

## ***Análisis de los niveles de saturación de vehículos en las vías para acceder a la ciudad***

# **La congestión en los accesos a Sevilla cuesta 30.000 horas diarias a los usuarios**

- *Unos 70.000 usuarios soportan retenciones diariamente, un 31% de ellos en transporte público*
- *Un 19% de la red vial presenta congestión en hora punta. Siendo la circunvalación de Sevilla, y el corredor sur donde más usuarios de transporte colectivo la padecen*
- *La media de tiempo perdido por cada usuario es de 13,8 minutos al día, lo que equivale a 57 horas al año (7 días de vacaciones). Una cifra equiparable a la ciudad de Barcelona.*
- *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*

**Sevilla, 9 de febrero de 2011.-** El RACC, el mayor automóvil club de España, con 1.000.000 socios, a través de su Fundación y siguiendo la línea de trabajo de contribuir a la mejora de los índices de contaminación y promover una movilidad más sostenible, ha elaborado un nuevo estudio que evalúa los niveles de saturación –congestión- de la Corona de Afectación Metropolitana de Sevilla. Este estudio complementa el análisis de la congestión realizado en las ciudades de Madrid, Barcelona y Bilbao.

El objetivo del estudio es ofrecer una descripción detallada de la congestión en los accesos a Sevilla a partir del análisis de un día tipo y evaluar los costes que comporta para todos los usuarios de la red viaria, ya sean de vehículos privados o de transporte público, así como localizar los principales puntos críticos. De este modo se proponen soluciones RACC vinculadas a las infraestructuras y de gestión para la mejora del conjunto del sistema a corto plazo. El ámbito de estudio se ha centrado en un radio de 15 Km. desde el centro de Sevilla, e incluye los siete corredores principales: Sevilla (Se-30 y Se-20), Rivera Norte (A-66), Aljarafe Norte (A-49), Aljarafe Sur (A-8057 y A-8058), Norte (A-4), Este (A-92) y Sur (A-4 y A-376). Se han analizado 103 Km. contando ambos sentidos de la circulación valorando la congestión que se produce para cada tramo de un Km. y en franjas de 30 minutos.

### **La congestión, factor recurrente Sevilla**

El estudio pone de manifiesto que en un día tipo se estima que circulan por la red 590.000 vehículos/día y un 6% (40.000) soportan congestión. Traducido a usuarios, la congestión afecta, en grado diverso, a 70.000 usuarios, de los cuales un 31% lo padecen en transporte público.

### **Velocidades, intensidades medias**

- Por franjas horarias, el 50% de la congestión se concentra en 5 horas del día: de 7:00 a 10:00 h., de 14:00 a 15:00 h. y de 18:00 a 19:00 h.
- El 30% tan sólo en período de 7:00 a 10:00 h. de la mañana.
- La circunvalación de Sevilla, y el corredor sur es donde más usuarios de transporte público colectivo soportan congestión. En confrontación, en el corredor de Rivera Norte (A-66) y en el tramo sur de la A-4 no se ha detectado apenas congestión.

### **Congestión global**

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

- La congestión representa 29.914 horas/día de tiempo perdido, lo que equivale a 6,6 millones de horas perdidas al año
- Anualmente las retenciones en los accesos a Sevilla se estiman en 267.258 euros al día (66 millones de € por año)
- El tiempo perdido por usuario en hora punta (18,6 minutos) es un 35% superior al de la media diaria (13,8 minutos)

### **Congestión individual**

- La media de tiempo perdido por cada usuario es de 13,8 minutos al día, lo que equivale a 57 horas al año (7 días de vacaciones). Una cifra equiparable a las pérdidas de la ciudad de Barcelona.
- En hora punta (de 8.00 a 9.00 h) el tiempo perdido es de 18,6 minutos (77 horas al año lo que equivale a 10 días de vacaciones)
- El coste medio anual por usuario de la congestión para cada usuario es de 534€. Cuando se trata de un usuario en periodo punta (de 8 a 9 horas de la mañana) el coste hasta 717€.

### **Competitividad del transporte público**

El estudio deja patente que al realizar la comparativa entre el tiempo utilizado en desplazamientos entre transporte público o privado, el tiempo usado en transporte público es superior al del transporte privado, sobre todo cuando se realiza un cambio modal (Parque industrial-Aeropuerto, con motivo de negocios y Santiponce-Universidad).

### **Soluciones RACC a la congestión**

El punto de partida se centra en el hecho de que es fundamental reducir los tiempos de viaje en transporte público y equiparlo en tiempos de viaje, confort y regularidad con el vehículo privado. Las propuestas de medidas a corto plazo que persiguen efectos importantes y duraderos en el tiempo se deben centrar en: potenciar el transporte público, mejora de la gestión de la movilidad y mejora de las infraestructuras.

#### **1. Potenciación del transporte público:**

##### **A. Creación de carriles BUS-VAO**

Ampliación de la red de vías segregadas BUS-VAO: a) A-49 entre Gines y plataforma margen derecho b) A-92 entre Torrelaguna y la SE-30

**B. Refuerzo BUS-Exprés**

Refuerzo de las líneas BUS-Exprés en determinados corredores:  
40 expediciones adicionales en hora punta supondría 1.600 usuarios menos de vehículo privado

**C. Aumento de servicios discrecionales o de lanzaderas a polígonos industriales** que aumenten o complementen la capilaridad en hora punta del transporte público

**D. Incremento de aparcamientos de intercambio modal**

Ampliar la red de aparcamientos de disuasión, en especial de los relacionados con la red de cercanías

**2. Mejora de la gestión de la movilidad:****A. Incremento de la ocupación media del vehículo privado**

Consiste en fomentar la eficiencia del coche, promoviendo y primando una ocupación elevada. Se estima que ésta podría aumentar entre un **5%** y un **10%**. La creación de los nuevos carriles BUS-VAO por corredor supone un estímulo indispensable.

**B. Utilización de tecnologías inteligentes**

La utilización de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico es un instrumento cada vez más extendido en los países de nuestro entorno y que presenta un amplio margen de actuación en nuestro país. Puede comportar un aumento de hasta un **15%** de la capacidad del vial y una disminución de la congestión de un **25%**.

**C. Gestión de la demanda en destino**

La estrategia tarifaria en los aparcamientos en los centros de la ciudad y las limitaciones que las zonas reguladas representan para el estacionamiento de larga duración, deben ser complementadas con mejores sistemas de distribución de mercancías. Si bien Sevilla ha iniciado esta política, queda mucho por hacer en municipios adyacentes y en destinos de trabajo con alternativas de transporte público.

**3. Mejora de las infraestructuras:****A. Ampliación del Puente del Centenario**

El puente supone un cuello de botella dentro de la red vial y sería una de las actuaciones más valoradas por parte de los usuarios. Dicha ampliación debería prever además un espacio segregado para el transporte público.

**B. Segregación completa de la SE-30.**

El tramo norte concentra la mayor parte de la congestión y rompe la homogeneidad de uso de la red viaria.

### **C. Solución y gestión de nudo.**

Los Nodos viales constituyen muchos de los puntos de congestión recurrente. Pequeñas intervenciones solucionadas rápidamente deberían realizarse teniendo en cuenta el alto factor de impacto que pueden tener sobre la congestión.

### **Metodología del estudio**

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, que complementa los estudios realizados en Barcelona y Madrid, 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 (Movitest), así como una encuesta específica a 2.400 conductores de vehículo privado y 780 usuarios de transporte público. También se ha contado con la información facilitada por los aforos automáticos instalados por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ayuntamiento de Sevilla y de las páginas webs de estos organismos.

| Fuentes de información  |
|---|
| a. Web Sevilla y documentación oficial:<br>Pla de Transportes metropolitanos                          |
| b. Aforos automáticos (DGT,<br>Ayuntamiento de Sevilla)   |
| c. Información vehículo Movitest<br>(RACC): recorridas todas las vías<br>analizadas al menos 4 veces. |
| d. Encuesta a 3.294 residentes en el<br>ámbito CAM; 2.400 a conductores<br>habituales.                |
| e. Información estadística INE (censo<br>2001)  |
| f. Información estadística del anuario<br>económico de la Caixa. 2009                                 |

### **RACC**

El RACC, con un millón de socios, es el mayor automóvil club de España, realiza más de 1.300.000 servicios al año de asistencia mecánica, personal y médica urgente y posee una red de 235 puntos de atención en toda España. Como entidad al servicio de la sociedad, impulsa la movilidad sostenible, la seguridad viaria y el medio ambiente y promueve el deporte del motor con la organización de tres pruebas para los mundiales: F1, Motociclismo y Rallies, y el apoyo constante al deporte base.