



Pla de desplaçaments de l'edifici de la Generalitat de Catalunya a Girona

Edifici de la Generalitat de Catalunya

Gestora de mobilitat - Gina Barraza



Pla de desplaçaments: Antecedents

- **Llei de Mobilitat 9/2003:** Avaluació de la mobilitat generada als centres de treball de més 500 treballadors
- **Concepte:** El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) és un conjunt d'actuacions que pretenen millorar la mobilitat del centre de treball, promovent una major participació dels modes de transport més sostenibles i segurs i un ús més racional del vehicle privat motoritzat
 - El **nostre PDE** concerneix tots els desplaçaments dels treballadors (desplaçaments domicili - lloc de treball i desplaçaments dins la jornada laboral)



Pla de desplaçaments: Antecedents

- **Creació d'un grup de treball:** Gerència de serveis comuns, la Junta de personal, i l'ATM de Girona
 - Acord el 29 de març de 2011 per iniciar la seva redacció
- **Premisses inicials :**
 - Sensibilització al problema
 - Acceptació de la necessitat de canvis
 - Compromís amb la promoció de la mobilitat sostenible i segura
 - Voluntat de tirar endavant instruments de gestió participativa del pla



Què és l'ATM de Girona?

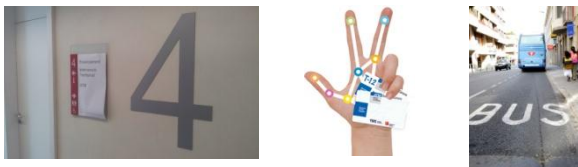
- L'Autoritat Territorial de Mobilitat de l'Àrea de Girona (ATMG), és un consorci interadministratiu, de caràcter voluntari i per temps indefinit, per a la coordinació del sistema de transport públic de viatgers a les comarques del Gironès, la Selva, el Pla de l'Estany, l'Alt Empordà, el Baix Empordà, el Ripollès i la Garrotxa, i la resta de finalitats que s'expressen en aquests Estatuts
- És integrat per la Generalitat de Catalunya i els consells comarcals i els ajuntaments següents:



Aiguaviva	Palol de Revardit
Amer	Porqueres
Anglès	Quart
Banyoles	Riudarenes
Bescanó	Riudellots de la Selva
Brunyola	Salt
Camós	Sant Andreu Salou
Campllong	Sant Aniol de Finestres
Canet d'Adri	Sant Gregori
Cassà de la Selva	Sant Joan de Mollet
Celrà	Sant Jordi Desvalls
Cervià de Ter	Sant Julià de Ramis
Cornellà de Terri	Sant Martí de Llémena
Flaçà	Sant Martí Vell
Fontcoberta	Santa Coloma de Farners
Fornells de la Selva	Sarrià de Ter
Girona	Sils
Juià	Vidreres
La Cellera de Ter	Vilablareix
Llagostera	Viladasens
Llambilles	Vilobí d'Onyar
Maçanet de la Selva	
Madremanya	



Què és l'ATM de Girona?



- Es localitza a l'edifici de la Generalitat des del 5 d'octubre de 2011. Comparteix espai amb ensenyament i intervenció territorial

- Les principals funcions són les següents:
 - Desenvolupar un sistema tarifari, integrat entre les diferents xarxes de transport públic, amb la finalitat de fer el transport públic més atractiu als usuaris actuals i potencials
 - Augmentar la freqüència de pas de les línies existents, crear nous serveis i facilitar la coordinació entre els serveis i modes de transport
 - Elaboració de propostes per a la planificació de les infraestructures de transport públic, i la tramitació i l'avaluació dels plans de mobilitat



Per què es redacta un PDE?



Costos	Transport públic*	Vehicle privat
Operacions directes	0,09	0,09
Operacions indirectes	0,04	0,22
Temps	0,44	0,39
Externalitats	0,02	0,05
Totals	0,58	0,75

* Inclou bus urbà i interurbà i ferrocarril
Font: Autoritat del Transport Metropolità (2004)
*Viatger i km: amb impostos

RISC D'ACCIDENT

- 9 vegades més en cotxe que en bus
- 44 vegades més en cotxe que en tren

- L'ús predominant del cotxe en què majoritàriament només es desplaça una única persona suposa un malbaratament de l'espai i un consum energètic desmesurat. Els embussos afavoreixen un consum més elevat de territori perquè obliguen a incrementar el nombre de carrils de les vies
 - <http://www.youtube.com/watch?v=p4ddqbfRWc4&feature=fvsr>
- En general l'ús del vehicle privat és més car que el transport públic, la bicicleta o anar a peu. L'any 2004 es calculava un cost per viatger i km en cotxe de 0,30 €, el transport públic es situava en 0,12 €. Aquests cost té en compte la gasolina, mecànica, assegurances, etc
- Utilització de modes de transport més segurs i sostenibles, com ara els transports col·lectius, els desplaçaments a peu i en bicicleta, o rotació del conductor entre els usuaris del vehicle compartit (disminució de les baixes laborals causades per accidents de trànsit, estrès o malalties)



El mètode, pas a pas





Les etapes de realització d'un PDE



Costos	Transport públic*	Vehicle privat
Operacions directes	0,09	0,09
Operacions indirectes	0,04	0,22
Temps	0,44	0,39
Externalitats	0,02	0,05
Totals	0,58	0,75

* Inclou bus urbà i interurbà i ferrocarril
Font: Autoritat del Transport Metropolità (2004)
*Vialger i km amb impostos

RISC D'ACCIDENT

- 9 vegades més en cotxe que en bus
- 44 vegades més en cotxe que en tren

- **Etapa 1 - realització de la diagnosi de mobilitat:** La diagnosi ha consistit a fer un estudi sobre les possibles maneres d'accedir a l'edifici, valorant la seva viabilitat i analitzant els problemes existents i futurs. Els punts tractats són:
- **L'accessibilitat amb diferents modes de transport** (xarxa de carreteres, transport públic, accés per als vianants i les bicicletes, possibilitats d'aparcament dins l'edifici i a la via pública, etc)
 - Les **dinàmiques de mobilitat** presents en l'àmbit de l'edifici, sobretot considerant aquells elements generadors de mobilitat, com l'Ajuntament, la Casa de Cultura, els centres mèdics, etc
 - **Avaluar la mobilitat domicili-feina dels treballadors/es.** S'han realitzat un total de 536 enquestes (el que representa un nivell de participació total del 64,5%), d'aquestes s'han considerat vàlides 436, el que garanteix un nivell de confiança superior al 96,77%



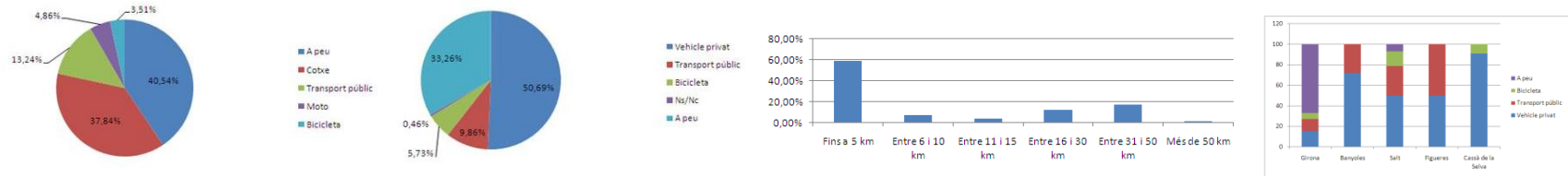
Les etapes de realització d'un PDE



- **Etapa 1 - realització de la diagnosi de mobilitat:** La diagnosi ha consistit a fer un estudi sobre les possibles maneres d'accedir a l'edifici, valorant la seva viabilitat i analitzant els problemes existents i futurs. Els punts tractats són:
- **L'accessibilitat amb diferents modes de transport** (xarxa de carreteres, transport públic, accés per als vianants i les bicicletes, possibilitats d'aparcament dins l'edifici i a la via pública, etc)
 - Les **dinàmiques de mobilitat** presents en l'àmbit de l'edifici, sobretot considerant aquells elements generadors de mobilitat, com l'Ajuntament, la Casa de Cultura, els centres mèdics, etc
 - **Avaluar la mobilitat domicili-feina dels treballadors/es.** S'han realitzat un total de 536 enquestes (el que representa un nivell de participació total del 64,5%), d'aquestes s'han considerat vàlides 436, el que garanteix un nivell de confiança superior al 96,77%



Les etapes de realització d'un PDE

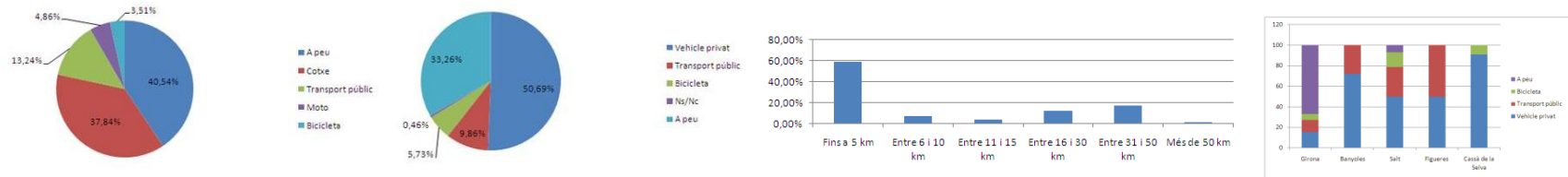


□ Els resultats de les enquestes:

- La distribució modal en els desplaçaments casa – feina i feina – casa es caracteritza per un predomini del transport motoritzat, que suma el 55,95% dels accessos, dels quals un 67,63% son en cotxe, un 8,70% en moto, i un 23,67% en transport públic. A partir de l'enquesta no es pot deduir si els que utilitzen el vehicle privat com a mitjà de transport el comparteixen, tot i que en estudis d'aquest tipus aquesta xifra es situa al voltant del 5% del total de desplaçaments en cotxe. Els modes més sostenibles també hi són presents, amb un 44,32% dels desplaçaments, on un 40,81% accedeix a peu i un 7,93% en bicicleta (pròpia o Girocleta)
- Aquesta distribució presenta matisos en funció del lloc de residència i la combinació dels desplaçaments amb altres activitats. Els residents a la ciutat de Girona accedeixen més a peu, en bicicleta i transport públic, i menys en vehicle privat que els procedents d'altres municipis



Les etapes de realització d'un PDE

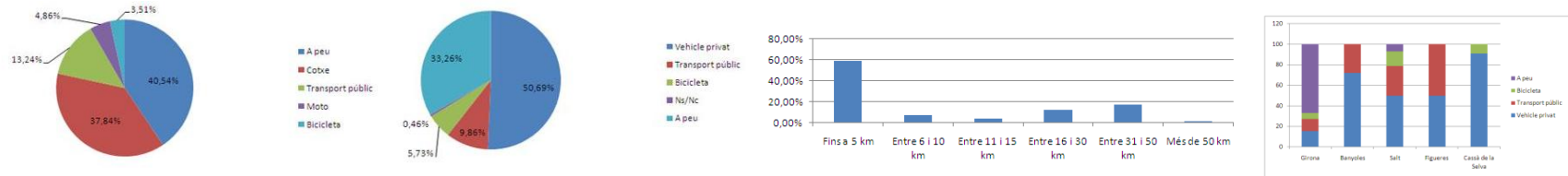


□ Els resultats de les enquestes:

- La majoria de treballadors/es es troba a una distància inferior als 10 km (67,66%), i que pràcticament tots són a menys de 30 km (90,14%)
- Girona i Salt són els únics municipis on es detecten persones a peu, en canvi, els usuaris del vehicle privat provenen majoritàriament dels pobles d'interior (Cassà de la Selva, Sant Gregori, Vilobí d'Onyar, etc.), cal destacar que en el cas de Salt, la meitat de la quota és per vehicle privat. Pel que fa al transport públic s'observa com els municipis amb serveis directes i elevada freqüència gaudeixen d'una major quota modal, situant-se en primer lloc Figueres, Salt i Banyoles
- Els municipis que tenen una relació més “sostenible” quant a la mobilitat, és a dir, una major quota *d'ecomobilitat* (a peu, en bicicleta o en transport públic col·lectiu) amb la seu de la Generalitat són Girona, Salt i Figueres. En el cas de Girona destaca la quota a peu, on supera el 60%



Les etapes de realització d'un PDE



□ Ens trobem amb dos perfils bàsics que expliquen aquesta distribució modal :

- **Residents de Girona i rodalies:** Diversitat de modes de transport públic disponibles per accedir-hi i proximitat del lloc de residència
- **Residents de fora de Girona i municipis més allunyats:** Oferta de transport públic limitada, distància i temps de trajecte elevats, i facilitats per trobar estacionament a menys d'un kilòmetre de la seu de la Generalitat

□ Les mesures de promoció de la mobilitat sostenible més sol·licitades:

- Millora de la freqüència i regularitat del TP (Bus i tren)
- Descomptes (transport públic i aparcaments)
- Creació d'aparcaments dissuasoris
- Creació d'un pas de vianants i aparcament segur de bicicletes



Les etapes de realització d'un PDE



- **Etapa 2 - elaboració del pla:** En funció dels objectius establerts dins el pla i també de la diagnosi de la qual es parteix, s'han plantejat unes actuacions adaptades a la situació específica de l'entorn. Aquestes accions estan determinades i consolidades pels:
 - **Costos:** costos d'implementació i manteniment
 - **Viabilitat:** dificultats tècniques, reaccions negatives dels treballadors, etc
- **Formalització del pla.** Aquesta última fase abans de la implementació del pla consisteix a redactar una síntesi que s'hauria de basar en l'esquema següent:
 - Els principals elements de la diagnosi
 - Els objectius generals i les millores esperades
 - La llista de les actuacions escollides amb la corresponent descripció i objectius
 - La programació de les actuacions



I ara què?

**GESTORA DE
MOBILITAT**

TASQUES

- ❑ EXECUTAR LES DECISIONS DE LA TAULA
- ❑ COORDINAR-SE AMB TOTS ELS AGENTS IMPLICATS
- ❑ CONTACTE PERMANENT AMB TOTS ELS MEMBRES
- ❑ GARANTIR L'APLICACIÓ DE PROPOSTES
- ❑ SEGUIMENT DE LES ACTUACIONS I DELS INDICADORS
- ❑ PROMOURE L'EDICIÓ DE MATERIALS DIVULGATIUS, XERRADES, ETC.
- ❑ ACOMPANYAMENT I ASSESSORAMENT ALS TREBALLADORS

PROPOSTES



Eixos



- Accés universal**
- Incentivació de la mobilitat no motoritzada**
- Incentivació del transport públic col·lectiu**
- Foment d'un ús més racional del vehicle privat: Model del cotxe compartit**
- Participació activa dels agents implicats**
- Conscienciació de la comunitat de l'edifici**



Críteris



- Compliment de la normativa vigent
- Incardinació dins del Pla de mobilitat de la ciutat de Girona
- Qualitat en totes les actuacions
- Cronologia factible en la seva implantació
- Cost econòmic adient al moment de crisi
- Anàlisi dels avantatges i desavantatges



Valors

- La mobilitat és per sempre

***FILOSOFIA DEL CENTRE
DE TREBALL***

***PARTICIPACIÓ DELS
TREBALLADORS***

***CONSOLIDACIÓ DE LA
MOBILITAT SOSTENIBLE***



El Pla d'acció



□ Mesures organitzatives:

- Oficina de Mobilitat
- Adreça de correu electrònic
- Espai a la Intranet
- Espai a la pàgina web
- Informació a l'OAC
- Formació (cursos de conducció eficient, sessions de treball, difusió de noves iniciatives, etc)
- Setmana de la mobilitat sostenible i segura
- Senyalització a l'edifici dels beneficis de pujar per les escales
- Videoconferència per a fer reunions sense desplaçaments (en sintonia amb el Pla de millora organitzativa)



El Pla d'acció



□ Mesures de mobilitat sostenible en bicicleta pública (Girocleta), a curt termini:

- Sessió informativa
- Tríptics informatius a l'OAC

□ Mesures de mobilitat sostenible en bicicleta privada, a curt termini:

- Ampliació i millora dels aparcaments de bicicletes en l'àmbit de l'edifici
- Control de l'accés a l'edifici de bicicletes no plegables
- Contacte amb empreses de venda de bicicletes per aconseguir promocions per als treballadors
- Difusió de la possibilitat de pujar bicicletes al bus interurbà i urbà
- Oferir vestuaris i dutxes pels usuaris de la bicicleta privada



El Pla d'acció



□ Mesures de mobilitat sostenible a peu, a curt termini:

- Vetllar perquè les zones properes a l'edifici estiguin netes i en bon estat
- Bandes rugoses a les escales exteriors d'accés a l'OAC
- Senyalització a l'edifici sobre els avantatges de pujar les escales
- Tractament de les deficiències detectades a la zona (Zona 30, voreres estretes, etc)

□ Mesures de mobilitat sostenible en transport públic, a curt termini:

- Sessions formatives
- Adquisició de títols de transport per als desplaçaments "in labore" del personal
- CAC per a la venda de títols de transport (1r nivell de l'OAC)
- Oficina de mobilitat

□ Mesures de mobilitat sostenible en transport públic, a llarg termini:

- Millora de la xarxa de carrils bus i la regulació semafòrica



El Pla d'acció



□ Mesures de mobilitat sostenible en cotxe, a curt termini:

- Implantació del vehicle compartit amb la plataforma FES-EDIT
 - Reserva de places a l'aparcament de l'edifici
 - Repartiment de dits al personal
 - Reserva de places a l'aparcament de la Copa
 - Altres avantatges (promocions tallers de reparació, gasolineres, comerços, etc.)



Implementació i seguiment del PDE



□ Dades de mobilitat:

- Dades qualitatives i numèriques
- Visió de conjunt
- Elaboració d'un informe anual
- Millora constant

□ Indicadors:

- Enquestes
- Dades de Girocleta
- Dades de l'ATM de Girona
- Dades de la gestió de l'adreça de mobilitat
- Dades d'atenció presencial d'assessorament, i acompanyament
- Dades del procés d'implantació de les mesures



El PDE és un projecte comú

TOTS/ES

- Els treballadors/es
- La Generalitat de Catalunya
- Altres administracions públiques
- Agents socials
- Altres (ATM de Girona, operadors de transport, etc)



Generalitat de Catalunya



“La mobilitat és cosa de tots”

<http://bit.ly/JMIIImh>

taulamobilitat.gg@gencat.cat

