



**METODOLOGÍA DE
ESTUDIO DE LA MOVILIDAD
PARA FAVORECER LA
CONCILIACIÓN DE LA VIDA
LABORAL Y LA VIDA COTIDIANA**

Tempora: tots els temps en un temps



INICIATIVA COMUNITARIA EQUAL 2004

Proyecto Tempora: tots els temps en un temps

EDICIÓ:

Fundació Maria Aurèlia Capmany (Barcelona, 2004)

ENTIDADES PARTICIPANTES:

UNIÓ GENERAL DE TREBALLADORS (UGT) DE CATALUNYA

FUNDACIÓ MARIA AURÈLIA CAPMANY

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB)

AYUNTAMIENTO DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

AYUNTAMIENTO DE MOLINS DE REI

AYUNTAMIENTO DE VILAFRANCA DEL PENEDÈS

ÍNDICE

PRESENTACIÓN 4

INTRODUCCIÓN 6

**METODOLOGÍA DE ESTUDIO
DE LA MOVILIDAD PARA
FAVORECER LA CONCILIACIÓN
DE LA VIDA LABORAL Y
LA VIDA COTIDIANA** 13

**CONCLUSIONES DE LOS
TRES ESTUDIOS REALIZADOS
(L'HOSPITALET DE LLOBREGAT,
MOLINS DE REI Y
VILAFRANCA DEL PENEDÈS)** 21

PRESENTACIÓN

El proyecto *Tempora: tots els temps en un temps*, enmarcado en la Iniciativa Comunitaria EQUAL (2002-2004) y concretamente en el eje 4 de Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres, ha sido promovido y liderado por la **Unió General de Treballadors (UGT) de Catalunya**, con la coordinación técnica de la **Fundació Maria Aurèlia Capmany**.

Junto con estas dos instituciones, las entidades socias de la Agrupación de Desarrollo son las que enumeramos a continuación:

- Ayuntamiento de Barcelona (Barcelona Activa, Distrito de Sant Martí, Instituto Municipal de Educación)
- Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat
- Ayuntamiento de la Seu d'Urgell
- Ayuntamiento de Molins de Rei
- Ayuntamiento de Mollerussa
- Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès
- Consejo Comarcal del Montsià
- Consejo Comarcal de Osona
- IESE (Universidad de Navarra)
- UOC-Universitat Oberta de Catalunya
- Foment del Treball Nacional
- Associació Catalana d'Empresàries i Executives
- Instituto Europeo para la Gestión de la Diversidad
- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

Tempora, cuyo objetivo final es diseñar e implantar un modelo de asesoramiento integral y personalizado para la atención y mediación de los conflictos en la conciliación del trabajo, la vida personal y la vida familiar; ha sido seleccionado por la Unidad Administradora del Fondo Social Europeo (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) para participar en el Grupo Temático Nacional de Igualdad de Oportunidades, en

el ámbito de la conciliación de la vida familiar y laboral, como práctica ejemplar susceptible de ser transferida a las políticas locales, regionales y nacionales en materia de empleo y de recursos humanos.

Así mismo, ha sido invitado por la Comisión Europea para formar parte del Grupo Temático Europeo sobre Igualdad de Oportunidades, en el sector *Conciliación*. Dicho grupo tiene como objetivo crear un modelo europeo de enfoque global sobre la igualdad de oportunidades.

Respecto a la cooperación transnacional, la actividad se orienta al intercambio de las experiencias y del impacto de las distintas estrategias de gestión del tiempo en la conciliación de la vida profesional y la vida familiar; junto con el proyecto francés *Tempora*, liderado por el **Centre National d'Information et de Documentation des Femmes et des Familles (CNIDFF)** y el italiano *Con-Tempo: Le città in rete per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro*, promovido por el **Ayuntamiento de Pavía**.

Para más información sobre el proyecto *Tempora: tots els temps en un temps*

<http://tempora.fmac.org>



INTRODUCCIÓN

El proyecto EQUAL *Tempora: tots els temps en un temps* plantea un trabajo de estudio y análisis con el objetivo de proponer y definir políticas positivas que permitan mejorar las condiciones de vida y de trabajo de las personas y faciliten el compartir y conciliar la vida laboral con la vida personal y familiar tanto a los hombres como a las mujeres.

La realización del proyecto ha tenido en cuenta las experiencias acumuladas de los diferentes socios que han participado en el mismo (organizaciones sindicales y empresariales, universidades, escuelas de negocios, ayuntamientos y organizaciones sociales en políticas ocupacionales y de igualdad de oportunidades) y tiene como base de reflexión las problemáticas generadas por la creciente entrada de las mujeres en el mercado de trabajo remunerado y los cambios que esta situación está produciendo en las estructuras de producción y en las relaciones laborales y sociales.

El contraste de experiencias entre los participantes en el proyecto nos ha indicado la necesidad de afrontar un cambio estructural en profundidad y de manera paralela en cada una de las estructuras intervinientes, empresariales, sindicales, sociales y políticas, tanto en el marco local como en el autonómico, nacional y europeo. Esta situación de partida, a través de la cooperación y adaptabilidad entre los socios, nos ha facilitado la identificación de necesidades comunes en los distintos ámbitos y territorios, y ha permitido rentabilizar estructuras de equipos de trabajo ya existentes.

Las actuaciones que han centrado las acciones base del proyecto se han desarrollado en el entorno de **las empresas, los sindicatos y el territorio.**

OBJETIVOS

El proyecto tiene como objetivos generales:

1. Definir una propuesta global a partir de los modelos definidos en cada ámbito de actuación que de respuesta a la problemática de la conciliación de la vida laboral y la vida familiar; mediante la articulación del tiempo laboral, personal y familiar como elemento imprescindible para la mejora y consolidación de la ocupación de las personas con responsabilidades familiares, especialmente mujeres.

2. Crear un **Centro de Recursos** de asesoramiento integral y mediación de conflictos en la conciliación del trabajo, la vida personal y la vida familiar:

Los objetivos específicos han sido desarrollados a partir de los tres ámbitos de actuación:

EMPRESA

- Elaborar un modelo óptimo de organización de las empresas que facilite la conciliación de la vida laboral y familiar; a partir del análisis de las necesidades reales de las empresas y de sus recursos humanos y de la implementación de experiencias piloto que lo validen. El diseño de la maqueta ha sido elaborado por los socios participantes en el proyecto: UGT de Catalunya, Fundació Maria Aurèlia Capmany, Foment del Treball Nacional, IESE, Instituto Europeo para la Gestión de la Diversidad, Associació Catalana d'Empresàries i Executives.
- Diseñar formación *on-line*, dirigida a responsables de recursos humanos y a agentes sindicales, para implementar políticas que faciliten la conciliación, teniendo en cuenta las necesidades personales y sociales de las personas trabajadoras y la eficacia y rentabilidad de los entornos empresariales.



- Desarrollar mecanismos tecnológicos y pedagógicos que permitan el desarrollo de competencias de los nuevos perfiles profesionales demandados en el mercado de trabajo y aplicables al nuevo contexto sociolaboral, y en concreto el uso de las tecnologías de la información y la comunicación. Han sido elaborados por los socios participantes en el proyecto: Barcelona Activa, UOC, UGT de Catalunya y Fundació Maria Aurèlia Capmany.

SINDICATO

- Elaborar criterios y recomendaciones para la negociación colectiva teniendo en cuenta los **nuevos derechos** y las **nuevas demandas** de las personas que trabajan, relativas a políticas de flexibilidad, movilidad personal y profesional, políticas de maternidad/paternidad y cuidado de las personas, y políticas de promoción profesional y de servicios.
- Diseñar formación presencial, dirigida a agentes sindicales, para concienciar sobre la importancia de la negociación colectiva en la implementación de acciones de conciliación.

TERRITORIO

- Diseñar e implantar servicios de apoyo y atención a las personas dependientes que faciliten la conciliación, de acuerdo con las posibilidades y las políticas ya existentes en el contexto de ocho territorios, socios del proyecto: el barrio del Poblenou en el Distrito de Sant Martí de Barcelona, los municipios de Vilafranca del Penedès y Molins de Rei y la comarca de Osona (Barcelona), los municipios de Mollerussa y la Seu d'Urgell (Lleida), y la comarca del Montsià (Tarragona).

Este objetivo se complementa con la elaboración de análisis y el desarrollo de diversas experiencias de nuevos servicios, de participación de la comunidad, de formación, talleres y jornadas, así como con la realización de recomendaciones para la creación de **un modelo de servicios de apoyo para el cuidado de las personas dependientes**.

- Promocionar nuevos comportamientos en el reparto de las tareas domésticas, mediante nuevas propuestas educativas en los diseños curriculares de centros de enseñanza primaria y secundaria, elaborados por los socios participantes en el proyecto: Instituto Municipal de Educación de Barcelona, UGT de Catalunya y Fundació Maria Aurèlia Capmany.
- Diseñar y experimentar propuestas técnicas para un nuevo modelo de transporte urbano e interurbano que permita la interconexión de los centros urbanos y los nudos centrales de comunicación con los entornos industriales en los municipios de l'Hospitalet de Llobregat (polígono Pedrosa y Gran Via Sud), Molins de Rei (polígonos El Pla y Riera del Molí) y Vilafranca del Penedès (polígonos Sant Pere Molanta, Les Fonts-Mercaderies y Domenys II) y faciliten la movilidad de las personas optimizando la relación del espacio y el tiempo.

El proyecto va dirigido a personas trabajadoras con responsabilidades familiares, personas demandantes de empleo, personas con cargas familiares que quieren reincorporarse al mercado laboral y personas en edad laboral no demandantes de empleo debido a sus responsabilidades familiares, especialmente mujeres.




RESULTADOS OBTENIDOS

Los resultados obtenidos en la realización del conjunto de acciones del proyecto permiten confirmar:

- La necesidad de implicación de todos los agentes sociales, institucionales y organizaciones de la sociedad civil para conseguir una "nueva cultura" que considere las tensiones provocadas por el desequilibrio entre trabajo, familia y vida personal como uno de los ejes básicos de las políticas de igualdad entre hombres y mujeres.
- La importancia de la implicación en el desarrollo de propuestas y políticas para la conciliación trabajo/familia de todos los agentes (instituciones, empresas y sindicatos, organizaciones de la sociedad civil) para conseguir una aplicación corresponsable y coordinada de medidas favorables a la conciliación.
- Los ámbitos del trabajo y de la vida personal y familiar no pueden ser considerados como dos mundos separados, sino que son elementos esenciales para garantizar la reproducción, el mantenimiento y la transformación de la sociedad.
- La necesidad de replantear los servicios de atención a las personas por parte de la administración pública y los organismos privados, teniendo en cuenta: que den respuesta a las demandas reales de la ciudadanía, que no potencien la precariedad laboral y que determinen indicadores de calidad en su prestación.
- La posibilidad de desarrollar y potenciar nuevos modelos de comportamiento en el reparto de los trabajos de la vida cotidiana y las tareas domésticas entre hombres y mujeres, a través de iniciativas y programas educativos en los centros escolares.
- La necesidad y la posibilidad de formular análisis y propuestas técnicas de nuevos modelos de transporte urbano/interurbano que faciliten la movilidad de las personas optimizando la relación espacio/tiempo.
- La necesidad de una nueva concepción en la organización del tiempo social que permita conciliar los tiempos de trabajo con los tiempos personales y los tiempos de los servicios.



The background of the entire page is a dark grey color. It features a pattern of white stars, similar to the European Union flag, arranged in a circular pattern. A large, white, triangular shape is positioned in the center, pointing downwards. The stars are distributed across the page, with some appearing in the dark grey areas and others in the white triangle.

**METODOLOGÍA DE
ESTUDIO DE LA MOVILIDAD
PARA FAVORECER LA
CONCILIACIÓN DE LA VIDA
LABORAL Y LA VIDA
COTIDIANA**

Este documento quiere ser una guía para aquellas personas que deseen desarrollar un estudio para el análisis y experimentación de los modelos de articulación de transportes urbanos e interurbanos, en el marco de los polígonos industriales, para facilitar la movilidad de las personas con cargas familiares, optimizando la relación espacio / tiempo y mejorando la conciliación entre la vida personal y/o familiar y la actividad laboral.

Todo ello, y en el caso que nos ocupa, desde una perspectiva de género y con el firme objetivo de plasmar las propuestas resultantes en alternativas reales.

Para realizar el trabajo con la mayor agilidad posible se proponen una serie de pautas necesarias para realizar un estudio completo.

PARTES DEL PROYECTO

I. INTRODUCCIÓN

Este apartado debe incluir en términos generales y en un marco teórico los aspectos socioculturales que afectan a la zona de estudio, siempre desde un punto de vista del entorno geográfico más amplio posible, ya que los estudios de detalle serán objeto del proyecto en cuestión.

Los aspectos más importantes e indispensables a tratar serán:

- Entorno geográfico y relaciones intermunicipales por trabajo.
- Población. Ocupación de la población. Evolución de la población (censos).
- Los estudios de movilidad de la zona, movilidad obligada y no obligada, su reparto modal y su distribución por género. Evolución de la movilidad.
- Reparto modal.

Obteniendo datos de años diferentes, se podrán captar las tendencias seguidas y hacer una diagnosis en términos del territorio respecto a población y movilidad.

2. FINALIDAD DEL PROYECTO

Se tendrá que definir cuál es el objetivo a alcanzar del estudio y concretar el territorio o ciudad donde se desarrollará el estudio.

3. ESTUDIOS DE DETALLE

Aplicación y ampliación de los datos ya expuestos de manera general en el territorio en el que se desarrollará el estudio. Es decir, datos concretos de población, movilidad, demanda... en el municipio, área o polígono donde se sitúa el polígono industrial donde efectuaremos nuestro proyecto.

Estos datos serán referentes al municipio o municipios donde está situado el polígono industrial y también los datos concretos del polígono en sí.

3.1 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de **observar los antecedentes y la situación de los polígonos, de las empresas y de las personas trabajadoras, así como las perspectivas de crecimiento futuro y las necesidades inducidas**, hay que incluir:

- Situación del municipio, contexto socioeconómico y comunicaciones existentes.
- Situación del polígono industrial en el municipio y su entorno. Red de comunicaciones existentes.
- Población
 - Distinción por sexo y edad (pirámide de población)
 - Ocupación por sectores / paro. Distinción por sexos. Evolución del paro.
 - Distribución espacial de la población en el municipio (población por barrios o distritos).
 - Crecimiento de la población y su evolución.



- Número de empresas existentes en el polígono y tipo. Número de trabajadores, distinción por sexo y edades. Horarios laborales.
- Consultar planes urbanísticos de la zona para prever posibles ampliaciones del polígono y si existirá la implantación de nuevas empresas.
- Análisis de la problemática. Encuestas y estudios en concreto.

3.2 LA MOVILIDAD Y SU ENTORNO

Con el objetivo de **estudiar la movilidad existente en el municipio, interior y exterior, y las preferencias modales de los ciudadanos y ciudadanas, y en concreto en sus desplazamientos laborales a los polígonos de interés**, hay que incluir:

- Movilidad de la población del municipio y su reparto modal. Distinción por sexos.
 - Flujo interno y externo.
 - Movilidad obligada y no obligada y correspondiente reparto modal.
 - Posibles actuaciones urbanísticas previstas, que afecten al área de estudio y a su movilidad.
 - Actuaciones en las infraestructuras viarias.
 - Condicionantes de la movilidad.
- Horarios de máxima afluencia de entrada y salida de trabajadoras y trabajadores de los polígonos (determinación de las horas punta).

3.3 DIAGNOSIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Con el objetivo de **recoger la oferta actual de transporte público colectivo y señalar sus carencias y disfunciones tanto del municipio en general como del polígono sujeto de estudio**, hay que incluir:

- Transporte público interurbano (líneas de ferrocarril y de autobús). Estudio de las diferentes líneas, horarios y recorridos (en todo el ámbito del municipio).

- Transporte público urbano (líneas de autobús y metro/tranvía). Estudio de las diferentes líneas, horarios y recorridos (en todo el ámbito del municipio).
- Transporte público existente para acceder al polígono. Análisis de recorridos y horarios.
- También se tendrá que tener en cuenta el transporte que pueden facilitar algunas empresas de forma privada para el transporte de sus trabajadoras y trabajadores.
- Análisis de la demanda de TPC (transporte público colectivo).
- Dificultades de accesibilidad del TPC al polígono industrial.
 - Áreas con desconectividad general con cualquier punto de origen / destino.
 - Áreas con desconectividad con la ciudad.
- Actuaciones futuras que afectan al transporte público (PDI...).

4. PROPUESTAS DE MEJORA

Con los estudios y datos obtenidos en los apartados anteriores se podrá hacer una **propuesta de mejora de la accesibilidad al polígono industrial con transporte público colectivo en buenas condiciones de tiempo y calidad de servicio, adaptándose a los horarios y a las rutas que más y mejor faciliten la conciliación entre los tiempos**. A partir de la situación actual, la prognosis de futuro y las encuestas que se realicen se podrán redactar las mejoras necesarias.

La redacción de propuestas debe contener:

- En caso de modificación de líneas existentes, hay que especificar los cambios que se efectuarán (tanto de recorridos, prolongaciones o horarios) de manera detallada y justificativa.
- En caso de creación de nuevas líneas tanto de TPC como de lanzaderas o accesos también se tendrá que redactar y justificar detalladamente el servicio que se propone.



•En todos los casos se tendrá que especificar el coste que supone el servicio así como los recursos a utilizar.

También se pueden **plantear otras alternativas de transporte sostenible que complementen las mejoras anteriores y faciliten una movilidad más eficiente desde el punto de vista socioeconómico.** Por ejemplo, el acceso a pie, con bicicleta o *car-sharing*.

5. CONCLUSIONES

Trabajar para la plasmación real de las medidas propuestas, así como para difundirlas para garantizar su eficiencia. Acompañar todas las propuestas de mejora con campañas de información y concienciación, para acabar con el actual modelo de movilidad excluyente y facilitar, a toda la población, la conciliación de los tres tiempos.

Las conclusiones se pueden dividir entre unas conclusiones concretas del estudio trabajado y unas conclusiones más generales.

Conclusión general de un estudio de este tipo:

Además de las actuaciones de mejora propuestas en cada municipio concreto (ampliación de recorrido, refuerzo de líneas, modificación de las paradas, implantación de servicios de lanzaderas, combinación de autobuses de empresa, etc.), hay que definir unas directrices básicas para garantizar la aplicación correcta de estas medidas, y otras complementarias, que permitan la modificación de los hábitos de transporte hacia una movilidad sostenible y una verdadera igualdad de oportunidades.

Para que las propuestas tengan un buen efecto, es indispensable una buena información; el éxito de la demanda solo es posible a través del conocimiento.

También se pretende un uso más racional del coche por parte de la sociedad, fomentando el *carpooling* (coche compartido) o el *car-sharing*.

Fomentar otros modos de transporte más sostenible, itinerarios a pie o con bicicleta.

En general se debe velar por ofrecer alternativas al transporte privado para acceder a los polígonos industriales y practicar la intermodalidad.

6. ANEXOS

Siempre se podrán añadir anexos que contengan planos, datos numéricos o de interés, por ejemplo situación de las escuelas, centros sanitarios...

Lo que sí es imprescindible añadir en los anexos son los planos de servicios, de manera que se pueda comparar la situación actual, incidiendo en las carencias y deficiencias, con la situación propuesta, indicando la mejora que supondrá.

Se pueden acompañar de planos de índice de cobertura del transporte, flujos principales...





**CONCLUSIONES DE LOS
TRES ESTUDIOS REALIZADOS
(L'HOSPITALET DE LLOBREGAT,
MOLINS DE REI Y
VILAFRANCA DEL PENEDÈS)**

ESTUDIO PARA FAVORECER LA MOVILIDAD EN L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

L'Hospitalet de Llobregat es la segunda ciudad más poblada de Cataluña, con una densidad de población muy elevada. Ello supone dificultades añadidas en la planificación de la ciudad, pero facilidades en la gestión del transporte público colectivo.

Los índices de autocontención y autosuficiencia de la ciudad son bajos. Es decir, l'Hospitalet *exporta* personas trabajadoras propias e *importa* personas trabajadoras externas. Es, por lo tanto, un territorio con una elevada movilidad laboral.

Los polígonos Pedrosa y Gran Via Sud se encuentran situados en el Distrito Económico de l'Hospitalet, en un área extensa y separada del resto de la ciudad por la Gran Via.

Este Distrito experimenta actualmente una transformación intensa, con importantes intervenciones programadas, tales como la ampliación de la Fira 2, la Ciudad Judicial, la City Metropolitana o la reordenación de la Gran Via.

Por ello, los problemas de transporte y conectividad que se detectan este año, y que se describen a lo largo de este documento, se tienen que relativizar y enmarcar en este proceso de transformación.

Pedrosa y Gran Via Sud presentan una situación especialmente delicada respecto a la accesibilidad y posibilidades de conciliación de sus trabajadoras y trabajadores. Las dificultades más destacadas son:

1. El cambio de hábitos entre las mujeres trabajadoras del polígono:
 - Motorización privada del transporte.
 - Mayor gasto económico y de tiempo.
 - Desarrollo de estrategias de conciliación con la red de parentesco.

2. Las características del polígono como principal freno a la conciliación: la mayoría de trabajadoras son menores de 40 años, con horario partido, se desplazan en vehículo privado y no pueden realizar las actividades cotidianas en el polígono por falta de servicios.
3. La accesibilidad al polígono en horarios nocturnos.

LA MOVILIDAD

L'Hospitalet de Llobregat es un municipio con una destacada apertura al exterior: de los más de 3,5 millones de desplazamientos semanales con origen o destino en la ciudad, más del 60% son de conexión, especialmente con Barcelona y otras poblaciones del Baix Llobregat.

En los desplazamientos internos predomina la movilidad no obligada y el medio de transporte principal es el modo a pie (75%), seguido por el transporte público (16%) y el vehículo privado (9%).

En los desplazamientos de conexión la movilidad obligada es la principal. La mayor parte de los viajes se realizan en modos mecánicos: transporte público (57%) y vehículo privado (33%). En la conexión con Barcelona el transporte público llega al 70%.

Los modos ferroviarios presentan una valoración más positiva que los diferentes servicios de autobús.

Para los hombres la movilidad obligada ocupa una posición destacada, mientras que para las mujeres es la no obligada la predominante. Aunque el transporte público y el modo a pie son las alternativas más habituales para los dos sexos, se observa que los hombres son los principales usuarios del vehículo privado.

Los principales condicionantes de la movilidad son:

- La Gran Via: aunque es el principal eje viario para personas trabajadoras y visitantes que vienen de fuera de l'Hospitalet, para las residentes en la ciudad que se desplazan diariamente al polígono es la principal barrera urbanística, especialmente en transporte público o a pie.
- La reordenación de la Gran Via tiene que permitir permeabilizar esta vía.
- La falta de aparcamiento gratuito.



- Las retenciones: no son habituales, pero sí hay ciertas dificultades en el acceso al polígono, que entre otros problemas suponen una accidentalidad mayor.
- El crecimiento urbanístico y funcional del Distrito augura un aumento importante de la movilidad, tanto de personas trabajadoras como de visitantes.

EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

La red de comunicaciones de la ciudad es extensa e importante. La de carreteras envuelve la ciudad y en cierta manera la aísla de los municipios limítrofes, mientras que la ferroviaria superficial disgrega el territorio en cuatro partes.

La oferta de transporte público colectivo en l'Hospitalet es importante: una red ferroviaria potente (RENFE, metro y FGC) y líneas de autobuses urbanos e interurbanos. En consecuencia, su demanda es alta. Hay, sin embargo, áreas de la ciudad sin cobertura suficiente e importantes conexiones no resueltas, como Pedrosa y Gran Via Sud.

Los servicios de transporte público colectivo en Pedrosa y Gran Via Sud son:

- Línea 79 de TMB (Pl. Espanya de Barcelona-Av. Carrilet de l'Hospitalet):

Es la mejor opción de transporte público colectivo para acceder al polígono, ya que es la única que se adentra en el Distrito, presenta varias paradas en su interior y permite múltiples e interesantes conexiones.

- Línea 110 de TMB (Av. Carrilet de l'Hospitalet-Zona Franca de Barcelona):

Hace un recorrido tangencial respecto a los polígonos. Puede dar solución a las personas que trabajan en el extremo más occidental de Gran Via Sud, ya que permite enlaces interesantes.

- Línea LI 6 de ROSANBUS (Pubilla Cases-Zona Franca de Barcelona): Atraviesa en diagonal la ciudad, dando cobertura a buena parte de esta (La Florida, Torrassa, Santa Eulàlia y el Gornal). Se aproxima al extremo más nororiental de la Gran Via Sud, pero ni se interna en el polígono ni presenta paradas en su interior.

- Líneas LHI y LH2 de ROSANBUS (Residència de Bellvitge):

Son unos servicios circulares de autobuses urbanos que dan cobertura prácticamente a todos los barrios de la ciudad. Se aproximan tangencialmente al extremo suroccidental de Gran Via Sud, donde limita con la zona sanitaria de l'Hospitalet.

- Líneas de autobuses con recorrido en la Gran Via:

Dejan el casco urbano y el polígono a ambos lados del recorrido. Algunas presentan paradas en el tramo correspondiente a Pedrosa y Gran Via Sud y permiten el acceso a la zona más próxima a la Gran Via. Es una alternativa más apropiada para los ciudadanos y ciudadanas de Barcelona y del Baix Llobregat.

- Líneas de autobuses nocturnos:

La 106 de TMB y la NI5 de MOHN siguen un itinerario a lo largo de la Gran Via, con paradas en el tramo correspondiente a Pedrosa y Gran Via Sud, pero con horarios reducidos.

- FGC: Ildelfons Cerdà

Es la única estación ferroviaria cercana a Pedrosa y Gran Via Sud. La elevada frecuencia de paso hace de estas líneas una buena alternativa de transporte laboral para trabajadoras y trabajadores del extremo nororiental de la Gran Via Sud.

La demanda de las líneas que dan servicio al Distrito presenta un crecimiento importante en el último año, crecimiento que se corresponde con la aparición de nuevas instalaciones comerciales y con la reurbanización llevada a cabo en la zona.



Las principales dificultades de accesibilidad a los polígonos son:

- Disconectividad en transporte público con cualquier punto de origen y destino.
- Disconectividad en transporte público con la ciudad de l'Hospitalet.
- Dificultades de accesibilidad en transporte privado.
- Insuficiencias de conocimiento-información de la red de autobuses.

ACTUACIONES PROGRAMADAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En el marco del PDI, se han programado las siguientes actuaciones sobre el transporte público colectivo con mejoras en Pedrosa y Gran Via Sud:

- Ampliación de la Línea 2 del Metro: estación Fira II (correspondencia con L9).
- Construcción de la nueva Línea 9 del Metro: estaciones Amadeu Torner y Fira II.
- Construcción de la estación Amadeu Torner de FGC (correspondencia con L9).
- El intercambiador de l'Hospitalet Centre (correspondencia con L1, L9 y RENFE).
- El soterramiento de las vías de RENFE, motivada por la llegada del TGV a la ciudad.

PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Las principales alternativas de mejora del transporte público colectivo en Pedrosa y Gran Via Sud que propone Transports Metropolitans de Barcelona son, desde un punto de vista socioeconómico:

1. El refuerzo y ampliación de la línea 79

El crecimiento e implantación de nuevas actividades en el polígono justifica la necesidad de reforzar esta línea para mejorar su frecuencia de paso y así potenciarla también como transporte laboral.

Como complemento al refuerzo de la línea se considera interesante alargar el itinerario hasta la avenida Tarradellas. Así se permitiría la cobertura de nuevos barrios, conectar la línea con la estación de RENFE de l'Hospitalet y dar servicio, entre otros, al centro comercial de La Farga.

La combinación de estas actuaciones permitiría esta ampliación de recorrido sin perjudicar a la frecuencia del servicio. La implantación de esta propuesta está prevista para el próximo 10 de junio.

2. Ampliación y refuerzo de la línea L16

Se propone que el actual rodeo a la plaza Cerdà se modifique por un itinerario que se adentre en el polígono siguiendo la calle Ciències hasta Amadeu Torner. Supone, pues, una mejora sustancial para las personas residentes en los barrios de influencia de esta línea: Pubilla Cases, La Florida, Torrassa, Santa Eulàlia y Gornal.

Esta alternativa no implicará un aumento del intervalo de paso actual, aún menos teniendo en cuenta el próximo cambio de tipología de los vehículos de la línea (pasarán a ser minibuses) que permitirá una mejor velocidad comercial.

3. Ampliación y refuerzo de las líneas LH1 y LH2

La propuesta consiste en ampliar provisionalmente el recorrido de las líneas urbanas LH1 y LH2 para que crucen la Gran Via a su paso



por el barrio del Gornal. Así se garantiza la accesibilidad a la zona más exterior del polígono desde los barrios de Bellvitge, el Gornal y Santa Eulalia.

La posible simplificación del recorrido actual de las líneas, por la reordenación de la Gran Via y el soterramiento de las vías de RENFE, y el refuerzo de cada uno de los servicios con dos nuevos vehículos, previsto a corto plazo, debe posibilitar la disminución del intervalo de paso hasta los 15 minutos en los días laborables, a pesar de la ampliación propuesta.

4. Implantación de lanzaderas

Esta solución ha de permitir mejorar la accesibilidad a la zona más industrial del polígono, desde la calle Botànica hacia la Ronda Litoral, en especial en las horas punta de entrada y salida de las personas que trabajan. Una vez finalizadas las obras previstas en el PDI, se proponen dos posibles servicios de lanzaderas:

- Origen en la estación Fira II de las Líneas 2 y 9 de metro

La conexión de dos líneas importantes de metro hace de este punto un excelente origen para una lanzadera que dé un servicio rápido, directo y de alta frecuencia en la zona más industrial del polígono. Su recorrido debería consensuarse en función de las prioridades de las empresas cofinanciadoras del servicio y principales usuarias del mismo.

- Origen en el intercambiador de l'Hospitalet Centre

En el caso que aprovechando el soterramiento de las vías de RENFE y la urbanización superficial de este en una avenida de doble sentido de circulación el Ayuntamiento implante un servicio de autobuses que una la nueva estación de RENFE con la antigua estación de Bellvitge, se propone su ampliación hasta el otro lado de la Gran Via. En concreto, hasta la calle Indústria con Pedrosa A.

Esta actuación permitiría la conexión con las Líneas 1 y 9 del metro y las Líneas de Vilanova y Vilafranca de cercanías RENFE en el intercambiador de l'Hospitalet Centre, así como con la línea Llobregat –

Anoia de FGC en la estación del Gornal. Todo ello con solo la necesidad aproximada de un vehículo más, para un intervalo de 10 minutos en hora punta.

5. El aumento de información sobre las alternativas en transporte público colectivo.
6. Medidas de punición de las malas prácticas en vehículo privado, especialmente de aparcamiento inadecuado.
7. Potenciar alternativas sostenibles al transporte público colectivo: compartir coche, *car-sharing*, ir a pie o en bicicleta.



ESTUDIO PARA FAVORECER LA MOVILIDAD EN MOLINS DE REI

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Molins de Rei está situado en la zona centro de la comarca del Baix Llobregat. Su densidad de población no es alta, lo que supone dificultades añadidas en la gestión del transporte público colectivo, porque la demanda latente es baja y dispersa.

La población del municipio ha aumentado de forma significativa en los últimos diez años a causa del crecimiento vegetativo y, muy especialmente, por el fuerte incremento del saldo migratorio. La proximidad con Barcelona y las mejores condiciones del mercado inmobiliario son los principales motivos de atracción para los nuevos habitantes provenientes básicamente del resto de la provincia de Barcelona.

Los índices de autocontención y autosuficiencia de la ciudad son bajos. Es decir, Molins de Rei *exporta* personas trabajadoras propias e *importa* personas trabajadoras externas. Es, por lo tanto, un territorio con una elevada movilidad laboral.

El informe *Conciliación de la vida laboral y familiar en Molins de Rei (2003)* concluye que las diferencias de género con relación a la conciliación son evidentes. Los principales ámbitos donde se detectan estas diferencias son:

1. El ámbito familiar y personal: las mujeres continúan siendo las responsables principales de las tareas del hogar y del cuidado de las personas dependientes.

La mujer trabajadora se siente culpable por no tener cuidado directo de los hijos e hijas y el ama de casa se siente frustrada por la falta de reconocimiento social de las tareas del hogar:

2. El ámbito laboral: el 60% de las mujeres trabajadoras afirman que la conciliación entre vida familiar y laboral ha condicionado su trabajo. Se evidencia una tendencia por parte de las mujeres a adaptar el trabajo y el horario a las responsabilidades domésticas y/o familiares siendo esta tendencia residual en los hombres.
3. El ámbito de la movilidad: casi el 60% de las mujeres residentes en Molins trabajan en el propio municipio, porcentaje que se reduce hasta el 20% en el caso de los hombres.

Los habitantes de Molins de Rei consideran entre las principales carencias de la población los problemas de circulación, la falta de transporte público, los déficit de accesibilidad o los pocos servicios a la infancia.

URBANISMO Y MOVILIDAD

Las áreas industriales de Molins de Rei son dos y están situadas en los dos extremos del municipio: el polígono El Pla, situado en el sur, en el límite con Sant Feliu, y el polígono Riera de Molí, situado en el norte, más alejado del núcleo urbano.

Presentan dos modelos de organización industrial diferentes. Las características comunes son la escasez de servicios disponibles, que muy mayoritariamente las personas trabajadoras residen fuera de Molins de Rei y que el vehículo privado es el modo de transporte habitual en los desplazamientos laborales.

El núcleo urbano de Molins de Rei es una población con una elevada autocontención, es decir, generalmente los desplazamientos generados en una zona tienen como destino la misma zona.

Este comportamiento no se repite ni en la zona comercial del centro ni en el polígono El Pla: la mayoría de viajes relacionados con estas áreas tienen el origen o el destino en otros municipios, lo que indica el fuerte atractivo laboral y comercial de Molins.

En los desplazamientos laborales internos el medio de transporte principal es el modo a pie (64%), seguido por el vehículo privado (26%) y el transporte público (6%).



En los desplazamientos de conexión, tres de cada cuatro habitantes de Molins utilizan el vehículo privado, un 15% el transporte público –sobre todo el ferrocarril– y solo el 7% el transporte de empresa.

Los modos ferroviarios presentan una valoración más positiva que las diferentes líneas de autobús.

Las actuaciones urbanísticas previstas en el municipio y recogidas en el PAM 2004-2007 tienen como objeto principal la regeneración y mejora de los espacios y las comunicaciones existentes, entre otras las de los polígonos industriales.

Los principales condicionantes de la movilidad en las áreas industriales son:

- La accesibilidad a pie o en bicicleta: El Pla presenta unos accesos bien urbanizados, mientras que Riera de Molí aun no los tiene resueltos correctamente.
- La existencia de aparcamiento gratuito.
- Las retenciones: no son habituales, pero sí hay ciertas dificultades en el acceso al polígono en las horas punta, lo que entre otros problemas supone una accidentalidad mayor.

EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

La red de comunicaciones del Baix Llobregat se caracteriza por su radialidad respecto a Barcelona y por los déficit de conexión interna de la comarca y de accesibilidad a los núcleos industriales.

Molins de Rei es uno de los municipios con mejores comunicaciones de la zona: AP-2, AP-7, A-2, la antigua N-340 y la línea ferroviaria Tarragona-Barcelona. Además, dispone de una importante red viaria local que permite una elevada movilidad interna, tanto a pie como en medios motorizados.

La oferta de transporte público colectivo es interesante: una línea de cercanías RENFE –la opción más demandada– y varios servicios de autobuses interurbanos, complementados por una línea de autobús urbana.

Esta oferta ofrece una buena conexión con Barcelona, dejando en ocasiones desatendidos otros núcleos de población, sin ramales que se aproximen a todas las zonas industriales y sin conectar correctamente determinadas áreas de la población.

Los servicios de transporte público colectivo interurbano en El Pla son:

- Líneas L50, L56, L57, L61, L62, L64 y L65 de Soler i Sauret:

Son servicios que unen poblaciones del Baix Llobregat con Barcelona. En su paso por Molins siguen la antigua carretera N-340, dando servicio al eje del polígono El Pla. Son la mejor opción de transporte público colectivo para acceder al polígono, ya que es la única que se adentra en El Pla y presenta seis paradas por sentido en su interior:

- Servicios directos por autopista de las líneas L68, L57 y L61 de Soler i Sauret:

El trayecto de Molins de Rei a Barcelona es directo por autopista. En su paso por Molins presenta un recorrido tangencial respecto a El Pla, donde dispone de dos paradas. Puede dar solución a las personas que trabajan en la zona comercial o en el extremo más occidental del polígono.

- RENFE: Línea C4 de cercanías (Sant Vicenç de Calders – Barcelona - Manresa):

La estación ferroviaria de Molins de Rei está situada en el núcleo urbano. Aunque la distancia a El Pla es considerable, la rapidez y regularidad del servicio hacen del ferrocarril una buena opción de transporte laboral, especialmente para las personas trabajadoras del extremo noroccidental del polígono.

En Riera de Molí no existe ningún servicio de transporte público colectivo. Su acceso solo es posible en vehículo privado o andando casi un kilómetro desde las paradas más cercanas de transporte público.

En abril de 2003 entró en funcionamiento el MolinsBus. La línea cubre prácticamente la totalidad del municipio. Su presencia en las áreas industriales, sin embargo, es insuficiente: se introduce superficialmente, en su extremo sur, en El Pla –donde realiza una parada– y se aproxima, en el extremo norte, en Riera de Molí.



La demanda en su primer año de circulación ha sido considerable: 12.000 viajes mensuales, un 90% de los cuales han sido monomodales. Es decir, el intercambio con las otras alternativas de transporte es residual.

Las principales dificultades de accesibilidad son:

- Disconectividad directa en transporte público con la mayoría de barrios de Molins.
- Disconectividad en transporte público con buena parte de la comarca.
- Mal estado de las paradas.
- Insuficiencias de conocimiento-información de la red de autobuses.

ACTUACIONES PROGRAMADAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En el marco del PDI, se han programado las siguientes actuaciones sobre el transporte público colectivo del Baix Llobregat con afectaciones sobre Molins de Rei:

- Ampliación del trazado del Trambaix desde Sant Feliu a Quatre Camins (posibilidad).
- Construcción del intercambiador de Quatre Camins.
- Reconversión a viajeros de la línea El Papiol-Mollet.

El Ayuntamiento también está trabajando en medidas complementarias como el Plan de Movilidad, el Plan de la Bici o el proyecto *Compartir Coche*.

PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Las principales alternativas de mejora del transporte público colectivo en las áreas industriales de Molins que propone Transports Metropolitans de Barcelona son, desde un punto de vista socioeconómico:

1. Riera de Molí: implantación de un servicio lanzadera desde la estación de ferrocarril

Esta solución ha de permitir la accesibilidad directa al polígono en transporte público colectivo con intervalos de paso de 20 minutos.

Su itinerario permite la conexión con la principal opción de transporte público para las personas trabajadoras de fuera de Molins, la RENFE, y también el intercambio con el MolinsBus y las líneas de autobuses interurbanos.

2. El Pla: Plan de Mejora de la Oferta Actual de Transporte Público Colectivo

A pesar de que la oferta actual de transporte público por carretera a El Pla es interesante, esta opción es residual entre las personas trabajadoras. Es necesario, pues, un plan de mejora de la calidad de la oferta existente centrado básicamente en:

- Garantizar la calidad de la oferta: regularidad e intervalos de paso.
- Mejorar las condiciones de las paradas: localización, mobiliario e información.
- Potenciar la intermodalidad: unificación de paradas, información e integración tarifaria.

3. Riera de Molí: mejora de la accesibilidad a pie o en bicicleta

4. El Pla: implantación del carril bici



5. Aumento de información sobre las alternativas en transporte público colectivo. Publicación de un tríptico informativo

6. Impulso del proyecto *Compartir Coche* en las áreas industriales
7. Medidas de punición sobre el vehículo privado
8. Creación de una **Comisión de Movilidad**

ESTUDIO PARA FAVORECER LA MOVILIDAD EN VILAFRANCA DEL Penedès

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Vilafranca del Penedès es la capital de la comarca del Alt Penedès, la comarca vinícola con más tradición y alcance de Cataluña, y es una de las ciudades más importantes del país.

Su densidad de población no es alta, pero las personas residentes se concentran en cuatro barrios. Por lo tanto, aunque en conjunto la demanda latente del transporte es baja y dispersa, en estos barrios es suficientemente elevada y concentrada como para facilitar la gestión del transporte público colectivo del municipio.

En la última década, la tasa de crecimiento de la población está aumentando, por un ligero crecimiento natural y, sobre todo, por un saldo migratorio importante.

El sector de personas dependientes de Vilafranca es bastante importante: se observa un envejecimiento progresivo de la población.

Las principales áreas industriales del entorno de Vilafranca son los polígonos Les Fonts-Mercaderies, Domenys II y Sant Pere Molanta, los tres situados sobre el eje viario de la N-340: los dos primeros en el extremo sur y el otro en el oriental. Se localizan 176 empresas y unas 4.000 personas trabajadoras.

La encuesta *Movilidad y conciliación de los trabajadores en los polígonos del entorno de Vilafranca* concluye que las dificultades de conciliación y movilidad de las personas trabajadoras de los polígonos son:

1. El ámbito familiar y personal: el 44% de las personas trabajadoras conviven con personas dependientes, cuyo cuidado continúa sin ser suficientemente compartido (el 92% de las mujeres ante el 52% de los hombres).



2. El ámbito laboral: el 69% de las mujeres trabajadoras que viven con menores de 12 años afirman que la conciliación entre vida familiar y laboral ha condicionado su trabajo. Se evidencia una tendencia por parte de las mujeres a adaptar el trabajo y el horario a las responsabilidades domésticas y/o familiares, siendo esta tendencia residual en los hombres.
3. El ámbito de la movilidad: no existe ninguna línea de transporte público que dé servicio a estas áreas. En este sentido, el 88% de las personas trabajadoras accede en vehículo privado.

Estos polígonos presentan una situación especialmente delicada respecto a la accesibilidad y posibilidades de conciliación de sus trabajadoras y trabajadores.

LA MOVILIDAD Y SU ENTORNO

Vilafranca del Penedès es un municipio con una destacada apertura hacia el exterior: de los casi 500.000 desplazamientos semanales con origen o destino en la ciudad, el 60% son de conexión, especialmente con Barcelona y otras poblaciones del Alt Penedès.

La movilidad obligada predomina sobre la no obligada. En los desplazamientos internos el medio de transporte principal es el modo a pie (67%), seguido del vehículo privado (32%).

En los desplazamientos, la mayor parte de los viajes se realizan en modos mecánicos: vehículo privado (65%) y transporte público (30%). En la conexión con Barcelona el transporte público llega al 70%.

Los modos ferroviarios presentan una valoración más positiva que las diferentes modalidades de autobús.

Mientras que las mujeres realizan a pie la mayor parte de sus desplazamientos, lo que más destaca en la movilidad masculina es el uso de los modos mecánicos, especialmente el vehículo privado. Entre las mujeres, el transporte público es residual.

En los desplazamientos laborales de los polígonos el medio de transporte principal es el vehículo privado individual (un 88%), que en un 17,4% de los casos es compartido (las mujeres son mayoría entre los acompañantes). Los modos colectivos son minoritarios (un 6%). La bicicleta o ir a pie mayoritariamente se utilizan de forma monomodal y por residentes en Vilafranca. No se observan diferencias de género.

La prominencia del automóvil es extrema, creando exclusión laboral sobre aquellas personas que no disponen de él.

Respecto a las preferencias modales, el automóvil y el autobús presentan un peso similar (un 33%), seguidos por el transporte de empresa (un 21%). Las mujeres están menos dispuestas a modificar los hábitos de transporte, por las cargas familiares.

Los principales condicionantes de la movilidad son:

- El ferrocarril: es la principal barrera urbanística para las comunicaciones internas, ya que divide a la población en dos. El soterramiento y cubrimiento de la vía previstos para 2007 deben suponer una mejora de la accesibilidad del municipio.
- La existencia de aparcamiento gratuito en los polígonos.
- Las retenciones: no son habituales, pero sí que hay ciertas dificultades en Sant Pere Molanta en las horas punta, por la falta de un elemento de regulación del tráfico.

EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

La red de comunicaciones de la Región Metropolitana se caracteriza por su radialidad respecto a Barcelona y por los déficit de conexión interna. Vilafranca no es una excepción.

Sus comunicaciones son buenas, al converger su ubicación con algunas de las vías de conexión importantes entre Barcelona y Tarragona, tanto por ferrocarril como por carretera (AP-7 y N-340).



La oferta de transporte público colectivo es amplia, pero poco regular: una línea de cercanías RENFE –la opción más demandada– y varios servicios de autobuses interurbanos, complementados por dos líneas de microbuses urbanos.

Esta oferta ofrece una buena conexión con Barcelona, dejando en ocasiones desatendidos otros núcleos de población vecinos, sin ramales que se aproximen a todas las zonas industriales y sin conectar correctamente determinadas áreas de la población.

El transporte urbano de Vilafranca aparece en 1970. Las dos líneas cubren de forma perimetral la totalidad del municipio y facilitan la comunicación de puntos estratégicos como la estación de RENFE, la estación de autobuses, la zona deportiva o el hospital comarcal, pero no dan servicio a los polígonos. El tiempo de recorrido es excesivo.

El uso del transporte público en los desplazamientos internos de Vilafranca no llega al 2%, ante el 67% de movimientos a pie.

Vilafranca es uno de los municipios de la Región Metropolitana con mayores déficit de accesibilidad de las personas trabajadoras industriales: no existe ningún servicio de transporte público colectivo en los polígonos. Su acceso solo es posible en vehículo privado o andando casi un kilómetro y medio desde las paradas más próximas de transporte público.

El transporte público susceptible de dar servicio en los polígonos es:

- Líneas interurbanas a Cantallops, Olesa de Bonesvalls, Tarragona y La Múnia:

Son las únicas líneas cuyo recorrido se aproxima a los polígonos, lo que permite pensar en la posibilidad de añadir paradas en las áreas industriales.

Sus horarios de paso, excesivamente reducidos, irregulares y poco adecuados a las necesidades de las personas trabajadoras, no los hacen una alternativa óptima para paliar los déficit de accesibilidad.

- RENFE: Línea C4 de cercanías (Sant Vicenç de Calders-Vilafranca-Barcelona):

La estación ferroviaria de Vilafranca está situada en el núcleo urbano. A pesar de que la distancia a los polígonos es considerable, la rapidez y regularidad del servicio hacen no descartar el ferrocarril como opción de transporte laboral.

ACTUACIONES PROGRAMADAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En el marco del PDI, se ha programado el soterramiento y cubrimiento de las vías del tren, así como la construcción de un intercambiador en Vilafranca de Penedès para 2007.

Esta actuación ha de permitir romper la barrera urbanística e integrar en un único punto de referencia a los dos principales modos de transporte público: ferrocarril y autobús, así como incrementar la conectividad con Barcelona y reducir el tiempo de trayecto a 30 minutos.

PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Las principales alternativas de mejora del transporte público colectivo en las áreas industriales del entorno de Vilafranca que propone Transports Metropolitans de Barcelona son, desde un punto de vista socioeconómico:

I. Implantación de dos servicios lanzadera desde la estación de ferrocarril

Esta solución ha de permitir la accesibilidad directa en los polígonos en transporte público colectivo con intervalos de paso de 20-30 minutos.



Su itinerario permite la conexión con la principal opción de transporte público para las personas trabajadoras de fuera de Vilafranca, la RENFE, y también el intercambio con los microbuses urbanos y con las líneas de autobuses interurbanos. Está pensado, también, para dar cobertura a los principales barrios de residencia de las personas que trabajan en cada uno de estos polígonos.

2. Domenys II y Les Fonts-Mercaderies: adaptación de la línea a La Múnia

La implantación de una parada intermedia a la altura de los polígonos Domenys II y Les Fonts-Mercaderies, aprovechando una línea regular Vilafranca-La Múnia ya existente.

3. Domenys II y Les Fonts-Mercaderies: implantación de un carril bici

4. Aplicación del proyecto *Compartir Coche* en las áreas industriales

5. Aumento de información sobre las alternativas en transporte público colectivo

6. Potenciar la intermodalidad: trabajar por la integración tarifaria

7. Medidas de punición sobre el vehículo privado, cuyos fondos tendrían que ir destinados a sufragar el coste del transporte público colectivo

8. Creación de una **Comisión de Movilidad**

