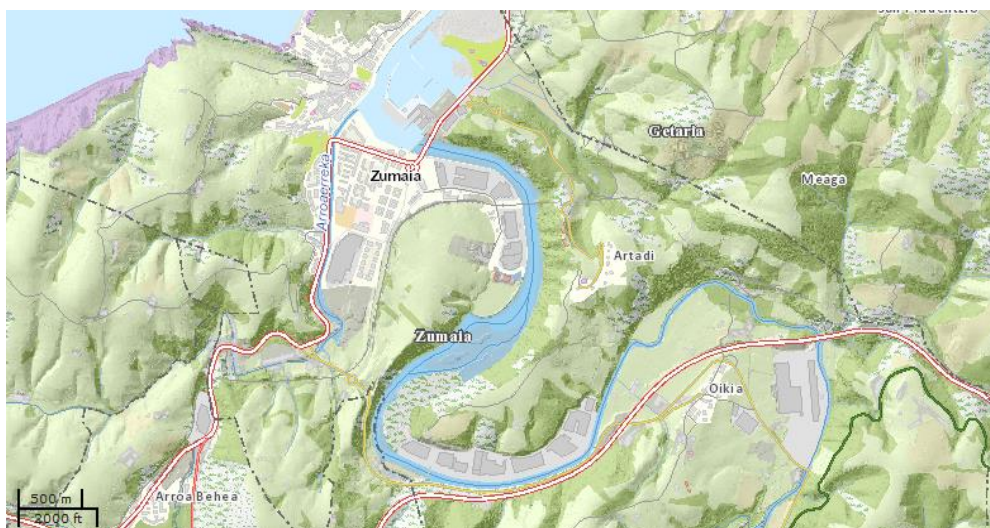


Octubre 2017

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE UROLA KOSTA

Análisis de movilidad y propuestas de acción en los Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey



UROLA KOSTAKO
UDAL ELKARTEA



biziker

Consultoría en Movilidad
Mugikortasun Aholkularitza

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE UROLA KOSTA

*Análisis de movilidad y propuestas de acción en los
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey.*

Comisión de seguimiento

Igor Iturain
Aintzane Ruesgas
Eli Uzkudun

Equipo de trabajo de Biziker-Consultoría de Movilidad

José Francisco Cid
Ander Irazusta

RESUMEN EJECUTIVO

EL PLAN DE MOVILIDAD DE UROLA KOSTA es una iniciativa de la Mancomunidad Urola Kosta, desarrollada entre febrero y septiembre del 2017, que persigue mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la comarca, desde la perspectiva de la movilidad sostenible. En un principio, se han tomado como proyecto piloto los polígonos industriales principales de Zumaia, ya que, la iniciativa surge a raíz de las inquietudes y solicitudes de movilidad presentadas por ciudadanos/as y empresas de dicho municipio.

El Plan de Movilidad Sostenible de los polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey, que se presenta en este documento, propone un conjunto de **medidas destinadas a racionalizar los desplazamientos de los trabajadores/as para que sean más seguros, eficientes y sostenibles**. El Plan se engloba en una de las líneas de trabajo impulsadas desde la Mancomunidad de Urola Kosta, consistente en desarrollar diferentes proyectos para la mejora de la movilidad.



Fuente: www.urolakosta.eus

Ámbito de estudio

POLÍGONO	NÚMERO DE EMPRESAS	NÚMERO DE TRABAJADORES/AS	TRABAJADORES/AS %
J.M. KORTA	29	508	% 62
GUASCOR	2	155	% 19
XEY	5	160	% 19
TOTAL	36	823	% 100

Fuente: Mancomunidad Urola Kosta

Del total de empresas del ámbito de estudio, 23 facilitaron información relativa a aspectos relacionados con movilidad de la empresa, lo que supone un 65 % de empresas que agrupan a 652 trabajadores/as, un 79 % del total.

Objetivos del plan

Este Plan de Movilidad Sostenible de los polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey, pretende alcanzar los siguientes objetivos:

1. PARTICIPACIÓN: implementar nuevos modelos de Gobernanza. Implementación de nuevas fórmulas para trabajar, que puedan ser extrapolables a otros ámbitos.
2. MEDIOAMBIENTE: disminución del impacto de la movilidad no sostenible.
3. SOCIAL: asegurar el bienestar de las personas trabajadoras así como las demandantes de empleo.
4. ECONÓMICO: promover la competitividad de las empresa y polígonos de la comarca.

Beneficios y ventajas generales del plan

Para la empresa	Para los/as trabajadores/as	Para la comarca
- Reducción del estrés de los/as trabajadores/as	- Reducir la ansiedad creada por los atascos	- Reducir el tráfico y atascos
- Disminución del tiempo de desplazamientos de los/as trabajadores/as	- Habitarse a hábitos de movilidad más saludables	- Disminuir el consumo energético
- Incrementar la puntualidad	- Disminuir el gasto por desplazamiento	- Reducir la contaminación
- Mejora de la imagen de la empresa	- En algunos casos también, reducir tiempos de desplazamientos	- Incrementar los espacios para uso público
- Disminuir el espacio para aparcamiento	- Reducción de accidentes in itinere	- Reducción del gasto en infraestructuras
- Mejorar la accesibilidad tanto de trabajadores/as como de demandantes de empleo		- Favorecer la accesibilidad al mercado de trabajo
		- Mejora de la calidad de vida de los/as ciudadanos/as

Alcance del proyecto

Mediante este proyecto se pretende promover estrategias que favorezcan la movilidad sostenible en Urola Kosta y, para tal fin, se han tomado como proyecto piloto los polígonos de Zumaia (Joxe Mari Korta, Xey eta Guascor). De lo aprendido en esta experiencia piloto, se pretende extender la actuación al resto de polígonos de la comarca.

Metología utilizada para el proyecto

Para el desarrollo de esta iniciativa, se ha dividido la implementación en los siguientes tres apartados:

1. CARACTERÍSTICAS ESPACIALES Y URBANÍSTICAS DEL ÁREA INDUSTRIAL

En este apartado, se han analizado el planeamiento urbanístico de los polígonos y característica de las infraestructuras, con el fin de que las acciones propuestas en el plan de acción se encuentren

en consonancia con la planificación y legislación actual. Para tal fin, se han tomado en cuenta los siguientes aspectos:

- Planeamiento Urbanístico y de movilidad: Planeamiento Urbanístico vigente de Zumaia, NN.SS. b), revisión 2004, Ley 22/1988 de Costas, en la Red Natura 2000
- Oferta de infraestructura para la movilidad: 1997 - 2017 Infraestructura de Datos Espaciales de Gipuzkoa, Evolución de IMD en la GI-3760, Udalplan eta Geoeuskadi, 2016
- Oferta de transporte público: UK7. Zumaia Aizarnazabal Zestoa, UK3. Azkoitia Aizarnazabal Zarautz, Línea Bilbo-Donostia Eusko Trene
- Oferta de aparcamiento para vehículos: 1.110 aparcamientos, para 832 trabajadores/as
- Afecciones del Planeamiento Sectorial y Supra Municipal: *Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral, Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV, Red Natura 2000 Ría del Urola, Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta)*

2. CARACTERÍSTICAS DE LAS EMPRESAS QUE INFLUYEN EN LA MOVILIDAD

Con el fin de adecuar el plan de acción para la movilidad sostenible a las necesidades de las empresas, se han analizado las siguientes características empresariales:

- Número de trabajadores/as
- Oferta de servicio de comedor
- Oferta de servicio de autobús de empresa
- Horarios de trabajo
- Número de vehículos particulares

Además, se ha realizado un análisis in situ de las infraestructuras del polígono:



Entrada al polígono Joxe Mari Korta,
19/05/2017



Recorrido de la parada de autobús de Oikia a Xey

3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD LABORAL EN LOS POLÍGONOS JOXE MARI KORTA, GUASCOR Y XEY

Para la realización de este análisis se ha utilizado una encuesta de hábitos de movilidad realizada a las personas trabajadoras de los tres polígonos objeto de estudio. Para tal fin, se ha utilizado un cuestionario mixto con preguntas cerradas y abiertas, alojado en una plataforma on line (Google Forms) Ver Anexo Encuesta de movilidad a los/as trabajadores/as.

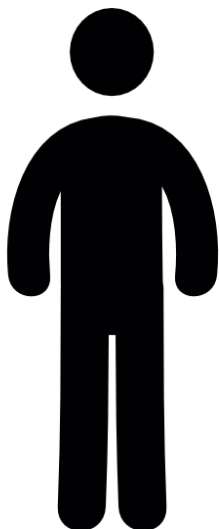
La obtención de datos se ha llevado a cabo activamente en los meses de marzo y abril de 2017. Previamente se realizó una difusión general del proyecto, en medios de comunicación local, comarcal y en los canales de las diferentes empresas. El acceso al formulario que contenía el cuestionario se ha realizado a partir de la web de Mancomunidad Urola Kosta y mediante una campaña de mailings [+].

Sobre una población de 653 personas ocupadas en las empresas, que han participado en el estudio, se han recogido 235 cuestionarios. Esto supone que aproximadamente el 36% de las personas que trabajan en las empresas lo han cumplimentado.

Resultados del cuestionario

La encuesta realizada tenía una doble finalidad: por un lado, identificar el perfil de las personas trabajadoras y, por otro lado, conocer su predisposición ante alternativas de movilidad más sostenibles.

1. PERFIL DE LOS/AS TRABAJADORES/AS Y PUESTOS DE TRABAJO



Perfil de trabajadores/as





- **Perspectiva de género:** Por cada mujer trabajadora, hay tres hombres trabajadores en los polígonos analizados
- **Edad:** Entre 35-44 años
- **Procedencia:** El 70,2% de las personas encuestadas pertenece a la comarca Urola Kosta

Perfil del puesto de trabajo

- **Tipo de puesto:** El 65% está ligado a la producción
- **Jornada laboral:** continua (56,4%) y partida (43,6%)
- **Txandandakako lana:** Enpresen %59,6ak turno bakarra dute

Hábitos de movilidad

- **Distancia:** El 37% de las personas encuestadas realizan un trayecto inferior a los 5km
- **Frecuencia:** El 82% realiza 2 viajes diarios
- **Duración:** El tiempo estimado para el desplazamiento es de 15 minutos

2. PREDISPOSICIÓN DE LOS/AS TRAJADORES/AS ANTE ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLES	
	<p>- El 70% en ningún caso estaría dispuesto/a a desplazarse a a pie al trabajo, por la siguientes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Excesiva velocidad de los coches que circulan 2. Escasa iluminación 3. Inexistencia de zona peatonal 4. Distancia a recorrer a pie (la mayoría alrededor de 5km)
	<p>- El 59% en ningún caso estaría dispuesto/a a desplazarse en bicicleta al trabajo, por las siguientes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Falta de predisposición ante este tipo de medio de transporte 2. Falta de infraestructura de carril-bici 3. Escasa iluminación 4. Falta de aparcamientos protegidos para bicicletas
	<p>- El 55% estaría dispuesto/a a utilizar el transporte público, en las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Si existiera una buena coordinación intermodal (tren y autobús) 2. Si el horario laboral lo permitiera 3. Si el recorrido presentase unas correctas condiciones de seguridad
	<p>- Entre aquellas personas que habitualmente se desplazan en coche, el 75% estaría dipuesto/a a comportirlo. Para ello, se tendría que ofrecer los siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En el 42,6% de los casos, ayuda para encontrar personas con el mismo horario 2. En el 20,8% de los casos, ante circunstancias no habituales (que el compañero/a de viaje no acuda o que se prolongue la jornada laboral), apoyo para encontrar una solución alternativa

Contexto del plan de acción

A partir del diagnóstico realizado y los objetivos principales del proyecto “Análisis de movilidad y propuestas de acción en los Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey”, se establecen los siguientes criterios para la elaboración de la propuesta del plan de acción:

1. Introducir criterios, de racionalidad económica que favorezcan la transición hacia una economía circular, desarrollando habilidades de colaboración entre sectores y desacoplando la creación de valor del consumo de recursos finitos.
2. Impulsar el ahorro, la eficiencia energética en la movilidad cotidiana, impulsando la movilidad sostenible y segura.
3. Reducir los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.
4. Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.
5. Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.
6. Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad
7. Favorecer el impulso de un sistema de transportes “Low Carbon” garantizando la movilidad de las personas y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.
8. Posicionar a las áreas industriales y empresas implicadas en un modelo de gestión de la movilidad ejemplar basado en la eficiencia y ahorro energético, la seguridad vial, la salud y

- la sostenibilidad como un motor para la innovación y la creación de valor y empleo.
9. Implementar criterios innovadores, sostenibles y eficientes en la gestión de la flota de vehículos de empresa.
 10. Difundir las posibilidades de la movilidad eléctrica y del uso de las energías renovables.
 11. Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte público y/o colectivo, el uso compartido del automóvil y la movilidad no motorizada y activa.

Líneas generales del plan de acción

Para la consecución de los objetivos planteados se ha definido un conjunto de líneas de actuación. Cada una de estas líneas se desarrollará mediante la ejecución de diferentes medidas o acciones concretas. La suma de estas propuestas de acción, constituyen el Plan de Acción.

L.1. Incorporación de la movilidad en la Responsabilidad Social Corporativa (RSC)

- 1.1. Incorporar datos relativos a la movilidad en las memorias de RSC y facilitar información a los trabajadores)

L.2. Fomento del uso del transporte colectivo

- 2.1 Modificar línea UK 07 (Zumaia-Oikia-Zestoa) de Lurraldebus para conectar la estación de EuskoTren de Zumaia al polígono Joxe Mari Korta y mejorar accesibilidad a Guascor y Xey
- 2.2. Estudiar las posibilidades de modificar línea UK 03 de Lurraldebus (Zarautz- Oikia- Azkoitia) para mejorar accesibilidad en transporte público a Guascor y Xey
- 2.3. Promocionar el uso del transporte público
- 2.4. Impulsar un servicio de autobús compartido entre empresas

L.3. Fomento del uso racional y eficiente del coche

- 3.1. Acción formativa sobre eficiencia en la conducción.
- 3.2. Diseño/adaptación de una herramienta informática o aplicación para compartir coche. Smart Mobility.
- 3.3. Campaña de promoción del coche compartido. Car pooling.
- 3.4. Promoción de la gestión sostenible de flotas de vehículos de las empresas.

L.4. Fomento de la movilidad activa

- 4.1. Análisis de viabilidad para la creación de una conexión peatonal y ciclista entre Zumaia, el polígono Joxe Mari Korta y Oikia.
- 4.2. Estudio de conexión peatonal entre el núcleo de Oikia, Guascor (Siemens) y Xey
- 4.3. Campaña de promoción de la movilidad activa desde el punto de vista de la salud.
- 4.4. Instalación de aparcamientos para bicicletas protegidos.
- 4.5. Campaña de promoción del uso de la bicicleta de pedaleo asistido (bicicleta eléctrica)

L.5. Prevención de riesgos relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico

- 5.1. Prevención de accidentes laborales de tráfico

L.6. Reducción del número de desplazamientos por trabajador

- 6.1. Facilitación del teletrabajo
- 6.2. Facilitación del cambio de jornada partida a jornada continua

L.7. Concentración de horarios de trabajadores/as

- 7.1. Análisis de concentración de horarios para favorecer las medidas de promoción del uso compartido del coche y transporte colectivo (medidas 4,5 y 8)

ANEXO: DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 1

Línea de actuación L1

Nomenclatura 1.1.

Incorporación de la movilidad en la Responsabilidad Social Corporativa (RSC)

Título de la acción:

INCORPORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA DE LA EMPRESA (RSC)

Objetivos:

Posicionar a las áreas industriales y empresas implicadas en un modelo de gestión de la movilidad ejemplar basado en la eficiencia y ahorro energético, la seguridad vial, la salud y la sostenibilidad como un motor para la innovación y la creación de valor y empleo.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Las empresas deben contribuir activa y voluntariamente a la mejora social, económica y ambiental del entorno cercano y laboral de la empresa, propiciando un cambio de filosofía empresarial fomentando desde la propia empresa una movilidad más sostenible, a través de la aplicación y difusión de medidas concretas. En ese sentido debe trasladar a los miembros de la empresa y a la sociedad que la movilidad es un elemento de interés fundamental para la empresa.

Independientemente de la gestión junto con otras empresas o entidades de alguna de las medidas generales propuestas en este plan, las medidas en las que la empresa se vaya a implicar, los objetivos, la gestión y el seguimiento de las mismas deben ser consensuadas por los miembros de la empresa, adoptando un compromiso interno para su desarrollo.

Descripción:

En la medida en que en las empresas a nivel interno se propongan y desarrollen actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, que tienen repercusiones tanto sociales como medioambientales, incorporarlas en las memorias de Responsabilidad Social Corporativa. De forma paralela difundir entre los trabajadores/as información sobre los elementos y medidas que influyen en la movilidad de la empresa y los efectos positivos que tiene a nivel individual y colectivo (coste de uso del coche, opciones alternativas, horarios de transporte público, etc.). Es conveniente designar a una persona coordinadora de temas de movilidad.

Periodicidad: Anual

Coste estimado: Depende de las medidas adoptadas

Agentes implicados y Responsables: Empresas, y administraciones ofreciendo asesoramiento.

Beneficios o Avances esperados:

Concienciación de los miembros de la empresa y de la sociedad.
Implicación de los trabajadores/as en las acciones propuestas.
Mejora de la imagen de empresa.

Indicadores de resultado:

Número de medidas adoptadas y reflejadas en la memoria de RSC
Número de trabajadores/as adscritos a las medidas adoptadas.

Ejemplos:

Existen varios ejemplos de empresas que incorporan en su RSC la movilidad dentro de Planes de Sostenibilidad Ambiental de la propia empresa. Un ejemplo conocido lo constituye el Grupo de Leche Pascual. Algunas de sus objetivos y líneas de actuación son las siguientes:

- Reducción Emisiones de CO2 y contaminación acústica
- Coche compartido entre empleados (> 50%)
- Conciliación entre vida familiar y profesional
- Reducción de viajes y reducción de accidentes laborales de tráfico

Otro ejemplo reciente es el de la empresa Liberty Seguros que en el año 2016, en el marco de su compromiso con la RSC, creó una iniciativa para incentivar la movilidad sostenible en su vertiente no motorizada consistente en pagar a sus empleados por ir a trabajar en bicicleta. Un año después un 5% de su plantilla acude al trabajo en bicicleta.



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 2

Línea de actuación L2

Nomenclatura 2.1.

Fomento del uso del transporte colectivo

Título de la acción:

MODIFICAR LÍNEA UK 07 (ZUMAIA-OIKIA-ZESTOA) DE LURRALDEBUS PARA CONECTAR LA ESTACIÓN DE EUSKOTREN DE ZUMAIA AL POLÍGONO JOXE MARI KORTA Y MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A GUASCOR Y XEY.

Objetivos:

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo, el uso compartido del automóvil y la movilidad no motorizada y activa.

Criterios, oportunidades y limitaciones

En su trazado actual la línea UK07 pasa por la carretera GI-3760 pero no efectúa parada en el polígono Joxe Mari Korta. Es necesario crear al menos una parada de autobús en ese polígono. Teniendo en cuenta la longitud de la parcela sobre la que se asienta, con distancias superiores a los 1.000m, se debería analizar la posibilidad de crear más de una parada.

En Oikia la parada se efectúa (GI-3760) a cierta distancia de Guascor y Xey, no existiendo accesos peatonales desde la misma hasta las áreas industriales. Analizar la posibilidad de crear paradas a demanda.

En la actualidad el servicio de la línea UK07 se presta mediante un minibús. Incrementos en la demanda y en el uso pueden hacer necesario un cambio de vehículo.

Es necesario coordinar los primeros servicios de la mañana con el horario de entrada al trabajo en las empresas. En la actualidad el primer servicio llegaría a Joxe Mari Korta después de las 07:30 horas

Así mismo es oportuno coordinar las salidas desde la Estación de EuskoTren de Zumaia con las llegadas de los servicios ferroviarios provenientes de Donostia-Zarautz, correspondencia de la que se pueden captar más usuarios (posibilitando así la intermodalidad tren + bus).

Descripción:

Modificar línea UK07 de Lurraldebus para conectar la estación de EuskoTren de Zumaia con el polígono Joxe Mari Korta y el entorno de Guascor y Xey. Crear/habilitar una nueva parada de autobús en Joxe Mari Korta. Coordinar horarios de salida desde la estación de tren con los servicios ferroviarios y la llegada a los polígonos con los horarios de inicio de la actividad laboral.

Periodicidad: Permanente

Coste estimado: a determinar

Agentes implicados y Responsable(s)

Diputación Foral de Gipuzkoa, Lurraldebus, Autoridad del Transporte de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Zumaia, Urola Kosta Udal Elkarte.

Beneficios o Avances esperados

Incrementar el uso del transporte público un 5%, a partir de los niveles actuales.

Indicador de resultado

Peso del uso del transporte público en el reparto modal (%).



Posibles ubicaciones de paradas en el polígono Joxe Mari Kortea

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 3	Línea de actuación L2	Nomenclatura 2.2.
-----------------------	-----------------------	-------------------

Fomento del uso del transporte colectivo

Título de la acción:

ESTUDIAR LAS POSIBILIDADES DE MODIFICAR LÍNEA UK 03 DE LURRALDEBUS (ZARAUTZ- CRUCE OIKIA-AZKOITIA) PARA MEJORAR ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO A GUASCOR Y XEY

Objetivo Temático:

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo, el uso compartido del automóvil y la movilidad no motorizada y activa.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Esta línea presta un servicio que, con modificaciones, puede ser de interés para quienes se desplazan desde Zarautz a Xey y Guascor, no tanto por distancia, a Joxe Mari Korta. No obstante, en su trazado actual la distancia desde la parada del cruce de Oikia (encuentro de la GI-3760 con la GI-2633) a Guascor es de 1.000m y a Xey de 900m, debiendo introducirse cambios a modo de nueva parada bajo demanda.

En inicio de línea, la parada más próxima a la estación de tren de Zarautz (Gurutze Gorria) se sitúa a 350m. Es necesario la existencia de servicios que tengan su inicio en Zarautz y permitan la llegada antes de la entrada a los turnos de trabajo.

Descripción:

Modificación de horarios de la línea UK 03 para adaptarlos a los de trabajo en las empresas del área. Estudiar la posibilidad de crear paradas a la demanda.

Periodicidad: Permanente

Coste estimado: A determinar

Agentes implicados y Responsable(s):

Diputación Foral de Gipuzkoa, Lurraldebus, Autoridad del Transporte de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Zumaia, Mancomunidad de Urola Kosta.

Beneficios o Avances esperados

Incrementar el uso del transporte público un 5%, a partir de los niveles actuales.

Indicador de resultado
Peso del uso del transporte público en el reparto modal (%).

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 4

Línea de actuación L2

Nomenclatura 2.3.

Fomento del uso del transporte colectivo

Título de la acción

CAMPAÑA DE PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Objetivos:

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo, el uso compartido del automóvil y la movilidad no motorizada y activa.

Criterios, oportunidades y limitaciones

En la actualidad el uso del transporte público tiene un peso muy bajo en el reparto modal, no obstante, existe una relevante disposición a su uso, especialmente en intermodalidad entre el tren y el autobús.

Una parte importante de las personas que trabajan en el área residen en Zumaia o Zarautz, municipios conectados con el entorno de Oikia mediante líneas de Lurraldebus.

Esta acción debe ser puesta en marcha de manera coordinada con las acciones 2 y/o 3.

Descripción

Desarrollar una campaña de información y promoción de los servicios de transporte público, Lurraldebus y EuskoTren, que conecten con las zonas industriales. Visibilizar las ventajas sociales y ambientales de la medida.

Edición y distribución de un tríptico informativo. Cartelería en empresas

Cartelería en MUPIS (Mueble Urbano para la Presentación de Información), en estación de tren de Zumaia, etc.

Campaña de difusión en prensa, radio y redes sociales.

Periodicidad Bianaual

Coste estimado 6.000€ (coste mínimo estimado)

Agentes implicados: Urola Kosta Udal Elkarteá, Autoridad del Transporte de Gipuzkoa, Ayuntamientos

Beneficios o Avances esperados

Conciencia a la población, para contribuir a alcanzar el objetivo antes mencionado: incrementar el uso del transporte público un 5%, a partir de los niveles actuales.

Indicador de resultado

Peso del uso del transporte público en el reparto modal (%).

Ejemplos

NitBus, del trabajo a casa. Servicio de bus a zonas industriales y campaña de promoción. Baix Bus (Barcelona).



<http://www.baixbus.cat/es/comunicacion/campanas-de-promocion>

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 5

Línea de actuación 2

Nomenclatura 2.4.

Fomento del uso del transporte colectivo

Título de la acción:

IMPULSAR UN SERVICIO DE AUTOBÚS COMPARTIDO ENTRE EMPRESAS

Objetivos:

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Existen dos modalidades principales de uso compartido de autobús entre empresas: el servicio lanzadera, y la ruta de autobús de empresa partiendo de origen. Actualmente 3 empresas del ámbito de estudio ofrecen servicio de la segunda modalidad (ruta de autobús) de forma individual (ver capítulo 2.4. de este documento).

Para desarrollar esta acción, en cualquiera de sus modalidades, se requiere de una estrecha colaboración interempresarial y, en la medida de lo posible, del apoyo de la administración en forma de colaboración público-privada. Es además fundamental realizar un estudio de demanda previa entre las empresas que desean participar, para dimensionar el servicio adecuadamente.

A diferencia de las acciones 2 y 3 estos servicios de transporte no se encuentran dentro del sistema de transporte público, ya que fundamentalmente estarán financiados y contratados por las empresas. Deben ser servicios abiertos a posibles adaptaciones del recorrido y de los horarios, en función de la demanda de empresas que se puedan ir incorporando una vez puesto en marcha.

Puede darse la paradoja de que la adecuación de las líneas de transporte público comarcal propuesta en las acciones 2 y 3 actúe como freno para el desarrollo de este tipo de servicio, por lo que el fomento de los medios de transporte colectivo requiere de un estudio específico de priorización de medidas.

Descripción:

Modalidad 1 AUTOBÚS LANZADERA: Implementar una ruta de autobús específica para los empleados de los polígonos, que preste servicio a las horas de entrada y salida del trabajo, conectando la estación de EuskoTren de Zumaia con las empresas, en un trayecto sin paradas intermedias. Se basa en la intermodalidad tren + autobús.

Modalidad 2 RUTAS DE AUTOBÚS DE EMPRESAS: Bajo la premisa de respetar los convenios actuales dentro de las empresas que ofrecen este servicio y manteniendo las ventajas que suponen

para sus trabajadores/as, analizar la viabilidad e impulsar acuerdos entre las empresas que actualmente cuentan con un autobús de empresa tratando de sumar a otras empresas interesadas.

Periodicidad:

Coste estimado:

Permanente con adaptaciones

40.000 € anuales por autobús (para 55 plazas, con dos expediciones en hora punta, y con un recorrido total de 60 Km./día)

Agentes implicados y Responsables:

Empresas, Ayuntamiento de Zumaia, Mancomunidad Urola Kosta, Diputación Foral de Gipuzkoa

Beneficios o Avances esperados:

Mayor puntualidad en los horarios (tanto de entrada como de salida), lo que favorecerá a empresarios/as y trabajadores/as. Es factible hacer coincidir la salida del autobús lanzadera con la llegada de los trenes o autobuses a la estación de Eusko Tren de Zumaia, de forma que el tiempo de espera sea menor.

Menor tiempo en el desplazamiento en más de un caso.

Reducción de los costes globales de transporte.

Las empresas que deciden participar ofrecen un servicio más a sus trabajadores/as, siendo muy valorada por los mismos, que no han de preocuparse tanto de la forma de llegar a la empresa, ni de la puntualidad de la entrada.

Indicador de resultado:

Peso del uso del transporte público en el reparto modal (%).

Ejemplos:

AUTOBÚS LANZADERA de Can Sant Joan, iniciativa exitosa en Barcelona

<http://www.interempresas.net/Naves/Articulos/103734-El-transporte-publico-al-poligono-de-Can-Sant-Joan-una-experiencia-exitosa.html>



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 6 | Línea de actuación L3 | Nomenclatura 3.1.

Fomento del uso racional y eficiente del coche

Título de la acción:

ACCIÓN FORMATIVA SOBRE EFICIENCIA EN LA CONDUCCIÓN.

Objetivo:

Impulsar el ahorro, la eficiencia energética en la movilidad cotidiana, impulsando la movilidad sostenible y segura.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Criterios, oportunidades y limitaciones

El uso del automóvil es el principal modo de transporte en el ámbito del Plan, por lo que es importante aumentar lo máximo posible la eficiencia de su uso (las medidas más efectivas para ello son las encaminadas a impulsar el uso de coche compartido, explicada en las acciones 3.2 y 3.3.).

Esta medida se centrará en la promoción la conducción eficiente del automóvil, un cambio que puede conseguir una reducción en el consumo de combustible de hasta un 15% respecto de la conducción convencional.

Deberá realizarse una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el curso y sus objetivos.

Descripción:

Realización de al menos un curso anual sobre conducción eficiente de vehículos destinados a personas que se desplazan habitualmente en coche al puesto de trabajo. Con una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el curso y sus objetivos.

Periodicidad Anual

Coste estimado 500€/Curso

Agentes implicados y Responsable(s) Empresas, Ente Vasco de la Energía, Mancomunidad Urola Kosta.

Beneficios o Avances esperado:

Ahorro económico en combustible.

Reducción de los costes de mantenimiento del vehículo.
Ahorro de energía.
Reducción de emisiones contaminantes, entre ellas GEIs (Gases de Efecto Invernadero).

Indicador de resultado:

Número de personas que realizan el curso anualmente.
Porcentaje de personas sobre el total que trabaja en la zona que han participado en cursos de conducción eficiente.

Ejemplos:

El Ente Vasco de la Energía pone a disposición de empresas, instituciones y entidades ubicadas en la Comunidad Autónoma Vasca, cursos de conducción eficiente de vehículos. Se imparten en la empresa o entidad solicitante.

Más información: <http://www.eve.eus/Proyectos-energeticos/Proyectos/Transporte-alternativo/Cursos-de-conduccion.aspx?lang=en-GB>



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 7 | Línea de actuación L3 | Nomenclatura 3.2.

Fomento del uso racional y eficiente del coche

Título de la acción:

DISEÑO/ADAPTACIÓN DE UNA HERRAMIENTA INFORMÁTICA O APLICACIÓN PARA COMPARTIR COCHE. SMART MOBILITY

Objetivos:

Impulsar el ahorro, la eficiencia energética en la movilidad cotidiana, impulsando la movilidad sostenible y segura.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Reducir el número de coches con un solo ocupante. Promoción del uso racional y eficiente del coche.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Existe una cierta cultura de compartir el coche en esto polígonos, donde el uso compartido del automóvil supone más del 8% de la movilidad cotidiana. Es fundamental aprovechar ese punto de partida.

Descripción:

Desarrollar una aplicación web que permita poner en contacto a personas que se desplazan diariamente a los polígonos Joxe Mari Kosta, Xey y Guascor con el objeto de compartir el trayecto casa/trabajo. Alternativamente, adaptar alguna plataforma ya existente a las necesidades y características del ámbito objeto del plan.

Desarrollar una versión App, de aplicación para Smartphone.

Periodicidad Puntual

Coste estimado 10.000 € – 18.000 €

Agentes implicados: Mancomunidad Urola Kosta

Beneficios o Avances esperados:

Reducción de emisiones de GEIs y otros contaminantes atmosféricos.

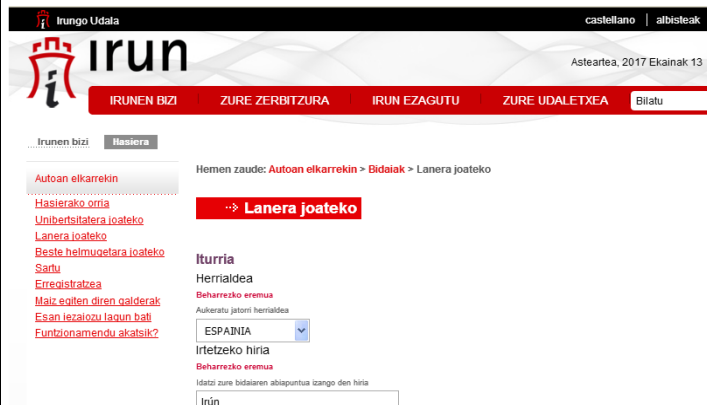
Incremento del uso del coche compartido al trabajo en un 5% anual.

Indicador de resultado

Peso del uso compartido del coche en el reparto modal (%)

Ejemplos de aplicaciones sobre plataforma compartir.org

- Irun



<http://irun.compartir.org/bidaiak/treballar/>

- Move Euskadi



<http://moveuskadi.compartir.org/>

- Positive Drive. App diseñada para compartir coche y gestionar procesos de cambio modal mediante intermodalidad con otros modos (bicicleta y caminar). Gestión de recompensas incluidas.



POSITIVE
DRIVE

<http://www.positivedriveapp.com/about-the-app/>

- Más información sobre proyectos europeos en CIVITAS EU.

<http://civitas.eu/car-independent/car-pooling>

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 8 | Línea de actuación L3 | Nomenclatura 3.3.

Fomento del uso racional y eficiente del coche

Título de la acción:

CAMPAÑA DE PROMOCIÓN DEL COCHE COMPARTIDO. CAR POOLING. CELEBRACIÓN DE LA SEM (Semana Europea de la Movilidad) 2017

Objetivos:

Reducir el número de coches con un solo ocupante. Promoción del uso racional y eficiente del automóvil.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Introducir el concepto de “Responsible Car Use” Uso responsable del coche.

Visibilizar las experiencias ya existentes en el ámbito de los polígonos industriales Xey, Joxe Mari Kortá y Guascor, donde el uso compartido del coche supone más del 8% de la movilidad cotidiana.

Aprovechar las experiencias europeas y el hecho de que el lema de la Semana Europea de la Movilidad 2017 es “Compartir te lleva más lejos”. Se desarrollará del 16 al 22 de septiembre.

Descripción:

Realizar una campaña de comunicación sobre las ventajas económicas, sociales y ambientales del uso compartido del coche en la movilidad al trabajo. Puede tener lugar en la web y medios de comunicación locales/comarcales, usando como recurso el testimonio de personas que ya comparten desplazamiento en coche. Incluye la realización y reparto de un tríptico y cartelería.

Periodicidad Anual

Coste estimado 3000 €

Agentes implicados y Responsable(s) Empresas, Mancomunidad de Urola Kosta

Beneficios o Avances esperados:

Incremento en un 5 % del porcentaje de personas que usan a diario el coche compartido.
Reducción de emisiones de GEI y otros contaminantes atmosféricos.

Indicador de resultado
Peso del uso compartido del coche en el reparto modal (%)

Ejemplos

Campaña de car pooling coche compartido en PlaZa (Plataforma logística Zaragoza)



Acción 1. Distribución de trípticos informativos en los centros de trabajo entregados en mano. 1.200 ejemplares

Acción 2. Colocación de carteles en tabloneros y lugares de convivencia. 500 ejemplares

Acción 3. Distribución de "flyers" en los parabrisas de los coches en los aparcamientos. 3500 ejemplares

Acción 4. PLAZA destina una valla publicitaria a la campaña y comunicación e-mail.

Acción 5. Concurso fotográfico "menos humos en Plaza".
menoshumosenplaza@ceam.net

Acción 6. Difusión en los medios propios del Departamento: web, boletines electrónicos.

Acción 7: Se incluye en el Plan de Seguridad Vial del GA.

Las acciones de la campaña: Presentaciones, contacto con actores, folletos, carteles, concurso fotográfico, información., Plan de Seguridad Vial del GA.

estategiaaragonesa
www.estrategiaaragonesa.es

UNION EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

CCOO UGT Aragón CEPYME CREA PLAZA GOBIERNO DE ARAGON

European Mobility week
<http://www.mobilityweek.eu/campaign-materials/>

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 9

Línea de actuación 3

Nomenclatura 3.4.

Fomento del uso racional y eficiente del coche

Título de la acción:

INTRODUCIR POLÍTICAS DE GESTIÓN AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE DE FLOTAS DE VEHÍCULOS

Objetivos:

Implementar criterios innovadores, sostenibles y eficientes en la gestión de la flota de vehículos de empresa.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Favorecer el impulso de un sistema de transportes “Low Carbon” garantizando la movilidad de las personas y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

Difundir las posibilidades de la movilidad eléctrica y del uso de las energías renovables.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Ninguna de las empresas del ámbito estudiado dispone de vehículos eléctricos o híbridos, por lo que existe un gran potencial de cara a promover la movilidad en vehículos energéticamente más eficientes.

Es necesario establecer una planificación y un marco de actuación concreto para cumplir con los objetivos de sostenibilidad deseados. La denominada “*Green Fleet Policy*” o Política de Flota Sostenible implica una profunda reflexión sobre las características de la flota y sus usos en función de factores como consumo medio, kilometraje diario medio, tipología de los recorridos (urbanos, larga distancia, etc), tiempo en el que los vehículos no están siendo utilizados, dónde están aparcados cuando no se utilizan, optimización de la capacidad de carga, etc.

Descripción:

Desarrollo de una Política de Flota Sostenible, cuyos puntos principales pueden ser:

1. Adquisición de nuevos vehículos que consigan la mayor eficiencia energética, y por extensión las menores emisiones posibles, calculando todo el ciclo de vida del vehículo.
2. Optimizar el tamaño de la flota eliminando o reutilizando los vehículos infrutilizados.
3. Realizar un seguimiento exhaustivo, real y continuo de la reducción de emisiones que se está consiguiendo.

Periodicidad: Permanente con evaluación anual de resultados	Coste estimado: Variable en función del tamaño de la flota y de los objetivos de cada empresa
--	--

Agentes implicados: Empresas, Instituto Vasco de Logística, Ente Vasco de Energía

El IVL (Instituto Vasco de Logística) u otras consultorías de movilidad asesoran en la elaboración de políticas de flotas sostenibles.

El programa EcoStars Cantabria gestiona las certificaciones de flotas verdes (hasta hace 3 años las gestionaba el IVL a través del extinto programa EcoStars Euskadi)
<http://www.ecostars-cantabria.es/>

El EVE (Ente Vasco de Energía) subvenciona cada año la adquisición de vehículos eléctricos o de bajas emisiones.

Beneficios o Avances esperados:


Reducción de emisiones de las flotas de empresa

Indicador de resultado:

Número de empresas con políticas y con flotas de vehículos de bajas emisiones.
Número de empresas receptoras de subvención para su adquisición

Ejemplos:

Hay varias empresas que han desarrollado algún tipo de política de flota sostenible y que a su vez se han acogido al programa EcoStars Euskadi de certificación de flotas verdes: Autobuses Vigiola, Txita Txirrindak, Nanuk Transportes, etc.



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 10 | Línea de actuación 4 | Nomenclatura 4.1.

Fomento de la movilidad activa

Título de la acción:

ANÁLISIS DE VIABILIDAD PARA LA CONEXIÓN PEATONAL Y CICLISTA ENTRE ZUMAIA Y EL POLÍGONO JOXE MARI KORTA

Objetivos:

Promocionar los modos de movilidad activa, el caminar y el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Impulsar la creación de nuevas infraestructuras para la movilidad no motorizada o el acondicionamiento de las existentes con la misma finalidad.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Reducir los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Casi un 30% de las personas trabajadoras de los tres polígonos vive en Zumaia, a una distancia de entre 3 y 5 Km., es decir, dentro del considerado radio ideal o alcance de la bicicleta (no eléctrica) para desplazamientos cotidianos. Un 32% de trabajadores/as encuestados/as muestra su disposición a desplazarse en bicicleta al trabajo bajo la condición de que exista infraestructura viaria ciclista segura. Además, un 30% del total de trabajadores/as muestra su disposición condicionada a desplazarse caminando al trabajo.

El principal inconveniente para la realización de un proyecto de vía ciclista-peatonal que transcurriese desde el casco urbano de Zumaia por el polígono Basusta y la ría del Urola (alternativa más directa y con menor pendiente media) es que el entorno se encuentra en Zona de Especial Conservación perteneciente a la Red Natura 2000, lo que limita en gran medida las posibles actuaciones (ver capítulo 1.3.2. Afecciones y condicionantes del Planeamiento Sectorial).

Por otra parte, el principal inconveniente para otra ruta alternativa, que desde la actual vía ciclista entre Narrondo y Zumaia discurriría en paralelo a las carreteras N-634 y GI-3760, son las importantes pendientes para superar el alto que separa las vegas de los ríos Narrondo y Urola.

La conexión entre el polígono Joxe Mari Korta y los de Guascor y Xey no tendría en principio inconvenientes de tipo ambiental ni dificultades técnicas de ejecución.

Descripción:

Análisis de viabilidad, y en su caso, de alternativas, para la conexión ciclista-peatonal entre el casco

urbano de Zumaia y el polígono Joxe Mari Korta.

Periodicidad: puntual

Coste estimado: 18.000 € (para la realización del análisis de viabilidad)

Agentes implicados y Responsables:

Ayuntamiento de Zumaia, Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Agencia Vasca del Agua

Beneficios o Avances esperados:

Trasvase modal desde el uso individual del coche hacia la movilidad no motorizada activa.

Indicador de resultado: porcentaje de personas que se desplazan a pie o en bicicleta

Ejemplos:

En la actualidad la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa ofrece servicio a varios polígonos relativamente alejados de los núcleos urbanos, produciéndose un número creciente de desplazamientos diarios de trabajadores/as a los polígonos en bicicleta. Algunos ejemplos destacables son los de los tramos de Aretxabaleta-Eskoriatza, Asteasu-Zizurkil, Oñati-Arrasate, Beasain-Ormaiztegi.



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 11 Línea de actuación 4 Nomenclatura 4.2.

Fomento de la movilidad activa

Título de la acción:

ESTUDIO DE CONEXIÓN PEATONAL ENTRE EL BARRIO DE OIKIA Y LOS POLÍGONOS DE GUASCOR Y XEY

Objetivos:

Promocionar los modos de movilidad activa, el caminar y el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Reducir los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Varios de los trabajadores/as de los polígonos Guascor y Xey viven en el núcleo de Oikia (a 200 y 400 metros respectivamente) y ninguno acude al trabajo a pie ya que la actual carretera no dispone de aceras ni arceñes practicables.

Descripción:

Realización de un proyecto de conexión peatonal entre el núcleo de Oikia y los polígonos de Guascor y Xey.

Periodicidad: puntual

Coste estimado: 18.000 €

Agentes implicados y Responsables: Ayuntamiento de Zumaia, Diputación Foral de Gipuzkoa



Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral. Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey		
Número de la acción 12	Línea de actuación 4	Nomenclatura 4.3.
Fomento de la movilidad activa		

Título de la acción:
CAMPAÑA DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SALUD

Objetivos:

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia la movilidad no motorizada y activa.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Criterios, oportunidades y limitaciones

La campaña debe ligar el ejercicio que supone el caminar y el moverse en bicicleta al trabajo con la mejora de la salud física y mental (mejora de la memoria, reducción del estrés, reducción del riesgo de diabetes y de obesidad, aumento de la longevidad, etc.).

Aunque hoy en día no se dan las condiciones para realizar la última fase del desplazamiento a los polígonos a pie o en bicicleta de forma segura y atractiva (desde Zumaia), es fundamental potenciar la movilidad activa en aquellas fases en las que la persona trabajadora pueda hacerlo (domicilio-parada/estación de transporte público), así como en otros desplazamientos no relacionados con la actividad laboral.

Descripción:

Desarrollo de una campaña de promoción de las nuevas infraestructuras no motorizadas (vías ciclista-peatonales de acceso a los polígonos), vinculando su uso con los beneficios para la salud de la actividad física regular que comporta el moverse al trabajo a pie o en bicicleta.

Periodicidad: bianual	Coste estimado: a determinar
-----------------------	------------------------------

Agentes implicados y Responsables: Ayuntamiento de Zumaia, Osakidetza

Ejemplos:

Campaña de Osakidetza “OINEZ BIZI” https://www.osakidetza.euskadi.eus/r85-ckcmpn04/es/contenidos/informacion/oinezbizi/es_oinez/oinezbizi.html



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 13	Línea de actuación 4	Nomenclatura 4.4.
------------------------	----------------------	-------------------

Fomento de la movilidad activa

Título de la acción:

INSTALACIÓN DE APARCAMIENTOS PROTEGIDOS PARA BICICLETAS

Objetivos:

Promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia la movilidad no motorizada y activa.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Reducir los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.

Criterios, oportunidades y limitaciones

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para asegurar un uso normalizado de la bicicleta. Las características que deben tener los aparcamientos de las empresas son las siguientes:

Cercanía y visibilidad: es importante situar los aparcamientos en lugares visibles y cercanos a la entrada de la empresa.

Protección frente al robo y la meteorología: Para protegerlos de la lluvia basta con un sencillo techado o cubierta, mientras que para ofrecer seguridad frente al robo se puede cercar el aparcamiento en un recinto accesible mediante llave o tarjeta (también puede bastar con situar el aparcamiento en un lugar visible o vigilado dentro del recinto de la parcela empresarial).

Tipo de sujeción: es recomendable optar por amarres en forma de arquillo (U invertida o Universal) que permite amarrar el cuadro y las ruedas de dos bicicletas.

Esta medida está condicionada por las conclusiones de la medida 4.1. *Análisis de viabilidad para la conexión peatonal y ciclista entre Zumaia y el polígono Joxe Mari Korta.*

Descripción:

Instalar aparcamientos para bicicletas protegidos en aquellas empresas que cuenten con una demanda contrastada para acudir al trabajo en bicicleta.

Periodicidad: puntual

Coste estimado: 1.400 € / 5 arcos "U" con estructura de cubierta de protección instalada

Agentes implicados y Responsables:

Empresas, EVE (el Ente Vasco de Energía tiene una línea de subvención específica para aparcamientos de bicicletas).

Beneficios o Avances esperados:

Trasvase modal desde el uso individual del coche hacia la movilidad no motorizada activa (en este caso en bicicleta).

Indicador de resultado:

Número de trabajadores/as que acuden al trabajo en bicicleta.

Ejemplos:

En Gipuzkoa hay muchas empresas que ofrecen aparcamiento de bicicletas protegidos a sus trabajadores/as. El ejemplo más cercano es el de la empresa de Zumaia GKN Driveline (ver fotografía).



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Korta, Guascor y Xey**

Número de la acción 14	Línea de actuación L4	Nomenclatura 4.5.
------------------------	-----------------------	-------------------

Fomento de la movilidad activa

Título de la acción:

CAMPAÑA DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA DE PEDALEO ASISTIDO (BICICLETA ELÉCTRICA)

Objetivos:

Promocionar los modos de movilidad activa, el caminar y el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo, el uso compartido del automóvil y la movilidad no motorizada y activa.

Difundir las posibilidades de la movilidad eléctrica y del uso de las energías renovables.

Reducir el estrés, el cansancio y los riesgos de la inactividad física y el sedentarismo derivados de la utilización generalizada del automóvil.

Criterios, oportunidades y limitaciones

El uso de la bicicleta alcanza valores inferiores al 0,4% de las personas encuestadas en la movilidad cotidiana en los polígonos objeto de análisis, está sometido a una fuerte estacionalidad, no teniendo consideración de modo de transporte seguro para la mayoría de las personas, dado el contexto viario.

A las dificultades para el uso de la bicicleta eléctrica derivadas de la inexistencia de rutas seguras, se le añade la presencia de importantes pendientes en las carreteras de accesos a los tres polígonos industriales y, en ocasiones, el exceso de velocidad de los coches.

Es necesario promocionar el uso de la bicicleta con criterios utilitarios y en el caso que nos ocupa, el uso de la bicicleta de pedaleo asistido (bicicleta eléctrica).

Descripción:

Realizar cursos sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte, especialmente de la bicicleta de pedaleo asistido.

Realizar una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el uso de la bicicleta eléctrica para promocionar el curso.

Periodicidad Anual

Coste estimado. 300 €/curso

Agentes implicados y Responsable(s) de la Mancomunidad Urola Kosta, EVE

Beneficios o Avances esperados:

Número de personas capacitadas para utilizar una bicicleta de pedaleo asistido

Indicador de resultado:

Número de cursos realizados al año

Número de personas participantes

Número de receptores/as de la campaña informativa

Peso del uso de la bicicleta en el reparto modal

Ejemplos:

Ikasbizi. Proyecto de promoción del transporte alternativo del EVE. El Ente Vasco de la Energía colabora con todo Ayuntamiento u entidad interesada en promover un uso adecuado de la bicicleta como medio de transporte en su municipio o ámbito de influencia.

<http://www.eve.eus/Proyectos-energeticos/Proyectos/Transporte-alternativo/Ikasbizi.aspx>



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 15 | Línea de actuación L5 | Nomenclatura 5.1.

Prevención de riesgos relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Título de la acción

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO.

Objetivos:

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Incluir la prevención de riesgos asociados a la accidentalidad laboral de tráfico en la cultura de prevención de riesgos laborales.

Incluye la prevención de riesgos laborales *in itinere e in misión* asociados a la conducción de vehículos.

Para su realización es posible establecer convenio de colaboración o similar con Osalan, Dirección de Tráfico de Gobierno Vasco, RACVN, FESVIAL.

Descripción:

Realización de una acción/formativo curso de prevención de riesgos laborales, centrado en la conducción segura de vehículos a motor. El curso puede tener una duración variable, aunque es posible realizarlo en un mismo día.

Puede ser exclusivamente práctico, aunque se recomienda una metodología teórica/práctica. Con clases *on line* y una sesión práctica.

Realizar una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el curso y sus objetivos.

Periodicidad Anual

Coste estimado 500€ / curso

Agentes implicados y Responsable(s):

Empresas, Osalan, Urola Kosta Udál Elkartea. Gobierno Vasco, Mutuas,

Beneficios o Avances esperados:

Reducción de la accidentalidad vial asociada a la movilidad al trabajo y durante el trabajo.
Reducción de las bajas laborales asociadas a esa causa.

Indicador de resultado:

Número de personas que participan en el curso/acción formativa.

Número de bajas asociadas a la accidentalidad laboral de tráfico

Porcentaje de las bajas asociadas a la accidentalidad laboral de tráfico sobre el total.

Ejemplos

Curso de conducción segura en Isolux Cordam.

Objetivos: “Evitar accidentes, bajas y lesiones en la espalda, fruto de la conducción no segura de nuestros trabajadores/as en sus desplazamientos. Aumentar la pericia en la conducción de los trabajadores/as y sensibilización de la seguridad vial”.

Contenidos:

- 1) Cómo prevenir distracciones y reacción tardía ante imprevistos, por el uso del teléfono portátil mientras conducimos
- 2) La Ergonomía. Colocación frente al volante o los mandos. Colocación de los retrovisores y cinturón.
- 3) La frenada a distintas velocidades y en distintas superficies. Cuidado y revisión de los neumáticos”.

Destinatarios: Área prevención, RRHH, Colectivo específico de la empresa

Duración: 1 día. Impartido por: RACC

Enlace: <http://www.seguridadviallaboral.es/index.php/formacion2/item/curso-de-conduccion-segura>

Fundación Fesvial. <http://www.fesvial.es/seguridad-vial-laboral>

Premap. <http://www.prevencionfremap.es/>

PESI. <http://www.pesi-seguridadindustrial.org/>

Jornada “La seguridad vial en el ámbito empresarial” . Donostia 2017.
<http://www.fesvial.es/noticias/49-el-20-de-los-siniestros-laborales-mortales-registrados-en-2016-en-euskadi-fueron-accidentes-de-trafico>

**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 16 | Línea de actuación L6 | Nomenclatura 6.1.

Reducción del número de desplazamientos por trabajador

Título de la acción:

FACILITACIÓN DEL TELETRABAJO ENGLOBADO DENTRO DE UNA POLÍTICA DE EMPLEO INTELIGENTE (SMARTWORKING)

Objetivos:

Reducir los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Posicionar a las áreas industriales y empresas implicadas en un modelo de gestión de la movilidad innovador basado en la eficiencia y ahorro energético la seguridad vial, la salud y la sostenibilidad como un motor para la innovación y la creación de valor y empleo.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Las políticas más eficaces para hacer más sostenible la movilidad pasan por actuar sobre la necesidad de viajar y las distancias a recorrer, y el teletrabajo incide positivamente sobre el primer elemento.

El teletrabajo permite trabajar en un lugar diferente a la oficina. El trabajo se realiza en un lugar alejado de las instalaciones de producción mediante la utilización de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TICs).

El efecto global que puede tener el teletrabajo en el conjunto de los tres polígonos es importante pero limitado, ya que sólo sirve para el trabajo de oficina y la mayoría de los puestos de trabajo del ámbito estudiado exigen la presencia del trabajador en el lugar de trabajo.

Más allá de los efectos positivos sobre la movilidad, el teletrabajo tiene ventajas e inconvenientes, tanto para las empresas como para los trabajadores/as (como por ejemplo la imposibilidad de trabajar en equipo o de tratar con compañeros/as in situ), que conviene valorar y experimentar. Un problema es que hasta ahora se ha entendido mal el teletrabajo, [por eso algunas empresas han dado marcha atrás en los modelos que habían implantado.](#)

El trabajo inteligente tiene lugar cuando una empresa es capaz de crear un ecosistema que permita a los profesionales decidir en función de su ocupación dónde van a llevar a cabo cada tipo de tarea. La decisión debe ser del empleado/a, a quien se le presupone un nivel de madurez profesional suficiente como para, por ejemplo, valorar qué reuniones deben ser presenciales y en cuáles puede estar virtualmente.

Descripción:

Estudio de viabilidad del teletrabajo en las empresas interesadas. Requiere de un estudio previo de la movilidad y estructura de trabajo de la empresa, así como de un consenso previo con los trabajadores/as en el que se valoren las ventajas e inconvenientes, y también de una evaluación global continuada de los resultados, es decir, con un análisis que iría más allá de las implicaciones que tiene el teletrabajo sobre la movilidad.

Periodicidad: permanente y revisable

Coste estimado: a determinar

Agentes implicados y Responsables: Empresa; Mancomunidad Urola Kosta

Beneficios o Avances esperados:

- Reducción considerable del número de viajes, de las emisiones y de los costes derivados del transporte de trabajadores/as.

Indicador de resultado:

Nº de empresas y empleados adscritos al programa

Reducción de kilómetros realizados para acudir al trabajo

Ejemplos:

La Mancomunidad de Urola Kosta puso en marcha un proyecto piloto denominado “El trabajo On Line, otra forma de incorporarse al mercado del trabajo” para analizar la potencialidad y viabilidad de esta modalidad de trabajo.



**Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral.
Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey**

Número de la acción 17 | Línea de actuación L6 | Nomenclatura 6.2.

Reducción del número de desplazamientos por trabajador

Título de la acción:

FACILITACIÓN DEL CAMBIO DE LA JORNADA PARTIDA A JORNADA CONTINUA

Objetivos:

Reducir el número de viajes al centro de trabajo y los costes económicos destinados por las personas al transporte al trabajo.

Reducir los riesgos laborales relacionados con la accidentalidad laboral de tráfico.

Reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes del modelo de movilidad.

Criterios, oportunidades y limitaciones

Hay un segmento de trabajadores/as con horario partido desempeñando funciones que, si se analizan adecuadamente, no necesitan realizarse por la tarde. Probablemente una parte importante de estas personas preferirían realizar la jornada con horario continuo, evitando así el parón del mediodía para comer, en ocasiones excesivamente prolongado. Además, en muchos casos este parón interrumpe un ritmo de trabajo que después cuesta recuperar.

Como en la medida anterior, esta medida, se relaciona con el trabajo inteligente o smartworking, que se produce cuando una empresa genera un ecosistema de trabajo en el que al trabajador tiene la posibilidad de valorar y consensuar con la empresa la realización de jornadas continuas, de forma permanente o no.

Descripción:

Estudio de viabilidad de un programa de pase de jornada partida a jornada continua.

Otra vía a explorar (quizá menos factible) es la facilitación de la semana comprimida, que permite la flexibilidad en la distribución de las horas laborables semanales. La persona trabaja durante más horas durante algunos días para poder tener a cambio un día.

Periodicidad: eventual

Coste estimado: a determinar

Agentes implicados y Responsables: empresas

Beneficios o Avances esperados:


- Reducción considerable del número de viajes, de las emisiones y de los costes derivados del transporte de trabajadores/as.

Indicador de resultado:

Nº de empresas y empleados adscritos al programa

Reducción de kilómetros realizados para acudir al trabajo

Ficha de acciones Plan de Movilidad Laboral. Polígonos Joxe Mari Kortá, Guascor y Xey		
Número de la acción 18	Línea de actuación L7	Nomenclatura 7.1.
Concentración de horarios de trabajadores/as		

<p>Título de la acción:</p> <p>ANÁLISIS DE ADECUACIÓN Y/O CONCENTRACIÓN DE HORARIOS DE TRABAJADORES/AS</p>
<p>Objetivos:</p> <p>Impulsar un trasvase modal desde el uso individual del coche hacia el transporte colectivo, el uso compartido del automóvil</p>
<p>Criterios, oportunidades y limitaciones</p> <p>La adecuación y/o homogeneización de horarios de empresas diferentes son medidas fundamentales para el desarrollo de las medidas relacionadas con la potenciación del transporte público (medidas 2.1., 2.2., 2.4.) y, en menor medida, también con las relativas al coche compartido (si se quiere potenciar esta modalidad entre trabajadores/as de empresas diferentes).</p> <p>Muchas empresas dispuestas a potenciar el uso del transporte público, compartido o no con otras empresas, podrían hacer coincidir sus horarios con pequeños cambios en las horas de entrada y/o salida (en muchos casos se trataría de ajustes de media hora).</p>
<p>Descripción:</p> <p>Adecuación de los horarios de la empresa a los del uso del autobús público o tren en el caso de desarrollar las acciones 2.1. y 2.2.</p> <p>Análisis de concentración/homogeneización para el desarrollo de la acción 2.4.</p> <p>Periodicidad: eventual</p> <p>Coste estimado: a determinar</p>
<p>Agentes implicados y Responsables: Empresas</p>
<p>Beneficios o Avances esperados:</p> <p>Transvase modal del coche a transporte colectivo o coche compartido</p>
<p>Indicador de resultado:</p> <p>% de trabajadores/as que cambian el coche por el transporte colectivo o el coche compartido a raíz de la adecuación de horarios</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>