

ANEXO

DEFINICIÓ DE SERVEIS

La racionalització i/o ampliació dels serveis (línies regulars, serveis d'empresa) s'ha de plantejar des de l'òptica de reduir costos a tots els agents implicats. Es poden substituir els costos dels serveis d'empresa actuals traslladant-ne una part a les línies regulars.

Cal completar i millorar les infraestructures d'accés i mobilitat als polígons, i integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat amb el mínim impacte ambiental possible. Especialment potenciant els accessos a peu.

S'han d'incloure els costos reals de les infraestructures i del medi ambient en les polítiques i decisions d'inversió.

Avantprojecte d'actuacions. Parades, enllumenat, millores en accessos, nova vialitat en polígons industrials i en els eixos d'accés als mateixos.

La definició d'uns protocols i d'unes necessitats en serveis i en infraestructures ha de perdurar en el temps i utilitzar-se com a punt de partida per a la realització de propostes, entenent-les com un procés obert, que no finalitza amb la realització del present estudi. Aquí s'avancen algunes possibles alternatives, a consensuar amb els operadors de transport i les administracions, que segueixen la línia estipulada.

DEFINICIÓ DE PROTOCOLS

Cal definir les actuacions per a la informació als treballadors i els protocols necessaris per impulsar el cotxe-compartit, el bus d'empresa o rutes d'empresa. És indispensable per a realitzar aquesta tasca aconseguir els acords necessaris entre les empreses existents a cada polígon industrial.

- S'ha d'establir la figura del responsable de mobilitat del polígon o grup de polígons. Cal definir-ne les funcions i les tasques.

Cal fer entendre l'empresari que té una responsabilitat en la participació de fomentar una justícia social i ambiental més equitativa entre les persones i pel medi ambient. I que aquesta participació no li ha de suposar pèrdues econòmiques, sinó tot el contrari: estalvi en els costos associats al transport, reducció de necessitat d'espai d'aparcament, reducció dels índexs d'accidentalitat associats a viatges de mobilitat obligada, etc.

ELS AGENTS IMPLICATS

Una gran part de les propostes implica la intervenció de més d'un agent social o econòmic. Està clar que per a desenvolupar un projecte comú en la mobilitat sostenible dels treballadors s'ha de partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors implicats, amb la coordinació del gestor de la mobilitat. Per a cada un dels grups, no obstant, es pot definir un conjunt de propostes que el faci partícip i part activa del projecte comú. S'han recollit els punts més importants que cal fer arribar a cada sector.

El paper de les empreses

Implicar-se en l'elaboració d'un pla de gestió de la mobilitat dels treballadors.

Assumir una part dels costos socials, econòmics i ambientals, per exemple, subvencionant una part del cost de la mobilitat del treballador quan aquest opti per desplaçar-se en un mitjà sostenible.

Potenciar el transport col·lectiu d'empresa. S'estimula l'estalvi econòmic es rebaixa el risc d'accidents "in itinere", que repercuteixen en l'empresari.

Crear aparcaments de bicicletes a l'interior de les empreses.

Cooperar entre les diferents empreses per reduir la mobilitat en vehicle privat, tot fomentat el car pooling i l'aprofitament al màxim dels transports d'empresa. Algunes empreses disposen d'un servei propi. Podrien acceptar com a usuaris del servei a treballadors d'empreses pròximes, que pel baix nombre de treballadors no es poden permetre oferir un autobús al seu personal. La recaptació es podria negociar a través de les dues empreses, sense implicar el treballador.

Reordenar, mantenint la voluntat i necessitat dels treballadors, els torns i horaris amb l'objectiu de reduir la coincidència horària d'entrada al lloc de treball. Les empreses amb una mobilitat més sostenible, segura i econòmica tenen una superior competitivitat en termes comparatius.

Incloure una auditoria de la mobilitat en el moment de realitzar els estudis per a l'obtenció d'un sistema de certificació de qualitat.

Internalitzar els beneficis socials i econòmics derivats de la mobilitat sostenible dels treballadors en el balanç comptable de les empreses.

El paper de les administracions

Incorporar la política de transport en l'ordenació territorial i en la planificació urbanística.

Exigir la incorporació dels cost del transport en el cost d'urbanització i obligar a que les actuacions de grans polígons industrials incloguin una xarxa de transport públic eficient.

Assolir un repartiment més just de les subvencions a la mobilitat, incentivant la utilització del transport públic en relació al transport privat.

Fomentar la creació d'aparcaments de dissuassió a les estacions de tren o autobús d'origen.

Impulsar la creació de centres per a la promoció de la mobilitat sostenible dintre dels polígons.

Realitzar campanyes d'informació i sensibilització a les empreses sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.

Aprofundir en l'estudi de les relacions entre l'accidentalitat laboral i el creixement econòmic. Portar un major control sobre les estadístiques referents als accidents "in itinere".

El paper dels sindicats

Incorporar l'accessibilitat al lloc de treball en les seves estratègies d'actuació i de negociació col·lectiva.

Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de la mobilitat dels treballadors.

Incorporar la mobilitat en l'avaluació de riscos per part de les empreses.

Afavorir la implantació del car-sharing al sindicat, tant com a flota pròpia com entre els treballadors.

Fomentar la col·laboració entre empreses, sindicats i treballadors per millorar la mobilitat d'accés a la feina.

Reunions de treball

Es proposen un seguit de reunions amb els diferents agents per impulsar totes les mesures de forma consensuada i per definir conjuntament la figura del gestor de la mobilitat. Altres reunions puntuals han de servir per desenvolupar cada una de les propostes. S'indiquen les reunions i taules de treball que s'haurien de considerar:

Presentació pública dels resultats de l'estudi.

Reunió amb tots els agents implicats per consensuar i abordar les propostes. Definir el gestor de la mobilitat.

Reunió amb l'operador del transport per analitzar els possibles canvis en les línies.

Reunió amb els sindicats per fer divulgar l'interès d'una nova mobilitat als polígons i explicar les millores realitzades i opcions que tenen a l'abast.

Reunió amb empresaris per mentalitzar-los sobre la problemàtica generada entorn l'abús del vehicle privat i la posició dominant que tenen per solucionar alguns dels problemes.

PUBLICACIÓ DE LES ACTUACIONS

La informació és imprescindible per a què tots els treballadors coneguin les diferents ofertes en els diferents mitjans de transport. Cal elaborar un document o tríptic explicatiu de les alternatives al vehicle privat, on de forma resumida s'enumerin les següents possibilitats:

Funcionament de la base de dades per a compartir cotxe o utilitzar el bus d'empresa. Passos a seguir per a inscriure's

Línies d'autobús regular que passen prop del polígon (550 metres). Indicar els horari, procedències i itinerari.

Serveis d'autobús privat que s'ofereixen des de l'empresa o des del polígon.

El principal problema amb què es troben els polígons a l'hora de gestionar l'accessibilitat i la mobilitat és la falta d'un ens regulador i coordinador que reculli totes les problemàtiques existents i actuï de manera integral per a trobar-hi solucions. Fins al moment, cada polígon, i dintre d'aquest cada empresa, actua de forma aïllada per solucionar els propis problemes, a més, per a les administracions (habitualment els ajuntaments) solen ser uns espais bastant abandonats.

El gestor de mobilitat s'ha d'entendre doncs, com una figura comú per a totes les empreses del polígon, que s'encarrega de coordinar tots aquells aspectes relacionats amb el transport i la mobilitat. En ocasions es poden aprofitar altres estructures de coordinació ja existents, en d'altres pot ser algú d'una empresa amb molts treballadors que ja està assumint funcions similars. La figura del gestor és clau per a poder desenvolupar totes les millores en mobilitat que es puguin

considerar, evitant la dispersió fins ara imperant. Els objectius principals del gestor són:

Creació d'una comissió de seguiment de la situació del transport en el polígon amb la participació d'empresaris, sindicats i ajuntaments.

Definició sobre les obligacions de facilitar dades del transport per part de les empreses.

Garantir una mobilitat més segura i sostenible.

Planificació d'un sistema de finançament per tal de respondre a les necessitats ocasionades en pro de millores per a la mobilitat.

Abordar la possibilitat d'autocars de portes obertes per a tots els treballadors del polígon.

Trobar l'equilibri entre l'oferta de transport públic i l'oferta d'estacionament.

Equilibrar las subvencions destinades a transport públic i privat (aparcament).

Abaratir el preu del transport públic en el polígon (finançament en part des de l'empresa).

Instal·lar un sistema de concertació de cotxe compartit en el polígon.

Descripció de les funcions del Gestor de la Mobilitat

Las tasques del gestor s'agrupen en 3 grans blocs, amb el clar objectiu de coordinar les necessitats de mobilitat a tot el polígon.

1) Conèixer l'oferta de transport públic

Recollida d'informació sobre l'oferta de transport entre les diferents empreses (horaris, itineraris...).

Coneixement de les línies regulars (horaris, freqüències de pas, itineraris...) que circulen per dintre o prop del polígon.

Relació directa amb els operadors de transport regular que operen a la zona d'influència.

Inventari de la xarxa viària (calçada i voreres) del polígon per tal de realitzar un desplaçament segur des de la parada a l'empresa.

2) Conèixer les necessitats de desplaçament dels treballadors

Elaboració d'un qüestionari de mobilitat a distribuir entre els treballadors, on es valorin els serveis existents i es demanin els necessaris.

Elaboració d'una base de dades de treballadors que reculli la necessitat de transport col·lectiu a cada empresa (a partir de la informació del qüestionari).

Recollida d'informació de treballadors que practiquen el Cotxe compartit i tenen la voluntat d'ampliar la pràctica a més companys.

Coneixement del possible ús de la bicicleta entre els treballadors.

Recollida d'informació sobre necessitats d'oferta viària d'accés al polígon per a vianants.

3) Elaboració de propostes

Millores en el transport públic regular (bus i ferrocarril).

Autobusos llançadores des de les estacions de tren.

Canvis en els serveis d'autocars d'empresa, amb l'objectiu de racionalitzar recursos.

Millores en el disseny de les infraestructures viàries, que incloguin la preocupació per la seguretat dels vianants

Controlar i limitar l'oferta de places d'estacionament al carrer.

Elaboració de fulls informatius amb tota l'oferta de transport existent al polígon.

Posta en pràctica d'un sistema informàtic de contactes de cotxe compartit.

Moltes de les atribucions i de les tasques que s'han citat per al gestor de la mobilitat ja s'aborden en altres apartats. La feina del gestor, però, ha de ser

contínua, adaptant-se als canvis (noves empreses, desaparició d'una línia, etc...) en tot moment.

Si se li dona finançament des de totes les empreses (proporcionalment al nombre de treballadors o als m², per exemple) les despeses de manteniment del gestor són relativament mínimes, i amb una jornada de dedicació exclusiva es podria dedicar a realitzar altres tasques de gestió i coordinació del polígon.

Oficina d'informació de serveis de mobilitat

Totes les tasques que desenvolupi el gestor de la mobilitat han de tenir una sortida als treballadors de manera que es facin públiques i notòries.

La feina del gestor no es pot quedar en un ordinador ni amuntegada sobre una taula, sinó que s'ha de transmetre contínuament, s'ha de vetllar perquè els treballadors del polígon coneguin sempre, de primera mà i amb el menor temps de demora, les noves que afecten el seu entorn i llur forma de desplaçar-se.

Per tal que no sigui el treballador qui hagi d'anar a buscar la informació, sinó que sigui la informació qui arribi de forma ràpida a tots els empleats del polígon, ha d'entrar en funcionament una oficina d'informació de serveis.

L'oficina d'informació forma part dels serveis comuns que han d'operar dintre del polígon (veure capítol de Serveis Externs). Ha de funcionar com un espai de **divulgació, consulta i atenció** a les possibles queixes, suggeriments i reclamacions.

A part de l'emplaçament físic ha d'existir una oficina virtual de la mobilitat al polígon, on a través d'internet o de les respectives Intranets de les empreses, es puguin realitzar les mateixes consultes.

El Cotxe Compartit és una mesura que consisteix fonamentalment en optimitzar l'ús del cotxe. No s'està parlant en cap cas d'eliminar els vehicles ni de penalitzar-los de cap manera, només de fer-ne un ús més racional en benefici de tots.

L'ocupació mitjana dels cotxes que arriben als polígons industrials és de 1,2

persones. És a dir, per portar 100 treballadors a la feina s'empren 84 vehicles. Si a cada vehicle hi anessin una mitjana de 3 persones, amb només 34 vehicles es portarien els mateixos treballadors, amb l'estalvi que això comporta a molts nivells:

Els avantatges que s'obtenen repercuteixen tant en treballadors com en empresaris i societat. Estalvi energètic, estalvi econòmic, millora de la mobilitat i millora del medi ambient en són els aspectes principals.

Es redueix la despesa econòmica que representa anar cada dia a la feina en cotxe.

Apareix la possibilitat de no conduir i anar més relaxat.

Un objectiu social del car pooling també és el de reduir els impactes ambientals, en particular les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera, així com el volum d'automòbils a les carreteres.

Reduint el nombre de desplaçaments es redueix el risc de patir accidents entre els usuaris de la via.

Moltes empreses han de destinar part del terreny de què disposen a l'estacionament dels vehicles dels empleats, ocupant l'espai dels vehicles comercials (raó de ser dels polígons). Una reducció en les possibilitats d'estacionament lliure podria potenciar altres ofertes de mobilitat, i aquells que funcionessin a través de la xarxa de cotxe compartit podrien disposar d'aparcament lliure. Per això, des de l'Administració o l'empresa es podrien oferir algunes compensacions econòmiques que afavorissin l'ús del cotxe compartit.

CONSIDERACIONS PER IMPLANTAR EL COTXE COMPARTIT

El mecanisme d'implantació del *cotxe compartit* es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre

els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant:
nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
característiques del vehicle

i les pròpies de la destinació:

Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores I Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de *cotxe compartit* el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho en el menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.

Des de l'Ajuntament

Des de l'àmbit de l'empresa

Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos no es requereix més que inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.

Realitzar una campanya de promoció.

Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.

Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.

Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.

Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

EL COTXE COMPARTIT DES DE L'AJUNTAMENT

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de HYPERLINK "<http://www.compartir.org/>" www.compartir.org, amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser: *Per anar a treballar*, *Per anar a la universitat* i *Per anar de viatge*.

Actualment hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresariil Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes, ja que si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

EL COTXE COMPARTIT A L'EMPRESA

Englobades dintre dels **Plans de mobilitat a les empreses** les propostes de Compartir Cotxe s'han consolidat com les més vàlides i les que han recollit més èxits en termes de disminució de l'ús del vehicle privat.

A diferència de l'anterior pràctica, realitzada des d'una font pública com són els ajuntaments, la implantació d'un servei de car pooling des de l'empresa ofereix més avantatges per als treballadors i per a les empreses dels polígons industrials, ja que:

En comptes d'utilitzar Internet es pot realitzar a través de la Intranet de l'empresa.

Permet treballar en un àmbit restringit, on les garanties de seguretat estan molt més cobertes.

Permet a l'empresa incorporar el car pooling com un aspecte més de llur pla de mobilitat, i interrelacionar-lo amb d'altres mesures.

Permet incentivar des de l'empresa els treballadors que utilitzin el cotxe compartit amb diferents mesures.

Entre les empreses que han desenvolupat pràctiques de cotxe compartit amb resultats més positius destaquen:

Nestlé (1.600 treballadors). Noisel, França.

Després d'un any s'havien registrat al projecte 550 treballadors, dels quals 125 van esdevenir en *compartidors* de cotxe habituals.

Basf (53.000 treballadors). Ludwigshafen, Alemanya.

En 7 anys van passar dels 50 cotxes que arribaven a l'empresa amb 3 ocupants als 1.300 que ho feien l'any 1996.

Aquesta davallada de 2.600 vehicles per dia va afavorir que els accidents in itinere disminuïssin en un 44% en només 3 anys.

Denso (800 treballadors treballadores) empresa del polígon Industrial de Santa Anna II, que fa un any funciona el cotxe compartit amb incentiu econòmic per

par de l'empresa.

EL COTXE COMPARTIT AL POLÍGON INDUSTRIAL

Fins ara la pràctica del *car pooling* es realitza només entre companys d'una mateixa empresa. Però s'ha de pensar en un projecte que ofereixi possibilitats de compartir vehicle dintre d'un àmbit molt més extens com és el del polígon industrial.

Un dels grans problemes dels polígons industrials són els aspectes de gestió i l'organització comuns. Com que cada empresa funciona de manera aïllada, sense elaborar accions conjuntes amb les empreses veïnes o del mateix polígon les possibilitats de trobar algú amb itineraris i horaris similars queda reduïda dràsticament.

La individualitat, la poca sensibilitat col·lectiva, el desconeixement de les necessitats de transport dels companys o senzillament les presses matutines, impedeixen que el fet de compartir vehicle s'hagi estès tant com fóra desitjable. Per això es necessita que un consorci d'empreses, dintre de cada polígon o grup de polígons, i amb l'ajuda d'enllaços sindicals, creï un servei a través d'una xarxa informàtica.

S'ha de plantejar la creació d'una base de dades que impliqui totes les empreses i treballadors del polígon industrial, i que es podria utilitzar per gestionar tant el cotxe compartit com els serveis d'empresa. Quantes més empreses s'incloguin en la base de dades és obvi que augmenten les possibilitats de trobar algú amb coincidències d'horaris, procedències i hàbits.

Tècnicament s'ha de confeccionar un sistema interactiu aplicable al cas dels polígons industrials. Es tracta d'un programa en forma de Web que permet crear bases de dades per facilitar el contacte entre treballadors. A través d'un kit de registre en la web del polígon (en cas que existeixi) el personal pot accedir al mòdul específic des de qualsevol ordinador.

Només tenen accés a la pàgina els treballadors d'empreses ubicades en el polígon, prèvia assignació d'un Identificador d'Usuari i una clau d'accés. Els usuaris no tenen accés a les dades particulars dels altres participants, tret d'aquelles que defineixen les característiques dels criteris de recerca (edat, fumador, sexe...).

També es pot plantejar des de la web la coordinació dels serveis d'empresa que puguin existir dintre del polígon. Prèviament caldria crear una taula de negociacions entre l'empresa o empreses implicades i la concessionària del servei.

La reducció del nombre de vehicles al polígon industrial és una condició necessària per a la millora de l'accessibilitat de vianants i de ciclistes. Fa falta per tant, una discriminació positiva cap a aquests modes alternatius, en forma de penalització de l'automòbil, tant des del camp econòmic com des de la pròpia regulació de la circulació i de l'estacionament. Es tracta de suprimir els privilegis i posicions dominants que romanen a favor de la mobilitat motoritzada en l'administració de l'espai, establint noves jerarquies del viari urbà, que permetin recuperar l'habitabilitat urbana. No s'ha de negar l'ús raonable del cotxe, però sí recuperar el sentit d'urbanitat perdut, una vida de carrer que permet la relació entre les persones

La creació de nous conceptes de planificació integrada i sostenible han de formar nous sistemes de regulació més equilibrada, on vianants i vehicles motoritzats puguin conviure equitativament. No s'han d'entendre aquests plantejaments com un pas enrere, un exercici nostàlgic d'anti-modernitat, sinó tot al contrari, és una aposta i una inversió de futur que ha de repercutir, en el medi ambient evidentment, però també en la concepció de les persones respecte la mobilitat, els transports i l'entorn urbà.

El concepte d'**àrea ambiental** pretén establir una diferenciació en l'ús de l'espai públic conjugada amb una jerarquitització del viari, de manera que l'accessibilitat a alguns dels carrers o àrees estigui condicionada a la formulació del concepte de capacitat ambiental.

Els carrers no poder ésser valorats i classificats exclusivament en funció de la capacitat per absorbir fluxos de trànsit, sinó que cal tenir també en compte la capacitat ambiental, és a dir, l'ús que en fa la resta d'usuaris (vianants i/o veïns) i el nombre, tipus i velocitats màximes dels vehicles compatibles amb certs nivells establerts de qualitat ambiental (mesurats a partir de paràmetres com el soroll i la contaminació atmosfèrica).

La gestió i definició de les àrees ambientals s'ha de dur a terme mitjançant la creació d'àrees o cèl·lules destinades a dissuadir, controlar i gestionar tot tipus de mobilitat, aplicant-hi un catàleg de diverses actuacions d'acord amb el tipus d'àrea ambiental en què es plantegin aquestes. L'àmbit a cobrir per les àrees ambientals és variable i sempre ha d'abraçar barris o zones amb entitat específica pròpia, una d'elles, òbviament, són els polígons industrials.

Àrea industrial

Aquestes àrees són àmbits definits que presenten problemàtiques específiques: trànsit de vehicles de gran tonatge i vehicles comercials, mobilitat en una franja horària laboral acotada, i agitació de càrrega i descàrrega amb un elevat grau de contaminació acústica i atmosfèrica. Els eixos que componen aquestes àrees solen suportar una variada tipologia de mobilitat, fet pel qual el programa d'actuacions s'ha d'adaptar a cada un dels usuaris.

Resulta una mala política assumir que les zones industrials, pròximes o fronteres en moltes ocasions a les àrees residencials, tenen un paisatge gris, sorollós, sense senyalitzacions viàries, i no fer res en conseqüència, ja que s'ordenen per sí mateixes. Cal adoptar mesures per combatre l'aïllament i degradació de la zona:

Control d'emissions acústiques i contaminants

Programa de millores en l'arbrat de la zona

Introducció d'alguns serveis a la zona, compatibles amb els horaris dels treballadors

Programa de localització de zones d'aparcament per a vehicles de gran tonatge

Però sobretot cal establir una **jerarquia d'usos** de la xarxa viària.

Les vies d'accés al polígon industrial, sovint carreteres de la xarxa bàsica o de la xarxa comarcal, han de tenir un tractament de travessia on la velocitat quedi regulada i s'adverteixi de l'entrada i sortida de camions.

Les vies internes al polígon han de seguir un tractament de Zona 30, on la velocitat estigui limitada a 30 Km/h, i hi hagi un estricte control de l'indisciplina en l'estacionament.

La necessitat de mesures per a millorar l'accessibilitat a peu se sustenta en el fet que tots som vianants en algun moment del nostre desplaçament. D'altra banda, cal promoure, a més, l'ús de la bicicleta i el fet d'anar a peu en tant que mitjans més econòmics des del punt de vista energètic i de la salut.

ACTUACIONS EN LES INFRAESTRUCTURES

Des de cada un dels Ajuntaments s'hauria de planificar un pla per a vianants als polígons industrials que englobi dos aspectes principals:

Accessibilitat des del nucli urbà, estació de ferrocarril i parades d'autobús.

Actuacions internes als polígons

En els casos en què la vialitat del polígon estigui a càrrec del municipi aquest haurà de desenvolupar les dues parts del contingut. En cas contrari, la responsabilitat de les actuacions internes al polígon ha de córrer a càrrec de l'entitat empresarial existent.

La primera preocupació dels treballadors dels polígons industrials quant a mobilitat es refereix a la falta de passos de vianants. Aquests s'han d'ubicar en alguns llocs estratègics:

Passos de vianants que garanteixin l'accés al punt d'entrada de les empreses utilitzant la distància mínima possible.

Davant de les parades de bus.

En totes les interseccions de l'itinerari que va des de les estacions de FGC o de Renfe. Repintar aquells que ja existeixen.

En les interseccions que suporten més volum de tràfic dintre dels polígons.

A part de poder creuar la calçada amb seguretat, el vianant ha de poder caminar per un lloc també segur i lliure d'obstacles que l'obliguin a baixar de la vorera. En aquesta línia es proposa:

Voreres suficientment amples (iguals o superiors a 2 metres) i pavimentades amb guals de Persones de Mobilitat Reduïda. Avui moltes no arriben al metre o estan plenes d'obstacles. Actuar sobretot en aquelles que es troben entre les parades de bus i les empreses.

Assegurar l'enllumenat públic en tots els carrers de cada polígon.

Instal·lació de noves connexions entre polígons, entre ells mateixos i amb el nucli urbà, que superin les barreres que els impermeabilitzen. Alguns exemples poden ser:

CONTROL DE LA INDISCIPLINA

L'ús de les voreres en els polígons industrials sovint s'entén com un espai per a l'estacionament. La falta de presència de la policia ha fet dels polígons una mena de zones sense regles, que s'autoregulen a partir de normes pròpies. El vianant troba en aquestes barreres al seu desplaçament nous arguments per anar en vehicle privat. Caldria per tant, un control més rigorós per part de la policia local. Els polígons industrials no són espais sense lleis on "tothom ja s'espavila" (com sol respondre molta de la gent implicada), i la policia local també hi ha d'actuar.

Paral·lelament cal prohibir l'estacionament de vehicles en l'espai destinat a la parada de l'autobús: un camió estacionat davant de la parada impedeix la visibilitat, tant del bus com de la mateixa parada

La velocitat és l'altre aspecte que requereix de l'actuació de les respectives policies per tal de posar ordre en els polígons industrials La implantació de bandes reguladores de velocitat podria evitar possibles accidents.

Els polígons industrials es troben habitualment ubicats a les afores dels nuclis urbans, a una distància prou llarga perquè el desplaçament a peu suposi molt de temps, però ideal per a un recorregut en bicicleta.

Des de les administracions que gaudeixin de les titularitats de les vies corresponents s'han d'activar alguns mecanismes per facilitar els accessos al polígon a través d'un carril bicicleta o donar continuïtat als ja existents.

Des de les entitats públiques també s'hauria de facilitar informació sobre els avantatges que suposa per a la salut desplaçar-se en bicicleta cada dia.

La promoció de carrils bicicleta que arribin fins als polígons ha d'anar acompanyada d'unes mesures per part de l'empresa:

- Facilitar l'estacionament de les bicicletes a través de pàrquings a l'entrada o interior de les empreses. És important que estiguin en un lloc preferent i amb facilitat d'accés.
- Possibilitat de dutxar-se i canviar-se de roba gràcies a uns petits vestuaris a l'entrada.
- Adquisició de bicicletes per part de l'empresa per tal que els treballadors puguin utilitzar-les per realitzar gestions en un entorn pròxim i dintre de la jornada laboral.

Ha d'existir algun encarregat (gestor de la mobilitat) del manteniment bàsic de les bicicletes, com és l'inflat de les rodes, l'ajust dels frens o solucionar punxades esporàdiques. Tots els canvis que es proposin en les línies de bus regular han d'estar consensuats amb els operadors de la zona. Aquestes línies realitzen el seu recorregut normalment al límit de les seves possibilitats, en termes de temps de descans i aprofitament màxim dels torns dels conductors.

Tenint en compte que solen ser línies deficitàries és aleshores quan han d'entrar a les negociacions les administracions implicades per tal de fer-se càrrec de les despeses ocasionades.

Les actuacions a realitzar es poden orientar cap a algunes modificacions en el recorregut o en l'horari de les línies, cap a la creació d'una nova línia davant d'una demanda creixent o bé com a connexió d'una estació de ferrocarril.

MODIFICACIONS EN LES LÍNIES DE BUS

Primer de tot cal considerar que al modificar una línia de bus que ja està en servei

es poden ocasionar greuges als usuaris actuals. És necessari per tant, un estudi que analitzi la incidència d'aquestes actuacions.

Les dues actuacions més habituals no plantegen gran incidència a la resta dels usuaris, ja que parteixen del fet que entre una quarta i una tercera part dels treballadors dels polígons industrials inicia la seva jornada laboral entre les 6 i les 7 hores del matí, i el trànsit a les carreteres i la mobilitat en general són escassos.

Canvi d'itinerari per arribar al polígon. Com a mínim per a les primeres expedicions.

Adaptació de la primera expedició de la línia a l'hora principal d'entrada al polígon.

EL MOBILIARI

Algunes mesures per millorar la qualitat del servei de transport públic no són molt cares i poden suposar un increment de passatgers.

Ubicar les parades d'autobús molt pròximes a les entrades de les empreses. A vegades caminar 200 metres pot representar motiu suficient per no utilitzar l'autobús.

La marquesina constitueix un element bàsic del conjunt del mobiliari urbà perquè garanteix, durant el temps d'espera, la protecció front a situacions climatològiques adverses, a més de proporcionar un cert grau de confort a qualsevol època de l'any.

S'ha de procurar que totes les parades de bus siguin marquesines, amb la il·luminació adequada i la informació de les línies ben detallada.

Junt amb la marquesina és aconsellable la instal·lació d'una cabina de telèfon per aportar un grau més de seguretat. En definitiva, cal buscar un entorn amigable que rodegi la parada.

L'itinerari des de la parada a l'entrada del centre i especialment els voltants de la parada han d'estar lliures d'obstacles, i que en cas de pluja per exemple, no es formin bassals de fang (veure capítol d'Accessibilitat a peu).

BUS A L'ESTACIÓ

No és habitual que les administracions assumeixin la titularitat d'aquest tipus de serveis i s'ha de buscar altres alternatives més eficients. (s'expliquen el capítol de Llançadores de l'estació a l'empresa).

En cas que es gestionés des de l'Ajuntament el bus podria funcionar de forma fixa en les hores d'entrada i sortida al polígon, i la resta d'hores, per tal d'amortitzar el vehicle, incorporar-lo com un servei a la demanda del municipi.

En ocasions es pot arribar a un acord entre els serveis privats d'empresa i els privats escolars per tal que l'administració assumeixi la gestió del servei i l'incorpori com a servei regular.

L'opinió o l'interès que pugui despertar aquesta iniciativa entre el col·lectiu de taxis del municipi s'hauria de considerar en una taula rodona.

Existeixen diverses mesures que pretenen acostar a els treballadors i treballadores del seu lloc de residència a al centre de treball polígons a través de diferents mitjans:

BUS LLANÇADORA

Lligat als principals horaris d'entrada a les empreses un autobús comunicaria l'estació de ferrocarril amb els diferents centres de treball.

La gestió de l'autobús es pot realitzar entre les diferents empreses que vulguin participar del projecte, proporcionalment al nombre de treballadors que tinguin.

No obstant, si l'increment de passatgers amb l'implantació de la mesura es preveu positiu, es pot implicar al municipi on es troba ubicat el polígon, àtes que un apart

de la població treballa a l'esmentat polígon

BICICLETES LLANÇADORA

Dintre d'un pla d'inversions per fomentar els transports alternatius com a mitjà d'accés a la feina entra la possibilitat per part de l'empresa d'adquirir una flota de bicicletes.

Algunes d'aquestes podrien utilitzar-se com a mitjà pont entre l'estació de ferrocarril i l'empresa, sempre que l'itinerari fos prou atractiu i confortable, i no més llarg de 2 km.

Disposar d'un servei d'autobús d'empresa és la mesura que redueix de forma més radical el nombre de vehicles necessaris per arribar a la feina. Redueix en conseqüència les possibilitats de patir un accident, afavoreix el descans dels treballadors i potencia les relacions entre ells.+

La forma més habitual de realitzar un servei d'autobús d'empresa és llogant els autocars a un operador de transport que ja s'hi dediqui. El principal avantatge és que quan no està realitzant tasques de transport privat el vehicle es pot incorporar a realitzar un servei públic, acordat amb l'ajuntament o l'autoritat competent, fet que ajuda a reduir les despeses de manteniment del servei.

La realització d'una enquesta prèvia ha de servir per conèixer quines són les principals procedències dels treballadors i la seva disponibilitat a utilitzar el servei. En funció d'aquestes variables es pot acotar el tipus de servei necessari.

RACIONALITZACIÓ DELS AUTOBUSOS D'EMPRESA

La racionalització de l'ús dels mitjans de transport afavoreix la reducció del trànsit de vehicles privats, un major aprofitament del transport públic i la substitució de viatges motoritzats per desplaçaments a peu o en bicicleta.

Per això és molt important que les línies d'empresa transcendeixin l'àmbit de

l'empresa i abarquin tot el polígon, o com a mínim, les empreses veïnes. En aquest aspecte el gestor de la mobilitat ha d'assumir les tasques de coordinació per tal que empreses veïnes puguin gaudir del mateix transport i d'aquesta manera, compartir despeses.

Es pot assignar la figura de un coordinador de mobilitat d'entre els delegats sindicals de les empreses.

FURGONETA COMPARTIDA (VAN POOL)

El que es coneix com el programa VanPool consisteix en finançar la compra de furgonetes a algun dels treballadors, per tal que pugui realitzar els seus desplaçaments al lloc de treball i acompanyar a d'altres persones.

La situació òptima d'aplicació és en centres bastant allunyats del nucli urbà que no estan ben coberts pel transport públic.

Respecte el cotxe compartit ofereix els avantatges d'una millor eficiència energètica, ja que pot portar més gent, tot i que perd en flexibilitat.

En casos en què existeix un servei de bus d'empresa infrautilitzat el van-pool pot ser una alternativa més rentable per a l'empresa i confortable per als treballadors.

La mesura, en el cas de la ciutat de Wisconsin, als EEUU, s'acompanya de beneficis fiscals per als usuaris, que poden percebre fins a 50€ mensuals que no són considerats com a ingrés, i per a l'empresa, que pot deduir aquests costos com a despeses de l'activitat econòmica.

El control d'aparcament al lloc de treball té una relació directa amb la regulació de l'accés a la feina en vehicle privat.

En la majoria dels polígons industrials l'oferta de places d'estacionament, bé dintre dels recintes de les empreses, bé a la calçada, supera amb escreix la demanda.

Calen actuacions que limitin aquesta oferta desmesurada, sempre i quan existeixin

alternatives reals per accedir al lloc de treball que no siguin en vehicle privat, i d'altres que considerin les circumstàncies personals dels treballadors.

Pel que fa a l'estacionament dintre dels recintes és responsabilitat de les empreses posar en marxa algunes mesures que regulin i prioritzin l'assignació de places. Si l'oferta és superior a la demanda i tothom pot estacionar s'ha d'afavorir la proximitat a l'entrada principal, si no hi ha suficients places per a tothom, senzillament s'ha de restringir l'accés segons els mateixos criteris. S'ha de realitzar un tractament preferencial de l'estacionament:

Treballadors amb disminucions físiques

Treballadors amb familiars amb minusvalies que han d'acompanyar prèviament

Treballadors que necessiten el vehicle per a treballar

Vehicles amb Alta Ocupació de passatgers

Nul·les o poques possibilitats d'utilitzar mitjans alternatius

D'altra banda, les places reservades per a bicicletes i motos gaudiran de prioritat (més pròximes a l'entrada i ben ubicades) respecte de la resta de vehicles.

En centres de treball on l'oferta d'estacionament és minsa s'ha de pensar en altres mesures que redueixin la necessitat de l'ús del vehicle privat per anar al treball (potenciació del cotxe compartit, teletreball, promoció del transport públic o pàrquing de pagament).

Pàrquing de pagament?

Es tracta, sense dubte, d'una mesura molt impopular, però que, a efectes d'una mobilitat més justa i més sostenible per a tots, pot oferir molt bons resultats.

Es poden aplicar diversos plans tarifaris:

Tots els treballadors que vulguin arribar en cotxe hauran de llogar una plaça d'estacionament al preu estipulat

Les tarifes augmentaran proporcionalment en funció dels ingressos dels treballadors

Es pagarà cada dia en funció de les característiques del viatge (principalment en funció de l'ocupació). Per a les empreses que ja tenen un control d'accés mitjançant tanques aquesta mesura no ha de suposar una gran inversió.

No obstant, per a qualsevol de les mesures tarifàries a aplicar, es recomana de no fer pagar a aquells col·lectius que s'enquadren en els criteris de prioritats (minusvàlues, alta ocupació, etc...)

Perquè la mesura tingui bona acceptació els ingressos recaptats han de servir per potenciar les mesures alternatives al vehicle privat (subvencions per al transport públic, compra de bicicletes, etc...) i mostrar als treballadors quins han estat els beneficis col·lectius obtinguts.

Annex Llei de Mobilitat de Catalunya articels citats a l'informe.

Article 1

Objecte i àmbit d'aplicació

1. Aquesta Llei té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

2. Aquesta Llei és aplicable a la mobilitat que s'efectua amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

Article 2

Principis

Aquesta Llei té com a principis inspiradors:

- a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

mitjans sostenibles.

2. Aquesta Llei és aplicable a la mobilitat que s'efectua amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

Article 2. Principis

Aquesta Llei té com a principis inspiradors:

- a) **El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat**

adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.

c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.

d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.

f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.

g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.

h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.

i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Article 3. Objectius

Els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

g) Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.

h) Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.

i) Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.

- j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.
- k) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.
- l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.
- m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
- n) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
- o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.
- p) Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.
- q) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.
- r) Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.
- s) Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.
- t) Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.
- u) Promoure una política intensa d'educació ambiental en matèria de mobilitat sostenible en coordinació amb el Departament de Medi Ambient.
- v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.
- x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

Article 4 de la Llei de Mobilitat Definició de Mobilitat Sostenible.

“Mobilitat sostenible: Mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.”

