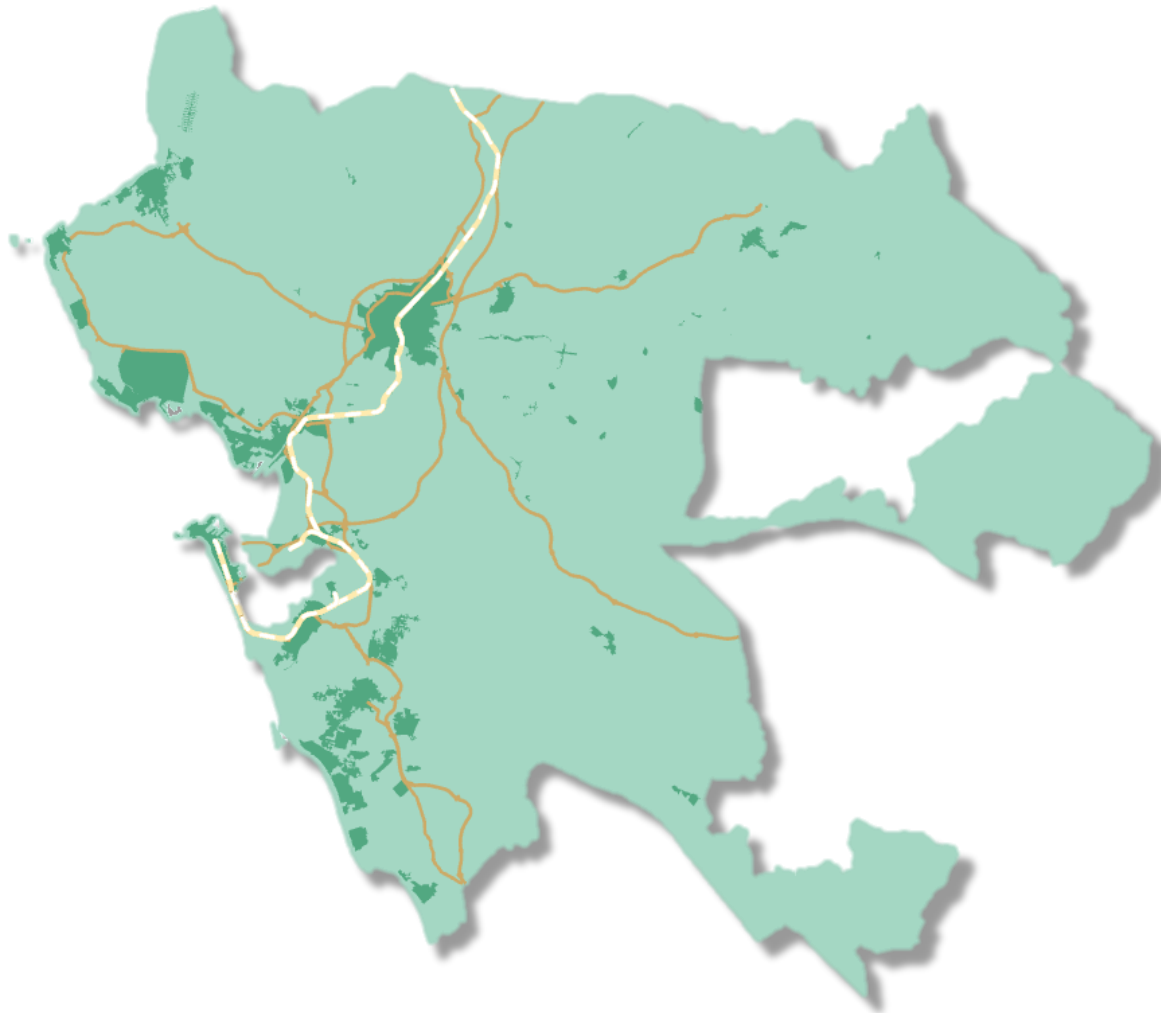


Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo: Benchmarking

Abril 2024



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Índice:

1. BENCHMARKING	3
1.1. DESARROLLO DE LA EVALUACIÓN COMPARATIVA.....	3
1.2. CONCLUSIONES	5

Índice de tablas:

Tabla 1: Plazas-km ofertadas por año (millones).....	4
Tabla 2: Intervalo medio en hora punta (minutos).	4
Tabla 3: Accesibilidad al transporte público.	5
Tabla 4: Oferta de bicicletas públicas.....	5

Índice de figuras:

Figura 1:Reparto modal por área metropoitana, todos los motivos.....	3
Figura 2: Reparto modal por área metropolitana, viajes por motivo de trabajo y estudios.....	4

1. Benchmarking

1.1. Desarrollo de la evaluación comparativa

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 Alicante y Camp de Tarragona y Campo de Gibraltar para su comparación con Bahía de Cádiz.

Para ello se ha utilizado el último informe de 2021 del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), que recoge y define la movilidad según datos del año 2019.

Los motivos de elección de estas ciudades son:

- La densidad poblacional de las áreas metropolitanas (2019):
 - Densidad poblacional de la Bahía de Cádiz: 248 hab./Km2
 - Densidad poblacional del Campo de Gibraltar: 178 hab./Km2.
 - Densidad poblacional de Camp de Tarragona: 209 hab./Km2.
 - Densidad poblacional de Alicante: 1.329 hab./Km2.
 - La configuración urbana y las infraestructuras.

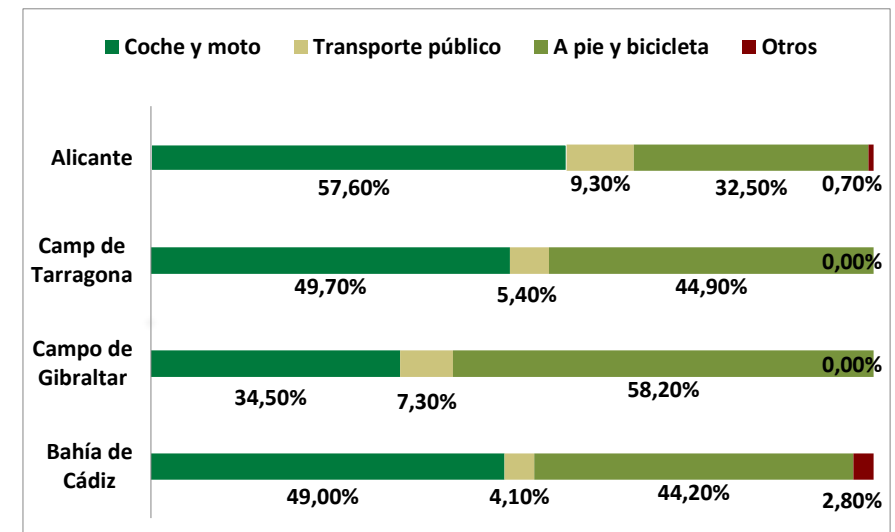
Atendiendo a la movilidad diaria, en un día laborable se realizaron los siguientes viajes en cada área metropolitana (según los últimos datos disponibles en el OMM'19):

- Bahía de Cádiz (2015): 2,57 millones de viajes.

- Campo de Gibraltar (2007): 0,56 millones de viajes.
- Camp de Tarragona (2006): 1,85 millones de viajes.
- Alicante (2018): 1,76 millones de viajes.

De igual forma, el reparto modal indica que en todas las áreas excepto en Campo de Gibraltar hay predominio del vehículo privado (coche y moto) para llevar a cabo los desplazamientos dentro de las áreas metropolitanas, situándose la media en 47,7%, y oscilando entre Alicante (57,6%) y Campo de Gibraltar (34,5%).

Figura 1: Reparto modal por área metropolitana, todos los motivos.

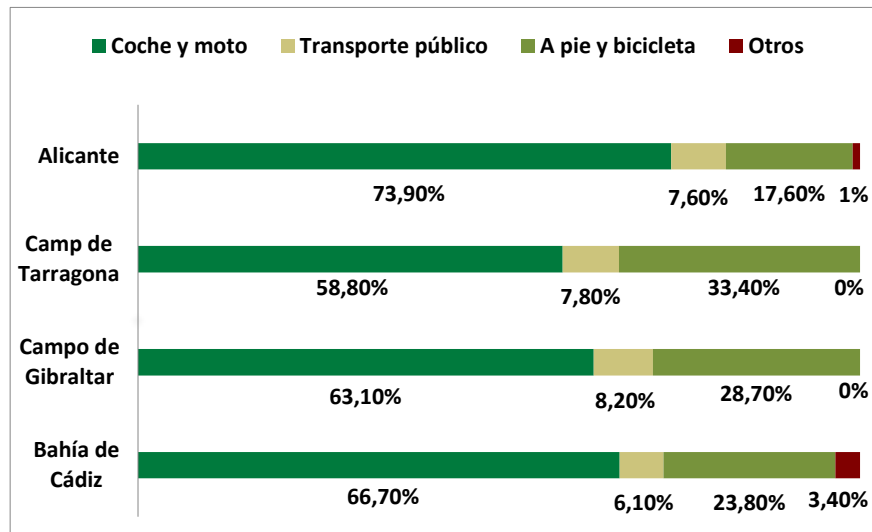


Fuente: Informe OMM 2019.

Atendiendo a las cifras de uso del transporte público, es interesante observar el mayor peso en Alicante (9,3%) y del resto de áreas metropolitanas respecto a Bahía de Cádiz, con una representación significativamente baja, del 4,1%. La media de todas las áreas metropolitana de análisis es del 6,5%.

Sin embargo, el OMM también ofrece datos de reparto modal para los desplazamientos de movilidad obligada, es decir, por motivos de trabajo y estudios. En este sentido, el reparto modal indica que en todas las áreas predomina el uso del vehículo privado para llevar a cabo los desplazamientos metropolitanos, situándose la media en 65,6%.

Figura 2: Reparto modal por área metropolitana, viajes por motivo de trabajo y estudios.



Fuente: Informe OMM 2019.

Respecto al transporte público, la cuota media de uso en los desplazamientos por trabajo o estudios se sitúa en el 7,4%. Si bien en el área metropolitana Camp de Tarragona alcanza el mayor valor de 7,8%, el transporte público en Bahía de Cádiz alcanza el menor de los porcentajes, con un 6,1%, cifra con un gran potencial de mejora una vez se implanten las actuaciones del presente PTMBC.

Así mismo, según los datos ofrecidos por el OMM se puede realizar una comparativa de las plazas por kilómetro ofertadas en transporte público en el año 2019, lo que permitirá conocer la densidad de oferta en las distintas áreas.

Tabla 1: Plazas-km ofertadas por año (millones).

Área Metropolitana	Autobús metropolitano
Bahía de Cádiz	408
Campo de Gibraltar	95
Camp de Tarragona	717
Alicante	177

Fuente: Informe OMM 2019.

Con este comparativo se hace evidente que la oferta del área de Bahía de Cádiz es relativamente superior a otras áreas metropolitanas (Campo de Gibraltar o Alicante), aunque se sitúa por debajo de Camp de Tarragona. 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 2019 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 autobús metropolitano en Bahía de Cádiz tiene un intervalo mayor relativamente aceptable de 15 minutos.

Tabla 2: Intervalo medio en hora punta (minutos).

Área Metropolitana	Autobús metropolitano
Bahía de Cádiz	15
Campo de Gibraltar	30

Área Metropolitana	Autobús metropolitano
Camp de Tarragona	10
Alicante	84

Fuente: Informe OMM 2019.

En materia de accesibilidad y según los datos conocidos, el área de Bahía de Cádiz se sitúa una buena posición en cuanto a porcentaje de vehículos o estaciones equipados para personas de movilidad reducida (82% para el autobús metropolitano), y en cuanto a la población con una parada de transporte público a menos de 300 metros.

Respecto a este último, y según los datos reportados por el OMM, el área de Bahía de Cádiz alcanza una cobertura de transporte público significativa, del 94% en el ámbito urbano, y del 100% en el metropolitano, superando en porcentaje al resto de áreas metropolitanas en dicho ámbito.

Tabla 3: Accesibilidad al transporte público.

Área Metropolitana	% de vehículos o estaciones equipados totalmente para PMR		% de población a menos de 300 m de una parada.	
	Autobús Urbano	Autobús Metropolitano	Zona Urbana	Zona Metropolitana
Bahía de Cádiz	-	82	94	100
Alicante	100	100	66	70
Camp de Tarragona	100	78,1	100	-
Campo de Gibraltar	-	86	-	85

Fuente: Informe OMM 2019.

Con respecto al transporte en bicicleta pública, sólo dispone de este servicio el municipio de Cádiz. Como se puede observar en la siguiente tabla el número

de bicicletas por cada 1.000 habitantes es pequeño, aunque significativamente mayor que el de Algeciras.

Tabla 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.

1.2. Conclusiones

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

- En lo que respecta al reparto modal, en el Área Metropolitana de Bahía de Cádiz existe **predominio del vehículo privado** (coche y moto), el cual representa el 49,0% de la movilidad del área. Además, en la comparativa con las otras áreas, el porcentaje de participación de este modo se encuentra en por debajo de Alicante (57,6%) y Camp de Tarragona (49,7%), y por encima de Campo de Gibraltar (34,5 %).
- En cuanto a la **participación del transporte público**, Bahía de Cádiz registra la menor cuota de las cuatro áreas metropolitanas, alcanzando el 4,1% respecto al OMM. El reparto modal del transporte público se encuentra muy por debajo de Alicante, y en menor medida de Campo de Gibraltar y Camp de Tarragona.

- Con respecto a **la oferta de plazas/km en transporte público**, el Área Metropolitana de Bahía de Cádiz ocupa la segunda posición, detrás de Camp de Tarragona, la cual casi dobla la oferta de Bahía de Cádiz. Alicante y Campo de Gibraltar ofertan un número de plazas significativamente inferior a las del área de Bahía de Cádiz.
- En relación con el intervalo medio de los servicios en la hora punta, el autobús metropolitano **en Bahía de Cádiz dispone de una oferta relativamente aceptable**, con expediciones cada 15 minutos, de media, valor significativamente menor al de Alicante (84 minutos) y Campo de Gibraltar (30 minutos). Sin embargo, el intervalo medio en Camp de Tarragona es inferior, con servicios cada 10 minutos.
- Por otro lado, en materia de accesibilidad, **Bahía de Cádiz se sitúa en un buen puesto** en cuanto a porcentaje de población con **una parada de transporte público a menos de 300 metros**. Este porcentaje es el más alto en el contexto de las zonas metropolitanas, y ocupa el segundo lugar en las zonas urbanas.
- Sin embargo, a este factor le acompaña una **adaptación parcial (82%) de la flota y estaciones para PMR, por parte del autobús metropolitano**. En este sentido, Bahía de Cádiz ocupa el tercer puesto, por debajo de Alicante y Campo de Gibraltar.
- En cuanto a la **bicicleta pública, Bahía de Cádiz tiene una oferta mucho mayor al resto de áreas, considerando el número de bicicletas disponibles**. Sin embargo, el número de puntos de préstamos es igual al de Algeciras, y el horario de servicio es incluso menor. Es importante considerar que el OMM no recoge registros de oferta de bicicletas públicas en las áreas de Alicante y Camp de Tarragona.

*Todas estas conclusiones hacen evidente las **deficiencias del transporte público y la baja promoción de la bicicleta** frente a las débiles restricciones del vehículo privado en el área metropolitana de Bahía de Cádiz.*



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ