

EL MODELO DE CIUDAD DETERMINA LA MOVILIDAD

La ordenación urbanística de nuestras ciudades obliga a una dependencia cada vez mayor del automóvil. Todo queda cada vez más lejos, y el crecimiento o la reforma del espacio urbano sigue pensándose en función del automóvil.

Con la creación de las llamadas "zonas monofuncionales" (de oficinas, ocio, centros comerciales, industrias,...), desvinculadas del tejido urbano y del resto de las actividades, el uso del automóvil se hace imprescindible. En los nuevos polígonos industriales, las empresas, en lugar de impulsar un transporte colectivo, facilitan espacios para los aparcamientos de automóviles privados. Por su parte, a la administración local no le salen las cuentas para dar cobertura con transporte público, por cuestiones de distancias y horarios.

España es el cuarto país con más kilómetros de autovías del mundo, detrás de EEUU, China y Alemania

Todo gira alrededor del coche.

Y cada vez será más difícil romper esta fuerte dependencia entre movilidad y automóvil privado.

TRÁFICO: IMPACTOS AMBIENTALES Y EFECTOS SOBRE LA SALUD

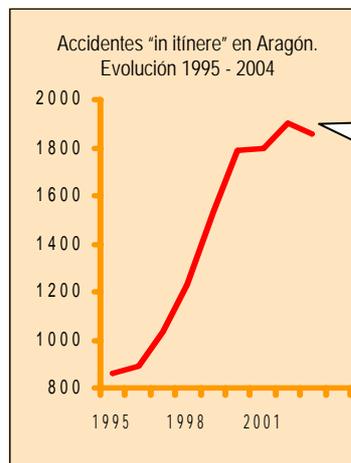
Los impactos asociados al elevado uso del vehículo privado son, entre otros: ruidos, estrés; contaminación ambiental (humos con elevadas emisiones de partículas, CO, CO₂, óxidos de nitrógeno y azufre) aumento del ozono troposférico; aumento de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y otras; elevado consumo de recursos; aumento de gases invernadero que provocan el cambio climático, con todos los riesgos asociados a escala global, además de los daños directos ocasionados por los accidentes de tráfico.



El transporte es el principal causante de la contaminación de las ciudades y responsable del 40% de las emisiones de CO₂ que provoca el calentamiento del planeta.

Siniestralidad "in itinere" El desplazamiento al trabajo supone el 33% de los desplazamientos urbanos. Los accidentes de tráfico suponen el mayor porcentaje de los accidentes mortales y graves en el trabajo.

Hay que tener en cuenta que los trabajadores no eligen el emplazamiento de sus empresas, ni eligen no tener un transporte público adecuado a los horarios laborales.



El número de muertes "in itinere" (de casa al centro de trabajo) aumenta cada año.

Accidentes "in itinere" enero-octubre de 2005	
Leves	1764
Graves	33
Mortales	23
Total	1.821

Las empresas deben favorecer el acceso a los centros de trabajo sin necesidad de vehículo privado.

Las empresas deben diseñar su PLAN DE EMPRESA DE TRANSPORTE, que sea COLECTIVO Y SOSTENIBLE.



Enfermedades relacionadas con el humo de los coches:

El humo del tráfico es también causa de daños a la salud. La calidad de vida en las calles de muchos de nuestros municipios se resiente debido a la contaminación atmosférica y acústica persistente.

- asma infantil,
- aumento de alergias,
- alteración del ánimo, estados de tensión, estrés
- problemas respiratorios (bronquitis)
- enfermedades cardiovasculares

El número de muertes prematuras atribuibles a la contaminación atmosférica es de 68 por cada 100.000 habitantes, por agravamiento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares (datos AFEIS).

PROPUESTAS DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE ZARAGOZA

(Federación de Comunicación y Transportes de CCOO-Aragón)

En la actualidad el vehículo privado tiene cautivo el tráfico de nuestra ciudad, cada vez se facilita más el uso del vehículo privado, con la consiguiente congestión de tráfico que impide un transporte público ágil y útil a los ciudadanos.

El número de desplazamientos va a aumentar todavía mucho más con el desarrollo urbanístico previsto con la Expo, Valdespartera, Arcosur, Parque Goya, etc., unido al aumento de los polígonos industriales y logísticos, PLA-ZA; PTR; Empresarium.

Como el modelo de ciudad y planificación urbanística determinará qué modelo de movilidad vamos a tener, hay que considerar las posibilidades de movilidad y la coordinación de los diferentes medios desde el primer momento.

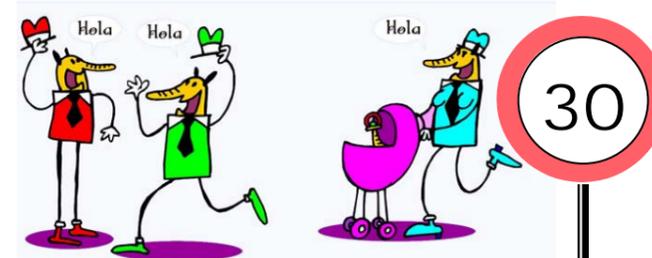
Una ciudad amable, "vivable" pasa ineludiblemente, por la posibilidad de sus ciudadanos de utilizar unos servicios públicos de transporte adecuados en tiempo y tarifa a sus necesidades. Hoy en día no contamos con un transporte público para ir a los diferentes polígonos industriales, faltan espacios para la movilidad en bici, así como otras alternativas que evite en uso del automóvil privado.

Aquí presentamos, en siete grupos, las propuestas de CCOO-Aragón para una movilidad sostenible.

1.- Consorcio Metropolitano de Transporte

Creación de un organismo participativo, para planificar y coordinar los diferentes modos de movilidad.

- El **modelo de transportes** resultante debe de resolver tanto los problemas urbanos de Zaragoza, como los de su entorno, incluidos los polígonos industriales.
- Aprovechamiento de las infraestructuras fijas existentes (**cercanías**).
- Nuevas infraestructuras complementan las actuales (**Metro Ligero**).
- Coordinarlo con una **red de autobuses**.
- Considerando en la planificación la posible evolución de la ciudad en un futuro.
- La integración de todo el transporte público supondrá beneficios al usuario: unificación de tarifas, billetes conjuntos, billete hora, etc.



3. Red de cercanías.

Creación de una red de cercanías que permita el transporte tanto a los polígonos industriales cercanos como a los municipios que nos rodean (ver mapas completos en www.aragon.ccoo.es)

- Conexión con Caspe; Calatayud; Tudela; Huesca y Cariñena.
- Con **apeaderos** polivalentes viajeros/ mercancías en polígonos industriales.
- Ramal que una **la ronda sur con el Aeropuerto** y lanzadera que una la Estación de Delicias con el Aeropuerto y dé servicio a PLA-ZA, Feria de Muestras y Segunda Estación del AVE.
- Construcción de un **"by pass"** en la línea de Teruel, vía Barcelona.
- Ampliación a vía doble en toda la ronda sur.
- Cierre del anillo ferroviario con la **ronda norte** en doble vía.
- Construcción de un nuevo túnel de doble vía que una la Estación de Delicias (oeste) con la zona Este pasando por centro ciudad, compatible con metro y cercanías.

2. Peatonalizar

Peatonalización del casco histórico de Zaragoza y algunas calles de barrios.

6.- Limitaciones al vehículo privado

- Peatonalizar en los barrios aquellas calles que lo aconsejen por ser zona de colegios, comercio u ocio.
- Establecimiento de "áreas 30" y áreas de coexistencia de tráfico (con velocidades de tráfico acompañadas a la de los peatones).
- No aprobar nuevos aparcamientos masivos en el centro urbano.
- Aplicación de los criterios de "mínima distancia" y "desplazamiento horizontal" para los itinerarios peatonales en sus intersecciones con el tráfico rodado.
- Mayores facilidades a la circulación peatonal y ciclista (rediseño de aceras, carriles-bici, zonas de convivencia, protección para evitar la invasión de automóviles)
- Adaptación del general para el tráfico de bicicletas.
- Aparcamientos disuasorios en las entradas de Zaragoza.



LÍNEAS DE METRO LIGERO

- 1ª FASE — línea 1 (13 km)
- 2ª FASE — línea 2 (9,5 km)
- 3ª FASE — línea 3 (5,6 km)

4.- Metro ligero

Red de Metro Ligero que una los centros estratégicos de nuestra ciudad y llegue al mayor número posible de ciudadanos. La red permitirá unir los hospitales de la ciudad, los campus universitarios, la sede del Gobierno de Aragón, recinto de la EXPO, Estación de Delicias, así como da cobertura a los barrios más aislados y a los nuevos centros de población.

5.- Autobús urbano

La integración del **autobús urbano** con el resto de servicios de transporte público:

- Trayectos más cortos que permitan **mayor frecuencia**.
- Creación de **intercambiadores**
- Establecimiento de **redes de carril-bus** con semáforos e itinerarios preferenciales.
- Líneas de autobús o microbús a todas las áreas suburbanas, rurales y a los polígonos donde no lleguen otros medios de transporte.

Por un transporte público con combustibles alternativos (como el biodiesel)



7.- Cambio cultural.

Es necesario un consenso social y político que debe tener un reflejo inmediato en el cambio de la cultura del transporte. Esta actuación e impulso institucional favorable a un cambio cultural debe concentrarse especialmente en dos áreas de intervención: **la educación y la información**

Breve cuestionario para contrastar el discurso y las prácticas de movilidad con la sostenibilidad.

A) Urbanismo, ordenación del territorio y movilidad.

1. ¿Está planificándose la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de las necesidades de desplazamiento con vehículos a motor?
2. Está planificándose el crecimiento urbano con criterios de accesibilidad mediante transporte no motorizado (a pie y en bici) y transporte colectivo?

B) Infraestructuras para el automóvil

3. ¿Están creándose nuevas carreteras o ampliándose la capacidad de las existentes?
4. ¿Están creándose nuevos aparcamientos que facilitan el uso del automóvil en la ciudad?

C) Estímulos para el transporte alternativo al automóvil

5. ¿Se han realizado planes para mejorar las condiciones de seguridad y comodidad de los desplazamientos peatonales?
6. ¿Se han llevado a cabo planes para promocionar el uso de la bicicleta incluyendo redes de vías ciclistas?
7. ¿Se han desarrollado actuaciones extensas y profundas para mejorar la funcionalidad y el atractivo del transporte colectivo?

D) Disuasión del vehículo privado.

8. ¿Se han puesto en marcha medidas que restringen la circulación de automóviles en calles, barrios o el conjunto de la ciudad?
9. ¿Está implantada una política completa de aparcamiento que disuade los usos más irracionales del automóvil?

E) Recuperación de la calle como espacio de convivencia

10. ¿Se ha calmado el tráfico con la implantación de normas y dispositivos para reducir la velocidad de los vehículos, creando por ejemplo áreas de 30 km/h?
11. ¿Se han establecido algún plan o estrategia para mejorar la seguridad vial con criterios favorables al peatón o la bicicleta?
12. ¿Se aplican las normas de la legislación de accesibilidad en el viario para facilitar los desplazamientos de toda la población (incluyendo las personas con discapacidad) y suprimir las denominadas barreras arquitectónicas?
13. ¿Se aprovechan las obras rutinarias en la calle para mejorar las condiciones para el peatón, la bicicleta y el transporte público?

F) Cambios en los hábitos y comportamiento en la movilidad.

14. ¿Se aplican nuevos criterios de urbanización de la calle favorables al calmado del tráfico y a los medios de transporte alternativos?
15. ¿Se están desarrollando planes de movilidad en centros escolares (proyectos de "camino escolar") para reducir la dependencia de los escolares de los medios motorizados?
16. ¿Se han establecido planes de empresas con el fin de estimular el uso de los medios de transporte alternativos de los trabajadores y visitantes de sus centros?
17. ¿Se utilizan instrumentos fiscales y normas para penalizar los vehículos de mayor impacto ambiental y mayor peligrosidad?
18. ¿Se ha realizado algún plan para orientar la movilidad generada por la administración hacia pautas de menor impacto ambiental y social?

Las respuestas afirmativas suman puntos y las negativas los restan, salvo en el caso de las preguntas del apartado B que puntúan de manera inversa.

¿Qué hacer?

- Utiliza el transporte público
- Exige a la empresa y al Ayuntamiento transporte público colectivo
- Intenta compartir el coche y racionaliza su uso
- Si es posible, es mejor que vayas caminando o en bici
- Exige un reordenamiento de los turnos y horarios de trabajo compatible con un transporte colectivo.



En Zaragoza, el movimiento ciudadano viene reivindicando una ciudad más amable, con propuestas como:

- "Pacto ciudadano por la movilidad sostenible en Zaragoza", documento elaborado por el **Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Zaragoza**. Los promotores del foro son: CCOO-Aragón, UGT-Aragón, Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza, Fundación Ecología y Desarrollo, Ecologistas en Acción-Aragón, Disminuidos Físicos de Aragón, Colectivo Pedalea.
- "Propuestas por una Zaragoza más ciclable" Colectivo Pedalea.
- "Propuestas de Movilidad para la ciudad de Zaragoza", documento elaborado por la Federación de Comunicación y Transportes de CCOO-Aragón.

¿Por qué no llega el transporte público a mi centro de trabajo?

DEMANDAMOS AL TRANSPORTE PÚBLICO:

- que cubra también el acceso a los polígonos industriales
- horarios, frecuencias y tarifas adecuados, (tales que resulten una alternativa ventajosa frente al coche privado)
- convivencia con otras formas de movilidad limpias

ACCIÓN SINDICAL

- Introducir nuevas directrices en la normativa de ordenación del territorio que obligue a los promotores a incluir planes de transporte colectivo en el diseño de nuevos polígonos industriales en Aragón
- EXIGE UN PLAN DE MOVILIDAD EN TU EMPRESA
- Promover la creación de Planes de Movilidad Sostenible y de Seguridad Vial en las Empresas y en los polígonos industriales.

EN LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA:

- Formar **consejos de movilidad** (integrados por empresas, sindicatos, administración local y operadores de transporte) en los polígonos industriales.
- Incorporar la movilidad "in itinere" y la accesibilidad al centro de trabajo a la **evaluación de riesgos laborales**. Concebir, en consecuencia, el plan de movilidad como una parte de la prevención de riesgos laborales.
- Incluir la **auditoria de movilidad**, en el momento en que se realizan los estudios para la obtención de un **sistema de certificación ambiental EMAS o ISO**.



Subvenciona:



Elaboran:



Instituto Sindical de Trabajo Ambiente y Salud