Buenos Aires, 25 de septiembre de 2015

Investigación sobre Metrobus Norte

A poco más de 70 días de la puesta en funcionamiento del Metrobus Norte, el equipo de investigación de OVILAM realizó un trabajo de campo para conocer la opinión de los usuarios del sistema, de los conductores de colectivos que utilizan este nuevo tramo de Metrobus y para analizar tiempos, virtudes y falencias de la infraestructura de esta importante obra.

El motivo de haber dejado pasar dos meses desde la inauguración del Metrobus Norte hasta la realización del trabajo de investigación se debe a que en este tipo de obras siempre hay ajustes constructivos y en la operación ya sea por parte del gobierno de la CABA, de los conductores que operan dentro del nuevo sistema como así también de los usuarios.

El objetivo de la investigación tuvo un doble propósito, por un lado conocer la opinión personal de los usuarios y conductores y por el otro analizar la operación y la infraestructura de esta obra que va cambiando la fisonomía de la ciudad.

Generalidades:

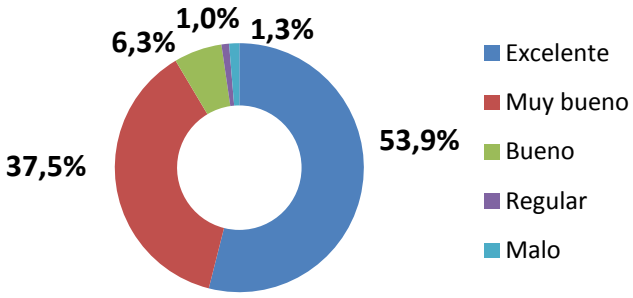
La infraestructura del Metrobus Norte tiene una extensión de 5 kms de los cuales 2,7 kms están sobre la av. Cabildo, desde Roosevelt hasta la av. Gral Paz y los otros 2,3 km corren sobre la av. Maipú desde av. Gral. Paz hasta la calle Malaver, en Vicente López. Esta reciente obra es utilizada por 20 líneas de colectivos. De ellas, la 59, un ramal de la 60 y dos de la 152 recorren la traza en su totalidad, mientras que las líneas 19, 21, 71, 130, 133, 161, 168, 184, 203, 314, 365, 41, 29, 57, 68, 151 y 194 utilizan distintos tramos. En total, tomando en cuenta el recorrido en la ciudad de Buenos Aires y en Vicente López hay 39 estaciones que diariamente utilizan aproximadamente 200.000 pasajeros. Estas estaciones no están enfrentadas entre sí, sino intercaladas en diversas cuadras según el sentido de circulación y atendiendo a la cantidad de líneas que la utilizan. Todas las estaciones están techadas, tienen cartelería informativa y diversas comodidades. Lo que aquí conocemos como Metrobus se encuadra en los llamados sistemas BRT, tránsito rápido de ómnibus por sus siglas en inglés, que ya son parte del paisaje de gran cantidad de ciudades a nivel mundial.

Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar

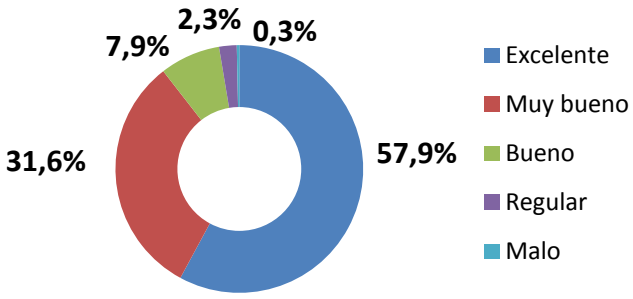
La opinión de los usuarios:

Con respecto a los usuarios se evaluaron las opiniones de 1216 pasajeros que utilizan cotidianamente los servicios de las distintas líneas que circulan por los carriles del Metrobus Norte. A ellos se les hicieron una serie de preguntas de las cuales se desprenden los siguientes resultados:

1. Cuando se los consultó sobre como apreciaban "la calidad de las instalaciones en las estaciones, la infraestructura en general y la señalización correspondiente a las líneas de transporte", el 91,4% las catalogó como excelentes o muy buenas, mientras que solo el 2,3% desaprobó ese rubro calificándolo como regular o malo.



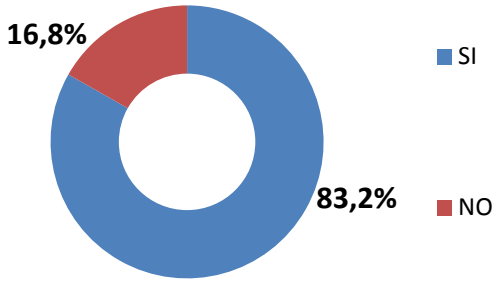
2. Al momento de comparar "el nivel de seguridad personal que le brinda el servicio dentro de las instalaciones de Metrobus comparado con el sistema anterior de las paradas en las esquinas tradicionales", la gente opinó en un 89,5% que el nuevo sistema era comparativamente excelente o muy bueno y solo el 2,6% lo percibió peor catalogándolo como regular o malo.



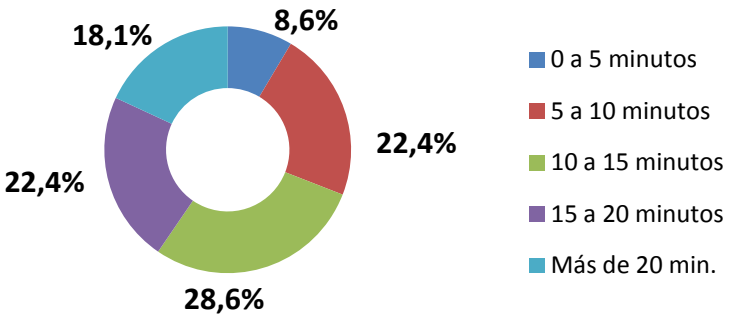
3. Una de las grandes ventajas de los sistemas BRT es que los conductores de los ómnibus solo deben interactuar con vehículos de su mismo porte y en carriles exclusivos, por lo tanto su trabajo se hace menos estresante. Sobre este punto se le consultó a los usuarios si percibían que "el conductor maneja con mayor tranquilidad dentro del Metrobus que en una avenida normal". Las respuestas fueron también contundentes. El 83,2% observa que la conducción es más tranquila mientras que el 16,8% dice que esto no sucede. Quienes opinan en sentido negativo argumentan en general que se ha incrementado la velocidad de circulación y que ante los cambios de carril, dada la geometría del Metrobus Norte que tiene una

Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar

configuración denominada dos + uno, los pasajeros parados tienden a perder estabilidad y a sufrir caídas fruto de la mayor velocidad y los golpes de las ruedas del colectivo contra los cordones de delimitación.

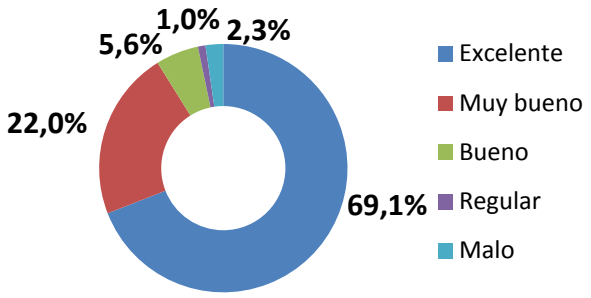


4. Una cuestión importante es el ahorro de tiempo que se le genera al usuario al implementar este tipo de sistemas. Las personas consultadas hacían recorridos completamente distintos por lo tanto al preguntárseles sobre "en cuanto tiempo se redujo su viaje habitual desde que se puso en marcha el Metrobus Norte" el resultado obtenido fue diverso. Sin embargo algo más de la mitad de los consultados (51%) dijeron tener un ahorro de tiempo promedio de entre 5 y 15 minutos por cada tramo de recorrido. El promedio ponderado de todas las consultas arroja un ahorro de tiempo por tramo y por usuario de casi 14 minutos. Si consideramos que se realizan 200.000 viajes diarios, el ahorro de tiempo por jornada que genera el sistema de Metrobus Norte para toda la comunidad es de 47.700 horas. Considerando 21 días hábiles y que el sueldo promedio en la CABA a fines del año 2014 era de aproximadamente $12.000 mensuales, el ahorro en dinero que se produce es de más de 71,5 millones de pesos por mes solo a nivel de las personas. A ello habría que agregarle otros tipos de ahorros como por ejemplo: consumo de combustibles, gastos de siniestros, etc.



5. Por último se le preguntó a los usuarios del Metrobus Norte "como consideraría la idea de construir más kilómetros de Metrobus en otras avenidas". Las respuestas no dejaron dudas. El 91,1% consideró a la idea como excelente o muy buena, mientras que solo 3,3% la consideró en forma negativa.

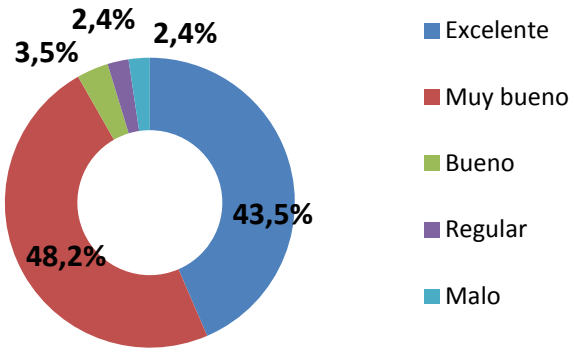
Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar



La opinión de los conductores:

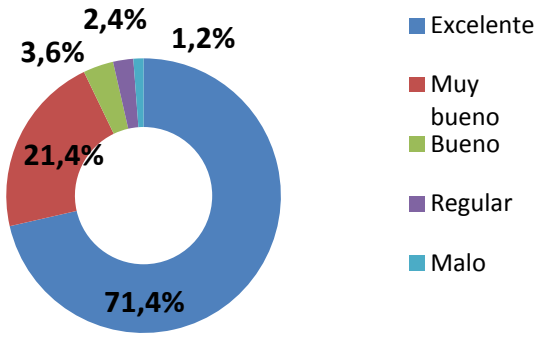
Con respecto a los conductores de los colectivos se evaluaron las opiniones de 174 de aquellos que utilizan los diferentes tramos del Metrobus Norte. Las consultas realizadas y sus resultados fueron los siguientes:

1. En primer lugar se los consultó sobre la "calidad de las instalaciones, señalización y carriles del Metrobus:". En este aspecto 91,7% lo catalogaron como excelente y muy bueno, mientras que el 4,8% lo consideró como regular y malo sobre todo en el trayecto en Vicente López.

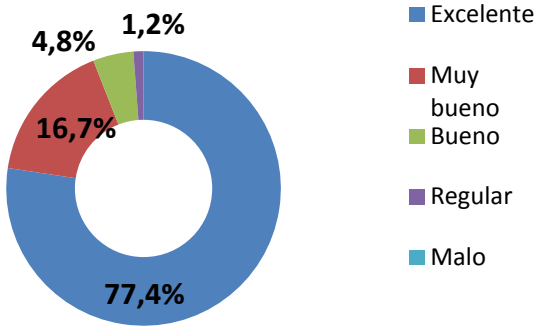


2. Como complemento a la opinión de los usuarios sobre la percepción de tranquilidad en el manejo por parte del conductor, se le preguntó a estos últimos "cómo calificaría el nivel de confort y tranquilidad que le da conducir en el área de Metrobus comparado con el tránsito normal". El 92,8% consideró estos aspectos como excelentes o muy buenos. Solo el 3,6% lo consideró en forma negativa al dar su opinión como regular o mala.

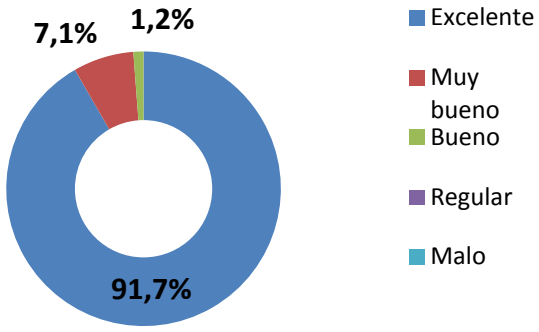
Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar



3. El tema seguridad no es algo menor teniendo en cuenta la cantidad de siniestros en las que participan los vehículos de transporte de pasajeros. Es por eso que se le consultó a los conductores "cómo calificaría el nivel de seguridad en la conducción que le brinda Metrobus en comparación con el tránsito en una avenida normal". El 94,1% consideró excelente o muy bueno este ítem, no registrándose opiniones malas y sólo el 1,2% lo catalogó como regular.



4. Cuando se los consultó a los conductores de colectivos sobre "cómo calificaría la idea de construir más km. de Metrobus en otras avenidas" las respuestas fueron contundentes. Las opiniones positivas sumaron el 98,8% pero las excelentes fueron el 91,7%



Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar

De los datos anteriores se puede inferir claramente que el nivel de aceptación de los usuarios del Metrobus, como así también de los conductores de los colectivos que circulan por su traza es más que bueno. Del mismo modo que el Metrobus de Juan B. Justo, el de 9 de Julio y el Metrobus Sur, el Metrobus Norte ha sido un gran aporte al apoyo del transporte público de pasajeros y la opinión de los usuarios así lo reflejan.

Otros datos de la investigación:

El sistema del Metrobus Norte, como el de sus hermanos de otras avenidas, muestra todas sus bondades en los horarios pico. Fue allí donde se ha concentrado nuestra investigación.

Uno de los ítems analizados fue el tiempo empleado para recorrer el trayecto completo desde su cabecera en av. Cabildo hasta su finalización en Maipú y Malaver en Vicente López y viceversa. Allí hicimos un análisis comparativo de lo que supone utilizar un vehículo particular o el transporte público de pasajeros en pos del ahorro de tiempos. Los resultados fueron sorprendentes, ya que las variaciones entre una y otra opción fueron mínimas. Realizar el trayecto en un vehículo particular insume en horario pico entre 14 minutos y medio y 17 minutos, dependiendo de la suerte que se haya tenido con los semáforos. El mismo recorrido en colectivo demandó entre 15 y 19 minutos y medio, lo que muestra que en la peor de las situaciones, como lo es la hora pico, la opción de usar el transporte público de pasajeros es casi idéntica en tiempos que utilizar el vehículo particular, ahorrando en lo económico y en el estrés de la conducción, el consumo de combustible y los riesgos siniestrales.

Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar

Entre las quejas de los conductores y los usuarios, las cuales pudimos verificar, se destacan las siguientes:

- Mayor velocidad de circulación con la consecuente inestabilidad para el pasajero principalmente cuando los colectivos golpean los cordones de delimitación
- La geometría de construcción del lado provincia es más ajustada en cuanto a dimensiones que del lado de la Ciudad de Buenos Aires

- Principalmente del lado de la provincia se necesitaría la colocación de semáforos en los carriles del Metrobus y además que se corten las ramas de los árboles que cubren los existentes.
- Lamentablemente, los peatones al percibir que hay 4 tramos de cruce de las avenidas Cabildo y Maipú, se aventuran a cruzar irresponsablemente
- Quejas de algunos de los conductores hacia parte de sus colegas que no hicieron la capacitación dictada por el gobierno de la CABA y que no respetan los reglamentos de tránsito en los carriles de Metrobus.
- En ciertas estaciones se generan confusiones entre la señalización de las paradas indicadas en el piso y lo expresado en los carteles
- Algunas estaciones tienen poco espacio para hacer la fila en la última parada, por lo que en días de lluvia parte de los pasajeros quedan a la intemperie
- Del lado de la provincia faltan reparadores de viento laterales en las estaciones o no están acordes a la ubicación de las paradas de los colectivos
- Por último un dato de color. Fueron varias las mujeres que se quejaron por la superficie de las baldosas de las estaciones ya que aducen que les resultan incómodas para caminar con tacos.

Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar

Dirección: Presidente Luis Saenz Peña 579 3° J CABA- Argentina | Teléfono: +54 911 5101 6095 | E-Mail: fabian.pons@ovilam.com
Facebook: www.facebook.com/ovilam1 | Twitter: @OVILAM_SV | Site: www.ovilam.com.ar