



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



11

POLICY ADVICE NOTES

Mejora de la calidad de los servicios de transporte público



La CIVITAS Initiative es una acción europea de apoyo a las ciudades para la implantación de una política integrada de transporte sostenible, limpio y energéticamente eficiente. Lo aprendido durante las fases de planificación, aplicación y funcionamiento de las actividades puede concretarse en doce Policy Advice Notes, que ofrecen una idea de cómo abordar los problemas del transporte urbano que deberán afrontar las ciudades de la Unión Europea en un futuro.



Mejora de la calidad de los servicios de transporte público

Conseguir que el transporte público sea más atractivo para los ciudadanos.



En el marco del programa CIVITAS II (2005–2009) se implantaron varias medidas destinadas a mejorar la calidad del sistema de transporte público y hacerlo más atractivo. La información más relevante sobre la aplicación de estas medidas y de las experiencias de estas ciudades se resume en esta Policy Advice Note con el fin de apoyar e informar a los políticos locales y otros responsables de la toma de decisiones interesados en estas acciones.

Perspectiva general

DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

Con el fin de hacer más atractivos los servicios de transporte público y, de paso, reducir el uso del coche, es conveniente que los municipios y las empresas de transporte público muestren interés por garantizar un servicio de gran calidad del sistema de transporte público mediante la implantación de las siguientes medidas, entre otras:

1. Ampliar y simplificar la red de transporte público, por ejemplo, mediante:
 - el nuevo diseño de la distribución de la red;
 - la mejora de la frecuencia y las horas de funcionamiento;
 - la introducción de un transporte sensible a la demanda (DRT), es decir, un servicio de transporte público que sólo funcione previa petición, p. ej. los pasajeros llaman por teléfono al autobús.
2. Modernizar las infraestructuras (especialmente en los transbordos intermodales) y hacer más cómodo todo el trayecto en transporte público; por ejemplo, se puede:
 - instalar servicios de espera de calidad (asientos, marquesinas, aseos).
 - crear aparca-bicis seguros, servicios de aparcamiento disuasorio, sistemas de uso compartido de vehículos, etc.
 - facilitar el acceso a las estaciones (p. ej. pasos de peatones y bicicletas, señales, nuevo diseño de los espacios circundantes);



- modernizar el material rodante para adaptarlo a los requisitos de los potenciales clientes mejorando su accesibilidad;
 - mejorar la formación de los conductores para que conduzcan de forma más suave y energéticamente eficiente.
3. Mejorar la accesibilidad de todas las personas, especialmente la de las personas con necesidades especiales; por ejemplo, se puede:
- implantar distintas herramientas informativas adaptadas a las personas discapacitadas (p. ej. sistemas de ayuda visual, avisos sonoros);
 - garantizar la accesibilidad física de las instalaciones de espera y de los vehículos (p. ej. para carricoches, cochecitos, sillas de ruedas, andadores).
4. Mejorar la seguridad y protección en las estaciones, las paradas y los vehículos tanto de los pasajeros como de los conductores y de las infraestructuras; por ejemplo, se puede:
- aplicar una estrategia de seguridad, p. ej. instalando cámaras en las paradas y los autobuses;
 - crear condiciones de mayor seguridad en las estaciones y alrededores (p. ej. mejor iluminación);
 - formar en materia de seguridad y protección, y sensibilizar a los conductores y pasajeros.

GRUPOS OBJETIVO

Las medidas van dirigidas a los actuales y a potenciales usuarios del transporte público. En concreto, deberían beneficiarse de las medidas quienes tengan problemas de movilidad, las personas mayores, las familias con hijos y los jóvenes. Además, también deben adoptarse medidas de seguridad y protección para los conductores del transporte público.

IMPACTO Y VENTAJAS

Cabe prever las siguientes ventajas una vez implantadas las medidas indicadas anteriormente de mejora de la calidad de los servicios de transporte público:

Para el público

Mediante la implantación de las medidas descritas, el transporte público se hace más práctico, cómodo, accesible y comprensible para todo el mundo. Normalmente aumentará el número de pasajeros que utilizan el transporte público, las personas más desfavorecidas pueden sentirse menos excluidas de la sociedad y debería reducirse la dependencia que los ciudadanos tienen de sus vehículos con el consiguiente beneficio para el medio ambiente.

Para los particulares

Puede mejorar la calidad de vida de las personas con movilidad reducida y la independencia de quienes trabajan o viven en zonas donde anteriormente no había conexión con la red de transporte público. Las tendencias demográficas de Europa evidencian un aumento del número de personas mayores en los próximos años. Facilitar el acceso al transporte público a este grupo de ciudadanos constituye uno de los retos más importantes para el desarrollo social de las ciudades europeas. Además, quienes no utilizan normalmente el transporte público por motivos de seguridad se sentirán más seguros una vez implantada la medida.

Para las empresas

Si las empresas de transporte público mejoran la calidad de sus servicios, mejorará también la imagen de este modo de transporte, así como el número de pasajeros. Por ejemplo, en la ciudad CIVITAS II de Malmö (Suecia), se rediseñaron dos rutas principales de autobuses con las que se logró un aumento de pasajeros del 20% en los primeros cinco meses. Mejorar la accesibilidad para aumentar el número de pasajeros del transporte público no conlleva necesariamente mayores inversiones.



Al mejorar la seguridad en los vehículos y en las estaciones, puede reducirse el coste de reparación de los daños causados por vandalismo. Por ejemplo, en Malmö el coste del mantenimiento de vehículo descendió un 30% en seis meses tras instalarse cámaras en los tranvías y autobuses.

Si el sistema de red pública se mejora con la implantación de nuevas medidas de infraestructuras, como son carriles bus independientes, el operador del transporte público ahorrará dinero gracias a una mayor puntualidad, haciendo así un uso más eficaz de los vehículos.

CONDICIONES MARCO PARA EL ÉXITO

Es fundamental que exista coherencia entre la política de aparcamiento y las infraestructuras de transporte público para fomentar del uso de modos de transporte alternativos. Por ejemplo, una condición previa necesaria para garantizar que se cree con éxito un servicio de aparcamiento disuasorio es que no exista espacio libre de aparcamiento cerca del centro urbano. Estos elementos deben ir acompañados de un complejo sistema de promoción e información dirigido a diferentes grupos de usuarios.



Fases y plazos de implantación

Cuando se implantan medidas para mejorar la calidad del transporte público, deben tenerse en cuenta varias cuestiones importantes, así como aplicar medidas de apoyo y garantizar su implantación en un plazo razonable.

ETAPAS DE TRABAJO

1. Preparación

- Crear un grupo de trabajo que incorpore, en concreto, a personas con necesidades especiales con el fin de tener en cuenta sus requisitos.
- Definir la calidad mínima que respete los derechos de los pasajeros (p. ej. el nivel mínimo de fiabilidad o un valor máximo de retraso tolerable).

2. Recopilar información de referencia

- Análisis de la situación actual de la oferta y la demanda de transporte público.
- Identificación de zonas que no son accesibles o tienen difícil acceso en transporte público.
- Estudiar el estado actual de las estaciones y vehículos de transporte público en cuanto a la seguridad, accesibilidad y comodidad, así como la competitividad entre el transporte público y los vehículos particulares (especialmente el tiempo de desplazamiento).
- Análisis de los actuales documentos estratégicos sobre el transporte (estrategia de desarrollo urbanístico, estrategia de transportes, planes de transporte, etc.) y comprobar que las medidas planeadas tengan coherencia.
- Recopilación de datos sobre el estado actual de la técnica en relación con el equipamiento técnico y las herramientas que pueden mejorar la calidad (seguridad, accesibilidad, comodidad).



- Análisis del grado de sensibilización y del mercado de las medidas que se desean adoptar.

3. Decisiones formales necesarias

- Aprobación de la financiación inicial de los servicios y la contratación de consultores para el asesoramiento en materia de elaboración de nuevos conceptos del servicio de transporte público.
- Autorización para instalar cámaras de seguridad en los vehículos y las paradas.
- Dotación de comercios y otros servicios en modos de transbordo intermodales.

4. Planificar las mejoras en cuanto a

- el suministro de transporte público;
- el equipamiento y sistemas que mejoren la comodidad, la seguridad, la protección y la accesibilidad.

5. Licitación de servicios subcontratados

- Explotación de más rutas de transporte público.
- Servicios de seguridad.
- Dotación de equipamiento técnico.
- Adquisición de terrenos si es preciso para la construcción de servicios de aparcamiento disuasorio para vehículos o bicicletas, etc.

6. Ensayo de los nuevos servicios con potenciales usuarios y, en concreto, viajeros con movilidad reducida.

7. Modificación, adaptación e implantación de los nuevos servicios.

8. Instrucción, formación y promoción

- Cursos de instrucción y formación para conductores de autobuses y tranvías.
- Campaña de marketing para promocionar los nuevos servicios.

9. Seguimiento y evaluación

- Medición y evaluación de los indicadores definidos al comienzo del proyecto con el fin de evaluar los impactos (el número de [nuevos] pasajeros, la aceptación social entre la ciudadanía, la valoración de la calidad por parte de los usuarios, etc.).

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA POTENCIAR LOS EFECTOS POSITIVOS

Si se aplican las siguientes medidas de forma simultánea a acciones que mejoren la calidad del transporte público, es posible potenciar los efectos positivos de todas las medidas y lograr efectos de sinergia. La imagen y la calidad del transporte público urbano pueden mejorarse mediante:

- Herramientas de localización automática de vehículos (AVL) y de gestión.
- La introducción de nuevos vehículos ecológicos (p. ej. de gas natural comprimido [GNC], células de hidrógeno).
- El desarrollo de una marca para lograr mayor reconocimiento del sistema de transporte público (mejorado).
- La oferta de innovadores planes tarifarios para el transporte público (p. ej. sistemas de pago mediante tarjetas inteligentes).
- La facilitación del acceso a otros modos de transporte ecológicos, p. ej. prestando servicios de uso compartido de bicicletas, taxis y uso compartido de vehículos.

PLAZO

El tiempo que se necesita para implantar las medidas descritas varía en función del tipo de acción que se elija y del número de rutas, vehículos o estaciones a los que vayan a aplicarse. En el programa CIVITAS II se implantaron las medidas en un plazo comprendido entre dos y cuatro años. A continuación, se recogen los tiempos controlados que se tardó en implantar las distintas etapas de trabajo:

- Tres meses para iniciar el proyecto y constituir el equipo de proyecto (Norwich, Reino Unido).
- Entre cinco y treinta y tres meses fueron necesarios para recabar datos y realizar los estudios necesarios. Las cifras que damos a continuación son ejemplos extraídos de CIVITAS II:
 - cinco meses para la revisión del estado actual de la técnica en materia de equipamiento técnico (Ploiesti, Rumanía);



- entre doce y veintiún meses para el análisis de la demanda y para recabar información sobre los requisitos de los usuarios;
- catorce meses para el estudio de la red de transportes (La Rochelle, Francia);
- veintiún meses para la auditoría de seguridad (Cracovia, Polonia).
- Se precisan de doce a treinta y dos meses para elaborar un concepto detallado de la implantación de las medidas. Las cifras que damos a continuación son ejemplos extraídos de CIVITAS II:
 - doce meses para la elaboración de un programa de accesibilidad para personas con necesidades especiales (La Rochelle, Francia);
 - doce meses para desarrollar una estrategia de seguridad para los autobuses (Malmö, Suecia);
 - diecisiete meses para desarrollar un servicio de transportes sensible a la demanda (Cracovia, Polonia);
 - veintiún meses para desarrollar un plan de actuación sobre la seguridad del transporte (Cracovia, Polonia);
 - treinta y dos meses para elaborar un concepto de servicios de movilidad de gran calidad (Burgos, España).
- Conseguir la aprobación de los políticos o de los funcionarios del Estado del transporte público requiere entre uno y dos meses (la Rochelle, Francia); no obstante, este procedimiento depende en gran medida de la colaboración del gobierno municipal.
- Se necesitaron dos meses para preparar un proceso de licitación de equipamiento de cámaras (Malmö, Suecia); no obstante, en algunos países los periodos mínimos reglamentarios para iniciar el proceso de licitación podrían estar especificados en la legislación nacional.
- Las actividades educativas y formativas requieren entre dos y veintiocho meses. Por ejemplo, fueron necesarios veintiocho meses para formar a cincuenta conductores de autobuses en diez cursos (Debrecen, Hungría).

¿Qué inversiones conlleva?

Todas las medidas descritas exigen gastos para la recopilación y el análisis de datos, así como para el estudio del estado actual de la técnica y para el proceso de planificación. Las estrategias y los planes de actuación se han de elaborar, implantar, gestionar y controlar. Los costes del equipamiento dependen de la medida y del alcance de la implantación.

Durante la mejora de la accesibilidad del transporte público para todas las personas, se pueden generar las siguientes categorías de costes:

- inversiones para el nuevo diseño y adaptación de paradas y estaciones;
- inversiones para el nuevo diseño y adquisición vehículos sin barreras;
- sistemas de información que permitan el acceso a todos los pasajeros, con independencia de que tengan alguna minusvalía visual o auditiva;

En las ciudades CIVITAS II, se invirtieron entre 60.000 EUR y 180.000 EUR en la mejora de la accesibilidad de las paradas del transporte público y de los propios vehículos desde los andenes de parada. Por ejemplo, se destinaron 180.000 EUR a mejorar las paradas de autobuses y los puntos de transbordo intermodal en Burgos (España).

Deben presupuestarse los siguientes gastos, entre otros, para mejorar la calidad de las infraestructuras del transporte público:

- inversiones en nuevas instalaciones de espera, marquesinas, asientos, etc. (construcción, adquisición, etc.);
- costes de adquisición de terrenos si se precisa espacio para las nuevas instalaciones (p. ej. espacios para aparcamientos disuasorios);
- gastos de limpieza y mantenimiento de las nuevas instalaciones.



Por ejemplo, se destinaron 777.000 EUR a la construcción de nuevas instalaciones de transbordo en una estación ferroviaria en la ciudad CIVITAS II de Norwich (Reino Unido) (con cerca de 3,5 millones de pasajeros al año). Aquí, se mejoró la calidad de las instalaciones de espera, se instalaron paneles informativos en tiempo real, se establecieron enlaces para peatones y bicicletas y se rediseñaron los espacios abiertos. Son necesarios cerca de 10.000 EUR al año para la limpieza y el mantenimiento de estas instalaciones.

La reestructuración de la red y el ensanchamiento de la zona de captación de un sistema de transporte público urbano conllevan diferentes costes, como los que se relacionan a continuación:

- el hardware y software de los sistemas de transporte sensibles a la demanda (centro de gestión, software de programación, equipamiento de a bordo para vehículos, vehículos adecuados);
- costes de explotación del transporte sensible a la demanda (conductor, dirección, etc.).

Con el fin de mejorar la seguridad y protección del sistema de transporte público urbano, se precisan, entre otras, las siguientes inversiones:

- realizar talleres y actividades de formación para conductores y usuarios del transporte público;
- gastos de adquisición, instalación, manejo y mantenimiento de las cámaras de los autobuses o las estaciones y paradas;
- el hardware y software así como los costes de explotación de un centro de seguridad.

Por ejemplo, en la ciudad CIVITAS II de Cracovia (Polonia), se destinaron cerca de 10.000 EUR a la implantación de un sistema de auditoría de la seguridad y una campaña de acción sobre seguridad. Fueron necesarios unos 50.000 EUR para realizar talleres de formación para los ciudadanos y empleados del transporte público en Stuttgart (Alemania). La realización de diez cursos de formación de conduc-

ción para cincuenta conductores tuvo un coste de 20.000 EUR en Debrecen (Hungría). Los costes totales por la adquisición, instalación y comprobación de cámaras instaladas en 180 autobuses de transporte público ascendieron a cerca de 900.000 EUR en Malmö (Suecia).

Los principales estímulos que actúan como precursores del éxito

Los factores que se relacionan a continuación constituyen los principales estímulos para poner en marcha e implantar de manera eficaz y satisfactoria las medidas de mejora de la calidad del transporte público:

- Una buena cooperación entre los socios del proyecto facilita el ponerse de acuerdo en aspectos técnicos y en normas claras relacionadas con el pago del servicio y las responsabilidades de su realización.
- Un estudio de mercado para definir las necesidades y los requisitos específicos de los grupos objetivo.
- El respaldo político y la voluntad de los responsables locales de tomar las decisiones para cambiar el modo en que se percibe y se respalda el transporte público con el objeto de fomentar el uso de este modo de transporte entre distintos grupos objetivo.
- El público en general seguramente aceptaría los sistemas de transporte público si se prestaran los servicios a precios más asequibles. Con fines promocionales, podrían repartirse billetes gratuitos entre los ciudadanos durante la fase inicial o podrían ofrecerse descuentos para atraer a nuevas categorías de usuarios.



Estrategias para lograr una implantación satisfactoria

Respaldo político

Con el fin de que no politizar los temas relacionados con la medida y de minimizar la reticencia de las partes interesadas (que podría provocar que los políticos denieguen la medida), deben celebrarse reuniones para fomentar el diálogo entre los distintos agentes y presentar el proyecto y sus posibles beneficios y efectos. Resulta mucho más satisfactorio si las medidas forman parte de la estrategia global de la ciudad o de un plan de transportes previamente acordado. Por ello, es importante asegurarse de que haya coherencia con estos documentos políticos, especialmente en la fase inicial. Igual de importante es mantener informados a los políticos (o incluso implicarlos) del proceso de preparación e implantación de la medidas desde el principio.

Aceptación

Con el fin de asegurarse de que las modificaciones y los nuevos servicios sean aceptados por el público, así como por los operadores y los conductores, deben aplicarse estrategias de comunicación y campañas de marketing. Deben celebrarse reuniones para acercar los objetivos de las medidas a los usuarios y explicarles los efectos positivos previstos. Estas reuniones también pueden servir para comprender mejor qué les preocupa a las personas objetivo de las medidas y llegar a un consenso entre las partes interesadas. En concreto, los comerciantes deberían implicarse desde el principio en el proceso de implantación ya que este grupo podría temer pérdidas económicas, por ejemplo, debido a que los carriles bus preferentes quiten espacio al tráfico de vehículos particulares.

Gestión financiera

Con el objeto de garantizar la viabilidad de las distintas medidas y servicios, es importante realizar un estudio de mercado antes de comenzar con la acción. Este estudio ofrecería garantías de que el nuevo servicio será utilizado por un número adecuado de personas una vez implantado. Debe elaborarse un plan comercial para garantizar la solvencia y la viabilidad a largo plazo del proyecto, así como la fuente de financiación (ingresos por venta de billetes, financiación de deuda o subvención de fondos estructurales o regionales).

También es importante calcular la posible reducción de los costes externos que se deriven de las medidas, como son el ahorro de tiempo, la reducción de ruidos y emisiones, el descenso del número de accidentes, etc. Estos resultados podrían servir de argumento a la hora de tratar el respaldo financiero y preparar una campaña de promoción. Con el fin de garantizar el respaldo financiero desde el principio, es conveniente que el operador del transporte público tenga buenas relaciones con las autoridades del transporte público (si no son los mismos).

No obstante, las medidas para garantizar la accesibilidad al transporte público de las personas mayores o con movilidad reducida no deben sopesarse teniendo en cuenta únicamente el aumento del número de usuarios, ya que estas inversiones entran dentro de la responsabilidad social corporativa.

Marco legislativo sobre construcción

Con el fin de garantizar que las mejoras de las infraestructuras planeadas (marquesinas, instalaciones de espera) sean aceptadas por los funcionarios de conservación y patrimonio de la ciudad, es necesario asesorarse desde el principio sobre la configuración y la arquitectura de las construcciones. Para el nuevo diseño de una estación de ferrocarril, se precisa la autorización de un transbordo intermodal por parte del operador nacional de ferrocarriles. Con el fin de garantizar que la medida no se vea frustrada, es importante comunicarse frecuentemente con las partes interesadas y asegurarse de que se siguen los procedimientos correctos.



Condición de un marco legal

En relación con la instalación de cámaras para mejorar la seguridad de la red de transporte público, es importante analizar las condiciones del marco legal para asegurarse de que el uso de los equipos técnicos se ajusta a la legislación en materia de protección de la intimidad. Debe establecerse quién puede utilizar los datos registrados por las cámaras (p. ej. sólo la policía) y el tiempo que deben permanecer guardados. El nivel de seguridad y protección que debe alcanzarse debe especificarse en los contratos suscritos entre las autoridades locales responsables y el operador del transporte público.

Aspectos técnicos

Debe analizarse exhaustivamente el estado actual de la técnica en relación con el equipamiento técnico actual y conviene intercambiar experiencias con otras ciudades para evitar el fallo o bajo rendimiento de tecnologías, sistemas técnicos o metodologías no probados, así como incompatibilidades entre los sistemas o riesgos de seguridad de determinadas tecnologías.

Institución y organización

Si se desea implantar con éxito las medidas, es importante mantener buenas relaciones con las autoridades municipales y regionales vecinas, p. ej. con el ayuntamiento o las autoridades regionales. De este modo se evitarían, por ejemplo, situaciones como podría ser que haya varias autoridades planeando simultáneamente medidas similares sin consultar.

Los servicios sensibles a la demanda deben integrarse con carácter institucional, es decir, debe establecerse una base legal entre el operador del transporte público y la autoridad del transporte público en la que se contemplen normas de pago y reembolso.

En cuanto al desarrollo de transbordos intermodales, es preciso saber cuál es la entidad local encargada de desarrollar servicios adicionales en importantes centros de transporte de pasajeros. Si se alberga duda alguna al respecto, los departamentos jurídicos de los distintos socios deberán definir los límites legislativos antes de diseñar e implantar la medida.

Asimismo, debe fomentarse la buena cooperación entre las diversas partes interesadas a nivel local y departamental. Hay que tener en cuenta que todo esto exige mucho tiempo porque hay que seguir un largo proceso para llegar a acuerdos con todas las partes (operadores del transporte público, los responsables de las decisiones, los usuarios, etc.) y coordinar simultáneamente todos los aspectos relacionados (viabilidad técnica, procedimiento de gestión delegado, imagen común).

ELEMENTOS CLAVE A TENER EN CUENTA

- Al implantar medidas para mejorar la calidad del transporte público, hay que consultar a las personas con necesidades especiales para tener en cuenta sus requisitos.
- Con el fin de mejorar la aceptación de los nuevos servicios e infraestructuras por parte del público, los operadores y los conductores, se necesita comunicación y campañas de marketing.
- Si se desea garantizar que las mejoras de las infraestructuras planeadas (marquesinas, instalaciones de espera) sean aceptadas por los funcionarios de conservación y patrimonio de la ciudad, es importante asesorarse desde el principio sobre la configuración de las construcciones.
- En relación con la instalación de cámaras para mejorar la seguridad de la red de transporte público, es importante asegurarse de que el uso de los equipos se ajuste a la legislación en materia de protección de la intimidad.



¿Qué personas clave deben implicarse?

LAS PARTES INTERESADAS

Modificar los servicios de transporte de una ciudad normalmente suscita gran cantidad de debates entre diferentes grupos. Por tanto, es fundamental implicar a todas las partes interesadas de manera muy activa desde el comienzo del proceso de planificación:

- Los usuarios actuales y potenciales del transporte público podrían ser, entre otros, los siguientes, dependiendo del tipo de medidas:
 - Viajeros de cercanías habituales
 - Mujeres
 - Personas con movilidad reducida
 - Personas mayores y jóvenes
 - Residentes y visitantes
- Grupos constituyentes (p. ej. grupos de ciclismo o marcha, asociaciones de personas con necesidades especiales).
- Asociaciones empresariales (p. ej. hoteles, comerciantes, operadores de taxis).
- Políticos municipales o regionales y grupos locales interesados (p. ej. ecologistas), ONG.
- Otras empresas del mercado de transportes, p. ej. operadores ferroviarios, gestores de infraestructuras ferroviarias, etc.
- Los medios de comunicación

PRINCIPALES SOCIOS EN EL PROYECTO

La participación de los siguientes socios es fundamental para el éxito de la implantación de las medidas de mejora de la calidad del transporte público:

Los responsables de la toma de decisiones

- Ayuntamientos
- Autoridades del transporte público o
- Concejalías de transporte

Operador

- Empresas de transporte público

Gestión financiera

- Departamento financiero de la ciudad y
- Empresas de transporte público

En algunos países, es el ayuntamiento el que finalmente aprueba la financiación y el alcance del programa. Además, el ayuntamiento debe ser informado con regularidad de los costes y los ingresos.

Otros

Es posible que haya que implicar a las universidades o instituciones de investigación similares para la recopilación de datos (p. ej. para analizar las necesidades de los usuarios) y para la evaluación de los resultados y los impactos. Debe implicarse a las empresas privadas para el apoyo técnico (adaptación de software personal, desarrollo de equipos técnicos, etc.). Debe designarse a empresas consultoras en materia de relaciones públicas para las campañas de promoción e información. Los arquitectos deben ocuparse del diseño de las infraestructuras que vayan a instalarse con el fin de garantizar la compatibilidad con el entorno arquitectónico circundante.





Ejemplos prácticos de CIVITAS II

Durante el programa CIVITAS II catorce ciudades implantaron medidas relacionadas con la mejora de la calidad del transporte público urbano (1 = Infraestructuras, 2 = Red de transporte público, 3 = Accesibilidad, 4 = Seguridad y protección):

La Rochelle (Francia): Implantación de un segundo aparcamiento disuasorio¹; Servicio nocturno de taxi, reorganización de la red de autobuses²; Mejora de las infraestructuras del transporte colectivo³.

Norwich (Reino Unido): Transbordo de estación ferroviaria¹.

Ploiesti (Rumanía): Mejora de las infraestructuras del transporte colectivo¹.

Preston (Reino Unido): Creación de una red no subterránea de servicios de transporte público¹; Servicios sensibles a la demanda y de distribución².

Toulouse (Francia): Desarrollo de servicios de proximidad en importantes centros de transporte de pasajeros¹; Mejora de la calidad y la estructura de los servicios de transporte público, integración del transporte sensible a la demanda como servicio complementario al transporte público²; Mejora de la accesibilidad de los servicios de transporte público³.

Burgos (España): Servicios de movilidad de gran calidad²; Acceso para las personas con movilidad reducida³.

Génova (Italia): Corredor de movilidad de gran calidad².

Cracovia (Polonia): Servicios de transporte sensibles a la demanda²; Plan de actuación sobre la seguridad del transporte público⁴.

Mälmo (Suecia): Marketing del nuevo sistema de rutas de autobuses²; Mejora de la seguridad y protección en los autobuses⁴.

Odense (Dinamarca): Integración y mejora de la calidad de modos sostenibles².

Potenza (Italia): Sistema de transporte sensible a la demanda⁴.

Venecia (Italia): Introducción de autobuses acuáticos de bajo impacto y accesible a todas las personas³.

Debrecen (Hungría): Formación sobre seguridad y protección para conductores del transporte público⁴.

Stuttgart (Alemania): Plan de actuación sobre seguridad para ferrocarril suburbano⁴.

SI DESEA MÁS INFORMACIÓN, VISITE WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

El sitio Web de CIVITAS incluye información sobre **noticias y eventos** en relación con CIVITAS. Ofrece una perspectiva general de todos los **proyectos CIVITAS, de las ciudades CIVITAS** y mantienen los datos de contacto de más de 600 personas que trabajan en el seno de CIVITAS.

Además, se ofrece una visión en profundidad de **más de 650 escaparates innovadores** de las ciudades piloto CIVITAS.

Visite la Web de CIVITAS y busque **excelentes ejemplos de experiencias** en materia de transporte urbano sostenible actualmente en marcha en diferentes ciudades. Si alguna de las ideas le conviene a su ciudad o simplemente le interesa ampliar la información, puede contactar con la persona encargada de esta medida.



Contacto

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9 -11
2000 Szentendre
HUNGARY

Correo electrónico: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluación, supervisión y divulgación de CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Diseño:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fuentes:** www.eltis.org (imagen de la cubierta). Todas las demás fotos han sido facilitadas por las ciudades CIVITAS y el equipo CIVITAS GUARD (salvo si se indica lo contrario) y han sido aprobadas para su reproducción en esta publicación. Las cifras y los valores facilitados están basados principalmente en los resultados de los proyectos de demostración de CIVITAS, indicados por las ciudades participantes. Se ha extraído información complementaria de otros documentos cuando se ha estimado oportuno. **Edición de 2010.** Impreso en Austria.

Ni la Comisión Europea, ni ninguna persona que actúe en representación de la Comisión, son responsables por el uso que pueda hacerse de la información contenida en esta publicación. Los puntos de vista expresados en esta publicación no han sido adoptados ni aprobados en modo alguno por la Comisión y no deberían tratarse como una declaración de los puntos de vista de la Comisión.

La CIVITAS Initiative está cofinanciada por las secciones de Energía y Transportes del Programa Marco IDT de la UE.

CIVITAS