

Xarxes Locals de Transport:



una guia pràctica d'implementació

Xarxes Locals de Transport:

Una manera diferent i efectiva d'afrontar els problemes de mobilitat

TRAVEL PLAN PLUS¹ és l'acrònim del projecte europeu "Millora de l'eficiència energètica mitjançant plans de desplaçament locals". L'objectiu del projecte és promoure l'eficiència energètica a la UE a través de la creació de quatre Xarxes Locals de Transport a diversos països europeus i promoure la seva difusió arreu d'Europa.

Una Xarxa Local de Transport (LTPN per les seves sigles en anglès) és:

“Un grup, o xarxa, d'organitzacions que s'uneixen per compartir recursos o idees per dissenyar i implementar un pla de mobilitat a l'àrea on es troben implantades.”

On un pla de mobilitat és:

“Un conjunt de mesures adaptades a les necessitats de les diferents organitzacions individuals i destinades a promoure opcions de transport més sostenibles i eficients reduint la dependència del cotxe en els desplaçaments.”

Les LTPN es poden aplicar a parcs empresarials, polígons industrials, centres de ciutat, grups d'escoles i zones residencials. Les LTPN normalment s'implementen per:

- Proporcionar un millor accés a la zona per als treballadors, estudiants, proveïdors i clients;
- Millorar la imatge de l'organització reduint els impactes negatius a nivell local;
- Demostrar un compromís amb la salut i el benestar dels treballadors/usuaris.

Com els plans de mobilitat, les LTPN s'allunyen de l'enfocament tradicional a l'hora d'afrontar els problemes de mobilitat, tractant d'aprofitar la major capacitat en la resolució de problemes que representa el treball en xarxa.

Representen una alternativa efectiva i econòmica per resoldre els problemes de transport en una zona concreta. Principalment, les LTPN ofereixen més beneficis a les organitzacions participants gràcies a la major capacitat d'actuació de la xarxa, alhora que requereixen menys implicació per part de les entitats involucrades que els plans de mobilitat desenvolupats per organitzacions a títol individual.

En resum, les LTPN suposen un esforç conjunt per aconseguir solucions compartides a problemes comuns.

El primer pla local de mobilitat es va establir a Amèrica del Nord a la dècada de 1980, després la idea va creuar l'Atlàntic fins als Països Baixos i més recentment ha arribat al Regne Unit.

A qui va dirigida aquesta guia

Aquesta guia va dirigida a professionals de tot Europa amb interès per implementar una LTPN. Ofereix recomanacions per a la planificació, execució, seguiment i avaluació d'una LTPN.

Altres publicacions d'aquesta sèrie són les següents:

- Xarxes Locals de Transport: recomanacions per a legisladors
- Xarxes Locals de Transport: una avaluació de la transferència de polítiques

Són publicacions del programa Intelligent Energy Europe (IEE) que finança la implementació del projecte TRAVEL PLAN PLUS. A més de les publicacions esmentades, està disponible un sumari de quatre pàgines del projecte en anglès, hongarès, suec, català, castellà, francès i alemany.



Les LTPN són una solució eficaç i de baix cost per implementar opcions de desplaçament més eficaçes i sostenibles en una àrea específica.

¹ www.travelplanplus.eu



Better Bankside Travel Planning Group: un tipus de LTPN

El Better Bankside Travel Planning Group (BBTPG) es va crear el novembre de 2005 com a part del Better Bankside Business Improvement District. Es tracta d'una empresa formada per empreses locals amb l'objectiu de proporcionar serveis als usuaris (empreses i treballadors de l'àrea) complementaris als oferts per les autoritats locals. El Bankside District està situat al centre de Londres, al sud del riu Tàmesis. És una àrea de 2 km per 1,5 km, que inclou un gran nombre d'empreses ja consolidades, així com també nombroses petites empreses de nova creació, particularment de l'àmbit de l'arquitectura, enginyeria, mitjans de comunicació i sector serveis. Better Bankside està format per 460 membres, cada un dels quals paga una taxa anual. El BBTPG és un dels set "grups temàtics" format per uns 15 membres regulars, que inclou representants del London Borough of Southwark i la companyia de transport públic de Londres. El Grup ofereix diversos serveis com:

- sessions gratuïtes de formació i manteniment de bicicletes
- enquesta de mobilitat regular als treballadors
- desenvolupament de serveis de seguretat en les instal·lacions
- aparcaments de bicicletes
- programa de vianants
- informació sobre transport públic
- projecte pilot de mercaderies en bicicleta



Les LTPN poden contribuir a introduir mesures per reduir la dependència del cotxe i a promoure l'ús d'opcions més sostenibles.

Totes aquestes activitats es duen a terme sota el paraigua del 'Master Travel Plan' que en la seva primera versió, que es va desenvolupar l'any 2006, tenia com a objectius augmentar la proporció de viatges diaris a la feina i de viatges d'empresa a peu o en bicicleta per a l'any 2010. Les dades recollides mostren que aquests objectius han estat assolits i s'estan definint nous objectius més ambiciosos pel període 2011-2015.

Xarxes Locals de Transport: Lliçons apreses

Moltes de les lliçons apreses del projecte TRAVEL PLAN PLUS són similars als diversos llocs on s'ha implementat una LTPN. Això suggereix que, una vegada implementades les LTPN, els socis es troben amb dificultats similars independentment del seu context geogràfic i polític. Aquestes tenen a veure amb els processos d'obtenció de dades de l'àrea, la implicació dels membres a la xarxa, els fluxos de comunicació interns i externs, l'organització i el finançament. D'aquestes lliçons se'n poden extreure les conclusions següents.

Obtenir informació

Amb la finalitat d'avaluar el potencial de les LTPN és important recollir, mitjançant enquestes de desplaçaments, la màxima informació possible sobre les pautes de desplaçament dels treballadors. L'enquesta hauria d'incloure qüestions sobre els hàbits que les persones estarien disposades a modificar i quines mesures els incitarien a canviar el seu comportament en matèria de desplaçament. Si és possible, cal recollir i tractar les adreces dels treballadors en un mapa SIG (Sistema d'Informació Geogràfica). Afegint diverses capes al mapa SIG, amb rutes de bicicleta i parades d'autobús, permetrà determinar el nombre de treballadors potencials que poden utilitzar els mitjans de transport sostenibles per als seus desplaçaments a la feina.

Quan es dissenyin els qüestionaris, cal assegurar-se que es recull tota la informació necessària per planificar, implementar, controlar i avaluar la LTPN. Haver de recórrer a qüestionaris addicionals suposarà una pèrdua de temps i és possible que també provoqui un rebuig per part de les organitzacions membres de la LTPN. També és possible el rebuig dels propis usuaris i probablement s'obtidran taxes de resposta baixes en les enquestes.

Establiment de la LTPN

Les relacions amb les principals parts interessades en el projecte s'han d'establir des de l'inici del projecte. Si es promou el transport públic com a mesura clau, els representants dels operadors del transport públic i les autoritats del transport públic han de ser contactades amb antelació per tal d'establir una cooperació estreta.

És fonamental involucrar als principals representants de les organitzacions membres en els grups de direcció de la LTPN. Els representants més experimentats tenen la confiança de les organitzacions per influir en la resta de membres de la xarxa i la seva implicació en el projecte és necessària per crear suport mutu entre els treballadors de la LTPN. Un cop els representants de les organitzacions estan implicats en el grup de direcció, s'ha d'aprofitar la seva experiència. Les seves idees i punts de vista s'han de tenir en compte per donar credibilitat al projecte.

La importància d'implicar les parts des de l'inici té dos objectius; el primer és el d'evitar que sentin que es decideix sense tenir en compte la seva opinió; el segon és el d'identificar de manera ràpida els resultats positius que ajudaran els socis a valorar el projecte.

Comunicació com a factor clau

És bàsic disposar d'un pla de comunicació que permetrà definir els fluxos d'informació amb les organitzacions. També oferirà als membres clau de la xarxa un calendari sobre els moments en què es difondrà la informació de forma que coneguin amb antelació els esdeveniments programats.

Per assegurar que la informació serà transmesa als treballadors, és important identificar la persona més adequada de cada organització per centralitzar les tasques de disseminació interna. És important no comunicar en excés i identificar quines són les organitzacions més receptives a l'hora de rebre informació, i qui desitja ser informat amb menys freqüència per tal d'establir diferents grups de distribució.



En relació a d'altres mitjans de difusió periòdics, probablement en la fase inicial un butlletí per l'organització serà suficient, però a mesura que es desenvolupi la LTPN caldrà plantejar-ne dos models diferents: un dirigit a les organitzacions i un altre dirigit a les persones.

També és fonamental involucrar als mitjans de comunicació per promocionar les activitats tant com sigui possible.

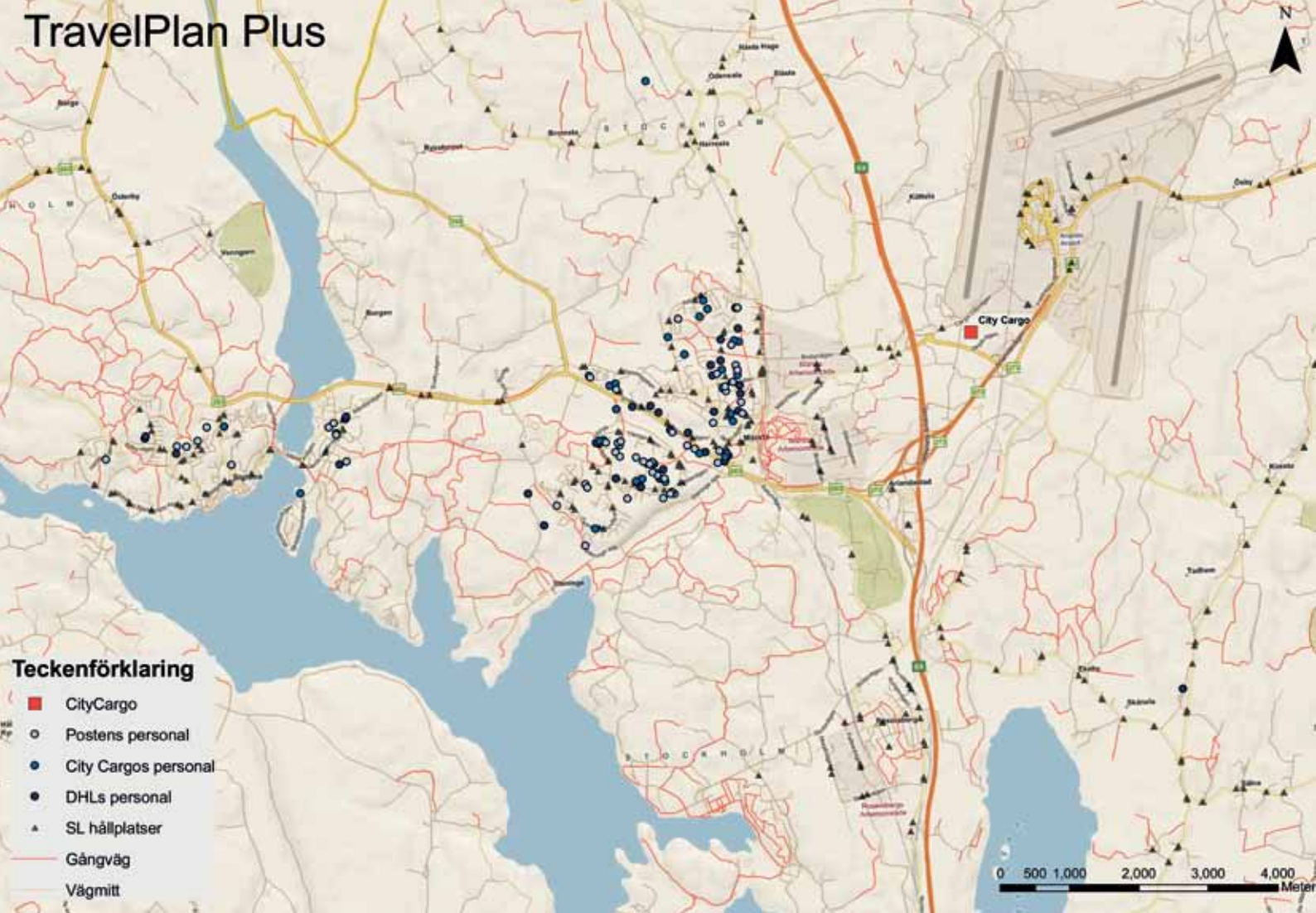
Organització i finançament

Des de l'inici del projecte cal clarificar les funcions i responsabilitats entre les parts interessades. Això és bàsic per obtenir l'aprovació de la LTPN en el si de les organitzacions. Si la LTPN està prou ben acceptada per part de les organitzacions participants, les possibles incidències, com ara els canvis de personal de contacte, afectaran mínimament al procés d'implementació del projecte.

Si es treballa conjuntament amb l'administració pública, cal garantir que aquesta rebí informació regular del projecte previst i dels objectius a curt, mig i llarg termini.

Promoure la LTPN a tots els fòrums disponibles, ja que altres projectes poden tenir finançament econòmic que pot ser utilitzat per donar suport a la LTPN. Trobar associacions locals que proporcionin suport, especialment en campanyes i programes de promoció.

La LTPN, pel fet d'arribar a un gran nombre d'usuaris, pot tenir un valor comercial. Aquest factor pot ser utilitzat per ajudar a generar fonts de finançament addicionals.



Mapa SIG amb els codis postals de residència dels treballadors (Aeroport d'Arlanda, Estocolm, Suècia)

Elements clau per a l'èxit de les LTPN segons socis del projecte TRAVEL PLAN PLUS



Mark Webb, Cambridgeshire Travel for Work (Regne Unit)

"Un bon pla d'implementació de la LTPN és vital, sigueu generosos en l'assignació del temps de les tasques durant la fase de planificació. Recordeu que establireu una xarxa de contactes molt valuosa a través d'organitzacions que potser donen feina a milers de persones. Les noves empreses del mercat de transport de viatgers, com ara les de viatges compartits, de lloguer de bicicletes i cotxes elèctrics, pot ser que s'interessin per la LTPN. Utilitzeu aquest avantatge comercial per negociar acords generosos amb aquestes empreses. Però assegureu-vos que els compromisos ajudaran a complir els objectius de la LTPN."



Jonas Thörnqvist, SRA (Suècia)

"Un aspecte fonamental per l'èxit de la LTPN és el d'implicar els agents clau en el procés tan aviat com sigui possible. També és vital clarificar les funcions i responsabilitats des de l'inici del projecte. Si un membre de l'administració pública és refractari a assumir la seva responsabilitat en el projecte, les tasques i les responsabilitats ben definides fan que sigui més fàcil encoratjar-los per a complir amb els compromisos de la seva agenda política."



Petra Szakonyi, Municipi de Győr (Hongria)

"El més important és involucrar als interessats a treballar amb un objectiu comú. Sovint, els departaments municipals no treballen conjuntament, i es produeixen contradiccions entre inversions i polítiques que no afavoreixen a les escoles, a les empreses o a la societat en el seu conjunt. El projecte TRAVEL PLAN PLUS ha permès un nivell de coordinació entre els departaments que no s'havia experimentat prèviament i hem estat capaços d'oferir una LTPN efectiva que ha beneficiat a les escoles i a la comunitat en general."



Víctor Marcos, Consell Comarcal del Bages (Espanya)

"L'èxit de la LTPN depèn de l'apropament i l'actitud de les autoritats locals a favor del transport sostenible i, específicament, del nivell de suport que hi donen els polítics locals. Però també és vital augmentar la sensibilització de les organitzacions privades en les àrees amb problemes de mobilitat, així com identificar les oportunitats d'actuació. Les organitzacions han de percebre clarament els avantatges de les activitats de la LTPN abans d'integrar-se en aquest tipus de xarxa."

Passos a seguir per implementar una LTPN

Amb la finalitat d'implementar amb èxit una LTPN cal seguir diversos passos, cadascun amb els seus propis objectius. Aquests passos es mostren a la figura a peu de pàgina i es detallen en els punts següents.

Pas 1 ANÀLISI DE LES NECESSITATS I LA VIABILITAT.

El primer pas és identificar la necessitat d'implementar la LTPN i identificar les oportunitats i els riscos del procés. També s'ha d'esbrinar quines són les expectatives de les parts interessades. Quan tothom està d'acord sobre la necessitat i la utilitat de la LTPN existeix una base sòlida per seguir endavant. Una cop identificades les necessitats, és fonamental analitzar la viabilitat d'implementar la LTPN. Un estudi de la viabilitat proporciona un element essencial per a la presa de decisions i per avaluar si les mesures proposades tenen el consens suficient i si són realistes. En cas contrari, la LTPN ha de ser reconsiderada i, si és possible, modificada perquè s'adapti millor a les necessitats de l'àrea.

Pas 2 ESCOLLIR EL TIPUS DE LTPN A IMPLEMENTAR.

Segons les condicions específiques del context local, cal determinar el tipus més adequat de LTPN a implementar en termes de grau de formalitat, relacions entre les organitzacions i acords de finançament. La decisió s'ha de consensuar i cadascuna de les organitzacions participants ha de signar un acord o un protocol d'entesa per confirmar la seva participació i assistència en l'execució.

Pas 3 PLANIFICAR LA IMPLEMENTACIÓ DE LA LTPN.

Quan les diferents parts interessades s'han compromès amb la xarxa (Pas 1 i 2), cal començar a preparar la implementació de la LTPN. Primer cal traduir els objectius en fites concretes i connectar-les amb mesures i indicadors específics per tal d'avaluar el progrés de les fites definides. El resultat d'aquesta fase és un pla d'acció.

Pas 4 IMPLEMENTAR LA LTPN.

Un cop establerta la LTPN, es poden implementar les mesures per assolir els objectius de la xarxa. Les mesures escollides per a l'aplicació del pla d'acció dependran de les qüestions relatives a la problemàtica de mobilitat local, als recursos disponibles i a la dimensió del grup objectiu.

Pas 5 RECOLLIR DADES DE SEGUIMENT DE LA LTPN.

Per un seguiment adequat és bàsica la recopilació de les dades de la situació inicial ja que es necessitaran per avaluar l'impacte que ha tingut el pla d'acció. Sense dades sobre els desplaçaments i l'opinió ciutadana és impossible saber si l'aplicació del pla d'acció ha suposat canvis en el comportament de la mobilitat.

Pas 6 AVALUAR LA LTPN.

L'últim pas és l'avaluació de l'aplicació de la LTPN i els seus efectes. En aquesta fase es pot determinar si la xarxa local de transport està portant a terme de manera efectiva les activitats previstes, i fins a quin punt està aconseguint els objectius i els resultats previstos.

Els objectius i les mesures de la LTPN han d'ajustar-se en funció de les dades de seguiment recollides i de la seva avaluació.

Els primers tres passos, que impliquen la planificació de la implementació de la LTPN, es tracten més detalladament en la secció següent. El pas 4 està relacionat amb la implementació de les LTPN i els passos 5 i 6 amb el seguiment i avaluació de les LTPN.

Anàlisi de les necessitats i la viabilitat

Selecció de la LTPN

Preparació

Implementació

Recull de dades

Avaluació

Passos per implementar una LTPN

Planificant la implementació

Els primers tres passos relacionats amb la planificació d'una LTPN es descriuen amb detall a continuació, amb un seguit de recomanacions relacionades a cadascun d'ells.

Pas 1 – ANÀLISI DE LES NECESSITATS I LA VIABILITAT

El primer pas és identificar les necessitats, els problemes i les oportunitats. És important posar en relació els diferents agents tan aviat com sigui possible. Cal tenir en compte que els interessos de cadascun d'ells poden ser força diferents i que una discussió oberta pot ajudar a clarificar els diferents punts de vista. Per tant, caldrà:

- Explicar el propòsit i els motius per la creació d'una LTPN.
- Explicar les economies d'escala -per exemple quan es tracta de resoldre problemàtiques comunes, les xarxes poden ser més efectives que l'acció d'un sol organisme actuant de forma individual.
- Explicar els beneficis d'una LTPN als agents involucrats, per exemple exposant els resultats d'experiències prèvies.
- Identificar si hi ha la voluntat per resoldre els problemes comuns.

L'objectiu és proporcionar informació sobre el potencial d'una LTPN.

Les parts interessades han de participar-hi des de l'inici, ja que poden proporcionar informació local molt valuosa, assistència i suport i la seva participació és essencial per l'èxit del projecte.

La primera fita és arribar a l'entesa comuna sobre els beneficis clars que pot aportar una LTPN en relació a les accions individuals. Si existeix una base de confiança entre les parts, el procés pot seguir endavant.

Una vegada s'ha establert l'interès dels agents involucrats en la creació d'una LTPN, és necessari determinar si la xarxa és viable. La viabilitat de la LTPN ha de ser analitzada en termes de les necessitats, la utilitat i l'aplicabilitat. Això implica la resposta a qüestions com ara:

- Quins són els reptes que cal afrontar per la creació d'una LTPN?
- Les mesures proposades ofereixen solucions que aborden les qüestions clau?
- Hi ha suficient suport per seguir amb el projecte?
- Els agents involucrats estan disposats a invertir recursos en el projecte?
- Quant temps pot suposar la creació de la LTPN?

Quan es porti a terme la realització de l'estudi de viabilitat, s'arribarà a una fase crítica on caldrà decidir si es continua endavant o no en el procés d'implementació. Si els objectius inicials no són suficientment clars potser necessitaran ser reformulats, o si hi ha una falta de suport per part dels interessats caldrà replantejar el procés. Així mateix, qüestions com el grau de percepció de la problemàtica o que el temps d'implementació sigui infravalorat, poden afectar l'èxit de la LTPN.

En qualsevol cas, aquesta anàlisi de la viabilitat pot ajudar a clarificar quins són els objectius principals de la LTPN, i com es poden assolir.

Fites: entendre que una LTPN és beneficiosa per a tots i que hi ha el compromís de continuar per part dels agents implicats.

Recomanacions:

- En algunes ocasions, la persona encarregada de la promoció de la LTPN pot enfrontar-se a una manca de sensibilitat ambiental, tant per part de les organitzacions com per part de les administracions. Per exemple, pot ser que les empreses privades no entenguin que són responsables dels problemes de mobilitat dels seus treballadors; o les autoritats públiques no considerin la gestió de la mobilitat com una de les seves prioritats. En aquests casos, el promotor ha de mostrar de manera clara els beneficis de la LTPN, concretament els que estiguin relacionats amb factors econòmics i socials.
- Cal contactar des de l'inici amb els agents clau, com ara les empreses de transport públic i les autoritats del transport i, durant aquest procés, establir relacions i identificar oportunitats.
- Cal estar preparat perquè el procés de posada en marxa trigui més temps del previst. Concretament, en la fase de planificació, caldrà temps per identificar l'oferta del transport existent i la demanda de l'àrea, així com identificar les mesures que responguin a les necessitats i solucions dels problemes locals. L'etapa de planificació de la LTPN a Győr va durar mig any, gairebé un any a Cambridge i més temps a Estocolm i al Bages.
- En àrees amb un gran nombre d'organitzacions, és impossible establir un contacte eficaç amb cadascuna d'elles. Per contra, cal utilitzar una estratègia de participació de les organitzacions. Pot ser útil aplicar la regla del 80:20: en la majoria de casos, centrar-se en les vint organitzacions més grans de l'àmbit permet involucrar al 80% del total dels treballadors.
- En aquesta etapa, és també important definir la situació de partida abans que les mesures proposades s'hagin posat en funcionament (per tal de definir l'escenari de referència o la línia de base). A més, serà necessari reconèixer i revisar els processos i les pràctiques que no són efectives. D'aquesta manera es pot dissenyar el projecte per assegurar-se que s'ajusta a les necessitats dels usuaris de l'àmbit.
- Abans que la LTPN estigui en marxa, realitzar una enquesta sobre hàbits de transport per utilitzar-la per definir la línia base, amb la finalitat d'entendre les pautes actuals de mobilitat i quines alternatives poden ser més ben acceptades pels usuaris (per a més informació vegeu el Pas 6).
- Elaborar un mapa de tots els llocs d'origen del personal mitjançant un SIG - si és possible utilitzar diferents "capes" al mapa mostrant rutes en bicicleta i a peu i parades d'autobús o d'altres transports públics. Utilitzar el mapa per calcular quantes persones podrien anar a peu, en bicicleta o utilitzar l'autobús i el tren.



Lucio Ayllon, gerent de l'empresa ESMEBAGES, Bages

“La majoria dels problemes de mobilitat en el nostre entorn estan fora del control dels empresaris individuals, com per exemple la millora dels serveis del transport públic. Una LTPN, actuant com a lobby davant les autoritats públiques, té més possibilitats d’obtenir resultats concrets que poden beneficiar a totes les empreses de l’àrea.”



Irina Zuravlova, Bidwells (organisme gestor del Landlord), Cambridge Science Park

“El nostre àmbit pateix una elevada congestió i la LTPN proporciona alternatives pràctiques i pragmàtiques als usuaris que d’una altra manera no estarien disponibles tan fàcilment si la LTPN no s’hagués dissenyat en funció de les necessitats de l’àrea de treball, dels seus empresaris i del seu personal.”

Criteris de selecció de l'àmbit

Quan se selecciona un àmbit per implementar una LTPN, les recomanacions següents ajudaran a augmentar les seves probabilitats d'èxit:

- Cal evitar seleccionar àrees massa grans. Pot ser un bon mètode concentrar els esforços de planificació en àrees petites però que concentrin un gran nombre de llocs de treball per disseminar amb més facilitat les pràctiques dels desplaçaments sostenibles.
- En àrees on hi ha problemes de congestió o d'estacionament, pot ser més fàcil aconseguir el suport polític i persuadir les organitzacions perquè voluntàriament considerin d'interès una LTPN. Només és útil implementar una LTPN si realment soluciona un problema que pateixen un grup d'empreses o un municipi.
- És molt més fàcil influir en el canvi de model si existeix una infraestructura de transport alternativa al vehicle privat dins l'àmbit, per exemple serveis de transport públic, carrils per a bicicletes, i/o rutes segures per a vianants. Per tant, és preferible escollir els llocs on aquesta infraestructura ja existeixi o bé hagi estat implementada a curt termini.
- Pot ser particularment útil per a la formació d'una LTPN utilitzar com a punt de partida una associació o un grup d'empreses existent perquè molts dels mecanismes que aquest grup necessitarà adoptar, com ara el mitjà per compartir recursos entre les organitzacions membres, ja existeix.



Pas 2 – SELECCIONAR EL TIPUS DE LTPN A IMPLEMENTAR

És important adonar-se que l'estructura de la xarxa local de transport és crucial perquè tingui èxit. L'estructura afectarà la relació entre els participants, el nivell de compromís de les organitzacions membres i la disponibilitat dels recursos per desenvolupar i implementar el pla de mobilitat.

S'han identificat cinc possibles tipus d'estructura de les LTPN (veure el quadre següent):

1	Fòrum de Transport Veïnal	(MENYS FORMAL)
2	Àrea Travel Plan	
3	Associació per a la Millora de les Àrees d'Activitat Econòmica	
4	Associació per a la Gestió del Transport	
5	Districtes de Transport Local	

El procés de selecció del tipus de LTPN més adequat per una àrea en particular ha de tenir en consideració les circumstàncies del context, com ara els interessats principals, les motivacions per a la formació de

grups, l'abast i l'escala del problema i l'organització de l'entorn, així com la geografia, la política local i els factors institucionals.

Les LTPN més formals tendeixen a requerir nivells de compromís i d'inversió més alts, però poden tenir més impacte. Així, amb la finalitat de seleccionar les raons més adequades per realitzar aquesta elecció, s'hauran de definir clarament els objectius i els beneficis del projecte per als agents involucrats. Els objectius han d'estar lligats amb les conclusions de l'anàlisi de l'escenari de referència i el mapa SIG.

En aquest estadi cal emprendre les mesures següents:

- definir el tipus de LTPN;
- generar idees per a les mesures a implementar;
- elaborar el projecte detallat (esquemes, plantejament, terminis, finances, responsabilitats de les parts);

S'ha de crear un document que resumeixi els resultats de les accions anteriors, i ha d'estar signat per tots els interessats per demostrar el seu compromís a llarg termini, ja que només amb el seu suport la feina pot avançar i ser aplicada. El document escrit pot ser un "memoràndum d'entesa" obert, un pacte, o un contracte formal, això dependrà de les circumstàncies.

Tipus de Xarxes Locals de Transport

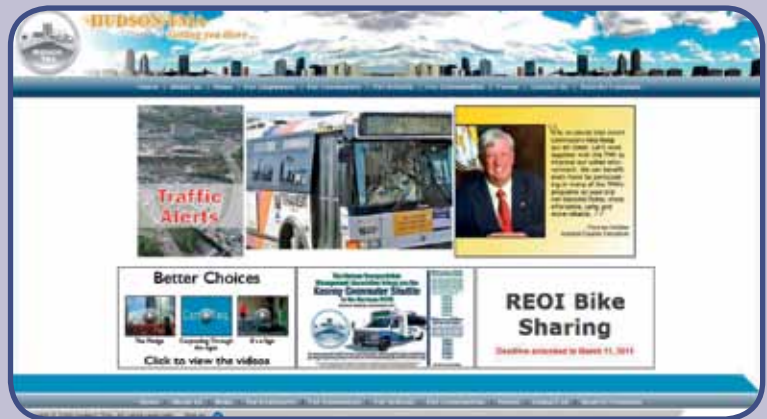
	Fòrum de Transport Veïnal (NTFs)	Àrea Travel Plan (ATPs)	Associació per a la Millora de les Àrees d'Activitat Econòmica (BIDs)	Associació per a la Gestió del Transport (TMAs)	Districtes de Transport Local (LTDs)
Definició	Xarxes informals en un barri obertament definit	Àrees locals desenvolupades per a usos específics.	Autoritat local – cooperació d'empreses per invertir en una àrea concreta	Privada, sense afany de lucre, les organitzacions controlades pels seus socis a l'àrea definida	Les empreses en l'àrea definida tenen l'obligació legal de desenvolupar plans de desplaçament.
Estructura de la Xarxa	Igualtat de totes les Organitzacions	Organització líder i membres.	Coordinació de la organització creada	Coordinació de la organització creada	Dirigida per la Autoritat Local, coordinant i organitzant
El transport és l'única qüestió?	Si	Si	No	Si	Si
El paper de l'autoritat local (pla de desplaçament voluntari)	Suport	Suport	Iniciador i Facilitador	Suport	N/A
Finançament	subvencions ad hoc, bases del pla	subvencions ad hoc, lloguer	Tassa negoci	Ad hoc	Finançat per l'Autoritat Local
Exemples	Lenton Lane, Nottingham (UK) Temple Quay, Bristol (UK)	Stansted Airport (UK) Goudse Port Business Park (NL)	Better Bankside – central London (UK)	Amsterdam Schiphol Airport (NL) Atlanta (US)	Montgomery County, Maryland (US)

Associacions per a la Gestió del Transport: una visió general

Les Associacions per a la Gestió del Transport (TMA, segons les seves sigles en anglès) solen ser organitzacions sense ànim de lucre, basades en els seus membres, localitzades en àrees amb una elevada concentració de llocs de treball amb forts compromisos polítics per reduir la contaminació atmosfèrica o la congestió del trànsit. Encara que als EUA la seva creació pot estar lligada a la legislació local o estatal, la formació d'una TMA sovint és promoguda pels empresaris o les associacions d'empresaris (per exemple, Cambres de Comerç). Les agències governamentals desenvolupen un paper de suport, tot i que no solen dur a terme el paper de la formació i el manteniment. Els empresaris individuals de la zona paguen quotes anuals pels serveis prestats (que van des de 400€ a més de 8000€). La TMA pot rebre alguna subvenció pública, particularment per les despeses inicials. El número de membres pot oscil·lar entre menys de 20 a més de 75 i, principalment, se centren en àrees d'activitat econòmica d'entre 20.000 i 50.000 treballadors. Algunes TMA també cobreixen zones residencials (poc freqüent) i universitats. Generalment hi ha

d'un a tres membres de personal.

La TMA se centra en la prestació de serveis a les organitzacions membres, ja sigui mitjançant un coordinador del transport a cada empresa o directament amb els treballadors. Com a mínim, una TMA genera materials de promoció específics de l'àmbit, i organitza esdeveniments (per exemple fires de transport). Altres serveis habituals són la venda d'abonaments de transport, serveis de retorn a casa garantit, i serveis de vanpooling o cotxe compartit, etc. En àrees on les regulacions requereixen plans de desplaçament, la TMA pot ajudar els empresaris amb la realització d'enquestes als treballadors i desenvolupant el pla de reducció de desplaçaments. En àrees més grans, la TMA pot gestionar l'estacionament (incloent el pàrquing de bicicletes i pàrquings preferents per als cotxes compartits) o utilitzar un servei llançadora fins a estacions ferroviàries. La TMA també realitza accions de lobby representant els interessos dels empresaris davant les agències ciutadanes, regionals i estatals.



Web de la Hudson Transportation Management Association (New Jersey, EEUU)

Fites: signar l'acord dels agents involucrats.

Recomanacions:

- Les LTPN són més difícils de coordinar que els plans de desplaçament ordinaris, però una vegada en funcionament poden ser molt més efectives. Crear un grup és relativament senzill, però fomentar la participació i aconseguir l'aprovació de les organitzacions és més difícil. És important establir una estructura viable, d'acord amb les regles de funcionament de la xarxa, que ofereixi a cada membre alguna cosa que satisfaci els seus interessos. Si això s'aconsegueix, les organitzacions són més propenses a contribuir a la feina amb recursos i energia.

Pas 3 – PLANIFICAR LA IMPLEMENTACIÓ DE LA LTPN

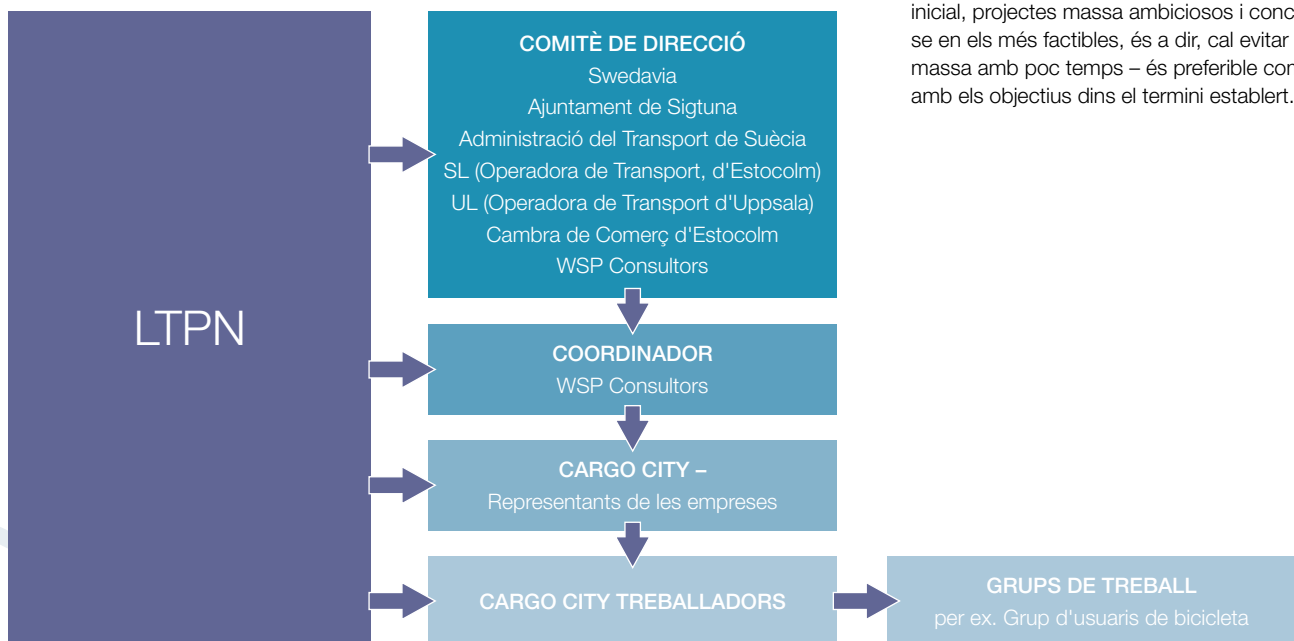
Quan les diferents parts interessades han signat l'acord (Pas 2), es poden iniciar el preparatiu per a la implementació de la LTPN. Els objectius inicials s'han de traduir a fites i vincular-los a mesures específiques. El resultat és un pla detallat d'implementació. Cal apuntar que aquests plans són documents dinàmics, els quals no han de ser "inamovibles"; cal que siguin suficientment flexibles per ser modificats per ajustar-los als possibles canvis de les condicions locals.

Aquesta fase també ha d'incloure decisions sobre com i quan es durà a terme la recopilació de dades de seguiment (veure Pas 6), assegurant que l'escenari de referència (Pas 1) inclou informació de base per avaluar el progrés de cadascuna de les fites proposades.

Un pla detallat d'implementació inclou els aspectes següents:

- Objectius específics
- Mesures proposades
- Responsabilitats
- Amenaces potencials i propostes de mitigació de riscos
- Fites
- Activitats de disseminació i pla de comunicació
- Acords de finançament
- Seguiment i metodologia d'avaluació

Fites: Pla d'implementació detallat



Esquema d'una estructura d'organització típica d'una LTPN (Aeroport d'Arlanda LTPN, Suècia)

Recomanacions:

- La conciliació d'objectius amb fites realistes millorarà la fortalesa de la LTPN, i assegurarà que les mesures són adequades per assolir els objectius.
- Escollar les preocupacions dels interessats a mesura que sorgeixin pot ajudar a donar credibilitat al projecte. Respondre als problemes de forma immediata pot proporcionar "solucions a curt termini" que poden demostrar que el projecte és útil per assolir resultats. Això aportarà publicitat al projecte des dels seus inicis i augmentarà la confiança dels membres.
- Per les organitzacions individuals, els plans de desplaçament poden ajudar a assegurar que es tracten les qüestions específiques del seu àmbit. D'altra banda, existeix el perill que aquestes qüestions, massa específiques, suposin una excessiva inversió de recursos i una pèrdua de temps. Cal, per tant, cercar l'equilibri amb qüestions que afectin a tot l'àmbit i que són d'un abast massa ampli per ser considerades en els plans de desplaçament individuals.
- La planificació del projecte també ha d'establir amb quina freqüència ha de tenir lloc la recollida de dades (cada any, cada mes o cada setmana?).
- Cal un mapa de tots els llocs d'origen dels usuaris mitjançant un SIG. Si és possible, utilitzar diferents "capes" que mostrin rutes de bicicleta i rutes i parades d'autobús. Utilitzar el mapa per calcular aproximadament quanta gent podria anar a peu, amb bicicleta o agafar l'autobús i el tren.
- Prioritzar els projectes basats en la viabilitat, la voluntat i l'interès dels membres de la LTPN. També cal evitar abordar, en la fase inicial, projectes massa ambiciosos i concentrar-se en els més factibles, és a dir, cal evitar fer massa amb poc temps – és preferible complir amb els objectius dins el termini establert.

Implementació de les Xarxes Locals de Transport

Una vegada completada l'etapa de planificació, el pas següent és la implementació de la LTPN.

Pas 4 – IMPLEMENTAR LA LTPN

Quan s'ha establert la xarxa local de transport, es pot iniciar l'aplicació de les mesures del pla de desplaçament per aconseguir els objectius fixats. Les mesures aplicades dependran de la problemàtica relativa al transport de la zona, dels recursos disponibles i de la mida del grup objectiu. En aquesta fase, es poden considerar iniciatives i oportunitats de finançament disponibles per part de les autoritats regionals. És important assegurar-se que hi ha recursos suficients perquè les mesures del pla de desplaçament puguin ser aplicades.

Els elements que constitueixen una LTPN poden ser molt diversos. Encara que totes les LTPN impliquen comunicar el concepte de desplaçament sostenible a les organitzacions i als individus, la implementació també ha d'incloure la identificació del finançament de les mesures físiques, com ara les infraestructures pel transport públic o les xarxes de carril bici. També cal considerar la influència en la legislació local per aconseguir desplaçaments sostenibles.

Durant la preparació d'un paquet de mesures, cal tenir en compte que el temps de preparació i d'implementació de les mesures específiques pot ser molt diferent. Un cop les mesures estan disponibles per ser presentades a les organitzacions i als individus, existeix l'oportunitat ideal per fer el llançament de les LTPN, però la difusió i suport a aquestes mesures ha de continuar més enllà de la fase inicial.

Fites: l'aplicació de mesures del pla de desplaçament



Ed Turner, soci director d'Advocats Vinters Taylor, Cambridge

“Competim amb altres empreses per trobar els millors nous talents en el mercat de l'advocacia. Disposar de polítiques pro-actives per al desplaçament dels treballadors ens ha ajudat a ser una empresa atractiva per captar aquests nous talents. L'experiència amb el Travel Plan Plus és molt valuosa, ja que fa que les nostres iniciatives de mobilitat sostenible tinguin èxit i siguin rellevants.”

Recomanacions:

- La falta de lideratge i suport implicarà que la LTPN no es pugui desenvolupar amb èxit. És poc probable que les organitzacions membres ho puguin assumir soles, ja que també tindran altres prioritats. Per tant, es necessita que la LTPN estigui dirigida externament i que les organitzacions estiguin recolzades durant el període inicial d'implementació. És particularment eficaç mantenir una presència constant sobre el terreny.
- Establir un equip sobre el terreny per ajudar a mantenir un contacte regular amb les empreses i les organitzacions de l'àrea. Inicialment, cal identificar els representants més adequats a cada empresa per enviar comunicacions i així assegurar que arribin als treballadors de manera apropiada. Desenvolupar una llista electrònica per facilitar la comunicació.
- Utilitzar els mitjans de comunicació. Emetre comunicats de premsa de cada esdeveniment o acte rellevant. Fer fotografies sempre que sigui possible per utilitzar-les en els comunicats. Utilitzar oficines de premsa establertes a través de l'autoritat local. Informar dels rendiments i resultats als interessats de les mesures d'inversió; és essencial que les infraestructures i serveis que donen suport a alternatives sostenibles tinguin credibilitat a llarg termini; compartir la notícia amb la comunitat en general mitjançant la cobertura periodística de les fites importants.
- Intentar generar fons d'inversió addicionals per la LTPN (es detallen suggeriments en la taula següent).



M. Àngels Crusellas, gerent del Consorci Viari de la Catalunya Central, Bages

“No hem d'oblidar el component social de les mesures aplicades per les LTPN. En aquest sentit, cal tenir en compte que proporcionen una opció de desplaçament per accedir al lloc a tots aquells treballadors potencials que no disposen de vehicle particular.”

Idees de com aconseguir finançament addicional per a les LTPN



Campanya escolar per a l'ús de la bicicleta (Győr, Hongria)

Administradors de polígons industrials:

una bona LTPN pot constituir un benefici interessant per als administradors de polígons industrials. Pot animar-los a participar en la recerca de recursos per finançar algunes mesures, per exemple, reservar places de pàrquing per als usuaris de cotxe compartit.

Empresaris: sovint poden oferir suport en espècies, com sales de reunions i refrescos. Cal reconèixer la contribució de l'empresari fent-li bona publicitat, això el mantindrà fidel i entusiasta.

Altres projectes: Promocionar la LTPN a tots els fòrums disponibles, ja que molts altres projectes disposen de fons que poden ser utilitzats a la LTPN.

Representar a la LTPN en els fòrums nacionals:

per qüestions de política de comunicació cal promoure la LTPN en aquests esdeveniments. Molta gent s'interessa i vol compartir idees i prestar ajuda.

Potencial comercial de les LTPN:

Cal no oblidar que una LTPN establirà una xarxa molt valuosa d'un gran nombre de persones. Les empreses del mercat de transport, com els operadors de transport públic, empreses de viatges compartits, companyies d'autocars, bicis i cotxes elèctrics o altres sectors com assegurances, la banca o els minoristes, haurien d'interessar-se en la LTPN. Utilitzar aquest potencial comercial per negociar acords amb les empreses, tenint en compte que aquests compromisos han de ser coherents amb els objectius de la LTPN.

Seguiment i avaluació de les Xarxes Locals de Transport

El seguiment i l'avaluació sovint són considerades la mateixa cosa, però encara que ambdues activitats estan estretament lligades impliquen coses diferents. El seguiment implica mesurar i descriure el que ha succeït, mentre que l'avaluació consisteix en realitzar una anàlisi profunda d'aquest canvi. L'avaluació també és important per assegurar que la LTPN està funcionant i per inspirar que altres llocs posin en pràctica LTPN similars.

Molts projectes de gestió de mobilitat no estan supervisats i avaluats adequadament. Per demostrar que les LTPN realment proporcionen resultats, s'ha de documentar de forma continuada els esdeveniments importants i les fites aconseguides durant tot el projecte.

Pas 5 – RECOLLIR DADES DE SEGUIMENT DE LA LTPN

El mètode de recollida de dades dependrà dels indicadors i les fites establertes. Es poden utilitzar mètodes quantitius i qualitius per proporcionar diferents tipus d'informació. La recollida de dades quantitatives es porta a terme per obtenir resultats estadístics i inclou qüestionaris, enquestes telefòniques o entrevistes curtes. Un tipus d'estudi quantitiu és una enquesta dels hàbits de desplaçament i s'utilitza per descriure els patrons de mobilitat d'un grup de persones (distribució modal). Per altra banda, els mètodes qualitius són sovint utilitzats per adquirir una comprensió més profunda de la freqüència mitjançant la utilització de grups focals i entrevistes en profunditat.

El seguiment és necessari per determinar el progrés aconseguit i revisar les mesures implementades; aquesta informació s'utilitza per mantenir informats als interessats sobre l'estat d'avançament de les activitats previstes. El seguiment permet identificar el comportament de l'usuari, els costos, l'eficiència i ajuda a veure on calen ajustaments del procés (tornar al pas 4). El programa de treball pot no funcionar

tal i com s'espera i, en aquest cas, cal dur a terme inspeccions per identificar si les mesures aplicades són correctes, si contribueixen a assolir els objectius fixats i si calen mesures addicionals. L'avaluació (veure el pas 7) també proporciona informació necessària en aquest procés de revisió.

Per estimar la relació del cost-eficiència de les mesures adoptades, caldrà documentar i controlar els costos de les mesures i els serveis aplicats.

Fites: recollida de dades del seguiment

Recomanacions:

- Dur a terme una segona enquesta similar a la realitzada en l'estat inicial, una cop la LTPN ha estat implementada. Això permetrà que es mesuri fins a quin punt els objectius fixats s'han assolit. És important que les preguntes inicials i l'enquesta d'avaluació siguin consistents per garantir que el conjunt de dades són comparables i d'aquesta manera es puguin mesurar els progressos.
- Assegurar-se que les organitzacions i els individus que responen a les enquestes tenen l'oportunitat de formular observacions sobre les mesures aplicades, suggerir i expressar les seves inquietuds.
- Mostrar els resultats de la línia base i les enquestes de seguiment als interessats tan aviat com sigui possible, per garantir la transparència de les dades i del seu tractament.
- La documentació produïda en cada fase pot ajudar en el seguiment i avaluació del procés de planificació i implementació d'una LTPN. Una manera de fer-ho és realitzar un registre de les lliçons apreses.

Pas 6 – AVALUAR LA LTPN

El pas següent en el procés és l'avaluació de l'aplicació i els efectes de la LTPN. El mètode SUMO² es considera el mètode estàndard per avaluar els projectes de mobilitat a tot Europa, en els que el comportament dels usuaris constitueix un aspecte clau. L'ús del SUMO ajuda als llocs de LTPN a:

- comparar els resultats dels objectius establerts;
- comparar els resultats amb projectes similars;
- aprendre dels resultats.

L'avaluació implica una anàlisi de les dades recollides.

Durant la fase de seguiment de les pautes de mobilitat, els canvis de cada organització i de cada individu dins l'àmbit de la LTPN són mesurats i avaluats.

Dins l'etapa d'avaluació, aquests resultats són comparats amb la informació inicial. Per això, cal portar a terme un estudi previ (escenari de referència o línia base), seguit d'un o més estudis posteriors. Aquests estudis posteriors s'han de dur a terme amb intervals regulars, permetent introduir les millores a la LTPN en els períodes intermedis.

Aquest procés de seguiment dels canvis en el tipus de mode de transport utilitzat o el quilometratge dels vehicles motoritzats i la posterior avaluació dels resultats permet extreure conclusions sobre les causes i els efectes.

Fites: Informe d'avaluació



Usuaris del sistema gratuït de bicicletes elèctriques a Cambridge

Recomanacions:

- Els efectes del projecte s'han de poder diferenciar d'altres canvis que es produeixen dins l'àmbit per causes externes. Per això és important mesurar i descriure els factors externs que podrien haver influït en els aspectes sotmesos a investigació.
- Mitjançant l'ús de mètodes uniformes de recopilació de dades (com el que es descriu al SUMO) es poden estimar els efectes de les mesures específiques en els diferents nivells i del temps necessari per implementar el projecte.
- Durant l'avaluació, és important tenir en compte que el canvi d'actituds i de comportament en matèria de desplaçaments implica temps; sovint els resultats no s'assoleixen en un període de temps curt.



Carol-Ann Cooper, Cambridge Silicon Radio, Cambridge

"Crec que el projecte TP+ ha tingut molt èxit i proporciona un nou enfocament perquè les organitzacions de l'àrea obtinguin respostes tant pel que fa a les necessitats de transport del conjunt d'empreses de l'àrea com pel que fa a la valuosa informació sobre les opcions i iniciatives pels desplaçaments locals."



Reunió de llançament de la LTPN al Bages

² Hyllenius, P., Ljungberg, C., and Smidfelt Rosqvist, L. (2004) SUMO: Sistema d'Avaluació de Projectes de Mobilitat

Recomanacions generals i conclusions

Els indrets on s'ha desenvolupat el projecte TRAVEL PLAN PLUS són força diferents, amb diversos reptes, objectius i mesures. En general, els resultats de l'aplicació de les LTPN en aquests llocs han permès extreure algunes conclusions interessants:

- La creació d'una LTPN pot estar motivada per diverses raons; la reducció de l'energia és només una de les moltes motivacions possibles. Per tal d'obtenir bons resultats, s'ha d'establir una motivació clara, per exemple els problemes d'accessibilitat al lloc (Cambridge, Bages, Győr), els objectius de reducció d'emissions (Estocolm), la seguretat vial o els permisos de construcció. Problemes menys urgents, com ara la congestió o la manca de places d'aparcament, poden ser un motiu addicional per iniciar una cooperació a nivell local, però això requereix esforços per convèncer els més reticents de la necessitat de cooperar.
- Les LTPN han de tenir en compte el context local i els objectius de cada part interessada quan es selecciona l'àrea d'aplicació i es personalitzen les mesures. No es tracta només d'encoratjar les organitzacions a promoure el transport públic o fomentar els desplaçaments compartits. En aquest sentit, les mesures escollides s'han d'adaptar a l'objectiu més ampli i adequar-les al lloc concret on s'han d'implantar.
- Les LTPN dels indrets on s'ha executat el projecte TRAVEL PLAN PLUS estan guanyant terreny després d'un començament més lent del previst. La participació de les autoritats regionals i locals sembla ser una condició prèvia per la creació ràpida de les LTPN. Com s'il·lustra en els resultats de Győr i Cambridgeshire, les autoritats locals poden assumir diferents rols en una LTPN, concretament poden:
 - participar en el projecte o iniciar-lo;
 - comunicar motius i resultats amb la finalitat d'obtenir compromís;
 - proporcionar suport financer (posada en marxa i seguiment);
 - adoptar mesures.
- Tot i que les autoritats locals poden ser requerides per ser sòcies de la LTPN, sovint és preferible seduir-les amb arguments sobre els beneficis potencials que forçar-les a participar-hi. Les LTPN suposen la cooperació i creació d'una situació de benefici mutu per les parts interessades promovent el canvi de comportament en els hàbits dels usuaris. Això no només inclou beneficis socioeconòmics pel conjunt de la societat (l'ús de l'energia, la congestió, les emissions, la seguretat), sinó també beneficis directes pels participants: millora de l'accessibilitat, reducció dels costos del transport, reducció de les baixes per malaltia (millores en la salut) i millora de la imatge de l'empresa.
- Les manifestacions al Bages i a Estocolm mostren que les empreses implicades no sempre reconeixen els beneficis. Els contactes dins les companyies han d'estar convençuts de la justificació econòmica de la feina, a través de millors pràctiques i una comunicació directa. Implicar a experts externs pot ajudar a convèncer a les empreses. Per exemple, mitjançant associacions d'empresaris o Cambres de Comerç es pot donar confiança a les empreses.



Dia de la bicicleta a Győr



Parada d'autobús prop d'un polígon industrial al Bages

Aquestes recomanacions pràctiques es basen en els resultats del projecte TRAVEL PLAN PLUS. L'objectiu del projecte TRAVEL PLAN PLUS fou el de promoure i donar suport a l'extensió de les Xarxes Locals de Transport (LTPN) arreu de la UE com a eines per aconseguir un sistema de transport més sostenible.

Altres publicacions d'aquesta sèrie:

- Xarxes Locals de Transport: recomanacions per a legisladors
- Xarxes Locals de Transport: una guia pràctica d'implementació
- Xarxes Locals de Transport: avaluació de la transferència de polítiques

El projecte **TRAVEL PLAN PLUS** s'ha dut a terme per sis socis d'Hongria, Països Baixos, Espanya, Suècia i el Regne Unit.

Marcus Enoch
Loughborough University
Leicestershire
Regne Unit
travelplanplus@lboro.ac.uk
+44 (0) 1509 223408



La Universitat de Loughborough va ser coordinadora del projecte i sòcia experta per donar suport a l'aplicació, la implementació, el seguiment i l'avaluació de les LTPN.

Hans Zuiver
Mobycon
Amsterdam
Països Baixos
h.zuiver@mobycon.nl
+31 (0) 20 7582130



Mobycon va ser soci expert que va donar suport a la implementació, el seguiment i l'avaluació de la LTPN.

Mark Webb
Cambridgeshire County Council and Travel for Work Partnership
Cambridge
Regne Unit
mark.webb@cambridgeshire.gov.uk
+44 (0) 1223 715696



Al Regne Unit, la LTPN integra el Cambridge Science Park, el Cambridge Business Park i el St John's Innovation Centre. Els motius principals per implementar una LTPN van ser la congestió interna i congestió de la xarxa viària per accedir a l'àrea.

Jonas Thörnqvist
Swedish Transport Administration
Estocolm
Suècia
jonas.thornqvist@trafikverket.se
+46 (0) 70 321 93 46



La LTPN a Suècia comprèn la terminal de mercaderies (Cargo City) amb seu a Arlanda Airport. El repte principal era reduir el nombre de desplaçaments individuals. La implantació de la LTPN es va veure impulsada per la necessitat de reduir el CO₂ en les activitats de l'aeroport.

Petra Szakonyi
The Municipality of Győr
Győr
Hongria
szakonyi.petra@gyor-ph.hu
+36 (0) 96 500 272



La LTPN d'Hongria comprèn un grup de centre educatiu. Cada escola estava interessada en promoure alternatives a l'automòbil per als desplaçaments d'alumnes, pares i personal.

Isabel Ledesma
Consell Comarcal del Bages
Manresa
Espanya
peuropeus@ccbages.cat
+34 (0) 936 930 384



La LTPN a Espanya comprèn els polígons industrials de Santpedor i Sant Fruitós de Bages que són de difícil accés sense cotxe. Millorar l'accés dels treballadors i els clients era la motivació més important d'aquesta LTPN.

Per a més informació sobre el TRAVEL PLAN PLUS i per accedir al curs on-line gratuït: "How to create and sustain a Local Travel Plan Network", visiteu la pàgina web del projecte: **www.travelplanplus.eu**