

RACC

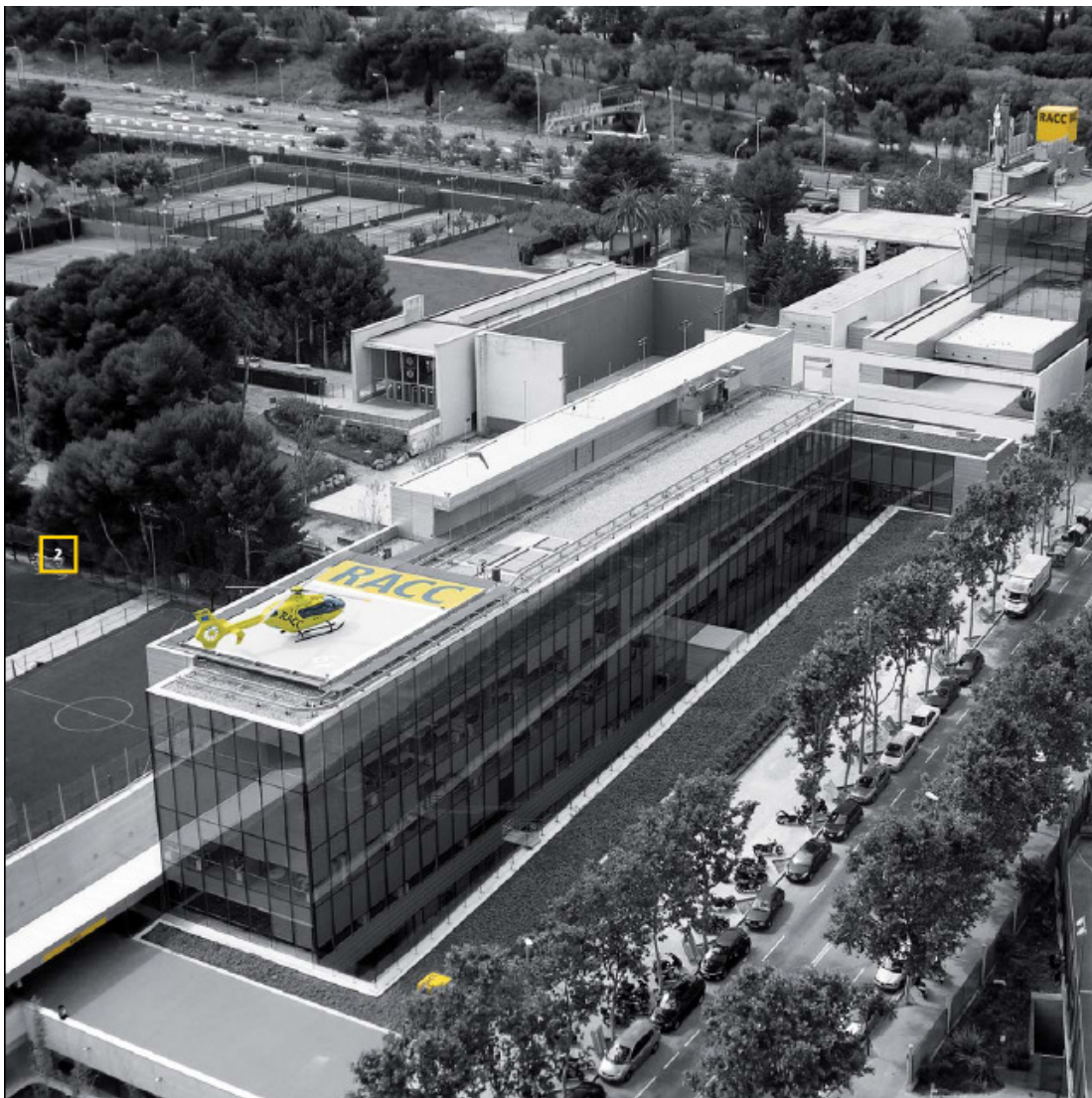
Auditories RACC: SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ A MALLORCA

Palma, 23 de juliol de 2013



RACC

Presentació



El RACC, amb 100 anys d'història, és avui el **major automòbil club d'Espanya amb 1.000.000 de socis.**

El RACC dona serveis i productes d'assistència, assegurances, viatges, gestoria i formació als seus socis a tot Espanya.



A través de la seva Fundació, el RACC, com a entitat amb vocació de servei a la societat, es preocupa, mobilitza i crea estats d'opinió per tal de millorar la mobilitat i la seguretat viària de totes les persones.

Àmbits d'actuació

- **MOBILITAT**

Accions dirigides a millorar els hàbits de mobilitat dels ciutadans i la qualitat dels serveis i infraestructures públiques de mobilitat.

- **SEGURETAT VIÀRIA**

Accions dirigides a millorar la seguretat viària dels vehicles, de les infraestructures i del comportament dels usuaris a escala urbana i interurbana.

- **MEDI AMBIENT**

Accions adreçades a l'avaluació i proposició de mesures per tal de minimitzar els efectes de la contaminació atmosfèrica (contribució a l'efecte hivernacle o contaminació local) i acústica generats pels sistemes de transport.

- **SISTEMES INTEL·LIGENTS DE TRANSPORTS**

Accions relacionades amb les noves tecnologies de l'automòbil dirigides a la millora de la seguretat viària, la gestió del trànsit o la mobilitat dels usuaris.

Mobilitat urbana

- **CONVIVÈNCIA DELS MITJANS DE TRANSPORT URBÀ**

Avaluació de l'impacte d'un mitjà de transport urbà en relació amb la resta de mitjans amb els quals ha de conviure: convivència bicicleta, motos.

Projecte: Accidentalitat de les motos a Barcelona (2009)

- **SERVEIS PÚBLICS DE MOBILITAT**

Avaluació de la qualitat i estat de funcionament per als usuaris dels serveis públics de mobilitat: transport públic, bicicleta pública....

Projectes: Avaluació del servei de Transport Públic de Palma (2011); Avaluació de l'Aparcament regulat en superfície de València (2012)

- **EQUIPAMENTS I INFRAESTRUCTURES URBANES**

Avaluació de la qualitat i estat de funcionament per als usuaris d'equipaments públics de mobilitat: aparcaments públics, senyalització, passos de vianants, itineraris de vianants.

Projectes: Auditoria de rotondes de Gijón (2010) i Mataró (2010); Avaluació de la senyalització interurbana de Costa Brava i Costa daurada (2011). Avaluació senyalització interurbana Pirineus (2012).

Per què auditar la senyalització interurbana?



www.fundacioracc.cat

- La senyalització interurbana d'orientació constitueix una de les principals causes de queixa dels usuaris del servei de Via Directa del RACC (23% del total d'incidències).
- Cal ressaltar que tot i existir un cert esforç per homogeneïtzar la senyalització d'orientació tant a nivell urbà com interurbà, no semblen existir uns resultats satisfactoris a la pràctica tal com es deriva de les auditories realitzades pel RACC.
- La Fundació RACC desenvolupa auditories que diagnostiquen aspectes clau de l'estat de la senyalització interurbana en àmbits amb especificitat pròpia, motivant així les diferents administracions competents a iniciar un procés d'adequació.

Objectius generals (de les auditories)

- Aconseguir una millora progressiva de les infraestructures i serveis de mobilitat atenent les necessitats dels usuaris

Objectius específics (d'aquesta auditoria)

- Auditar la senyalització d'orientació per a desplaçaments en l'àmbit de l'illa de Mallorca, mitjançant l'anàlisi d'una mostra representativa d'itineraris que uneixen punts d'origen i destinacions característiques. Motivar, si s'escau, la seva millora.
- Detectar si la senyalització d'orientació d'un municipi compleix les funcions bàsiques per a les quals va ser projectada:
 - Que es pugui arribar a la destinació: **continuitat** de l'itinerari.
 - Que s'entengui el que està senyalitzat: **comprensió dels senyals**.
 - Que es vegin els senyals amb prou claredat: **visibilitat**.
 - Que els senyals estiguin en bon estat: **manteniment**.

Protocol de realització

- **Àmbit:** Illa de Mallorca. S'han avaluat un total de 107 itineraris de l'anàlisi, entre 13 orígens i 22 destinacions.
- S'estableixen punts origen dels itineraris: vies principals d'accés situades a l'àrea metropolitana i punts estratègicament importants de l'interior de l'àmbit municipal.
- S'estableixen punts de destinació: hospitals, elements d'interès turístic, cultural o empresarial, terminals de transport de viatgers o principals vies.
- Es determinen els itineraris corresponents entre orígens i destinacions, recomanats inicialment mitjançant sistemes de navegació a bord (GPS).

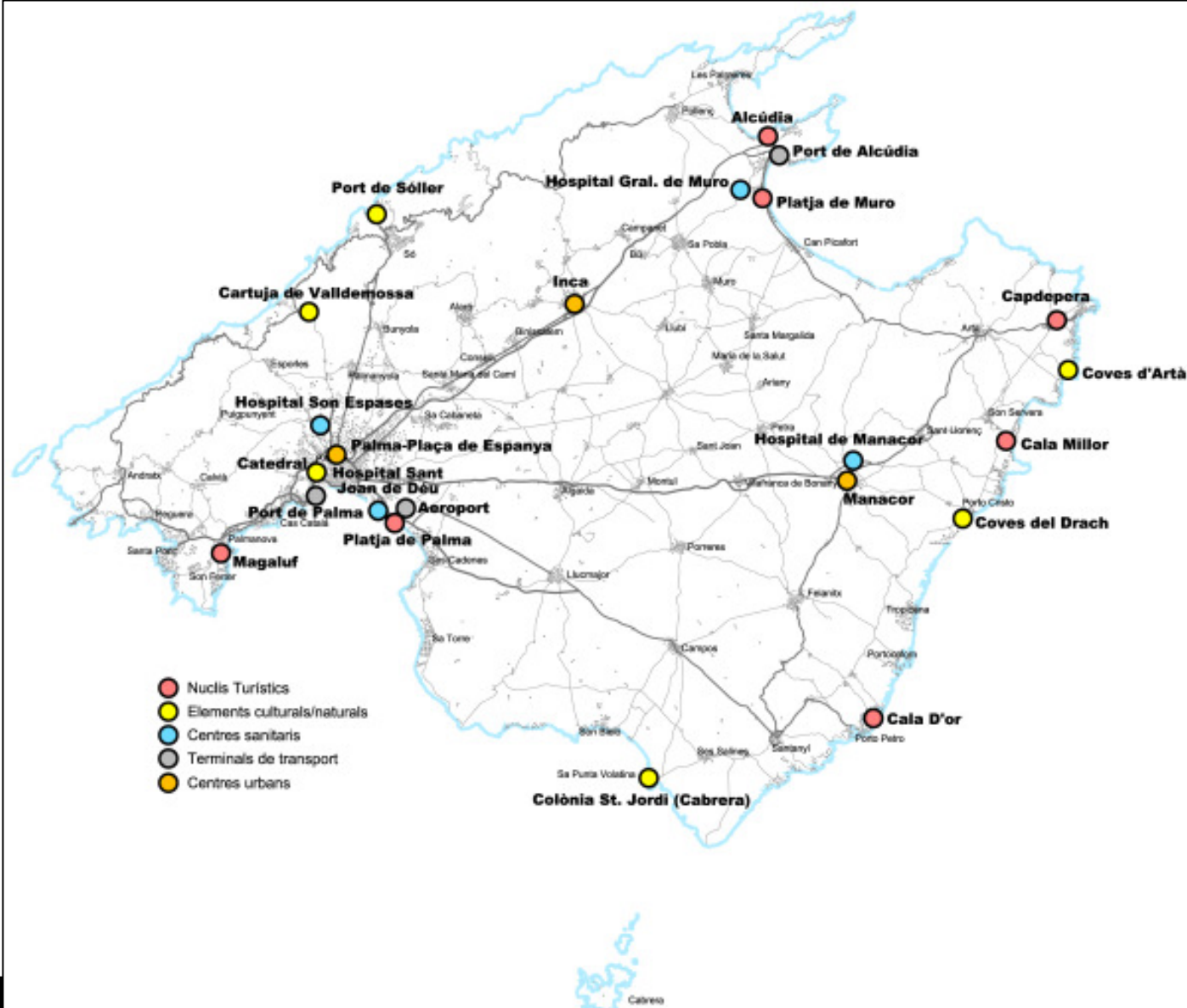
Protocol de realització

- Es recorren els itineraris realitzant una filmació videogràfica. En cas de pèrdua es busca un itinerari alternatiu.
- S'extreuen els paràmetres i la puntuació corresponent per a cada itinerari.
- Es realitza l'agregació dels resultats per a obtenir la nota global RACC.

ORÍGENS	MOTIU
Port de Palma	Terminal de transport
Aeroport Son Sant Joan	Terminal de transport
Port d'Alcúdia	Terminal de transport
Palma - Plaça Espanya	Centre urbà
Inca	Centre urbà
Manacor	Centre urbà
Magaluf	Complex turístic
Platja de Palma	Complex turístic
Alcúdia	Complex turístic
Platja de Muro	Complex turístic
Capdepera	Complex turístic
Cala Millor	Complex turístic
Cala d'Or	Complex turístic

DESTINACIONS	MOTIU
Port de Palma	Terminal de transport
Aeroport Son Sant Joan	Terminal de transport
Port d'Alcúdia	Terminal de transport
Inca	Centre urbà
Manacor	Centre urbà
Hospital Son Espases	Centre sanitari
Hospital Sant Joan de Déu	Centre sanitari
Hospital General de Muro	Centre sanitari
Hospital de Manacor	Centre sanitari
Magaluf	Complex turístic
Platja de Palma	Complex turístic
Alcúdia	Complex turístic
Platja de Muro	Complex turístic
Capdepera	Complex turístic
Cala Millor	Complex turístic
Cala d'Or	Complex turístic
Catedral de Palma	Cultural / Natural
Cartuja de Valldemossa	Cultural / Natural
Port de Sóller	Cultural / Natural
Coves del Drach	Cultural / Natural
Coves d'Artà	Cultural / Natural
Colònia Sant Jordi (Cabrera)	Cultural / Natural

Període de realització: Abril de 2013



Protocol de valoració

- Cada itinerari es valora a partir de quatre factors bàsics, ponderats segons la seva importància en el procés d'orientació o decisió dels usuaris, fins un màxim de 100 punts.
- Cada factor s'obté alhora de l'observació i valoració de paràmetres específics (14 en total).
- La suma de les puntuacions obtingudes als quatre factors que analitzen cada itinerari, proporciona la puntuació general d'aquell itinerari que pot ser com a màxim de 100 punts.
- La mitjana aritmètica de les puntuacions dels itineraris considerats per a una destinació específica proporciona la puntuació final d'aquella destinació.
- Finalment, la mitjana aritmètica de les puntuacions de les 22 destinacions dóna com a resultat la puntuació global RACC, també establerta dins del rang màxim de 100 punts.
- La nota final es trasllada a l'escala qualitativa de colors característica del RACC

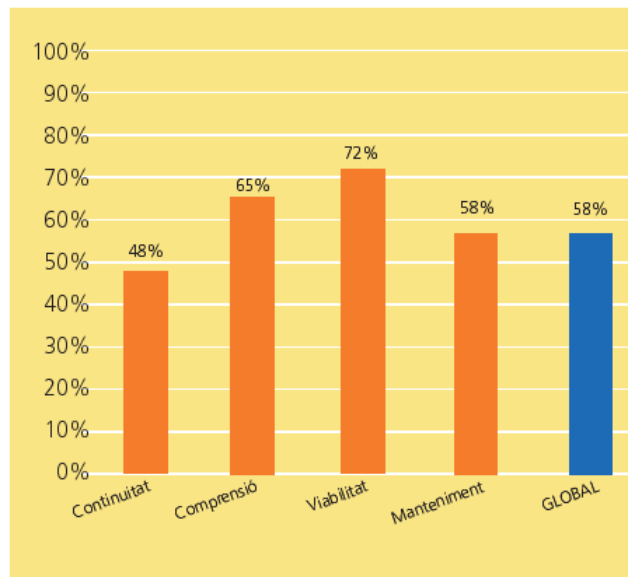
Taula 2: DISTRIBUCIÓ I PUNTUACIÓ DELS FACTORS BÀSICS

	Factors bàsics	Puntuació màx.
F1	Continuïtat	45
F2	Comprensió	25
F3	Visibilitat	20
F4	Manteniment	10
Puntuació total màxima		100

Puntuació	Estrelles
0 a 20 punts	★
de 21 a 50 punts	★★
de 51 a 70 punts	★★★
de 71 a 90 punts	★★★★
de 91 a 100 punts	★★★★★

Nota global i resultats generals

Gràfica 1: PUNTUACIÓ RELATIVA SEGONS FACTORS BÀSICS.



- **Nota global RACC: 3 estrelles RACC – 58 punts.**
- Pèrdua per manca de continuïtat del missatge, el problema més rellevant
- Destinacions culturals i d'oci per sota de la mitjana

DESTINACIONS	PUNTUACIÓ		
Port de Palma	46	Terminals de transport	66
Aeroport	79		
Port d'Alcúdia	73		
Hospital Son Espases	77	Centres sanitaris	65
Hospital St. Joan de Déu	70		
Hospital General de Muro	60		
Hospital de Manacor	55		
Inca	67	Altres poblacions	66
Manacor	65		
Magaluf	67	Oci / Complex hotelier	58
Platja de Palma	54		
Alcúdia	59		
Platja de Muro	36		
Capdepera	66		
Cala Millor	71		
Cala d'Or	57		
Catedral de Palma	39		
Cartuja de Valldemossa	27	Natural / Cultural	48
Port de Sóller	60		
Coves del Drach	46		
Coves d'Artà	51		
Colònia St. Jordi (Cabrera)	63		
Mitjana itineraris	58	***	

Nota global i resultats generals

- Principal problema per factors: la **continuitat**. En 11 de les 22 destinacions aquest factor no aconsegueix el 50% de la nota màxima possible.
- Es requereix una certa homogeneïtzació de la senyalització per tal de millorar la comprensió.
- La **visibilitat** és en canvi prou satisfactòria.
- Cal posar atenció al **manteniment**, amb resultats pobres si es compara amb altres casos analitzats.

PARÀMETRES ESPECÍFICS	F1 CONTINUÏTAT	F2 COMPRESIÓ	F3 VISIBILITAT	F4 MANTENIMENT	TOTAL
Port de Palma	42%	60%	55%	10%	46%
Aeroport	79%	68%	98%	73%	79%
Port d'Alcúdia	56%	83%	100%	67%	73%
Hospital Son Espases	71%	85%	94%	50%	77%
Hospital St. Joan de Déu	72%	70%	50%	100%	70%
Hospital General de Muro	48%	60%	67%	100%	60%
Hospital de Manacor	37%	73%	50%	100%	55%
Inca	55%	78%	88%	50%	67%
Manacor	57%	79%	71%	50%	65%
Magaluf	53%	70%	100%	50%	67%
Platja de Palma	43%	63%	94%	0%	54%
Alcúdia	43%	66%	100%	30%	59%
Platja de Muro	24%	20%	50%	100%	36%
Capdepera	53%	68%	75%	100%	66%
Cala Millor	58%	77%	81%	100%	71%
Cala d'Or	41%	75%	75%	50%	57%
Catedral de Palma	43%	48%	40%	0%	39%
Cartuja de Valldemossa	16%	40%	50%	0%	27%
Port de Sóller	54%	60%	75%	50%	60%
Coves del Drach	54%	39%	38%	50%	46%
Coves d'Artà	29%	70%	75%	50%	51%
Colònia St. Jordi (Cabrera)	38%	90%	67%	100%	63%
Mitjana itineraris	48%	65%	72%	58%	58%

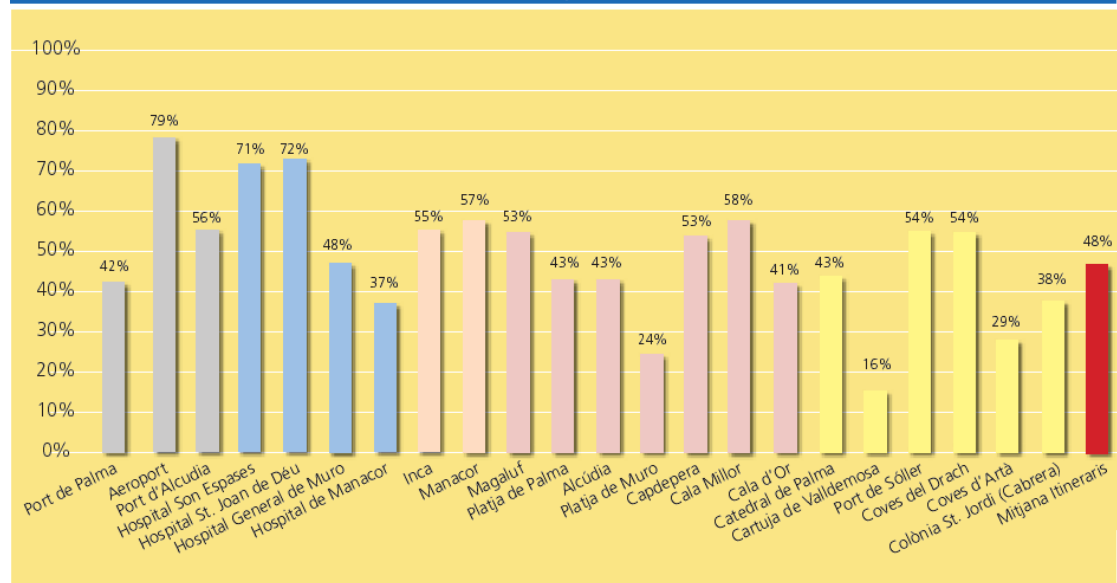
En vermell per sota el 50%

Factors i paràmetres: *continuitat*

S'avalua que durant l'itinerari es mantingui la continuïtat del missatge a la destinació de tal manera que l'usuari no es perdi o dubti.

- P1.1 Distància des d'on es comença a senyalitzar.
- P1.2 Seguiment de l'itinerari.
- P1.3 Adreçament a un aparcament proper.
- P 1.4 Senyalització de la via.
- P 1.5 Ordre elements a senyalitzar.
- P 1.6 Aparcament de dissuasió.
- P 1.7 Senyalització variable.

Gràfica 2: RESULTATS RELATIUS DEL FACTOR CONTINUÏTAT, PER DESTINACIÓ



- La *continuitat* és el factor que obté pitjor resultats (de mitjana el 48% de la nota màxima possible). 11 dels 22 itineraris no superen el 50% de la puntuació possible.
- Les destinacions a centres complexos turístics rellevants o elements d'interès culturals són els que obtenen pitjor puntuació.

1.1 Distància des d'on es comença a senyalitzar

- En general, els elements de major importància en l'àmbit mallorquí com les terminals de transport es troben indicades a una distància massa propera al destí en els seus recorreguts.
- S'observen elements de diferents tipologies que no es comencen a senyalitzar fins que no s'ha accedit a l'interior del municipi al qual pertanyen: Port de Sóller, Coves d'Artà, Magaluf o l'Hospital de Manacor.
- Manca de senyalització al llarg d'alguns recorreguts en què, o bé no s'indiquen o bé la primera indicació es troba pràcticament adjacent al destí final.
- 11 de les 22 destinacions no compleixen els requeriments mínims.

DESTINACIÓ	PROBLEMÀTICA DETECTADA
Cartoixa de Valldemossa	<ul style="list-style-type: none"> • NUCLI URBÀ: No se senyalitza, ni abans de l'entrada al nucli urbà de Valldemossa, ni a la seva travessera. Únicament es senyalitza molt a prop ja de la destinació, i no s'associa amb l'aparcament públic.
Platja de Muro	<ul style="list-style-type: none"> • ACCESSOS: La Platja de Muro, tot i disposar de més de 10.000 places hoteleres, únicament es senyalitza en una rotonda de la carretera d'Artà, a la porta d'entrada al complex. Per altra banda, en les vies provinents de Ca'n Picafort i Sa Pobla, no s'indica.
Coves d'Artà	<ul style="list-style-type: none"> • ACCÉS DES DE LA CTRA. MA-15: Des d'aquesta via de la xarxa primària bàsica no s'indica un element cultural de notable importància en la zona nord-est de l'illa. Els senyals corresponents a les Coves d'Artà es troben a vies secundàries.
Hospital de Manacor	<ul style="list-style-type: none"> • NUCLI URBÀ: A l'entrada est de Manacor es disposa de senyalització a la rotonda que distribueix el trànsit entre la variant i l'accés a la població. En l'accés oest no s'indica i des del centre urbà tampoc s'observa cap senyalització d'aquest centre sanitari.

Casos en què la manca d'antelació resulta inqüestionable.

Croquis de la senyalització a la Cartoixa de Valldemossa



Croquis de la senyalització a la Platja de Muro



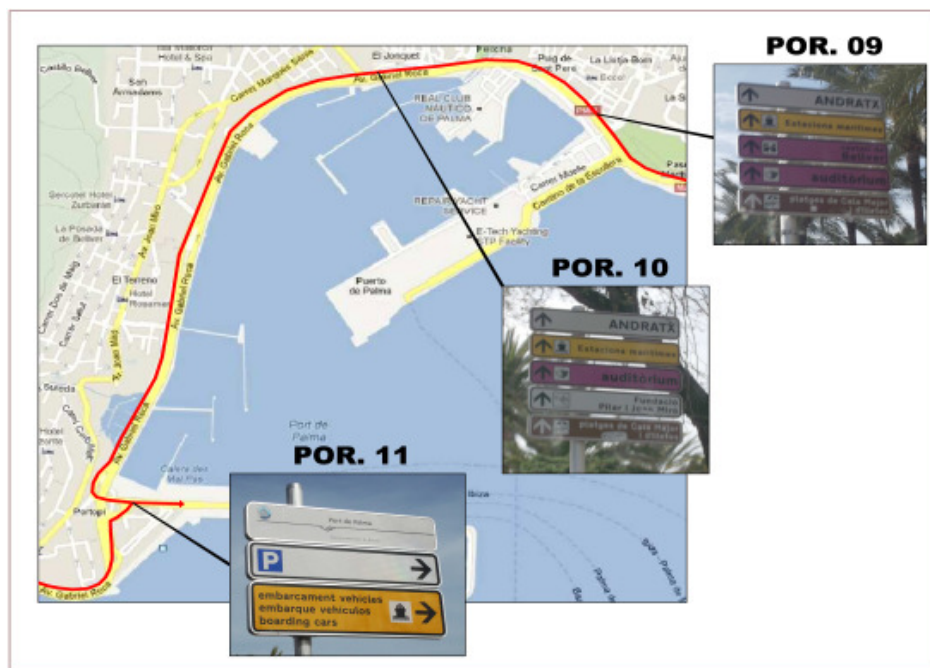
1.2 Seguiment de l'itinerari

Es penalitzen els encreuaments on no s'ofereix una senyalització que mantingui un missatge continu de les destinacions. També els desviaments on cal sortir de la via però no existeix la indicació adequada

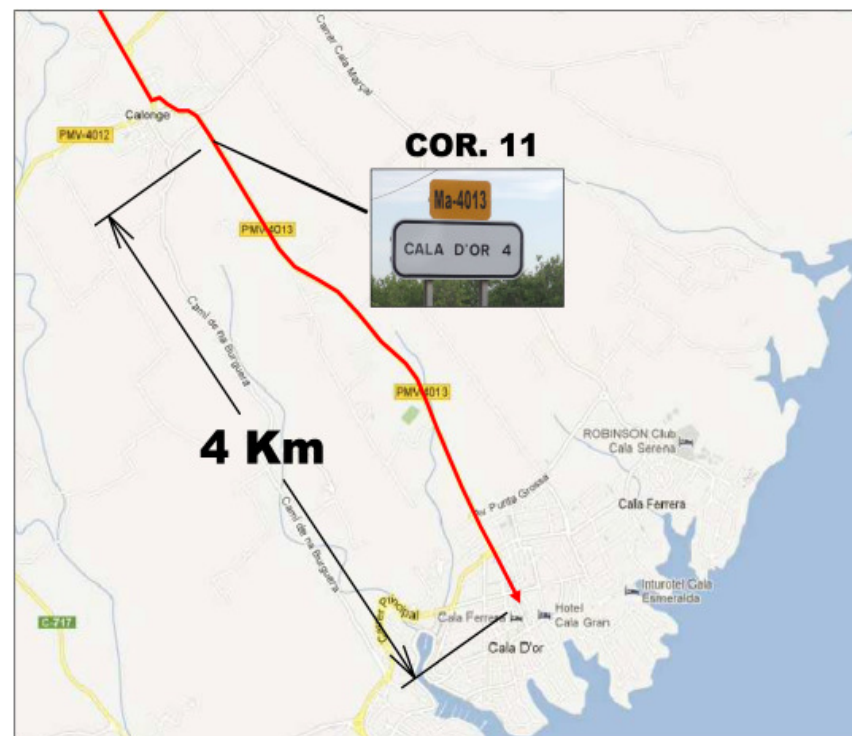
- El resultat no és suficient: 53%, tenint en compte la importància d'aquest paràmetre sobre el conjunt de la nota global (15%).
- Es detecta una manca de continuïtat un cop les vies d'aproximació al destí es desenvolupen per entorns urbans, ja que es deixen d'indicar els alguns encreuaments o es perd completament la senyalització en alguns casos.
- Existència de llargs trams sense cap tipus de senyalització en vies secundàries i que poden produir confusió als usuaris
- 11 de les 22 destinacions no compleixen els requeriments mínims.

DESTINACIÓ	PROBLEMÀTICA DETECTADA
Port de Palma	• ACCÉS MA-19: Aquesta via, que ressegueix la primera línia de mar de Palma inclou indicacions del Port, però la última d'elles es troba allunyada de l'accés final, que tampoc es troba senyalitzat tot i ser un punt clau per al trànsit de l'illa.
Cala d'Or	• FINAL D'ITINERARI: La senyalització de Cala d'Or s'inicia a l'interior del nucli de Felanitx, a escassos 20 minuts de trajecte. Tot i això, a uns 4km de la finalització del recorregut ja no es torna a senyalitzar fins a l'entrada al complex turístic.
Alcúdia	• ITINERARI INCA/PALMA: En un tram de la Via de Cintura de Palma es comença a indicar aquesta població, tot i que no es reprèn la seva senyalització fins a l'entrada al seu propi terme municipal. Per tant, durant més de 60km no s'informa de la destinació.
Hospital de Muro	• ACCESSOS: S'indica a l'inici de la ctra. d'Artà i durant diversos encreuaments no es torna a mencionar. La última senyal implantada es troba a la ctra. de Sa Pobla, no disposant tampoc de cap indicació de final de recorregut.

Senyalització al Port de Palma



Senyalització cala d'Or



1.3 Senyalització d'aparcament proper

- 7 de les 22 destinacions disposen de senyalització d'aparcament al apropar-se.
- La senyalització resulta heterogènia i a vegades confusa.



Conjunt d'indicacions associades a un aparcament.



Pictograma indicador de l'aparcament del Port de Palma .



Diferents zones d'aparcament al final de l'itinerari de l'Hospital Son Espases.

1.4 Senyalització de la via

- Només 5 destinacions mostren la senyalització de la via per la qual es circula.



1.5 Ordre dels elements a senyalitzar

- Tot i ser un dels paràmetres millor valorats (55% nota màxima), tan sols 12 destinacions superen el 50% de la nota màxima.
- Es denota una tendència a senyalitzar segons un criteri de distància: mantenint un ordre lògic segons la destinació més propera i la més llunyana en panells en els que es disposin diversos destins, però sense seguir cap de les recomanacions.

Manacor. Senyals sense ordre aparent.



Senyal sense criteri de proximitat ni importància.



Senyalització a l'interior de Portocristo, on no es manté cap ordre lògic.



1.6 Aparcaments de dissuasió

- Tan sols l'Aeroport disposa d'aquest tipus de senyalització.
- Hauria de formar part de les estratègies de mobilitat de totes les poblacions turístiques com a element per a eliminar trànsit de pas.



Pòrtic de senyalització on es distribueix el trànsit cap a diferents aparcaments.

1.7 Senyalització variable

- Tot i detectar alguns pòrtics o senyals d'aquest tipus, no tenen cap utilitat real o no estan en funcionament. Per això cap destinació suma puntuació en aquest sentit.



Pòrtic de senyalització on es distribueix el trànsit cap a diferents aparcaments.



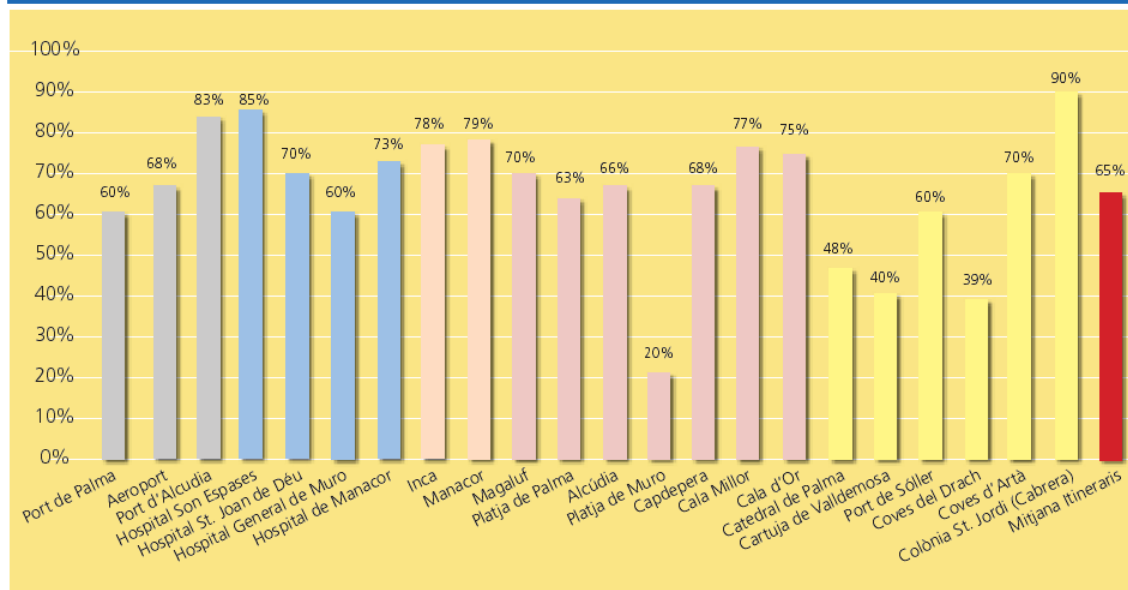
Un dels molts pòrtics observats a la xarxa viària mallorquina que no es troben en funcionament .

Factors i paràmetres: *comprensió*

S'avalua si la senyalització és llegible per a l'usuari que circula en vehicle motoritzat i compleix els requisits necessaris per tal de facilitar-li una captació instantània i eficient del missatge.

- P 2.1 Màxim nombre d'elements per senyal
- P 2.2 Distància entre senyals d'orientació
- P 2.3 Uniformitat dels senyals
- P 2.4 Senyalització correcta del desviament

Gràfica 3: RESULTATS RELATIUS DEL FACTOR COMPENSIÓ PER DESTINACIÓ



- El Factor comprensió obté una valoració mitjana del 65% sobre la puntuació màxima possible.
- La uniformitat dels missatges és on es detecta major marge de millora. Aquesta manca d'uniformitat també s'observa per la diversitat de puntuacions.

2.1 Nombre de destinacions per senyal

S'analitza si es compleix l'apartat 2.6.2 de la norma 8.1-IC pel que fa al nombre màxim de missatges (línies) en un mateix senyal o per a un conjunt de senyals.

- Aquest és un dels paràmetres millor valorats de tota la auditoria (80% nota).
- En les vies interurbanes es mantenen els preceptes de la norma establerta. És sobre tot a la xarxa local on s'incompleix aquesta norma bàsica.
- Mala pràctica d'integrar noves lames de senyalització a un grup de senyals existent i ja nombrós i trencant la uniformitat.



Conjunt de senyals ubicat a la variant oest de Sa Pobla



Grup de senyals a l'entrada al complex turístic de Cala d'Or



Un total de 8 lames en l'entrada nord d'Inca.



2.2 Distància entre senyals

Es penalitzen els senyals situats a menys de 100m entre un i l'altre senyal d'orientació en vies ràpides. En el cas de carreteres amb trams de velocitat de projecte de 80km/h o inferior, així com en els trams urbans, aquesta distància es redueix a 50m

- Obté una valoració del 60% de la puntuació.
- Cinc destinacions no obtenen cap puntuació.
- Les destinacions de tipus cultural són les pitjor tractades en aquest sentit: Cartoixa Valldemossa, Catedral Palma.



A l'entrada a Manacor provinent de Palma de Mallorca, on hi ha fins a 3 senyals verticals d'orientació diferents en pocs metres d'espai públic



Entrada a Capdepera

2.3 Uniformitat dels senyals

Es valora que tots els senyals disposin d'una morfologia uniforme de senyals, amb el mateix tipus de caixa, tipus de lletra i color de fons tal com estableix la norma 8.1-IC.

- És un dels paràmetres pitjor valorat (37% de punt. màxima) en el conjunt de l'illa. Hi ha una tendència a diversitat sense criteris tècnics de mida o de forma.
- Aquesta diversitat a més provoca confusió en alguns casos



En el tram de l'itinerari entre Manacor i Coves del Drach es succeeixen les indicacions a "Cuevas-Coves", amb un elevat risc d'equivocació per als conductors.

2.4 Senyalització correcta desviament

Es valora que es compleixin els preceptes pel que fa a distància de pre-senyalització i destinació final. En diversos carrils, si hi ha senyalització horitzontal addicional

- Sense comptabilitzar algunes excepcions puntuals, en els trams finals dels itineraris es concentren un major número de senyals, on s'informa especialment dels desviaments de carretera a via d'aproximació i d'entrada a la xarxa de vials urbans.
- La puntuació d'aquest aspecte acostuma a ser propera al 100% en la majoria de recorreguts auditats, però la manca de concreció en els metres finals dels desplaçaments pot provocar una pèrdua de l'itinerari.



Indicacions a S'Arenal en els accessos d'entrada a l'àrea urbana de Platja de Palma



Senyal que indica port comercial i Port d'Alcúdia a l'entrada d'una intersecció.

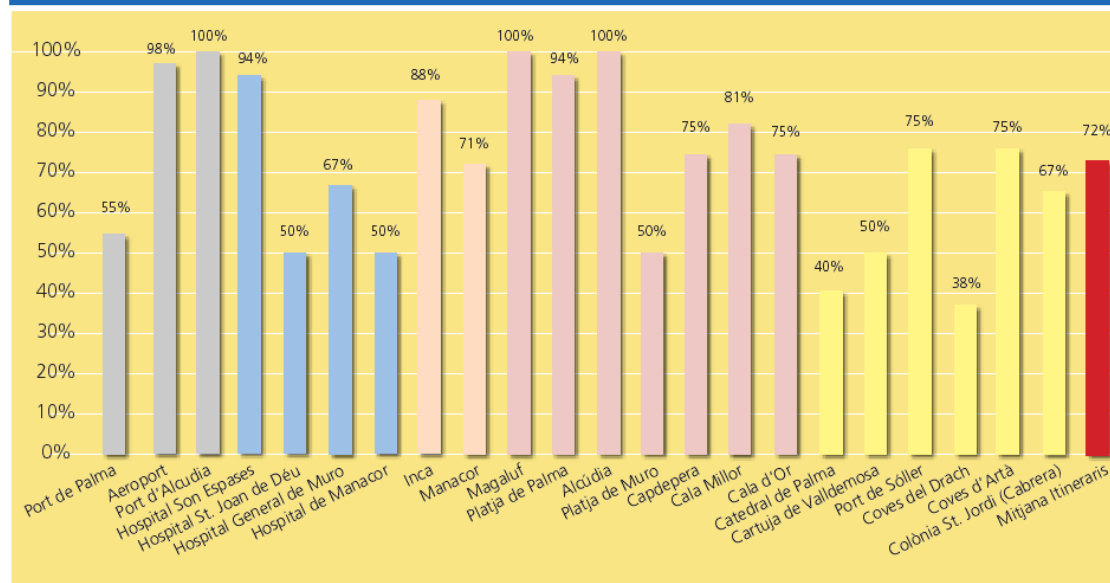
Factors i paràmetres: *visibilitat*

S'avalua que la senyalització compleixi les condicions necessàries per tal que els senyals siguin clarament visibles per a l'usuari que circula en vehicle motoritzat.

P 3.1 Visibilitat dels senyals
P 3.2 Visibilitat del missatge

- El factor visibilitat és el millor valorat amb el 72% de la nota màxima possible.
- Només itineraris específics com la catedral de Palma o Coves del Drach presenten problemes de visibilitat.
- En el cas dels hospitals, la puntuació hauria de ser excel·lent per motius obvis en cas d'emergència.

Gràfica 4: RESULTATS RELATIUS DEL FACTOR VISIBILITAT PER DESTINACIÓ



3.1 Visibilitat senyal

S'analitza que el senyal es trobi a una alçada adequada i lliure d'obstacles que impedeixin la seva visibilitat.

- Excepte en algun cas puntual, no s'ha detectat cap obstacle significatiu. Per això la puntuació obtinguda és excel·lent (92% de la punt. màxima)



Cartell en l'itinerari de Cala d'Or, en el que l'arbrat obstaculitza la seva visió.

3.2 Visibilitat missatge

S'analitza que la mida de la lletra sigui l'adequada segons normativa i llegible per l'usuari.

- L'heterogeneïtat de la senyalització també afecta la utilització de mides de lletra inadequats en uns quants senyals.
- Es detecten senyals de petites dimensions en vies locals, de difícil lectura en trams de major velocitat.



Indicació de l'aparcament de la Catedral de Palma. S'utilitza una mida de lletra de petites dimensions



Lama de senyalització d'aparcament a Port de Sóller amb text difícilment llegible

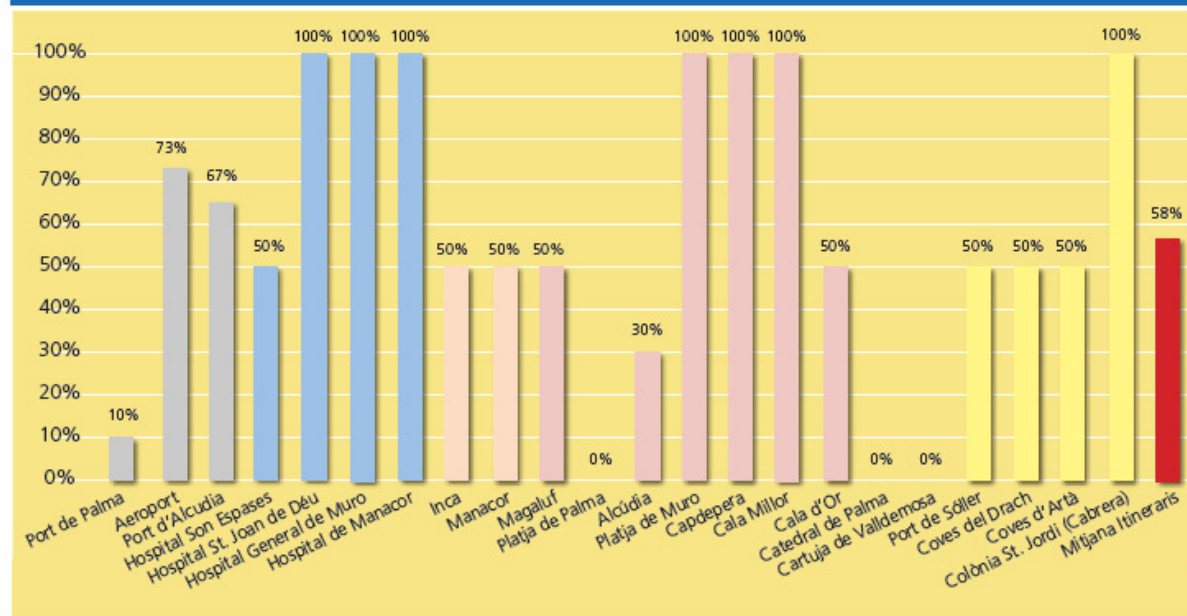
Factors i paràmetres: *manteniment*

S'avalua que la senyalització no es trobi en estat deteriorat, bé sigui per desgast, accidents o vandalisme.

P 4.1 Manteniment

- El factor *manteniment* aconsegueix el 58% de la nota màxima possible.
- Es considera baixa pel fet que no aporta una imatge general de qualitat de cara al turisme.

Gràfica 5: RESULTATS RELATIUS DEL FACTOR MANTENIMENT PER DESTINACIÓ





Graffiti en un senyal de l'itinerari cap a l'Aeroport de Son Sant Joan.



Proximitats de l'accés nord de Manacor.



Senyal a la carretera PM-341 on el desgast no permet percebre la major part de destins



Senyalització a Alcúdia (sentit Palma).

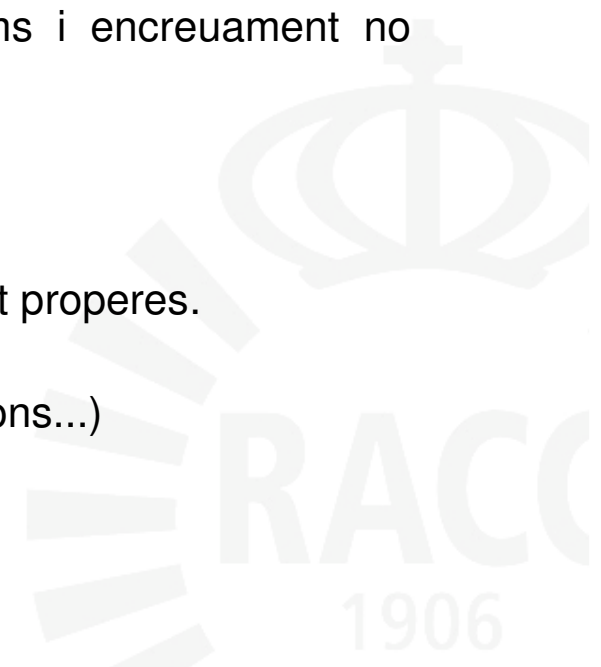


Cartell amb desgast cromàtic a la zona de Sóller.

- La **puntuació global de 58,4** punts sobre 100 (tres estrelles RACC), permet afirmar que presenta uns mínims generals acceptables, però existeix un **important marge de millora**.

- La senyalització de Mallorca falla en el principal factor: la *Continuïtat*.
El seguiment de la senyalització durant el recorregut tendeix a ser feble ja que hi ha trams entre l'origen i la destinació que no estan suficientment senyalitzats, sobretot en trams de la xarxa viària secundària i a l'interior de travesseres i nuclis urbans on es detecten llargs trams i encreuament no indicats.

- Altres paràmetres específics mereixen una millora :
 - P.1.1: Senyalització amb prou antelació
 - P 1.3: Senyalització d'orientació a les zones d'aparcament properes.
 - P 1.4: Indicació de la via per on es circula
 - P 2.3: Uniformitat dels senyals (pictogrames, denominacions...)



De caràcter genèric

- Aconseguir **una major coordinació entre les administracions competents** titulars de les vies pel que fa a senyalització.
- Seria recomanable, en cas de no existir, **un reglament o protocol integral** de la senyalització d'orientació que involucri a totes les administracions competents.
- **Millorar els aspectes de continuïtat dels itineraris:** augmentar l'inici de la senyalització en l'itinerari i **aplicar un protocol de comprovació** que asseguri en el temps la qualitat de la senyalització.
- **Millorar aquells paràmetres** que actualment no presenten un mínim acceptable (**per sota de la mitjana**). En especial:
 - Utilitzar senyalització dinàmica d'ocupació dels aparcaments en platges o principals destinacions.
 - Incorporar aparcaments de dissuasió per a la millora de la qualitat de vida en els centres turístics i reduir el trànsit d'agitació.
 - Revisar l'ordre de les lames de senyalització en trams urbans.
 - Augmentar el nombre de senyals amb la indicació de la via per on s'està circulant.

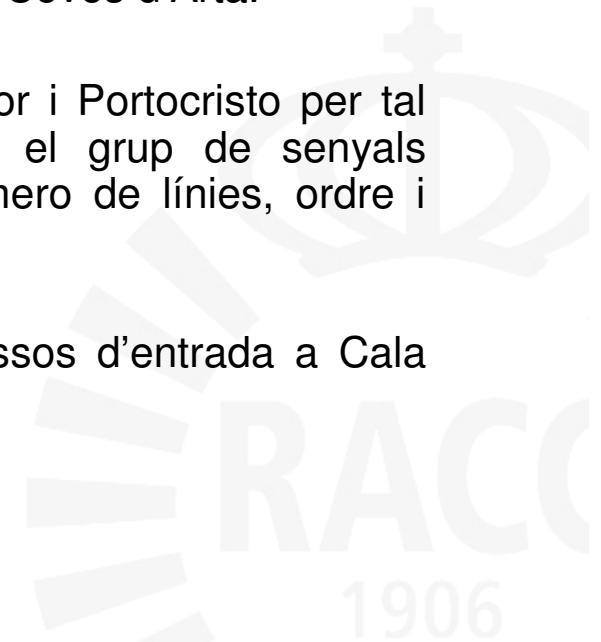
- Revisar les senyalitzacions referents a una mateixa destinació perquè siguin de la mateixa tipologia de senyal, mateixa nomenclatura i pictograma associat.
- Augmentar les dimensions de les senyalitzacions i del seu text a l'interior de zones urbanes
- Establir un procediment de conservació i manteniment del sistema de senyalització que incorpori trams interurbans i d'interior de les localitats mallorquines.

De caràcter específic

- Augmentar la distància des d'on es comença a senyalitzar en els destins que actuen com a principals portes d'entrada o sortida de l'illa: Port de Palma i Aeroport.
- Indicar clarament els accessos finals al Port de Palma, Platja de Palma i Port d'Alcúdia en les seves vies d'aproximació.
- Implementar una senyalització completa per poder arribar a l'aparcament o aparcaments propers a la Catedral de Palma, especialment des de centre ciutat i zona del Passeig Marítim i Port.

De caràcter específic (continuació)

- Senyalitzar la Cartoixa de Valldemossa i Alcúdia aportant indicacions dels aparcaments públics en superfície ja existents i propers als jardins i casc antic respectivament. Adaptar i/o senyalitzar si és necessari el tram de vianants entre la zona d'estacionament i el propi element d'interès.
- Incorporar senyalitzacions dels elements d'interès a la xarxa primària bàsica de carreteres en cas que no existeixin, com és el cas de les Coves d'Artà.
- Redefinir la senyalització "Coves" a la zona de Manacor i Portocristo per tal d'evitar confusions amb Coves del Drach. Adequar el grup de senyals d'aquests itineraris complint els criteris de màxim número de línies, ordre i uniformitat.
- Revisar el nombre de línies de senyalització als accessos d'entrada a Cala d'Or, Sa Pobla, Inca i Manacor.





RACC

**Moltes gràcies per la
seva atenció**

www.fundacioracc.cat

1906

Tipus de pol	Descripció	Allunyament màx.
Superespecial	<ul style="list-style-type: none"> • Capitals de comunitat autònoma espanyola • Països fronterers 	5h
Especial	<ul style="list-style-type: none"> • Capitals de província espanyola • Ciutats amb més de 80.000 habitants 	3h
Primari	<ul style="list-style-type: none"> • Caps de comarca • Nusos fronterers de la xarxa amb IMD>5.000 vehicles 	2h
Secundari	<ul style="list-style-type: none"> • Poblacions amb oferta hotelera > 5.000 llits • Aeroports • Estacions AVE 	1h
Terciari	<ul style="list-style-type: none"> • Parcs naturals • Parcs temàtics • Estacions d'esquí • Museus amb > 50.000 visitants anuals • Elements culturals/arquitectònics > 50.000 visitants anuals • Hospitals d'aguts de la xarxa de centres d'internament • Centres logístics • Universitats aïllades 	40min
Quaternari	<ul style="list-style-type: none"> • Nuclis de població superiors a 10.000 habitants • Zones industrials aïllades 	20min

Imatges plànols general.



Imatges plànols específic



Resultats per paràmetres

Valors < Mitja (50%)														
Parametres específics	F1							F2				F3		F4
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1
Port de Palma	38%	3%	100%	20%	94%	0%	36%	80%	95%	0%	45%	100%	10%	10%
Aeroport	48%	91%	100%	0%	58%	100%	36%	75%	64%	27%	100%	100%	95%	73%
Port d'Alcúdia	54%	70%	44%	0%	73%	0%	13%	82%	100%	78%	72%	100%	100%	67%
Hospital Son Espases	50%	75%	100%	100%	30%	0%	30%	75%	88%	88%	100%	88%	100%	50%
Hospital St. Joan de Déu	42%	100%	100%	0%	100%	0%	20%	50%	50%	100%	100%	100%	0%	100%
Hospital General de Muro	39%	39%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	0%	67%	33%	100%	33%	100%
Hospital de Manacor	22%	22%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	67%	100%	0%	100%	0%	100%
Inca	67%	58%	0%	10%	80%	0%	27%	75%	100%	50%	92%	100%	75%	50%
Manacor	71%	86%	0%	0%	40%	0%	0%	86%	64%	57%	100%	71%	71%	50%
Magaluf	33%	100%	0%	0%	40%	0%	40%	100%	50%	0%	100%	100%	100%	50%
Platja de Palma	54%	63%	0%	0%	10%	0%	30%	100%	88%	13%	13%	88%	100%	0%
Alcúdia	63%	23%	0%	40%	64%	0%	24%	80%	70%	0%	100%	100%	100%	30%
Platja de Muro	0%	33%	0%	100%	0%	0%	16%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	100%
Capdepera	88%	46%	0%	0%	55%	0%	20%	63%	63%	50%	100%	100%	50%	100%
Cala Millor	46%	88%	100%	0%	0%	0%	20%	85%	50%	63%	100%	63%	100%	100%
Cala d'Or	50%	39%	0%	0%	100%	0%	0%	80%	100%	17%	100%	50%	100%	50%
Catedral de Palma	27%	40%	80%	0%	80%	0%	24%	80%	0%	0%	80%	80%	0%	0%
Cartuja de Valldemossa	0%	33%	0%	0%	0%	0%	40%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Port de Sóller	33%	50%	100%	0%	100%	0%	40%	100%	0%	0%	100%	100%	50%	50%
Coves del Drach	83%	38%	0%	100%	0%	0%	20%	60%	13%	0%	63%	75%	0%	50%
Coves d'Artà	38%	33%	0%	0%	40%	0%	10%	100%	50%	0%	100%	100%	50%	50%
Colònia St. Jordi (Cabrera)	50%	39%	0%	10%	40%	0%	27%	100%	100%	100%	50%	83%	50%	100%
Mitjana itineraris	45%	53%	33%	26%	55%	5%	22%	80%	60%	37%	70%	91%	54%	58%

ITIN 1	F1						F2				F3		F4		
Figueres N. (AP-7)	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1		
PCC01		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
PCC02		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC03		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC04		0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	
PCC05		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Comptatge	4	0			0%	80%	60%	100%	100%	100%	80%	100%	100%	100%	Nota Total
Nota param	3	15	0	0	0	1	5	5	5	5	5	10	10	64	

ITIN 2	F1						F2				F3		F4		
Figueres N. (AP-7)	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1		
PCC01		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
PCC02		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC03		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC04		0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	
PCC05		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Comptatge	4	0			0%	80%	60%	100%	100%	100%	80%	100%	100%	100%	Nota Total
Nota param	3	15	0	0	0	1	5	5	5	5	5	10	10	64	

ITIN 3	F1						F2				F3		F4		
Roses (Centre)	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1		
PCC02		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC03		1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
PCC04		0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	
PCC05		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Comptatge	1	1			0%	75%	50%	100%	100%	100%	75%	100%	100%	100%	Nota Total
Nota param	15	7,5	0	0	0	0	0	5	5	5	0	10	10	57,5	

														Nota final	
Mitjana	7,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,67	3,33	5,00	5,00	5,00	3,33	10,00	10,00	61,83	06

CIUDAD	AÑO	continuidad	Comprension	Visibilidad	Mantenimiento	GLOBAL
VALENCIA METROPOLIT.	2011	73	74	84	92	81
COSTA BRAVA	2011	44	80	85	85	65
COSTA DAURADA	2011	33	78	76	67	56
VALLES OCCIDENTAL	2012	45	71	82	76	62
PIRINEUS	2012	51	67	75	55	60
MALLORCA	2013	48	65	72	58	58
MITJANA		49	73	79	72	64

