



comisiones obreras  
región de murcia  
secretaría de acción sindical,  
salud laboral y medio ambiente

**PROPUESTAS  
MOVILIDAD SOSTENIBLE 2008  
CC.OO. REGIÓN DE MURCIA**

Secretaría de Acción Sindical, Salud Laboral y Medio Ambiente

Abril de 2008

<b>Índice</b>	<b>página</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN MURCIA</b>	<b>6</b>
<b>PROPUESTAS CONCRETAS EN ZONAS DE GRAN ACTIVIDAD LABORAL</b>	<b>9</b>
<b>POLÍGONOS INDUSTRIALES EN YECLA</b>	<b>9</b>
<b>ZONA NORTE DE MURCIA Y CAMPUS UNIVERSITARIOS</b>	<b>11</b>
<b>POLÍGONO INDUSTRIAL OESTE</b>	<b>12</b>
<b>VALLE DE ESCOMBRERAS</b>	<b>15</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>18</b>
<b>ANEXO I. “CAMINO DE SALIDA DE EMERGENCIA DE ESCOMBRERAS”</b>	<b>19</b>

# PROPUESTAS

## MOVILIDAD SOSTENIBLE 2008

### CC.OO. REGIÓN DE MURCIA

Secretaría de Acción Sindical, Salud Laboral y Medio Ambiente

Abril de 2008

## INTRODUCCIÓN

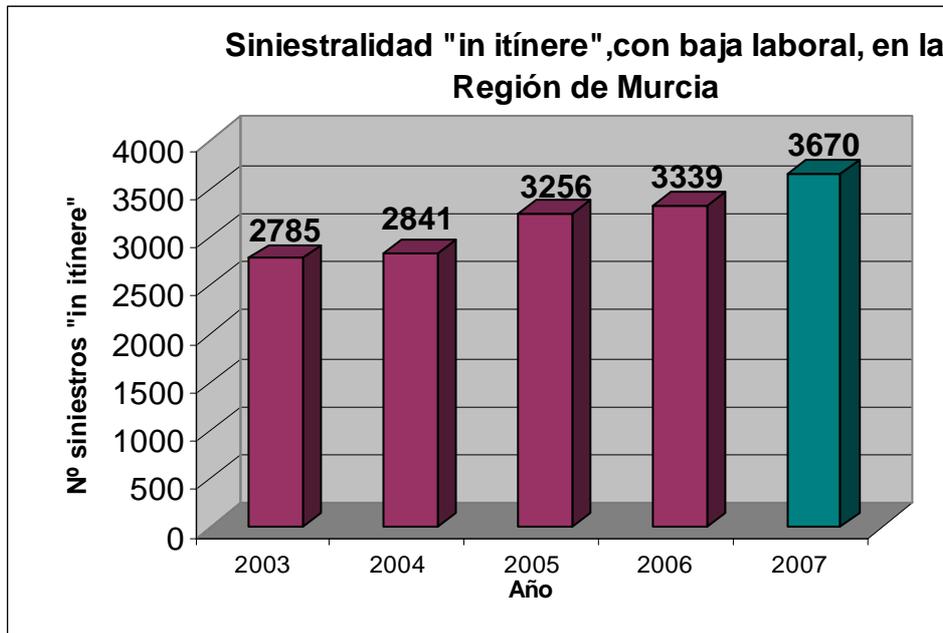
La movilidad al trabajo aumenta los consumos energéticos y la correspondiente emisión de gases de efecto invernadero, los niveles de contaminación atmosférica y acústica y supone importantes pérdidas económicas en forma de congestión circulatoria, absentismo laboral o impuntualidad.

El transporte por carretera es responsable del 75% de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de este sector, lo cual aumenta la contaminación atmosférica que en Europa causa la muerte prematura de unos 310.000 ciudadanos anualmente y en España provoca que 17000 personas al año mueran prematuramente; diez veces más que la mortalidad anual por accidentes de tráfico.

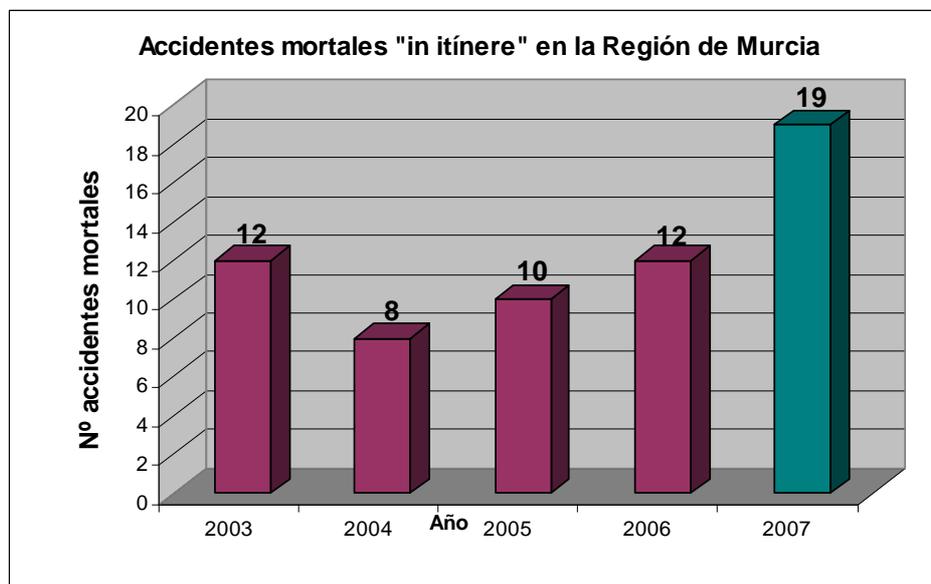
Para los trabajadores la movilidad al trabajo supone pérdida de tiempo, aumento del estrés, importantes gastos económicos y una elevada siniestralidad, denominada "*in itinere*".

En el año 2007 los trabajadores afectados por accidentes "*in itinere*" con baja laboral ascendieron a 3670 casos, un 11% superior al año 2006.

En el año 2007 los trabajadores afectados por accidentes mortales "*in itinere*" fueron 19, un 16% superior al año 2006.



Fuente: Instituto de Seguridad y Salud Laboral



Fuente: Instituto de Seguridad y Salud Laboral

En el documento "movilidad S.O.S.tenible", editado por CC.OO. en 2007, se hizo un análisis de la situación de la Región en cuanto al modelo de movilidad predominante, basado en el uso del vehículo privado en el 90% de los desplazamientos que se hacen a los lugares de trabajo. Ejemplos de zonas de gran actividad laboral, que por lo tanto soportan diariamente un gran número de desplazamientos, son el Polígono Industrial Oeste, la zona industrial del



Valle de Escombreras, los centros comerciales de la zona norte de Murcia y los Campus Universitarios.

En este documento se van a enumerar una serie de propuestas a llevar a cabo para que el modelo de movilidad de Murcia, basado casi exclusivamente en el uso del vehículo privado, cambie hacia un modelo de movilidad sostenible, más respetuoso con medio ambiente, entre otras cosas, ayudando a mejorar la calidad del aire en las ciudades y disminuyendo la cantidad de gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera; además de suponer una disminución del coste económico en desplazamientos al trabajo.

## PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN MURCIA

- Fortalecer e invertir en una red de transporte de tren de cercanías que incluya como mínimo Cieza, Cartagena y Lorca, así como adaptar y mejorar el servicio de cercanías con Alicante.
- Creación de un Plan de Movilidad Sostenible. Con la colaboración de las Administraciones regionales y los agentes sociales con el fin de evitar la realización de actuaciones descoordinadas.
- Incluir la movilidad del personal en la Evaluación de Riesgos Laborales de las Empresas de la Región.
- Construcción de aparcamientos disuasorios en la periferia de la ciudad. Estos deben estar interconectados con el servicio de transporte urbano, carriles bici y futuras líneas de tranvía.
- Introducir la movilidad sostenible en los Planes de Ordenación del Territorio y el Plan Industrial de la Región.
- Incluir en los planes de formación módulos específicos sobre la movilidad sostenible.

### FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Es necesario desarrollar una red eficiente de carriles bus, ya que los autobuses, al no ir separados del tráfico ordinario, se ven inmersos en los mismos atascos y retenciones que el resto de vehículos, esto impulsa al usuario a optar por su vehículo porque no encuentra ningún beneficio en usar el bus. Es urgente tomar una serie de medidas para garantizar un servicio fiable al usuario, para que utilizar el autobús para ir al trabajo no sea la última alternativa sino la opción preferente a escoger.

- Crear una red de itinerarios de carriles bus que conecten el municipio con los grandes centros de actividad laboral. Estos carriles deben estar protegidos para evitar la invasión por parte de los usuarios de otros medios de transporte.

- Reconversión ecológica de la flota de autobuses urbanos, con motorizaciones aptas para el uso de combustibles no fósiles.
- Modernización de la flota de autobuses.
- Realización de campañas de fomento del transporte público.
- Prolongación de la línea de FEVE de Cartagena-Los Nietos con dos ramales: hacia Cabo de Palos-La Manga y, contorneando el litoral del Mar Menor, hasta San Pedro del Pinatar.

## TRANVÍA

El proyecto de implantación del tranvía en Murcia cuenta con cuatro líneas de servicio.

La Línea 1 es la primera que se va a ejecutar y llega desde la Plaza Circular de Murcia hasta la zona de los centros comerciales y los campus universitarios UMU y UCAM, pasando por La Ñora, Guadalupe y Cabezo de Torres

La línea 2 llegará hasta la Arrixaca y el Polígono Industrial Oeste;

La Línea 3 discurrirá hasta Los Dolores, Beniján, Torreagüera, San José de la Vega y Los Ramos

La línea 4 llegará hasta Alcantarilla y Sangonera la Seca.

Desde CC.OO. manifestamos nuestro apoyo a la implantación de este servicio de transporte, ya que si se hace adecuadamente contribuirá a reducir el número de desplazamientos en vehículo privado, provocando la disminución de gases de efecto invernadero y contribuyendo a mejorar la calidad ambiental de la ciudad. No obstante hacemos las siguientes consideraciones:

- Se debe cumplir con el plazo de ejecución de la línea 1 y quedar finalizada en 2010.
- Agilizar la creación de la Línea 2 del tranvía que llegará hasta el Polígono Industrial Oeste y El Palmar y que, junto al resto de líneas de tranvía, estén en funcionamiento antes del 2013.

- Asegurar la intermodalidad del tranvía con otros medios de transporte como el bus o la bici.
- Aprovechar las obras de creación de las líneas de tranvía para implantar carriles bus y bici que conecten el entramado urbano con los centros de actividad laboral como son los polígonos industriales, los centros de ocio o las universidades.

## CARRILES BICI

La ausencia de una red eficiente de carriles bici que conecten el entramado del municipio con las zonas productivas hace que sean pocos los ciudadanos que opten por este medio de transporte sostenible; y los que así lo hacen ponen en peligro su vida al circular por las vías repletas de conductores estresados y en ocasiones irresponsables en su modo de circular.

- Construcción de carriles bici funcionales que interconecten lugares públicos dentro de la ciudad y que unan el centro con las pedanías más cercanas. La plataforma por el carril de bici de Murcia ha hecho una propuesta llamada “vías amables” que discurren por la huerta.
- Introducir en los planes de ordenación del territorio la planificación de infraestructuras para albergar los modos de movilidad sostenible.
- Creación de aparcamientos específicos para bicicletas en el casco urbano, y especialmente en todos los centros e instalaciones públicas, garantizando las mínimas condiciones de seguridad.

# PROPUESTAS CONCRETAS EN ZONAS DE GRAN ACTIVIDAD LABORAL

## POLÍGONOS INDUSTRIALES EN YECLA

### Situación actual

En Yecla al igual que en todas las ciudades industriales, se ha pasado de una estructura local donde convivían talleres, viviendas, comercios etc. a un modelo de ciudad donde se estructuran de forma diferenciada las zonas específicas para las industrias y las grandes superficies comerciales, de la zona urbana o residencial. Cuenta con cuatro grandes Polígonos Industriales, además de varias zonas industriales con un censo de 3000 empresas y 14.500 trabajadores aproximadamente. El emplazamiento de los polígonos en las inmediaciones de las vías de acceso a la localidad ocasiona grandes retenciones en las horas punta. **IMAGEN I.** Localización de las zonas industriales alrededor de las vías de acceso a Yecla.



La ausencia de infraestructuras como carriles bici o un servicio de transporte público eficiente hacia los polígonos obligan a los trabajadores a utilizar el vehículo particular para llegar al trabajo.

Desde el año 2002 nuestra delegada comarcal del Altiplano viene solicitando un Plan Global de Movilidad para la ciudad de Yecla, finalmente el pasado 3 de marzo de este año el Ayuntamiento aprobó la realización de un Plan de Movilidad Sostenible para Yecla.

### Propuestas:

- Elaboración de un Plan de Movilidad Alternativo y Sostenible que aún estando aprobado por el Ayuntamiento necesitará del impulso y consenso de los agentes sociales.
- Potenciar el uso del transporte público como medio de transporte al trabajo, adaptando el servicio y frecuencia de paso a las horas de salida e incorporación de los trabajadores.
- Ampliación del número de líneas de transporte público hacia los polígonos, así como la renovación de la flota de autobuses por unos más eficientes desde el punto de vista medioambiental.
- Crear convenios de colaboración entre Ayuntamiento y empresas para la financiación de parte del coste de bono-bus o bonos-combustible para aquellos que compartan vehículo para acudir al trabajo, en caso de no contar con servicio de transporte público.
- Desdoblamiento de la carretera de Villena hacia la autovía de Blanca-Fuente la Higuera dotándola de carril bici y carril bus que podría ser usado por los vehículos con más de tres ocupantes.
- Finalizar las obras de las rondas de circunvalación que conectan las principales carreteras con el fin de reducir la presión circulatoria en el centro urbano de la localidad.
- Mejorar y ampliar las infraestructuras de uso peatonal, tanto en la ciudad como las zonas industriales, con las paradas de autobús techadas, paneles de información sobre rutas y horarios del transporte urbano, pasarelas peatonales y semáforos con activación a petición del peatón.

## ZONA NORTE DE MURCIA Y CAMPUS UNIVERSITARIOS

### Situación actual

En los últimos años se ha experimentado un aumento en los desplazamientos hacia la zona norte de Murcia debido a la apertura de grandes centros comerciales en esa zona. Se han creado nuevos accesos pensados para el vehículo privado, sin tener en cuenta la creación de infraestructuras como carriles-bus o carriles-bici, que faciliten la llegada de los trabajadores y usuarios mediante medios de transporte más sostenibles.

### Propuestas:

- Creación de carriles bus que lleguen a las universidades UMU y UCAM y centros comerciales.
- Crear carriles bici con separadores físicos que permitan acceder en bicicleta de forma segura.
- Mejorar el acceso para peatones y personas con movilidad reducida desde Espinardo a la UMU.
- Desarrollar un Plan de Movilidad para las personas trabajadoras de las universidades y centros comerciales que permita la implantación de un sistema de transporte colectivo subvencionado, en parte, por las universidades y centros comerciales.
- Priorizar la construcción del ramal de la Línea 1 del tranvía que se dirige hacia los Campus universitarios, La Ñora y Guadalupe, cumpliendo con los plazos de ejecución de las obras.
- Garantizar un precio de billete de tranvía asequible para el colectivo universitario.
- Facilitar la íntermodalidad del tranvía con otros medios de transporte sostenibles.

## POLÍGONO INDUSTRIAL OESTE

### Situación actual

El Polígono Industrial Oeste acoge diariamente alrededor de 15000 personas trabajadoras, el 90% de los desplazamientos se hacen en vehículo privado lo que ocasiona grandes retenciones, falta de puntualidad, estrés y un gran número de emisiones contaminantes que se vierten a la atmósfera contribuyendo a incrementar los perjuicios del efecto invernadero. Por estos y otros motivos es imprescindible y urgente tomar medidas, por parte de las Administraciones competentes, con el fin de promover y facilitar el acceso al polígono mediante medios de movilidad sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

### Propuestas:

Promover el acceso de los trabajadores y trabajadoras por medio del transporte público, mediante campañas de concienciación y ayudas a los usuarios de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

- Creación de líneas de autobuses urbanos o interurbanos específicos y directos para el transporte de trabajadores y trabajadoras del polígono. Es indispensable la fiabilidad del servicio, el precio asequible del billete y establecer refuerzos en las horas de incorporación o salida de las personas trabajadoras.
- Crear carriles bus para priorizar la circulación de los autobuses que transporten trabajadores y trabajadoras hasta el polígono. Las opciones podrían ser (ver imagen II)
  - Carril bus desde la rotonda de El Palmar, por la vía de servicio contigua a la autovía, hacia San Gines y entrando en el polígono por el acceso cercano al cementerio de San Gines. (Color verde)
  - Carril bus desde Era Alta a Venta Raquel, entrando en el polígono por el lado Norte. (Color rojo)
  - Carril bici desde Murcia por Era Alta, el Camino del Badén hasta el Polígono (color azul)

**IMAGEN II:** Posibles trazados de carril bus y carril bici en el Polígono Industrial Oeste



No es suficiente con que el transporte público o que los carriles bici lleguen hasta el Polígono, debido a su extensión es imprescindible que estos carriles entren dentro del polígono y discurren por su interior estableciendo paradas a distancias razonables unas de otras.

- Es imprescindible incluir directrices en la normativa de ordenación del territorio que obligue a los promotores a incluir planes de transporte colectivo en el diseño de las ampliaciones del polígono. Es evidente que esto supone un ahorro económico importante y conlleva menores dificultades a la hora de ejecutar las obras de adecuación.

- Los autobuses de empresa suponen otra alternativa para reducir el número de desplazamientos individualizados. En los casos en que la plantilla no supere las 50 personas se debe potenciar las relaciones de cooperación entre empresas para ofrecer un medio de transporte colectivo, más respetuoso con el medio ambiente.
- La llegada del tranvía hasta el Polígono Industrial Oeste no se debe demorar más allá del 2013.
- Introducir el recorrido del tranvía por las instalaciones del polígono, asegurando la accesibilidad a este medio de transporte desde cualquier punto de las instalaciones.

## VALLE DE ESCOMBRERAS

### Situación actual

Aproximadamente 6000 trabajadores se desplazan diariamente a su puesto de trabajo en el Valle de Escombreras. La mayoría de ellos lo hacen en su propio vehículo ya que hasta el lugar no existe transporte urbano y los autobuses fletados por las empresas son escasos.

Con la construcción de la nueva refinería de Repsol el número de trabajadores que se desplacen a Escombreras se incrementará en torno a 1500 personas. Está previsto que la nueva refinería entre en funcionamiento en 2010, por lo tanto es necesario actuar en el fomento de la movilidad sostenible para facilitar el acceso al puesto de trabajo.

Para acceder al Valle se puede usar la N343 (CT-34) desde Alumbres, única vía de acceso para los camiones de alto tonelaje; actualmente en obras de ampliación de un carril en cada sentido. La mayoría de las personas trabajadoras acceden directamente desde Cartagena por una carretera propiedad de la Autoridad Portuaria, por lo que no es de uso público; en la que hay tres túneles por lo tanto los camiones de alto tonelaje no pueden acceder por esta vía. Los problemas de movilidad aparecen en las horas de cambio de turno en las que se forman largas colas de vehículos y atascos.

Hoy día el Valle de Escombreras sigue sin contar con una carretera de evacuación funcional que sirva como salida de emergencia. En abril del pasado año La Comunidad Autónoma anunció la habilitación de la carretera F-46, que une el Valle con Lo Campano para que sirva de tercer acceso a la zona industrial, además de ser utilizada como vía de escape si ocurre algún siniestro en alguna de las empresas.

### Propuestas:

- Con el fin de poder utilizar la carretera F-46 como carretera de evacuación en caso de emergencia, se propone ensancharla lo suficiente y disminuir los tramos más peligrosos, para que puedan transitar vehículos en ambos sentidos con la suficiente

seguridad, por lo tanto en lugar de los 5 metros de ancho que estableció la Comunidad Autónoma, se propone que la anchura final de la vía sean 7 metros. ( imagen III)

**IMAGEN III:** Se observa la carretera F-46 en su tramo desde las inmediaciones de BEFESA hacia Lo Campano. El recorrido es de aproximadamente 12 km.



Recientemente se ha señalado un camino en el Valle de Escombreras como “Camino de salida de emergencia de Escombreras” la situación del firme de éste hace imposible el tránsito de vehículos por el camino. (Para conocer el caso con más detalle ver **anexo I**)

- Crear líneas de autobuses urbanos e interurbanos que lleguen al Valle de Escombreras, aumentando su frecuencia de paso en horas punta de cambio de turno.
- Fomentar la creación de autobuses lanzadera proporcionados por las empresas para el transporte colectivo de trabajadores y trabajadoras.
- Crear carriles bus para dar prioridad de paso a los autobuses, ya sean urbanos o de empresa, frente a los usuarios del vehículo privado.
- Subvencionar una parte del coste económico de la movilidad de los trabajadores en aquellos casos en que la persona opte por un medio de transporte sostenible.
- Reordenar los turnos y horarios con el objetivo de reducir la coincidencia horaria de entrada al puesto de trabajo.
- Incorporar la accesibilidad al puesto de trabajo en las estrategias de actuación y de negociación colectiva.
- Finalizar cuanto antes las obras de duplicación de la carretera de acceso a la dársena de Escombreras, la CT-34, Cartagena, Alumbres-Escombreras. Se debe cumplir con el plazo de ejecución de la obra que es de 18 meses y finaliza a mediados de este año.
- Establecer aparcamientos disuasorios en las proximidades de las estaciones de ferrocarril, FEVE y autobuses, para promover el acceso al Valle por otro sistema de transporte colectivo que no sea el vehículo privado.

## CONCLUSION

Llevando a cabo el conjunto de estas propuestas se conseguiría reducir considerablemente el número de vehículos que diariamente ponen en marcha las personas trabajadoras para ir a sus puestos de trabajo, con ello se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero; disminuiría el absentismo laboral provocado por retrasos; el estrés de la persona trabajadora que se enfrenta diariamente a las retenciones que prolongan su jornada laboral; la siniestralidad in itinere, además de reducir el alto coste económico que el trabajador destina al transporte al trabajo.

Desde CC.OO. seguiremos analizando la situación de la movilidad en las diferentes comarcas de la Región con el fin de elaborar propuestas para que tanto la Administración Regional, agentes sociales, trabajadores y trabajadoras emprendan actuaciones para conseguir una movilidad más respetuosa con el medio ambiente en la Región de Murcia.

## ANEXO I

El pasado 27 de febrero de 2008 en una visita que CC.OO. realizó al Valle para analizar in situ el estado de los accesos al Valle, observó la nueva señalización de un camino “Nuevo camino de salida de emergencia de Escombreras”, al introducirnos por éste comprobamos que los primeros 10 metros están asfaltados, pero el mal estado del resto del camino hacía imposible avanzar con el coche. (Ver imágenes IV y V)

### IMAGEN IV: Cartel a la entrada del camino



**IMAGENES V:** Estado del firme del camino.



El camino se sitúa antes de la entrada al primer túnel, saliendo de Escombreras, por la carretera propiedad de la Autoridad Portuaria. Debido al mal estado del firme nos fue imposible recorrerlo para comprobar hacia donde se dirigía, ya que existen dos posibilidades, que enlace con la carretera; entre el primer y segundo túnel, entrando desde Cartagena (Cala Cortina). La otra posibilidad discurriría hacia Cartagena y finalizaría en el puerto.

Señalizar el camino como “salida de emergencia de Escombreras” sin ser éste adecuado para la circulación de vehículos, supone una irresponsabilidad por parte de la organización que haya autorizado la colocación de los indicadores. Si se quiere usar como vía de evacuación se debe adecuar el trayecto, de forma inmediata, arreglando el firme y dotándolo de 7 metros de anchura. De esta forma sí podrá ser utilizado como vía de evacuación en caso de emergencia. (Ver imagen VI)

**IMAGEN VI:** Situación de las posibles carreteras de emergencia en el Valle de Escombreras.



La adecuación de este camino, junto con la carretera F-46, supondría contar con dos vías de evacuación para Escombreras, algo que facilitaría la salida de los trabajadores y trabajadoras y el acceso de los servicios de emergencias en caso de siniestro en el Valle de Escombreras.