llobregat, Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme).

L'objectiu de l'estudi és oferir una descripció detallada de la congestió, que permeti avaluar els costos que comporta per a tots els usuaris de la xarxa viària, ja siguin de vehicle privat o transport públic, i localitzar els principals punts crítics. D'aquesta manera, es proposen algunes mesures vinculades a les infraestructures i de gestió de millora del conjunt del sistema a curt termini.

L'àmbit de l'estudi s'ha centrat en un radi de 30 Km des del centre de Barcelona. S'han analitzat 392 Km comptant ambdós sentits de circulació, valorant la congestió que es produeix per a cada tram d'un Km i en franges de 15 minuts.

Metodologia

S'entén per congestió la diferència de temps efectivament invertit en un recorregut determinat i el temps que s'invertiria en aquest mateix recorregut en una situació de circulació lliure.

La vocació divulgativa d'aquest nou estudi del RACC, ha comportat fer servir una metodologia empírica que ha consistit en múltiples mesuraments del temps de desplaçament sobre la xarxa viària analitzada amb vehicles RACC, així com una enquesta específica a més de 5.000 conductors de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que es desplacen assíduament. També s'ha comptat amb la informació facilitada per les 55 espies instal·lades pel Servei Català del Trànsit (SCT), l'Ajuntament de Barcelona i TABASA.

Font	Núm. de dades
13 itineraris (Movitest)	7.950
55 espies (SCT, Ajuntament de Barcelona i TABASA)	513.900
Enquesta Fundació RACC a usuaris	5.000

Velocitats, intensitats mitjanes

- Del resultat de l'estudi es desprèn que la velocitat mitjana presenta un comportament al llarg del dia bastant similar entre els diferents corredors. Es produeix una disminució marcada de la velocitat en la franja compresa entre les 8 i les 9 h, període en què es concentren els horaris d'entrada i sortida als centres escolars i de treball. A la tarda s'amplia entre les 17 i les 20 hores com a conseqüència d'una variació més gran en els horaris de finalitzar la jornada laboral.
- El corredor del Baix Llobregat, la B-23 (entrada sud a Barcelona per la Diagonal) és el que registra uns descensos més acusats de velocitat. En tot just 1,5 hores (entre les 7 i les 8,30 h del matí) la velocitat mitjana disminueix de 90 Km/h a 25 Km/h.
- La Ronda Litoral és la via que presenta una durada més llarga de la congestió.

La congestió, factor recurrent a les vies metropolitanes catalanes

L'estudi posa de manifest que en un dia tipus s'estima que circulen per la xarxa 700.000 vehicles, entre vehicles privats i autobusos de transport públic, que corresponen a 1,2 milions d'usuaris. Prop del 40% dels usuaris totals suporten congestió, traduït en usuaris això equival a més de mig milió d'usuaris (un 29% d'usuaris d'autobús i 71% d'automòbil) que es veuen afectats per la congestió.

Congestió global

Els paràmetres per calcular la despesa que suposa per a una persona enfrontar-se diàriament a la congestió, a banda de la contaminació del medi que suposa aquest fenomen, se centren en el temps perdut (al dia i a l'any) i, traslladant-t'ho en termes econòmics, els costos en milions d'euros. Això equival a que:

- La congestió representa 105.000 hores/dia de temps perdut, la qual cosa equival a 26,2 milions d'hores perdudes a l'any.
- Anualment les retencions en els corredors d'accés a la ciutat de Barcelona representen un cost de 384 milions d'euros, que equival al 0,3% del PIB de Catalunya.
- El 70% de la congestió es concentra en 5 vies: les dues rondes, la C-58, l'AP-7 i la C-32 en el seu tram sud.
- El 70% de la congestió diària es concentra en una forquilla crítica de sis hores (7-10 h i 17-20 h), principalment a la franja del matí (40%) i especialment entre les 8 i les 9 hores.

Congestió individual

- La mitjana de temps perdut per cada usuari és de 12 minuts al dia, la qual cosa equival a 49 hores a l'any. En hora punta és de 18 minuts, és a dir, 74 hores a l'any.
- El Corredor del Vallès Occidental és el que suporta més congestió (17,8 minuts al dia o 73,5 hores a l'any) seguit de les dues Rondes (16,8 minuts perduts al dia o 69 hores l'any).
- Cada usuari que quotidianament accedeix a Barcelona en hora punta, malbarata l'equivalent a 10 dies jornades laborals a l'any a causa de la congestió.
- El cost mig anual per usuari a causa de la congestió és de 460€. En hora punta el cost arriba a 690€.

Competitivitat del transport públic

L'estudi també ha focalitzat una comparativa entre el temps de desplaçament invertit en transport privat versus el transport públic. En aquesta anàlisi, en tots els corredors els temps de viatge en transport públic són molt superiors als del transport privat en la franja horària de congestió.

En preguntar aquesta circumstància als usuaris, aquests manifesten que inverteixen pràcticament el doble de temps si el trajecte el fan en transport públic que si el fan en transport privat, afirmant que perquè el transport públic tingués unes prestacions elevades el temps de desplaçament hauria de ser entre un 20 i un 30% inferior al del vehicle privat.

Els conductors enquestats justifiquen el fet de no fer servir el transport públic per la manca d'oferta o perquè és deficient. En aquesta línia, 7 de cada 10 denuncien el dèficit de transport públic

Propostes del RACC

El punt de partida se centra en el fet que és fonamental reduir el temps de viatge en transport públic i, sobretot, equiparar-lo en temps de viatge, confort i regularitat amb el vehicle privat. A partir d'aquí es plantegen 3 grans línies de mesures a curt termini:

1. Potenciació del transport públic

A. BUS

A.1. Creació carrils Bus-VAO

Creació de 4 carrils Bus-VAO en els corredors del Maresme, Vallès Occidental, Baix Llobregat i del Delta del Llobregat.

A.2. Reforç Bus-Exprés

De les línies Bus-Exprés a Barcelona pels corredors del Maresme, del Vallès Occidental, del Baix Llobregat i del Delta del Llobregat. S'estima que aquest reforç podria aconseguir que gairebé 10.000 usuaris diaris fessin el canvi de mitjà des del vehicle privat.

A.3 Augment dels serveis discrecionals a polígons

En els corredors del Vallès Oriental, Occidental i del Delta del Llobregat. Es calcula que aproximadament 4.000 usuaris es podrien beneficiar d'aquests serveis nous.

B. FERROCARRIL

B.1. Línies d'aportació

Promoció de les línies d'aportació en els corredors del Maresme, del Vallès Oriental i del Delta de Llobregat. Prop dels 2.500 usuaris podrien realitzar el transvasament del vehicle privat al ferrocarril.

B.2. Aparcaments de dissuasió

Construcció de nous aparcaments de dissuasió o ampliació dels ja existents en els corredors del Maresme, del Vallès Oriental i del Baix Llobregat. S'estima que aproximadament 5.000 usuaris nous podrien canviar de mitjà i passarien del vehicle privat al ferrocarril.

B.3. Línia ferroviària transversal

Posada en marxa de la línia ferroviària transversal (Granollers-Martorell) dotant-la d'una estació nova a Baricentro i l'aparcament corresponent d'intercanvi modal amb capacitat aproximada per a 3.000 vehicles.

2. Millora de la gestió de la mobilitat

A. Increment de l'ocupació mitjana del vehicle privat

Consisteix a fomentar l'eficiència de l'automòbil, promovent i fent prevaldre que l'ocupació sigui elevada. S'estima que aquesta podria augmentar entre un 5% i un 10% l'ocupació.

B. Utilització de tecnologies intel·ligents

Instrument estès en els països del nostre entorn. S'ha mostrat molt útil la senyalització variable de la velocitat màxima de circulació a l'hora de reduir la congestió. Permet augmentar fins a un 15% la capacitat de la via

C. Gestió de la demanda a destinació

La gestió de l'aparcament a destinació exerceix una funció dissuasiva de la mobilitat en automòbil. Cal complementar l'estratègia tarifària als aparcaments dels centres de les ciutats i les limitacions que les zones regulades representen per a l'estacionament de llarga durada amb millors sistemes de distribució de mercaderies.

3. Millors de les infraestructures

A. Cinturó litoral (Nus del Llobregat)

Es dona el cas que dos carrils amb un flux important de vehicles (amb origen a la Gran Via i a la Ronda de Dalt) conflueixen en un. Si la incorporació fos prèvia a l'estrenyiment a dos carrils, la fluïdesa d'aquest punt milloraria notablement.

B. Connexió AP2- AP7

Aquesta connexió presenta un disseny viari que limita la velocitat a 40 Km/h en sentit Barcelona com a conseqüència d'una corba molt pronunciada. En l'altre sentit (AP-7) només es destina un dels quatre carrils que disposa l'autopista per realitzar aquest moviment. La resolució d'aquest punt vindria lligada amb la connexió d'aquest nus amb l'A-2.

C. Creació d'una via específica per a camions

Amb la realització d'una nova via d'accés al Port de Barcelona des del Baix Llobregat, aproximadament 4.200 vehicles pesats deixarien de circular per les vies actualment congestionades en hora punta. Calen també mesures complementàries com la solució dels nusos del Llobregat o de l'AP-2 amb l'AP-7 amb un flux important de vehicles pesats.

Les incidències de RENFE compliquen la circulació

La Fundació RACC ha analitzat la congestió que s'ha generat a causa de la paràlització del servei de RENFE. Més enllà dels greus i inquantificables danys personals que aquesta situació ha suposat per a tots els usuaris d'aquest servei, les conclusions extreïtes permeten demostrar que:

- La congestió generada per la paràlització del servei de RENFE ha suposat una pèrdua durant el període punta de matí (sentit entrada) de 4.525 hores/ dia, el que equival a 86.000 hores en el total del període
- Aquesta xifra suposa un increment d'un 39% del temps de recorregut respecte a la situació prèvia a la paràlització del servei.
- El punt de començament de la congestió ha arribat a 11 km en el cas de la C-31 (des de Bellvitge a Gavà Mar) i a 8 Km en la C-32 (des de Sant Boi al Canal Olímpic).