

Seminari - Millora de la qualitat i la credibilitat

Actuacions prioritàries per millorar la qualitat i la credibilitat del transport públic

Josep M^a Martí - Conseller Delegat de Moventia

21 de maig de 2009

Index

1. Sobre el document i sobre el desenvolupament de les jornades
2. Aspectes a destacar des del meu punt de vista:
 - Experiències → En 1^a persona i del sector
 - Idees
 - Coses que comparteixo
 - Coses que no comparteixo
3. Idees i prioritzacions a plantejar
4. Conclusions

Aspectes a destacar

La Quantitat → També és un aspecte de qualitat (Per reducció a l'absurd)

- Núm. de línies – Núm. de connexions
- Freqüències – Núm. d'expedicions
- Vehicles
- Infraestructures noves

Anàlisi de l'equilibri amb l'entorn → relació del sistema amb l'entorn



Recull 1

És un sistema complex orientat a les persones

1.6. Objectius de continuïtat

Els gestors públics han de:

- *incentivar decididament la millora contínua*
- *gestionar en xarxa les dades del sistema*
- *reflexionar sistemàticament sobre l'adequació del que fem amb el que s'espera de la nostra actuació i en paral·lel.*



Recull 1

És un sistema complex orientat a les persones

1.6. Objectius de continuïtat

Millorar la capacitat i configuració de l'oferta

Dotar-la de nous vehicles, més eficients, i nous semimodes (Metro – Bus)

Construir infraestructures per millorar la capacitat d'oferta i el temps de viatge



Recull 2

Pot resultar més innovador que les actuacions per sí mateixes

↔ Creació d'equip tècnic

1.7. Com encarar les actuacions

Encarar les actuacions proposades com a repte personal i professional com a usuaris i usuàries de serveis, més que com amenaça

Alguns governs han conclòs que l'exercici de la corresponsabilitat és un objectiu i que els titulars, els operadors i les parts interessades, poden arribar a acordar guanyadors – guanyador



Recull 3

3.1.

El paradigma vigent postula que per afrontar el repte de la qualitat percebuda i de la credibilitat del sistema de transport públic, s'ha de millorar la capacitat i la configuració de l'oferta, dotar-la de nous vehicles, més eficients i nous semimodes (metro-bus), s'han de construir noves infraestructures per millorar l'oferta i el temps de viatge, etc.



Resum d'Objectius

Taula 1:

Recerca de consens:

Definició (disseny, planificació, ...) d'actuacions

De desenvolupament i d'implantació:

- ***Avaluació de l'estat actual, prioritats, recursos i programa d'actuacions***
- ***Coordinació de planificació amb gestió de la qualitat.***

De control, adequació, generalització i continuïtat

- ***Avaluació d'eficàcia i eficiència del sistema***
- ***Plans d'actuació de millora***

Resum d'actuacions proposades a les sessions de visió estratègica

Sessió 4:

Definir els recursos i els mecanismes de col·laboració per garantir que totes les actuacions de la DGTT amb incidència directa o indirecta en la percepció dels clients del Transport Públic siguin coherents i resultin eficaces.

EQUITAT TERRITORIAL

Establir mecanismes per garantir la revisió periòdica de l'adequació de l'oferta de serveis i de la planificació, incorporant els resultats de l'avaluació de la qualitat, per assegurar-se de la seva conveniència, adequació, eficàcia i eficiència contínues.

EQUITAT TERRITORIAL

Resum d'actuacions proposades a les sessions de visió estratègica

Sessió 1:

Garantir l'avaluació dels mecanismes desenvolupats, la millora contínua i la translació de millores a la planificació, sobre orientació del tractament d'insatisfaccions i obre les causes de les mateixes.

EQUITAT TERRITORIAL



Paradigmes contradictoris

Dues ciutats anglosaxones més importants: Londres i Nova York

Les més lliberals i capitalistes → apliquen més que ningú la política de
“pal i pastanaga” fomentant l'ús del transport públic

- Congestion charge - 8£ / vegada
- Cotxe al centre ciutat 500 £/ any per aparcar on vius
- Zona blava de Manhattan: > 10\$ / hora
- 1 aparcament a Manhattan: > 1.000 \$ / mes

Nova York → 10% de desplaçaments en vehicle privat

Paradigmes contradictoris

Londres

- Increment del 68% dels viatgers en bus des de 1999/2000 a 2007/2008
- Els autobusos de Londres porten el nombre més alt de viatgers des de 1962
- A març 2008 es va arribar a 2.180 milions de viatgers / any
- El número de kilòmetres és el més gran des de 1957: 468 milions Km a 2007/2008
- Metro → 1.200 milions de viatgers

Fantàstic – exhaustiu i precís

Només em falta 1 amenaça:

Excés d'expectatives – ferrocarril a tot el territori



Sí és aconsellable la reserva d'espais a la planificació urbanística per plataformes de Transport Públic

Destaco:

Amenaces:

- L'economia exigeix millorar tant la prioritització de transport públic com la capacitat de control de l'eficàcia i l'efectivitat de les actuacions en transport públic.
- Clients més exigents

Destaco:

Debilitats:

Falta homogeneïtat, coherència, ... en:

- Planificació, actuacions i responsabilitats en matèria de transport i mobilitat
- Característiques bàsiques i dels criteris entre operadors, titulars,...

Falta d'avaluació d'afectivitat de les polítiques i actuacions en Transport Públic

Els operadors no poden controlar els factors clau de la qualitat, especialment en situació d'incidències.

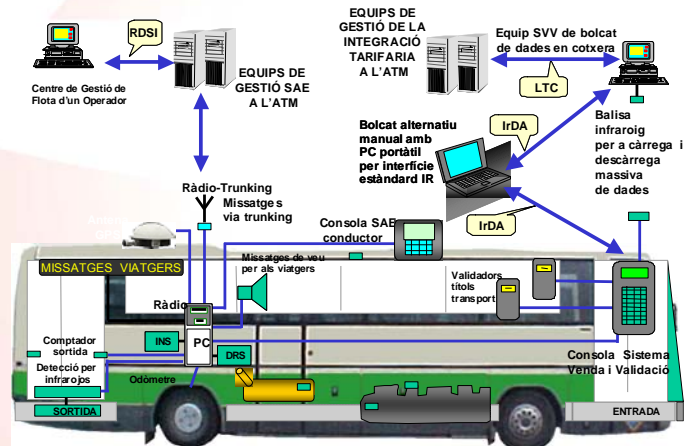
DAFO

Destaco: Oportunitats:

- Disponibilitat de tecnologia de gestió en tots els camps
- Creixents exigències ciutadanes d'eficàcia i de qualitat dels serveis públics, d'eficiència en l'ús de recursos de polítiques públiques de sostenibilitat.
- PTV : Informació territorial i tarifària de transport públic
- Casos d'èxit (SERMETRA)

↓
Empresa mixta
(50% ATM 50% Busmet Serveis)

Encarregada de la gestió i monitorització del manteniment dels sistemes SVV i SAE.



DAFO

Destaco:

Fortaleses:

- Dinamisme dels operadors del sector
- Marc concessional estable
- Millores tecnològiques en vehicles (Híbrids de tracció elèctrica, sistemes guiats, no catenàries)
- Consciència de necessitat de millora contínua i experiència en cooperacions entre diversos operadors, titulars.



Destaco:

Fortaleses:

- Know-How dels operadors en la vanguardia mundial
- Bons operadors públics i bons operadors privats
- Bona convivència entre els operadors: respectuosa i amb coincidència de focus a les qüestions més importants.
 - Augment de la quota de transport públic
 - Millora contínua
 - Vocació de servei
 - Professionalitat
 - Preocupació pel medi ambient
 - Convicció de necessitat de treballar conjuntament fent xarxa i treballant en equip.
- Seny català!!!

ROUTER del Transport

Transport in Barcelona

→ Getting around

Transport in Catalonia

→ Journey planner

És un web fantàstic. No infalible en augmentar distància.

	Km ²	Milions habitants
Londres	7.685	12, 5
Bus	636	1,9
ATM Barcelona	3.237	4,85
Catalunya	31.896	7,364
Província Barcelona	7.708	5,416
Província Lleida	12.022	0,427
Província Girona	5.882	0,732
Tarragona	6.253	0,789

ROUTER del Transport

Comparativa amb Londres

2008	Viatgers Totals	Viatgers Bus / hab. any	Viatgers Metro / hab. any	Total Viatgers / hab. Any
Londres	3.400	176	96	272
ATM Barcelona	935	74	118	192,8

Tarifa de bus a Londres → Oyster = 1£ / trajecte ≤15 anys = gratuït



Why are more people using London Buses?

Highlights of this are detailed below.

- * Only 21% of Londoners do not use the bus now, compared to 29% three years ago
- * Half of the additional journeys are made by Londoners who did not use the bus at all three years ago
- * Three in five Londoners who have increased their bus usage over the past three years indicated 'buses are cheaper than alternatives'
- * Half of Londoners who have increased bus usage over the past three years mentioned 'bus improvements' as a reason for doing so

- * If buses were 'not cheaper', two in five Londoners who have increased bus usage over the past three years, indicated that they would use London Underground more often, two in five would use the car more often and one in five would not be able to make the journey
- * Three in five of those passengers using the bus more because they felt buses are less crowded, indicated that they would use the car more often if this was not the case

The key reasons people are using buses more often is that frequency, quality and reliability have been improved and that buses are considered to be an affordable transport option.

ROUTER del Transport

El Deure dels operadors ha de ser:

- Els operadors podem donar la informació actualitzada i real.

- Fitxers
 - Mestres : línees, trajectes, freqüències o horaris i horaris de pas
 - Incidències a temps

En format text o XML

- La informació ve de:

- SAE
- Sistemes de gestió de l'operació

Conclusions

1. Necessitat d'equitat territorial (1er actuar on està baixa) :

- De quantitat envers necessitat
- De qualitat de prestació i elements complementaris
- De preus de transport que paga el viatger
- De correcció i reconducció d'excessos.
- D'augment de la quantitat on s'està per sota del nivell desitjat – estipulat.

2. No fer volar coloms – Però sí fer les reserves d'espai per a plataformes de transport públic

3. Millora contínua – recolzada en la vocació però també en el seguiment i premi a l'esforç

4. Potenciar el bus. És el que més potencial de creixement té.

Conclusions

5. Noves tecnologies:

- Informació al viatger: bus, pals de parada, marquesines, estacions, web.
- Vehicles menys contaminants

6. Tenim una plataforma de sortida molt bona. Prioritat per part dels:

- Titulars del serveis
- Operadors
- Sistemes de gestió.