

!!! MUEVETE VERDE !!!

LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EMPRESAS DEL ANILLO NORTE



PROPÓSITO

El vicio de la movilidad egoísta nos congestiona las vías

El vicio de la movilidad egoísta nos ensucia el aire

El vicio de la movilidad egoísta hace insegura nuestra ciudad

El Anillo Verde Ciclista es la apuesta más decidida por la movilidad sostenible que se ha hecho en Madrid desde la invención de la bicicleta en el año 1800

Con que únicamente 100, de los 15.000 trabajadores del distrito C de telefónica, optaran por la solución bici + Cercanías, se ahorrarían 35.000 euros al año.

MUEVETE VERDE A TU CENTRO DE TRABAJO

Promover decididamente desde las administraciones y desde las empresas medidas incentivadoras e imaginativas para desarrollar una imagen social ALTAMENTE VALORADA de los trabajadores que optan por medios de transporte más sostenibles, en especial los que optan por la BICICLETA

EL ANILLO VERDE EXTIENDE SU RED CICLISTA A DISTRITO C



INNOVA-ACCIONES

- Propuesta a empresa y administraciones de sistema de incentivos para promover el transporte en bicicleta. Ejemplo: reducción de jornada en 1/2 hora al principio y 1/2 hora al final para los que se apuntan al transporte en bicicleta.
- Propuesta de divulgación de las ventajas de la utilización de la bicicleta para el trabajador, las empresas y la sociedad en general, así como de las características específicas de los diferentes aspectos del proyecto de forma que todos los trabajadores sean conocedores de las diferentes posibilidades de ir en bici al trabajo.
- Propuesta a Consorcio Regional de Transportes de Madrid y RENFE de una experiencia piloto de habilitar un vagón diáfano para bicicletas en líneas C1 (Alcobendas) y C7 (Colmenar). Estas líneas de Cercanías dan servicio a usuarios potencialmente adecuados para optar por la bicicleta como los que van a los destinos Fuencarral, Cantoblanco Universidad, Tres Cantos, etc.



- Propuesta al ayuntamiento y las empresas de una experiencia piloto de creación de un servicio de préstamos de bicicletas en las estaciones de Fuencarral y Cantoblanco Universidad con aparcamientos adecuados en las empresas o facultades.
- Propuesta al ayuntamiento de creación de aparcamientos disuasorios bici plegable + coche en los alrededores del Anillo Verde Ciclista de forma que los trabajadores puedan aparcar antes de entrar en atascos

LA BICICLETA EN LOS PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO

Dentro de la movilidad general, la llamada **movilidad obligada** supone cerca del **54%** de los desplazamientos realizados en día laborable (MOVILIA 2000). Esto supone que una gran parte de la movilidad se realiza con orígenes, destinos y horarios fijos. Así el actuar sobre esta movilidad es más abordable y eficiente que el diseñar medidas para otro tipo de movilidad menos definida y más dispersa.



Los Planes de Transporte al Trabajo son una posibilidad de actuar sobre la movilidad obligada. En ellos se diseñan diferentes medidas para asegurar una movilidad sostenible a los grandes centros de atracción de viajes.



Entre los diferentes tipos de medidas a tomar la bicicleta está llamada a ocupar un lugar importante, tanto como alternativa propia como complemento de otras. Esto se debe a las grandes ventajas que ofrece este medio para este tipo de desplazamientos:

- Es un modo de transporte flexible y altamente eficiente
- Es un modo amigable con el medio ambiente
- Tiene bajos costes sociales frente a los demás medios
- Es muy eficaz para complementar a otros modos y favorecer una cadena de transporte completa "puerta a puerta"
- Tiene efectos muy positivos sobre la salud de sus usuarios

Para beneficiarse de las ventajas de esta solución al transporte al trabajo es necesario la adecuación de instalaciones, como los aparcamientos seguros de bicicletas y zonas para uso de los usuarios en oficinas y empresas. Estas instalaciones suponen un ahorro considerable de espacio frente a la superficie necesaria para aparcamientos.

ACCIONES Y ACTORES NECESARIAS

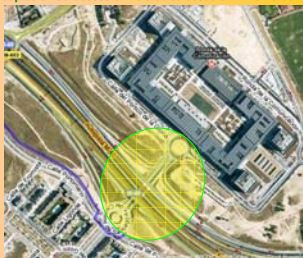
• Selección de un Sistema de Préstamo de bicicletas. (COMITÉ TÉCNICO EVALUADOR)

• Adaptación de la Estación de Fuencarral al Sistema de Préstamo. (RENFE)



• Tramitación de las ayudas para la financiación del proyecto (AYUNTAMIENTO DE MADRID)

• Adaptación del acceso en Telefónica desde el Anillo Verde



• Campaña de Difusión y Plan de Compensación. (TELEFONICA)

LA INTERMODALIDAD Y LA BICICLETA

BICICLETA + TRANSPORTE PÚBLICO = TRANSPORTE "PUERTA A PUERTA" + DISTANCIAS LARGAS

La combinación de tren de Cercanías y bicicleta se resalta como la opción más efectiva para hacer distancias largas en la Comunidad de Madrid. Esto es debido a que a la rapidez del servicio de Cercanías dentro de la ciudad de Madrid y en sus conexiones con los pueblos del área metropolitana, se une la flexibilidad en la elección del itinerario inicial y/o final que te otorga la bici. De esta manera se dota a la red de cercanías de una accesibilidad mucho mayor sin dependencias del automóvil.

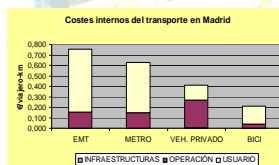
Para poder desarrollar esta potente opción existen varias opciones:

- Aparcamientos seguros de bicicletas** standard en las estaciones de Cercanías origen.
- Préstamo de bicicletas** tipo carro de supermercado en estación Cercanías destino. Este tipo de préstamo se puede coordinar con empresas y polígonos que tienen una estación de Cercanías a menos de unos 5 km
- Posibilidad de transporte de bicicleta Standard** a "horas permitidas". La próxima ampliación de la red Ferroviaria Atocha-Chamartín en el municipio de Madrid puede permitir establecer experiencias piloto de algunas líneas con vagones permitidos para bicicletas incluido horas punta.
- Transporte con bicicleta plegable.** Las nuevas bicicletas plegables ligeras y de rápido plegado permiten entrar en todo tipo de medio de transporte por lo que se puede combinar con las siguientes opciones.
 - Bici plegable + tren**
 - Bici plegable + metro**
 - Bici plegable + bus**
 - Bici plegable + coche.** Permite aparcar el coche en aparcamiento de disuasión de la estación de cercanías o cercanos a los centros de trabajo y hacer el último tramo con la bici plegable que está en el maletero del coche.



BICICLETA Y ECONOMÍA AMBIENTAL

Una forma de evaluar la eficiencia de la bicicleta como modo de transporte es atender a su coste en comparación con el resto de modos de transporte. Para ello hemos evaluado el coste social de la bicicleta en la ciudad de Madrid. Por coste social entendemos el coste que el uso de la bicicleta por un usuario impone al conjunto de la sociedad y a él mismo como parte integrante de ésta. Está compuesto de un coste interno, que es el que recae sobre el propio usuario (como es el valor del vehículo, el tiempo de viaje...) y coste externo. Las externalidades son aquellos costes generados como consecuencia de la actividad del transporte y que no son asumidos por el usuario del transporte ni influyen en su decisión de realizar la actividad. Por lo tanto el coste de estas externalidades recae sobre el conjunto de la sociedad. Ejemplo de externalidades son el ruido, la contaminación, la siniestralidad, etc.

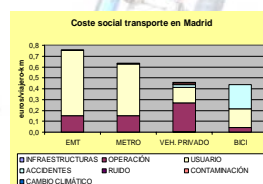


En este gráfico podemos ver que la bicicleta es el modo de transporte que menos costes relativos impone al propio usuario. Sus costes de operación son los más bajos, el coste relativo de las infraestructuras es 20 veces inferior al del metro y 50 veces menos que el del automóvil privado por cada viajero-kilómetro.

	EMT	METRO	VEH. PRIVADO	BICI
ACCIDENTES	4.15	10.60	399.42	2.36
RUIDO	2.17	0.42	52.92	0.00
CONTAMINACIÓN	1.20	0.28	214.32	0.00
CAMBIO CLIMÁTICO	1.03	0.24	110.16	0.00
TOTAL	8.56	11.54	776.83	2.36

Fuente: elaboración propia y Guerrero 2003

Los costes totales de las externalidades en la Comunidad de Madrid están expresados en la tabla anterior. Puede verse como las externalidades producidas por el vehículo privado son 70 veces mayores que la de los medios de transporte colectivo. Así mismo se comprueba que la única externalidad generada por la bicicleta es la derivada de los accidentes de circulación.



En el siguiente cuadro podemos observar como es la bicicleta el modo de transporte que menor coste relativo social genera. Sus costes internos son más bajos, el coste en infraestructura es 50 veces inferior al del vehículo privado, los costes asociados con la operación son más bajos que el resto de modos y los de transporte comparables a los del automóvil privado. Desde la mirada de las externalidades la bicicleta solo genera costes, al contrario que el resto de modos, derivados de los accidentes de circulación, siendo sus costes de contaminación, emisión de gases de efecto invernadero y ruido inexistentes. El coste de los accidentes, sin embargo, aunque representativo, está dentro de los valores habituales recogidos para los vehículos de dos ruedas (INFRAS/WVF 2004). Estudios sobre el tema demuestran que cuanto mayor es el uso de la bicicleta, menos accidentes se producen, al ser más respetados los ciclistas por los conductores de vehículos a motor, quienes son más conscientes de estos usuarios en la calzada.