

**RACC**

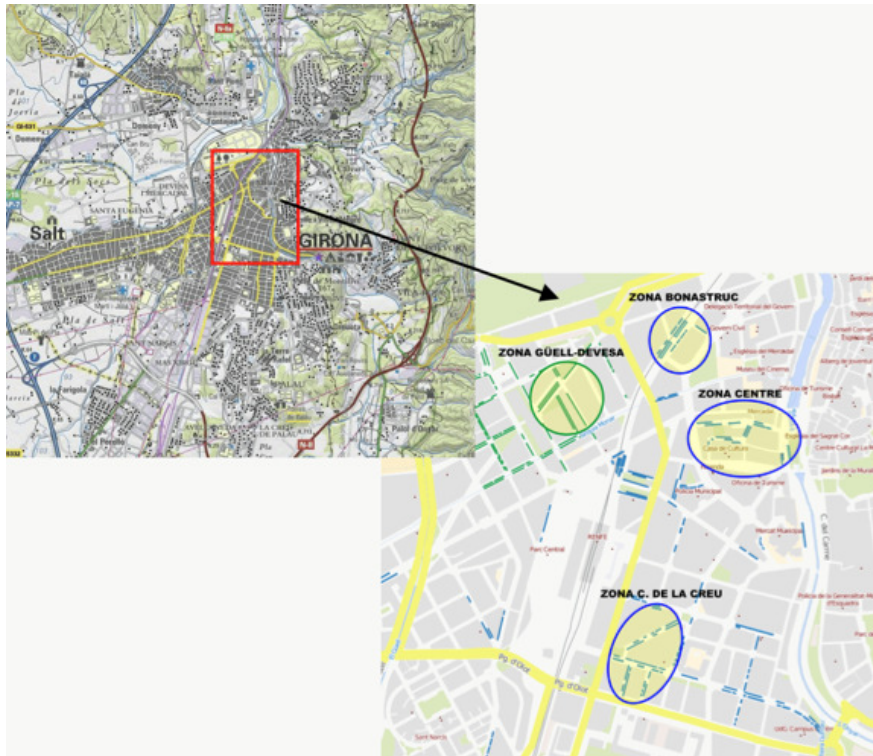
# **Auditories RACC: Zona regulada d'estacionament a Girona**

*26 de novembre de 2014*



- El RACC aplica protocols independents d'avaluació de les infraestructures i serveis de mobilitat amb l'objectiu de defensar els drets dels usuaris i incrementar-ne la qualitat.
- L'aparcament constitueix avui dia un element essencial de la mobilitat. L'elevada demanda sobre l'espai públic al centre de les ciutats genera la necessitat d'optimitzar el seu ús, de tal manera que la regulació s'ha convertit en l'opció més generalitzada.
- Per tant, aquesta regulació ha esdevingut un servei públic gestionat per l'administració local, on l'establiment d'unes tarifes (per tant ingressos municipals) comporta també el deure de proporcionar un servei de qualitat a la ciutadania i usuaris.

- **Zones regulades seleccionades:** àmbit Bonastruc de Porta, Centre, Carrer de la Creu, Barri Güell – La Devesa .
- Inventari *in situ* de tots els factors i paràmetres a avaluar.



- S' han inspeccionat 400 places d'un total de 1.706 a les 4 zones.
- 200 enquestes telefòniques a usuaris de la zona
- Avaluació de tres factors bàsics i 14 paràmetres específics més cinc paràmetres addicionals

Període de recollida d'informació *in situ*: 17 – 19 de juny 2014

## Metodologia: paràmetres i factors

FACTORS BÀSICS		PONDERACIÓ
F1	Nivell de servei als conductors	50%
F2	Nivell de servei als usuaris de l'espai públic	25%
F3	Nivell de servei a la ciutat	25%
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>

Paràmetres	F1
1.1.	Temps mitjà en trobar aparcament
1.2.	Distància del destí
1.3.	Probabilitat de trobar plaça
1.4.	Senyalització
1.5.	Amplitud de les places
1.6.	Proximitat dels parquímetres
1.7.	Atenció del personal

Paràmetres	F2
2.1.	Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten a la resta de conductors
2.2.	Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten al transport públic.
2.3.	Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten als vianants
2.4.	Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten a les bicicletes
2.5.	Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten a guals, cantonades, etc.

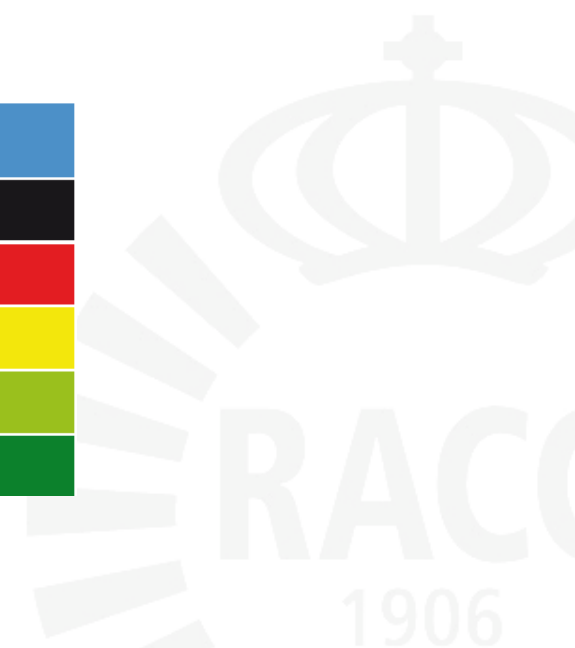
Paràmetres	F3
3.1.	Accessibilitat
3.2.	Equitat tarifària
Paràmetres complementaris	

PARÀMETRES ADDICIONALS		FACTOR ASSOCIAT	PUNT. MÀXIMA	PUNT. MÀXIM PONDERADA
P1.8	Possibilitat de pagament per telèfon	A1	10	5
P3.3	Punts de càrrega vehicle elèctric	A3	10	2,5
P3.4	Places de vehicles que realitzen intercanvi modal	A3	10	2,5
P3.5	Descomptes per vehicle elèctric	A3	10	2,5
P3.6	Descomptes per vehicles d'alta ocupació (VAO).	A3	10	2,5
<b>Total Puntuació addicional</b>				<b>15</b>

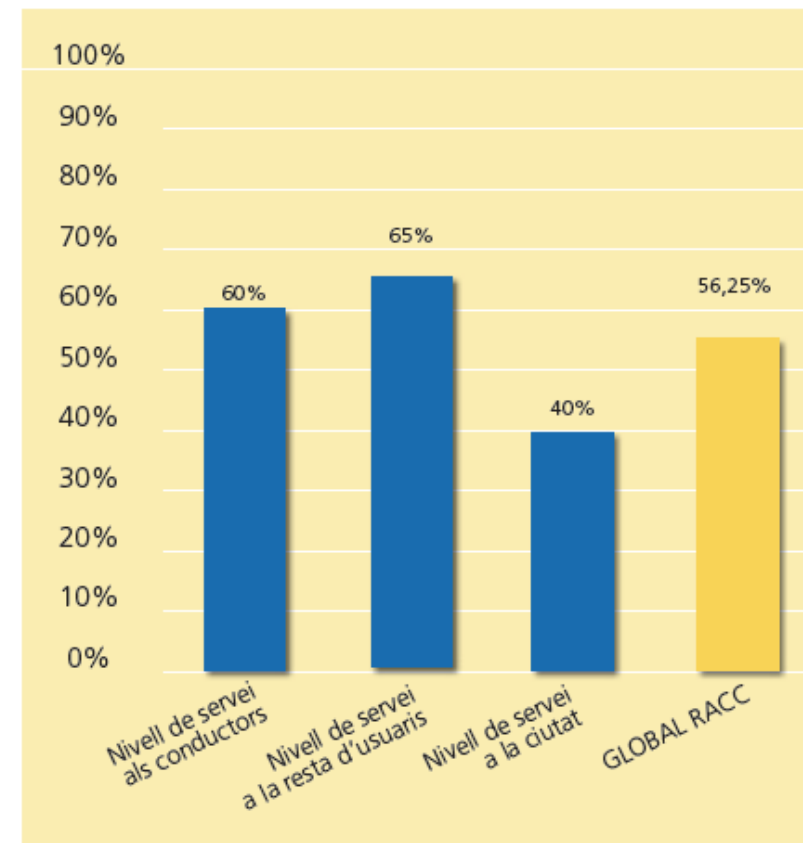
5 paràmetres extra que permeten obtenir puntuació addicional

- La suma de puntuacions obtinguda per a cada FACTOR BÀSIC conforma la puntuació global.
- Nota Global RACC (quantitativa i qualitativa):** s'obté de la correspondència de la puntuació global amb l'escala qualitativa d'estrelles i colors RACC.
- Anàlisi de tres factors bàsics i pes a la puntuació total.

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	★★★★★



- Valoració global RACC:  
**56 punts que equival a 3 estrelles RACC (d'un total de 5).**
- Dels tres factors avaluats, el *Nivell de servei a la ciutat*, està per sota dels mínims necessaris.
- Es valora de manera acceptable la recent incorporació de les noves zones verdes i blaves i no es detecten necessitats urgents causades per un inadequat funcionament de la zona regulada. Tot i això, el marge de millora és elevat, tractant-se d'una de les ciutats principals de Catalunya.



## Factor 1: Nivell de servei als conductors

El *Nivell de servei als conductors* valora els paràmetres que proporcionen qualitat del servei a l'usuari directe de l'aparcament.

Taula 5: RESULTAT FACTOR 1: NIVELL DE SERVEI ALS CONDUCTORS

	PARÀMETRES	PUNTUACIÓ OBTINGUDA	PUNTUACIÓ MÀXIMA	% RELATIU
Enquesta	1.1 Temps mitjà per trobar plaça d'aparcament	10	20	50%
	1.2 Distància de la destinació final	20	20	100%
Observació	1.3 Probabilitat de trobar plaça d'aparcament	10	20	50%
	1.4 Senyalització	5	10	50%
	1.5 Amplada de les places	0	10	0%
	1.6 Proximitat dels parquímetres	10	10	100%
	1.7 Atenció del personal	5	10	50%
Puntuació Factor 1		60	100	60%

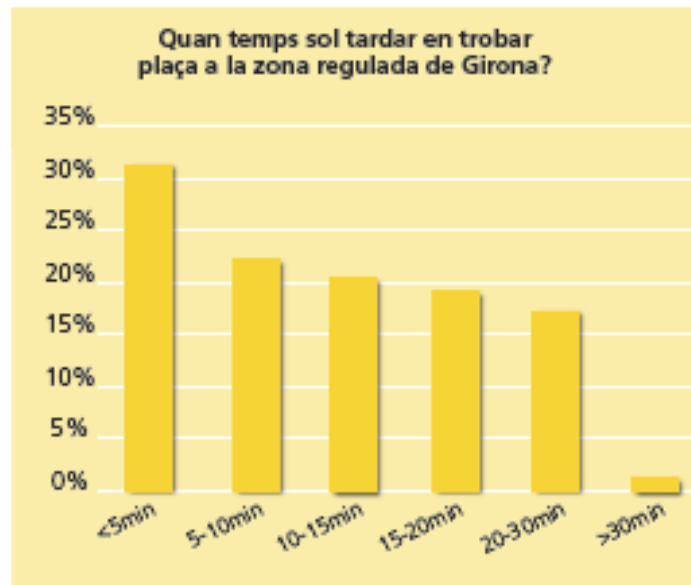
- La percepció de l'ús de l'aparcament de superfície per part de l'usuari i la seva funció en el context de la mobilitat és un aspecte que caldria treballar.
- Alguns aspectes de disseny funcional també tenen un ampli marge de millora, com l'amplada de les places o la senyalització.

## Factor 1: Nivell de servei als conductors

### p.1.1 Temps mitjà per trobar plaça.

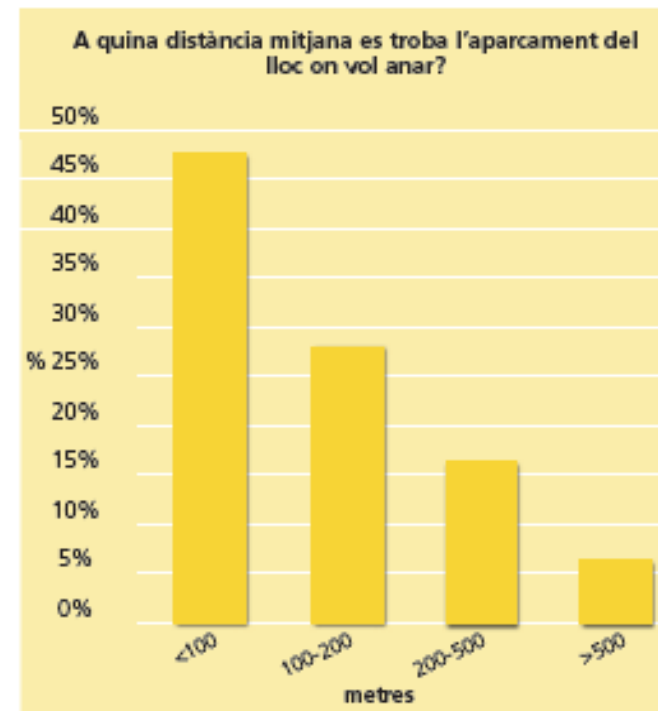
El temps mitjà de circulació dels vehicles donant voltes fins a trobar plaça segons els usuaris potencials és **d'uns 8 minuts i mig.**

(>10 min = temps excessiu)

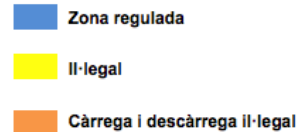
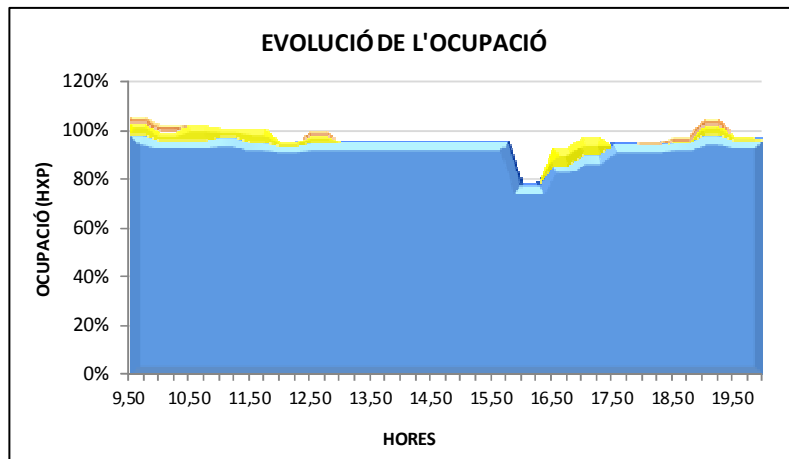


### p.1.2. Distància entre plaça i destí.

La distància entre la plaça i la destinació es considera elevada a partir dels 400m, i ideal en distàncies menors a 200m. En el cas de Girona, **s'obté una distància mitjana de 178m.**







### p.1.3. Probabilitat de trobar plaça.

En més d'un 76% dels carrers és factible l'estacionament en una plaça lliure de la zona blava, que augmenta al 82% si es valora la zona verda del barri Güell – La Devesa

### p.1.4. Senyalització.

- En general es troba ben senyalitzada amb indicadors en bon estat de conservació, tot i que les dimensions del text de la informació horària són reduïdes en comparació amb els cartells de càrrega i descàrrega.
- Manca de senyal d'accés a carrer amb estacionament regulat, així com alguns senyals de fi d'estacionament regulat.
- Adequada senyalització dels parquímetres

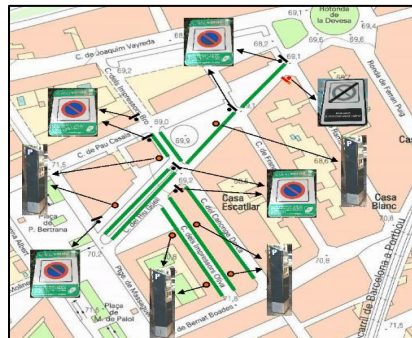
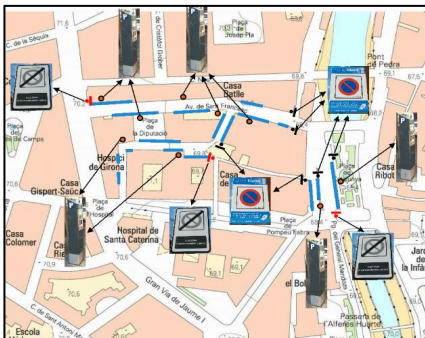


## Factor 1: Nivell de servei als conductors



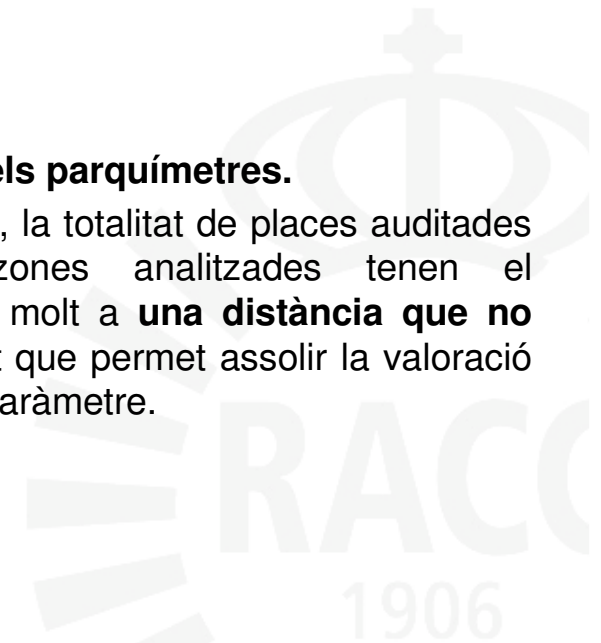
### p.1.5. Amplada de les places

La valoració d'aquest paràmetre és nul·la ja que, en un **48% de places de zona regulada les marques viàries són incompletes i insuficients** per a una adequada delimitació de les places d'aparcament.



### p.1.6. Proximitat dels parquímetres.

En el cas de Girona, la totalitat de places auditades de les quatre zones analitzades tenen el parquímetre com a molt a **una distància que no supera els 50m**, fet que permet assolir la valoració màxima en aquest paràmetre.



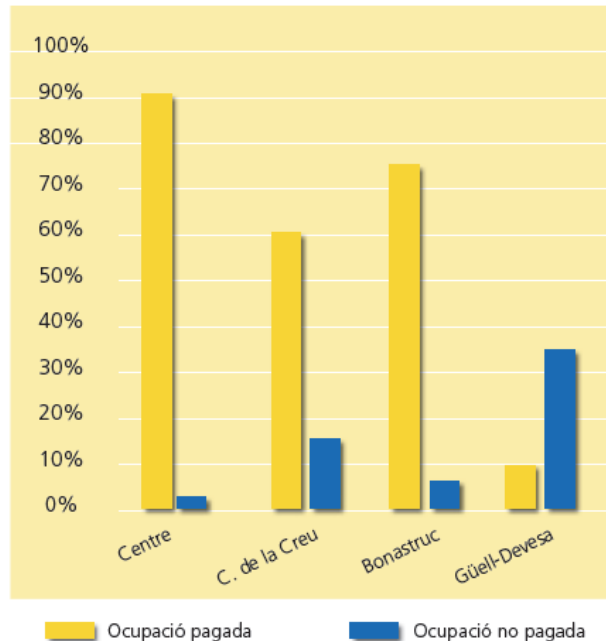
## Factor 1: Nivell de servei als conductors



### p.7. Atenció personal

L'atenció professional dels controladors que actuen alhora d'informadors contrasta amb la manca de vigilants a la zona verda i a les altres zones regulades en hores concretes de la jornada.

Destaca la manca de personal a primera hora de matí i tarda.



## Factor 2: Nivell de servei a la resta d'usuaris

Una inadequada gestió o un mal ús del sistema de zona regulada pot provocar afectacions directes a altres usuaris (vianants, ciclistes o al transport públic). En aquest factor es valoren aquestes afectacions i d'altres molèsties a guais o a cantonades de la via pública.

Taula 6: RESULTAT FACTOR 2: NIVELL DE SERVEI A LA RESTA D'USUARIS.

PARÀMETRES	PUNTUACIÓ OBTINGUDA	PUNTUACIÓ MÀXIMA	% RELATIU
2.1 Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten a la resta de conductors	0	15	0%
2.2 Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten al transport públic	15	30	50%
2.3 Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten als vianants	30	30	100%
2.4 Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten a les bicicletes	15	15	100%
2.5 Vehicles il·legals cada 100 metres que afecten guais, cantonades, etc	5	10	50%
Puntuació Factor 2	65	100	60%
<b>Puntuació ponderada global Factor 2</b>	<b>16,2</b>		

## Factor 2: Nivell de servei a la resta d'usuaris



### P 2.1 Afectació a la resta de conductors .

Es detecta una mitjana de **0,58 vehicles il·legals per a cada 100m** de carrer a l'àmbit de zona regulada. Es tracta d'un índex elevat d'indisciplina i s'obté una puntuació nul·la en aquest paràmetre.



### p.2.2 Afectació al transport públic

Certes males pràctiques realitzades en trams específics suposen **una mitjana de 0,3 vehicles per a cada 100m** en els àmbits de zona Centre i zona carrer de la Creu. Per tant, es considera com una afectació que pot provocar problemes de forma puntual en els punts descrits, valorada amb el 50% de la puntuació del paràmetre.

## Factor 2: Nivell de servei a la resta d'usuaris



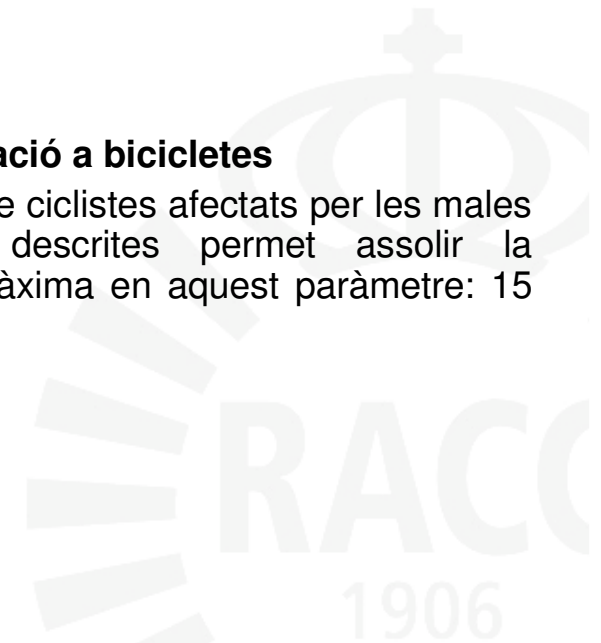
### P 2.3 Afectació als vianants

Tot i la detecció d'algun cas particular, el rati d'afectació als vianants és mínim i aquest paràmetre es valora amb la totalitat de la puntuació disponible.



### p.2.4 Afectació a bicicletes

La manca de ciclistes afectats per les males pràctiques descrites permet assolir la valoració màxima en aquest paràmetre: 15 punts



## *Factor 2: Nivell de servei a la resta d'usuaris*



### **P 2.5 Afectació a la resta de l'espai urbà**

Es detecten diversos casos d'estacionaments que afecten l'espai urbà: el cas més habitual és l'estacionament durant uns minuts per a la realització d'una gestió de curta durada.

Es concentra a les zones més saturades de la zona blava, com és el centre de la ciutat o el carrer de la Creu.

## ***Factor 3: Nivell de servei a la ciutat***

Es valora que (1) s'aconsegueixi una utilització intensa de les places disponibles (*Índex de rotació*) ; (2) s'ofereixi una regulació en cost-temps que ajudi a la política de mobilitat global de la ciutat de tal manera que es tendeixi a utilitzar l'aparcament en superfície per a períodes més curts

**Taula 9: RESULTAT FACTOR 3: NIVELL DE SERVEI A LA CIUTAT.**

PARÀMETRES	PUNTUACIÓ OBTINGUDA	PUNTUACIÓ MÀXIMA	% RELATIU
3.1 Rotació	30	60	50%
3.2 Equitat tarifària	0	40	0%
Puntuació Factor 3	30	100	30%
<b>Puntuació ponderada</b>	<b>7,5</b>		

- L'índex de rotació en les places és suficient: 4,6 vehic./plaça, tot i que encara lluny dels 6 v/plaça desitjables.
- Les tarifes d'estacionament, aparcament soterrat i transport públic no responen a una política coordinada de mobilitat sostenible. Per a períodes llargs, el cost del parking soterrat i el transport públic és massa elevat.



## **Factor 3: Nivell de servei a la ciutat**

### **P 2.1 Rotacions**

*Les rotacions corresponen al nombre mitjà de vehicles que estacionen per plaça/dia i s'obté mitjançant el tractament de les dades recollides in situ.*

- S'ha realitzat sobre la mostra de 300 places de zona blava durant un dia tipus.
- El resultat obtingut mostra un índex de rotació mitjà de 4,60 vehicles diaris, proporcionant un nivell de funcionament suficient, tot i que amb un alt marge de millora

**Taula 7: RELACIÓ ENTRE ÍNDEXS DE ROTACIÓ I OCUPACIONS MENORS DE 2H.**

	Índex de rotació	Ocupació menor 2h
Centre	4,13	58,30%
C.de la Creu	4,65	69,70%
Bonastruc	5,02	71,60%

La valoració d'aquest paràmetre de 30 punts sobre 60 possibles indica una qualificació intermitja: la rotació de vehicles supera els 4 cotxes per plaça al llarg de la jornada, però no arriba a un índex de rotació superior a 6, que es considera un excel·lent funcionament de la zona blava

## **Factor 3: Nivell de servei a la ciutat**

### **P 3.2 Equitat tarifària**

*Es valora la coordinació entre la tarifa existent del sistema d'estacionament regulat en superfície i la de l'aparcament públic subterrani o el transport públic per a un període determinat.*

**Taula 8: COMPARACIÓ DE TARIFES DELS DIFERENTS MODES D'ACCÉS AL CENTRE.**

Tarifa Bus urbà	Tarifa zona regulada	Tarifa mitjana aparcaments subterrànics
<b>Billet senzill</b> 1,40€ <b>Anada i tornada al centre</b> 2,80€	1h: 1,05€ 2h: 2,10€	<b>Mitjana cinc pàrkings cèntrics</b> 2,23€/h

-Les diferents tarifes a Girona no es corresponen amb una política coordinada de mobilitat sostenible. Així, la tarifa del bus urbà (bitllet senzill d'anada i tornada) i dels aparcaments subterrànics resulta poc atractiva (per elevada) pels ciutadans davant de l'ús del vehicle privat per desplaçar-se fins al centre de la ciutat.

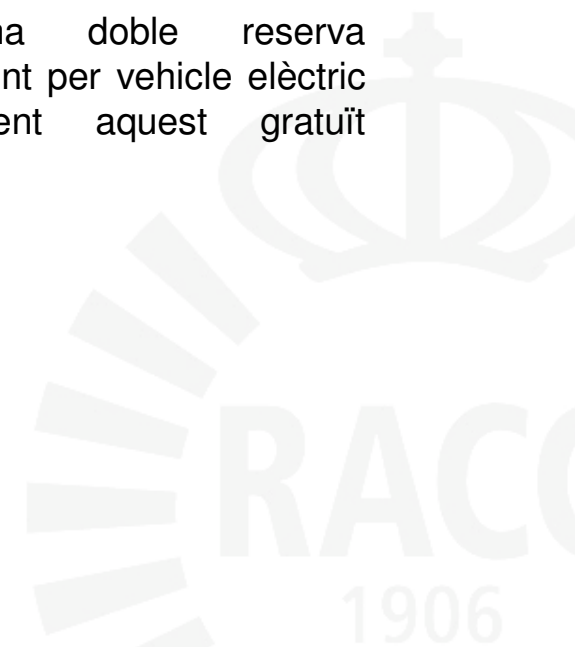


### P 1.8. Possibilitat de pagament per telèfon

Des de setembre de 2014 ja és possible el pagament amb telèfon mòbil. En el moment de realització de l'auditoria encara no estava implantat (+5).

### P 3.3 Punts de recàrrega per vehicle elèctric

Hi ha una doble reserva d'estacionament per vehicle elèctric (+2,5p) essent aquest gratuït (+2,5p)



**Els resultats obtinguts mostren que el sistema d'estacionament regulat de Girona presenta un nivell general acceptable. Tot i això, es detecten diverses deficiències que redueixen la plena consecució dels objectius de la zona regulada.**

- Els factors “nivell de servei als usuaris” i a “la resta d'usuaris de la via pública” obtenen puntuacions acceptables, mentre que el “nivell de servei al global de la ciutat” i l'encaix en una política de mobilitat urbana sostenible no assoleixen els mínims requerits.
- La percepció dels usuaris de la dificultat per trobar plaça d'estacionament i la probabilitat de trobar una plaça buida coincideix: existeixen certes dificultats per aparcar en els àmbits on hi ha zona regulada, especialment zona blava.
- Els usuaris declaren trigar una mitjana de 8 minuts i mig per trobar plaça a la zona regulada d'estacionament.
- Aproximadament en tres de cada quatre carrers és possible trobar una plaça lliure, de mitjana.

- La distància mitjana des del punt d'estacionament fins a la destinació final (178m), segons l'enquesta, és una distància adequada que permet dir que els gironins prefereixen donar més voltes per poder trobar una plaça més propera.
- La senyalització de l'inici i final de la zona regulada és l'adient, tot i la falta d'algun indicador concret a l'accés de zones blaves i de final d'estacionament regulat.
- La gran majoria de places no es troben delimitades, incloent les zones de nova implantació, fet que suposa una disminució de la capacitat disponible, a més d'una afectació a la comoditat dels usuaris.
- La disposició dels parquímetres al voltant de la zona regulada permet que l'usuari no hagi de recórrer distàncies superiors als 50m. Aquest fet permet donar un servei adequat, a més de correctament senyalitzat.
- L'actitud del personal que vigila és amable i amb voluntat de resolució de possibles dubtes, en especial a les noves zones regulades. Per altra banda, es denota manca de vigilants en zones com Güell – Devesa i en certes hores concretes de la jornada que es tradueix en un augment de l'ocupació no pagada.

- L'estudi de rotacions indica que diàriament passen una mitjana de 4,6 vehicles per a cada plaça de zona regulada, assolint un ús del sistema regulat acceptable, però lluny dels 6 vehicles diaris desitjables.
- Hi ha un cost excessiu de transport públic (bitllet senzill) i pàrquing soterrat que els fa poc atractius enfront la zona regulada.



- Completar les mancances de senyalització vertical i horitzontal a tot el sistema d'estacionament regulat de Girona.
- Augmentar el nombre i l'horari del personal de control de la zona blava i verda per assegurar el compliment de la màxima durada d'estacionament amb l'objectiu d'evitar la saturació dels espais més cèntrics.
- Analitzar la implantació de mecanismes d'informació variable sobre l'ocupació de les places d'aparcament per reduir el trànsit d'agitació.
- Avaluar la gestió de les reserves per a càrrega i descàrrega disposades a les zones cèntriques de Girona per tal de minimitzar possibles il·legalitats.
- Establir criteris tarifaris adequats en la zona regulada:
  - Baixar el preu dels pàrquings subterranis i el bus urbà.
  - Diferenciar el cost entre la primera hora i la segona hora en estacionament en superfície.



**RACC**

**Moltes gràcies per la  
seva atenció**

[www.fundacioracc.cat](http://www.fundacioracc.cat)

1906