

**El volumen de vehículos en los accesos de la ciudad
ha subido un 14,6% respecto al 2016**

La congestión en los accesos a Barcelona ya afecta a más de 320.000 personas cada día

- Comparado con el 2016, los ciudadanos pierden un 19,5% más de tiempo en congestiones de tráfico.
- Por la mañana, la congestión empieza a las 6:00h, una hora antes que en 2016, y se alarga durante más tiempo (hasta las 9:15h).
- Los usuarios de las Rondas son los más perjudicados, con demoras de más de 28 minutos (entre las 7:00h y las 8:00h), casi el doble que en 2016.
- El RACC pide un plan de inversión de emergencia y masivo en transporte público que incremente la capacidad de viajes metropolitanos, para reducir la congestión en el entorno metropolitano.
- Las Rondas de Barcelona (B-10 y B-20) y los corredores del Vallès Occidental (C-16, C-58 y AP-7) y del Baix Llobregat (A-2 y B-23) concentran el 80% del tiempo perdido.
- Buena parte de los usuarios del vehículo privado estarían dispuestos a cambiar de hábitos si tuvieran la oportunidad: el 45% compartiría coche y el 36% dejaría el vehículo en un aparcamiento disuasivo en una estación de tren o bus fuera de la ciudad.

Barcelona, 20 de noviembre de 2019 – El RACC ha presentado el estudio “Evolución de la congestión en los corredores viarios de acceso a Barcelona”, un informe que analiza las retenciones de tráfico que sufren los usuarios en las vías de entrada y salida de la ciudad y que compara los resultados con los que obtuvo en 2016, cuando el Club ya alertó de la necesidad de tomar medidas para reducir las retenciones ante el incremento de la movilidad.

Diariamente más de 320.000 personas que acceden a Barcelona y al área metropolitana en vehículo privado o en autobús interurbano sufren retenciones, un hecho que provoca perjuicios en tiempo perdido y en costes económicos, tanto personales en tiempo perdido como para el conjunto de la sociedad en forma de contaminación del aire. En tiempo, cada día laborable se pierden hasta 63.000 horas por la congestión en los accesos metropolitanos, que equivalen a

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

Síguenos en:



15,3 millones de horas anuales, un 19,5% más que en 2016, con un coste global de 169 millones de euros el año, un 23% más que hace 3 años.

Ante estos resultados, con el objetivo de promover una movilidad mejor para todo el mundo, reducir la pérdida de competitividad económica que genera la congestión y ayudar a lograr una buena calidad del aire, el RACC pide a las administraciones que se articulen medidas para incrementar la capacidad del transporte público interurbano, la gestión inteligente de las infraestructuras viarias y la eficiencia en el uso del vehículo privado. Estas actuaciones son todavía más urgentes en un contexto en que hay que ofrecer soluciones alternativas de movilidad a cerca de 150.000 personas que se verán afectadas por las restricciones de circulación en la Zona de Bajas Emisiones a partir del 1 de enero del 2020.

Para realizar este estudio, el RACC ha auditado los 6 corredores de acceso a Barcelona midiendo la congestión en las 13 vías principales, que suman un total de 402 km.

También ha realizado 455 encuestas de opinión para analizar la percepción de los usuarios que se desplazan de manera cotidiana por el área metropolitana.

Corredores y vías analizadas

Delta Llobregat	C-31 (sur)
	C-32 (sur)
Baix Llobregat	A-2
	B-23
Barcelonès	B-10
	B-20
Vallès Occidental	C-16
	C-58
	AP-7
Vallès Oriental	C-17
	C-33
	AP-7
Maresme	C-31 (norte)
	C-32 (norte)

Para más información:

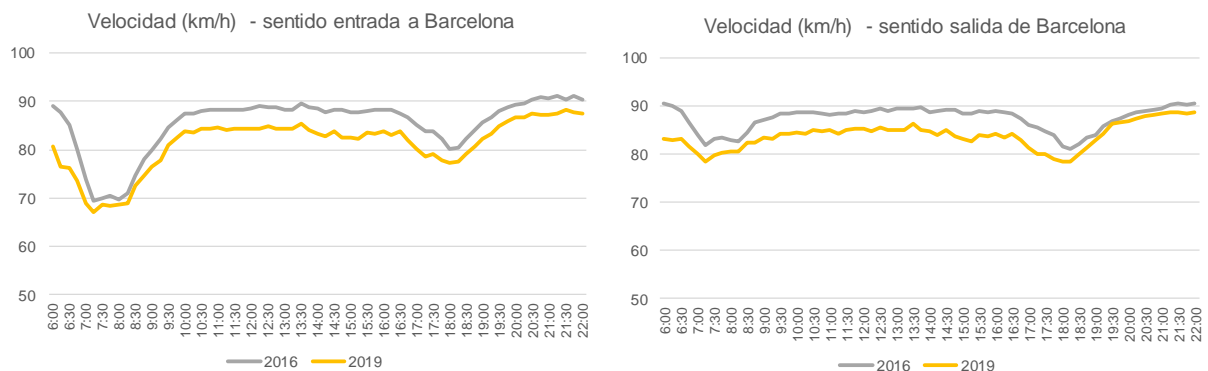
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO Y LA CONGESTIÓN EN LOS ACCESOS A BARCELONA

El volumen de vehículos que circulan por los accesos a Barcelona tiende al alza en todas las franjas horarias, en comparación con el año 2016. En consecuencia, la congestión se ha incrementado y algunos usuarios han avanzado sus horarios para intentar evitar las retenciones.



- **El tráfico ha subido un 14,6% desde el 2016**, llegando a niveles similares a los de antes de la crisis (2007), mientras que la capacidad de las infraestructuras viarias y del transporte público metropolitano no ha aumentado.
- El tráfico se ha incrementado en todas las vías, excepto en la Ronda Litoral (B-10). Destaca el crecimiento en la C-16 (+52,5%) y en la C-33 (+35,4%), ambas vías de pago, lo que pone de relieve el incremento de la congestión.
- **La hora punta de la mañana empieza una hora antes que en el 2016 y también se alarga durando más tiempo**, dado que algunos usuarios se han visto obligados a avanzar sus horarios para evitar la peor congestión. Si hace 3 años duraba 2 horas (de 7:00h a 9:00h), actualmente se alarga más de 3 horas (de 6:00h a 9:15h). El peor momento de la hora punta se ha avanzado 30 minutos y actualmente es a las 7:30h de la mañana.
- Por la tarde, la hora punta también se ha avanzado en la misma proporción que por la mañana y empieza a las 16:30h mientras que en el 2016 empezaba a las 17:30h.

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

Síguenos en:



¿Dónde y cuándo se produce la congestión?

El incremento del volumen de tráfico en los últimos 3 años ha provocado un aumento de la congestión:

- **Los corredores de Barcelona, el Vallès Occidental y el Baix Llobregat concentran cerca del 80% de la congestión.**
- La rigidez de los horarios de entrada al trabajo y a los estudios provoca que en las horas punta de la mañana haya más km con congestión que por la tarde.
- **La hora más crítica de la mañana son las 7:30h.** En este momento se pueden llegar a acumular 52 km de colas debidas a la congestión, con circulación a menos de 40 km/h. Las vías más afectadas a esta hora son el Corredor del Baix Llobregat (con más de 14 km de retenciones), la Ronda de Dalt, la C-58 en sentido Barcelona y la Ronda Litoral.



Corredor	< 40 km/h
1 Corredor Baix Llobregat (B-23 i A2)	14,3km
2 Ronda de Dalt (B-20)	10,3km
3 C-58 entrada	10,3km
4 Ronda Litoral (B-10)	10,1km
5 C-16 entrada	2,7km
6 Entrada B-23 - Av. Diagonal	2,4km
7 Entrada Gran Via (C-31)	1,0km
TOTAL	51,9km

- **La hora más crítica de la tarde son las 17:30h.** A esta hora se acumulan más de 18km de retenciones, que se concentran en la Ronda de Dalt y en la Ronda Litoral.



Corredor	< 40 km/h
1 Ronda de Dalt (B-20)	8,9km
2 Ronda Litoral (B-10)	9,4km
TOTAL	18,3km

Para más información:

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

Síguenos en:



2. EL COSTE DE LA CONGESTIÓN

Para calcular el coste social de la congestión se tienen en cuenta las horas perdidas y el coste ambiental que provocan las retenciones.

- **La congestión en los accesos de Barcelona afecta a más de 320.000 personas** que se desplazan diariamente por carretera, ya sea en vehículo privado (78% de los afectados) o en autobús interurbano (22% de los afectados).
- **El coste social de esta congestión es de 169 millones de euros anuales** (528€ por usuario afectado y año), un 23% más que en 2016, cuando era de 137 millones de euros.
- **El 86% de este coste lo asumen los propios usuarios en forma de tiempo perdido**, muchos de los cuales no tienen alternativas de transporte público competitivas para desplazarse al trabajo o a los estudios.
- **El tiempo perdido por los usuarios del transporte público representa el 11% del coste de la congestión.** Si bien esta cifra se ha mantenido estable desde 2016, es necesario crear carriles BUS-VAO que repercutirían en la reducción de la congestión general.

El tiempo perdido por la congestión

El tiempo que pierden las personas que circulan por los accesos a Barcelona ha aumentado respecto a 2016 y también se ha distribuido más a lo largo de toda la hora punta de tráfico.

- **Cada día se pierden un total de 63.000 horas en las vías de acceso a Barcelona**, que representan 15,3 millones de horas anuales, un 19,5% más que en 2016.
- **Las personas que circulan en hora punta pierden 15,2 minutos de media entre las 7h y las 8h de la mañana**, y 14,8 minutos entre las 8h y las 9h, en comparación a si hicieran el trayecto con tráfico fluido.
- **Los usuarios que circulan por las Rondas de Barcelona (B-10 y B-20) son los más perjudicados**, con demoras que superan los 28 minutos entre las 7h y las 8h de la mañana, casi el doble que en 2016, cuando eran 15 minutos.
- En segundo lugar, las personas que se desplazan de 7h a 8h por el corredor del Baix Llobregat (A-2 y B-23) pierden 24 minutos, prácticamente el triple que hace 3 años. Y los que utilizan el corredor del Vallès Occidental (C-16, C-58 y AP-7) pierden 23 minutos, frente a los 13 que perdían en 2016.

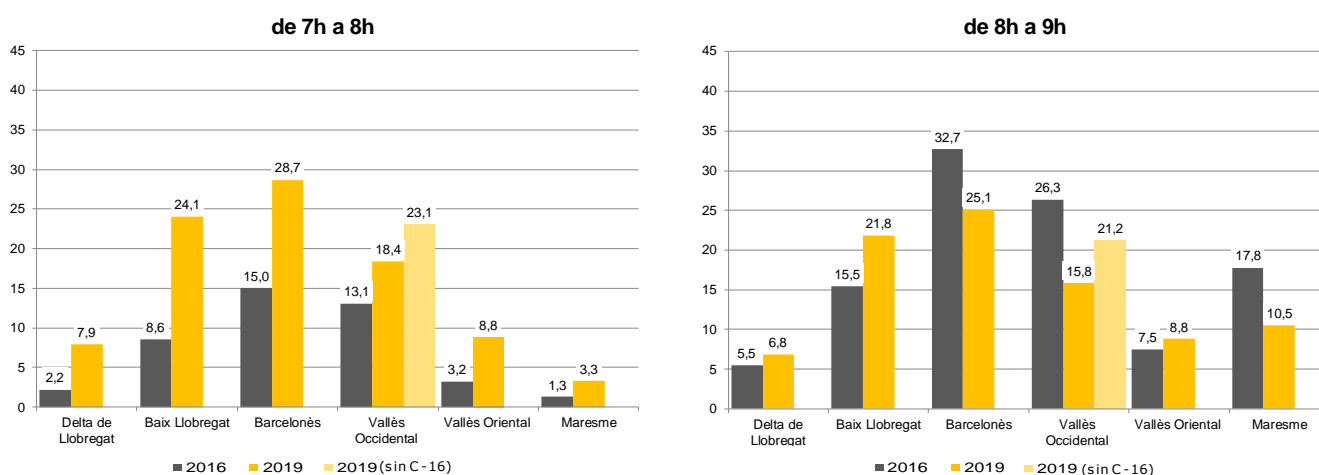
Para más información:

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

Síguenos en:



Minutos perdidos por usuario



- En términos absolutos, **el Vallès Occidental es el corredor con más horas perdidas** y ha experimentado un incremento muy importante respecto al 2016, pasando de 2,6 millones de horas anuales perdidas, a los 4 millones actuales. Este incremento es debido, en parte, a las obras que se han estado efectuando en la C-58 en sentido Barcelona.
- Los siguientes corredores donde se pierden más horas son las Rondas (3,5 millones de horas anuales) y el Baix Llobregat (3,2 millones).

Para más información:

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

Síguenos en:



3. ¿QUÉ PIENSAN LOS USUARIOS DEL VEHÍCULO PRIVADO?

- El perfil del usuario afectado por la congestión es el de un hombre (69%), trabajador (93%), de entre 26 y 50 años (72%), que se desplaza en coche (77%), viaja solo (1,19 personas por vehículo de media) y hace un trayecto de entre 20 y 50 km (50%).
- **El 81% de las personas que se desplazan en vehículo privado por los accesos a Barcelona perciben que hay congestión:** el 66% dice que sufre paradas intermitentes, el 24% declara que encuentra caravana que le obliga a reducir la velocidad, y el 11% asegura que sufre paradas intermitentes por los accidentes o averías de otros vehículos.
- No obstante, **los principales motivos para desplazarse en vehículo privado son la rapidez y la comodidad** que ofrece respecto al transporte público.
- **Solo un 22% de los encuestados aceptarían pagar** entre 1 y 2 euros para ahorrarse 20 minutos de viaje. Si el ahorro de tiempo fuera de 10 minutos, solo el 12% aceptaría pagar este importe.
- **Buena parte de los usuarios del vehículo privado estarían dispuestos a cambiar de hábitos.** El 45% compartiría coche con otras personas y el 36% utilizaría un aparcamiento Park&Ride que le permitiera dejar el vehículo en una estación del área metropolitana y continuar el viaje en transporte público.
- De hecho, **el 31% ha hecho el mismo desplazamiento en transporte público alguna vez.** De estos, el 75% lo ha hecho en tren, el 18% en autobús y el 7% restante en metro.
- **El 91% de los que han usado transporte público en otras ocasiones declaran que tardan más de 30 minutos cuando lo cogen.** En cambio, cuando usan el vehículo privado solo el 58% tarda más de media hora.
- **En los desplazamientos más cortos (menos de 20 km) es donde el transporte público es menos competitivo** en cuanto al tiempo de viaje:
 - Cuando el trayecto es de menos de 10 km, el 89% tarda más de 30 minutos si hace el viaje en transporte público, mientras que en vehículo privado nunca supera los 20 min.
 - Cuando el trayecto tiene entre 10 y 20 km, el 96% tarda más de media hora en transporte público, frente al 29% de los que lo hacen en vehículo privado.
- Actualmente, **el 45% de los encuestados aparcen en el parking de la empresa y el 23% en plazas gratuitas en la calle,** unas condiciones que facilitan el uso del vehículo privado.

Para más información:

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

Síguenos en:



4. RECOMENDACIONES RACC

Hacer un plan de inversión de emergencia y masivo en transporte público que incremente la capacidad de viajes metropolitanos

- Crear carriles BUS-VAO de bajo coste en la B-23 (entrada Baix Llobregat) y en la C-31 Norte (entrada Maresme). Los carriles pueden tener un funcionamiento horario de 6h a 10h.
- Ampliar y mejorar los Park&Ride en las estaciones de tren, incluyendo mejor señalización de acceso desde las vías de alta capacidad, información en tiempo real de las plazas disponibles, modalidades de abono y servicios, iluminación y seguridad reforzadas, etc.
- Ejecutar con urgencia las infraestructuras de transporte público de Cercanías, algunas previstas en el PDI (Plan Director de Infraestructuras), como por ejemplo la línea ferroviaria transversal, el segundo túnel de FGC en el Vallès, o el desdoblamiento de la línea de Cercanías R3 (corredor del Vallès Oriental).
- Estudiar el abaratamiento tarifario de los títulos de tarifa plana (T-Mes o T-Trimestre) de transporte público en el marco de la puesta en servicio de la T-Movilidad.
- Impulsar la Movilidad como Servicio (Mobility as a Service) como palanca para hacer la intermodalidad más atractiva para los usuarios.

Hacer una gestión inteligente de las infraestructuras viarias

- Instalar señalización de velocidad variable en toda la red metropolitana que todavía está pendiente. Esto permitiría que los vehículos adoptaran la velocidad ideal de circulación al menos 20 km antes de llegar a la anilla de las Rondas de Barcelona.
- Finalizar el enlace entre A-2 y AP-7, y el tramo de la B-40 Abrera–Terrassa–Sabadell.
- Crear accesos viarios exclusivos para vehículos pesados en el Puerto y en la Zona Franca para descongestionar la A-2 y la B-10.
- Extender el área verde en los barrios de Barcelona y en los municipios, como L’Hospitalet, que actualmente ejercen de “Park&Ride” informal.

Para más información:

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

Síguenos en:



Aplicar medidas que mejoren la eficiencia del vehículo privado

- Regular que los carriles BUS-VAO estén disponibles para vehículos con 3 o más ocupantes para incrementar la capacidad de la vía de transportar más viajeros.
- Impulsar los planes de desplazamiento de empresas de más de 50 trabajadores, con medidas de recompensa para los vehículos de alta ocupación (como por ejemplo el aparcamiento gratuito), y tarifar el aparcamiento gratuito en las empresas para los vehículos de no alta ocupación.

Otras medidas organizativas

- Impulsar medidas para que los vehículos de mercancías circulen en función de la congestión, o bien antes de las 6.30h o bien a partir de las 9.30h.
- Crear un marco normativo que facilite a las empresas el teletrabajo, con incentivos para los empresarios, etc.
- Flexibilizar los horarios de trabajo y crear espacios de coworking en los municipios del área metropolitana.
- Implementar tecnología inteligente que permita la detección de averías y accidentes y la saturación de las entradas y salidas de las Rondas, entre otras incidencias.
- Minimizar el impacto de las incidencias emplazando grúas rápidas en puntos estratégicos de las Rondas, que permitan retirar vehículos averiados o accidentados en pocos minutos.
- Estudiar la aplicación de una tasa para los desplazamientos logísticos originados por el e-commerce.

Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la mayor red de autoescuelas del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.185.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de diferentes ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

Para más información:

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

Síguenos en:

