

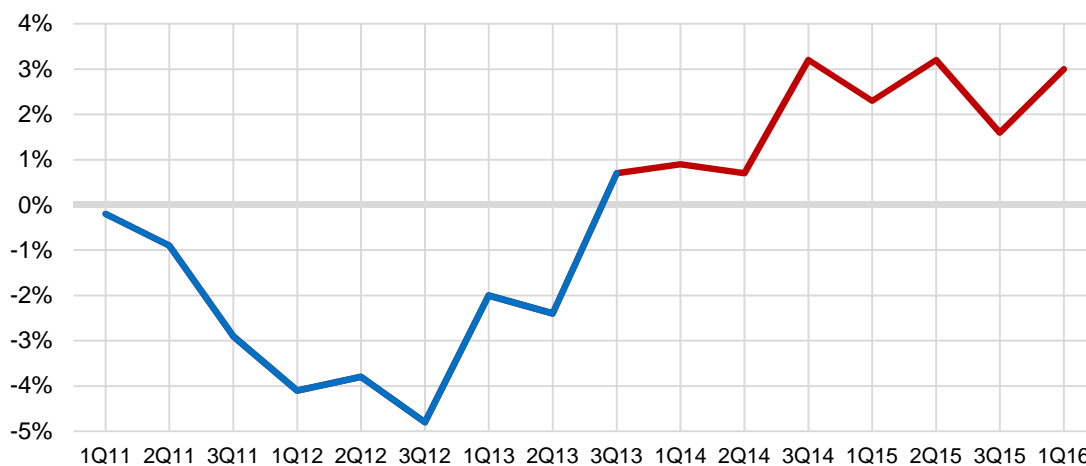


## Creix la congestió als accessos a Barcelona i àrea metropolitana per culpa de la manca d'inversions en infraestructures

- Des de finals de 2013 es registren augments en la intensitat de trànsit als accessos viaris de Barcelona, que es tradueixen en episodis de congestió cada vegada més severos.
- L'endarreriment acumulat a les actuacions pendents tant a rodalies com a la xarxa viària provoca que els desplaçaments de connexió entre Barcelona i la resta de l'àrea metropolitana no trobin solucions eficients ni en transport públic ni en transport privat.

**Barcelona, 12 d'agost de 2016.-** La Cambra de Comerç de Barcelona considera que **les administracions públiques estan desatenent les necessitats d'infraestructures de mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona i que aquest fet compromet l'eficiència i la sostenibilitat dels desplaçaments quotidians de connexió**, atesa la consolidació del creixement de l'activitat econòmica i de les intensitats del trànsit, que, en el cas dels accessos viaris al Barcelonès, registren taxes quadrimestrals de variació interanual positives ininterrompudament des del tercer quadrimestre de 2013.

**Trànsit als accessos viaris al Barcelonès**  
(taxa quadrimestral de variació interanual, en %)



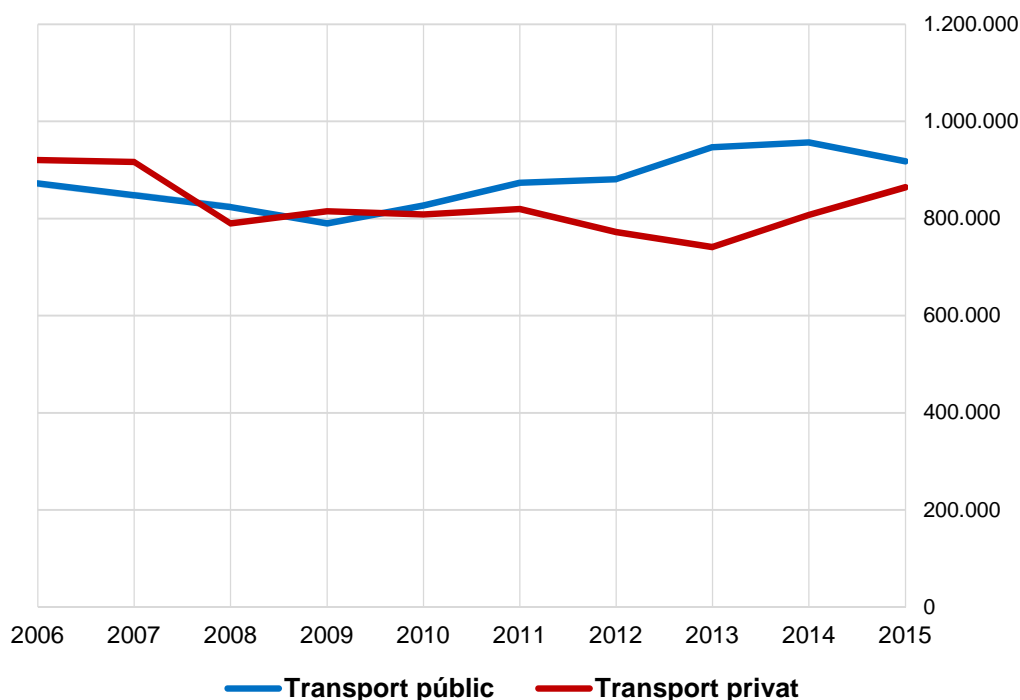
Font: elaboració pròpia a partir dels Indicadors de Mobilitat i Conjuntura de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

En el cas concret de la **ciutat de Barcelona**, l'evolució al llarg de l'última dècada de la **mobilitat de connexió** mostra que, en termes absoluts, **ja s'ha recuperat pràcticament el volum de desplaçaments diaris previ a la crisi**, tal com recull l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) que elaboren coordinadament l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) i l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat).



Com a novetat, **el transport públic ha superat el transport privat en la mobilitat de connexió de la ciutat de Barcelona**. Però la Cambra constata amb preocupació que **des de finals de 2013 s'està registrant un augment significatiu dels desplaçaments en vehicle privat** i un cert estancament amb tendència a la baixa dels desplaçaments en transport públic.

### Desplaçaments diaris entre Barcelona i l'exterior



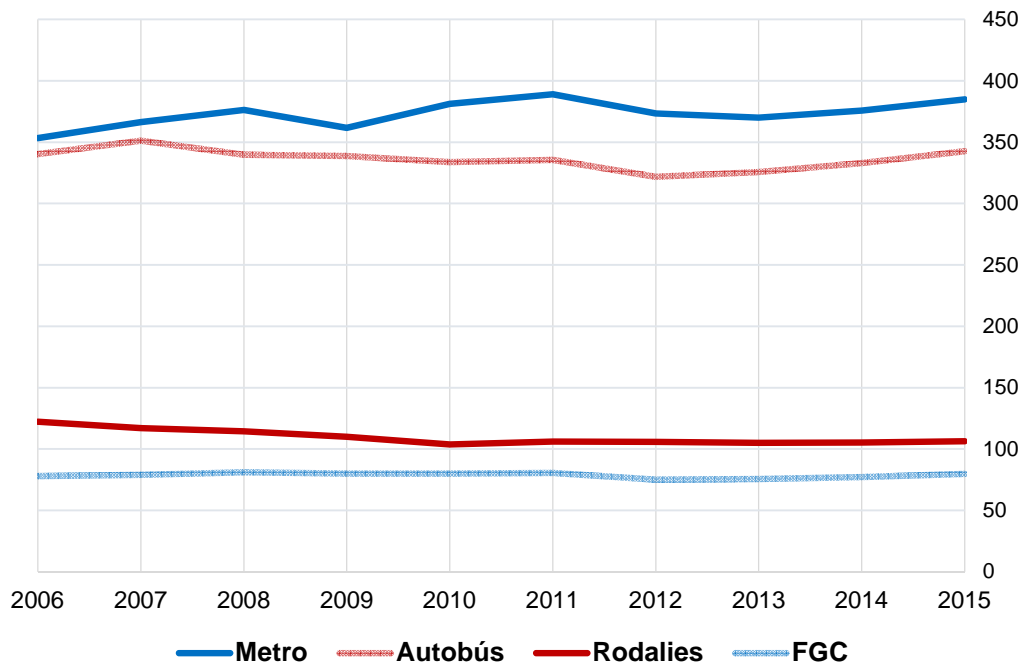
Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF).

Tot i que les ampliacions de la xarxa de metro posades en servei els darrers anys dins l'àmbit metropolità i les millores introduïdes als serveis d'autobús han permès absorbir part de la mobilitat entre Barcelona i l'exterior, es constata que la contribució de les rodalies ha estat nul·la i que el transport privat està captant la nova demanda.

En aquest sentit, l'evolució de la demanda registrada pel transport públic al llarg de l'última dècada, entre 2006 i 2015, demostra a grans trets que el metro ha incrementat el nombre de passatgers i que els autobusos urbans i interurbans i les línies de Ferrocarrils de la Generalitat els han mantingut, mentre que **la xarxa de rodalies gestionada per Renfe ha registrat un descens acumulat d'usuaris anuals del 12,9%**.

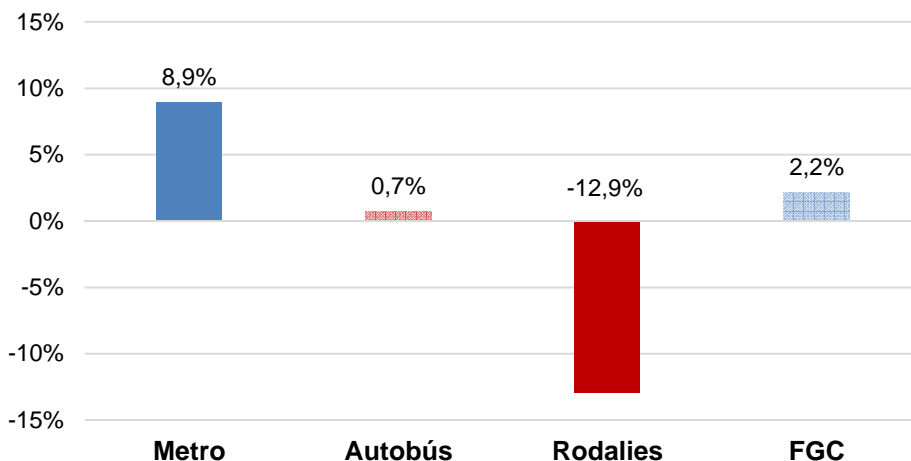
Així doncs, el comportament de la demanda acredita que **el sistema de transport públic** respon bé a les necessitats de desplaçaments interns de Barcelona però **presenta greus mancances per als desplaçaments de connexió amb l'exterior, especialment pel que fa a rodalies**.

### Evolució de la demanda de transport públic a l'RMB (milions de viatgers anuals)



Font: elaboració pròpia a partir de les publicades per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

### Evolució de la demanda de transport públic a l'RMB entre 2006 i 2015 (en %)



Font: elaboració pròpia a partir de les publicades per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

En conjunt, les restriccions pressupostàries dels darrers anys han provocat la pràctica paralització de les inversions públiques i **cada vegada es fan més palesos els efectes de la manca d'execució d'inversions i de desenvolupament de projectes que han patit especialment el sistema de rodalies i la xarxa viària metropolitana.**



Com a conclusió, **la Cambra de Comerç de Barcelona exigeix** que es corregeixi aquesta situació amb **una planificació previsible, raonada i raonable d'inversions en infraestructures de mobilitat** per evitar que les obres prioritàries s'eternitzin i que les actuacions pendents continuïn frenant la competitivitat territorial a causa de la congestió i la contaminació que es genera.

Per tant, **cal afrontar millores estructurals a les rodalies de Barcelona**, perquè han de ser la principal solució per a combatre la creixent congestió als accessos metropolitans, i **cal afrontar les deficiències de funcionalitat i també de connectivitat de la xarxa viària metropolitana**, tant per mitjà de noves connexions entre les vies d'alta capacitat i la xarxa local i urbana com per mitjà d'actuacions de mallat que ajudin a superar l'actual esquema eminentment radial, com l'enllaç de l'A-2 i l'AP-7 / B-30 a Castellbisbal, l'autovia orbital B-40, el desdoblament dels túnels de Vallvidrera, els nous túnels d'Horta (viari i ferroviari) o l'eix de la Conreria.



<http://premsa.cambrabcn.org>



@presscambrabcn #Cambrabcn