

Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo C: Benchmarking

[VCG]



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL CAMPO DE GIBRALTAR

Índice

1. Benchmarking 3

Índice de gráficos

Gráfico 1.1: Reparto modal por área metropolitana 3

Índice de tablas

Tabla 1.1: Plazas/km ofertadas..... 4

Tabla 1.2: Intervalo medio en hora punta..... 4

Tabla 1.4: Accesibilidad al transporte público..... 4

Tabla 1.5: Oferta de bicicletas públicas. 4



1. Benchmarking.

El Benchmarking es una metodología que identifica diferentes indicadores de diferentes ciudades de similares características y realiza una evaluación comparativa entre ellas. Para este caso y por similitud, se han recogido las áreas metropolitanas de Bahía de Cádiz, Alicante y Camp de Tarragona. Para ello se ha utilizado el último informe de 2017 del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), realizando una comparación con la comarca del Campo de Gibraltar.

Los motivos de elección de estas ciudades son:

- La densidad poblacional de las áreas metropolitanas (2017):
 - Densidad poblacional del Campo de Gibraltar: 176 hab./Km².
 - Densidad poblacional de la Bahía de Cádiz: 248 hab./Km².
 - Densidad poblacional de Camp de Tarragona: 204 hab./Km².
 - Densidad poblacional de Alicante: 1.314 hab./Km².
- La configuración urbana y las infraestructuras.

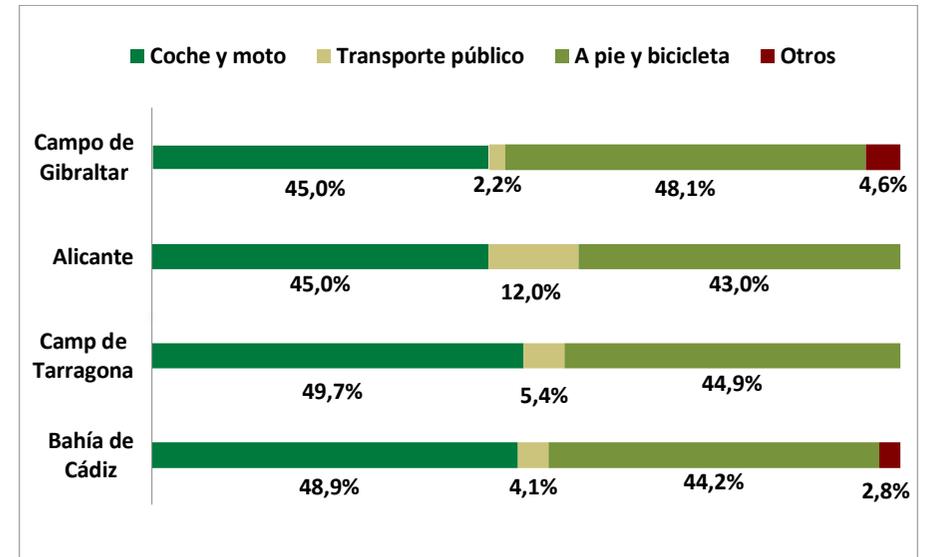
En un día laborable se realizaron los siguientes viajes en cada área metropolitana (según los últimos datos disponibles en el OMM'17):

- Campo de Gibraltar (2007): 0,56 millones de viajes.
- Bahía de Cádiz (2007): 2,57 millones de viajes.
- Camp de Tarragona (2006): 1,85 millones de viajes.
- Alicante (2013): 0,72 millones de viajes.

De igual forma, el reparto modal indica que en todas las áreas hay predominio del vehículo privado para llevar a cabo los

desplazamientos dentro de las áreas metropolitanas, situándose la media en 47,2%, y oscilando entre Alicante o Campo de Gibraltar (45%) y Camp de Tarragona (49,7%).

Gráfico 1.1: Reparto modal por área metropolitana.



Fuente: OMM 2017 y EDM 2018

También es significativa la diferencia del uso del transporte público, donde la mayor participación, entre las áreas seleccionadas, se da en Alicante (12%), situándose el Campo de Gibraltar muy por debajo (2,2%). La participación del transporte público en el territorio comarcal se acerca más al de Bahía de Cádiz (4,1%) y Camp de Tarragona (5,4%), aunque se sigue situando por debajo.

Según los datos ofrecidos por el OMM se puede realizar una comparativa de las plazas por kilómetro ofertadas en transporte público en el año 2017, lo que permitirá conocer la densidad de oferta en las distintas áreas.

Tabla 1.1: Plazas/km ofertadas.

Área Metropolitana	Total autobuses (mill)
Bahía de Cádiz	406
Alicante	614
Camp de Tarragona	1.086
Campo de Gibraltar	94

Fuente: OMM 2017

Con este comparativo se hace evidente que la oferta del área del Campo de Gibraltar es muy baja. A pesar de tener diferentes características, ya sean de un tipo o de otro, cualquiera de las áreas elegidas presenta una gran diferencia en el servicio de transporte público existente.

El informe de 2017 también facilita el intervalo medio en hora punta de cada área metropolitana. Si se compara este dato, obviando el dato para Alicante por ser extremadamente alto, el servicio ofrecido por el Campo de Gibraltar tiene un intervalo mayor al del resto de áreas estudiadas.

Tabla 1.2: Intervalo medio en hora punta.

Área Metropolitana	Autobús Metropolitano
Bahía de Cádiz	15
Alicante	84
Camp de Tarragona	10
Campo de Gibraltar	>30

Fuente: OMM 2017. Unidad en minutos.

En materia de accesibilidad y según los datos conocidos, el Campo de Gibraltar se sitúa en buen puesto en cuanto a porcentaje de población con una parada de transporte público a menos de 300 metros, alcanzado el porcentaje de sus áreas análogas. Por otro lado, la adaptación de la flota y estaciones para PMR no es total, pero está dentro de la media.

Tabla 1.3: Accesibilidad al transporte público.

Área Metropolitana	% de vehículos o estaciones equipados totalmente para PMR		% de población a menos de 300 m de la parada.	
	Autobús Urbano	Autobús Metropolitano	Zona Urbana	Zona Metropolitana
Bahía de Cádiz	-	64	94	86
Alicante	100	100	-	-
Camp de Tarragona	100	70	100	-
Campo de Gibraltar	-	82	-	85

Fuente: OMM 2017.

Con respecto al transporte en bicicleta pública, sólo dispone de este servicio el municipio de Algeciras. Como se puede observar en la siguiente tabla el número de bicicletas por cada 1.000 habitantes es muy pequeño.

Tabla 1.4: Oferta de bicicletas públicas.

Ciudad	Puntos de préstamos	Número total de anclajes	Bicicletas disponibles	Horario de servicio (horas)	Bici/1.000 hab.
Cádiz	1	-	21	14,25	0,17
Alicante	-	-	-	-	-
Tarragona	-	-	-	-	-
Algeciras	1	6	6	18	0,05

Fuente: OMM 2017 y OMM 2016.

Por último, las infraestructuras que apoyan los modos sostenibles como el transporte público y la bicicleta son escasos o inexistentes. Actualmente, no existen plataformas reservadas que favorezcan al transporte público y la red de carriles bici es escasa y sin continuidad.

Del análisis comparativo se pueden extraer las siguientes **conclusiones**:

- En lo que respecta al reparto modal, en el área del Campo de Gibraltar existe **predominio del vehículo privado**, aunque en la comparativa con las otras áreas, el porcentaje de participación de este modo se encuentra en la media.
- De las ciudades escogidas, el Campo de Gibraltar tiene la **menor participación del transporte público** de todas.
- La densidad de oferta de la comarca es muy inferior al de sus similares **ofreciendo tan solo 94 plazas/km**.
- En cuanto a **intervalos medios en horas punta**, el área comarcal se encuentra en un segundo puesto por debajo de Alicante donde es extremadamente **alto**.
- Con respecto a la oferta de bicicletas públicas, el servicio solamente está implantado en el municipio de Algeciras con unas **cifras de bicicletas y puntos de préstamos muy escasas**.
- Destaca también la **inexistencia de carriles reservados al transporte público y una red de carriles bici muy limitada y discontinua**.

Todas estas conclusiones hacen evidente las deficiencias del transporte público y la baja oferta que ofrece en la comarca.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL CAMPO DE GIBRALTAR