



Código de Buenas Prácticas para seguidores

Documento público:	Código de Buenas Prácticas
Documento:	D3.1
Autor:	Mendes
N.º de contrato:	EIE-07-133
Fecha de inicio:	noviembre de 2007
Duración:	36 meses
Versión:	final
Fecha:	30.11.2010

Índice

1	INTRODUCCIÓN	3
1.1	<i>Objetivos del Código de Buenas Prácticas</i>	3
1.2	<i>Destinatarios</i>	3
1.3	<i>Estructura de los contenidos de las actuaciones implementadas</i>	4
2	RESUMEN DE LAS ACTUACIONES IMPLEMENTADAS	6
2.1	<i>Objetivos de las actuaciones implementadas</i>	6
2.2	<i>Emplazamientos de aplicación</i>	6
2.3	<i>Actuaciones de nivel 1</i>	6
2.4	<i>Actuaciones de nivel 2</i>	6
2.5	<i>Actuaciones de nivel 3</i>	7
2.6	<i>Indicadores de rendimiento en los sitios de actuación</i>	7
3	ACTUACIONES IMPLEMENTADAS	8
3.1	<i>3na100 cada gota cuenta. Emplazamiento del coche compartido de Sofía</i>	8
3.2	<i>Coche y moto compartidos en Salerno, Italia</i>	11
3.3	<i>Medidas de movilidad sostenible para núcleos de población: el ejemplo de ALPHAWOLF, Graz, Austria</i>	13
3.4	<i>Aparcamiento sostenible en áreas residenciales mixtas, Liechtenstein</i>	17
3.5	<i>Conexión de la red para uso de bicicletas en las zonas residenciales con la red de ocio, Trnava, Eslovaquia</i>	21
3.6	<i>Optimización del transporte público en Trnava, Eslovaquia</i>	25
3.7	<i>Implementación de depósitos de bicicletas (B+R) y de aparcamientos disuasorios (P+R) en Győr-Ménfőcsanak, Hungría</i>	27
3.8	<i>Cambio de los hábitos de movilidad en Murska Sobota, Eslovenia</i>	30
3.9	<i>Cambio de los hábitos de movilidad en Beltinci, Eslovenia</i>	32
3.10	<i>Elaboración y divulgación de un mapa para bicicletas para el distrito de Pārdaugava de Riga, Letonia</i>	35
3.11	<i>Cómo promover soluciones para superar las barreras de infraestructuras y sociales existentes con el fin de reducir el uso del automóvil en el área residencial de Sarriguren, mediante el desarrollo de un proceso de participación con los residentes y las instituciones regionales y locales responsables, la disposición de nuevos</i>	

<i>servicios de movilidad y asesoramiento y la realización de distintas actividades y campañas promocionales, Sarriguren, Pamplona (España).....</i>	<i>38</i>
<i>3.12 Conexión para transporte en bicicleta desde el área residencia del Záturie al centro de la ciudad de Martin, Eslovaquia.....</i>	<i>45</i>
<i>3.13 Mejora de las condiciones para modos sostenibles, Koge, Dinamarca.....</i>	<i>48</i>
<i>3.14 Colegios sin coches, Koge, Dinamarca</i>	<i>53</i>
<i>3.15 Coche compartido en polígonos de viviendas, Køge, Dinamarca</i>	<i>58</i>
<i>3.16 Fomento de la movilidad ecológica y el proyecto «Al colegio sin coche», Køge, Dinamarca</i>	<i>61</i>
<i>3.17 . Provisión de información sobre desplazamientos locales, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda</i>	<i>65</i>
<i>3.18 Implementación de un servicio de coches compartidos, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda</i>	<i>68</i>
<i>3.19 Planificación personal de desplazamientos, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda</i>	<i>71</i>
<i>3.20 «Integración de la movilidad en la Agenda Local 21», Rosny-sous-Bois, Ile-de-France, Francia.....</i>	<i>74</i>
<i>3.21 Integración de la movilidad en la Agenda Local 21 en el municipio de Cornebarrieu, Midi-Pyrénées, Francia</i>	<i>81</i>

1 INTRODUCCIÓN

El documento D3.1 es un Código de Buenas Prácticas para participantes que contiene datos resumidos de las muchas actuaciones implementadas durante Pro.Motion.

Todos los socios relevantes recibieron las directrices formuladas. Se establecieron los objetivos del Código de Buenas Prácticas, los destinatarios y los contenidos presentados por cada uno de los socios del proyecto para cada una de las actuaciones implementadas, a través de una estructura basada en el formato utilizada para el envío de los estudios de los casos prácticos al sitio web de ELTIS (European Local Transport Information Service, Servicio de información europeo para el transporte local).

1.1 Objetivos del Código de Buenas Prácticas

Los objetivos del Código de Buenas Prácticas son:

- Proporcionar a los participantes ejemplos prácticos adecuados de los 14 lugares y de las distintas actuaciones implementadas.
- Destacar los problemas de transferibilidad.
- Sugerir los mejores métodos para informar a las personas acerca de las lecciones aprendidas a través de la formación y la divulgación.

1.2 Destinatarios

El Código de Buenas Prácticas puede utilizarse para suministrar información a los participantes; asimismo, ha servido como refuerzo durante la formación de los participantes en Pro.Motion, y posteriormente. Entre los destinatarios encontramos gran cantidad de empresas públicas y privadas, agencias e instituciones, que enumeramos a continuación.

- Gobierno nacional
 - Planificación, control del desarrollo, transporte, vivienda y energía
- Autoridades locales
 - Planificación, control del desarrollo, transporte, vivienda y energía
- Agencias energéticas
- Responsables de movilidad
- Operadores de transportes
- Asociaciones de propietarios y residentes
- Centros de enseñanza
- Empresas de todo tipo, incluidos proveedores de servicios locales necesarios para los residentes
- Promotoras inmobiliarias y constructoras
- Empresas de gestión inmobiliaria

1.3 Estructura de los contenidos de las actuaciones implementadas

1.3.1 Título de la actuación

También incluye la tarea que se está tratando, por ejemplo: nivel 1, tarea 1a.

1.3.2 Contexto local

Incluye detalles sobre la ubicación en la que se implementaron las actuaciones; por ejemplo, perfil y mapas.

1.3.3 Justificación de la actuación

Presenta el motivo por el que se ha seleccionado esta actuación en particular, e indica el problema y/o el obstáculo que se trató y la política y/o estrategia implementada.

1.3.4 Principales medidas adoptadas

Indica las principales medidas adoptadas para planificar e implementar las actuaciones, e indica los agentes clave implicados en cada paso y cuál fue su participación, por ejemplo, en las reuniones, como miembros de un comité directivo.

1.3.5 Indicadores de rendimiento

Hace referencia a los documentos SUMO utilizados para la evaluación del proyecto con el fin de comprobar los indicadores de rendimiento y poder responder a las siguientes preguntas acerca de los indicadores de rendimiento.

- ¿Por qué se eligieron?
- ¿Cómo se midieron?
- ¿Se han satisfecho?

Los ahorros energéticos se han medido en términos de toneladas de CO₂ (si corresponde).

1.3.6 Lecciones aprendidas

Para ayudar a los participantes a determinar la relevancia de las actuaciones implementadas en sus propias situaciones, es importante que las lecciones aprendidas a partir de la implementación de cada una de las actuaciones se presenten de un modo claro; en particular, respondiendo a las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son los factores clave del éxito y su reproducción en cualquier otro lugar?
- ¿Cuál es el mejor método para divulgar estas lecciones aprendidas?
- ¿Con qué problemas de transferibilidad podríamos encontrarnos?

1.3.7 Índice de palabras

Con el objetivo de ayudar a los participantes, los socios seleccionaron los ámbitos relacionados con el transporte que mejor describen las actuaciones implementadas entre los que se indican en la siguiente lista:

- Vehículos limpios y eficientes
- Desplazamientos en bicicleta
- Gestión de la demanda y precio
- Servicios de movilidad flexibles
- Integración, intermodalidad, organización del transporte
- Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte
- Transporte público
- Seguridad y protección
- Gestión del tráfico
- Transporte y planificación del uso del terreno
- Transporte de personas con movilidad reducida
- Logística en las ciudades/tráfico de mercancías en la ciudad

- Desplazamientos a pie

Asimismo, se pidió a los socios que visitasen la página web de ELTIS y que seleccionasen las cinco palabras clave que mejor describían las actuaciones implementadas.

1.3.8 Persona de contacto

Con el fin de poder suministrar más información sobre cada una de las actuaciones, se solicitó a los socios que presentasen los siguientes datos sobre la persona de contacto:

- Nombre
- Apellidos
- Dirección
- Ciudad
- Código postal
- País
- Dirección de correo electrónico
- Número de teléfono

Asimismo, se les pidió que añadiesen cualquier enlace al sitio web correspondiente de cada actuación.

2 RESUMEN DE LAS ACTUACIONES IMPLEMENTADAS

Las distintas actuaciones implementadas por los socios en 14 lugares de 12 países constituyen el núcleo de PRO.MOTION. Entre las actuaciones encontramos desde folletos informativos sobre transporte rural en Irlanda, hasta cambios en la política estratégica de agendas locales 21 en zonas urbanas de Francia. Éstas implican desde medidas «indirectas», como campañas para promover el acceso sostenible a los colegios en Dinamarca, hasta infraestructuras, como los nuevos itinerarios ciclistas de Eslovaquia.

2.1 Objetivos de las actuaciones implementadas

- Promover un modo de vida que implique el ahorro energético en términos de transporte.
- Adoptar medidas existentes y exitosas y aplicarlas en nuestros lugares.
- Tratar la dependencia del automóvil a tres niveles:
 - Mejorando las condiciones objetivas para un modo de vida en el que el consumo energético sea menor (nivel 1)
 - Modificando la percepción de los usuarios y su comportamiento en cuanto a movilidad (nivel 2)
 - Motivando a los usuarios a seguir un modo de vida que suponga un ahorro energético (nivel 3)

2.2 Emplazamientos de aplicación

Køge, Dinamarca
Pamplona, España
Sofía, Bulgaria
Cloughjordan, Irlanda
Győr, Hungría
Salerno, Italia
Riga, Letonia
Graz, Austria
Martin & Trnava, Eslovaquia
Beltinci & Murska Sobota, Eslovenia
Ile de France & Midi-Pyrenées, Francia
Vaduz, Liechtenstein

2.3 Actuaciones de nivel 1

- Coche y moto compartidos
- Ajuste del transporte público local para satisfacer las necesidades de los residentes
- Ayuda en la implementación de un nuevo plan operativo para el transporte rural
- Implementación de un servicio de coche compartido en un área rural
- Mejores instalaciones para el aparcamiento de coches y bicicletas en las estaciones de tren (intermodalidad)
- Nuevas conexiones para peatones y ciclistas
- Programa educativo sobre movilidad sostenible en las escuelas
- Nuevo sistema de gestión de aparcamiento
- Generación de un mapa de rutas en bicicleta
- Nuevas rutas a pie integradas en el plan para el nuevo desarrollo
- Nuevos servicios de reparto a domicilio y trayectos en grupo para ir de compras

2.4 Actuaciones de nivel 2

- Diseño, impresión y distribución de folletos promocionales acerca del transporte público local
- Creación de herramientas para transmitir ejemplos prácticos adecuados acerca de la Gestión de la movilidad y la Planificación del transporte a distintos lugares de agendas locales 21 con los que se alcanzaron acuerdos

- Distintos soportes para la promoción del transporte público local, incluidos paquetes de bienvenida, pósteres, páginas web, Intranet, camisetas y artículos impresos
- Información sobre los costes económicos, ecológicos y sociales que implican los distintos modos, incluida la preparación y distribución de un folleto sobre el cálculo de los costes que deriva un automóvil, los costes electrónicos y el carbono emitido

2.5 Actuaciones de nivel 3

- Campañas promocionales en las que se implica a las comunidades, residentes locales, escolares y políticos; utilización de una amplia gama de soportes, entre los que se incluye el correo directo, sitios web y boletines informativos, con el fin de ofrecer información acerca de los eventos participativos
- Reuniones en las que participan los residentes locales y grupos de dirección de los proyectos
- Talleres tanto organizados por los socios del proyecto como impartidos en los eventos organizados por terceros

2.6 Indicadores de rendimiento en los sitios de actuación

- Nuevos espacios/contratos de coche compartido
- Número de procesos participativos
- Número de personas que solicitan asesoramiento
- Número de planes de viaje por unidad familiar
- Número de bicicletas sometidas a servicio de mantenimiento
- Número de usuarios de servicios de transporte integrados
- Número de nuevas conexiones entre las áreas residenciales
- Disminución de segundos automóviles y de la intención de adquirirlos
- Número de servicios de reparto a domicilio implementados
- Número de garantías de movilidad para las conexiones diarias
- Número de autoridades locales que integran un transporte energéticamente eficaz en sus programas de agendas locales 21
- Número de campañas de concienciación
- Número de programas educativos
- Número de alumnos que participan en los programas educativos
- Número de temas informativos producidos y distribuidos

3 ACTUACIONES IMPLEMENTADAS

3.1 3na100 cada gota cuenta. Emplazamiento del coche compartido de Sofía

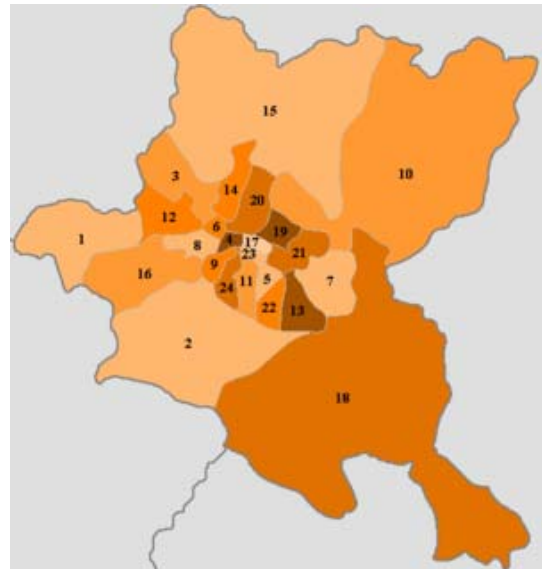


Nivel 1, tarea 1d: Creación de una organización de coche compartido en una zona residencial nueva

3.1.1 Contexto local

Sofía, la capital de Bulgaria, comprende un área metropolitana que cuenta con 1,5 millones de habitantes en una nación de aproximadamente ocho millones. Sofía es relativamente compacta, pero sin lugar a dudas, se está produciendo un movimiento migratorio hacia los barrios residenciales periféricos.

- Altitud: 550 m
- Área total: 1311 km²
- Población: 1,5 millones
- Área metropolitana: 245,5 km²
- 24 jurisdicciones políticas
- Aproximadamente 800 grandes empresas
- Área de las infraestructuras de transporte: 20,6 km²
- Densidad de redes de carreteras de primera categoría: 2,54 km/km²
- Proporción de viajes en autobús: 55%



3.1.2 Justificación de la actuación

En cuanto a infraestructura de transporte, Sofía cuenta con una pequeña red de metro, aunque la mayoría de viajes se realizan en autobús o en tranvía. Respecto a los automóviles, en Sofía encontramos en la actualidad más de un millón y muchos de ellos son antiguos (la mitad tienen más de diez años y no disponen de convertidores catalíticos); además, cada día entran en la ciudad 300.000 automóviles que provienen de otras zonas. Los automóviles soportan el máximo consumo energético por lo que son los mayores contaminantes de la atmósfera. Por lo tanto, eliminar parte de estos automóviles de las carreteras a través de los coches compartidos suponía una buena oportunidad para disminuir el consumo energético.

La situación del transporte en Sofía presenta muchos problemas asociados. La población está creciendo y con el movimiento migratorio hacia los barrios residenciales periféricos, los trayectos en automóvil están aumentando el número y en distancia. La infraestructura no está bien desarrollada. No existen carriles

específicos. Actualmente, los atascos son algo habitual en lugar de ser una excepción y los aparcamientos escasean.

La circulación es lenta (la velocidad media en carretera es de 19 km/h). La mayoría de usuarios no tienen otra alternativa más que utilizar las carreteras abarrotadas. Los autobuses están llenos y no siguen un horario exhaustivo. El nivel de uso del transporte público no es el deseable. Según nuestros estudios, la mayoría de población no lo utilizaría aunque el combustible subiera de precio... ni siquiera si fuese gratuito o si hubiese un lugar cómodamente habilitado para aparcar sus automóviles antes de utilizarlo.

Medio millón de personas van a trabajar cada día en coche... solos. El trayecto medio de ida y vuelta es de 40 km. Un consumo de 10 l por cada 100 km, multiplicado por 270 días laborables al año... supone un consumo de combustible muy elevado. Y una buena oportunidad para que nuestra página web de coches compartidos cause un gran impacto. Según nuestros cálculos, si conseguimos convencer al 15% de las personas que viajan normalmente en Sofía para que utilicen coches compartidos, las emisiones de CO₂ podrían reducirse en 50.000 toneladas al año. Si conseguimos una participación del 10%, la reducción de emisiones de CO₂ sería de 34.000 toneladas... un logro respetable.

3.1.3 Principales medidas adoptadas

Análisis de las investigaciones sobre los sitios web existentes en otros lugares del mundo

- Identificación de las prácticas recomendadas
- Establecimiento de las normas para la participación: tratamiento de problemas importantes como, por ejemplo, la privacidad, la seguridad y los factores económicos
- Creación de procedimientos para el uso del sitio web

Creación de asociaciones con las autoridades locales, empleadores de las grandes empresas y empresas de transporte

- Identificación de los socios clave
- Acuerdo de asociación con el municipio de Sofía
- Establecimiento de relaciones con los posibles socios
- Negociación de acuerdos con los socios clave

Desarrollo del sitio web

- Selección del desarrollador del sitio web que ofrece la mejor relación calidad precio
- Negociación y firma del contrato con el desarrollador del sitio web
- Traducción y adaptación de los sitios web
- Análisis mensual de los informes acerca del uso del sitio web

Promoción del sitio web

- Identificación de los mensajes clave
- Desarrollo y presentación de anuncios dirigidos a los viajeros
- Desarrollo del plan de relaciones públicas para complementar la campaña publicitaria
- Aprovechamiento de las oportunidades que ofrece Internet para promover el plan de coches compartidos
- Negociaciones con el municipio de Sofía, con el concejo de Sofía y con otras ONG sobre medio ambiente y energía para la publicación de enlaces de sus sitios web al sitio web de coches compartidos y viceversa

Mantenimiento del sitio web

- Presentación en forma de tabla de los datos proporcionados mensualmente por el desarrollador/operador del sitio web
- Traducción de las preguntas de los usuarios y posibles usuarios y de sus respuestas

3.1.4 Indicadores de rendimiento

Los resultados se miden en ahorro energético, ventajas económicas, impacto medioambiental y rendimiento del transporte. Los efectos son resultados directos de las actuaciones y divulgación.

- ¿Por qué se eligieron?

Para medir el impacto de la actuación en términos de ahorro de energía y CO₂ así como la popularidad de la actuación entre los destinatarios.

- ¿Cómo se midieron?

Los indicadores de rendimiento se midieron contando las visitas que recibía el sitio, el número de personas que ofrecieron su coche o buscaron otro, los informes de control mensuales, las encuestas anuales acerca del uso del sitio y la supervisión del foro del sitio web.

- ¿Se han satisfecho?

¡Sí!

- Indique los ahorros energéticos realizados en términos de toneladas de CO₂.

80 t de CO₂ ahorradas en 6 meses

3.1.5 Lecciones aprendidas

¿Cuáles son los factores clave del éxito y su reproducción en cualquier otro lugar?

- Evaluación necesaria: el objetivo de la Energy Agency of Plovdiv's (EAP) era promover el uso energéticamente eficaz de coches compartidos entre la población económicamente activa de Sofía. Para conseguir su objetivo, el EAP estudió las solicitudes y deseos de la población laboral para implicarlos en un cambio de comportamiento en cuanto a movilidad a través de la implementación de medidas de movilidad energéticamente eficaces. Por este motivo, EAP estudió sus patrones de comportamiento en cuanto a movilidad, su actitud frente a los modos de transporte alternativos y, en particular, su disposición para implementar un innovador plan de coche compartido.
- El emplazamiento elegido para la actuación fue adecuado: lo suficientemente grande, con un tamaño de población y densidad adecuados, y con potencial para el ahorro de energía y CO₂

¿Cuál es el mejor método para divulgar estas lecciones aprendidas?

- Al gozar de tanto éxito, el propio sitio web es una herramienta de divulgación
- Sitios web de proyectos de movilidad
- ELTIS

3.1.6 Índice de palabras

Vehículos limpios y eficientes

Servicios de movilidad flexibles

3.1.7 Persona de contacto

Klimentina Hadjieva

Energy Agency of Plovdiv

139 Ruski Blvd, office 402

Plovdiv

4000

BULGARIA

klimentina.hadjieva@eap-save.dir.bg

+359 32 62 57 54

3.2 Coche y moto compartidos en Salerno, Italia

Nivel 1, tarea 1d: Creación de un servicio de coche compartido

Nivel 3, tarea 10b: Medidas complementarias a la prestación de servicios de movilidad

3.2.1 Contexto local

La provincia de Salerno, situada en la región Campania, se extiende a lo largo de un área de aproximadamente 4922 km² y cuenta con una población de 1.066.461 habitantes. La provincia está formada por 158 ciudades. Únicamente 12 ciudades situadas en la parte norte y noroeste de la provincia cuentan con una población de más de 19.000 habitantes. En la costa, en la región de Cilento, y en el interior, la densidad de población es muy baja. En la parte este, encontramos algunas ciudades de mayor tamaño, pero con menos de 19.000 habitantes. Las actividades industriales y comerciales (PYMES) se concentran en la parte norte, en la región de Agro-Nocerino-Sarnese, en lugares como Cava dei Terreni, y en la ciudad de Salerno y sus alrededores, hasta Battipaglia en la parte sur. La principal actividad de las ciudades de la costa de Amalfi y la costa de Cilento es el turismo.

Durante el día, se efectúan 635.000 viajes en coche (desde las 07:30 a las 19:30) en la Provincia de Salerno y únicamente se realizan 80.514 kilómetros en transporte público (bus). El promedio pasajeros/coches es de 1,45. El Plan de Transporte Provincial prevé el establecimiento de un servicio de coche compartido. En la provincia de Salerno encontramos 621.532 coches y 97.072 motocicletas (según ACI Italia a fecha 31/12/2007). La provincia en su totalidad cuenta con 444.782 familias. Por lo tanto, cada familia dispone de 1,39 coches como promedio. El coche continúa siendo el medio de transporte preferido en la provincia de Salerno, especialmente entre las personas que lo utilizan para ir al trabajo.

Muchos trabajadores, estudiantes y familias utilizan sus propios coches para ir a trabajar, a estudiar a la universidad (aproximadamente 56.000 estudiantes) o para ir de compras. El servicio iba dirigido a:

- Los desplazamientos domicilio-trabajo-domicilio en la provincia de Salerno, que suponía el traslado de los 250 empleados del Palazzo S. Agostino (Salerno).
- Los desplazamientos domicilio-lugares de compras-domicilio, cuyo emplazamiento de actuación fue un gran centro comercial situado en un distrito industrial de la zona sur de Salerno.
- Los desplazamientos domicilio-centro escolar-domicilio, cuyo emplazamiento de actuación fue una escuela del centro de Salerno.

3.2.2 Justificación de la actuación

El nivel de propiedad de vehículos y su uso provocan grandes atascos en las horas punta. Esta actuación pretendía fomentar el uso más eficaz de los medios de transporte existentes (coches y motocicletas) utilizados por la mayoría de población para acceder a los lugares de trabajo, centros comerciales y escuelas. Se decidió actuar en esta área porque los viajes cortos suponen el 70% de los desplazamientos totales en coche, con un promedio de 1,4 pasajeros; asimismo, se intentó disminuir el porcentaje de personas encuestadas que viajaban al puesto de trabajo como únicos ocupantes de los vehículos, que estaba situado entre un 5 y un 8%. Los coches compartidos ofrecen otras ventajas además de las medioambientales, como por ejemplo, los ahorros de tiempo y económicos. El objetivo era que los 250 empleados de la oficina central de la provincia de Salerno utilizaran un servicio de coche compartido con el fin de modificar una situación en la que prácticamente cada persona utiliza su coche para ir al trabajo.

Partimos de una situación ideal en la que la mayoría de empleados tienen las mismas necesidades, realizan los mismos desplazamientos habituales, la mayoría de desplazamientos proceden de la parte norte de la provincia de Salerno (donde encontramos la mayor concentración de atascos por las mañanas), hay pocos aparcamientos y los desplazamientos resultan muy costosos. Frente a esta situación, pensamos que sería más sencillo obtener unos resultados aceptables si tenemos en cuenta, además, que los ministerios de transporte y medioambiente colaboran en este proyecto.

3.2.3 Principales medidas adoptadas

La campaña de coche compartido iba dirigida a los 250 empleados que respondieron a la encuesta distribuida a más de 350 empleados a principios de septiembre de 2008.

Una campaña informativa para promocionar la motocicleta de hidrógeno PIRODE.

Los coches compartidos hacia y desde las zonas comerciales y la universidad se implementaron tras la celebración de eventos de demostración que tuvieron lugar en los centros comerciales, tras repartir folletos y colocar pósteres en la entrada y zonas públicas del centro comercial y de la universidad.

3.2.4 Indicadores de rendimiento

Se seleccionaron porque representan un modo de medición del impacto y son fáciles de comprender en la publicación y divulgación de los resultados de la campaña de coche compartido. Se midieron en número de viviendas participantes y toneladas de CO₂ ahorradas.

A partir de septiembre de 2008, 20 grupos compuestos por 3 personas por vehículo comenzaron a utilizar el coche compartido para ir a trabajar a las oficinas provinciales; 10 familias comenzaron a utilizar este servicio para ir a los centros comerciales y 20 grupos de 4 personas por coche, para ir a la universidad.

Se ha estimado que a lo largo de una semana, el ahorro de CO₂ asciende a 1,43 toneladas para los desplazamientos al trabajo, 1,18 toneladas para los desplazamientos a los centros comerciales y 1,91 toneladas para los desplazamientos a la universidad.

3.2.5 Lecciones aprendidas

3.2.5.1 Factores clave del éxito y la reproducción en cualquier otro sitio

- Identificación de los destinatarios
- Campaña informativa a los empleados
- Participación activa en los debates de mesa redonda
- Encuestas para calcular el nivel de satisfacción del usuario
- Verificación de los avances

3.2.5.2 ¿Cuál es el mejor método para divulgar estas lecciones aprendidas?

El mejor método es publicar los resultados en término de ventajas económicas y para la salud, y publicar las estadísticas, eventos, talleres y boletines.

Es importante garantizar el uso de los métodos de comunicación adecuados, incluido el uso de un lenguaje sencillo y de los gráficos adecuados para llegar a todos los sectores de la sociedad: escuelas, familias, empresas y administración pública.

3.2.6 Índice de palabras

Servicios de movilidad flexibles

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

3.2.7 Persona de contacto

Angelo Nicoletti

AGEAS

Via Posidonia, 301

Salerno

84129

Italia

ageas@libero.it

+39089725233

3.3 Medidas de movilidad sostenible para núcleos de población: el ejemplo de ALPHAWOLF, Graz, Austria

Nivel 1, tarea 2c:	Concepto de rutas a pie que conecten los núcleos de población con la ubicación de los aparcamientos
Tarea 3a:	Prestación de los servicios de reparto a domicilio
Nivel 2, tarea 7c:	Implementación de campañas de sensibilización sobre el transporte diario y recreativo con medios de sostenibles

3.3.1 Contexto local

En la actualidad, la mayor parte del área de la ciudad de Graz ya está cubierta por calles, edificios y zonas verdes. Las nuevas zonas residenciales desarrolladas se sitúan en la periferia de la ciudad; en lugares muy atractivos, aunque con una accesibilidad poco favorable. La promotora inmobiliaria WOLF construye una zona residencial denominada Alphawolf que se sitúa en la parte norte de Graz, en la periferia del distrito de Andritz. Alphawolf está construida en una pequeña ladera que divide el núcleo de población de las zonas residenciales próximas.



Alphawolf contará con más de 150 viviendas una vez finalizadas todas las fases de construcción. En la actualidad, ya se han terminado 109 viviendas, que se han vendido a nuevos habitantes. En este núcleo de población, no encontramos viviendas de alquiler. Todas estas viviendas se han incluido en la encuesta para determinar los patrones de movilidad actuales y el comportamiento de los habitantes de Alphawolf, así como sus necesidades y deseos en cuanto a movilidad y accesibilidad. Además de las 150 viviendas, existe otro proyecto de construcción junto a Alphawolf, en una antigua zona industrial, que prevé la construcción de 100 viviendas a partir de 2009.

3.3.2 Justificación de la actuación

Se ha designado a Alphawolf como lugar para llevar a cabo una actuación, ya que representa un tipo específico de nueva construcción de viviendas en Graz y es una conurbación en términos de ubicación y accesibilidad. Estos núcleos de población se sitúan en la periferia o en parte de la periferia del núcleo de población de la conurbación de Graz. Normalmente, gozan de una buena accesibilidad en coche, aunque los servicios de transporte público son escasos debido a su situación en la periferia del área de servicio. Se conectan con la red de bicicletas de Graz a través de las mismas carreteras que se utilizan para el acceso en coche, en las que apenas encontramos indicaciones específicas para los ciclistas. Estos núcleos de población resultan muy atractivos por su ubicación alejada del centro de la ciudad y porque ofrecen una buena accesibilidad rápida en coche.

La ubicación de Alphawolf se ve reflejada en esta descripción. Se encuentra en la periferia del núcleo de población de la ciudad de Graz y es una ampliación de la «Ziegelstraße», en la zona este del distrito central de Andritz. La zona de los alrededores que se encuentra en la parte este muestra un carácter de dispersión. Alphawolf está construida en una ladera, lo que resulta poco favorable para el uso de bicicletas al volver a casa. La parada del transporte público se encuentra en la principal calle de acceso, la «Ziegelstraße», al pie de la colina. La línea de autobús de esta zona es la 52, cuya frecuencia es de 15 minutos desde las 6 a. m. hasta las 7 p. m. los días laborables. A partir de las 8 p. m. y los domingos, el servicio es inexistente. Para llegar al centro de la ciudad, es necesario realizar trasbordo en la parada de

tranvía y autobús del centro de Andritz, desde donde es posible acceder a las zonas principales de Graz a través de la red de tranvía.

Las actuaciones tenían como objetivo probar la posibilidad de informar a los habitantes acerca de las alternativas al uso del coche privado y las opciones disponibles en las zonas inmediatamente colindantes con su distrito local.

3.3.3 Principales medidas adoptadas

La actuación comenzó con una encuesta. Se preguntó a los habitantes cuáles eran sus intereses respecto a determinados servicios de movilidad. Según los resultados, la información relativa a un servicio de reparto a domicilio y venta in-situ de alimentos fue lo que más interesaba a estas personas (el 38% estaba interesado en los servicios de reparto a domicilio y el 52% en la venta in-situ).

Asimismo, en la encuesta se preguntó cuál era su grado de satisfacción respecto a la accesibilidad al núcleo de población a través de los modos de transporte. El modo menos positivo resultó ser el desplazamiento a pie, seguido del uso de bicicletas y del transporte público.

Las acciones llevadas a cabo para las actuaciones se basaron en los resultados de la encuesta. Para ALPHAWOLF, se planificaron e implementaron las siguientes actuaciones:

- 1) Proporcionar información sobre movilidad al núcleo de población a través de la creación de un sitio web propio sobre movilidad y sobre ofertas de servicios y lugares para la realización de compras diarias/periódicas en las zonas próximas a este núcleo de población.
- 2) Planificación de rutas a pie en las nuevas áreas del núcleo de población.
- 3) Concienciación sobre el tema a través de la «feria de la viviendas y propiedades inmobiliarias de 2009» de Graz.

Este último punto, básicamente cubría el establecimiento de una comunicación con los posibles clientes de una amplia estructura, y la información a otros participantes del negocio inmobiliario sobre las opciones de movilidad de las zonas.

- 1) El sitio web está disponible en la URL www.promotion-alphawolf.at. Presenta a los habitantes de ALPHAWOLF las opciones que ofrecen sus zonas colindantes y el distrito local: el modo más sencillo para llegar al centro de la ciudad y otros puntos de interés sobre el uso de bicicletas y transporte público, así como los costes que supone utilizar el coche, el transporte público y la bicicleta.
 - a) Entre las ofertas encontramos una amplia variedad de comercios para la realización de compras diarias como, por ejemplo, supermercados y farmacias, servicios de uso periódico como barberos, peluquerías o servicios de reparación, y servicios comunitarios próximos como, por ejemplo, guarderías. Asimismo, se incluyen centros para el ocio.
 - b) En el sitio web se incluyen mapas con las conexiones al centro de la ciudad, al «Shopping Centre Nord» y a la estación de trenes principal a través del transporte público. En estos mapas se incluyen los itinerarios y las estaciones que deben utilizarse, además de horarios y la duración de los trayectos. En otros mapas se indica el modo más sencillo para llegar a estos destinos en bicicleta.
 - c) Los habitantes pueden calcular el coste que les supone la movilidad diaria a través de una herramienta muy sencilla que se basa en los valores generales de precio/km para los vehículos y las tarifas del transporte público de la ciudad de Graz. Asimismo, en el sitio web se incluyen enlaces a sitios con información más detallada sobre el transporte público y el uso de bicicletas.
- 2) El núcleo de población de ALPHAWOLF y, en especial, su ampliación, se han planificado desde un punto de vista específico para las conexiones de los viandantes. Se incluyen atajos a pie; por ejemplo, desde la parte más alta de la ladera hasta la parada de transporte público.
- 3) La actuación se promovió durante la exposición de viviendas de Graz «Lebensraum 09» en el stand en el que WOLF promovía ALPHAWOLF. La promoción se realizó a través de un folleto en el que se ofrecía información relativa a la idea del proyecto y a las posibles actuaciones; asimismo, se realizó un sorteo cuyo objetivo era que el público prestase interés al folleto y tomase conciencia.

3.3.4 Indicadores de rendimiento

Los indicadores del núcleo de población de ALPHAWOLF se designaron para ofrecer una imagen del uso de las medidas implementadas. Los indicadores fueron:

- 4) Creación y publicación del sitio web
- 5) Estadísticas web con el número de solicitudes al mes
- 6) Un concepto de desplazamiento a pie para la ampliación del área
- 7) Presentación en la feria de la vivienda

Los resultados hasta este momento son:

- 1) Se ha publicado el sitio web del núcleo de población en la dirección www.promotion-alpha wolf.at
- 2) El promedio de solicitudes al mes es de 1.000.
- 3) Se ha implementado un concepto de desplazamiento a pie para la ampliación del núcleo de población.
- 4) La actuación se presentó en la feria «Lebensraum 09», donde se distribuyeron 150 folletos informativos a los visitantes.

3.3.5 Lecciones aprendidas

La actuación para el núcleo de población ALPHAWOLF ofrece asesoramiento sobre algunos problemas clave.

En primer lugar, el compromiso e implicación del promotor inmobiliario y/o de la empresa de gestión inmobiliaria es muy importante. Deben estar comprometidos con el tema y ser conscientes de los objetivos que subyacen a las medidas de movilidad sostenible. En general, los promotores inmobiliarios o empresas de gestión inmobiliaria no están acostumbrados a tratar con los problemas de movilidad más allá de los aparcamientos para coches o bicicletas o las conexiones con las paradas de transporte público más cercanas. Rara vez los conceptos más detallados y la naturaleza entrelazada de los aspectos de movilidad son un tema propio y, por lo tanto, es necesario explicarlos detalladamente antes de planificar e iniciar cualquier acción. Estas acciones requieren una asistencia total e implicación por parte de sus correspondientes promotores inmobiliarios/empresas de gestión inmobiliaria. Su implicación directa presenta muchas ventajas en aspectos como, por ejemplo, la comunicación con los habitantes, las múltiples opciones a implementar a través de sus propias posibilidades y capacidades y de las posibilidades y capacidades del núcleo de población, y el compromiso con estas acciones. Los puntos clave son compromiso e implicación. Además, es necesario asignar de un modo claro las responsabilidades a los socios que colaboran con estas acciones. Los promotores y las empresas de gestión inmobiliaria son responsables de los correspondientes núcleos de población y, por lo tanto, muestran un interés natural en ofrecer unos servicios adecuados. Para evitar hacer dos veces el trabajo, deben participar en todos los pasos o acordar una asignación específica de las responsabilidades con los socios, que deberán respetar.

La implicación de los habitantes antes de la planificación y/o implementación de cualquier acción es totalmente factible, ya que el posible usuario y las actitudes de los futuros clientes son un tema clave para el éxito o el fracaso. Por lo tanto, la encuesta realizada antes de las acciones de ALPHAWOLF resultó de gran utilidad para filtrar las ideas más prometedoras.

Otra lección aprendida —que además es una recomendación— es que todos los productos y acciones que se han implementado correctamente requieren una adaptación rigurosa a la nueva situación. Esta recomendación no es algo nuevo, pero sí resulta de gran utilidad. Especialmente cuando se trata de nuevos núcleos de población, la variedad de circunstancias es muy amplia y prácticamente no existe un núcleo de población prototípico que sea representativo para determinados «tipos de núcleos de población», ya que los antecedentes de cada núcleo de población también varían.

3.3.6 Índice de palabras

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Palabras clave:

Viajes, cambio modal, desplazamientos en bicicleta, transporte público

3.3.7 Persona de contacto

Claus Köllinger
FGM-AMOR
Schönaugasse 8a
8010 Graz

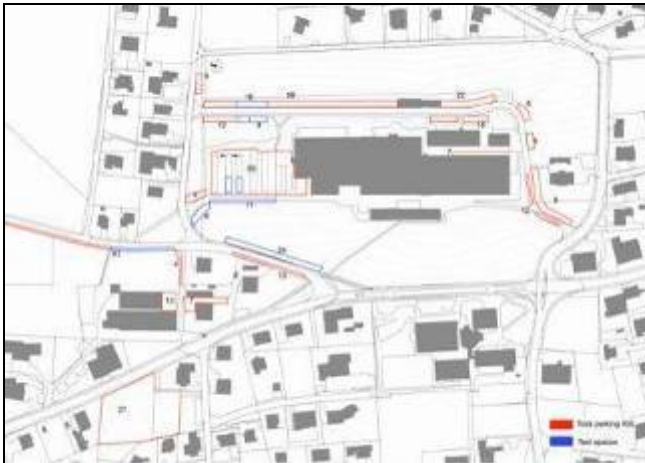
Austria
koellinger@fgm.at
+43 316 81045166

3.4 Aparcamiento sostenible en áreas residenciales mixtas, Liechtenstein

Nivel 1, tarea 5b: Uso de los coches de dirección a través de un sistema de aparcamiento inteligente con métodos de acceso, costes y frecuencia. Menos viajes en coche y más pasajeros por vehículo.

3.4.1 Contexto local

La valoración del impacto y de la implementación se llevó a cabo en un área residencial de Vaduz/FL que incluye un pequeño campus de la Hochschule Liechtenstein, así como otras instituciones para uso público y privado. El lugar de actuación es un vecindario de aproximadamente 500 x 500 m. La estructura del área forma parte de una extensa expansión regional sin fronteras claras que delimiten las ciudades o barrios urbanos. La densidad es muy baja, y ofrece una combinación de funciones, calles públicas que cumplen con los estándares de diseño y zonas verdes con bosques, praderas y jardines. El principal complejo de este área es la propia universidad: una fábrica de hilado de algodón del siglo XIX restaurada y ampliada. Actualmente, incluye un salón de actos público («Mehrzweckhalle» utilizado por distintas partes interesadas), un centro juvenil y un museo del esquí. Entre las partes interesadas que utilizan el salón, encontramos estudiantes, empleados de la universidad, el poder público, organizadores de eventos, vecinos, visitantes del campus y la comunidad de Vaduz en general.



Lugar de la encuesta afectada por Hochschule: máximo 450 PMC



Vista aérea del emplazamiento en Vaduz/FL



Histórico huerto detrás de lo que en la actualidad es el Hochschule Liechtenstein Campus (Vaduz a la derecha)



Ejemplo de «aparcamiento natural»: aparcamiento del huerto

3.4.2 Justificación de la actuación

La valoración del impacto y de la implementación se llevó a cabo en un área residencial de Vaduz/FL que incluye un pequeño campus de la Hochschule Liechtenstein, así como otras instituciones para uso público y privado.

La actuación mejorará un proyecto pendiente cuyo diseño actual es ofrecer un aparcamiento convencional para las horas de mayor demanda. Se seleccionarán situaciones comparables para realizar un ajuste.

Hemos tratado diversos temas con las partes interesadas.

- Tasas de aparcamiento, que no son muy habituales, aunque somos conscientes de que son necesarias para la gestión del aparcamiento
- La disposición por pagar para aparcar es escasa, especialmente cuando el usuario debe ir a este lugar para trabajar, estudiar, o asistir a conferencias o eventos

Hasta ahora, la gestión del aparcamiento no se ha implementado ya que la oposición, especialmente entre los empleados y los estudiantes, debe eliminarse a través de eventos informativos como, por ejemplo, escuelas de verano, folletos y una página web.

3.4.3 Principales medidas adoptadas

Celebramos distintas reuniones, mesas redondas, debates, presentaciones y una conferencia con el objetivo de informar a las partes interesadas (habitantes, estudiantes, empleados, vecinos, políticos).

3.4.4 Indicadores de rendimiento

Seleccionamos el indicador «participantes» (número de personas de los talleres, mesas redondas, conferencias) con el objetivo de medir a cuánta gente habíamos llegado con nuestra campaña informativa. Además, seleccionamos el número de folletos publicados.

Las reducciones de CO₂ se basan en los cálculos de los expertos de investigación y asumen la total implementación de las medidas de gestión del aparcamiento (coche compartido, tasas de aparcamiento, etc.)

Los cálculos se basan en los valores medios de 7l/100 km.

El ejemplo se basa en los 15.000 viajeros que recorren 90 km a diario (hasta Liechtenstein y de vuelta a sus domicilios). Si únicamente 50 personas cambian sus hábitos de viaje (uso de coche compartido o del transporte público), los cálculos que se obtienen son:

- 50 personas x 5 veces/semana x 90 km x 48 semanas = 1.080.000 ahorrados al año
- Reducción en las emisiones de CO₂: 1.080.000 km 173 g/km = 186.840.000 g (186.840 kg)

Estos cálculos muestran los posibles ahorros en las emisiones:

3.4.5 Lecciones aprendidas

El factor más importante para alcanzar el éxito es la comunicación continua con los agentes a través de distintas vías, tal y como se describe anteriormente.

El proyecto cubría algunos ámbitos que representan una amplia gama de intereses con puntos opuestos:

- La mayoría de conductores confirman la existencia de congestión continua. Esto encuentra una sencilla explicación en el hecho de que, por definición, la mayoría de conductores de coches se encuentran en el lugar cuando está atascado, mientras que fuera de las horas punta y, también por definición, únicamente encontramos algunos conductores que indican que el aparcamiento está vacío.
- Las personas encargadas de tomar decisiones, los visitantes y algunos empleados están de acuerdo con la teoría de la congestión y, por lo tanto, apoyan la planificación para ampliar el aparcamiento, siempre y cuando su uso sea gratuito o implique una tasa muy baja. Puesto que se sienten menos responsables de los alrededores, prestan menos atención al diseño y al entorno, y destacan que únicamente debe aparcarse en aparcamientos correctamente construidos.
- Los vecinos rara vez se quejan de congestión, cuando todo el terreno de la zona en el que se puede aparcar está ocupado. No obstante, reconocen que esto no suele suceder y saben que incluso el aparcamiento existente está vacío la mayoría del tiempo.
- El Ayuntamiento de Vaduz debe jugar dos papeles contrarios: como propietario del terreno de Mehrzweckhalle, favorece un uso mayor; como representante electo de los residentes, se plantea un uso menor e incluso la reubicación en un lugar menos orientado al transporte público; como propietario del aparcamiento desea recibir tasas de los «inquilinos» (por ejemplo, la Universidad de Liechtenstein) y ofrecer un aparcamiento gratuito a los posibles «inquilinos» futuros (por ejemplo, para la celebración de un evento).
- En ocasiones, la empresa de autobús público ofrece un servicio regular gratuito en las horas punta desde y hacia el aparcamiento alejado, lo que provoca mayor tráfico de autobuses y no resulta

adecuado para los visitantes que desean disfrutar de una visita más larga improvisada (por ejemplo, para mantener conversaciones privadas tras el evento).

- Los «verdes» quieren evitar que se utilice el coche y no se preocupan mucho del futuro de los usuarios de coches.
- La gestión distribuirá algunos aparcamientos con distintas tasas aplicables según los criterios burocráticos y de administración, algo que no se ha realizado hasta ahora debido al equipo de usuarios desordenado e impredecible.
- Los expertos en obras públicas e ingeniería civil desean ofrecer infraestructuras según los estándares técnicos más adecuados posibles, lo que, dentro de los sistemas de calles con tráfico automovilístico, supone un área costosa y un gran consumo energético. Esto supone un apoyo muy escaso para la experimentación y la innovación.

3.4.6 Índice de palabras

Gestión de la demanda y precio

Servicios de movilidad flexibles

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Gestión del tráfico

3.3.7 Persona de contacto

Denise Ospelt

Hochschule Liechtenstein

Fürst-Franz-Josef-Strasse 21

Vaduz

9490 Liechtenstein

denise.ospelt@hochschule.li

+43 699 19802 802

3.5 Conexión de la red para uso de bicicletas en las zonas residenciales con la red de ocio, Trnava, Eslovaquia.

Nivel 1

Tarea 2a: Conexiones a pie y en bicicleta con las zonas residenciales y las zonas comerciales.

Tarea 2b: Conexión de la red para uso de bicicletas de las zonas residenciales con la red de ocio.

3.5.1 Contexto local

La ciudad de Trnava es la capital del distrito de Trnava y la región Dolné Považie, y está bien situada desde el punto de vista del transporte por carretera y ferroviario. Está situada en el suroeste de Eslovaquia, a unos 45 km de la capital, Bratislava. Cuenta con una superficie de 75 km² y una población de 67.000 habitantes. En la ciudad hay 22.352 hogares y 23.177 vehículos registrados. Trnava dispone de 6,7 km de carriles bici, además de 5,4 km especificados y 31,9 km planificados.



El ayuntamiento de la ciudad decidió presentar métodos cuyo objetivo era mejorar los modos de transporte energéticamente eficaces. En 2010, aprobó el programa de desarrollo económico, social, cultural y medioambiental de la ciudad, que incluía el documento estratégico «Plan General de Transporte» de Trnava publicado en 2008.

Los destinatarios de la actuación fueron:

- Centros de enseñanza
- Habitantes de la ciudad

3.5.2 Justificación de la actuación

A partir de la encuesta para el Plan General de Transporte, se observó que los carriles bici se utilizan de una forma ineficiente. El uso de los carriles bici tan solo representa el 7% del tráfico total de la ciudad de Trnava. El principal objetivo que perseguía la construcción de carriles bicis era simplificar y mejorar el atractivo de la red de bicicletas.

La topografía de la ciudad de Trnava resulta muy adecuada para el uso de la bicicleta para desplazamientos como ir a trabajar, al colegio o de compras. La principal tarea es construir nuevos carriles bici que permitan los desplazamientos desde las zonas residenciales al centro de la ciudad. El objetivo es fomentar el uso de la bicicleta como un modo de transporte en la ciudad, lo que contribuye a un uso seguro de las mismas en las zonas residenciales.

3.5.3 Principales medidas adoptadas

El 23 de junio de 2010, el ayuntamiento organizó el «Día del transporte para niños» en la escuela de primaria de la calle Spartakovska de Trnava. El día del transporte estuvo dirigido a los estudiantes de tercero de la escuela de primaria. Se dividió a los niños en dos grupos, cada uno de los cuales recibió sesiones teóricas y prácticas.



El objetivo del ayuntamiento era familiarizar a los niños con las normas básicas de tráfico, el alquiler del equipamiento básico, los tipos de transporte específicos y su impacto en el medio ambiente. Llevaron sus bicicletas, patines en línea y motocicletas al centro de transportes, donde pudieron practicar sus habilidades para la conducción de bicicletas. El evento contó con una participación de 80 niños. Se regaló a los niños cintas reflectantes para las muñecas que se utilizan para proteger de un modo pasivo a los ciclistas y peatones que circulen por lugares con escasa visibilidad, así como tarjetas con el logotipo de Pro.Motion.

Además del proyecto, el día del transporte, los miembros del equipo también colaboraron con la policía de tráfico, quienes ofrecieron una charla y presentaron ejercicios prácticos en el ámbito del transporte. La promoción y apoyo a eventos similares fomenta la concienciación sobre cómo utilizar de una manera más adecuadas los vehículos de consumo energético; asimismo, ofrece unas condiciones excelentes para un mayor desarrollo.

Durante Pro.Motion se construyeron 1,8 km de carriles bici.

3.5.4 Indicadores de rendimiento

Importancia del uso de la bicicleta para evitar los atascos y la infraestructura sobrecargada de tráfico:

- Menor demanda de plazas de aparcamiento
- Medios alternativos de transporte
- Protección del medio ambiente
- Estado de salud de los ciudadanos

El uso de la bicicleta es muy económico. Los costes anuales derivados del uso de la bicicleta (adquisición, mantenimiento y reparaciones) es aproximadamente un 90% menos que los costes anuales derivados del uso del coche y un 60% menos que los costes derivados del uso del transporte público.

Las ventajas de la red de bicicletas son:

- Conexión de puntos de origen y destino importantes a través de carriles bici
- Garantizar las conexiones:
 - De casa al trabajo
 - Del trabajo a los servicios
 - De los servicios a casa

Ahorros esperados

1. Uso de las redes de bicicletas por el 7% de población que se desplaza por la ciudad:

- 3900 adultos utilizan la bicicleta para desplazarse por la ciudad
- el promedio de uso es de 2 viajes de 8 km
- los días laborables del año son 250
- la distancia total recorrida en un año es de $(2 \times 8) \times 3900 \times 250 = 15.600.000$ km

2. Estadísticas derivadas

- el consumo medio de los coches es de 7 litros/100 km
- el consumo de combustible es de $156.000 \times 7 = 1.092.000$ litros/año

3./ cálculo:

a – energía

b – emisiones de GEI

a) el consumo energético reducido es de 1 litro de combustible = 10 kWh = 0,01 MWh

el consumo de combustible estimado es de 1.092.000 litros/año

$1.092.000 = 10.920.000$ kWh = 10.920 MWh

b) emisiones de GEI en g/litro de combustible/año

1.092.000 litros/año

100 g CO

109.200.000 g CO/año

20 g hidrocarburos
21.840.000 g hidrocarburos/año

30 g NO_x
32.760.000 g NO_x/año

2,5 kg (2500 g) CO₂
2.730.000 kg CO₂/año

Emisiones de GEI g/km/año
15.600.000 km/año

GHG CO₂ - 173 g CO₂
2.698.800 kg/año

Hidrocarburos - 6 g hidrocarburos
93.600 kg/año

NO_x - 9 g NO_x
140.400 kg/año

CO - 30 g CO
468.000 kg/año

GEI total

CO₂ – 2.698.800 kg/año
Hidrocarburos – 93.600 kg/año
NO_x – 140.400 kg/año
CO – 468.000 kg/año

3.5.5 Lecciones aprendidas

Los factores clave del éxito y la influencia del desarrollo del uso de la bicicleta son:

- Topografía plana de Trnava
- Tradición y popularidad del uso de la bicicleta
- Posibilidad de establecer conexiones con los carriles bici regionalmente importantes
- Seguridad
- Influencias en el transporte

Problemas con el desarrollo de carriles bici en la ciudad

- Legislación eslovaca
- Absurdas exigencias de los propietarios del terreno

La ley permite a los propietarios de los terrenos solicitar el precio correspondiente al valor del suelo edificable. El ayuntamiento sugiere una modificación en la legislación para añadir carriles bici y establecer comunicaciones de interés público; de este modo, se facilitaría el proceso de negociación de los precios con los propietarios de los terrenos y, probablemente, permitirá disponer del terreno al precio tasado por un experto. De este modo, podría crearse una red de carriles bici en los próximos tres años.

3.5.6 Índice de palabras

Desplazamiento en bicicleta

3.4.7 Personas de contacto

Katarína Buchová
Ayuntamiento de Trnava
Trnava
91701

Eslovaquia
katarina.buchova@trnava.sk
+421 33 323 6384

Ján Kánik
Ayuntamiento de Trnava
Trnava
91701
Eslovaquia
jan.kanik@trnava.sk
+421 33 323 6250

3.6 Optimización del transporte público en Trnava, Eslovaquia

Nivel 1, tarea 1b: Adaptación del servicio de transporte público local para satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

3.6.1 Contexto local

La ciudad de Trnava es la capital del distrito de Trnava y la región Dolné Považie, y está bien situada desde el punto de vista del transporte por carretera y ferroviario. Está situada en el suroeste de Eslovaquia, a unos 45 km de la capital, Bratislava. Cuenta con una superficie de 75 km² y una población de 67.000 habitantes. En la ciudad hay 22.352 hogares y 23.177 vehículos registrados. Trnava dispone de 6,7 km de carriles bici, además de 5,4 km especificados y 31,9 km planificados.

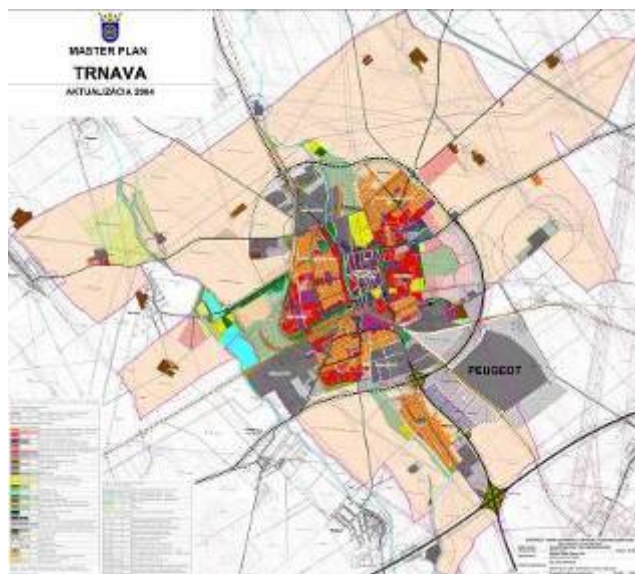


Destinatarios:

- Autoridades locales: departamentos de control del desarrollo y planificación
- Operadores de transportes
- Empresas, incluidos proveedores locales de servicios necesarios para los residentes

3.6.2 Justificación de la actuación

A partir de la encuesta realizada para el Plan General de Transporte, se observó que el transporte público se utiliza de una forma ineficiente. El transporte público representa tan solo el 13,5% de todos los desplazamientos realizados en Trnava. La optimización del transporte público es una actuación incluida en el Plan General de Transporte cuyo principal objetivo es simplificar y mejorar el atractivo del transporte público.



3.6.3 Principales medidas adoptadas

- Revisión del informe de optimización.
- Consultas a las partes interesadas: ayuntamiento, proveedores de servicios de transporte y opinión pública.
- Aceptación del informe de optimización por parte de las partes interesadas.
- Implementación del proceso de optimización (p. ej. garantizar el proveedor de servicios de transporte).

3.6.4 Indicadores de rendimiento

Mejorar la calidad del transporte público:

- Disponer de servicios de autobús urbano atractivos.
- Introducir servicios de intercambio.
- Dar prioridad a los servicios de autobuses urbanos con respecto al transporte en vehículos privados.
- Aumentar la demanda.
- Mejorar la calidad y la cultura del transporte en autobús.
- Ahorrar costes y energía.
- Modernizar la flota de vehículos para mejorar la calidad del aire.
- Crear las condiciones necesarias para la acción sistémica, en función del desarrollo de la ciudad.

Debido a problemas imprevistos con el proveedor seleccionado y a un cambio de gobierno que bloqueó los contratos, la fecha prevista para la presentación del nuevo sistema optimizado es el mes de enero de 2011; por consiguiente, el ahorro que figura a continuación es la previsión para un solo año.

Reducción de la distancia en autobús: 115.200 km

CO: 86.400 kg

345,6 MWh

3.6.5 Lecciones aprendidas

El factor clave del éxito es la colaboración entre las autoridades locales y el proveedor de servicios de transporte público. La falta de financiación de las autoridades locales y los proveedores de servicios de transporte público de la ciudad podría ocasionar problemas.

3.6.6 Índice de palabras

Transporte público

3.6.7 Personas de contacto

Katarína Buchová

Ayuntamiento de Trnava

Trnava

91701

Eslovaquia

katarina.buchova@trnava.sk

+421 33 323 6384

Ján Kánik

Ayuntamiento de Trnava

Trnava

91701

Eslovaquia

jan.kanik@trnava.sk

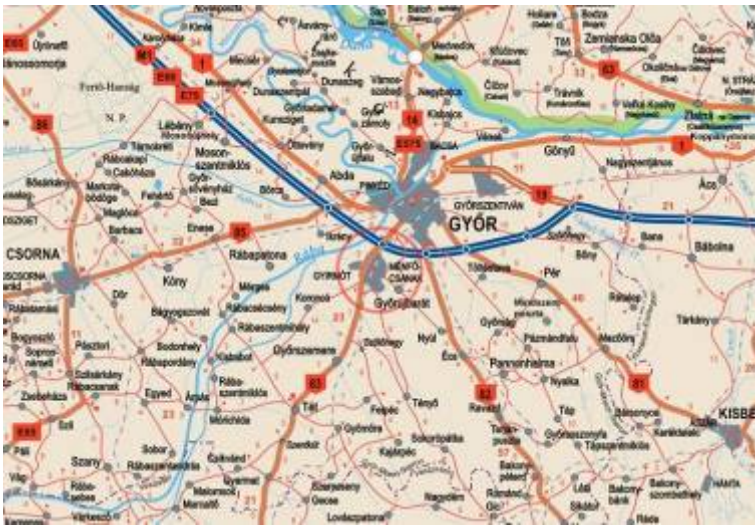
+421 33 323 6250

3.7 Implementación de depósitos de bicicletas (B+R) y de aparcamientos disuasorios (P+R) en Győr-Ménfőcsanak, Hungría

Nivel 1, tarea 1c: Implementación de depósitos de bicicletas y de aparcamientos disuasorios

3.7.1 Contexto local

El emplazamiento de aplicación es Ménfőcsanak. Este municipio está situado al suroeste de Győr, que es la ciudad más desarrollada de Hungría aparte de Budapest. El número de personas que residen en la ciudad es de 130.000; la población total, incluidas las localidades circundantes, es de 200.000 personas. Ménfőcsanak tiene una población de 20.000 habitantes.



Actualmente, Győr está experimentando un proceso de suburbanización, ya que un gran número de ciudadanos se están trasladando a las afueras de la ciudad. En los últimos 5 o 10 años, muchos jóvenes (unos 2000) y nuevas familias jóvenes se han mudado a Ménfőcsanak. El municipio está situado junto a dos carreteras importantes: la carretera «83» y la carretera principal «Győri», que está conectada directamente con el centro urbano de Győr. Los nuevos habitantes y otras personas de los alrededores (localidades circundantes) utilizan principalmente la carretera 83, mientras que muchas personas que residen en las localidades circulan por la carretera «Győri». Esta zona también está bien comunicada con Győr por autobús, tren y bicicleta. Aunque hay muchas opciones de transporte, el uso del coche aún representa el mayor porcentaje de desplazamientos diarios, lo que provoca atascos de tráfico durante las horas punta tanto en la carretera 83 como en la «Győri».

Los destinatarios del proyecto eran los habitantes de Ménfőcsanak.

3.7.2 Justificación de la actuación

Se eligió esta área como emplazamiento de aplicación del proyecto por sus graves problemas de tráfico, provocados por el nivel de utilización del coche, y porque dispone de buenas conexiones con Győr. Eso permitirá que los desarrollos de nuevos servicios encajen fácilmente en la infraestructura existente.

3.7.3 Principales medidas adoptadas

- Búsqueda en publicaciones y en Internet.

- Análisis de la estrategia de transporte actual, la estrategia de transporte público, y la red de carreteras y el plan director del municipio.
- Análisis y control de calidad de los servicios existentes ofrecidos por los proveedores de movilidad y de todo aquello que faltaba. Identificación de los patrones demográficos.
- Identificación de los destinatarios (habitantes de Győr-Ménfőcsanak) y de las partes interesadas (empresas de transporte público, autoridades públicas, organizaciones viales, políticos, organizaciones cívicas y responsables de la toma de decisiones). Encuesta sobre los hábitos de movilidad y sobre los deseos y las necesidades de los habitantes.
- Planificación de depósitos de bicicletas y de aparcamientos disuasorios pequeños y medianos.
- Campañas de movilidad sostenible, tales como demostraciones de bicicletas, servicios de autobuses nocturnos, servicios de autobuses especiales y servicios de trenes y autobuses gratuitos de forma ocasional.
- Conferencias y talleres para los destinatarios y para las partes interesadas.

3.7.4 Indicadores de resultados (300 palabras máx.)

Los indicadores se eligieron porque eran mensurables y fáciles de contar. Los indicadores permitieron hacer un seguimiento del cambio de actitud y los hábitos de movilidad de los destinatarios.

Asimismo, los indicadores permitieron recopilar información y calcular las emisiones de CO₂ de la zona antes y después del proyecto.

El cálculo de la reducción de CO₂ se basó en la investigación sobre los hábitos de movilidad de los habitantes de Ménfőcsanak y en el cálculo de las emisiones de CO₂ provocadas por los conductores de automóviles privados y los autobuses.

Se preguntó a 600 personas acerca de sus hábitos de movilidad antes y después de la implementación.

El 3% de los habitantes cambió el coche por un medio de transporte alternativo.

8200 habitantes, el 41% de los ciudadanos de Ménfőcsanak, se desplazan (de sus casas a Győr y viceversa —unos 10 km, 2 veces al día—) en coche diariamente.

La cantidad media de emisiones de CO₂ causadas por los automóviles y autobuses en 2008 era de 863.425.100 g/año.

El 3% de los habitantes (600 encuestados) cambió sus hábitos de desplazamiento y pasó de utilizar el coche privado a viajar en bicicleta, en transporte público o en coches compartidos.

Emisiones de CO₂ en 2010: -3%, lo que significa 837.522.347 g/año.

Este cálculo excluye el porcentaje de personas que cambiaron el coche por el autobús.

3.7.5 Lecciones aprendidas

El principal factor clave del éxito es la implicación de los responsables de la toma de decisiones y de la opinión pública. La mejor manera de informar al público es a través de sitios web y medios impresos (periódicos, por ejemplo); la mejor forma de informar a los políticos y a los responsables de tomar decisiones es mediante presentaciones sobre el proyecto a la asamblea general o a distintas comisiones de desarrollo de la ciudad.

La mejor manera de llamar la atención de la gente y de motivar a los habitantes a cambiar sus hábitos de transporte es mediante campañas.

Era muy importante complementar la acción con investigaciones que mostraran cifras reales sobre la distribución modal del transporte antes y después del proyecto, lo que también ayudó al proceso de supervisión del proyecto.

La posibilidad de transferir los resultados del proyecto se puede lograr a través de otros socios de proyecto de EEI-UE y de otros municipios, o bien de otros municipios que muestren interés por el tema (por ejemplo, los que organizan actividades durante la Semana Europea de la Movilidad).

El potencial de transferencia de los resultados del proyecto a otros planes estratégicos (por ejemplo, el plan director, el plan de desarrollo de la ciudad o el plan de estrategia de transporte público) es también un factor clave.

El plan de depósitos de bicicletas y de aparcamientos disuasorios, así como la acción piloto, consiguieron que los resultados del proyecto fueran más visibles y comprensibles para los destinatarios y para los interesados.

Sin embargo, el resultado más trascendental del proyecto es el cambio positivo del comportamiento de los habitantes de Ménfőcsanak y las reducciones de las emisiones de CO₂.

3.7.6 Índice de palabras

Ciclismo

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Transporte público

Transporte y planificación del uso del terreno

3.7.7 Persona de contacto

Petra Szakonyi

Ayuntamiento de Győr

Városház tér 1.

GYŐR

9021

HUNGRÍA

Szakonyi.petra@gyor-ph.hu

+36-96/500-272

www.gyor.hu, www.kornyezetbaratgyor.hu

3.8 Cambio de los hábitos de movilidad en Murska Sobota, Eslovenia

Nivel 3 Tarea 10b: Medidas complementarias a la prestación de servicios de movilidad o la concienciación en el emplazamiento de aplicación seleccionado.

3.8.1 Contexto local

El emplazamiento de aplicación es el municipio de Murska Sobota. El municipio está formado por 11 localidades (Kupšinci, Veščica, Černelavci, Polana, Pušča, Satahovci, Krog, Bakovci, Rakičan, Markišavci y Nemčavci) y el municipio de Murska Sobota, cuya población de 12.000 habitantes lo convierte en el mayor núcleo de población y en el centro principal de empleo y educación. Cuenta con una red de transporte público bien desarrollada y varias carreteras regionales atraviesan el municipio. Más de 17.000 vehículos (16.000 de los cuales son coches) circulan por Murska Sobota cada día y el número medio de viajes diarios por persona en Murska Sobota es de 2.

El 74% de todos los habitantes de Murska Sobota emplea unos 15 minutos o menos para ir a trabajar, pero casi el 59% de los habitantes va en coche al trabajo. Los trayectos cortos en Murska Sobota también se hacen a pie o en bicicleta (37%). El creciente predominio del vehículo privado es un problema que debe solucionarse urgentemente y el municipio local tiene planes para cambiar la concienciación sobre el transporte público y reducir la dependencia de los automóviles.

Los destinatarios son los habitantes del municipio de Murska Sobota.

3.8.2 Justificación de la actuación

APMS observó una fuerte caída en el uso del transporte público en Pomurje, en los últimos 15 años, a pesar de la introducción de nuevas rutas, especialmente en Murska Sobota. Los ciudadanos no consideran el transporte público como una alternativa al coche privado, lo que se debe a la falta de información. Las personas no son conscientes de las mejoras en la disponibilidad, la oferta y la comodidad.

Por consiguiente, APMS decidió estudiar nuevas formas de cambiar la actitud de los ciudadanos con respecto a los servicios de autobuses públicos y de mejorar la naturaleza de la información proporcionada.

3.8.3 Principales medidas adoptadas

Actividades realizadas para reducir el consumo de energía de transporte:

- 1) En colaboración con Sinergija, organizamos mesas redondas y actos para presentar el proyecto PRO.MOTION a los interesados y a los representantes del municipio de Murska Sobota, agencias energéticas, universidades y facultades, escuelas primarias y secundarias, policía, Consejo de Seguridad Vial...
- 2) Llevamos a cabo talleres con niños de escuelas primarias para informarles sobre el transporte público, especialmente sobre las rutas de autobuses de Murska Sobota (cómo subir al autobús, cómo leer los horarios, cómo comportarse en el autobús...); esto se hizo para concienciar a la población de que el autobús es una forma segura de viajar y de que no es necesario que los padres lleven a sus hijos a la escuela en coche.
- 3) Mejoramos la información en las paradas de autobús con horarios y mapas de rutas.
- 4) Informamos al ayuntamiento de Murska Sobota sobre las necesidades de los habitantes.
- 5) Organizamos el concurso «mus na bus», en el que se promovió el proyecto mediante camisetas con el logotipo de PRO.MOTION.
- 6) Organizamos un servicio de depósitos de bicicletas el 22 de septiembre, durante la Semana Europea de la Movilidad.
- 7) Establecimos un punto de información en la estación de autobuses principal de Murska Sobota con información y comparación de las emisiones de CO₂, y con la comparación de costos entre utilizar el coche o viajar en autobús.
- 8) Asimismo, los medios de comunicación locales promovieron y prestaron apoyo a las actividades realizadas.

3.8.4 Indicadores de rendimiento

Se emplearon los siguientes indicadores de rendimiento:

- Usuarios del punto de información.
- Número de pasajeros.
- Número de usuarios del sistema de depósito de bicicletas el día sin coches.

3.8.5 Lecciones aprendidas

Logramos llegar a los destinatarios, los habitantes de Murska Sobota, a través de las actividades realizadas. Aprendimos lo siguiente:

- Es necesario dar información sobre el transporte público de forma continua.
- La información sobre el transporte público debe ser detallada pero fácil de usar, especialmente en las paradas de autobús.
- La información se debe proporcionar de diferentes maneras con el fin de llegar a más ciudadanos, por lo que deben utilizarse medios y actividades varias.
- Los niños representan un grupo destinatario muy importante y es necesario realizar talleres con ellos, ya que muchos de sus padres tendrán en cuenta sus opiniones. Por ejemplo, si los niños se sienten seguros cuando viajan en autobús, sus padres o abuelos no los llevarán a la escuela en coche.
- Es necesario hacer un seguimiento de las necesidades de los habitantes con el fin de ajustar la oferta de transporte público; los ciudadanos son agradecidos y proporcionan sugerencias útiles, siempre que sus opiniones y algunos de sus deseos sean aceptados e implementados.
- Es considerablemente difícil cambiar la percepción del transporte público, motivo por el que se debe recibir el apoyo de las autoridades locales; por ejemplo, hay quien opina que el transporte público en autobús es caro, que contamina el medio ambiente y que es anticuado utilizar el transporte público.

3.8.6 Índice de palabras

Transporte público

3.8.7 Persona de contacto

Vesna Rebrica
AVTOBUSNI PROMET Murska Sobota d.d
Bakovska 29A
9000 Murska Sobota
Eslovenia
vesna.rebrica@apms.si
+00386 2 530 16 24
www.apms.si

3.9 Cambio de los hábitos de movilidad en Beltinci, Eslovenia

Nivel 2

Tarea 6a: Creación de material de información en el que se explican los incentivos y las ventajas personales de utilizar los medios de transporte sostenibles.

Tarea 6c: Desarrollo de directrices exhaustivas sobre el ahorro de energía en el hogar y en el transporte.

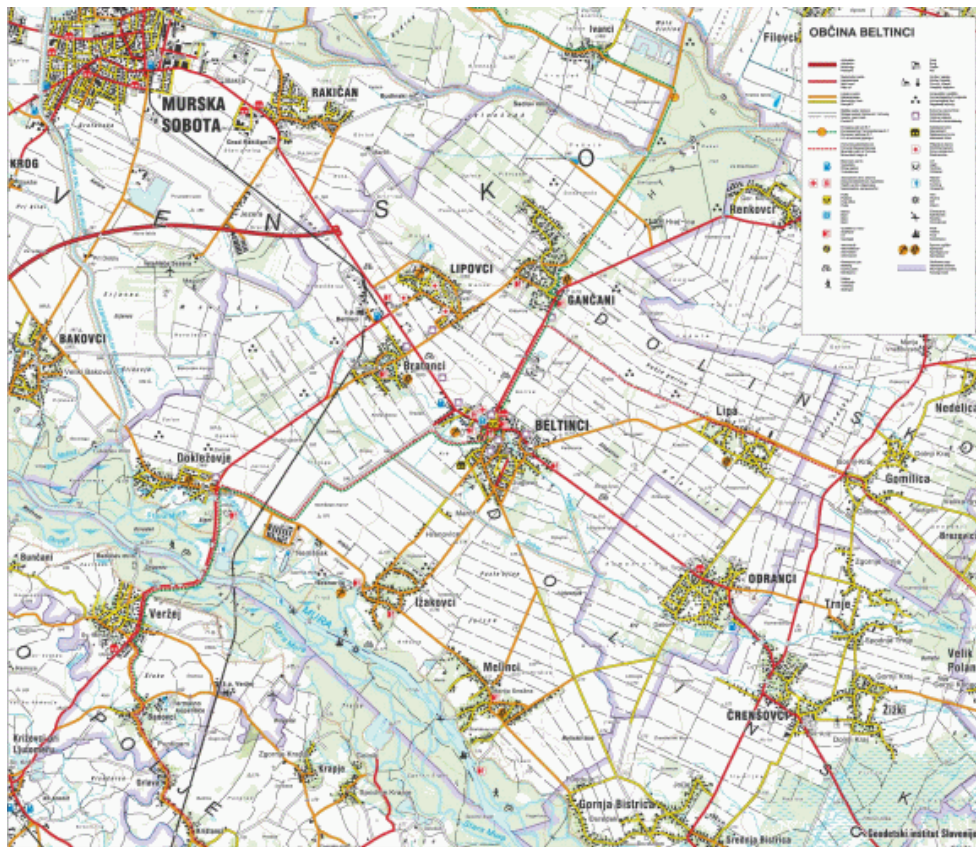
Tarea 6d: Aplicación de las directrices exhaustivas sobre el ahorro de energía en un emplazamiento de aplicación.

Nivel 3

Tarea 9b: Reuniones participativas sobre soluciones de transporte distintas para implicar a los residentes y a los planificadores en la mejora del atractivo de los medios de transporte sostenibles.

3.9.1 Contexto local

El emplazamiento de aplicación es el municipio de Beltinci, que cuenta con 2687 hogares y 8640 habitantes. El municipio está formado por ocho núcleos de población: Beltinci, Bratoncei, Dokležovje, Gančani, Ižakovci, Lipa, Lipovci y Melinci. Beltinci está en una zona rural, a 10 km del centro urbano de Murska Sobota, donde se encuentran los principales centros educativos y laborales. La localidad de Beltinci está situada en el centro del municipio.



Mapa de conexiones entre Beltinci y Murska Sobota

Todos los días laborables, el 70% de la población del municipio (principalmente, trabajadores y estudiantes de secundaria) se desplaza a Murska Sobota. El centro urbano no está lejos, por lo que se podría ir en bicicleta. Los residentes también podrían utilizar el transporte público, o bien coches compartidos, para ir a trabajar o a la escuela.

Los destinatarios fueron los habitantes del municipio de Beltinci.

3.9.2 Justificación de la actuación

El análisis de Sinergija puso de manifiesto que los habitantes de Beltinci se muestran interesados en probar medios de transporte alternativos, especialmente el uso de coches compartidos. El principal obstáculo que había que superar era la falta de conocimiento de los medios de transporte sostenibles y sus ventajas. Por ello, Sinergija decidió poner en práctica formas de implicar a los habitantes en el proceso de concienciación sobre los medios de transporte sostenibles y de proporcionarles información adecuada sobre ellos.

3.2.5 Principales medidas adoptadas

- 1) Colaboración con los representantes del municipio de Beltinci, a quienes se informó sobre la aplicación y la implementación del proyecto.
- 2) AP MS se convirtió en el socio del proyecto, por lo que se amplió el grupo destinatario para incluir a los habitantes del municipio de Murska Sobota. Se presentaron el proyecto y las actividades de PRO.MOTION a los representantes del municipio de Murska Sobota en la mesa redonda y en otros actos.
- 3) Se organizaron mesas redondas y actos para presentar el proyecto PRO.MOTION y sus actividades, y para conocer las opiniones de las partes interesadas y de los destinatarios del proyecto PRO.MOTION en la región de Pomurje. Los participantes eran representantes de varias partes interesadas: agencias energéticas, universidades y facultades, el Centro de Investigación de Movilidad, el Instituto de Salud Pública de Murska Sobota, el Centro Ecologista de la región de Pomurje, la policía y el Consejo de Seguridad Vial.
- 4) Uso de los medios de comunicación durante todo el ciclo del proyecto.
- 5) Creación de un sitio web de «ventanilla única», www.peljime.si, para mejorar la organización de viajes con medios de transporte sostenibles.

3.9.4 Indicadores de rendimiento

Se eligieron los siguientes indicadores de rendimiento:

- Número de hogares que participaron en las encuestas
- Usuarios del sitio web
- Comentarios de los habitantes en los talleres, actos y mesas redondas

Ahorro energético:

El cálculo de las emisiones de CO₂ se realizó con base en la evaluación del sitio web www.peljime.si; dicha evaluación se llevó a cabo mediante el control de los usuarios del sitio web, que buscaban a alguien que les llevara o se ofrecían para llevar a otras personas, y la distancia recorrida, que se multiplicó por el número de días laborables a lo largo del proyecto.

Cálculo de la reducción de emisiones de CO₂:

Producción de gases de efecto invernadero en g/km basada en un consumo medio de los automóviles de 7 l/100 km): 173 g de CO₂/km.

Sitio web de uso de coches compartidos: 14 usuarios de coches compartidos que utilizan el sistema diariamente para ir al trabajo: suma de los kilómetros que recorren los usuarios como pasajeros en lugar de utilizar su propio coche = 139.710 km = 24.169 kg = 24,2 toneladas de CO₂.

Análisis antes-después de los habitantes que pasaron de utilizar sus coches a viajar en bicicleta, a pie o en coches compartidos. En estos casos, empleamos los siguientes indicadores:

- Número de hogares que reconocen el beneficio personal que se obtiene al utilizar medios de transporte eficientes.
- Reducción del número de segundos coches o compras previstas de coches.

Cálculo de la reducción de emisiones de CO₂:

7 personas de un total de 82 cambiaron la forma de ir de casa al trabajo y viceversa.

Total de kilómetros recorridos = 534 km/día x 5 días laborables = 2670 x 4 semanas al mes = 10.680 x 24 (meses = desde la 1.ª encuesta hasta la 2.ª encuesta) = 256.320 km = 44.343 kg = 44,3 toneladas de CO₂.

3.9.5 Lecciones aprendidas

Las campañas de información y de concienciación fueron buenas herramientas en este emplazamiento de aplicación, ya que fue posible gestionar la movilidad desde el principio del proyecto. Los actos divulgativos y las mesas redondas nos permitieron llegar a los destinatarios directamente y presentarles medios de transporte sostenibles, el sitio web y cálculos reales de ahorro de energía. Recibimos comentarios de los destinatarios acerca de la situación actual en materia de gestión de la movilidad en Eslovenia.

Los actos, como por ejemplo la Semana Europea de la Movilidad, fueron una gran oportunidad para concienciar a la población sobre la creación de entornos habitables y sobre la reducción del consumo de energía de transporte. Mediante la organización de varios actos, aprendimos que resulta muy positivo organizar más actos sobre temas similares. La conferencia nacional fue también un éxito, ya que se organizó en el marco de la Semana Europea de la Movilidad de 2010 en Murska Sobota, juntamente con otros dos actos sobre movilidad sostenible. Gracias a ello, se pudieron invitar a más participantes y partes interesadas clave del ámbito de la movilidad, como el ministro de tráfico de la República de Eslovenia y los representantes de otros ministerios, municipios, agencias energéticas e instituciones, entre otros.

La salud y el ahorro energético son cuestiones que tienen una importancia cada vez mayor en Pomurje y suscitan más interés que en el pasado. Durante las campañas de concienciación, pusimos un empeño especial en informar a los ciudadanos sobre cómo pueden cambiar sus hábitos de movilidad y cómo se refleja ese cambio de hábitos en su salud, el ahorro energético y la vida en núcleos urbanos sostenibles.

Los talleres y el programa educativo organizado por RA Sinergija y AP MS para niños en edad escolar fueron también muy positivos y prometedores. Los alumnos y niños son un grupo destinatario verdaderamente importante: no solo porque son nuestro futuro y pueden dar pasos para conseguir una movilidad sostenible, sino también porque pueden transmitir sus conocimientos sobre movilidad sostenible a sus padres, abuelos, vecinos y población general.

3.9.6 Índice de palabras

Ciclismo

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Desplazamiento a pie

3.9.7 Persona de contacto

Barbara Ropoša

RA Sinergija

Kranjčeva 3, Moravske Toplice

9226 Moravske Toplice

Eslovenia

Barbara@ra-sinergija.si

+386 2 538 13 56

www.peljime.si

3.10 Elaboración y divulgación de un mapa para bicicletas para el distrito de Pārdaugava de Riga, Letonia.

Nivel 1, tarea 2b: Conexión de la red de bicicletas en áreas residenciales.

Nivel 2, tarea 7c: Implementación de campañas de concienciación en el transporte diario y recreativo con modos sostenibles.

3.10.1 Contexto local

Riga es la capital de Letonia y cuenta con alrededor de 714.000 habitantes (1/3 de la población del país). El territorio administrativo de Riga tiene una extensión de 307 km² (incluyendo 21% de áreas residenciales, 17% de áreas industriales, 1,8% de calles y carreteras, 19% de parques, 15,8% de agua). El río Daugava divide la ciudad en dos. El emplazamiento de actuación del proyecto es un distrito llamado Pārdaugava, ubicado en la orilla izquierda del río Daugava con un área total de 120 km².



Existen 10 barrios con centros locales (Bolderāja, Ilūgciems, Dzirciems, Imanta, Zolitūde, Pleskodāle, Beberbeķi, Āgenskalns, Bierīņi y Ziepniekkalns). Conforme al Plan de Desarrollo de Riga, habrá dos nuevos centros: el nuevo centro de la ciudad de Riga (Ķīpsala) y Lucavsala. Actualmente son nuevas áreas de desarrollo. Puesto que Pārdaugava presenta áreas mixtas e industriales, la planificación del nuevo centro administrativo de Riga incluirá no sólo funciones comerciales sino también funciones adecuadas de vivienda, recreativas y administrativas.

El acceso principal a la ciudad se realiza por transporte público, autobús, minibús, trolebús y tranvía a través de más de 30 rutas. Los barrios como Imanta, Zolitūde, Dzirciems están conectados con el centro de la ciudad de Riga por tren y por carril bici.

Dos tercios de los habitantes de Pārdaugava usan el transporte público y casi la mitad viajan en coche (la mayoría viajan solos). En comparación con otros modos de transporte, los habitantes de Pārdaugava usan la bicicleta mucho menos, un 7% la usa habitualmente y un 9% en ocasiones.

3.10.2 Justificación de la actuación

El nuevo centro administrativo contemporáneo se construirá en Pārdaugava, que también incluye nuevas áreas de desarrollo. El ayuntamiento de la ciudad tiene los siguientes objetivos:

- Reducción del uso de automóviles en distribución por modos de transporte para viajes diarios y recreativos.
- Mejora de las condiciones para los desplazamientos en bicicleta y fomento del uso de la bicicleta como un modo de transporte alternativo para las necesidades diarias y recreativas.
- Integración de los habitantes en los desarrollos de uso de la bicicleta mediante la participación en procesos de planificación.
- Imagen del transporte en bicicleta más atractiva y más visible para los habitantes de la zona.
- Presentación del transporte en bicicleta como un modo de transporte alternativo.

3.10.3 Principales medidas adoptadas

- En base a los resultados de los informes se ha elaborado, por un lado, un mapa de movilidad impreso con sugerencias de rutas para bicicletas dentro del área del proyecto y, por otro lado, un folleto con la descripción de cuatro rutas recreativas, de ocio con bicicletas, en el que se incluye la descripción de los alrededores y puntos de interés, así como un mapa para bicicletas interactivo en el sitio web del departamento de tráfico del Ayuntamiento de la ciudad de Riga.
- Se elaboró un folleto sobre cómo desplazarse en bicicleta de forma segura con los puntos clave destacados.
- Estudio de preinvestigación del carril bici Centro-Tornakalns-Ziepniekkalns
- Se presentaron soluciones en un plan detallado del área elaboradas de forma conjunta con expertos en el transporte en bicicletas, representantes del *Veloinformation Centre* y el Departamento de desarrollo de la ciudad.
- Los expertos en el transporte en bicicleta evaluaron los folletos impresos y sugirieron un carril bici, así como un estudio de preinvestigación en un debate celebrado en un seminario o mesa redonda al final del proyecto.

3.10.4 Indicadores de rendimiento

Se eligieron porque se pueden medir en base a las estadísticas recopiladas y porque se han satisfecho.

Se han logrado por medio de la elaboración y distribución de un folleto informativo sobre el desplazamiento en bicicleta seguro, la elaboración de un mapa de un plan de movilidad en bicicleta y un mapa de rutas para bicicletas así como por el estudio de preinvestigación de la ruta para bicicletas Centro-Tornakalns-Ziepniekkalns.

Además, las medidas adoptadas se divulgaron de varias formas:

- 3 comunicados de prensa
- 5 reportajes en televisión
- 1 artículo en el periódico
- Enlace al sitio web local desde el sitio web del proyecto.
- El número de visitantes de la página de transporte en bicicleta del sitio web es de 23 personas al día en 2008, 40 personas al día en 2009, 63 personas al día en 2010.

La evaluación indicó que el 2,5% de los residentes en el área del proyecto sustituiría los desplazamientos en automóvil por los desplazamientos en bicicleta tras las actividades implementadas durante la vigencia del proyecto, teniendo como resultado una reducción de 9.958 toneladas de CO₂/ año.

3.10.5 Lecciones aprendidas

Las nuevas herramientas y métodos de comunicación tienen una buena acogida, por ejemplo, debates con residentes e información publicada en Internet sobre las posibilidades de desplazamiento en bicicleta.

Los materiales impresos tienen que ser breves y fáciles de entender.

Para aumentar el número de usuarios de bicicletas es necesario crear un diálogo dirigido a los ciudadanos, organizado de forma regular, así como que esté respaldado por 2-3 campañas de concienciación al año.

Otro punto muy importante es que la infraestructura para bicicletas, como carriles, stands y aparcamientos, esté separada de otros tipos de tráfico.

3.10.6 Índice de palabras

Desplazamientos en bicicleta

Seguridad y protección

Palabras clave

- Información y educación sobre desplazamientos en bicicleta
- Mapa de rutas para bicicletas
- Turismo en bicicleta y ciclismo recreativo
- Desarrollo de red
- Grupo destinatario adultos

3.10.7 Persona de contacto

Jānis Andīņš

Riga City Council

Gertrudes Street 36

1011 Riga

Latvia

janis.andins@riga.lv

+371 67012789

www.rdsd.lv

3.11 Cómo promover soluciones para superar las barreras de infraestructuras y sociales existentes con el fin de reducir el uso del automóvil en el área residencial de Sarriguren, mediante el desarrollo de un proceso de participación con los residentes y las instituciones regionales y locales responsables, la disposición de nuevos servicios de movilidad y asesoramiento y la realización de distintas actividades y campañas promocionales, Sarriguren, Pamplona (España).

Nivel 1, tarea 1b: Ajuste del servicio de transporte público a las necesidades de los habitantes.

Nivel 1, tarea 1d: Creación de un servicio de coche compartido en un área residencial nueva.

Nivel 1, tarea 2 a: Conexiones en bicicleta y a pie a zonas vecinas.

Nivel 1, tarea 2b: Conexiones de la red de bicicletas en áreas residenciales a una red de tiempo de ocio.

Nivel 2, tarea 6a: Elaboración de materiales informativos.

Nivel 2, tarea 7 (todos): Campañas de concienciación para residentes, fomento de estrategias del ayuntamiento, implementación de programas educativos.

Nivel 2, tarea 8 (todos): Planes de viajes y asesoramiento de movilidad con habitantes locales.

Nivel 3, tarea 9 (todos): Motivación a través de la creación de responsabilización a través de la participación.

Nivel 3, tarea 10 (todos): Motivación mediante información, incluido un sitio web, folletos y un paquete de bienvenida.

3.11.1 Contexto local

El área residencial de Sarriguren fue el emplazamiento de actuación en Navarra (España). Está situado en el municipio del Valle de Egüés, ubicado en la zona este del área metropolitana de Pamplona, que cuenta con una población de unos 300.000 habitantes y que recientemente ha experimentado una gran expansión, incluido Sarriguren como una parte importante.



Sarriguren está ubicado fuera de la ronda, lo que implica una importante barrera física y está conectado a la red de carreteras mediante dos rotondas, donde no está garantizada la seguridad de peatones ni de ciclistas y el transporte público no tiene prioridad, de manera que es difícil respetar los horarios, especialmente en las horas punta. Debido a esos factores determinantes externos, pero también a las características de planificación internas, el uso de coche se ve favorecido en detrimento de otros modos de transporte más eficientes. La distribución por modos de transporte para viajes de media y larga distancia

es la siguiente: 66% uso individual de automóvil, 17% de transporte público, 4% de motos, 2% de bicicletas y 1% a pie.

En octubre de 2010, Sarriguren había experimentado un crecimiento que alcanzaba las 5.372 unidades de vivienda, con una población de aproximadamente 10.000 habitantes, de los que alrededor de la mitad de las unidades de vivienda fueron terminadas en octubre de 2007, fecha en la que había algo menos de 5.000 habitantes. Los únicos servicios y prestaciones con los que contaban eran: transporte público, aunque las frecuencias y los destinos ofertados no eran suficientes, instalaciones deportivas municipales y la oficina municipal. La situación continuó hasta que la escuela primaria empezó las clases en el curso académico 2009/2010. También se han abierto algunos comercios locales.

Las mejoras medioambientales se han tenido en cuenta desde el principio y las normativas y recomendaciones legales se han sobrepasado ampliamente respecto a la eficiencia energética en edificios, integración de energías renovables, tratamiento de aguas y condiciones del espacio público. En consecuencia, Sarriguren ha sido un buen ejemplo en muchos aspectos y recibió el Premio Europeo de Planificación en 2009. No obstante, no se previeron los problemas y soluciones de movilidad.

3.11.2 Justificación de la actuación

Sarriguren fue seleccionado como el emplazamiento para la actuación por un gran número de razones, incluida su ubicación, el número de habitantes y las características de la zona así como su potencial para ser un modelo para Pamplona. El interés mostrado por las partes interesadas en la movilidad y el transporte de la zona fue otro de los motivos. Es importante destacar que el municipio ha iniciado la preparación de un Plan de Movilidad Sostenible para transferir los beneficios de Pro.Motion al resto del municipio. Se esperaba que los residentes, la mayoría menores de 40 años y recientemente mudados a la zona, estuvieran receptivos a propuestas innovadoras y que no hubieran establecido todavía patrones de movilidad.

Los principales obstáculos que hubo que superar fueron:

- Características y ubicación físicas (ya explicadas), así como el número de plazas de aparcamiento (más de 2 por unidad de vivienda y aproximadamente 13.000 en total), así como la falta de servicios locales.
- El número de automóviles propiedad de los residentes es superior a 1,4 automóviles por hogar.
- Falta de cohesión social entre los residentes, que impide la participación en servicios de movilidad tales como el coche compartido y la falta de asociaciones de residentes locales.

Por consiguiente, era esencial la implementación de procesos interactivos con los interesados para garantizar la participación de los habitantes de Sarriguren en el diseño, planificación e implementación de las actuaciones diseñadas.

3.11.3 Principales medidas adoptadas

- 4 Se ha creado un sitio web específico para informar a los habitantes sobre el proyecto y el proceso de participación y se ha creado un enlace al sitio web municipal bajo el marco del plan de movilidad sostenible para el municipio. El sitio web permite la inscripción en talleres, servicios y actividades y ofrece documentos (presentaciones, actas).
- 5 Se ha distribuido un paquete de bienvenida en el que se incluye información sobre el proceso.
- 6 Se han organizado talleres de participación.
- 7 Para facilitar la participación de personas con hijos pequeños (la mayoría en Sarriguren), los talleres se celebran en el centro de deportes municipal donde existe un parque infantil y también salas para organizar talleres paralelos para ellos.
- 8 Se han usado hojas de trabajo para recopilar información y propuestas divididas en distintos grupos: Modos de transporte (transporte público, bicicletas, viandantes y uso racional de automóviles), servicios de movilidad, asesoramiento y actividades y campañas de concienciación).
- 9 En el contexto de la celebración de la Semana Europea de Movilidad en 2009, se organizó una reunión entre el alcalde del Valle de Egüés y los habitantes de

- Sarriguren con el fin de promover el proceso, dar datos detallados sobre la implementación del plan municipal de movilidad sostenible y para confirmar el acuerdo de construir una conexión segura con Pamplona para peatones y bicicletas.
- 10 Se han estudiado distintos sistemas para diseñar el mejor sistema de coche compartido de aplicación en Sarriguren. En el sistema de coche compartido se tuvieron en cuenta distintas opciones de gestión informática, pero finalmente se implementó un sistema de gestión personal con el fin de facilitar la confianza en el mismo. La asignación se realizó de forma manual en base a la información recibida de las personas que se habían inscrito.
 - 11 El coche compartido se promovió en la revista municipal.
 - 12 Se ha ofrecido asesoramiento a los residentes para ayudarles a planificar sus viajes diarios con el fin de reducir el uso del automóvil y ahorrar dinero mediante la combinación de soluciones como, por ejemplo, ajustar los horarios de los miembros de las familias o el análisis de sus posibilidades para usar servicios de movilidad.
 - 13 Se utilizó un juego llamado “Por favor, ayuda una familia imaginaria de Sarriguren a solucionar sus *verdaderos* problemas de transporte”.
 - 14 Se organizó un taller para permitir a los residentes a aprender conjuntamente cómo planificar viajes familiares e individuales por su cuenta.
 - 15 Paquete de bienvenida con una carta de bienvenida del alcalde y diversa información sobre el municipio anfitrión, incluyendo también información sobre movilidad sostenible (mapa, horarios, instalaciones, servicios). Se entregó a los residentes ya existentes y a los promotores para los nuevos propietarios.
 - 16 Se diseñó un atractivo programa de actividades y se promovió mediante la entrega de 5.000 folletos, comunicados de prensa, ruedas de prensa y programas de radio.
 - 17 Se utilizó la celebración de la Semana Municipal de Medioambiente para los fines relacionados con el proyecto, pero limitándola únicamente a actividades recreativas, que se promovieron en el nuevo centro de educación primaria. Las actividades programadas incluyeron educación para peatones y ciclistas, itinerarios a pie guiados hasta el centro escolar y un itinerario en bicicleta hasta el centro escolar, así como una presentación sobre las rutas a pie al centro escolar y visitas guiadas a una exposición sobre movilidad sostenible organizada por CRAN (en base a otro proyecto).
 - 18 La campaña “el gimnasio empieza en casa” se llevó a cabo dos veces y su principal objetivo fue fomentar el desplazamiento a pie y en bicicleta dentro de Sarriguren, favoreciendo, en especial, los desplazamientos individuales a instalaciones deportivas públicas. Se intentaba mostrar que no es coherente hacer ejercicio en el gimnasio (o en la piscina o en cualquiera de las instalaciones deportivas existentes) e ir en coche hasta allí si tu domicilio se encuentra a menos de 2 km. Los folletos incluían información sobre las distancias y los minutos necesarios para el desplazamiento a pie o en bicicleta desde los distintos emplazamientos de Sarriguren. Se recopiló información sobre número de personas, número de viajes y número de km cubiertos y cálculos realizados respecto al ahorro energético, emisiones y euros.
 - 19 Se celebró un acto de clausura en el que se presentaron los resultados, los participantes recibieron reconocimiento y se sortearon premios entre los participantes. Se invitó a todos los medios de comunicación al acto.
 - 20 La segunda versión de la campaña se celebró en junio de 2010 y se introdujeron novedades, entre ellas, un stand con formularios de inscripción para servicios de movilidad, asesoramiento por los profesores a los participantes en actividades deportivas y sobre los beneficios de desplazarse a pie o en bicicleta.
 - 21 Con meses de antelación a la apertura del centro escolar de primaria, en septiembre de 2009 (curso académico 2009/2010), los padres y el director intentaron evitar las dificultades asociadas al desplazamiento de los alumnos al centro sin automóvil, de manera que solicitaron el desarrollo de un programa de movilidad sostenible acordado por los principales actores. Dicha propuesta implicó reuniones y la presentación de itinerarios para el desplazamiento al centro a pie y en bicicleta así como la identificación por parte de los escolares de la ubicación de su casa con relación al centro.

- 22 Como consecuencia se realizaron reuniones con la asociación de padres para ayudarles a definir los itinerarios y establecer la organización del programa (voluntarios, experiencia piloto...).
- 23 En la última semana de colegio (junio 2010) se inició una experiencia piloto con la conformidad de los padres y la ayuda del ayuntamiento y de la policía local.

3.11.4 Indicadores de rendimiento

Los indicadores de rendimiento se eligieron de conformidad con los diferentes objetivos que se deseaban alcanzar en distintos niveles (objetivo, percepción, comportamiento y motivación) y el diseño de las distintas actividades planificadas.

3.11.4.1 Para el proceso de participación:

Los indicadores de rendimiento a nivel de motivación fueron: Número de habitantes implicados en el proceso, número de partes interesadas implicadas en mejoras, número de habitantes informados a través del sitio web y revista municipal.

Los indicadores de rendimiento a nivel perceptivo y de comportamiento fueron: Sitio web creado para facilitar información sobre el proceso y un punto de información instalado para facilitar la participación.

Los indicadores de rendimiento a nivel objetivo y derivados de las propuestas del proceso de participación fueron: Número de conexiones para peatones y ciclistas desde Sarriguren a Pamplona, mejoras en la planificación de las condiciones para desplazamientos a pie y en bicicleta relativas a calmar el tráfico y la mejora del alumbrado en los cruces, mejoras en el servicio de transporte público, crecimiento del número de viajes en autobús en relación al número de habitantes y el número de acuerdos de coche compartido realizados.

3.11.4.2 Para servicios de movilidad y asesoramiento:

A nivel de motivación: Número de hogares que han recibido el formulario de inscripción de la iniciativa de coche compartido, puntos y campañas de información; número de hogares que reciben información sobre asesoramiento para planificar viajes, puntos y campañas de información.

A nivel de percepción y de comportamiento, los indicadores de rendimiento fueron: Número de habitantes inscritos en el programa de coche compartido y número de habitantes que solicitan asesoramiento para la planificación de sus viajes.

A nivel objetivo, los indicadores de rendimiento fueron: Número de acuerdos de coche compartido realizados y uso del servicio de asesoramiento sobre planificación de viajes.

3.11.4.3 Para actividades promocionales, materiales y campañas de concienciación:

- Paquete de bienvenida
 - A nivel de motivación: Número de paquetes de bienvenida entregados y a nivel de comportamiento: Número de formularios de inscripción para el programa de coche compartido incluido en el paquete de bienvenida recibido, número de solicitudes para sugerencias y solicitudes de talleres de participación.
- Celebración de la Semana Europea de la Movilidad 2009 en Sarriguren
 - A nivel de motivación: Número de folletos entregados, artículos en la revista municipal, ruedas de prensa y a nivel de percepción y de comportamiento: Número de habitantes que participan en las actividades.
- Semana Municipal de Medioambiente 2010
 - A nivel de motivación: Número de folletos, artículos en la revista municipal y hogares que la reciben y a nivel de percepción y de comportamiento: Número de habitantes que participan en las actividades.
- Campaña "El gimnasio empieza en casa" (2 ediciones)
 - A nivel de motivación: Número de folletos entregados, artículos en revistas municipales y viviendas que los reciben, comunicados de prensa, número de reportajes de prensa y programas de radio y a nivel de percepción y de comportamiento: Número de habitantes que participan en las actividades. A nivel de objetivo: Número de viajes no motorizados y distancia en kilómetros.

- Programa de movilidad sostenible en el centro escolar público de educación primaria
 - A nivel de motivación: Número de reuniones con la dirección del centro y con la asociación de padres, número de informes, número de horas escolares dedicadas al programa y a nivel de percepción y de comportamiento: Número de días dedicados a la experiencia piloto de itinerarios a pie, número de familias implicadas en la experiencia piloto de itinerarios a pie, número de padres voluntarios. A nivel de objetivo: número de itinerarios a pie establecidos.

Los indicadores de rendimiento se midieron de la siguiente manera:

- Proceso de participación: Recuento directo de participantes en actividades, información de los editores de la revista municipal y de los gestores del sitio web, recopilación de formularios de inscripción y de sugerencias, antes de y después de los informes.
- Servicios y asesoramiento sobre movilidad: Información de los editores de la revista municipal y de gestores del sitio web, recopilación de los formularios de inscripción y análisis de la demanda de coche compartido.
- Actividades promocionales, materiales y campañas de concienciación: Recuento directo de los participantes en actividades, información de la revista municipal, recopilación de los formularios de inscripción, recopilación de la inscripción en viajes, análisis de información recogida en los informes.

3.11.4.4 Ahorro energético

Se ha calculado que el ahorro de CO₂ asciende a 8,92 toneladas en tres años como consecuencia de:

- 2,3 más viajes por habitante ahorraron 8,5 toneladas de CO₂
- La campaña “El gimnasio empieza en casa” ahorró 0,4 toneladas de CO₂ en dos meses.
- La campaña “Ir a pie al colegio” ahorró 0,02 toneladas de CO₂ en una semana.

3.11.5 Lecciones aprendidas

3.11.5.1 Factores clave del éxito y réplica en cualquier otro sitio

Proceso de participación:

El proceso de participación abierto a los habitantes podría tener algunas características específicas para tener éxito:

- Los objetivos y la metodología tienen que ser claros.
- Las partes interesadas implicadas en la implementación de la propuesta tienen que apoyar el proceso.
- Con el fin de transferir las propuestas de los habitantes a las entidades involucradas, tienen que organizarse reuniones y se debe dar el *feedback* a los habitantes de lo que en ellas se decida.
- Las entidades involucradas en la aplicación de soluciones tienen que escuchar e implementar propuestas y con el fin de que los habitantes estén motivados tienen que conocer las propuestas.
- Los aspectos organizativos tienen que ajustarse correctamente a las circunstancias.

Servicios y asesoramiento sobre movilidad:

Servicio de coche compartido

En Sarriguren este servicio no tuvo éxito, así que es difícil definir los factores clave del éxito, pero las conclusiones del fracaso también pueden ser útiles.

A pesar de que muchas personas mostraron interés por este servicio, muy pocas personas lo solicitaron. De manera que se pone en evidencia que en términos abstractos estaban a favor (probablemente pensando en compartir viajes con amigos o colegas), pero no estaban dispuestos a compartir el coche con personas a las que no conocían o con las que no tenían nada en común. Los conocimientos que tenían del funcionamiento del servicio eran pobres. De estas dos conclusiones se pueden extraer algunas lecciones:

- La gente tiene que estar bien informada y es necesario que se disipe cualquier duda que tengan, tanto antes como después de que el servicio se haya puesto en marcha.

- Tienen que existir condiciones sociales que den confianza antes de establecer un servicio de coche compartido.

A pesar de que el servicio no se usó, sí que mostró satisfacción con lo procedimientos para establecerlo. También se valoraron positivamente las opciones ofrecidas en el formulario de inscripción, por ejemplo sugerencias sobre el reparto de gastos, preferencias sobre viajar con mujer y/o hombre, fumadores o no fumadores, etc.).

Asesoramiento para planificar viajes individuales y familiares con el fin de ahorrar dinero y evitar las emisiones de CO₂.

En Sarriguren este servicio tampoco tuvo éxito, así que es difícil definir los factores clave del éxito, pero las conclusiones del fracaso también pueden ser útiles.

- Es mejor iniciar el asesoramiento sobre planificación de movilidad una vez que los habitantes hayan mostrado su interés por recibirlo.
- La explicación sobre qué es la planificación de viajes y las herramientas facilitadas pueden ofrecerse en detalle con el fin de asegurarse que la gente identifica los servicios con sus necesidades reales.

Actividades promocionales, materiales y campañas de concienciación:

Paquete de bienvenida

Fue una herramienta eficiente para facilitar a los habitantes información sobre los temas de movilidad sostenible y las distintas posibilidades que tienen para evitar el uso del automóvil si residen en Sarriguren, por diferentes motivos:

- Facilitarlo cuando los residentes se mudan, que es el momento en el que están más receptivos a este tipo de información y también es útil para evitar patrones de movilidad no sostenibles desde el principio.
- Incluir formularios de inscripción para facilitar la participación.

Celebración de la Semana Europea de la Movilidad 2009 en Sarriguren

- Cualquier acto o actividad que exija el apoyo del municipio podría tener más éxito si se organiza en dicha ocasión.
- Las medidas permanentes podrían tener más posibilidades de implementarse si pueden comunicarse en este contexto.
- Los políticos están abiertos a la participación porque las acciones son más visibles.

Semana Municipal del Medioambiente 2010

Los actos de este tipo resultan siempre interesantes como un marco para ofrecer actividades que, en otras circunstancias, podrían ser difíciles de organizar y de tener éxito en términos de participación.

Campaña “El gimnasio empieza en casa”

- La campaña fue innovadora y divertida y contribuyó a desarrollar cohesión social entre los participantes.
- Facilitaba la reflexión sobre los hábitos de movilidad y motivaba a que los residentes dejaran sus coches en casa, de manera que se facilitaba un cambio de comportamiento permanente.
- Los incentivos del reconocimiento social y premios motivaron la participación

Programa de movilidad sostenible en el centro escolar público de educación primaria

- Los centros escolares nuevos están en mejor posición para llevar a cabo un programa como éste.
- Los padres y los escolares han mostrado interés desde el principio, posiblemente debido a experiencias previas de traslados en autobús al centro escolar y al trabajo.
- El apoyo del ayuntamiento y de la policía fue importante para conferir confianza a los padres.

3.11.5.2 Mejores métodos de divulgación de las lecciones aprendidas

Proceso de participación: Desarrollo de un manual sobre los procesos de participación para residentes y oferta a los actores, tales como agencias medioambientales y energéticas y autoridades locales.

Servicios y asesoramiento sobre movilidad: Organización de seminarios para explicar los procesos y las herramientas que se han desarrollado.

Actividades promocionales, materiales y campañas de concienciación: Una recopilación de buenas prácticas en programas de movilidad sostenible de éxito y campañas de concienciación destinadas a las administraciones locales y a las agencias medioambientales/energéticas, incluidas también las opiniones de los participantes.

Programa del centro escolar: Trabajar con nuevos centros escolares que cuenten con asociaciones de padres activas

3.11.6 Índice de palabras

- Desplazamientos en bicicleta
- Servicios de movilidad flexibles
- Gestión de movilidad y concienciación de desplazamiento.
- Planificación de transporte y ordenación del territorio
- Desplazamientos a pie

3.11.7 Persona de contacto

Maribel Gómez

Centro de Recursos Ambientales de Navarra, CRANA

Padre Adoain 217, bajo

Pamplona

31015

España

energia2@crana.org

+34 948 33 88 22

www.promotionsarriguren.org

3.12 Conexión para transporte en bicicleta desde el área residencial del Záturie al centro de la ciudad de Martin, Eslovaquia

Nivel 1, tarea 4b: Garantizar la accesibilidad a los centros comerciales sin necesitar el uso del coche privado.

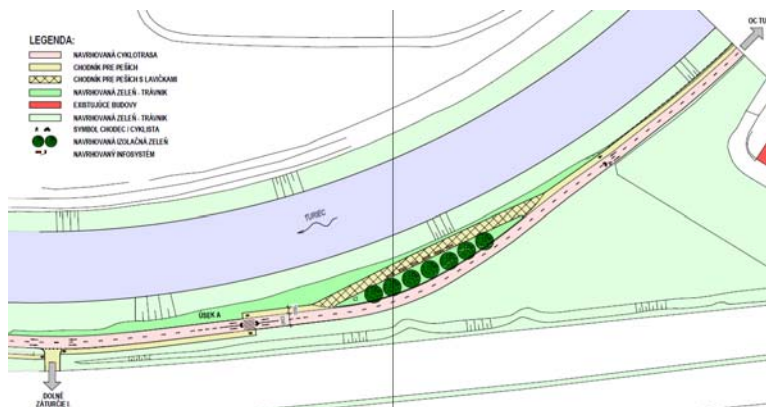
3.12.1 Contexto local


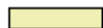

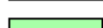


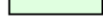


El emplazamiento elegido fue el barrio periférico de Martin llamado Záturie, que está separado de los destinos clave por carreteras principales y por el río Turiec. Záturie cuenta con 2.477 hogares y con una población total de 7.880 habitantes, configurada de la siguiente manera:

Grupo de edad	Número
0 - 18	1.695
19 - 60	5.769
Más de 60	416
Total	7.880



Área de actuación - Záturie



	Parte sugerida del itinerario para bicicletas
	Acera
	Acera con bancos
	Zonas verdes (césped) sugeridas
	Edificios existentes
	Zonas verdes (césped) sugeridas
	Símbolo de viandantes y de bicicletas
	Plantación de separación sugerida
	Sistema de información sugerido

3.12.2 Justificación de la actuación

Záturie fue elegido con el fin de dar una solución a la conexión en bicicleta, principalmente por motivos de planificación y territorial-técnicos. Esta área tiene buenas conexiones con instalaciones

recreativas y deportivas, pero tiene conexiones de tráfico y peatonales complicadas a otras partes de la ciudad y con áreas industriales.

Debido al hecho de que Záturčie es puramente residencial con muy pocas oportunidades de empleo (mínima oferta básica de comercios y servicios, centro escolar de educación primaria y jardín de infancia), los habitantes tienen que trasladarse a diario fuera del área por razones de trabajo, educativas, culturales, de servicios y comerciales.

Las condiciones actuales de esta área no permiten el uso de medios alternativos de transporte y, por consiguiente, nos centramos en la implementación de enlaces para peatones y bicicletas que conectarían Záturčie con otras partes importantes de la ciudad. El primer reto fue buscar los itinerarios más óptimos en base a la evaluación de las condiciones urbanas y territoriales-técnicas, los resultados de las encuestas por cuestionarios y los debates con los empresarios. Todos los itinerarios se diseñaron conforme a la topografía de la ciudad, pero el mayor problema con las rutas elegidas era la propiedad del terreno que se pensaba usar.

Los principales objetivos eran

- Mejora del medio ambiente
- Aumento de la seguridad
- Menor demanda de plazas de aparcamiento
- Mejora de la salud de los habitantes
- Reducción de la demanda de tráfico motorizado

3.12.3 Principales medidas adoptadas

- Encuestas por cuestionario entre los habitantes de Záturčie
- Encuestas por cuestionario en las empresas de fabricación
- Reunión con los representantes de las autoridades locales
- Reunión con los residentes locales y en particular con los escolares
- Debates con los especialistas en el campo del transporte y desarrollo y la protección, planificación y arquitectura medioambiental.
- Debates con líderes de empresas de fabricación, buscando soluciones comunes y cooperación durante la implementación.
- Cooperación activa con el grupo de ciclistas local, JUS
- Promoción de objetivos y resultados:
 - en la prensa local y especializada
 - en la televisión local
 - en encuentros públicos, por ejemplo, día de la movilidad, día del ciclismo, día de la ciudad)
 - asistencia a conferencias, seminarios y reuniones locales e internacionales
 - pósters, materiales publicitarios
 - Compromiso del centro escolar de educación elemental en el proceso educativo
 - producción de arte por los alumnos del centro escolar de educación elemental y publicación de los dibujos en postales

3.12.4 Indicadores de rendimiento

Los indicadores de rendimiento se eligieron por los motivos citados a continuación:

- ahorro de costes y de energía
- aumento de la calidad y de la cultura de desplazamiento a pie
- aumento de la calidad y de la cultura de desplazamiento en bicicleta
- mejora de las condiciones medioambientales
- creación de las condiciones para el desarrollo sistemático de modos de transporte alternativos
- implicación de las autoridades locales y de los habitantes en el proceso de planificación
- mejora en la divulgación de la información a través de actividades de publicidad
- mejora de la salud física y mental

Se midieron según el *feedback* y el interés de los participantes en los distintos aspectos de la actuación

En las soluciones propuestas, el proyecto alcanzó los siguientes ahorros en el plazo de un año:

- CO₂ en t/km 137,514

- Reducción en Km recorridos 794.880
- Reducción en combustible (litros) 55.728
- NOx en t/km 1.669
- Hidrocarburos t/km 1,113
- CO en t/km 5,564
- MWh 5.573

3.12.5 Lecciones aprendidas

Factores clave del éxito y la réplica en cualquier otro sitio:

- Integración de los habitantes y de otras partes interesadas en el proceso de planificación, aunque es importante que tengan interés en el tema escogido.
- *Feedback* de los habitantes, escolares y de otras partes interesadas
- Integración de las autoridades locales en todo el proceso.

Mejores procesos de divulgación:

- Directamente a los participantes a través de presentaciones y materiales bien preparados, usando encuentros públicos y comunicados electrónicos.

3.12.6 Índice de palabras

Desplazamiento en bicicleta

Desplazamiento a pie

3.12.7 Persona de contacto

Ing. Peter Lukáč

Department of Strategy Development and Foreign Affairs

Martin City Council

S.H. Vajanského 1

03649 Martin

ESLOVAQUIA

+421 43 4204 500

lukac@martin.sk

3.13 Mejora de las condiciones para modos sostenibles, Kge, Dinamarca

Nivel 1, tarea 1a: Combinación de modos de transporte para la creación de un sistema de transporte integrado.

3.13.1 Contexto local



El emplazamiento de actuación son las áreas de Hastrup y Boholte pertenecientes a Koge, que tienen una extensión de 350 ha y que cuentan con 4.700 habitantes. La estación de tren y el centro de la ciudad están a una distancia de sólo entre 1 y 4 km.

Datos relativos al autobús¹:

- La línea de autobús 501 cubre esta área, que es el autobús más utilizado de Koge, principalmente por estudiantes del instituto y por gente mayor que lo utiliza para hacer la compra. La ruta del autobús transcurre por un cinturón alrededor del área residencial y vuelve a la estación. Parte cada 20 minutos.
- La línea de autobús 501 cubre un área muy densamente poblada que será un área central para la estrategia general de autobuses de Koge.
- El transporte público ha experimentado un descenso de pasajeros del 25% en los 10 últimos años.

Datos relativos al uso de la bicicleta²:

- Después del automóvil, la bicicleta es el modo de transporte más usado en la zona de Hastrup - Ellemarken.
- Las entrevistas mostraron que el carril bici y los itinerarios para bicicletas son de gran calidad en el área residencial.
- Las facilidades de aparcamiento para bicicletas en la estación de tren son un reto. Existen muy pocas plazas de aparcamiento cerca si se accede a la estación por el suroeste. Las bicicletas están aparcadas en torno a la entrada de la estación, y el resultado es una mala imagen como consecuencia del desorden de las bicicletas rotas que están tiradas.

¹ Fuente: "Bustrafikken i Koge 2009-2012, Koge Kommune, Marzo 2008"

² Fuente: "Projektbeskrivelse: Cykelparkering på Koge Station, 2010"

Los principales grupos destinatarios de la acción son personas que se desplazan a la estación de tren a diario debido al gran potencial existente como consecuencia de la proximidad del área residencial a la estación de tren de Køge en autobús o bicicleta; entre 10 y 20 minutos.

3.13.2 Justificación de la actuación

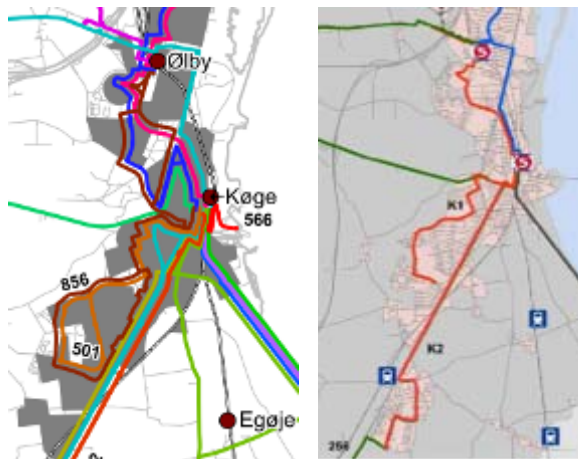
El objetivo es:

- Mejorar las condiciones para los usuarios actuales
- Incrementar el número de usuarios de una forma efectiva.
- Hacer que los habitantes escojan el autobús y la bicicleta en vez del automóvil, como consecuencia de la mejora de las plazas de aparcamiento y el acceso en detrimento de los destinados a automóviles

Desde 2008, el municipio de Kge ha desarrollado una estrategia para los itinerarios de autobús de la zona y, al mismo tiempo, ha mejorado las condiciones para los desplazamientos en bicicleta. Ambas acciones han cubierto el área total del municipio, que cuenta con 45.000 habitantes. Estas dos acciones han tenido una función importante en el área de actuación de PRO.MOTION con relación a la encuesta de las necesidades y deseos de los habitantes y para divulgar las acciones durante la vigencia del proyecto.

El Departamento de tráfico desarrolló la estrategia para las rutas de autobús en el área en un plan general para todas las líneas de autobús de Kge. El principal motivo para un nuevo plan fue un cambio en la organización de los servicios de autobús de Dinamarca, en el que la responsabilidad y la financiación cambiaron de las regiones a los municipios.

Al revisar el servicio de autobús se desarrolló una nueva estrategia: para mejorar las rutas de autobús que cuentan con más usuarios y reducir varias rutas de autobús que apenas son usadas y en las que la ruta es muy larga y lenta. El plan cuenta con autobuses A y autobuses B - un servicio de autobús de clase superior que es directo, rápido y que tiene conexiones regulares entre las áreas residenciales densas y la estación de tren, el centro de la ciudad y el hospital y un autobús de servicio con una frecuencia menor para personas que no tienen que desplazarse a diario a su puesto de trabajo.



En la imagen de la izquierda se muestra el cinturón existente de la línea 501 y a la derecha las nuevas rutas de autobús de clase superior K1 y K2 con un horario que presenta una mayor frecuencia.

La línea de autobús 501 que pasa por Hastrup pasará a ser un autobús A "K1" con una frecuencia de 10 minutos en una ruta directa a la estación de tren. Junto con la línea de autobús "K2", la línea de autobús "K1" será visible, claramente comprensible y reconocible. Para apoyar este nuevo servicio se ha planificado que las paradas y las señales de autobús se diseñen de nuevo de forma que las instalaciones a

lo largo de la ruta del autobús tengan la misma imagen de “gran accesibilidad” que el autobús: muy efectivo, con una gran calidad y señales informativas.

La estrategia detrás de la mejora de las instalaciones de aparcamiento para bicicletas va a mejorar otra vez las condiciones en las que es necesario mejorar, justo delante de la estación. En un lugar muy estrecho había sólo un nivel de aparcamiento para bicicletas, pero muy pocas plazas. A una distancia de 50 metros existe espacio para más plazas de aparcamiento. Estas dos áreas se han mejorado para contar con más y mejores instalaciones de aparcamiento.

3.13.3 Principales medidas adoptadas

La mejora de la infraestructura para modos de transporte sostenibles no es un cometido clave para Det Grønne Hus, de manera que el proyecto se desarrolló junto con el municipio de Kge, que implementó mejoras de infraestructura en PRO.MOTION.

Las principales partes interesadas fueron políticos, usuarios y habitantes de Kge. La Fundación de ciclismo danesa de Kge y Movia fueron partes interesadas clave y asesores respecto al establecimiento de nuevas infraestructuras.

El proceso para desarrollar la estrategia del autobús llevó bastante tiempo:

- Enero 2008: Una encuesta de grupos de usuarios a través de Internet en base a un cuestionario publicado en los medios de comunicación locales y en el sitio web del municipio de Kge.
- Mayo 2008: Los políticos establecieron una nueva estrategia para las rutas de autobús de Kge.
- Diciembre 2008: Se acordó el plan de tráfico y medioambiental de Kge.
- Agosto 2009: Los políticos acordaron un plan detallado y el presupuesto y se negociaron nuevos contratos con las empresas de autobús.
- Agosto 2010: Se esperaba el lanzamiento del nuevo plan de autobús, pero como consecuencia de los importantes cambios en la nueva estrategia, fue necesario celebrar encuentros públicos sobre las zonas menos atendidas. En su lugar se celebró un encuentro público en marzo de 2010 sobre el servicio de autobús.
- Diciembre de 2010: está planeado que se lance el nuevo servicio de autobús de Kge.

El proceso para el aparcamiento para bicicletas fue mucho más sencillo:

- Diciembre 2008: Dentro del plan de tráfico y de medioambiente se había presupuestado la mejora del aparcamiento para bicicletas cerca de la estación de en colaboración con DSB (la empresa que opera la red ferroviaria).
- El Departamento de tráfico elaboró un borrador y los arquitectos diseñaron una sugerencia para la mejora del aparcamiento.
- 2009: Los planes se publicaron para consulta pública.
- Septiembre 2009: Det Grønne Hus y el municipio de Køge instalaron un stand de exposición en la estación y preguntaron a los ciudadanos sobre sus deseos para nuevas y mejoradas instalaciones de aparcamiento para bicicletas.
- Agosto 2010: Finalización de las nuevas instalaciones de aparcamiento para bicicletas de la estación de Køge.



3.13.4 Indicadores de rendimiento y resultados

La construcción y mejora de infraestructuras es una de las medidas determinantes para aumentar el uso de modos sostenibles. Todavía tiene que realizarse un seguimiento de los efectos y del cambio de percepción y éste debe someterse a evaluación. Las mejoras de infraestructura llevan su tiempo, tienen procesos políticos largos y pueden tentar a la suerte si los cambios son radicales. Hasta ahora sólo podemos presentar y en ahorro energético estimado.

Se llevó a cabo un seguimiento de los siguientes indicadores de rendimiento, en la medida de lo posible. El resto debe calcularse de conformidad con los planes:

- 1) ¿Qué se ha mejorado?
 - Varias instalaciones nuevas relativas al aparcamiento para bicicletas: Aumento de 78 plazas más de aparcamiento. Aumento de espacios a 20m de la estación de tren introduciendo dos niveles de aparcamiento y un aumento de 113 en las instalaciones de aparcamiento cubiertas mediante la mejora de las instalaciones existentes.
 - Más prestaciones de autobús: 2 rutas de autobús de alta frecuencia, que pasa de los 20 a los 10 minutos. Un aumento total de 7.000 horas más de servicio de autobús al año empleadas para mejorar el servicio de autobús en las zonas más densamente pobladas y en rutas muy solicitadas.
- 2) ¿Cómo se ha difundido la información sobre los nuevos servicios?
 - En los periódicos locales
 - En el sitio web del municipio de Kge (encuesta *online*)
 - En un stand público de la estación en septiembre de 2009 (presentación de los planes para el aparcamiento para bicicletas).
 - Un acto de presentación de las nuevas instalaciones de aparcamiento para bicicletas con un político local y con presencia de los medios de comunicación locales.
- 3) ¿Cómo se ha debatido la mejora entre los habitantes?
 - Las ideas se recopilaron de entre los ciudadanos y de la Fundación de ciclismo danesa de Kge.
 - Un cuestionario web aportó ideas concretas para los autobuses. 153 respuestas con 350 sugerencias e ideas
 - Encuentros públicos.
- 4) ¿Cuántas personas de nuestro área de actuación conocían los planes?
 - A los habitantes de Hastrup y Boholte que participaron en la encuesta con anterioridad al proyecto se les preguntó a posteriori si se habían enterado de los debates relativos a los nuevos servicios de autobús y si tenían noticia de los nuevos aparcamientos para bicicletas. El 30% conocía el nuevo aparcamiento y el 10% también había usado las instalaciones de aparcamiento de la estación. El 10% tenía noticias del nuevo plan de itinerarios de autobús en el área.
- 5) ¿Usuarios nuevos de nuevas instalaciones?
 - Durante la vigencia de PRO.MOTION no fuimos capaces de hacer un seguimiento de los cambios reales de los patrones de comportamiento a la hora de desplazarse de los ciudadanos del área Hastrup - Boholte. Por el contrario, podemos afirmar que el cálculo de cuántos usuarios esperamos que genere la estrategia de autobús, es de un aumento del 10% de la cifra total de los pasajeros de autobús de Kge. Esto implica un aumento del 50% de pasajeros en el autobús K1 hasta 2015.

○ Cálculo de ahorro energético:

- Consiste en un cálculo medio que incluye el número de pasajeros y la distancia media desde Hastrup a la estación de tren.
- 1.900 pasajeros de autobús al día que viajan una media de 3km, 365 días al año supone alrededor de más de 2m de pasajeros km al año. El aumento del 50% en los pasajeros de autobús supone un

aumento de 1m de pasajeros km al año. Si una persona por kilómetro recorrido en automóvil emite 140 g CO₂, supondrá 145.000 toneladas de CO₂ ahorradas al año.

A pesar de que desconocemos si los usuarios de transporte cambiarán el automóvil por la bicicleta, si sólo el 10% realizara el cambio del automóvil a la bicicleta, dicho cambio supondría 14.000 toneladas de CO₂ del trayecto a la estación de tren.

El autobús K1 puede ahorrar 14.000 toneladas de CO₂ y más si los conductores de automóviles se cambian al autobús o al tren.

3.13.5 Lecciones aprendidas

La mejora de los servicios de autobús y el aparcamiento para bicicletas es una inversión en términos de cambio de los hábitos de desplazamiento de los habitantes a largo plazo.

El cambio radical de principios detrás de los servicios de autobús de Kge ha sido un proceso político largo. Los residentes de las áreas en las que no se ha mejorado el autobús, contarán con un servicio menos frecuente y, en consecuencia, surgirán debates. Por otro lado, el análisis muestra dónde se podría aumentar el número de pasajeros y los ingresos de la venta de billetes. Esto también implica que con los mismos recursos limitados para los servicios de autobús, es posible que el autobús sea útil para un mayor número de ciudadanos.

El tema de las instalaciones de aparcamiento para bicicletas deficientes se incluyó en la agenda debido a problemas con las bicicletas aparcadas y dejadas allí. Una vez transcurridos dos meses con las nuevas instalaciones, el nuevo aparcamiento de dos niveles no se usó mucho. Parece que a los ciclistas no les preocupa dejar sus bicicletas en cualquier sitio. Los cambios en el aparcamiento, los sistemas diferentes en lugares diferentes no son fáciles de "vender" a los usuarios si tienen prisa por coger un tren. Las lecciones aprendidas de la Estación Central de Copenhague, la estación de tren de Odense y la estación de tren de Lund (Suecia) son que las instalaciones de aparcamiento para bicicletas necesitan una normativa estricta. Lo anterior puede promoverse de forma positiva, por ejemplo, con un grupo de trabajo de "mayordomos de las bicicletas", que mueven las bicicletas a su sitio correspondiente. De esta forma, los usuarios aprenderán cómo y dónde aparcar sus bicicletas de forma correcta. Las nuevas instalaciones de aparcamiento sólo tienen dos meses y en el segundo nivel sólo se aparcan de 5 a 8 bicicletas. Sin embargo, las nuevas instalaciones de aparcamiento cubierto en el lateral del edificio de la estación cuentan con una ocupación total.

La idea de elaborar una estrategia para los autobuses es satisfacer las necesidades de más pasajeros que se desplazan a diario a su puesto de trabajo, satisfacer la necesidad de una frecuencia alta de salidas para garantizar una fiabilidad elevada. De esta forma el autobús puede resultar competitivo con relación al automóvil.

3.13.6 Índice de palabras

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Desplazamiento en bicicleta

Transporte y ordenación del territorio

Transporte público

3.13.7 Persona de contacto

Anna Thormann

Det Grønne Hus

Vestergade 3c

4600 Køge

Dinamarca

anna@detgroennehus.dk

+45 566 76070

www.detgroennehus.dk

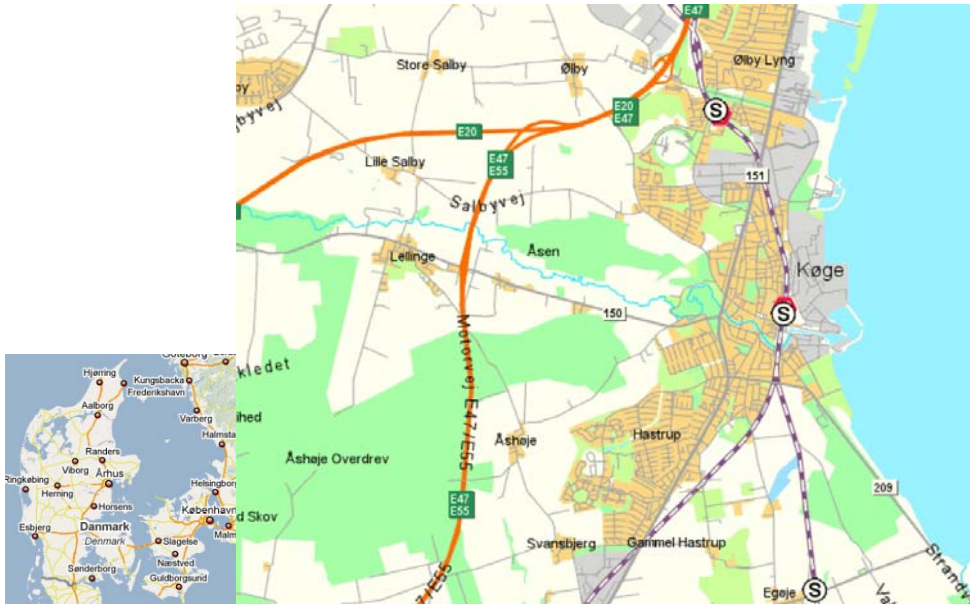
www.groenmobilitet.dk

3.14 Colegios sin coches, Koge, Dinamarca

Nivel 1, tarea 1: Mejora de la accesibilidad al centro escolar.

Nivel 3, tarea 11c: Creación y fomento de ventajas e incentivos para usuarios de transporte sostenible.

3.14.1 Contexto local



El emplazamiento de actuación es Hastrup y Boholte, área de Koge, que se extiende en 350 ha y cuenta con 4.700 habitantes, dos tercios de los cuales tienen entre 18 y 65 años. El área cuenta con 9 guarderías de día y centros de preescolar, 3 centros escolares y 4 supermercados. El área tiene muy pocas oportunidades de trabajo.

Datos sobre el transporte que resultan importantes para la actuación:

- La estación de tren y el centro de la ciudad están a una distancia de sólo entre 1 y 4 km.
- El 70 % de las viviendas cuenta con un coche, otro 15% de los hogares posee dos coches.
- Se puede llegar a cualquier sitio a pie o en bicicleta.
- La mayor parte de la gente abandona el área en automóvil y realizan viajes locales (4-10 km) o realizan viajes de larga distancia (20 – 60 km).
- La elección del modo de transporte por parte de las mujeres es más flexible que la de los hombres. Las mujeres tienden a trasladarse a su puesto de trabajo más en tren o en bicicleta.

Desde 1990 la tendencia en Dinamarca es el descenso de los desplazamientos en bicicleta en un 30%, mientras que la circulación ha aumentado desde 1984 a 2004 en un 50% (Informe sobre patrones de movilidad, DGH 2008).

Los principales grupos destinatarios fueron los padres y los escolares. Los habitantes destacaron que andar en bici por los itinerarios para bicicletas es seguro pero cruzar las carreteras con tráfico puede resultar difícil para los niños. (Informe sobre necesidades y deseos de movilidad, DGH 2008)

3.14.2 Justificación

El proceso de participación que implica a los habitantes, centros escolares y viviendas de la zona, mostró que los habitantes están preocupados por el tráfico en torno a los centros escolares y quieren cambiarlo. Los inspectores de educación de Koge también están preocupados. Desde su punto de vista, los escolares no aprenden a ir en bicicleta ni a andar con tráfico, si no lo aprenden con los padres. Incluso la policía

local considera que los escolares de entre 12 y 13 años no conocen las normas de tráfico ni cómo deben comportarse con tráfico. Otro aspecto es que los escolares deberían ser más activos físicamente. Las investigaciones demuestran que los niños que acuden al centro escolar en coche son menos activos físicamente durante el resto del día.

El objetivo era centrarnos en el transporte escolar y motivar a los padres a que vayan en bici y a pie al colegio con sus hijos. De esta forma, podemos llegar a los padres, usar los valores conocidos en Dinamarca de ser un modelo a seguir y dar a los padres un pequeño empujón para cambiar lo que ya creen que deberían hacer. Es una forma de llegar a los habitantes de la zona y desafiar su elección del modo de transporte en un contexto más amplio.

1.2.5 Principales medidas adoptadas

1) Desarrollo de la idea

La idea y el concepto se desarrolló en el primer encuentro con un grupo de partes interesadas del centro escolar de Hastrup: un profesor, el director del centro, padres de la directiva del centro. El objetivo de la campaña era mejorar el nivel de formas ir al colegio más saludables y activas. Con el fin de que la campaña fuera más visible y seria que un folleto informativo, se pensó en restringir el tráfico en torno al centro escolar. Al cerrar el aparcamiento de coches y prohibir el estacionamiento en la carretera delante del colegio, la campaña debería dar más prioridad al desplazamiento en bicicleta y a pie al centro escolar y dificultar el desplazamiento en automóvil.

2) Participantes

Las partes interesadas clave fueron la directiva del centro, el director del centro y un profesor de contacto que implementó la campaña. Es muy importante que el centro escolar se comprometa y que tenga mucho interés en este tipo de campañas, puesto que algunos padres pueden argumentar al centro escolar que se trata de un asunto privado. Tres centros escolares participaron en la campaña piloto en otoño de 2009. Seis centros escolares participaron en mayo de 2010.

3) Plan detallado

El concepto se desarrolló siendo la idea principal una zona en un mapa en la que se indica dónde es fácil andar en bicicleta y dónde se puede a pie hasta el centro escolar (ver mapa más abajo). La zona se expandía en un radio de 2,5 km del centro escolar y ésta es la distancia dentro de la que se alentaba a la gente a desplazarse en bicicleta o a pie. Si los ciudadanos residen a más de 2,5 km de distancia, cuentan con una tarjeta gratuita de autobús y pueden ir al colegio en autobús. La zona se resaltaba en el mapa del folleto que los escolares llevaron a casa.



4) Proceso

Se invitó a todos los centros escolares de Kge a participar.

Seis centros escolares se inscribieron, indicando una persona de contacto.

Se celebraron dos encuentros de planificación con las personas de contacto.

Se planificó una regulación de tráfico temporal en torno a los centros escolares, dibujada en el mapa y solicitada por parte de la Administración de carreteras y parques.

El contacto con los padres lo realizó la persona de contacto correspondiente de cada centro escolar.

Los folletos con mapas y asesoramiento sobre transporte sostenible al centro escolar se elaboraron y distribuyeron una semana antes de la campaña.

Se invitó a la policía a participar.

Se enviaron comunicados de prensa para invitar a los ciudadanos a la presentación de la campaña.

Tras la finalización de la campaña se celebró un encuentro de evaluación con una recepción para celebrar el éxito de la misma.

5) Consecuencias de la inscripción e imagen

Con el fin de analizar los resultados de la campaña se registró la forma en la que los escolares fueron al colegio una semana antes, la primera semana de la campaña y tres semanas después. La primera campaña puso de manifiesto que es difícil que los profesores se acuerden de recopilar la información de los centros escolares. Para la segunda campaña se eligió a un grupo operativo de escolares del sexto y séptimo curso para la gestión de la recopilación de la información. Dicha iniciativa no funcionó en todos los centros escolares. De manera que la información con la que contamos es bastante pobre.

Además, se ha recogido la información relativa al transporte por parte de los padres con el fin de contar también con su punto de vista del problema, para ver si ha cambiado sus hábitos de transporte y cómo mejorar la campaña.

3.14.4 Indicadores de rendimiento y resultados

Con el fin de medir el cambio de comportamiento, se han tratado y evaluado los siguientes niveles:

- La campaña se anunció en el periódico semanal y en la televisión local de Kge, ha sido vista en la prensa por 75.000 personas y 50.000 personas la han visto en televisión.
- El número de personas implicadas en la campaña, que han leído los mensajes en el foro interno de los centros escolares y con hijos que acuden al colegio fue de 2.990 escolares y aproximadamente 6.000 padres.
- Del curso cero al tercer curso, los padres llevaban al colegio en coche aproximadamente al 40-60% de los escolares antes de iniciar la campaña. En la semana de la campaña el objetivo era que sólo el 5% de los escolares se desplazara al centro escolar en coche. El resultado fue todavía del 30-40%. Un descenso del 10%.
- Tras la finalización de la campaña, se pretendía que el porcentaje fuera del 10-25%. El resultado fue que una vez finalizada la campaña se retrocedió lentamente al nivel anterior.
- De los padres de escolares del curso cero al tercer curso que los llevaban al centro escolar en coche, el objetivo era que el 50% intentaran cambiar el modo de transporte. El resultado del estudio relativo a la imagen de los padres indicó que realmente el 25% cambiaron y que el 90% estaba contentos con la campaña.

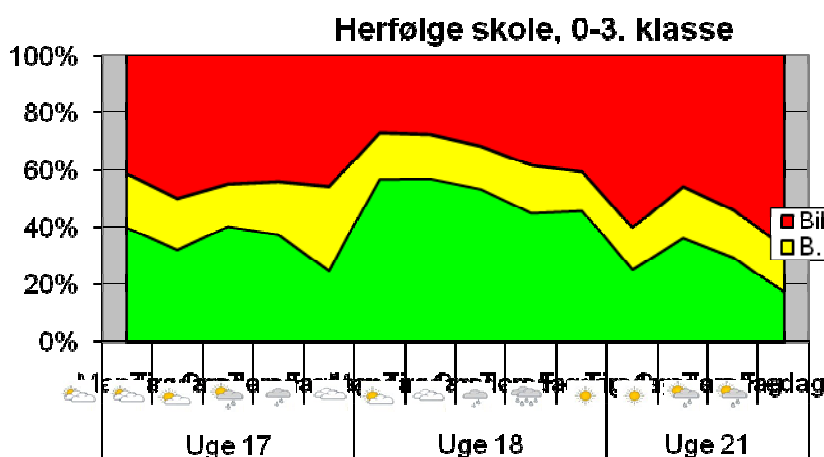


Imagen: Número de escolares de 6 a 10 años que van en bici o a pie al centro escolar (verde), en autobús o en taxi (amarillo) o en automóvil (rojo). La semana 18 es la semana de la campaña.

Cálculo de ahorro energético:

- De aproximadamente 1.100 escolares del curso cero al curso tercero como resultado de una semana de campaña: el 20% ahorró un kilómetro para ir al centro escolar en 5 días y el 10% ahorró otro kilómetro en 20 días tras la campaña. Lo anterior supondría un ahorro de 3.300 km recorridos con el motor del automóvil frío o acortamiento de los desplazamientos.
- El ahorro calculado asciende a 564kg de CO₂ como consecuencia de una campaña de una semana en la que participaron 1.100 escolares.

3.13.5 Lecciones aprendidas

Lo mejor de esta campaña fue que resultó ser una forma muy efectiva de llegar al grupo destinatario. El tema del transporte es importante para ellos y los padres opinan que fue una buena campaña.

Los hábitos de transporte se trataron directamente, también con los conductores de automóviles, a los que suele ser difícil que les interesen eventos de ciclismo. La campaña también incluía la infraestructura del área residencial. Una medida directa de la campaña fue el alivio del tráfico en torno a los centros escolares y que los ciclistas y los viandantes tuvieran prioridad. Fue un factor muy importante para alcanzar los resultados que esperábamos. El ahorro energético no ha sido tan elevado debido a las reducidas distancias que existen de casa a los centros escolares. Si queremos ejercer influencia en desplazamientos más largos, quizás la regulación del tráfico debería ser permanente de manera que los ciudadanos planifiquen el desplazamiento de otra forma y durante un plazo de tiempo más continuado. Asuntos de transferibilidad: Si los escolares no pueden ir andando ni en bicicleta al colegio porque la distancia es demasiado larga, hay que presentarles una alternativa. Divulgación de los resultados: Det Grønne Hus transferirá las experiencias de la campaña Colegios sin coches a nivel nacional junto con el Servicio de Energía de Dinamarca.

Buen consejo para los seguidores:

De la implementación de la campaña Colegios Sin Coches, se pueden extraer los siguientes consejos e ideas:

- 1) Plazos y fechas: El personal de los centros escolares está casi siempre muy ocupado. Empiece con el tiempo suficiente antes de la celebración del acto. Ayude y asesore al centro escolar en todo lo que pueda de forma simple y sencilla.
- 2) Desarrolle el contenido y el tema junto con los interesados, de esta manera conservarán la responsabilización y el compromiso con el proyecto.
- 3) Implique a los interesados importantes: el profesor que sea tu persona de contacto, los representantes de los alumnos, la directiva del centro escolar, el director del centro. Use a los interesados de formas diferentes conforme a sus intereses en el proyecto y sus recursos.
- 4) Implique a la policía y a la prensa como partes interesadas externas que tienen interés en la campaña.
- 5) Es buena idea tener a mano folletos y mapas impresos porque, de esta manera, los profesores pueden presentárselos a los escolares en la clase. Los folletos también pueden distribuirse a través del sitio web del centro escolar y por correo electrónico a todos los padres.
- 6) Una combinación de regulación del tráfico en las inmediaciones del centro escolar y los folletos de motivación garantizan que los padres vean la campaña y hacer una prueba de la regulación de tráfico puede llevar a una nueva regulación del tráfico permanente.
- 7) La recopilación de información sobre el desplazamiento al centro escolar es interesante para la directiva del centro y para el jefe del proyecto. Al mismo tiempo, es una buena tarea para enseñar matemáticas y para que los escolares analicen las estadísticas.
- 8) Recuerde celebrar un acto de presentación y un acto de clausura, que a menudo se olvida, con los escolares, la prensa y los centros educativos.

3.14.6 Índice de palabras

Desplazamiento en bicicleta

Movilidad flexible

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Seguridad

Desplazamiento a pie

3.14.7 Persona de contacto

Anna Thormann

Det Grønne Hus

Vestergade 3c

4600 Køge

Dinamarca
anna@detgroennehus.dk
+45 56676070
www.detgroennehus.dk
www.groenmobilitet.dk

3.15 Coche compartido en polígonos de viviendas, Køge, Dinamarca

Nivel 1, tarea 1d: Creación de una asociación de coches compartidos en nueva área residencial

3.15.1 Contexto local



El sitio de actuación son las áreas de Hastrup y Boholte, en Køge, que abarca 350 ha y tiene 4700 habitantes, de los cuales, dos terceras partes tienen edades comprendidas entre los 18 y los 65 años. En el área hay 9 guarderías, 3 colegios y 4 supermercados. La zona ofrece pocas oportunidades de ocupación.

Datos sobre el transporte importantes para la actuación:

- La distancia de la estación de tren al centro de la ciudad es tan sólo de entre 1 y 4 kilómetros.
- El 70% de las unidades familiares posee un coche, otro 15% de las unidades familiares posee dos coches.
- Se llega fácilmente a todas partes en bicicleta o caminando.
- La mayoría de la gente sale del área en coche y viaja o bien localmente (4–10 km) o bien largas distancias (20–60 km).
- El área no dispone del servicio de coches compartidos.

(*Estudio sobre patrones de movilidad, DGH 2008*)

Los principales destinatarios de esta actuación son los habitantes del polígono de viviendas cooperativo «Køge Bolig Selskab» y la gente que realiza trayectos cortos y que, por lo tanto, no depende de tener un coche para desplazarse diariamente a su lugar de trabajo (Estudio sobre movilidad, necesidades y aspiraciones, DGH 2008).

3.15.2 Justificación

En el área de Hastrup, Boholte y Ellemarken mucha gente vive en polígonos o bloques de viviendas cooperativos. Alquilan sus pisos y disponen de instalaciones comunes, p. ej., lavandería, zona de recreo, tratamiento de residuos, etc. La idea principal es que el polígono de viviendas pueda ofrecer coches para los residentes como coches compartidos. El eslogan «Apartamento con coche» puede ser interesante para viviendas de bajo presupuesto. A la vez existe un problema de escasez de plazas de aparcamiento en el polígono de viviendas. Compartir coche puede ayudar a resolverlo. La estrategia es establecer una cooperación entre polígonos de viviendas interesados y la asociación de coches compartidos de Køge. El

objetivo es informar a los residentes de la idea del coche compartido y dejar un coche en el núcleo de población durante 6 meses para facilitar la comprensión de este concepto y darle notoriedad.

3.15.3 Principales medidas adoptadas



- 1) Desarrollo de la idea junto con los agentes implicados. La asociación de coches compartidos de Køge, el Polígono de Viviendas Cooperativas de Køge (KBS por sus siglas en danés) y Det Grønne Hus desarrollaron la idea y una manera para promocionar el coche compartido entre los residentes. Un coche compartido fue ubicado en la zona de viviendas en una plaza de aparcamiento céntrica para que cualquiera pudiera ver la oferta. La asociación de coches compartidos de Køge ofrecía un periodo de prueba del servicio a precios reducidos y sin fianza.
- 2) La nueva oferta se anunció dos veces en un boletín informativo que se envió a todos los residentes. Junto con el boletín se enviaba una invitación a la presentación donde el coche estaba presente.
- 3) Se organizó una rueda de prensa a la que el coche llegó rodeado con un lazo como si fuese un regalo para los residentes. Se invitó a todos los residentes. Con la presentación del coche se ofreció formación en conducción económica y ecológica (*ECO driving*) con Peugeot. El evento se programó para celebrarse junto con una cena para todos los participantes en el centro cultural.
- 4) La gente asistió a la presentación del concepto de coche compartido y vio el coche.
- 5) La nueva oferta se presentó con artículos en el periódico local.
- 6) En otoño de 2009 se publicó otro artículo en el boletín informativo para residentes, acción que volvió a repetirse en enero de 2010.

3.15.4 Indicadores de rendimiento

Basándose en la metodología SUMO, se definieron los siguientes niveles e indicadores:

- ¿La información llegó a los destinatarios? La información se envió tres veces por boletín impreso a todos los residentes del polígono de viviendas, llegando a 1570 unidades familiares.
- ¿Cuánta gente se interesó por el nuevo servicio? Sólo 25 personas asistieron a la presentación, nadie visitó el punto de información en los dos jueves siguientes, sólo unas pocas personas llamaron a la asociación de coches compartidos de Køge para hacer alguna consulta.
- ¿Cuánta gente probó el nuevo servicio? Se esperaba que 10 personas probaran la nueva oferta de coche compartido, pero sólo una se inscribió para probar el servicio.
- ¿Uso permanente? Después del periodo de prueba de 6 meses estaba previsto tener un coche y un mínimo de 6 nuevos socios, pero los residentes no mostraron ningún interés en el coche compartido. La oferta parecía que resultaba muy cara para los habitantes en comparación con los coches que ya tenían. Los destinatarios, los habitantes de viviendas cooperativas, no estaban dispuestos a pagar el coste de usar los coches compartidos.

3.15.5 Lecciones aprendidas

El coche compartido en Køge funciona, pero no para residentes de viviendas de protección oficial. El precio parece ser la mayor barrera para estos destinatarios, que también posee coches baratos. Por lo tanto, la justificación de que el coche compartido es barato y un medio social para tener acceso a un coche no era correcta.

El proyecto tropezó con dos barreras más. De forma ideal, los polígonos de viviendas de protección oficial encontraban interesante implantar el coche compartido, pero no pueden registrarse en una asociación común, que es lo que la asociación coches compartidos de Køge ofrecía en primera instancia.

La asociación común era la manera de hacer del coche una oferta ad hoc sencilla y accesible para todos los residentes. Esto ha demostrado ser un problema debido a la legislación que regula las viviendas de protección oficial en Dinamarca. La incertidumbre del coste total es difícil de estimar si se tiene que cambiar de un antiguo coche barato que ya se posee a un nuevo servicio desconocido.

3.15.6 Índice de palabras

Movilidad flexible

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Coche compartido

3.15.7 Persona de contacto

Anna Thormann

Det Grønne Hus

Vestergade 3c

4600 Køge

Dinamarca

anna@detgroennehus.dk

+45 56676070

www.detgroennehus.dk

3.16 Fomento de la movilidad ecológica y el proyecto «Al colegio sin coche», Køge, Dinamarca

Nivel 2, tarea 6a: Creación de material de información

Nivel 2, tarea 7c: Implementación de campañas de concienciación sobre los desplazamientos diarios y de ocio con medios de transporte sostenibles

3.16.1 Contexto local



El sitio de actuación son las áreas de Hastrup, Boholte y Ellemarken, en Køge, que abarca 350 ha y tiene 4700 habitantes, de los cuales, dos terceras partes tienen edades comprendidas entre los 18 y los 65 años.

Datos sobre el transporte importantes para la actuación:

- La distancia de la estación de tren al centro de la ciudad es tan sólo de entre 1 y 4 kilómetros.
- El 70% de las unidades familiares posee un coche, otro 15% de las unidades familiares posee dos coches.
- Se llega fácilmente a todas partes en bicicleta o caminando.
- La mayoría de la gente sale del área en coche y viaja o bien localmente (4–10 km) o bien largas distancias (20–60 km)
- Las mujeres tienen más flexibilidad que los hombres a la hora de elegir medio de transporte. Las mujeres suelen desplazarse al lugar de trabajo más en tren, en bicicleta, etc.

(Estudio sobre patrones de movilidad, DGH 2008)

La tendencia en Dinamarca es que el uso de la bicicleta ha disminuido en un 30% desde 1990, mientras que el tráfico rodado ha aumentado en un 50% entre 1984 y 2004 en el que la mitad de los desplazamientos fueron de ocio.

Los principales destinatarios de esta acción fueron los habitantes de Køge, Boholte y Hastrup, en concreto, padres e hijos ya que también se estaba promocionando el proyecto «Al colegio sin coche».

3.16.2 Justificación

El objetivo era intentar captar a los habitantes de Køge y motivarles para que realizaran los desplazamientos locales en bicicleta o caminando. Esto es especialmente importante ya que el coche contamina más en proporción cuando se usa en distancias cortas. Además, los objetivos de la campaña Movilidad ecológica son promocionar el proyecto «Al colegio sin coche», motivar a padres y personal escolar para poner en marcha el proyecto en la primavera de 2011 y, más a largo plazo, implementar políticas de restricción del tráfico en torno a los colegios y de ese modo aumentar el uso de la bicicleta o el caminar para ir al colegio.



Con la oficina de movilidad es posible llegar a hombres, mujeres y niños. La oficina de movilidad es una manera de llegar a los habitantes de la zona y cuestionar su elección en medios de transporte presentándoles diferentes modos de transporte ecológicos y mostrándoles la importancia de «ecologizar» sus desplazamientos y de ese modo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Se pretendía presentar la movilidad ecológica de una forma divertida y diferente. Pensamos que la gente tiene que «ver, probar y sentir» para poder modificar su comportamiento. Se quiso impactar en todos los sentidos³, así que se hizo una consulta sobre movilidad ecológica y se emplearon multitud de recursos diferentes a la hora de transmitir el mensaje.

Descripción de la oficina de movilidad:

- 1) Un autobús con un «aspecto diferente» que atrae la atención y despierta la curiosidad de la gente por saber qué está pasando (el autobús funciona con combustible diésel, pero con un filtro limpio)
- 2) Pósters a ambos lados y en la parte trasera para proporcionar información visible y decoración
- 3) Una serie de fichas técnicas que recogen las siguientes áreas de información:
 - o Emisiones de CO₂ de hogares y del transporte
 - o Desplazamientos locales en bicicleta y caminando
 - o Cómo reparar pinchazos de la bicicleta
 - o Cómo ajustar la bicicleta para que se adapte a tu altura
 - o Compartir coche es barato y protege el medio ambiente de emisiones de CO₂
 - o Qué se debe tener en cuenta a la hora de adquirir una bicicleta eléctrica
- 4) Postales para repartir promocionando el transporte intermodal y el sitio web
- 5) Globos
- 6) Diferentes tipos de bicicletas: monociclos, patinetes para niños de 2 años, bicicletas eléctricas, bicicletas de transporte. Todas las bicicletas se pueden probar en el sitio o puede hacerse una reserva para alquilarlas y probarlas en casa durante una semana.
- 7) Una bicicleta para exhibición equipada con generadores, pantalla plana y reproductor de DVD oculto que proyecta una etapa de montaña del Tour de Francia, en la que la frase reclamo es «Si puedes pedalear, puedes ver el Tour».
- 8) Sitio web www.groenmobilitet.dk
- 9) Exposición sobre temas de transporte local como la campaña «Al colegio sin coche»
- 10) Reparto de protectores de asiento de bicicleta
- 11) Café orgánico de comercio justo patrocinado para complementar el aspecto ecológico

3.16.3 Principales medidas adoptadas

- 1) Desarrollo de la idea

³ Con la consulta a un grupo concreto se pretendía dialogar sobre valores y percepción de los diferentes medios de transporte.

El gestor del proyecto inició el proceso de desarrollo de la idea reuniendo a un grupo de gente con muy diferentes trasfondos profesionales, p. ej., un arquitecto, un ingeniero técnico y un consultor de telecomunicaciones, lo cual podía ser útil para el proyecto en la fase de *brainstorming*. Se desarrolló la idea. Se preparó la campaña para promover un transporte más saludable, activo y ecológico. Para darle notoriedad a la campaña y generar más atención que un simple folleto, se diseñó la campaña para mostrar a la gente que la movilidad ecológica puede ser fácil y divertida, y que no excluye necesariamente el uso del coche. Simplemente promueve el uso de la bicicleta y el caminar en los trayectos cortos, p. ej., al colegio, cuando vamos a comprar y también combinando la bicicleta y el caminar con el uso del transporte público.

2) Participantes

En la campaña Movilidad ecológica participaron dos colegios del área local, un supermercado local, una panadería y algunos comercios de la zona de Boholte. Es crucial que se incluyera a los colegios en la campaña ya que se pretendía que se uniesen al proyecto «Al colegio sin coche» en la primavera de 2011. El Departamento técnico y medioambiental del municipio de Køge se implicó en una de las actuaciones instalando 800 nuevos puestos de estacionamiento para bicicletas en la estación de tren, de forma que la gente pudiera combinar la bicicleta con el transporte público más fácilmente.

La colaboración del supermercado local de Boskov consistió en publicar un anuncio sobre la campaña en su periódico comercial, informando de dónde y cuándo los clientes podrían encontrar la Oficina de movilidad. La panadería proporcionó el pan para el acontecimiento matutino en Boholte y el resto de comercios ayudaron a hacer publicidad del acontecimiento en el centro comercial de Boholte colgando pósters en los escaparates y repartiendo postales en sus establecimientos. El Museo de Køge y el Museo de Arte Moderno de Køge participaron distribuyendo las postales promocionales.

Además, los medios locales participaron en la promoción de la campaña siguiendo a la Oficina de movilidad y publicando las notas de prensa de DGH. Finalmente, se contó con dos patrocinadores de café orgánico Max Havelaar y tazas de Peter Larsen Coffee y panecillos de la panadería de Boskov.

3) Plan detallado

Las distintas localizaciones se identificaron en una visita de estudio en bicicleta. Se planificó la obtención de permisos para aparcar por Køge la Oficina de Movilidad y se estableció contacto con el Departamento técnico y medioambiental así como con los diferentes participantes. Se publicaron los artículos y las notas de prensa y se planificó la logística. Se distribuyeron los pósters y las postales. Se implementó la campaña.

4) Efectos registrados y percepción

Con una campaña como ésta resulta muy complicado medir el efecto real y su resultado. No es posible asegurar si se han modificado los hábitos de transporte de las personas a las que llegó nuestra campaña. Sin embargo, sí es posible medir el número de personas a las que se llegó a través de diferentes medios.

3.16.4 Indicadores de rendimiento

Para provocar un cambio de comportamiento, los siguientes niveles deben ser abordados y medidos:

- La campaña se anunció en periódicos con un total de 75.000 lectores.
- La campaña se anunció localmente en comercios y con postales promocionales. Se repartieron 15 pósters y 100 postales.
- En cada acontecimiento se distribuyeron, aproximadamente, 60 hojas técnicas sobre movilidad ecológica y 20 folletos sobre transporte infantil. Se estableció comunicación directa con 80-90 personas aproximadamente.
- Se emitieron 5 comunicados de prensa sobre los acontecimientos.

3.16.5 Lecciones aprendidas

Se percibió mucho interés por los diferentes materiales, p. ej., la hoja técnica «desplazamientos locales en bicicleta y caminando» que contiene información con la que la mayoría de la gente puede sentirse identificada. También había gran cantidad de diferentes folletos y una pequeña «galería» sobre el

proyecto «Al colegio sin coche» con diferentes carpetas que resultó especialmente atractiva para los padres. Para facilitar el diálogo, es mejor disponer de algo para entregar a la gente, por ejemplo, había globos para regalar a los niños, que tuvieron mucho éxito. De este modo, podemos entablar conversación con los padres sobre sus hábitos de transporte y aconsejarles sobre la manera de comenzar con una nueva vida de movilidad ecológica junto con sus hijos.

Durante el último acontecimiento de la campaña servimos café y panecillos gratis en la panadería local. Fue un gran éxito, ya que este fue el acontecimiento en el que hablamos con más gente sobre sus hábitos de transporte y lo sencillo que sería no utilizar el coche para los desplazamientos cortos, p. ej., cuando vamos a comprar los domingos por la mañana a la panadería local. En este día de la semana disponemos de más tiempo para charlar y no estamos tan ocupados como otros días, así que es un momento y una ubicación óptimos para hacer campaña sobre la movilidad ecológica.

3.16.6 Índice de palabras

Desplazamientos en bicicleta

Movilidad flexible

Gestión de la movilidad y concienciación sobre el transporte

Seguridad

Desplazamientos caminando

3.16.7 Persona de contacto

Anna Thormann

Det Grønne Hus

Vestergade 3c

4600 Køge

Dinamarca

anna@detgroennehus.dk

+45 56676070

www.detgroennehus.dk

3.17. Provisión de información sobre desplazamientos locales, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda

Nivel 2, tarea 6a: Creación de materiales de información

Nivel 2, tarea 8c: Asesoramiento de movilidad con los costes sociales, ecológicos y económicos de distintas formas de transporte

3.17.1 Contexto local

Cloughjordan se encuentra en North Tipperary, en el centro de Irlanda a unos 100 km al oeste de Dublín y a unos 55 km al nordeste de Limerick. Es equidistante (16 km) a los dos principales municipios de la región, Nenagh y Roscrea, y está a unos 10 km de Borrisokane, de menor tamaño. Sin embargo, se considera que Cloughjordan «no está de camino hacia ninguna parte», es decir, es un lugar que se debe querer visitar más que encontrárselo de paso. Esto le llevó en el pasado a convertirse en un lugar bastante aislado, aunque también bastante autosuficiente.



Cloughjordan es un pequeño municipio de alrededor de 800 habitantes (300 unidades familiares). Allí hay una zona de ampliación del municipio donde se encuentra la primera «ecolocalidad» de Irlanda, habitada por unas 300 personas (130 unidades familiares), cuya construcción estaba prevista entre 2007 y 2009. Sin embargo, esta planificación se retrasó considerablemente y la edificación de viviendas se inició a finales de 2009 sin tener una fecha concreta de finalización. El propio municipio tiene una extensión de unas 50 hectáreas, mientras que la parte residencial de la ecolocalidad es de casi 10 hectáreas.

Cloughjordan tiene estación de ferrocarril, lo que le permite estar conectado con los municipios vecinos de Nenagh y Roscrea, así como con las ciudades de Limerick y Dublín. También hay un servicio limitado de autobús local que opera sólo algunos días de la semana hacia varias localidades y municipios de la zona, en los que existe conexión con la red nacional interurbana de autobuses. Se encuentra a unos 10 km de la carretera principal, la N7, y la nueva autopista, la M7, se está construyendo al lado de la N7.

3.17.2 Justificación de la actuación

La cantidad y la calidad de la información que se encuentra disponible y al alcance de los habitantes locales en cuanto a provisión de transporte eran bastante pobres. Con el fin de encontrar esta información, la gente tenía que buscarla en varias localizaciones y de fuentes distintas. No obstante, en ningún caso se encontraba disponible en un único documento procedente de una sola fuente. La intención también era colaborar con el servicio local de transporte rural para desarrollar e implementar un nuevo plan operativo con el que continuar el Programa de Transporte Rural nacional.

Los grupos a los que se dirigía eran los residentes del momento de Cloughjordan y los residentes del momento y los futuros de la ecolocalidad, por ello, los objetivos eran:

- Trabajar con los habitantes del momento y futuros para asegurarse de que pueden vivir y trabajar sin tener que ser propietarios de un automóvil al mismo tiempo que se garantiza su movilidad.
- Promover un abanico de servicios de movilidad sostenible, que ofrecerá la oportunidad de influir a sus habitantes para reducir su uso energético a través del uso de transporte sostenible.

3.17.3 Principales medidas adoptadas

Identificación de todos los servicios locales de movilidad, incluyendo los servicios programados de trenes y autobuses locales, alquiler privado local de autobuses y taxis, tienda local de bicicletas y la opción local CarSharing (compartir coches). Estas acciones incluían el contacto con proveedores nacionales y locales, la organización local de transporte local, el regulador de taxi nacional y el Departamento de Transporte nacional. Se revisaron panfletos, licencias y sitios web como parte de este proceso.

Producción de folleto con información sobre desplazamientos locales y póster que incorpora la información anterior. Distribución del póster a los centros y tiendas locales clave. El personal de Mendes diseñó los folletos y pósters e incluyó la información recopilada de las distintas fuentes mencionadas previamente; asimismo identificó los lugares adecuados para los pósters y distribuyó los folletos durante la encuesta por cuestionario de las casas y los puso a disponibilidad del público en acontecimientos locales, como el mercado callejero y la feria de la comunidad, y previa descarga del sitio web de Mendes y del sitio web de la comunidad local.

Producción de un folleto al calcular los costes automovilísticos. Se adaptó un documento británico existente para reflejar el contenido relevante, los costes y la moneda aplicable en Irlanda. Esto incluía comprobar los documentos y los sitios web de automoción y del gobierno nacional, volver a diseñar el folleto e introducir la nueva información según correspondiera. Esto también se distribuyó durante la encuesta por cuestionario de las casas así como su disponibilidad en acontecimientos locales, como el Mercado callejero y la feria de la comunidad y previa descarga del sitio web de Mendes y del sitio web de la comunidad local.

Desarrollo de un calculador electrónico de carbono y de coste, que, sin embargo, no se probó durante Pro.Motion. Basado en la información sobre desplazamientos locales y los folletos sobre cálculo de costes automovilísticos recopilados previamente en el proyecto y en un calculador de carbono desarrollado por el equipo de la agencia local de la energía, el personal de Mendes creó una hoja de cálculo con la información relativa a costes de automoción, tarifas de transporte público y emisiones de carbono, que posteriormente se enlazó al sitio web de Mendes.

Contribución a la preparación de un plan de operaciones para la organización local de transporte rural en North Tipperary. Mendes trabajó con una institución local de educación superior y la organización local de transporte rural para preparar este plan. Suponía la identificación de los servicios relevantes y los operadores potenciales, el diseño de nuevos servicios y una nueva estructura organizativa para mejorar y desarrollar más los servicios para las comunidades rurales de North Tipperary.

3.17.4 Indicadores de rendimiento

- Se eligieron porque podían medirse con relación a los elementos producidos, por su volumen y por sus métodos de distribución.
- Se midieron mediante el número de elementos producidos y mediante el número de personas que los recibieron.
- A excepción del calculador electrónico, que se finalizó al final del proyecto, el resto de indicadores cumplieron las previsiones de cálculo.

Con respecto a la provisión de la información sobre desplazamientos locales, que animó a la gente a tener en cuenta otros medios de transporte además del coche, se pudo establecer una serie de cambios en los niveles de coches y bicicletas en propiedad, en la utilización de los servicios locales de autobús y en las formas de llegar al colegio. El nivel de los coches en propiedad descendió un 2,5% y el de las bicicletas aumentó así: 7,3% con 1 en propiedad; 1% con 2 en propiedad; 1,1% con 3 en propiedad; 6% con 4 en propiedad. El número de viajes de pasajeros al mes en los servicios locales de autobús aumentó un 6,5% entre septiembre de 2008 y junio de 2010.

Las formas de llegar al colegio cambiaron significativamente de la manera siguiente:

- Coche: 29,4% en 2008, 18% en 2010
- Autobús: 29,4% in 2008, 10% en 2010
- Caminando: 26,5% en 2002, 36% en 2010
- Bicicleta: 11,8% en 2008, 36% en 2010

Basándonos en los cambios en los patrones de utilización y vehículos en propiedad, hemos calculado una reducción en los desplazamientos semanales con automóviles de un 1% y un aumento del 3% de estos mismos desplazamientos en autobús, lo que da una reducción total de 1939 toneladas de CO₂/año comparado con el nivel de 2008.

3.17.5 Lecciones aprendidas

3.17.5.1 Factores clave del éxito y la repetición en otros lugares

Asegurarse de que la información recopilada y distribuida es precisa, actual, suficiente y suficientemente atractiva para ofrecer a los usuarios potenciales las opciones que les animen a considerar el cambio a modos más sostenibles. Es importante que los planes se ideen conjuntamente con los agentes clave implicados, así como cubrir las necesidades y las aspiraciones de los usuarios actuales y potenciales, y cumplir las metas y los objetivos tanto de las organizaciones que los implementan como de los creadores de las políticas, que han creado los programas que se han dirigido.

3.17.5.2 Mejores formas de distribución

Directamente a los usuarios actuales y a los potenciales mediante información disponible públicamente, ya sea impresa o en línea.

3.17.5.3 Aspectos de transferibilidad

Es poco probable encontrarse con problemas de transferibilidad al comenzar con los procesos y los productos en otras comunidades rurales, pero la transferibilidad a zonas urbanas puede ser complicada. Otro aspecto que debe tenerse en cuenta es la disponibilidad de los servicios y la información relativa a ellos.

3.17.6 Índice de palabras

Servicios de movilidad flexible

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Gestión de la movilidad y concienciación de los desplazamientos

Transporte público de pasajeros

Transporte para personas de movilidad reducida

Palabras clave:

Transporte comunitario

Transporte según demanda

Comportamiento de ahorro energético

Campaña informativa

Herramienta informativa basada en Internet

3.17.7 Persona de contacto

Graham Lightfoot

Mendes Limited

AE House

Main Street

Cloughjordan, Co. Tipperary

Irlanda

graham@mendes.ie

+353 505 42801

www.mendes.ie

3.18 Implementación de un servicio de coches compartidos, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda

Nivel 1, tarea 1c: Creación de una asociación de coches compartidos

3.18.1 Contexto local

Cloughjordan se encuentra en North Tipperary, en el centro de Irlanda a unos 100 km al oeste de Dublín y a unos 55 km al nordeste de Limerick. Es equidistante (16 km) a las dos principales poblaciones de la región, Nenagh y Roscrea, y está a unos 10 km de Borrisokane, de menor tamaño. Sin embargo, se considera que Cloughjordan «no está de camino hacia ninguna parte», es decir, es un lugar que se debe querer visitar más que encontrárselo de paso. Esto le llevó en el pasado a convertirse en un lugar bastante aislado, aunque también bastante autosuficiente.



Cloughjordan es un pequeño municipio de alrededor de 800 habitantes (300 unidades familiares). Allí hay una zona de ampliación de la ciudad donde se encuentra la primera «ecolocalidad» de Irlanda, habitada por unas 300 personas (130 unidades familiares), cuya construcción estaba prevista entre 2007 y 2009. Sin embargo, esta planificación se retrasó considerablemente y la edificación de viviendas se inició a finales de 2009 sin tener una fecha concreta de finalización. El propio municipio tiene una extensión de unas 50 hectáreas, mientras que la parte residencial de la ecolocalidad es de casi 10 hectáreas.

Cloughjordan tiene estación de ferrocarril, lo que le permite estar conectado con los municipios vecinos de Nenagh y Roscrea, así como con las ciudades de Limerick y Dublín. También hay un servicio limitado de autobús local que opera sólo algunos días de la semana hacia varias localidades y municipios de la zona, en los que existe conexión con la red nacional interurbana de autobuses. Se encuentra a unos 10 km de la carretera principal, la N7, y la nueva autopista, la M7, se está construyendo al lado de la N7.

3.18.2 Justificación de la actuación

Recientemente Mendes había puesto en marcha un servicio de coches compartidos en Cork, la segunda ciudad más grande de Irlanda, y quería saber si un servicio de este tipo podría implantarse en núcleos de población más pequeños. Se pensó que los residentes actuales y futuros de la ecolocalidad podrían ser favorables a una iniciativa de este tipo y estarían dispuestos a probar este nuevo e innovador servicio como otro factor que hiciera la localidad más atractiva para residentes potenciales.

Este modelo de servicio se incluyó con fines promocionales en el documento de política nacional 2009-2020 recientemente publicado, titulado *Desplazamientos inteligentes. Un futuro de transporte sostenible*.

Los destinatarios eran los habitantes de Cloughjordan y los residentes actuales y futuros de la ecolocalidad y el objeto de la actuación era:

- Trabajar con los habitantes actuales y futuros para asegurar que podían vivir sin necesidad de tener coche mientras se garantizase su movilidad.

3.18.3 Principales medidas adoptadas

Implementar un servicio de coches compartidos empleando un coche pequeño en CloughJordan desde abril de 2009 hasta agosto de 2010.

Esto supuso promocionar el servicio de GoCar entre los habitantes locales, inicialmente mediante la inclusión de información sobre el servicio en los folletos producidos y distribuidos de información detallada sobre desplazamientos locales (ver 3.16 más arriba). También supuso incluir en el manual del cliente y en el sitio web de GoCar información sobre el coche que se iba a utilizar y dónde estaba ubicado.

Se organizaron sesiones de información y de iniciación para la gente interesada en el servicio y que había manifestado previamente su interés por conocer más detalles o personas que ya se habían inscrito como clientes. Estas sesiones de información e iniciación consistieron en hacer una presentación del servicio y, para los nuevos clientes, repasar con ellos el manual del cliente de manera que pudieran entender claramente el funcionamiento del servicio, en concreto, cómo hacer una reserva y cómo tener acceso al coche.

Se proporcionó a los nuevos clientes una tarjeta electrónica, un número de cliente y un PIN único. El número de cliente y el PIN permitían hacer reservas en línea o por teléfono y la tarjeta electrónica permitía desbloquear el coche antes de usarlo y bloquearlo una vez se hubiera devuelto. Sus datos personales se introdujeron en el módulo de atención al cliente del programa informático de gestión de GoCar.

Se registró el uso del servicio y se enviaron las facturas mensualmente a los clientes por correo electrónico. El cobro a los clientes se efectuó mediante cargo directo en cuenta bancaria; durante la sesión de iniciación los clientes habían proporcionado sus datos bancarios y aceptado la domiciliación del cargo directo en su cuenta. En esta sesión también presentaron una copia de su permiso de conducir.

3.18.4 Indicadores de rendimiento

- Se eligieron de forma que fueran fácilmente medibles por el sofisticado sistema informático de gestión de GoCar.
- Se midieron registrando el número de vehículos utilizados, su ubicación y el número de clientes que usaron el servicio. Se hizo una estimación inicial de dos coches en dos ubicaciones para atender a 20 clientes.
- No se cumplieron las estimaciones ya que, cuando se retiró el servicio a finales de agosto de 2010, sólo se estaba empleando un coche en una ubicación y atendiendo a tan sólo 7 clientes, de los cuales, sólo tres eran realmente usuarios activos.

En lo que respecta a la participación en el servicio de GoCar, a finales de agosto de 2010, cuando se retiró el servicio, había 7 clientes, uno de los cuales había vendido su coche, otro había decidido no reemplazar su coche y otro había decidido no comprar un coche. El resto de clientes eran dos personas sin coche y dos personas con un coche en la unidad familiar, pero del que no podían disponer en todo momento. Dado el poco uso que se hizo del servicio no fue posible indicar con exactitud los niveles de ahorro energéticos que se obtuvieron.

3.18.5 Lecciones aprendidas

Es difícil animar a la gente de las zonas rurales a prescindir de su coche y a adoptar un sistema formal de coche compartido como alternativa al coche en propiedad, aunque existen algunas evidencias de que los acuerdos informales son viables y se están utilizando. Una combinación de ambos enfoques sería más apropiada para zonas rurales.

3.18.6 Índice de palabras

Vehículos limpios y energéticamente eficientes

Servicios de movilidad flexible

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Palabras clave:

Comportamiento

Coche compartido

Transporte innovador

Reducción del uso de coches particulares
Modelos de transporte sostenible

3.18.7 Persona de contacto

Graham Lightfoot

Mendes Limited

AE House

Main Street, Cloughjordan

Co. Tipperary

Irlanda

graham@mendes.ie

+353 505 42801

www.gocar.ie

3.19 Planificación personal de desplazamientos, Cloughjordan, Tipperary, Irlanda

Nivel 2, tareas 8 (todas): Planes de desplazamiento y asesoramiento de movilidad

3.19.1 Contexto local

Cloughjordan se encuentra en North Tipperary, en el centro de Irlanda a unos 100 km al oeste de Dublín y a unos 55 km al nordeste de Limerick. Es equidistante (16 km) a las dos principales poblaciones de la región, Nenagh y Roscrea, y está a unos 10 km de Borrisokane, de menor tamaño. Sin embargo, se considera que Cloughjordan «no está de camino hacia ninguna parte», es decir, es un lugar que se debe querer visitar más que encontrárselo de paso. Esto le llevó en el pasado a convertirse en un lugar bastante aislado, aunque también bastante autosuficiente.



Cloughjordan es un pequeño municipio de alrededor de 800 habitantes (300 unidades familiares). Allí hay una zona de ampliación de la ciudad donde se encuentra la primera «ecolocalidad» de Irlanda, habitada por unas 300 personas (130 unidades familiares), cuya construcción estaba prevista entre 2007 y 2009. Sin embargo, esta planificación se retrasó considerablemente y la edificación de viviendas se inició a finales de 2009 sin tener una fecha concreta de finalización. El propio municipio tiene una extensión de unas 50 hectáreas, mientras que la parte residencial de la ecolocalidad es de casi 10 hectáreas.

Cloughjordan tiene estación de ferrocarril, lo que le permite estar conectado con los municipios vecinos de Nenagh y Roscrea, así como con las ciudades de Limerick y Dublín. También hay un servicio limitado de autobús local que opera sólo algunos días de la semana hacia varias localidades y municipios de la zona, en los que existe conexión con la red nacional interurbana de autobuses. Se encuentra a unos 10 km de la carretera principal, la N7, y la nueva autopista, la M7, se está construyendo al lado de la N7.

3.19.2 Justificación de la actuación

La cantidad y la calidad de la información que se encuentra disponible y al alcance de los habitantes locales en cuanto a provisión de transporte eran bastante pobres. Con el fin de encontrar esta información, la gente tenía que buscarla en varias localizaciones y de fuentes distintas. No obstante, en ningún caso se encontraba disponible en un único documento procedente de una sola fuente. Con el fin de mejorar la información suministrada, se consideró importante implementar un enfoque más intensivo y participativo para respaldar a los habitantes locales para que pudieran tener varias opciones a la hora de desplazarse.

Los grupos a los que se dirigía eran los residentes del momento de Cloughjordan y los residentes del momento y los futuros de la ecolocalidad, por ello, los objetivos eran:

- Trabajar con los habitantes del momento y futuros para asegurarse de que pueden vivir y trabajar sin tener que ser propietarios de un automóvil al mismo tiempo que se garantiza su movilidad.
- Promover un abanico de servicios de movilidad sostenible, que ofrecerá la oportunidad de influir a sus habitantes para reducir su uso energético a través del uso de transporte sostenible.

3.19.3 Principales medidas adoptadas

Producción de un pack con información sobre desplazamientos locales, que incluía una versión actualizada del folleto con información sobre desplazamientos locales, el folleto sobre cálculo de costes

automovilísticos, información sobre servicios de autobús de largo recorrido, un moderno servicio a través del teléfono móvil para llevar en coche a personas, rutas a pie y en bicicleta, incentivos fiscales del transporte público nacional y esquema de ciclo de compras, cuestionario y registro de planificación de desplazamientos.

Implementación de un proceso de planificación personal de desplazamientos con 100 unidades familiares, que también incluía la distribución de los packs con información sobre desplazamientos locales. Con el fin de llevar a cabo esta actividad, Mendes se asoció con un instituto local de educación superior, la agencia local de energía y la organización local de colaboración de desarrollo, responsable de gestionar el funcionamiento del servicio local de transporte rural.

Para diseñar, planificar y crear el proceso PTP, los empleados de Mendes, un instituto local de educación superior, la agencia local de energía y la organización local de colaboración de desarrollo participaron en un taller de formación sobre PTP. El taller se diseñó para que fuera muy práctico durante el cual el equipo diseñase y planificase realmente el proceso PTP, que se implementó después. Esta manera de organizar el taller suponía preparar el enfoque y los procedimientos que debían seguirse, los materiales que iban a utilizarse y la utilización del personal que llevaría a cabo las entrevistas en las unidades familiares.

3.19.4 Indicadores de rendimiento

- Se eligieron porque podían medirse con relación a los elementos producidos y el nivel de participación.
- Se midieron mediante el número de packs de información distribuidos, unidades familiares visitadas y respuestas al cuestionario recibidas.

Los participantes consideraron la información suministrada como muy interesante y útil. A la mayoría (90%) de los encuestados les pareció útil la información tal y como aparecía en los packs de información sobre desplazamientos. Se valoró este aspecto como significativo y apunta hacia el hecho de que las unidades familiares han recibido en contadas ocasiones (en el mejor de los casos) información sobre desplazamientos y movilidad relevante de forma concisa. Un 50% de los encuestados indicó que vieron la utilidad a los registros de desplazamientos mientras que un 42% señaló que no les parecieron útiles. Preguntados acerca del proceso PTP en su conjunto, un 49% de los encuestados afirmó que era más probable que hicieran elecciones de desplazamiento con una mejor fundamentación, un 16% de los encuestados contestó que era menos probable que lo hicieran y un 35% respondió que no lo sabían.

Comentarios generales del proceso PTP
<i>Ahorro de tiempo, combustible y energía</i>
<i>Producción de comunidades más fuertes</i>
<i>El transporte público resulta una forma más relajante de desplazarse</i>
<i>La conducción compartida ayuda a plantearse la necesidad de desplazarse</i>
<i>Le hace considerar los desplazamientos y los costes</i>
<i>Emisiones inferiores</i>
<i>Contribuye a lograr una mayor eficiencia y a realizar desplazamientos con varios fines</i>
<i>Contribuye a utilizar el coche lo mínimo posible</i>
<i>Contribuye a considerar otras opciones, reflexionar sobre alternativas, cuestionarse la necesidad de desplazarse</i>
<i>Planificar con antelación permite organizar una conducción compartida</i>

Dado que el proceso PTP se llevó a cabo justo al final de Pro.Motion y que los efectos del proceso PTP son a largo plazo, no fue posible indicar el ahorro energético.

3.19.5 Lecciones aprendidas

Existen evidencias claras para sugerir que la concienciación de los encuestados acerca de los beneficios potenciales de PTP es significativa. El ejercicio también sugiere que es necesario aportar facilitación si

las unidades familiares deben darse cuenta de los beneficios y hacerlos suyos. Si algo se puede extraer del ejercicio es que ofrecer un marco y un espacio de reflexión contribuye de forma económica, social y medioambiental. También respalda el valor de ofrecer información sobre desplazamientos locales de forma detallada.

Según el ejercicio llevado a cabo y las respuestas recibidas, se cree que existe un ámbito considerable para desarrollar y diseñar un programa personal de desplazamientos que debe introducirse en la comunidad en North Tipperary. Resulta evidente que las unidades familiares son conscientes de sus beneficios potenciales, pero también de que es necesaria una mayor distribución estratégica.

En lugar de verse como un tema aislado, el transporte rural afecta a todos los aspectos de la vida de aquellos que habitan en áreas rurales y se requiere un esfuerzo sostenido y continuado para garantizar que las necesidades de las personas que viven en áreas rurales se tratan adecuadamente y que los recursos existentes se usan de forma óptima. La planificación personal de desplazamientos puede contribuir en este proceso.

La transferibilidad del enfoque tomado y las herramientas utilizadas tanto en otras áreas rurales y en áreas urbanas no debería plantear problemas importantes.

3.19.6 Índice de palabras

Ir en bicicleta
Servicios de movilidad flexible
Integración, intermodalidad, organización del transporte
Gestión de la movilidad y concienciación de los desplazamientos
Transporte público de pasajeros
Transporte para personas de movilidad reducida
Caminar

Palabras clave:

Asesoramiento
Comportamiento de ahorro energético
Campaña informativa
Participación pública
Investigación

3.19.7 Persona de contacto

Graham Lightfoot
Mendes Limited
AE House
Main Street, Cloughjordan
Co. Tipperary
Irlanda
graham@mendes.ie
+353 505 42801
www.mendes.ie

3.20 «Integración de la movilidad en la Agenda Local 21», Rosny-sous-Bois, Ile-de-France, Francia

Aunque se trataba inicialmente de la tarea 6b del nivel 2: Transferencia y adopción de buenas prácticas del campo de la gestión de la movilidad y de la planificación del transporte al marco AL21, incluido un ejemplo de actuación en un municipio AL21, esta actuación se refería a otras tareas en todos los niveles puesto que incluía ejemplos de buenas prácticas de todos los niveles.

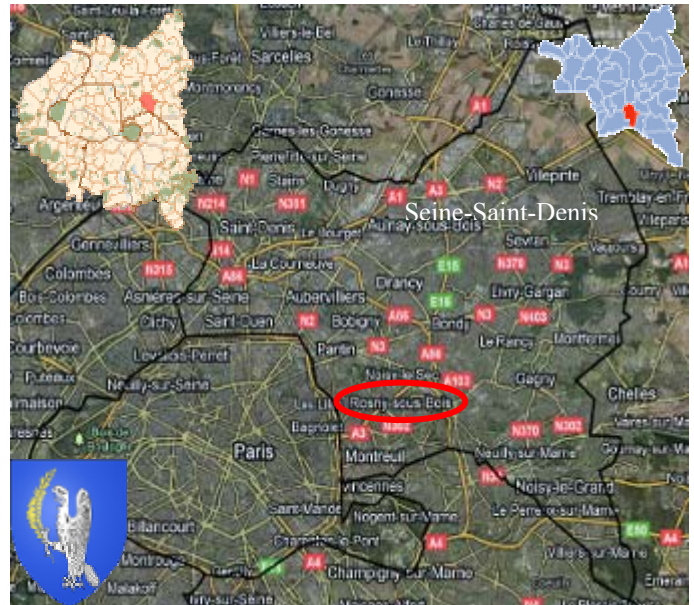
3.20.1 Contexto local

El lugar de actuación fue el municipio de Rosny-sous-Bois, situado en Ile-de-France, la región capital de Francia, en el departamento de Seine-Saint-Denis al noreste de París (véase el mapa 1). Emplazado en un valle y dos colinas (de 45 m a 116 m de altura) y rodeado por otras 5 ciudades, tiene una superficie de 5,90 km² divididos en 8 distritos.

Tiene una población de 41 424 habitantes (aprox. 7000/km²) y unos 15.065 trabajan en el sector comercial (3963), en servicios (9110) y en la industria (1227) (fuente: Censur 2006).

En términos de provisión de transporte (véase mapa 2), dispone de 2 autopistas, 2 estaciones de ferrocarril, 10 líneas de autobuses RATP (gestionada por el organismo regional de transporte STIF), una red local de autobús Titus con 5 líneas (gestionada por el municipio) y transporte para personas minusválidas PAM (gestionado por el departamento). Los carriles bici, una reducción del tráfico y los aparcamientos para bicicletas son muy escasos. Las nuevas infraestructuras PT (transporte público, por sus siglas en inglés) regionales (tranvías, ampliación de la línea de metro) mejorarán la provisión en los próximos años.

Respecto a los usos de movilidad, de media (escala del departamento, fuente estudio sobre movilidad nacional 2001, Insee/Dreif-EGT) se realizan 3,47 desplazamientos por día y persona (mayores de 6 años), principalmente (el 70,7% de los desplazamientos) dentro del departamento. Menos de un tercio de los desplazamientos (un 27,3%) son de trabajo y de negocios, un 24,6% son personales, un 17,4% son de ocio, un 15,6% son por compras y un 15,1% por educación. La distribución modal muestra una utilización elevada del automóvil (un 40%) así como los desplazamientos a pie (un 38%), pero una inferior de PT (un 20%) y medios de transporte de 2 ruedas (bicicleta y motocicleta: un 2%). La motorización de los habitantes está aumentando, sin embargo, la población sigue estando principalmente poco motorizada (casi 1/3 de las unidades familiares no posee coche y menos de 1/5 posee al menos dos). En términos de planificación y políticas, el plan local urbano impuso restricciones de espacio de aparcamiento para los edificios nuevos en áreas que estaban bien comunicadas con PT, sin embargo existe una carencia de planificación local de transporte (ningún plan local/urbano de transporte, sin plan de para caminar/ir en bicicleta, etc.). El municipio quería ser un buen ejemplo para sus ciudadanos y AL21 recibió un apoyo político importante por parte del alcalde



Mapa 1 – Ubicación de Rosny-sous-Bois



Masa 2- Red de autobuses de Rosny-sous-Bois

3.20.2 Justificación de la actuación

La actuación se creó por los «perfiles» de ciudades en AL21: concienciación de eficiencia energética, apertura a un proceso participativo, necesidad de compartir conocimiento y experiencia en los campos que llevan al transporte eficiente energéticamente. Este perfil hace que las ciudades comprometidas en AL21 sean un lugar de actuación relevante para los niveles PRO.MOTION.

De hecho, AL21 podría resultar un buen trampolín para desarrollar acciones en los niveles PRO.MOTION gracias a su proceso participativo (nivel 3), su enfoque habitual en elecciones y comportamiento ecológico de ciudadanos y gestión interna ecológica (nivel 2) y una concienciación creciente de la importancia de la movilidad en el cambio climático (nivel 1). PRO.MOTION podría ser una buena oportunidad para crear y distribuir «buenas prácticas de movilidad» para AL21 en los tres niveles.

No obstante, la duración del proceso AL21 también supone un obstáculo, puesto que preparar un plan de actuación AL21 lleva como mínimo 18 meses de trabajo antes de realizarse su implementación.

Los objetivos globales de la actuación, la formación y la distribución eran animar y colaborar con los municipios de Ile-de-France para integrar mejor la movilidad de AL21 en el proceso, así como en el contenido de los planes de actuación, especialmente en los tres niveles recomendados en PRO.MOTION.

La actuación en Rosny-sous-Bois estaba dirigida a dos grupos:

- Representantes del municipio (directores, gestores de proyectos, políticos)
- Habitantes

El objetivo de la actuación era colaborar con la ciudad de Rosny-sous-Bois para integrar movilidad en su AL21. La estrategia contenía 3 enfoques principales:

- 1) Integrar la movilidad en el proceso AL21 en cada nivel: (nivel 3).
- 2) Animar a los habitantes durante todo el proceso (proceso participativo, nivel 3).
- 3) Definir un plan de acción que contemple los tres niveles de Pro.Motion (principalmente niveles 1 y 2).

Antes de presentar la actuación, se estableció una organización para involucrar a las partes implicadas clave en asuntos de movilidad en cada paso de los tres niveles de AL21:

Nivel de toma de decisiones: Comité directivo de actuación

Con los representantes de departamentos (directores, gestores de proyectos), políticos y expertos externos (ARENE, subcontratista de la ciudad para su AL21); se organizaron 4 comités con unas 10 personas para decidir las directrices relativas a la actuación.

Nivel técnico/ejecutivo: Grupos de trabajo

Se organizaron 14 grupos de trabajo (reuniones cortas dos horas) con unos pocos representantes (máx. 3) (directores, gestores de proyectos) de departamentos, principalmente de transporte (*Direction Espace Public*), AL21 y comunicación. Los grupos de trabajo se encargaron de la organización del estudio de la movilidad, la preparación del proceso participativo y la comunicación y las actividades de concienciación.

Nivel participativo: Actividades

Las 9 actividades participativas se organizaron de forma que se implicara a los habitantes en el proceso de AL21 para saber mejor sus preferencias y hábitos de movilidad (estudio de movilidad), para hablar y formular juntos un plan de acción (talleres de movilidad) y para su implementación (actividades).

3.20.3 Principales medidas adoptadas

Comunicación

Para dirigir la comunicación a los habitantes locales, el municipio utilizó una gran variedad de medios:

- *flyers*
- envío de invitaciones por correo postal o electrónico
- pósters en lugares públicos y pósters electrónicos
- pósters enrollables
- boletín de noticias del alcalde
- sitio web del municipio

- periódico del municipio (Rosny Mag)
- sitio web de la AL21

Se siguieron los pasos y métodos habituales para preparar una AL21, es decir, informe de estado (inventario y análisis), estrategia, implementación con proceso participativo.

Inicio de AL21 (marzo-junio de 2009)

En junio de 2009 se organizaron cuatro seminarios en los que se explicaba qué era un AL21 (definición, calendario, objetivos...) a los habitantes y se azuzaba su concienciación en lo que respecta al desarrollo sostenible (cambio climático...) y estos seminarios se celebraron al principio del proceso y en cuatro sitios distintos. A los cuatro acontecimientos asistieron 220 personas.

El municipio también creó un sitio web específico (véase imagen) para informar, hacer crecer la concienciación e implicar a los habitantes en la AL21:

<http://www.developpementdurablerosny93.com/>

Fase 1: Informe de estado (marzo–diciembre 2009)

En la primera fase se pretendía comprender mejor la situación actual al recopilar información. Se creó una herramienta de inventario para establecer una base de datos de movilidad y transporte, inspirada en el método AL21.



El enfoque de la AL21 se basa en tres inventarios:

- Localidad: provisión de transporte y demanda
- Políticas públicas: movilidad, transporte y entorno construido
- Gestión interna: nivel de gestión ecológica

Los grupos de trabajo se implementaron de esta forma:

- 7 en localidad: 3 en condiciones de transporte, 4 en estudio de movilidad
- 1 en políticas públicas y gestión ecológica

Para conseguir información previa petición, se llevó a cabo un estudio de movilidad de habitantes durante junio de 2009. Se realizó de tres formas, entrevistas en la calle, rellenado de formulario impreso (urnas en varios puntos de la ciudad) y en línea en el sitio web del municipio. El cuestionario también se distribuyó a los empleados de municipios, que también eran habitantes locales. El equipo del estudio asistió a un taller de formación antes de empezar. Se recogieron 400 respuestas:

- 50 empleados del municipio que también son habitantes locales
- 310 habitantes locales de las entrevistas en la calle y 40 en línea

Al mismo tiempo se puso en marcha una campaña de concienciación sobre modos alternativos con tres anuncios con dibujos con la mascota de la AL21 y se emitieron en una e-TV local. Los anuncios se descargaron 177 veces el 1 de septiembre de 2010 con una clara preferencia por el de la bicicleta (autobús: 39, bicicleta: 89, coche compartido: 49). Los anuncios también se subieron al sitio web de la AL21 del municipio desde donde podían verse sin descargarse.

Fase 2: Compartir objetivos y directrices estratégicos (enero de 2010)

Se celebró un taller participativo sobre movilidad el 19 de enero de 2010 para compartir el informe de estado (incl. estudio sobre movilidad) e identificar las acciones iniciales. En el taller participaron 31 habitantes y crearon cuatro pósters sobre cuatro objetivos principales.

Se votaron y acordaron cuatro prioridades estratégicas principales sobre política. La «planificación de la movilidad» fue una de las cuatro directrices políticas con la mayor prioridad, junto con el cambio climático, la solidaridad y los ciudadanos ecológicos.

Fase 3: Definición de un plan de acción (febrero–septiembre de 2010)

El 18 de febrero de 2010 se celebró un segundo taller participativo sobre movilidad con el fin de definir las acciones prioritarias con los habitantes. Asistieron 15 habitantes que definieron 8 acciones prioritarias sobre movilidad.

Además, los habitantes subieron 9 contribuciones gratuitas sobre temas de movilidad y transporte al sitio web de la AL21. La mayoría se referían al tráfico rodado y se solicitaba una moderación del mismo o cambios en la planificación vial. También había sugerencias sobre las tarifas de PT, información sobre la red de PT (Titus) y coches compartidos.

A continuación se redactó un informe que se mandó a todos los departamentos para que enviaran comentarios y lo validaran.

El último plan de acción propuesto trataba sobre la «planificación de la movilidad» y contenía 5 medidas principales:

- Planificación de la movilidad urbana (plan general de transporte que cubría todos los medios de transporte y el aparcamiento)
- Mejora de la red local de autobuses existente
- Implementación de un plan de desplazamiento al trabajo (WTP por sus siglas en inglés) para los empleados del municipio, incluida una flota de vehículos limpios
- Experimentación con *walking buses* (niños vigilados por dos adultos que realizan a pie el trayecto hasta el colegio como si se tratase de un autobús real, con paradas y ruta establecidas) hacia los colegios
- Definición de directrices para los nuevos vecindarios centradas en la eficiencia energética

Además, puede que se incorpore la movilidad en otras 8 medidas potenciales propuestas para los otros tres objetivos:

- Adopción de un fletamento para la organización de acontecimientos importantes
- Creación de un servicio de conserjería para empresas
- Creación de una guardería ecológica
- Creación de servicios administrativos en línea
- Estimulación de las empresas para que desarrollen una gestión ecológica, incluida la disposición a pagar
- Creación de una oficina de la energía en colaboración con la agencia local de la energía
- Aumento de la concienciación de los habitantes, tanto adultos como niños, sobre la movilidad
- Mejora de la accesibilidad para personas minusválidas

Fase 4: Implementación

Como ocurre con frecuencia en la AL21, se han implementado algunas acciones piloto centradas en el municipio (gestión ecológica) o la concienciación de los habitantes desde la perspectiva del futuro plan de acción.

El municipio implementó las siguientes acciones piloto:

- 1) Concienciación y demostración de bicicletas eléctricas para habitantes (78 participantes, abril de 2010)
- 2) Concienciación y demostración de bicicletas eléctricas para empleados (70 participantes, abril de 2010)
- 3) Campaña de concienciación con empleados del municipio sobre comportamiento ecológico, incluida la movilidad en desplazamientos cortos (caminando). Se distribuyeron 50 pósters a todos los departamentos del ayuntamiento y otros edificios municipales. El póster se diseñó con la participación de un grupo de voluntarios de los empleados municipales. Se manda un recordatorio de cada comportamiento ecológico a los empleados en su boletín sobre desarrollo sostenible ("Mission Agents 21")
- 4) Parque de bicicletas de los empleados municipales: adquisición de 5 bicicletas eléctricas, creación de un aparcamiento específico (15-20 plazas), distribución de un juego de usuario (impermeable, casco, etc.) y un folleto con las instrucciones de utilización. También se ha ideado una sesión de formación sobre bicicletas eléctricas para empleados. Esta nueva opción para los empleados fue inaugurada por el alcalde en julio de 2010. Resultados iniciales tras 2 meses (julio/agosto): 46 usos, 16 usuarios
- 5) Creación de servicios en línea para que los habitantes no tengan que desplazarse al ayuntamiento por motivos administrativos, como, por ejemplo, solicitar el comedor escolar
- 6) Acontecimiento sobre movilidad durante los días de apertura en una granja-escuela (durante la Semana de la movilidad, 18-19 de septiembre de 2010): Se realizaron actividades de participación y concienciación en un *stand* de movilidad durante ambos días. Había actividades para adultos (ubicación en el mapa, mapa horario) y juegos para niños con pequeños regalos para los participantes (lápices de madera y reglas), exposición sobre movilidad para adultos y niños con un buzón de sugerencias para recoger ideas. El acceso a la red local de autobús fue gratuito durante esos 2 días. Un total de 10.000 habitantes visitaron la granja y el stand de movilidad y 1000 personas participaron en juegos/actividades. Alrededor del 15% de los visitantes llegó con transporte público.

3.20.4 Resultados

Resultados e impactos globales:

- Buena integración de la movilidad dentro del proceso de la AL21 en cada etapa
- La AL21 se consideró como una oportunidad para conocer mejor la demanda de movilidad y la provisión de transporte (estudio de movilidad, base de datos).
- Se atrajo a los habitantes durante todo el proceso hacia temas de movilidad mediante información, el estudio, actividades participativas y de concienciación y una amplia gama de medios de comunicación, incluido un sitio web específico.
- La campaña de concienciación para fomentar los cambios en el comportamiento y en las elecciones (anuncios con dibujos, demostraciones, juegos, etc.)
- Un plan de acción que integraba los tres niveles Pro.Motion (sobre todo los niveles 1 y 2)
- Contratación de un nuevo miembro de la plantilla de transportes con habilidades de gestión de la movilidad y PT
- El municipio fijó el desarrollo del plan urbano de movilidad (plan general) para conocer mejor la movilidad, para facilitar directrices estratégicas sobre movilidad sostenible, para coordinar mejor las acciones de las distintas partes implicadas. El plan tratará los desplazamientos en bicicleta y a pie, la gestión del aparcamiento, la red local de PT, la información, la concienciación y la educación.
- Se han fijado cálculos de ahorro energético para las medidas de movilidad.

Resultados para distribución:

- Recomendaciones en proceso (método y herramientas)
- Lista de actividades participativas
- Ejemplos de acciones o actividades participativas

De hecho, gracias a la aplicación y a la formación, ARENE desarrolló materiales para ayudar a los gestores de proyectos y a los decisores. Estos productos se utilizarán para crear una guía de recomendaciones con materiales/herramientas.

3.20.5 Indicadores de rendimiento

Como la aplicación ARENE trataba del proceso, no se esperaban resultados directos en términos de ahorro energético. Sin embargo, aun cuando es un dato prematuro para la flota de bicicletas, a continuación hemos calculado el ahorro obtenido tras las primeras acciones piloto implementadas. El objetivo era más bien apreciar el ahorro potencial con respecto a los planes de acción de la AL21.

Sobre los niveles PRO.MOTION, de las 13 posibles acciones de movilidad y planificación, 7 se referían a la mejora de las condiciones de desplazamiento (nivel 1), 5 a la información y la concienciación (nivel 2) y 1 a acciones/actividades participativas (nivel 3).

En el nivel 1:

Uso de la flota de bicicletas: 46 usos, 16 usuarios a lo largo de 2 meses (julio/agosto 2010)

En el caso del parque en línea de bicicletas para los empleados de la ciudad, podemos calcular los siguientes ahorros estimados:

- Distancia media por viaje: 3 km (6 km en total)
- Consumo energético y emisión de CO₂ por automóvil: 7 l/100 km, 173 g de CO₂/km
- Ahorro medio por viaje:
 - Combustible: $6 \times 7/100 = 0,42$ l/uso (2 viajes)
 - CO₂: $6 \times 173 = 1038$ g de CO₂/uso (2 viajes)
- Ahorro obtenido durante la actuación (para 46 usos):
 - Combustible: 19,32 litros ($46 \times 0,42 = 19,32$ l), 193,20 kWh
 - CO₂: 47,75 kg de CO₂ para 2 meses de uso ($46 \times 1,038 = 47,748$ g de CO₂/2 meses de uso)
- Ahorros potenciales durante un año:
 - Basado en 20 usos por mes: 20,76 kg CO₂/mes ($20 \times 6 \times 173 = 20.760$ g CO₂/mes) y 249,12 kg CO₂/año ($20,760 \times 12 = 249,120$ g CO₂/año)
 - Basado en 30 usos por mes: 31,14 kg CO₂/mes ($30 \times 6 \times 173 = 31.140$ g CO₂/mes) y 373,68 kg CO₂/año ($31,140 \times 12 = 373,680$ g CO₂/año).

En el nivel 2:

- Campaña de concienciación/acontecimiento/actividades: tres para habitantes y 2 para personal municipal
- Número de habitantes: 10.255
- Número de empleados: 70

En cuanto al acontecimiento de dos días con PT gratuito, calculamos los siguientes ahorros:

- 10.000 visitantes, el 15% o 1500 personas, 500 unidades familiares, llegaron en PT en lugar de en coche
- Hipótesis: 500 unidades familiares, distancia media estimada de 4 km, en coche (7 l/100 km)
- Ahorro obtenido durante la actuación:
 - Combustible: 140 litros ($500 \times 4 \times 7/100 = 140$ l), 1400 kWh
 - CO₂: 346 kg CO₂ ($500 \times 4 \times 173 = 346.000$ g CO₂)

En el nivel 3:

- 19 reuniones con representantes del municipio
- 9 actividades participativas con habitantes
- 1666 habitantes implicados

3.20.6 Factores clave del éxito y la repetición de la actuación

- Respaldo político del alcalde
- Habilidades y *know-how* sobre transporte y movilidad (p. ej., gestión de la movilidad)
- Dar tiempo a la fase inicial (informe del estado) para comprender claramente la situación actual
- Es importante asegurarse de que la encuesta por cuestionario de movilidad tiene buena pinta con el fin de recoger respuestas relevantes suficientes para calcular la distribución modal y preparar argumentos si las personas se muestran algo reacias a responder a preguntas personales.
- Implicar a los habitantes en la definición de los planes de acción para asegurar la buena aceptación y la relevancia de las medidas por parte de habitantes y políticos.
- Organizar una campaña de concienciación temprana sobre modos alternativos dirigida a los habitantes y al personal municipal

- Ser un buen ejemplo de gestión ecológica es clave para dar más sentido a las campañas y medidas de concienciación en general.

3.20.7 Aspectos de transferibilidad

- La falta de datos sobre provisión de transporte y usos de movilidad alargará el periodo de tiempo para preparar el informe del estado (3 meses como mínimo para el estudio de movilidad).
- La falta de medios financieros para implementar el estudio sobre usos, necesidades y aspiración de movilidad: el coste de un estudio semejante basado en cuestionarios podría ser superior para municipios pequeños y localidades.
- Infravaloración de la importancia y del tiempo invertido en el informe del estado y en el proceso participativo: el inventario y la participación necesitan tiempo para tener éxito.
- Falta de respaldo político en temas de gestión del aparcamiento o de tráfico rodado
- Falta de experiencia de los políticos y del personal municipal

3.20.7 Distribución de las lecciones aprendidas

El conocimiento se transferirá de varias formas:

- Formación práctica: enfoque de formación del proyecto
- Guía y materiales: para aumentar la concienciación de los políticos en material de movilidad sostenible con la AL21 y para asesorar y respaldar a los técnicos en su implementación
- Conferencia: para aumentar la concienciación y el conocimiento de los materiales y para facilitar su utilización

3.20.8 Índice de palabras

Agenda Local 21

Planificación de la utilización de los terrenos y del transporte

Gestión de la movilidad y concienciación de desplazamientos

Vehículos limpios y eficientes energéticamente

Bicicletas

Transporte público de pasajeros

Proceso participativo

3.20.9 Persona de contacto

Céline Meunier

ARENE

94 bis avenue de Suffren

París

75015

Francia

c.meunier@areneidf.org

www.areneidf.org

3.21 Integración de la movilidad en la Agenda Local 21 en el municipio de Cornebarrieu, Midi-Pyrénées, Francia

Aunque se trataba inicialmente de la tarea 6b del nivel 2: Transferencia y adopción de buenas prácticas del campo de la gestión de la movilidad y de la planificación del transporte al marco AL21, incluido un ejemplo de actuación en un municipio AL21, esta actuación se refería a otras tareas en todos los niveles puesto que incluía ejemplos de buenas prácticas de todos los niveles.

3.21.1 Contexto local

El lugar de actuación es Cornebarrieu, en el sur de Francia, en el departamento de Haute Garonne, en los suburbios de Toulouse, la capital regional.

El municipio de Cornebarrieu posee 5600 habitantes y ocupa un área de 16,59 km² con una densidad media de 719 habitantes/km²

A lo largo de los últimos años Cornebarrieu se ha ido desarrollando y ha recibido nuevos residentes. El desarrollo urbano causa un incremento de los desplazamientos en coche y la necesidad de adaptar la infraestructura viaria local. Se está desarrollando un nuevo núcleo poblacional «ZAC Monges-Croix du Sud» y su fecha de finalización será en 2012.

El 80% de la población activa trabaja fuera de la ciudad, en Toulouse o en Blagnac, y el 90% de ellos va a trabajar en coche. Sólo el 25% trabaja en el municipio. Los dos lugares que ofrecen más trabajo en el municipio son el sector aeronáutico y una clínica privada.

Cornebarrieu es una ciudad dormitorio en la que predomina el uso intensivo del coche cada mañana y cada tarde con 19.000 coches por día en una carretera. Los habitantes utilizan su coche para ir a trabajar, así como para llevar a los niños a la guardería o al colegio. Este hecho provoca problemas importantes adicionales de seguridad viaria.

La distancia entre la vivienda y el trabajo no favorece la utilización de medios más sostenibles, como la bicicleta o caminar, aunque varía entre un sitio y otro.

Distribución modal para desplazamientos de trabajo:

coche: 89%, bicicleta: 2%; a pie: 2%; transporte público: 2%; motocicleta: 3%

También existe un sistema de coches compartidos para el conjunto de Toulouse.

Las carreteras secundarias del área se utilizan a menudo como atajos.

Existen 10 km de rutas para bicicleta y para peatones. Los carriles bici no son continuos y sólo algunos de ellos llevan a los municipios circundantes. En 2009 se inauguró un carril bici al lado del aeropuerto en la dirección de Blagnac.

Hay un servicio de autobús, pero el horario, la frecuencia y las rutas no han sido modificadas y no tienen en cuenta las nuevas zonas residenciales. El viaje en autobús entre Cornebarrieu y Toulouse tiene una duración de una hora. Se está construyendo una línea de tranvía y se calcula que estará operativa a finales de 2010. Esto llevará a una reestructuración de la red de autobuses y ofrecerá nuevas opciones de viaje.

El ayuntamiento de Cornebarrieu ha estado involucrado en la AL21 desde marzo de 2007, pero no se consideró la movilidad como un aspecto principal.

3.21.2 Justificación de la actuación

3.21.2.1 Obstáculos que deben superarse

Obstáculos generales relacionados con el proceso de la AL21: un estudio realizado en 13 comunidades involucradas en AL21 en Midi-Pyrénées mostraron un nivel de integración de movilidad bajo en la AL21:

- Baja integración en proceso: requisitos de método y etapas (participación, evaluación, etc.)
- Nivel de concienciación bastante bueno en cuestiones de movilidad
- Falta de conocimiento, herramientas y experiencia compartidas para desarrollar políticas de movilidad

3.21.2.2 Oportunidades

En proceso:

AL21 puede ser un buen propulsor para desarrollar acciones de los niveles PRO.MOTION gracias a su proceso participativo (nivel 3), su centro de atención habitual en el comportamiento ecológico de ciudadanos y elecciones y gestión interna ecológica (nivel 2) y una mayor concienciación de la importancia de la movilidad en el cambio climático (nivel 1). PRO.MOTION puede ser una buena oportunidad para crear y divulgar «buenas prácticas de movilidad» para la AL21 en los 3 niveles.

Gracias al estudio llevado a cabo al principio del proyecto, este lugar de actuación fue elegido de entre 7 comunidades que habían mostrado interés. Varias razones llevaron a esta elección:

- El calendario de la implementación de la AL21 cuadraba bien con el del proyecto.
- Cornebarrieu es un pequeño municipio con dirigentes elegidos que tienen una fuerte determinación por integrar el desarrollo sostenible en las decisiones políticas y actividades diarias.
- Se está desarrollando un nuevo núcleo poblacional «ZAC Monges-Croix du Sud» y su fecha de finalización será en 2012. Provocará un aumento de los viajes y, por ello, es una buena oportunidad para integrar modos secundarios.

La actuación en Cornebarrieu se dirigía a 2 grupos: el personal del municipio y los habitantes.

El objetivo era asistir al municipio en la integración de la movilidad dentro de su LA 21. La estrategia tenía tres enfoques principales:

- - Integración de la movilidad dentro del proceso AL21 en cada etapa
- - Implicación de los habitantes a lo largo del proceso (proceso participativo)
- - Definición de un plan de acción con respecto a los tres niveles de PRO.MOTION

Antes de iniciar la actuación, se estableció una organización para asociar partes interesadas clave en temas de movilidad en cada etapa de la AL21.

- Un comité directivo para el proceso de decisión
 - Con los representantes de departamentos, políticos y expertos externos; se encargó de tomar decisiones y de preparar las directrices relativas a la actuación.
- Grupo de proyecto para el proceso técnico/ejecutivo
 - Con los representantes de departamentos, se encargó del trabajo operativo/técnico como comprobar la factibilidad de actividades y acciones planificadas y decidir la preparación del proceso participativo.
- Actividades participativas para la implementación de actividades
 - Se organizaron acciones sobre consultas y trabajo conjunto (talleres, un foro, reuniones públicas, etc.) para involucrar a los habitantes y participantes locales, para conocer mejor sus preferencias y los hábitos de movilidad, para debatir y preparar el plan de acción e implementarlo.

Al principio del proceso participativo los habitantes señalaron algunos problemas:

- Tráfico intenso, la mayor parte del cual procede de fuera del municipio.
- La mayoría de la población activa trabaja fuera de la ciudad y utiliza un coche particular para ir a trabajar porque el transporte público es escaso y no existe el servicio de coches compartidos
- El nuevo núcleo poblacional de «ZAC Monge-Croix du Sud» supondrá un aumento de población y de desplazamientos.
- Algunos puntos peligrosos en términos de seguridad viaria, sobre todo frente a colegios y guarderías
- Carriles bici insuficientes y mal comunicados unos con otros y con el transporte público

La estrategia de la AL21 intentará resolver estos problemas y dar respuesta a las necesidades y aspiraciones de los habitantes.

Se ha definido un programa de acciones por los representantes electos, según las propuestas de los habitantes y se presentará al público en noviembre de 2010.

Para integrar la movilidad en las distintas fases de la AL21 (estudio, participación, definición de objetivos, plan de acciones, evaluación, etc.) se estableció una metodología y se crearon varias herramientas con el respaldo del consultor implicado.

Todas las herramientas estarán disponibles en la guía que se creará de forma conjunta con ARENE en Ile de France.

ARPE también organizó actividades para ciudades en la AL21 para:

- Compartir y capitalizar las buenas prácticas (2 grupos de trabajo, 2 sesiones de información en Pro.Motion)
- Transferir y fomentar el conocimiento y las buenas prácticas (formación práctica, guía y conferencia).

3.21.3 Principales medidas adoptadas

En lo relativo a la comunicación destinada a los habitantes, el municipio utilizó varios medios: envío de la invitación por correo postal o electrónico, boletín del alcalde y sitio web municipal.

Se siguieron los métodos y las etapas habituales para preparar una AL21, es decir, informe de estado (inventario y análisis), estrategia, implementación con proceso participativo.

La estrategia contenía tres enfoques principales:

- Movilidad integrada dentro del proceso de la AL21 en cada etapa (nivel 3)
- Implicación de los habitantes a lo largo de todo el proceso (proceso participativo, nivel 3)
- Definición de un plan de acción con relación a los tres niveles de Pro.Motion (niveles 1 y 2 principalmente)

En marzo de 2007 el municipio adoptó la AL21 y designó a empleados para que la gestionaran. La primera tarea consistió en analizar el área. Se creó una herramienta de inventario para establecer una base de datos de movilidad y transporte, inspirada en el método AL21.

El enfoque de la AL21 se basa en tres inventarios:

- Localidad: provisión de transporte y demanda
- Políticas públicas: movilidad, transporte y entorno construido
- Gestión interna: nivel de gestión ecológica

Para implicar a los habitantes y a todas las partes implicadas clave se organizó un foro y el municipio creó páginas web específicas en su sitio web para informa, aumentar la concienciación e implicar a los habitantes en la AL21.

La primera consulta pública comenzó en octubre de 2009 con una encuentro inicial que reunió a habitantes locales, a los asesores involucrados por el municipio y a ARPE.

Para completar la base de datos sobre movilidad y para obtener información sobre la demanda de transporte, en octubre de 2009 se llevó a cabo un estudio sobre movilidad. Se distribuyeron 2100 cuestionarios y se recibieron 90 respuestas.

Los talleres se implementaron alrededor de 4 temas:

- Mejoras urbanas y viajes
- Actividades económicas
- Instalaciones públicas y asuntos sociales
- Gestión y preservación de los recursos naturales

Se consultó a empresas locales.

Para ampliar el proceso de consulta, los grupos de trabajo se establecieron con gente joven, personas mayores, personas solas, etc. Al final se consiguieron 170 opiniones.

En noviembre de 2009, se celebró una reunión plenaria para informar a todos los participantes en las actividades participativas de los resultados.

El 11 de enero de 2011 se presentaron a los habitantes los datos locales y las opiniones de los habitantes.

Los políticos identificaron las cuestiones y seleccionaron cuatro como las más importantes; éstas incluían la calidad de vida y cómo se mueve la gente.

En abril de 2010 se realizó una segunda ronda de consulta pública que incluyó a habitantes, ARPE, asociaciones y empresas para que identificaran y priorizaran acciones.

Los talleres y las mesas redondas se organizaron para identificar las acciones iniciales de acuerdo con las cuestiones identificadas políticamente.

- Talleres (1, 9, 18 y 23 de marzo de 2010)
- Dos mesas redondas: la primera (1 de abril) concernía a las asociaciones y en la segunda (8 de abril) se invitó a las empresas para que hicieran propuestas. Un total de 10 personas asistieron a cada mesa redonda.

Mayo y junio de 2010: el grupo de proyecto evaluó la viabilidad de las acciones extraídas de la etapa previa. El 3 de junio se celebró una reunión pública en la que se presentaron las acciones potenciales.

Un total de 9 acciones adicionales sobre movilidad y transporte. La mayoría de ellas concernían al transporte público y a los modos secundarios (bicicletas, coches compartidos, *walking buses* hacia los colegios, etc.).

La preparación del plan de acción incluía cuestiones, departamentos involucrados, objetivos del proyecto, resultados esperados, indicadores.

Como ocurre con frecuencia, se implementaron algunas acciones piloto en la AL21. En Cornebarrieu estas acciones se centraron en la gestión ecológica del municipio e incluían:

- *Walking buses* hacia el colegio
- Billetes gratuitos para transporte público para el personal municipal
- Adquisición de vehículos limpios

3.21.4 Indicadores de rendimiento

3.21.4.1 Resultados

- Buena integración de la movilidad dentro del proceso de la AL21 en cada etapa
- La AL21 se consideró como una oportunidad para conocer mejor la demanda de movilidad y la provisión de transporte (estudio de movilidad, base de datos).
- Se atrajo a los habitantes durante todo el proceso hacia temas de movilidad mediante el estudio, reuniones participativas, el boletín municipal y el sitio web.
- Un plan de acción que integraba la movilidad y los tres niveles Pro.Motion con un cálculo del ahorro energético en las medidas de movilidad.

3.21.4.2 Indicadores de rendimiento

Acciones/objetivos	Indicadores de rendimiento	Objetivos	Resultados
Establecer una organización eficiente para facilitar la integración de la movilidad	Número de reuniones del comité directivo	Se celebraron tres reuniones de comités directivos (31/08/09; 11/01/10 y 02/06/10)	Durante estas reuniones se definieron directrices políticas y se sometieron a aprobación decisiones/propuestas
	Participación de los departamentos involucrados	Todos los departamentos estaban implicados en la investigación. Ya estaban implicados en un enfoque colectivo desde 2007 a través del proceso de ecorresponsabilidad.	Correo interno, correo electrónico
Informar a la población acerca del proceso de consulta	Organización de un foro	4 de septiembre de 2009	Unas 400 personas asistieron al foro Herramientas de comunicación: boletín del alcalde, sitio web municipal Un folleto para comunicar y presentar el proceso
Recopilar información para establecer una base de datos de transporte y movilidad	Creación de una herramienta con las directrices para crear una base de datos de transporte y movilidad	1 modelo de base de datos que debe completarse	Modelo y base de datos completados
Un estudio de la movilidad de los habitantes durante junio de 2009	Creación de materiales para implementar el estudio de la movilidad adaptado a la AL21	Un estudio de la población: 2100 unidades familiares	- Directrices (ppt) - Cuestionario (francés, Word/PDF): para mejorar la distribución modal - Número de encuestados: 90 habitantes encuestados Resultados: imagen más clara de los hábitos y las preferencias de los habitantes en términos de movilidad (no pudo calcularse la distribución modal)
Talleres AL21	Respaldo técnico del consultor sobre la forma de integrar la movilidad en cada etapa de la AL21	Cuatro talleres: 2 de octubre, 6 de octubre, 13 de octubre, 22 de octubre 26 participantes de media, 14 participantes en cada taller Talleres dirigidos a población específica: niños, personas mayores, jóvenes, habitantes que conocen problemas De media, asistieron a los talleres 36 habitantes	Resultados compartidos con los habitantes. Para los talleres con los habitantes se imprimió un documento interno (.ppt) con el fin de apoyar los debates. Una reunión pública para presentar los resultados de la consulta: el diagnóstico compartido de 20 participantes, un documento de Powerpoint
Presentación de los resultados a los líderes políticos y definición de directrices políticas	Una reunión con políticos y la persona al frente de la AL21: 11 de enero Nivel de prioridad para movilidad	Nivel elevado	La movilidad es una de las cuatro estrategias principales en el ámbito político. Cuatro directrices estratégicas principales (máximo nivel de prioridad): ahorro y desarrollo sostenible; solidaridad, redes sociales; recursos naturales y energía; calidad de vida y modos secundarios

Taller sobre movilidad en marzo de 2010 para identificar las acciones iniciales de acuerdo con las cuestiones identificadas	El número de participantes en cada taller Resultados/contribución a la AL21	4 talleres en marzo: 1/9/18/23 2 mesas redondas: una para las asociaciones (1 de abril) y otra para las empresas (8 de abril)	Propuesta de acciones concretas Resultados en el boletín del alcalde 10 personas asistieron a las mesas redondas Un documento de Powerpoint
Evaluación de la aceptación de las propuestas por parte de los técnicos (en varios sectores: técnico, financiero, jurídico, etc.)	El número de acciones concretas	Las acciones concretas propuestas que se consideran realistas y posibles.	Número de acciones reservadas: 46 85 acciones propuestas, se han recogido en 46 acciones (algunas ya estaban implementadas y otras se consideraron inasequibles) Una reunión pública para presentar las acciones potenciales: 3 de junio de 2010. Participantes: 23
Plan de acción	El número de acciones relacionadas con la movilidad Cada acción se detalla en un documento. La redacción del plan de acción	Validación política programada para el 5 de noviembre de 2010	Número de acciones relacionadas con la movilidad: 9 Medidas implementadas: alrededor de 5 Número de habitantes relacionados con las acciones: toda la población Modos secundarios desarrollados: <i>walking buses</i> , vehículos limpios, transporte público, etc. Demasiado pronto para obtener resultados definitivos

Como la actuación de ARPE estaba en proceso no se esperaban resultados directos en términos de ahorro energético. Sin embargo, a continuación pueden observarse los cálculos de ahorro obtenido tras las primeras acciones piloto implementadas:

- *Walking buses* hacia el colegio:
 - 6 rutas
 - Entre 60 y 70 niños van caminando al colegio cada día
 - 40 padres les acompañan
 - Distancia media recorrida: 4,25 km

Se calcula que a diario se ahorran 14 kg de CO₂. La media por curso lectivo es de 2600 kg con sólo 60-70 niños.

- Gestión ecológica.
 - En 2009 el municipio puso a disposición de sus empleados billetes gratuitos de transporte público y adquirió vehículos limpios. Se realizaron 37 viajes en transporte público. Este hecho combinado con el uso de vehículos limpios (el 23% de la flota de automóviles), en 2009 se ahorraron 630 kilos de CO₂.

3.21.5 Lecciones aprendidas

3.21.5.1 Factores clave del éxito y de la repetición

- Respaldo político
- Recursos humanos: gestor de proyecto de movilidad en la AL21 con habilidades y *know-how* en transporte y movilidad
- Dar tiempo en la primera fase para comprender claramente la situación actual y ser capaz de calcular la distribución modal y preparar argumentos si las personas se muestran algo reacias a responder.
- Diseño de la encuesta por cuestionario para asegurarse de que se recibirán suficientes respuestas relevantes para calcular la distribución modal
- Implicación de los habitantes en la definición del plan de acción para asegurar una buena aceptación y la relevancia de las medidas
- Ser un buen ejemplo de gestión ecológica es clave para dar más sentido a las campañas y medidas de concienciación en general.

3.21.5.2 Cuestiones de transferibilidad

- La falta de competencia técnica en movilidad en los municipios supone un riesgo para las localidades y los municipios pequeños.
- Falta de datos actuales sobre usos de movilidad y provisión de transporte
- La falta de medios financieros para implementar estudios sobre usos, necesidades y aspiraciones de movilidad; el coste de los estudios de movilidad basados en un cuestionario es bastante elevado.
- Falta de respaldo político en gestión de transporte y movilidad

3.21.5.3 Divulgación de lecciones aprendidas

El conocimiento se transferirá de varias formas:

- Formación práctica: enfoque de formación del proyecto
- Guía y materiales: para aumentar la concienciación de los políticos en material de movilidad sostenible con la AL21 y para asesorar y respaldar a los técnicos en su implementación
- Conferencia: para aumentar la concienciación y el conocimiento de los materiales y para facilitar su utilización

3.21.6 Índice de palabras

Servicios de movilidad flexible

Integración, intermodalidad, organización del transporte

Gestión de la movilidad y concienciación de desplazamientos

Planificación de la utilización de los terrenos y del transporte

En bicicleta y a pie

Proceso participativo

3.21.7 Persona de contacto

Christine Foucras

14, rue de Tivoli

31068 Toulouse

Francia

foucras.c@arpe-mip.com

+33 (0)5 34 31 97 14

<http://www.arpe-mip.com/html/1-6147-ProMotion.php>