

# PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE SANTANDER

FEBRERO 2010



**ÍNDICE**

<b>1.- INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>	<b>5.6.- Programas complementarios .....</b>	<b>97</b>
<b>2.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL .....</b>	<b>3</b>	5.6.1.- Compartir Coche .....	97
2.1.- Análisis socioeconómico .....	3	5.6.2.- Aparcados .....	98
2.2.- Caracterización de la movilidad .....	19	5.6.3.- Proyecto MOVELE .....	98
2.3.- Análisis de infraestructuras .....	25	<b>5.7.- Plan de seguimiento de la movilidad.....</b>	<b>99</b>
2.4.- Encuadre ambiental .....	32	<b>5.8.- Plan de formación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible.....</b>	<b>101</b>
<b>3.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PREVISTA .....</b>	<b>39</b>	<b>6.- PROGRAMA DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>104</b>
3.1.- Conexiones transversales .....	39	<b>7.- INTEGRACIÓN REGIONAL DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE .....</b>	<b>109</b>
3.2.- Ejes longitudinales.....	41	<b>8.- CONCLUSIONES .....</b>	<b>110</b>
3.3.- Conclusiones .....	45		
<b>4.- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....</b>	<b>47</b>		
<b>5.- PLANES DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>49</b>		
<b>5.1.- Plan de Fomento del Transporte Colectivo.....</b>	<b>51</b>		
5.1.1.- Red de metro ligero.....	52		
5.1.2.- Carriles Bus-Taxi .....	57		
5.1.3.- Programa de mejora continua del Transporte Urbano.....	58		
5.1.4.- Intermodalidad Autobús – Barco .....	59		
5.1.5.- Unificación de las estaciones .....	59		
<b>5.2.- Plan de Fomento de los viajes no motorizados.....</b>	<b>60</b>		
5.2.1.- Plan Municipal de Accesibilidad .....	60		
5.2.2.- Peatonalización, calmado de tráfico y camino escolar .....	61		
5.2.3.- Fomento del Transporte en Bicicleta.....	69		
5.2.4.- Plan de Transporte Vertical.....	77		
<b>5.3.- Plan de Regulación del Sistema de Aparcamiento.....</b>	<b>83</b>		
5.3.1.- Aparcamientos disuasorios.....	84		
5.3.2.- Aparcamientos subterráneos para residentes.....	86		
5.3.3.- Reordenación de las zonas de aparcamiento limitado (O.L.A.) .....	91		
5.3.4.- Aparcamientos de proximidad.....	91		
5.3.5.- Aparcamientos para motos.....	91		
5.3.6.- Regulación del Transporte de mercancías.....	92		
<b>5.4.- Plan de Movilidad Específica por Cuestiones Laborales.....</b>	<b>93</b>		
<b>5.5.- Programa de Señalización .....</b>	<b>95</b>		
5.5.1.- Señalización aparcamientos de rotación.....	95		
5.5.2.- Señalización aparcamientos disuasorios .....	95		
5.5.3.- Radares informativos.....	95		
5.5.4.- Paneles de información variable.....	96		
5.5.5.- Programa de priorización semafórica para transporte público.....	96		

#### 5.4.- Plan de Movilidad Específica por Cuestiones Laborales

El **objetivo** primordial de este plan es resolver los problemas que suscita la movilidad obligada, es decir, los viajes cotidianos por razón de trabajo, por lo que debe estar destinado no sólo a trabajadores y empresarios, sino a todo aquel que realice el desplazamiento a estos centros de trabajo por algún motivo.

La implantación de los planes de movilidad a centros laborales debe ser iniciativa de las empresas y asociaciones de estas. El Ayuntamiento, con el objeto de facilitar la implantación de este tipo de medidas facilitará las iniciativas mediante la concesión de subvenciones y la gestión de las herramientas que el presente plan proporciona (reordenación de los medios de transporte público, ejecución de carriles bici e itinerarios peatonales, etc.)

Por otro lado, la exitosa implantación de planes de movilidad sostenible en los centros laborales depende en gran medida de la sensibilización de los agentes implicados y la promoción de las medidas adoptadas, por lo que el Plan de formación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible deberá incidir en las ventajas que generan estas actuaciones para los centros de trabajo y áreas de concentración de empresas en términos de ahorro y eficiencia energética.

Los planes de movilidad específica por cuestiones laborales deben incluir la implantación de un conjunto de medidas de transporte dirigido a racionalizar los desplazamientos al centro de trabajo y a eliminar el uso ineficiente del vehículo privado tanto de trabajadores como de visitantes y clientes. Estas medidas constituirán la base del documento del Plan, sin embargo, la elaboración del mismo debe considerar varias etapas, que incluyen al menos las siguientes:

A. **Decisión y objetivos prioritarios:** Es necesaria la implicación tanto de la dirección de la empresa como de los agentes sindicales para fijar unos objetivos concretos que impliquen racionalizar los hábitos de desplazamiento disminuyendo el uso del vehículo particular.

B. **Análisis preliminar:** Evaluación de la situación de partida, que permitirá tener un diagnóstico básico de las necesidades de transporte. La información que se recoge en esta etapa se puede dividir en varios bloques, siempre teniendo en cuenta que en cada caso concreto se hará necesaria la recogida de estas y/u otras variables :

- General: localización, inseguridad de la zona, etc.
- Oferta de transporte público: autobús, ferrocarril.
- Oferta de aparcamiento
- Política de empresa en relación con el aparcamiento y la movilidad
- Accesos para turismos y motocicletas
- Accesos peatonales y para bicicletas

C. **Sensibilización de la plantilla y constitución de grupos de trabajo:** es importante la concienciación de los empleados a través de reuniones informativas, cartas, correos electrónicos, etc. de manera que se formen grupos de trabajo que intervendrán según las medidas a potenciar en cada caso. Así se asignan responsabilidades desde un primer momento a cada uno de los actores implicados, fomentando la implicación en la recogida de datos y en la elaboración de propuestas.

D. **Diagnóstico definitivo:** en base a encuestas de hábitos de movilidad, entrevistas y aforos, que deben realizarse a un porcentaje significativo de la empresa (todos los empleados en empresas de menos de 300, al menos al 50% en empresas de hasta 1.000 empleados, y al menos el 25% en empresas de mayores dimensiones). Éstas servirán para efectuar una evaluación de las debilidades y fortalezas en relación con el Plan de Movilidad a implantar.

E. **Fijación de objetivos específicos e indicadores:** Los objetivos generales fijados en la primera etapa deben concretarse en unos objetivos específicos que pueden ser:

- De transporte: cambio modal, reducción del uso del vehículo privado en un porcentaje determinado, reducción del tiempo de viaje
- Energéticos: reducción de consumos y sustitución de carburantes
- Medioambientales: reducción de emisiones de CO2 y contaminantes
- Económicos: racionalización del uso de modos de transporte
- Sociales: seguridad vial, salud, inclusión social

Los objetivos deben estar orientados a la solución de los problemas detectados en el diagnóstico y concretarse en metas

Entre los indicadores aplicables al Plan de Movilidad Laboral se pueden señalar los siguientes:

- Número de coches que entran en el aparcamiento de la empresa
- Número de trabajadores usuarios del transporte público
- Personas registradas en la base de datos del vehículo compartido
- Número de empleados que trabajan en casa (teletrabajo)
- Consumo de energía y emisiones de CO2
- Emisiones de contaminantes atmosféricos
- Número de trabajadores que utilizan los servicios de autobús de ruta y/o lanzadera

F. **Identificación de las medidas:** las actuaciones o medidas a implementar dependerán de los problemas de movilidad de cada empresa en cuestión, deberán apoyarse y potenciar las fortalezas y reforzar las debilidades. Normalmente habrá que combinar varias entre las que cabe destacar:

- ✓ Red de transporte público:
  - Implantación de líneas específicas de transporte público a los centros de trabajo que conecten con un nodo de transporte con buena accesibilidad. Las líneas deben ser rápidas con pocas paradas y alta frecuencia para las horas de comienzo y finalización de la jornada laboral



- Promoción del uso de transporte colectivo: mediante ayudas económicas e información al usuario.
- ✓ Transporte colectivo de la propia empresa: como servicios lanzadera entre intercambiadores de transporte público y la empresa o conjunto de empresas
- ✓ Promoción de los programas de compartición de coche, disminuyendo los costes individuales y sociales del transporte en vehículo privado
- ✓ Promoción de transporte no motorizado, facilitando el acceso a pie y en bicicleta
- ✓ Alternativas de horarios de trabajo, contemplando posibilidades de horario flexible y horario comprimido que favorecen una mayor puntualidad al generar una dispersión del tráfico de las horas punta y reducen el absentismo laboral.
- ✓ Teletrabajo, esta medida supone la eliminación de la necesidad de viajar al centro laboral

G. **Promoción del Plan: campañas de concienciación e información,** que deberán ser continuas, claras y con mensajes atractivos. La información y difusión de los resultados alcanzados es tan importante como la difusión de las medidas ya que animan a los trabajadores y promocionan el plan.

H. **Puesta en funcionamiento del Plan:** en esta fase será de gran importancia el papel del coordinador de movilidad que deberá llevar a cabo las negociaciones con todos los agentes involucrados. Para la implantación deberá establecerse un proceso, preferiblemente similar al procedimiento normal de la empresa para cualquier otro proyecto.

I. **Seguimiento y Evaluación;** un plan de movilidad es un proceso dinámico, por lo que debe crecer y desarrollarse a lo largo del tiempo y por tanto es recomendable medir el proceso con un programa claro de seguimiento y la evaluación continua de los resultados obtenidos mediante la comparación de los indicadores fijados.



El Ayuntamiento de Santander promocionará la ejecución de los citados planes de movilidad, mediante la implantación de un programa de subvenciones destinado a la redacción por parte de las empresas o conjunto de ellas de sus correspondientes Planes de Movilidad por Cuestiones Laborales.