

El RACC avalua l'eficàcia del transport públic urbà de Palma de Mallorca

- *L'auditoria rep una puntuació global baixa (50 punts sobre 100), valorada en dues estrelles RACC, gairebé tres*
- *La manca de rapidesa en el desplaçament, però sobretot la baixa fiabilitat dels horaris/freqüència, aspectes a millorar*

Palma de Mallorca, 22 de juliol 2011.- El RACC, l'automòbil club més gran d'Espanya, seguint la línia de fomentar la seguretat viària i vetllar per la defensa dels usuaris en aspectes de mobilitat, presenta una nova auditoria de mobilitat urbana centrada a avaluar el servei proporcionat pel transport públic urbà de Palma, representat pel bus urbà i una única línia de metro disponible actualment.

El RACC amb la realització d'aquestes auditories, pretén contribuir a la millora de la qualitat de vida i l'entorn dels usuaris dels serveis i equipaments de mobilitat, responent i anticipant-se a les seves necessitats canviants relacionades amb la mobilitat, l'oci i l'assistència.

La preocupació per les emissions derivades del transport i els seus efectes sobre la salut també es tradueixen per part del RACC i la seva Fundació en una defensa dels mitjans de transport col·lectius com a mesura fonamental per pal·liar aquests aspectes i aconseguir una modificació dels hàbits de desplaçament on l'automòbil s'utilitzi amb criteris racionals.

El resultat de l'avaluació del transport públic urbà de Palma s'ha calculat en base a aspectes principals que han de permetre obtenir la puntuació o nota global RACC:

- **Rapidesa:** que el temps invertit a cada desplaçament sigui adequat a la distància màxima a recórrer
- **Fiabilitat:** el grau d'acompliment de l'horari o freqüència establert
- **Comoditat:** que les parades i transbordaments siguin accessibles i no es produeixi sobreocupació.
- **Informació:** que es faciliti informació al client, abans i durant el viatge
- **Tarifa:** que la tarifa bonificada sigui com a mínim més econòmica que un trajecte similar en vehicle privat.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

Els aspectes bàsics s'obtenen a la seva vegada de la valoració d'un conjunt de paràmetres específics.

Aspecte 1: Rapidesa	
p 1.1	<i>Velocitat de desplaçament en dia laborable</i>
Aspecte 2: Fiabilitat	
p 2.1	<i>Expedicions que compleixen l'horari o la freqüència publicitada</i>
Aspecte 3: Comoditat	
p 3.1	<i>Ocupació</i>
p 3.2	<i>Existència de marquesines</i>
p 3.3	<i>Proximitat de l'autobús a la parada</i>
p 3.4	<i>Accessibilitat de l'autobús</i>
Aspecte 4: Informació	
p 4.1	<i>Informació a la web</i>
p 4.2	<i>Informació telefònica</i>
p 4.3	<i>Informació estàtica a parada</i>
p 4.4	<i>Informació dinàmica a parada</i>
p 4.5	<i>Informació a l'autobús</i>
Aspecte 5: Tarifa	
p 5.1	<i>Coordinació tarifària amb el vehicle privat</i>
p 5.2	<i>Bonificació de col·lectius sensibles</i>

El procediment de valoració consisteix a aplicar una anàlisi multicriteri realitzada sobre els 5 aspectes bàsics, ponderats segons la seva importància en relació a les necessitats o nivell de servei per als usuaris. La suma d'aquests aspectes pot arribar a assolir una valoració de 100 punts. A la mitjana de puntuació s'aplica una escala de valors qualitativa RACC de colors i estrelles.

Puntuació	Estrelles
De 0 a 20 punts	★
Més de 20 a 50 punts	★ ★
Més de 50 a 70 punts	★ ★ ★
Més de 70 a 90 punts	★ ★ ★ ★
Més de 90 a 100 punts	★ ★ ★ ★ ★

Àmbit d'anàlisi

Entorn conurbà de Palma de Mallorca. El transport públic urbà de Palma està compost per 31 línies d'autobús que cobreixen pràcticament tot el territori i una línia de metro (8,2 km. i 9 parades) que connecta el centre (Pl. Espanya) amb Son Castelló i la Universitat.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

Protocol de realització / Metodologia d'anàlisi

El procediment d'elaboració consisteix en:

- Establir punts claus origen-destí de l'entorn urbà establerts a partir del lloc on conflueixen un major número de línies (Av. España). Les combinacions entre aquests punts permet seleccionar itineraris possibles en transport públic urbà. S'han considerat 14 punts origen/destí de viatge, la qual cosa determina l'anàlisi d'un total de 182 trajectes o itineraris, alguns d'ells amb necessitat de transbordament.

Relació de punts origen/destí

1. Les Meravelles
2. Aeroport
3. Capità Ramonell / Xadó
4. Son Ferriol
5. San Ignacio-Circunvalación
6. Empresari Josep Roig/Can Foradí
7. Son Castelló
8. Av. España
9. Capità Salou/St. Vicent de Pons
10. Quatre de Novembre/Camino de Jesús
11. Universitat
12. Sant Agustí
13. Viñedo/Porto
14. Joan Miró/Port

- Realitzar una selecció aleatòria de parades de bus per al seu anàlisi. En concret s'han inspeccionat un total de 66 parades de bus, que representa aproximadament un 25% del total de parades de la ciutat
- Realitzar comptatges d'ocupació i hora de pas de les línies per analitzar el nivell de confort dins de l'autobús i el compliment de la freqüència. En total s'han controlat un total de 701 expedicions al seu pas per les parades més representatives (Pl. España i Av. Jaume III)
- Realitzar una anàlisi de gabinet destinat a conèixer a la web els itineraris a realitzar, les tarifes i altres elements que siguin d'utilitat per a la realització de l'auditoria
- Processar i afegir la informació obtinguda per a la seva valoració quantitativa amb estrelles RACC

Resultat general

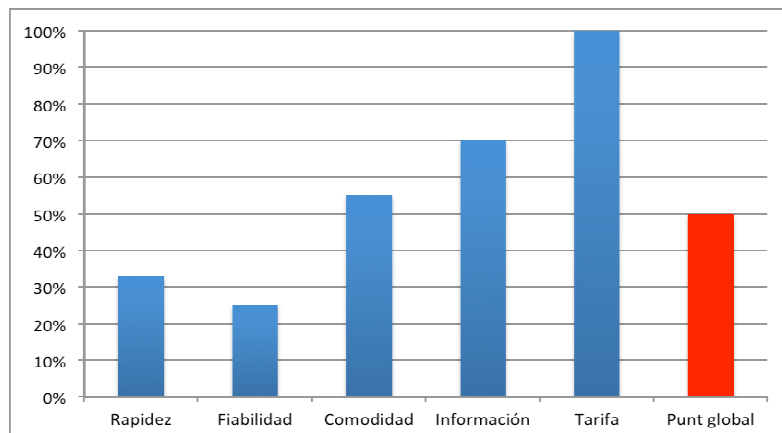
El transport públic urbà de Palma obté en termes generals una puntuació baixa: 50 punts sobre 100 (dos estrelles RACC, gairebé tres).

Tot i que disposa d'una oferta considerable, l'escassa rapidesa de desplaçaments del conjunt d'itineraris, però sobretot la baixa fiabilitat dels horaris/freqüències establerts pel propi servei, clarament millorable, així com la limitada accessibilitat a les parades, es tradueix en què el servei de transport públic urbà només frega els mínims acceptables que esperen els usuaris per a una ciutat de la seva categoria.

Aquesta situació impossibilita aconseguir en un futur proper un canvi d'hàbits dels usuaris per afavorir una mobilitat urbana on el vehicle privat motoritzat tingui menor pes específic (el 49% de la quota modal en l'actualitat).

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat



Només la informació a l'usuari i la tarifa aconseguen elevar la mitjana final.

Conclusions de caràcter global

- Com passa a la majoria de les ciutats, **no existeix un model de transport públic entès com un sistema coordinat on les alternatives disponibles: bus, metro en aquest cas, es complementen** clarament en una visió coordinada de recursos orientada a proporcionar eficàcia a l'usuari.

La xarxa de transport públic encara funciona com una superposició d'alternatives, que intenten buscar un punt de trobada. Sense una visió integrada, difícilment, pot presentar-se una alternativa que a mig termini sigui capaç de competir amb el vehicle motoritzat i contribuir al canvi d'hàbits que requereix la mobilitat més sostenible, objectiu general gairebé la totalitat de ciutats.

- Obviant que el metro actualment només disposa d'una línia, l'única alternativa viable per a la majoria de l'entorn urbà de Palma és la xarxa de bus. Una xarxa que manté l'estructura radial característica, amb línies que conflueixen en un àmbit principal de la ciutat, dissenyades sota la lògica de l'interès majoritari de destins del usuaris, però que la seva saturació acaba per perjudicar l'objectiu principal que persegueix: la mobilitat sostenible, que implica comoditat, eficàcia i eficiència, a més de reduir l'impacte ambiental.

En aquest sentit, es comença a requerir **canvis de model, encara que sigui amb una xarxa específica.**

Conclusions de caràcter específic

- El temps de trajecte en algunes connexions sobre les distintes parts de la ciutat és elevat, bé perquè es tracta de relacions transversals o bé perquè són desplaçaments llargs en què l'autobús és poc competitiu amb el vehicle privat. En canvi, en les relacions més curtes principalment les radials, i les connectades amb la xarxa de metro s'obtenen temps de trajecte acceptables.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

▪ La inexistència d'una **xarxa completament segregada del transport públic i sense prioritat semafòrica** ocasiona una competició amb l'espai del vehicle motoritzat. Així comparteixen els mateixos problemes de congestió i aporten pocs avantatges competitius en temps amb el vehicle privat. A més, **la freqüència resulta irregular**, amb línies on s'alterna el pas de dos autobusos molt seguits d'una mateixa línia, amb períodes que poden arribar als 20 minuts. Tanmateix, destaca com a factor positiu que el 64% de les expedicions registrin un interval de pas mitjà per sota del que s'anuncia.

▪ La **irregularitat del servei d'autobús i del nivell de demanda** en alguns períodes fa que en un **47% de les expedicions s'observin viatgers a peu**. En un 5% de les expedicions es registren ocupacions plenes.

▪ Pel que fa l'accessibilitat hem de destacar **com a factor positiu que tots els autobusos són accessibles i disposen de plataforma baixa**. Per contra, l'equipament de les parades és millorable, ja que algunes no disposen de marquesina o simplement són inaccessibles per l'existència de vorals o cordons d'estacionament.

▪ **La informació és un dels aspectes millor valorats**, ja que ofereix informació abundant a la pàgina web sobre horaris, freqüències i temps de trajectes i en molts parades existeix informació sobre el temps d'espera per al següent autobús. Cal afegir que via telefònica també és possible obtenir aquesta informació.

▪ Per últim, **el sistema tarifari obté la màxima puntuació**, ja que la tarifa està clarament bonificada en relació a l'usuari del vehicle privat i s'ofereixen una sèrie de títols especials per a determinats col·lectius.

Recomanacions RACC

▪ Actuacions de millora de gestió de la velocitat comercial de l'autobús mitjançant vies segregades, prioritització semafòrica, etc.

▪ Estudiar la possibilitat de crear busos-express per a determinats recorreguts, si finalment es desestima la implantació del tramvia per temes pressupostaris.

▪ La prioritització semafòrica i la segregació de l'autobús també incidirà en una major regularitat del servei i en una distribució més homogènia de l'ocupació dels diferents autobusos. L'Administració també cal que es plantegi alternatives per a les línies més carregades en hora punta.

▪ És convenient reordenar les línies transversals i els punts de connexió entre les diferents línies tendint cap a un model en xarxa, més que de línies.

▪ Extendre al conjunt de la xarxa el nivell d'equipament de les parades, i millora de l'accessibilitat a l'autobús, evitant l'aparcament il·legal o simple indisciplina i mobiliari urbà que impedeix l'accés, una solució que resulta molt senzilla en general.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

- Un sistema unificat d'informació web de transport públic urbà, incorporant els diferents modes de transport col·lectiu i d'ús individual, fins i tot de previsió de cost final (com l'aparcament, que sovint s'obvia) podria aportar una informació molt útil a l'usuari per decidir-se pel transport públic. Els esforços a proporcionar facilitats a l'usuari sempre reverteixen en una major acceptació pública del servei.

RACC

El RACC, amb un milió de socis, és l'automòbil club més gran d'Espanya, realitza més d'1.300.000 serveis l'any d'assistència mecànics, personal i mèdica urgent i posseeix una xarxa de 235 punts d'atenció a tot Espanya. Com a entitat al servei de la societat, impulsa la mobilitat sostenible, la seguretat viària i el medi ambient i promou l'esport del motor amb la organització de tres proves per als mundials: F1, Motociclisme i Rallies, i el suport a l'esport base.