

***A petició de la Comissió del Tramvia el RACC compareix per presentar les seves al·legacions***

## **El RACC demana la connexió de les dues xarxes de tramvies per un traçat alternatiu a la Diagonal**

- Considera necessari estudiar altres traçats donat que el projecte, tal i com està plantejat, incrementa la congestió a l'Eixample, tant del transport públic com del privat que travessa l'avinguda i per tant augmenta la contaminació de l'aire i el soroll en aquest districte.
- Demana analitzar traçats com: Urgell-AvRoma-Aragó, Urgell-GranVia, o Numància-Sants (Rodalies i AVE)-AvRoma-Aragó o GranVia.
- El RACC també demana que abans de prendre una decisió que no es podrà revertir en els propers 30 anys, es faci una reflexió profunda des d'una perspectiva de llarg termini, tenint en compte que la mobilitat està vivint una revolució tecnològica i de canvi de model, amb menys emissions i creixement dels sistemes de transport col·laboratiu.

***Barcelona, 22 de novembre de 2017*** – Després d'haver analitzat en profunditat l'Estudi Informatiu de l'ATM, fet públic el passat mes de juny, **el RACC considera que la connexió dels tramvies pot suposar un impuls positiu per al transport públic de la ciutat.**

Donat que l'actual Estudi Informatiu ha infravalorat les dades que apunten cap a un increment sobre la congestió i un empitjorament sobre la qualitat de l'aire a l'Eixample, el RACC considera necessari **analitzar altres propostes de connexió** de la xarxa de tramvies per carrers alternatius que no plantegen problemàtiques com les detectades en la connexió per la Diagonal.

En aquest sentit, el RACC en el seu document d'al·legacions:

- Dona suport a la connexió de les dues xarxes del tramvia, per millorar la mobilitat sostenible a Barcelona.
- Demana estudiar traçats com: Urgell-AvRoma-Aragó, Urgell-GranVia o Numància-Sants (Rodalies i AVE)-AvRoma-Aragó o GranVia.
- En cas de triar-se el traçat per l'Av. Diagonal, el RACC demana actuacions addicionals per evitar el trasllat de congestió a l'Eixample.

# NOTA DE PREMSA

- Adverteix que el traçat per l'Av. Diagonal comporta importants perjudicis per als veïns de l'Eixample, que patiran un empitjorament de la qualitat de l'aire i el soroll degut a l'increment de la congestió, fet que fins ara no s'ha tingut degudament en compte.
- El RACC també demana incloure el model de gestió com a part imprescindible del debat, donat que es tracta d'un aspecte amb impacte econòmic rellevant per a l'operador públic TMB.

## **1- El RACC demana estudiar la unió de les dues xarxes del tramvia per traçats alternatius a la Diagonal.**

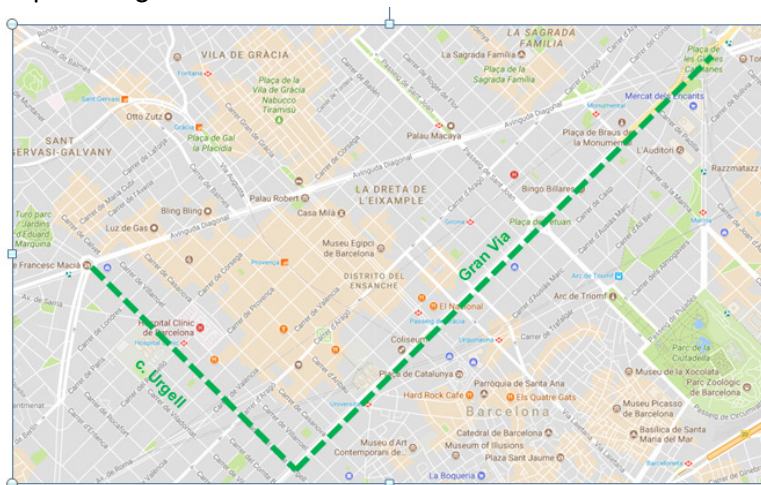
El Club demana que s'estudiïn traçats alternatius que segueixen la trama ortogonal, com ara: Urgell-GranVia, Urgell-Aragó o Numància-Sants(Rodalies i AVE)-Aragó/GranVia. Totes aquestes alternatives obren oportunitats de pacificació d'eixos actualment saturats de cotxes, algunes poden connectar amb l'Estació de Sants com a gran hub de mobilitat, i disposen de l'ample necessari per la construcció de la plataforma tramviària.

Aquestes alternatives de traçat permeten compatibilitzar la mobilitat en tramvia amb la resta de mitjans de transport, aprofitant la prioritització semafòrica de la trama ortogonal.

Els traçats alternatius també obren la porta a trobar un consens ciutadà i polític que ara mateix no es produeix, doncs actualment la connexió per la Diagonal produeix tants partidaris com detractors.

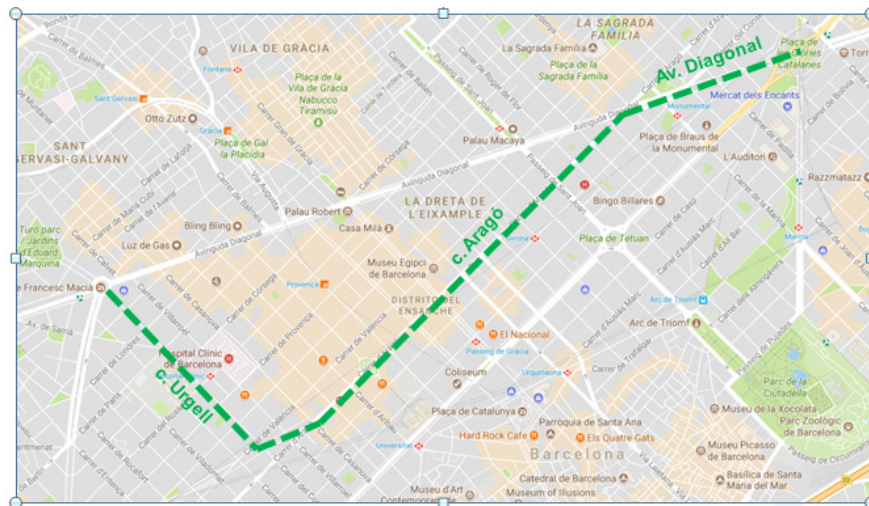
### **a) Urgell – Gran Via**

Aquesta alternativa per l'Eixample connecta des de Francesc Macià fins a Gran Via pel c/Urgell.



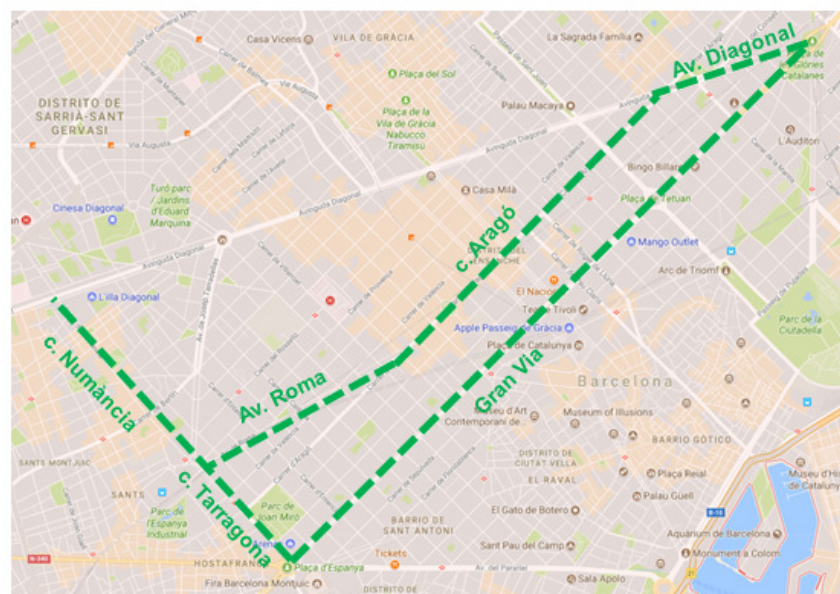
**b) Urgell - Aragó**

Aquesta alternativa per l'Eixample permetria transformar el c/Aragó, un corredor actualment de 7 carrils per a vehicle privat amb manca de transport públic en superfície i només una parada de Rodalies per a la mobilitat interurbana.



**c) Numància – Sants (Rodalies i AVE) – Av. Roma – Aragó o Gran Via**

Aquesta alternativa per l'Eixample ofereix la possibilitat d'establir una connectivitat multimodal amb l'Estació de Sants.



# NOTA DE PREMSA

---

En cas que l'alternativa de connexió per la Diagonal en superfície s'imposi com a solució a la connexió dels tramvies, caldria incorporar algunes **modificacions** per evitar l'impacte negatiu que pot tenir aquest projecte sobre la mobilitat i la qualitat de l'aire en altres zones de la ciutat, principalment l'Eixample.

Aquestes modificacions tindrien com a objectiu evitar més congestió a l'Eixample, fent més fluides les cruïlles de la trama ortogonal amb la Diagonal. Per assolir-ho es plantegen diferents estratègies:

- Reduir la velocitat comercial mitjana projectada per al tramvia (actualment de 17 Km/h), de tal forma que moderant la prioritat de pas a la Diagonal es descongestionarien les cruïlles amb la trama de l'Eixample.
- Habilitar passos inferiors per al trànsit a les cruïlles més afectades. Es tracta d'una solució ja existent a Barcelona: Pl.Lesseps, Pl.Espanya, Pl.Cerdà, etc. No es tracta de túnels, sinó de passos inferiors de longitud menor a 500m.

## **2- Adverteix que el traçat per l'Av. Diagonal, tal i com està plantejat, comporta importants perjudicis per als veïns de l'Eixample.**

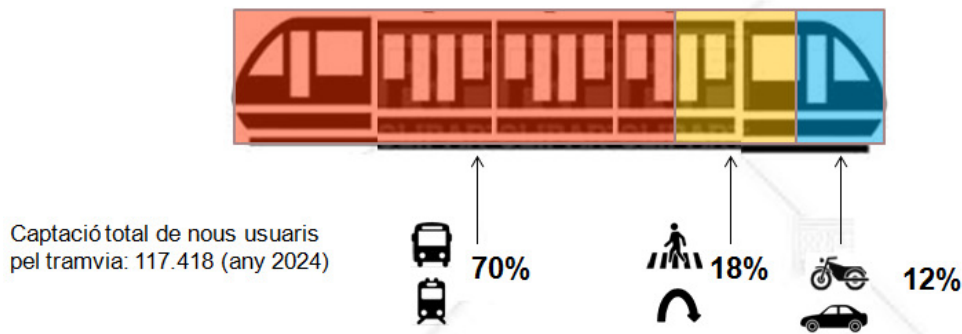
El RACC demana que el traçat per l'Av. Diagonal s'analitzi amb més profunditat més enllà de la pròpia avinguda, per tal de resoldre la congestió generada a l'Eixample, les afectacions sobre el bus urbà i l'increment del temps d'espera per travessar l'Av. Diagonal per a vianants i ciclistes, que fins ara s'han infravalorat.

De no corregir-se aquests problemes, els veïns de l'Eixample patiran un important increment de la congestió i l'empitjorament de la qualitat de l'aire i el soroll. Per això, en cas que s'optés per unir la xarxa de tramvies per l'Av. Diagonal, el RACC a les seves alegacions també demana:

### **2.1- Avaluar amb major detall la congestió que generaria la connexió per l'Av. Diagonal.**

L'Estudi Informatiu no contempla la saturació de vehicles privats a l'Av. Diagonal, però sí a altres carrers. L'estudi fa una estimació de nivells de congestió generada pel tramvia inferiors als que es produiran realment si es té en compte que l'espai per al trànsit privat es redueix en un 33% (de 6 a 4 carrils) a la Diagonal, així com es prohibeixen els girs a l'esquerra del Cinc d'Oros i Verdaguer, cosa que juntament amb la inversió de sentit de l'Av.Sarrià abocarà més cotxes a l'Eixample. Per contra, està previst que el tramvia només capti un 12% de nou passatge (12.000 vehicles) provinent del trànsit privat.

# NOTA DE PREMSA



L'Estudi Informatiu només ha tingut en compte l'increment de temps de viatge per als usuaris que circulen per carrers que travessen la Diagonal (els de l'Eixample) en els casos més extrems de saturació del trànsit (velocitats mitjanes entre 0 i 5 km/h). Està previst que els quilòmetres fets en saturació pugin un 84% amb la introducció del tramvia.

Però no s'ha comptabilitzat tota la resta de congestió generada que, sense arribar a l'extrem de saturació, també provocarà pèrdues de temps als ciutadans que hi circulin (per exemple: duplicar el temps de viatge degut a una caiguda de la velocitat mitjana de 20 a 10 Km/h no es té en compte a l'Estudi Informatiu).

Aquest fet és especialment rellevant donat que el cost del temps (perdut o guanyat) és el principal argument econòmic en el projecte de connexió de les xarxes de tramvia. Per això, el RACC demana que l'anàlisi de l'impacte de la connexió del tramvia per l'Av. Diagonal tingui en compte aspectes com ara:

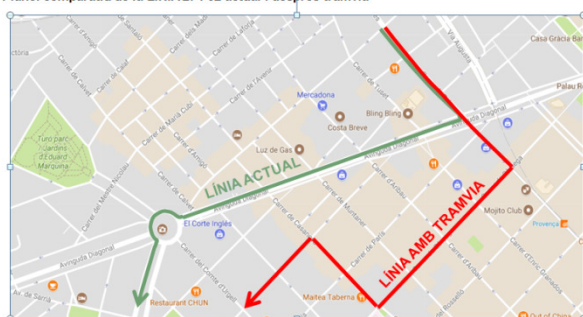
- Considerar tots els costos de la congestió realment generada, no només els més extrems, derivats de:
  - a) La desviació de volums de trànsit a l'Eixample.
  - b) La prioritització semafòrica de l'eix diagonal calculada pel pas del tramvia.
  - c) La generació de colls d'ampolla i l'afectació al temps de viatge, qualitat de l'aire i soroll a l'Eixample.
- Establiment de mesures per evitar la congestió generada a causa de la prioritització del tramvia.

## 2.2- Analitzar les afectacions a la xarxa de bus urbà: Increment de temps de trajecte dels usuaris del bus urbà.

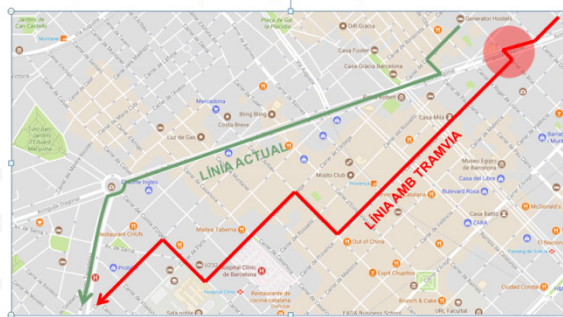
L'Estudi Informatiu preveu un canvi de traçat de diverses línies de bus per evitar l'Av. Diagonal. Les línies afectades són la 27, 32 i H8, però no s'ha calculat l'augment de temps de trajecte d'aquests usuaris, tant sols la diferència de Km recorreguts.

Pel que fa a la nova xarxa ortogonal, les línies H8, H10, V13, V15 veuen afectats els seus temps de trajecte ja que han de creuar la Diagonal en punts on l'Estudi Informatiu ja preveu una alta congestió (Rosselló-Diagonal, Mallorca-Diagonal, València-Diagonal, Aribau-Diagonal, Balmes-Diagonal).

Plànol comparatiu de la LÍNIA 27 i 32 actual i després tramvia



Plànol comparatiu de la LÍNIA H8 (sentit Llobregat) actual i després tramvia



El RACC proposa portar a terme les actuacions necessàries per evitar els increments de temps dels recorreguts del bus urbà. L'augment de temps, disminueix la competitivitat del bus i la seva demanda, per tant caldria:

- Refer els càlculs de l'Estudi Informatiu introduint els increments de temps de trajecte i no l'increment de km recorreguts.
- Considerar els increments de temps de viatge dels passatgers i d'emissions de les línies afectades al balanç econòmic del projecte.
- Actuar segons els resultats obtinguts per tal d'evitar les afectacions a la xarxa de bus urbà.

### 2.3- Estudiar les afectacions a vianants i ciclistes.

Vianants i ciclistes que vulguin creuar la Diagonal també hauran d'esperar més temps perquè el semàfor es posi en verd. L'Estudi Informatiu avalua la millora del temps de verd habilitat als vianants i ciclistes per creuar l'Av. Diagonal, però no contempla l'augment de temps d'espera per creuar l'avinguda degut al canvi de cicle semafòric (de 96 a 120 segons) i a la prioritització del tramvia.

El RACC demana eliminar els augments en el temps d'espera dels vianants i ciclistes, almenys durant les hores vall de circulació, ja que produeixen un "efecte barrera" per a les persones que creuen la Diagonal. Per això caldria:

- Quantificar i reduir el temps d'espera per creuar l'Av. Diagonal.
- Calcular el valor econòmic d'aquesta pèrdua de temps com un cost, de la mateixa manera que els estalvis de temps en bici o caminant al llarg de la Diagonal s'haurien de considerar beneficis.

#### 2.4- Analitzar millor les afectacions mediambientals a l'Eixample.

Es considera necessari calcular en quins carrers i cruïlles es produiran augments/disminucions de contaminació i soroll al conjunt de la ciutat, no només a la Diagonal, i es prenguin les mesures adients per prevenir-ho i evitar el "trasllat" del problema a l'Eixample. En conseqüència, que es considerin com a costos negatius les sobre-emissions generades fora de la Diagonal.

#### 2.5- Incorporar el model de gestió a l'anàlisi de la connexió del tramvia.

La connexió per l'Av.Diagonal millora la rendibilitat econòmica del tramvia a base de captar passatgers de TMB (70% del nou passatge), amb la desaparició de les línies d'autobús 6, 7, 33 i 34. Si bé TMB pot redistribuir aquests autobusos (conservant els llocs de treball) a altres barris, no podrà generar els ingressos d'un eix amb tanta demanda com la Diagonal, i per contra mantindrà els costos d'aquestes línies que amb les noves rutes seran menys rendibles.

Per això cal resoldre la transferència de valor de TMB a TRAM, estimada en una reducció d'ingressos d'entre 15 i 20 milions d'euros anuals. Si s'opta per una gestió pública del tramvia llavors caldria refer els costos d'explotació del tramvia a l'alça i considerar el cost de rescat de la concessió. El RACC creu imprescindible que el model de gestió formi part de l'anàlisi de la connexió del tramvia, ja que és un aspecte clau a nivell econòmic i de finances públiques.

#### 2.6- Fer una reflexió profunda sobre l'evolució tecnològica en la mobilitat quan es planifiquen infraestructures pels propers 30 anys.

Finalment, el RACC creu que també cal una reflexió profunda sobre l'evolució tecnològica en el camp de la mobilitat, basat en innovacions incipients com: vehicles de mobilitat personal, vehicle elèctric, mobilitat col·laborativa i conducció autònoma. La ràpida implantació de nous sistemes de mobilitat compartida tindrà un impacte positiu en la qualitat de l'aire i l'escalfament global, proporcionarà una major ocupació dels vehicles i més eficiència en els desplaçaments, la qual cosa alliberarà espai públic. Per tant, aquest context s'ha de tenir en compte en **la planificació d'infraestructures rígides a llarg termini com el tramvia**, que tenen una vida útil superior als 30 anys.

El RACC considera que, es prengui la decisió que es prengui, aquesta ha de ser una decisió fruit del rigor, la transparència i aprovada per una majoria reforçada.

**Sobre el RACC**

El RACC és una entitat que ofereix serveis d'alta qualitat a més d'un milió de persones i a les seves famílies. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza 900.000 assistències a l'any i gestiona més de 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat, més àgil, fluida, segura, intel·ligent, assequible i respectuosa amb el medi ambient. En el món del motor dóna 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 les tres proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP i Rallies.