

El RACC evalúa la eficacia del transporte público urbano de Palma de Mallorca

- *La auditoría recibe una puntuación global baja (50 puntos sobre 100), valorada en dos estrellas RACC, prácticamente tres*
- *La falta de rapidez en el desplazamiento pero sobre todo la baja fiabilidad de los horarios/frecuencia son aspectos a mejorar*

Palma de Mallorca, 22 de julio de 2011.- El RACC, el automóvil club más grande de España, siguiendo la línea de fomentar la seguridad vial y velar por la defensa de los usuarios en aspectos de movilidad, presenta una nueva auditoría de movilidad urbana centrada en evaluar el servicio proporcionado por el transporte público urbano de Palma, representado por el autobús urbano y una única línea de metro disponible actualmente.

El RACC con la realización de estas auditorías, pretende contribuir a la mejora de la calidad de vida y el entorno de los usuarios de los servicios y equipamientos de movilidad, respondiendo y anticipándose a sus necesidades cambiantes relacionadas con la movilidad, el ocio y la asistencia.

La preocupación por las emisiones derivadas del transporte y sus efectos sobre la salud también se traducen por parte del RACC y su Fundación en una defensa de los medios de transporte colectivos como medida fundamental para paliar estos aspectos y conseguir una modificación de los hábitos de desplazamiento donde el automóvil se utilice con criterios racionales.

El resultado de la evaluación del transporte público urbano de Palma se ha calculado en base a aspectos principales que han de permitir obtener la puntuación o nota global RACC:

Rapidez: que el tiempo invertido en cada desplazamiento sea adecuado a la distancia máxima a recorrer

Fiabilidad: el grado de cumplimiento del horario o frecuencia establecida

Comodidad: que las paradas y los transbordos sean accesibles y no se produzca sobreocupación

Información: que se facilite información al cliente, antes y durante el viaje

Tarifa: que la tarifa bonificada sea como mínimo más económica que una trayecto similar en vehículo privado

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Los aspectos básicos se obtienen a su vez de la valoración de un conjunto de parámetros específicos.

El procedimiento de valoración consiste en aplicar un análisis multicriterio realizada sobre los aspectos básicos, ponderados según su importancia en relación a las necesidades o nivel de servicio por los usuarios. La suma de estos aspectos puede llegar a lograr una valoración de 100 puntos. A la media de puntuación se aplica una escala de valores cualitativa RACC de colores y estrellas.

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	★ ★ ★ ★ ★

Àmbito de anàlisis

Entorno conurbano de Palma de Mallorca. El transporte público urbano de Palma está compuesto por 31 líneas de autobús que cubren prácticamente todo el territorio y una línea de metro (8,2 km. 19 paradas) que conecta el centro (*Pl. España*) con *Son Castelló* y la Universidad.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Protocolo de realización/ Metodología de análisis

El procedimiento de elaboración consiste en:

- Establecer puntos clave de origen – destino del entorno urbano establecidos a partir de lugares donde confluye un mayor número de líneas (Av. España). Las combinaciones entre estos puntos permite seleccionar itinerarios posibles en transporte público urbano. Se han considerado 14 puntos origen/destino de viaje, la cual cosa determina el análisis de un total de 182 trayectos o itinerarios, algunos de ellos con necesidad de transbordo.

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

- Realizar una selección aleatoria de paradas de autobús para su análisis. En concreto se ha de inspeccionar un total de 66 paradas de autobús, que representa aproximadamente un 25% del total de paradas de la ciudad.
- Realizar recuentos de ocupación y hora de paso de las líneas para analizar el nivel de confort dentro del autobús y el cumplimiento de la frecuencia. En total se han controlado un total de 701 expediciones a su paso por las paradas más representativas (Pl. España y Av. Jaume III)
- Realizar un análisis de gabinete destinado a conocer en la web los itinerarios a realizar, las tarifas y otros elementos que sean de utilidad para la realización de la auditoria.
- Procesar y añadir la información obtenida para su valoración cuantitativa con estrellas RACC.

Resultado general

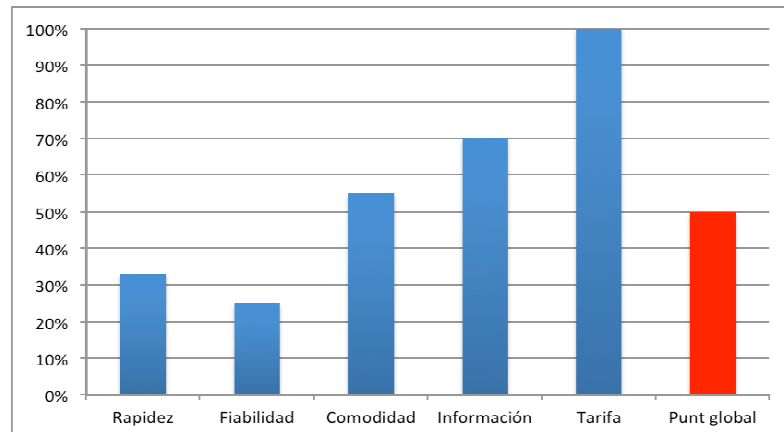
El transporte público urbano de Palma obtiene en términos generales una puntuación baja: 50 puntos sobre 100 (dos estrellas RACC, casi tres).

Aunque dispone de una oferta considerable, la escasa rapidez de desplazamientos del conjunto de itinerarios, pero sobre todo la baja fiabilidad de los horarios/frecuencias establecidas por el propio servicio, claramente mejorable, así como la limitada accesibilidad de las paradas, se traduce en que el servicio de transporte público urbano sólo roza los mínimos aceptables que esperan los usuarios para una ciudad de su categoría.

Esta situación imposibilita conseguir en un futuro cercano un cambio de hábitos de los usuarios para favorecer una movilidad urbana donde el vehículo privado motorizado tenga menor peso específico (el 49% de la cuota modal en la actualidad)

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es



Sólo la información a el usuario y la tarifa consigue elevar la media final.

Conclusiones de carácter global

- Como pasa en la mayoría de las ciudades, no **existe un modelo de transporte público entendido como un sistema coordinado dónde las alternativas disponibles: bus, metro en este caso, se complementan** claramente en una visión coordinada de recursos orientada a proporcionar eficacia e el usuario.

La red de transporte público todavía funciona como una superposición de alternativas, que intentan buscar un punto de encuentro. Sin una visión integrada, difícilmente, puede presentare una alternativa que a medio termino sea capaz de competir con el vehículo motorizado y contribuya al cambio de hábitos que requieren la movilidad más sostenible, objetivo general prácticamente en la totalidad de ciudades.

- Obviando que el metro actualmente sólo dispone de una línea, la única alternativa viable para la mayoría del entorno urbano de Palma es la red de autobús. Una red que mantiene la estructura radial característica, con líneas que confluyen en un ámbito principal de la ciudad, diseñadas bajo la lógica del interés mayoritario de destinos del usuario, pero que su saturación acaba por perjudicar el objetivo principal que perseguir: la movilidad sostenible, que implica comodidad, eficacia y eficiencia, además de recudir el impacto ambiental.

En este sentido, se comienza a requerir **cambios de modelo, a pesar de que sea con una red específica.**

Conclusiones de carácter específico

El tiempo de trayecto en algunas conexiones sobre las distintas partes de la ciudad es elevada, bien porque se trata de relaciones transversales o bien porque son desplazamientos largos en que el autobús es poco competitivo con el vehículo privado. En cambio, en las relaciones más cortes principalmente las radiales, y las conectadas con la red de metro se obtienen tiempos de trayecto aceptables.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

- La inexistencia de una **red complemente segregada del transporte público y sin prioridad semafórica** ocasiona una competición con el espacio del vehículo motorizado. Así comparten los mismos problemas de congestión y aportan pocas ventajas competitivas en tiempo con el vehículo privado. Además, **la frecuencia resulta irregular**, con líneas donde se alternan el paso de dos autobuses muy seguidos de una misma línea, con períodos que pueden llegar a los 20 minutos. Así mismo, destaca como factor positivo que el 64% de las expediciones registren un intervalo de paso mediano por debajo de lo que se anuncia.
- La **irregularidad del servicio de autobús y del nivel de demanda** en algunos periodos hace que en un **47% de las expediciones se observen viajeros a pie**. En un 5% de las expediciones se registren ocupaciones llenas.
- Respecto a la accesibilidad tenemos que destacar como factor **positivo que todos los autobuses son accesibles y disponen de plataforma baja**. Por otra parte, el equipamiento de las paradas es mejorable, ya que algunas no disponen de marquesina o simplemente son inaccesibles para la existencia de aceras o cordones de estacionamiento.
- **La información es uno de los aspectos mejor valorados**, ya que ofrece información abundante a la página web sobre horarios, frecuencias y tiempo de trayectos y en muchas paradas existe información sobre el tiempo de espera para el siguiente autobús. Es necesario añadir que vía telefónica también es posible obtener esta información.
- Por último, **el sistema tarifario obtiene la máxima puntuación**, ya que la tarifa está claramente bonificada en relación al usuario del vehículo privado y se ofrece una serie de títulos especiales para determinados colectivos.

Recomendaciones RACC

- Actuaciones de mejora de gestión de la velocidad comercial del autobús mediante vías segregadas, priorización semafórica, etc.
- Estudiar la posibilidad de crear bus-express para determinar recorridos, si finalmente se desestima la implantación del tranvía por temas presupuestarios.
- La priorización semafórica y la segregación del autobús también incidirá en una mayor regularidad y en una distribución más homogénea de la ocupación de los diferentes autobuses. La Administración también es necesario que se plateen alternar vías para las líneas más cargadas en hora punta.
- Es conveniente reordenar las líneas transversales y los puntos de conexión entre las diferentes líneas con una tendencia hacia un modelo en red, más que de líneas.
- Extender el conjunto de la red al nivel de equipamiento de las paradas y mejora de la accesibilidad al autobús, evitando el aparcamiento ilegal o simple indisciplina y mobiliario urbano que impide el acceso, una solución que resulta muy sencilla en general.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

- Un sistema unificado de información web de transporte público urbano, incorporando los diferentes modos de transporte colectivo y de uso individual, incluso de previsión de coste final (como el aparcamiento, que a menudo se obvia) podría aportar una información muy útil al usuario para decidirse por el transporte público. Los esfuerzos en proporcionar facilidades al usuario siempre revierte en una mayor aceptación pública del servicio.

RACC

- El RACC, con un millón de socios, es el automóvil club más grande 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 a 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 soporte base.