

TREBALLS DE GEOGRAFIA, núm. 42 p. 77-89
DEPARTAMENT DE CIÈNCIES DE LA TERRA
UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS
Palma 1989

**ELS BARRIS DE PALMA I LA XARXA MUNICIPAL DE TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ:
UN ÍNDEX D'ACCESSIBILITAT**

Joana-Maria Seguí Pons, Antònia Ripoll Martínez

RESUM: *Els barris de Palma i la xarxa municipal de transport col·lectiu urbà: un índex d'accessibilitat.*

En aquest article s'ha quantificat l'oferta dels serveis municipals de transport col·lectiu urbà a la ciutat de Palma (1988). S'ha utilitzat un índex d'accessibilitat que relaciona les característiques del servei amb les dimensions del barri que connecta. Al mateix temps, es té en compte la població de cada una de les zones d'anàlisi, a través de l'índex d'accessibilitat/1.000 habitants.

PARAULES CLAU: *Transport col·lectiu, barri, connexió.*

SUMMARY: *Quarters from Palma and municipal network of urban collective transport: a sign of accessibility.*

In this article proposal of municipal network of urban collective transport has been quantified in Palma. A sign of accessibility that includes characteristics of service and their relationship with the extension of quarters that connect. The amount of people on each zone has also been considered

KEYS WORDS: *Collective transport, quarters, connection.*

1. Introducció i objectius

L'objectiu del treball és conèixer l'accessibilitat de cada un dels 37 barris que conformen el municipi de Palma, a partir de l'oferta del servei de transport urbà municipal a l'any 1988 (Taules I i II).

Com ja s'ha constatat a l'article anterior SEGUÍ (1989), l'índex d'accessibilitat és utilitzat des dels anys 70 a nombrosos treballs de transports.

La unitat d'anàlisi, utilitzada en aquest article és la divisió en barris que estableix el PGOU de 1985 de Palma (mapa 1).

L'oferta de servei s'ha elaborat a partir de la informació facilitada per l'Empresa Municipal de Transports (EMT) i les dades estan extretes de les següents fonts: un mapa de cada una de les línies amb el seu corresponent itinerari i els fulls del servei de cada línia.

La població es refereix a l'any 1981, ja que no ha estat possible conèixer la població del darrer padró, de l'any 1986 dividida en 37 barris.

La cartografia que s'ha utilitzat per elaborar les dades del servei ha estat el mapa 1:10.000 de Palma que contempla la divisió per barris (PGOU 1985).

El mètode seguit ha estat el següent (Taules III, IV, V, VI, VII):

$$I = \sqrt{\frac{Y}{S}}$$

Allà on

$Y(\text{cotxes/dia}) = V X$

$V = \text{hores de servei}$

$X = \text{cotxes/hora}$

$S = \text{superfície (ha)}$

El servei que s'ha considerat és, tan sols, l'ofertat per les línies de transport col·lectiu de l'EMT per la impossibilitat d'obtenir altres dades. Tot i així, s'han de fer algunes observacions: considerem que un barri es troba connectat amb servei col·lectiu quan la línia transcorre pel seu interior, o pel seu perímetre, en cas que es considera que l'oferta cobreix els serveis dels seus barris limítrofs. Quant a la línia de l'aeroport, no hem comptabilitzat el seu pas pels barris del Coll d'en Rabassa, Son Ferriol i Sant Jordi, ja que el seu itinerari transcorre per l'autopista i evidentment no hi ha aturades.

Una altra consideració és la que es refereix a la línia de INGIMA (Son Banya), que creua el barri de Son Ferriol, sense connectar directament amb el seu principal nucli.

2. L'índex d'accessibilitat a l'any 1988

Els valors dels índexs d'accessibilitat oscil·len entre el 22,6 del barri 32 Bons Aires (primer eixample), el més ben connectat, i els barris amb índex d'accessibilitat nul, es Píllari, Sant Jordi i s'Aranjassa, situats a la zona del llevant de Palma.

Una de les característiques de l'aplicació de l'índex, és que el seu valor decreix del centre a la perifèria urbana i una de les raons que ho expliquen és la disposició radial de les línies, conseqüència, al mateix temps, de la morfologia radioconcèntrica de la ciutat (taula VIII i mapa 2). I un altre dels resultats que es desprenen és que els barris de ponent compten amb una accessibilitat més elevada que els de llevant.

Una anàlisi més detallada constata com la màxima accessibilitat es concentra als dos barris situats al primer eixample, al 32, Bons Aires, i al 34, Pere Garau, que sobrepassen el valor d'accessibilitat 20. Tant l'un com l'altre limiten amb les Avingudes, que són les principals artèries redistribuïdores de les línies de circulació de trànsit privat i col·lectiu de Palma. Per altra part, l'elevada accessibilitat del barri de Pere Garau es deu al fet que compta amb el principal punt d'enllaç de les línies de transport públic, la Porta de Sant Antoni.

El barri de Bons Aires presenta la major accessibilitat, per ser el de menor extensió dintre del primer eixample, per aquesta raó el clos antic, (37), amb un índex de 19,7, i el de les Estacions, (33), que disposen del mateix servei, presenten accessibilitats menors.

Els barris de Santa Catalina, Camp d'en Serralta, Son Armadams, el Terreno i Portopí, (8, 31, 4, 3 i 2, respectivament) presenten valors entre el 7,41 i el 4,6. Una de les raons que expliquen els alts índexs obtinguts és que són barris de pas cap als centres turístics de ponent i el Moll. A més, s'ha d'esmentar com a Son Armadams s'ubica la residència sanitària de la Seguretat Social, que no tan sols cobreix les necessitats dels habitants de Palma, sinó de la resta de l'illa. Aquesta característica implica que, necessàriament, hagi d'estar ben connectat.

Quant al barri del Camp d'en Serralta, la seva particular morfologia, una cunya que arriba fins a la mar, força la penetració del transport col·lectiu en els seus límits, la major part de vegades per connectar amb altres barris perifèrics.

Amb valors inferiors a 1 en l'índex d'accessibilitat es troben la major part dels barris que són terminals de línia, com és el cas a la zona de llevant del barri de s'Arenal (26), amb un 0,89. L'índex és superior als altres tres nuclis de la zona de llevant connectats per la mateixa línia que uneix s'Arenal amb el continuum urbà. Al Coll d'en Ra-

bassa (22), amb un 1,60, perquè aquest barri compta amb una altra línia de transport col·lectiu, la d'INGIMA. En canvi, Can Pastilla (24) i las Maravillas (25), amb índexs de 1,31 i 1,10, superen s'Arenal per la menor extensió dels barris a servir per part de l'esmentada línia. Aquests barris assenyalats, turístics tots ells, disposen d'una oferta complementària de servei amb la introducció, fa poc, d'un tren turístic i d'una línia comprada per la EMT a FEVE que arriba fins al nucli turístic de Cala Blava, que cau fora del terme municipal de Palma.

Els nuclis d'Establiments-Secar (11), Son Rapinya (30) i Gènova (5) són els que obtenen els índexs menors de les zones nord i ponent de Palma, per ser perifèrics i terminals de línies.

Emperò, són els nuclis perifèrics de la zona de llevant, no turístics, els pitjors connectats. Es troben sense servei tres barris rurals: es Pilarí (27), s'Aranjassa (28) i Sant Jordi-Casa Blanca (29). Mentre que el de Son Ferriol (23), també rural, disposa d'un índex de 0,44, el baix del conjunt urbà, tot i que, com ja s'ha comentat, la línia no passa pel seu nucli.

3. L'índex d'accessibilitat/1.000 habitants a l'any 1988

Si es pondera l'índex d'accessibilitat absolut amb el nombre d'habitants que resideixen a cada un dels barris, s'observen diferències importants respecte del primer índex (taula 8, mapa 3).

Els barris amb un índex més elevat són: Portopí-Bonanova (2), Sant Agustí (1) i el Terreno (3), els tres situats a ponent de la ciutat, amb valors de 2,85, 1,56 i 1,53 respectivament. Aquest fet es deu a la menor població que reuneixen, 6.603 habitants, que representa el 2,26% del total de la de Palma. Respecte de l'índex d'accessibilitat absoluta, desplacen als barris que ocupaven les quatre primeres posicions: el clos antic i els tres del primer eixample, que engloben 87.347 habitants que representen el 30,66% dels habitants de Palma. Així, a l'índex ponderat els barris esmentats ocupen les posicions 5, 8, 9 i 16. Son Armadams respon també a les característiques dels tres barris situats a les primeres posicions a l'índex relatiu d'accessibilitat, emperò s'allunya relativament d'ells ja que ocupa la sisena posició, tot i que el servei és molt similar, ja que quasi reuneix la mateixa població que els tres primers barris de ponent junts, 5.078 habitants, que representen un 1,74% del total urbà.

Els barris turístics de ponent travessats per l'única línia de transport col·lectiu urbà, la de s'Arenal, que són els de Can Pastilla, las Maravillas i s'Arenal, pel fet de tenir poca població, 5.411

habitants, el 2,05% del total de la de Palma, obtenen, en canvi, millors posicions que a l'índex d'accessibilitat absoluta i, sobretot, els dos primers, las Maravillas i Can Pastilla, que d'ocupar els llocs 24 i 27 al primer índex, se situen a les posicions 7, el de Can Pastilla i 4 el de Las Maravillas. S'Arenal queda molt més enrera, però així i tot millora posicions. Val a dir que pel fet de ser nuclis turístics si s'hagués considerat la població flotant, l'índex disminuiria ostensiblement.

Els barris situats al primer eixample, com són: Santa Catalina, Camp d'en Serralta i Foners, i Son Gotleu de el segon eixample, obtenen índexs relatius molt menors, degut a la població que reuneixen, 56.488 habitants que signifiquen el 19,4% del conjunt de la ciutat.

Cas Capiscol, també, amb una població de 17.895 habitants que representa el 6,16% del total urbà, és un dels que perd accessibilitat, situant-se al lloc 33 a l'índex relatiu. Gènova, per la seva part, al contrari que Cas Capiscol, se situa en millor posició, per les seves característiques demogràfiques, 1.769 habitants, i tan sols el 0,6% del total dels habitants de Palma.

4. Conclusions

Les conclusions generals es poden extreure de la lectura dels mapes 2 i 3 (índex d'accessibilitat absoluta i índex d'accessibilitat/1.000 habitants). S'ha calculat la mitjana aritmètica i la desviació estàndard de cada un dels dos índexs i s'han classificat els barris en funció dels intervals que combinen les mesures de centralitat i de dispersió. Hem considerat l'interval $<X$, com a d'ínfima accessibilitat, $>X$, d'accessibilitat acceptable, $>X+S$, de bona accessibilitat, $>X+2S$, de molt bona accessibilitat i de $>X+3S$, d'accessibilitat excel·lent.

A l'índex d'accessibilitat absolut els barris de Bons Aires i de Pere Garau són els que disposen d'una accessibilitat excel·lent, mentre que ponderats amb la seva població, el de Bons Aires es situa en una posició de bona accessibilitat i el de Pere Garau la té acceptable, així com el clos antic, que comptava amb una accessibilitat absoluta molt bona.

El barri de les Estacions, disposa a l'índex absolut de bona accessibilitat, mentre que quan es considera la seva població la té ínfima. Al contrari el barri de Portopí-Bonanova, disposa a l'índex absolut d'una accessibilitat acceptable, mentre que si es relaciona amb la seva ínfima població es col·loca en una posició excel·lent.

Cap barri manté una posició molt bona en l'índex d'accessibilitat/1.000 habitants. I compten amb bona posició en aquest mateix índex els barris

perifèrics de Sant Agustí, el Terreno i las Maravillas. Tan sols mantenen una posició acceptable als dos índex, els barris de Santa Catalina i el de Son Armadams. Els barris de Can Pastilla, polígon de Llevant, es Molinar i Son Sardina milloren la posició respecte del primer índex, mentre que El Camp d'en Serralta de comptar amb un índex absolut acceptable, passa a tenir una accessibilitat ínfima si es considera la seva població.

La resta de barris, que són la majoria, disposen d'ínfimes accessibilitats als dos índexs considerats.

La conclusió que se n'extreu és òbvia. L'índex absolut d'accessibilitat sols té sentit si se'l relaciona amb la població en què serveix i tan sols un barri, el de Portopí-Bonanova obté una connexió i un servei excel·lent dintre del conjunt urbà. Cap barri té una accessibilitat molt bona i tan sols Sant Agustí, el Terreno, las Maravillas i Bons Aires obtenen una accessibilitat bona. Aquest fet constata una vegada més la major accessibilitat dels nuclis de ponent en front als de llevant i el poc pes poblacional que ostenten, juntament amb el bon servei rebut a l'eixample de Bons Aires, zona de pas de la major part de línies de transport col·lectiu urbà, pel fet de limitar amb les Avingudes.

La diferència més ostensible entre l'aplicació de l'índex per sectors (SEGUÍ, 1989) o per barris es dona en el clos antic, ja que, pel fet de tenir la mateixa extensió, tant en unitat barri com en unitat sector, a l'anàlisi per sectors es converteix en un dels de menors dimensions i de menor població, mentre que a l'anàlisi per barris, apareix com un dels de major extensió i de població. Si més no, les característiques de disminució dels dos índexs del centre a la perifèria, de millor servei a la zona de ponent que a la de llevant i de servei ínfim als nuclis rurals de la ciutat es mantenen. Tot i així pareix que els valors dels índexs, tant absoluts com relatius s'han incrementat, la qual cosa és indicativa d'una millora global del servei.

Les conclusions generals del treball imposen haver de dur a terme una sèrie de consideracions. Si es considera l'índex absolut d'accessibilitat, el

56,15% de la població de Palma (166.044 habitants) es troba en una situació d'accessibilitat ínfima, el 14,31% (42.305 habitants) la té acceptable, tan sols un 7,5% (22.085 habitants) la té bona, un 7,4% (21.582 habitants) la té molt bona, i un 14,77% dels habitants urbans (29.569) la té excel·lent. Si es té en compte l'índex d'accessibilitat/1.000 habitants la posició dels barris és menys favorable, ja que tan sols un 0,5% dels habitants de Palma (1.610 habitants) es troben en nivells d'accessibilitat al transport públic urbà excel·lents. No hi ha cap habitant que compti amb una situació molt bona, i tan sols un 8,67% (25.650 habitants) disposa de bona accessibilitat. Una quarta part dels habitants de Palma (72.878 habitants que representen el 25,65%) compten amb una posició acceptable i la major part dels habitants, un 66,18% dels de la ciutat presenten nivells ínfims d'accessibilitat. Tot i així, el volum demogràfic de la ciutat, que no supera els 300.000 habitants, la morfologia radioconcèntrica i l'estructura urbana excessivament zonificada, fan difícil la millora de les línies de transport públic i la implantació de noves línies que puguin resultar mínimament rendibles per a la companyia municipal que explota el servei.

Finalment, s'ha d'assenyalar com dels més d'un milió de viatges que a diari duen a terme els habitants de Palma per l'interior de la seva ciutat, els realitzats en transport col·lectiu, són molt poc importants, ja que no representen més del 12% del total de viatges urbans (SEGUÍ, 1987). Les raons són vàries i complexes i responen tant a l'elevat nombre de viatges a peu que es realitzen per l'interior de cada barri, com als elevats nivells de motorització que possibiliten la utilització massiva de l'automòbil. Utilització que es fa necessària per la configuració de la ciutat en polígons monofuncionals, altament especialitzats.

El transport col·lectiu s'utilitza poc, emperò la demanda captiva, que és la que sol utilitzar aquest tipus de serveis, els necessita i si no es milloren o deixen de dur-se a terme, una part de la població urbana, la menys afavorida econòmicament i la que no pot moure's autònomament, veu restringida la seva mobilitat a una ciutat, com Palma, on les necessitats de traslladar-se són molt elevades.

BIBLIOGRAFIA

- CABRÉ LITOSELLA (1972): "Problemática social de las empresas de transportes urbanos". En: Jané Solá, J: *El transporte colectivo urbano en España*. Col Demos. Ariel. Barcelona. pp19-36
- GOODALL (1977): *La economía de las zonas urbanas*. IEAL. Madrid.
- GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, A. (1983): *El transporte urbano y metropolitano en Málaga*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla.
- SALMA (1974): *Plica presentada al Ayuntamiento de Palma*. 7 vols. Multicopiado.
- SEGUÍ PONS, J. M. (1987): *Aproximación al análisis de movilidad y de transportes urbanos en la ciudad*

de Palma (1960-1985). Universitat de les Illes Balears. Departament de Ciències de la Terra. Tesi doctoral inèdita.

TEIXIDOR, M.J.; SANCHIS, M. C. (1979): "El transporte urbano colectivo en Valencia".- *Cuadernos de Geografía*, 125. Departamento de Geografía. Universidad de Valencia, pp111-126.

VALLE BUENESTADO, B. (1983): "El transporte urbano en Córdoba". *VIColoquio de Geografía. Actas*, Departamento de Geografía. Universidad de Palma de Mallorca. Palma.

VALLÉS FERRER, J.; HAP DUBOIS, E. A. (1978): *El transporte en las grandes ciudades*. Serie Ciencias Económicas y Empresariales, 5. Universidad de Sevilla, Sevilla.

VILLARIÑO PÉREZ, M. (1983): "Contribución al estudio de la organización espacial: el transporte por carretera y su aplicación al caso de Galicia". *Trabajos de Geographalia*. CSIC. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.

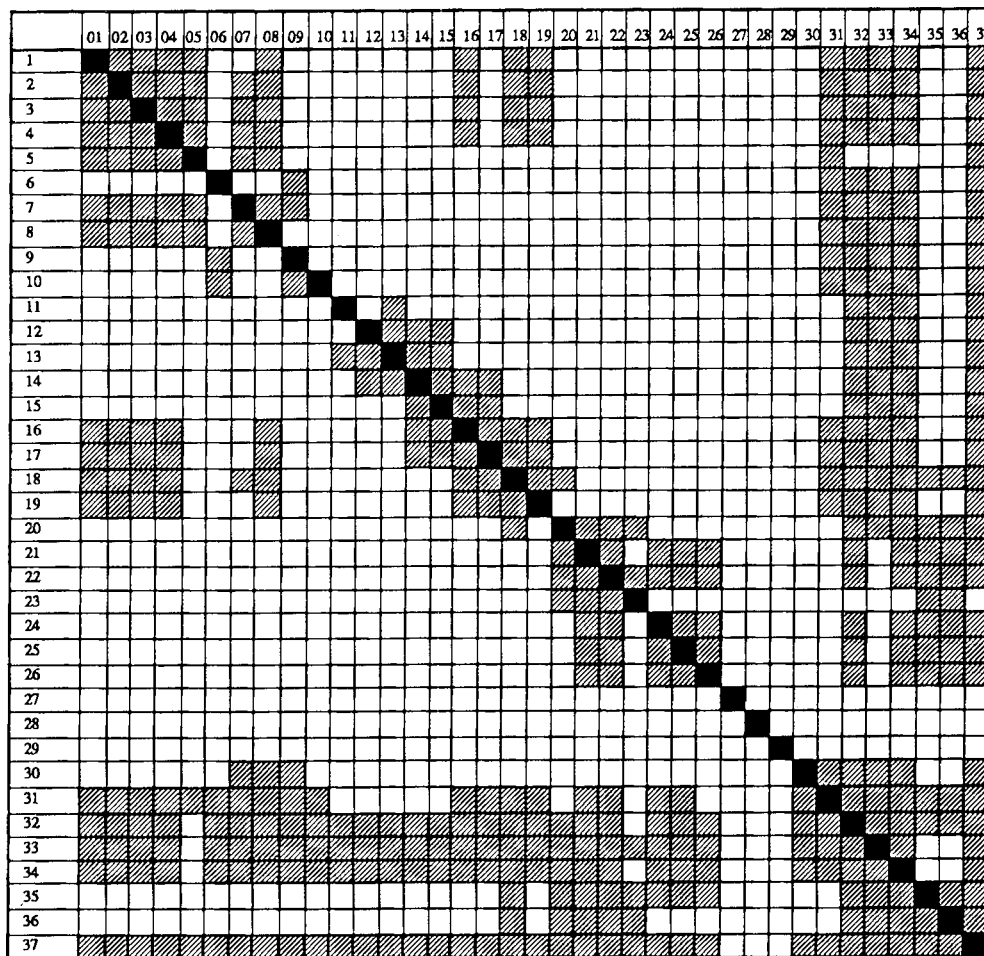
Taula I

FONT: Empresa Municipal de Transports i elaboració pròpia.

SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ PER BARRIS (PALMA 1988)

Barris	Línies																	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
15																		
16																		
17																		
18																		
19																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
35																		
36																		
37																		

Taula II
 CONNEXIÓ ENTRE BARRIS A PARTIR DE LES LÍNIES (PALMA 1988)



FONT: EMT i elaboració pròpia.

Taula III
SERVEI REBUT PEL BARRI 32 (BONS AIRES)

Línies	horari	freq.	h. servei	cotxes/h. $\frac{60}{C} = X$	cotxes/dia $V \cdot X = Y$	cotxes/dia Y
	A - B	C	V			
1. Passeig Marítim	7'45 - 20'50	30	13.50	2'00	27'00	5'69
3. Pont d'Inca - Illetes	6'00 - 22'53	10	16'55	6'00	99'30	9'96
5. Rafal Nou - Son Dureta	6'30 - 22'10	15	15'08	4'00	60'32	7'76
7. Son Rapinya	6'20 - 22'20	15	16'00	4'00	64'00	8'00
8. Son Roca	5'40 - 22'45	9	17'05	6'60	112'53	10'60
9. Cas Capiscol	6'00 - 21'30	25	15'03	2'40	36'07	6'00
12. Son Sardina	6'30 - 20'30	30	14'00	2'00	28'00	5'29
14. Pius XII- La Soledat - Son Gotleu	6'00 - 22'00	20	16'00	3'00	48'00	6'92
15. S'Arenal - plaça Reina	5'55 - 23'00	10	17'45	6'00	104'70	10'19
16. Establiments	6'15 - 22'25	30	16'01	2'00	32'02	5'65
19. Universitat	7'55 - 20'35	90	12'08	0'66	7'79	2'82
21. Palma Nova	6'15 - 24'50	20	18'35	3'00	55'05	7'41
22. Portals Nous	7'45 - 19'30	120	12'25	0'50	6'12	2'47
TOTAL						177'522
	177'52					
$I = \frac{177'52}{7'84} = 22'6$						

FONT: EMT i elaboració pròpia.

Taula IV
SERVEI REBUT PEL BARRI 37 (CASC ANTIC)

Línies	horari	freq.	h. servei	cotxes/h. $\frac{60}{C} = X$	cotxes/dia $V \cdot X = Y$	cotxes/dia Y
	A - B	C	V			
1. Passeig Marítim	7'45 - 20'50	30	13'50	2'00	27'00	5'69
3. Pont d'Inca - Illetes	6'00 - 22'55	10	16'55	6'00	99'30	9'96
4. Palma - Gènova	6'30 - 21'25	30	15'35	2'00	30'70	5'54
5. Rafal Nou - Son Dureta	6'30 - 22'10	15	15'08	4'00	60'32	7'76
7. Son Rapinya	6'20 - 22'20	15	16'00	4'00	64'00	8'00
8. Son Roca	5'40 - 22'45	9	17'05	6'60	112'53	10'60
9. Cas Capiscol	6'00 - 21'30	25	15'03	2'40	36'07	6'00
10. Son Cladera	5'50 - 22'25	20	17'15	3'00	51'45	7'17
11. Indioteria	6'30 - 20'30	30	14'00	2'00	28'00	5'29
12. Son Sardina	6'30 - 20'30	30	14'00	2'00	28'00	5'29
14. Pius XII - Son Gotleu - Son Gotleu	6'00 - 22'00	20	16'00	3'00	48'00	6'92
15. S'Arenal - plaça de la Reina	5'55 - 23'00	10	17'45	6'00	104'70	10'19
16. Establiments	6'15 - 22'25	30	16'01	2'00	32'02	5'65
17. Aeroport	6'30 - 23'30	30	17'00	2'00	34'00	5'83
19. Universitat	7'55 - 20'35	90	12'08	0'66	7'97	2'82
21. Palma Nova	6'15 - 24'50	20	18'35	3'00	55'05	7'41
22. Portals Nous	7'45 - 19'30	120	12'25	0'50	6'12	2'47
TOTAL						225'18
	225'18					
$I = \frac{225'18}{11'30} = 19'92$						

FONT: EM i elaboració pròpia.

Taula V
SERVEI REBUT PEL BARRI 33 (ESTACIONS)

Línies	horari A - B	freq. C	h. servei V	cotxe/h. $\frac{60}{C} = X$	cotxe/dia $V \cdot X = Y$	$\sqrt{\text{cotxes/dia}}$ Y
1. Passeig Marítim	7'45 - 20'50	30	13'50	2'00	27'00	5'69
3. Pont d'Inca - Illetes	6'00 - 22'55	10	16'55	6'00	99'30	9'96
5. Rafal Nou - Son Dureta	6'30 - 22'10	15	15'08	4'00	60'32	7'76
7. Son Rapinya	6'20 - 22'20	15	16'00	4'00	64'00	8'00
8. Son Roca	5'40 - 22'45	9	17'05	6'60	112'53	10'60
9. Cas Capiscol	6'00 - 21'30	25	15'03	2'40	36'07	6'00
10. son Cladera	5'50 - 22'25	20	17'15	3'00	51'45	7'17
11. Indioteria	6'30 - 20'30	30	14'00	2'00	28'00	5'29
12. Son Sardina	6'30 - 20'30	30	14'00	2'00	28'00	5'29
14. Pius XII - La Soledat - Son Gotleu	6'00 - 22'00	20	16'00	3'00	48'00	6'92
15. S'Arenal - plaça de la Reina	6'15 - 22'25	30	16'01	2'00	32'02	5'65
16. Establiments	6'15 - 22'25	30	17'00	2'00	34'00	5'83
19. Universitat	7'55 - 20'35	90	12'08	0'66	7'97	2'82
21. Palma Nova	6'15 - 24'50	20	18'35	3'00	55'05	7'41
22. Portals Nous	7'45 - 19'30	120	12'25	0'50	6'12	2'47
TOTAL						96'86

$$I = \frac{96'86}{9'64} = 10'04$$

FONT: EMT i elaboració pròpia.

Taula VI
SERVEI REBUT PEL BARRI 2 (PORTO PI - LA BONANOVA)

Línies	horari A - B	freq. C	h. servei V	cotxes/h. $\frac{60}{C} = X$	cotxes/dia $V \cdot X = Y$	$\sqrt{\text{cotxes/dia}}$ Y
1. Passeig Martím	7'45 - 20'50	30	13'50	2'00	27'00	5'19
3. Pont d'Inca - Illetes	6'00 - 22'55	10	16'55	6'00	99'30	9'96
4. Palma - Gènova	6'30 - 21'25	30	15'35	2'00	30'70	5'54
21. Palma Nova	6'15 - 24'50	20	18'35	3'00	55'05	7'41
22. Portals Nous	7'45 - 19'30	120	12'25	0'50	6'12	2'47
TOTAL						30'57

$$I = \frac{30'57}{6'70} = 4'56$$

FONT: EMT i elaboració pròpia.

Taula VII
SERVEI REBUT PEL BARRI 5 (GÈNOVA)

Línies	horari A - B	freq. C	h. servei V	cotxes/h. $\frac{60}{C} = X$	cotxes/dia V · X = Y	cotxe/dia Y
4. Palma - Gènova	6'30 - 21'25	30	15'35	2'00	30'70	5'54
TOTAL						5'54
						5'54
						$I = \frac{5'54}{8'31} = 0'66$

FONT: EMT i elaboració pròpia.

Taula VIII

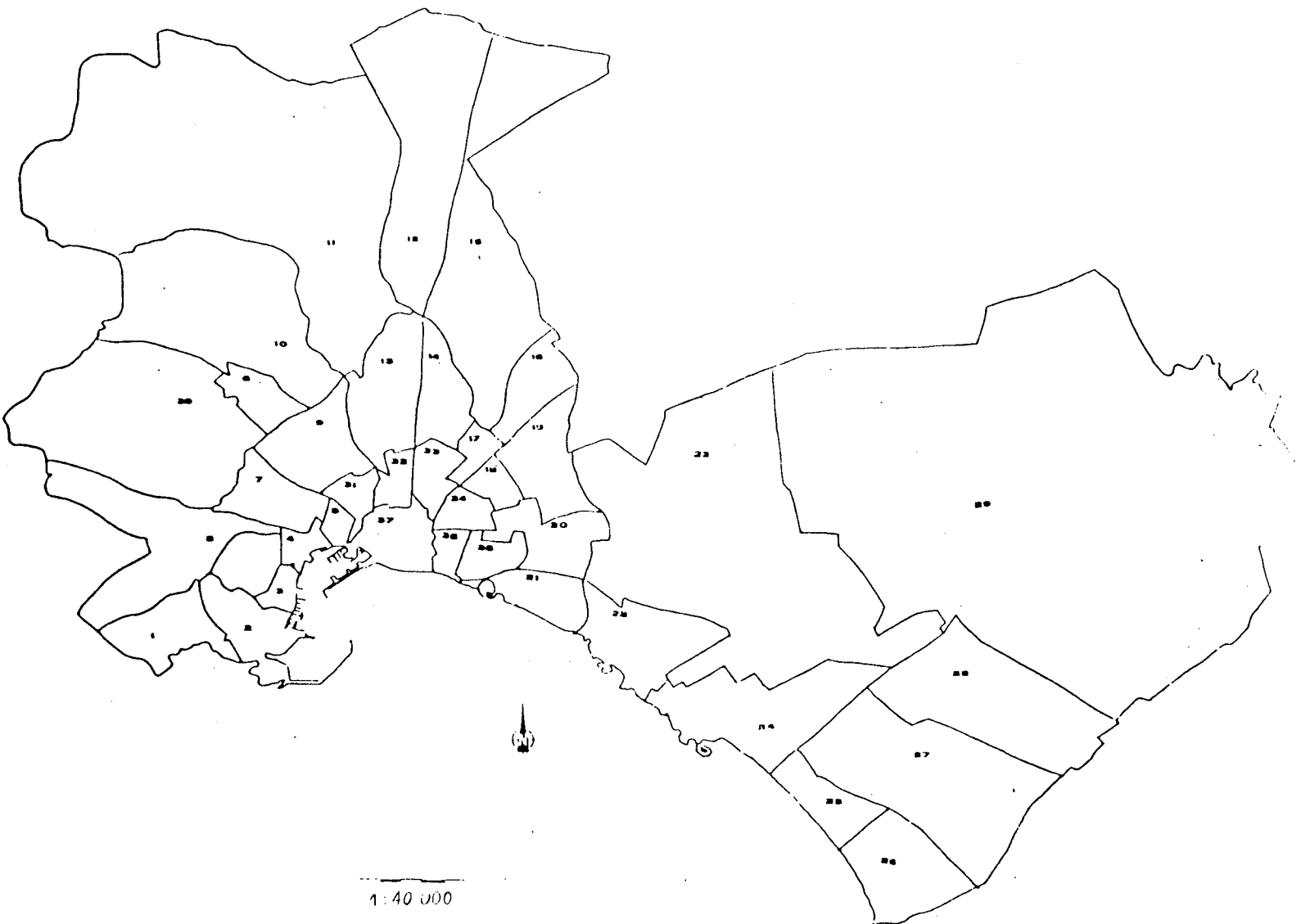
	sup. (hab.)	hab. dret	%	dens	índex acces.	índex. acces. hab. 1000
1. Sant Agustí - Cala Major	71'3	1.919	0'66	26'90	3'00	1'56
2. Porto Pi - La Bonanova	45'0	1.610	0'55	35'70	4'60	2'85
3. El Terreno	42'0	3.074	1'05	73'10	4'71	1'53
4. Son Armadans	48'3	5.078	1'74	105'30	5'59	1'10
5. Gènova	69'2	1.769	0'60	25'26	0'66	0'37
6. Vileta	107'3	5.622	1'93	52'30	1'02	0'18
7. Son Cotonoret - Son Espanyolet	44'5	7.431	2'55	116'90	2'36	0'31
8. Santa Catalina	40'0	10.603	3'65	265'00	7'41	0'69
9. Son Cotoner	40'0	10.488	3'60	262'00	2'94	0'28
10. Son Roca - Son Anglada	74'5	5.357	1'84	71'90	1'22	0'22
11. Establiments - Secar de la Real	91'6	3.808	1'31	41'50	0'88	0'23
12. Son Sardina - Son Espanyol	43'0	1.798	0'61	41'80	1'23	0'68
13. Cas Capiscol - Camp Rodó	110	17.895	6'16	162'60	1'88	0'10
14. Amanecer - Son Oliva	55'0	5.742	1'97	104'40	3'20	0'55
15. Indioteria	69'0	4.617	1'58	66'90	2'13	0'46
16. Son Cladera	50'0	8'432	2'90	168'64	2'42	0'28
17. Hostalets - Son Fortesa	33'0	7.665	2'63	232'20	3'90	0'50
18. Son Gotleu	60'0	15.730	5'37	262'16	3'18	0'20
19. Vivero - Rafal	116'0	12.556	4'32	108'20	1'64	0'13
20. La Soledat	61'0	8.164	2'79	133'80	2'07	0'25
21. Molinar	44'2	4.133	1'42	93'50	2'95	0'71
22. Coll d'en Rabassa	74'3	6.164	2'12	82'90	1'60	0'25
23. Son Ferriol	65'6	4.780	1'63	72'80	0'44	0'09
24. Can Pastilla	60'0	1.364	0'46	22'7	1'31	0'96
25. Maravillas	84'5	876	0'30	10'30	1'10	1'25
26. S'Arenal	128'9	3.771	1.29	29'20	0'89	0'23
27. Pil·larí	10'3	1'073	0'36	104'10	0'00	-
28. S'Aranjassa	12'0	530	0'18	44'10	0'00	-
29. Sant Jordi	46'5	2.273	0'78	48'8	0'00	-
30. Son Rapinya	108'0	5.036	1'73	46'60	0'76	0'15
31. Camp d'en Serralta	68'3	17.256	5'94	252'60	6'95	0'40
32. Bons Aires	61'5	19.781	6'81	321'60	22'6	1'14
33. Estacions	93'0	22.085	7'60	237'40	10'4	0'47
34. Pere Garau	72'0	23.899	8'22	331'90	21'11	0'88
35. Foners	55'1	12.899	4'44	234'10	3'57	0'27
36. Polígon de Llevant	71'5	4.151	1'42	58'00	3'14	0'75
37. Casc Antic	127'7	21.582	7'43	169'00	19'92	0'92

FONT: PGOU 1985 i elaboració pròpia.

MAPA DELS BARRIS

1. Sant Agustí - Cala Major
2. Portopí - La Bonanova
3. EL Terreno
4. Son Armadans
5. Gènova
6. Sa Vileta
7. Son Cotonoret - Son Espanyolet
8. Santa Catalina
9. Son Cotoner
10. Son Roca - Son Anglada
11. Establiments - Secar de la Real
12. Son Sardina - Son Espanyol
13. Cas Capiscol - Camp Rodó
14. Amanecer - Son Oliva
15. S'Indioteria
16. Son Cladera
17. Hostalets - son Fortesa
18. Son Gotleu
19. Es Vivero - Es Rafal
20. La Soledat
21. Es Molinar
22. Coll d'en Rabassa
23. Son Ferriol
24. Can Pastilla
25. Maravillas
26. S'Arenal
27. Es Pil·larí
28. S'Aranjassa
29. Sant Jordi
30. Son Rapinya
31. Camp d'en Serralta
32. Bons aires
33. Estacions
34. Pere Garau
35. Foners
36. Polígon de Llevant
37. Casc Antic

Mapa 1
Divisió del terme municipal de Palma en barris (PGOU). Elaboració pròpia.



Mapa 2
Índex d'accessibilitat. Elaboració pròpia.

