



Plan de Movilidad Sostenible

Kalamazoo Productos de Oficina

30 de junio de 2022



- 1. INTRODUCCIÓN – pg. 4**
 - 2. OBJETO Y COMPROMISO DE LA EMPRESA – pg. 4**
 - 3. ALCANCE – pg. 4**
 - 4. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN – pg. 5**
 - 4.1 La Dirección – pg. 5
 - 4.2 El Gestor de Movilidad - pg. 5
 - 4.3 Todo el personal de Kalamazoo – pg. 6
 - 5. CARACTERIZACIÓN DEL CENTRO DE ACTIVIDAD- pg. 7**
 - 5.1 Datos de Actividad – pg. 7
 - 5.2 Configuración del Centro de Trabajo – pg. 7
 - 5.3 Censo de empleados de Kalamazoo – pg. 11
 - 5.4 Flujo de visitante en Kalamazoo – pg. 12
 - 6. DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DEL CENTRO- pg. 13**
 - 6.1 Análisis de las infraestructuras de la movilidad – pg. 13
 - 6.1.1 Red de Infraestructuras para peatones
 - 6.1.2 Red de infraestructuras para ciclistas
 - 6.1.3 Infraestructuras y servicios para transporte público
 - 6.1.4 Infraestructuras para vehículos privados
 - 6.1.5 Infraestructuras para la intermodalidad
 - 6.2 Caracterización de la movilidad al centro – pg. 19
 - 6.2.1 Diagnóstico de movilidad
 - 6.2.2 Análisis de la demanda de movilidad – Conclusiones
 - 6.3 Análisis de la gestión de aparcamientos – pg. 36
 - 7. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES – pg. 38**
 - 8. PLAN DE ACTUACIÓN – pg. 40**
 - 9. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN – pg. 43**
- ANEXO I - CUESTIONARIO DE MOVILIDAD – pg. 44**
ANEXO II – RESULTADOS CUESTIONARIO DE MOVILIDAD – pg. 47
ANEXO III - ACCIONES CORRECTORAS – pg. 51
ANEXO IV – PROGRAMA DE TRABAJO – pg. 53



El Plan de Movilidad que aquí se presenta pretende ser un instrumento útil para gestionar la movilidad de los trabajadores de Kalamazoo al Polígono Industrial Izaga como centro de actividad empresarial. Se trata de un ámbito con una elevada concentración de empleo y, por tanto, con un significativo volumen de desplazamientos recurrentes que generan un gran impacto socioambiental en las ciudades y entornos metropolitanos.

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

Racionalizar los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo es uno de los objetivos de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (2004-2012) que propone la potenciación de Planes de Movilidad en empresas de 200 o más trabajadores.

En este contexto, la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020 ya señala entre sus metas ambientales lograr un equilibrio territorial y avanzar hacia una movilidad más sostenible, así como limitar la influencia en el Cambio Climático. La reducción de las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de transporte motorizado, el fomento de los medios de transporte menos emisores de CO₂; el potenciar la intermodalidad tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías al objeto de conseguir una mayor eficacia energética y ambiental; son actuaciones que tenemos acometer desde las entidades privadas junto con el fomento de la concienciación de nuestros trabajadores.

Esta es una oportunidad extraordinaria para cumplir los objetivos de sostenibilidad ambiental.

Normativa aplicable:

- Ley 4/2019 de 21 de Febrero de Sostenibilidad del Gobierno Vasco
- Decreto del Gobierno Vasco 254/2020 de 11 de Noviembre
- R.D. Ley 29/2021 para el Fomento de la Movilidad Eléctrica



1. INTRODUCCIÓN

El presente plan es el documento que permite regular y gestionar la movilidad en Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U., garantizando su integración en la gestión global de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

2. OBJETO Y COMPROMISO DE LA EMPRESA

El Plan de Movilidad es una herramienta con la que Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. desea disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o los desplazamientos que se deben hacer en el desarrollo de las actividades generan sobre el entorno más inmediato, el consumo energético, la emisión de contaminación atmosférica y en la salud y calidad de vida de sus trabajadores, entendiendo ésta como el estado de bienestar físico, mental y social completo y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

El objetivo de este Plan es la búsqueda de soluciones que consuman menos recursos naturales no renovables y produzcan menos afecciones al medio ambiente en su conjunto, lo que significa la reducción de los desplazamientos motorizados y, en particular, de los que se realizan en vehículo privado, para los de personas, y en camión, para los de mercancías, y como alternativa, la promoción de formas de desplazamiento no motorizadas y del transporte público, para las personas, y la del ferrocarril y otros medios, para las mercancías, constituyen las bases de una movilidad más sostenible.

3. ALCANCE

Este Plan es de aplicación a todos los trabajadores de Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. en sus trayectos desde su vivienda habitual al centro de trabajo o en los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones cualquiera que fuere su origen y su destino.



4. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN

4.1. La Dirección:

La Dirección de Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U., impulsará la elaboración e implantación de un Plan de Movilidad para la búsqueda de soluciones que consuman menos recursos naturales no renovables y produzcan menos afecciones al medio ambiente.

Siendo sus funciones:

- Designar las figuras necesarias para la elaboración de un Plan de Movilidad.
- Aprobar el contenido del Plan de Movilidad, junto con sus objetivos e indicadores.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del Plan de Movilidad y la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Aprobar las acciones correctoras derivadas de los objetivos a aplicar en la empresa.
- Realizar un control periódico del grado de aplicación del Plan de Movilidad y liderar su progreso y mejora.

4.2. Gestor de movilidad:

Es la persona nombrada por la Dirección para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el Plan de Movilidad, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad.

Las funciones del Gestor de Movilidad serán las siguientes:

- Elaborar y desarrollar el Plan de Movilidad.
- Definir y cumplir con los objetivos y actuaciones que sean de su responsabilidad y vengán derivados de la implantación del Plan de Movilidad.
- Promover actitudes de movilidad sostenible entre los trabajadores de la empresa.
- Integrar la cultura de la movilidad sostenible tanto en el conjunto de las actividades desarrolladas por la empresa como en todos los niveles jerárquicos de la misma.



4.3. Todo el personal de Kalamazoo:

Para la correcta puesta en marcha de este Plan de Movilidad, además de la Dirección de Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U., es necesario contar a lo largo de todo el proceso con la participación de los trabajadores.

Siendo sus funciones:

- Recibir la información difundida por la empresa y derivada del Plan de Movilidad.
- Participar en la formación e información impartida por la empresa y derivada del Plan de Movilidad.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del Plan de Movilidad y participar en la aplicación de las mismas.

La elección del tipo de transporte utilizado por los trabajadores para ir o volver al trabajo es una elección personal, por lo que corresponde a cada trabajador adoptar una actitud positiva en la posibilidad de modificar sus hábitos de transporte.



5. CARACTERIZACIÓN DEL CENTRO DE ACTIVIDAD

5.1. Datos de Actividad

Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. es el distribuidor líder de productos de oficina en el mercado español.

CIF: B – 28279511

C.N.A.E.: 4791 Comercio al por menor por correspondencia e Internet

Con más de 25.000 productos disponibles destinados a responder a todas las necesidades profesionales, en Kalamazoo somos líderes en venta Online en la distribución de material de oficina y mobiliario. Una política de innovación y dedicación constante combinada con la excelente competitividad de nuestros productos nos permite ofrecer la más amplia gama del mercado.

Desde la Industria al Sector Servicios, los más de 90.000 clientes de Kalamazoo pertenecen a todos los sectores de actividad. Trabajamos con todo tipo de empresas, multinacionales, pequeñas y medianas empresas o autónomos.

Como parte del **Grupo Raja** con una experiencia de 65 años en la distribución en Europa a más de 1.000.000 clientes de la gama más extensa de embalajes, material y mobiliario de oficina y productos de higiene y protección a más de 1.000.000 de clientes.

Presente en 18 países europeos, a través de 25 sociedades, el grupo RAJA se ha convertido en el líder en Europa, con una clara vocación por el servicio y atención al cliente y profesionalidad de sus empleados.

5.2. Configuración del Centro de Trabajo

Kalamazoo Productos de Oficina, está ubicado en el Polígono Industrial Izaga, Plataforma D - Pabellón 1A - 48960 Galdácano (Vizcaya) Coordenadas GPS: 43º 13' 30" N, 2º 50' 13" W.

Accesos:

- Desde Bilbao Por la N-634 dirección San Sebastián hasta la intersección de N-634 / BI-3720 / Centro de Galdakao. Seguir hasta la rotonda junto a un supermercado BM. En la primera salida a la derecha, cruzar el puente y seguir la carretera hasta el final de la misma.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

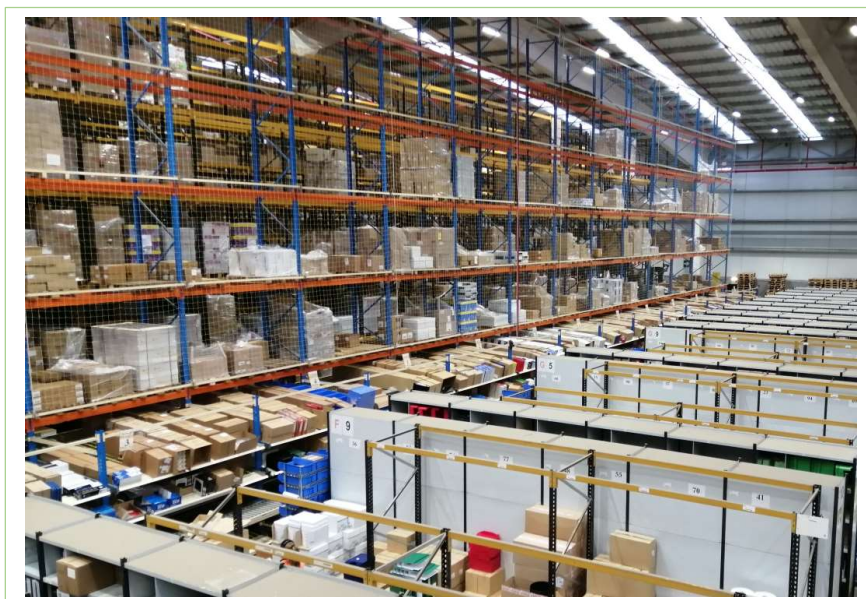
- Desde San Sebastián Por la N-634 dirección Bilbao. Antes de llegar a Galdakao centro, en la rotonda junto a un supermercado BM, tomar la salida hacia la izquierda, cruzar el puente y seguir la carretera hasta el final de la misma.
- Desde el aeropuerto Por la N-633 dirección E-70/A-8/Bilbao/Santander/San Sebastián. Tomar la salida 9 de la N-637 hacia E-70/A-8/Bilbao/Vitoria/Santander y continuar durante 9 km. Tomar la salida 27 hacia N-634/N-240/Bilbao/San Sebastián. En la rotonda de Erletxes tomar la primera salida hacia la N-634 dirección Bilbao, en la rotonda junto a un Supermercado BM, tomar la salida hacia la izquierda, cruzar el puente y seguir la carretera hasta el final de la misma.



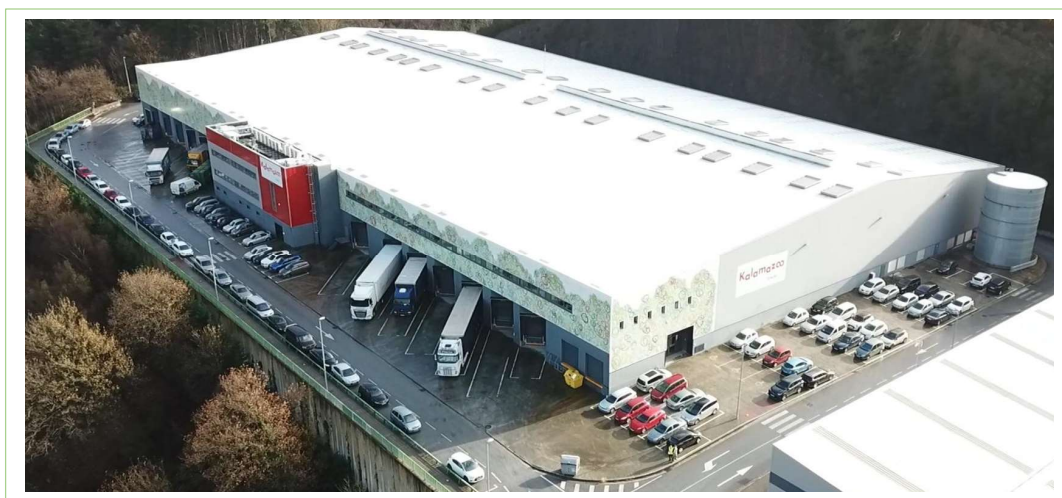


PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

Nuestro almacén de 11.803 metros cuadrados permite almacenar el 96% de los productos que ofrecemos en surtido. Además, contamos con la última tecnología y con una línea automática de preparación de pedidos, que hace que podamos preparar más de 2.500 pedidos al día.



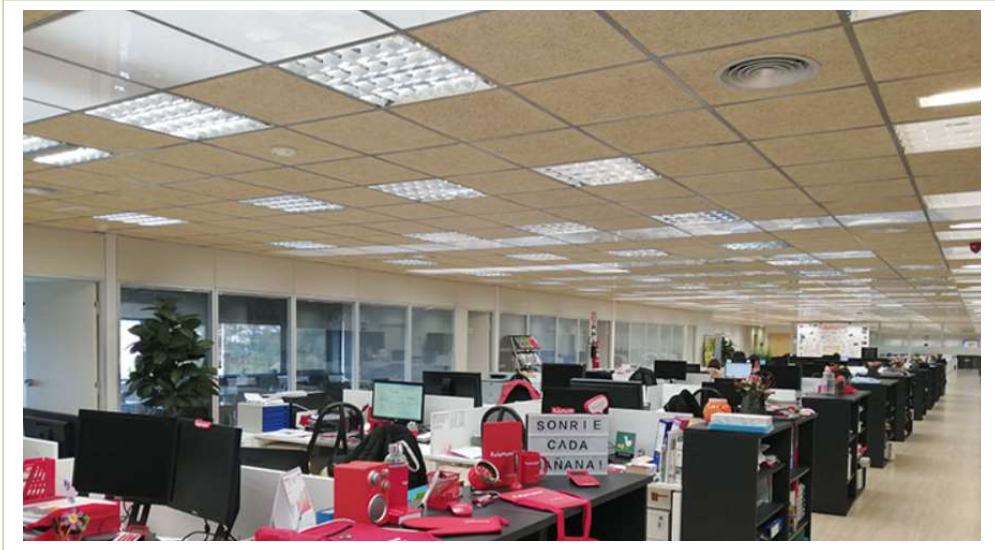
El almacén situado en la planta baja del edificio cuenta además con 203 m² dedicados a actividades de administración debidamente sectorizados y habilitados como zona de oficina para el desarrollo del proceso logístico de preparación y envío de pedidos.



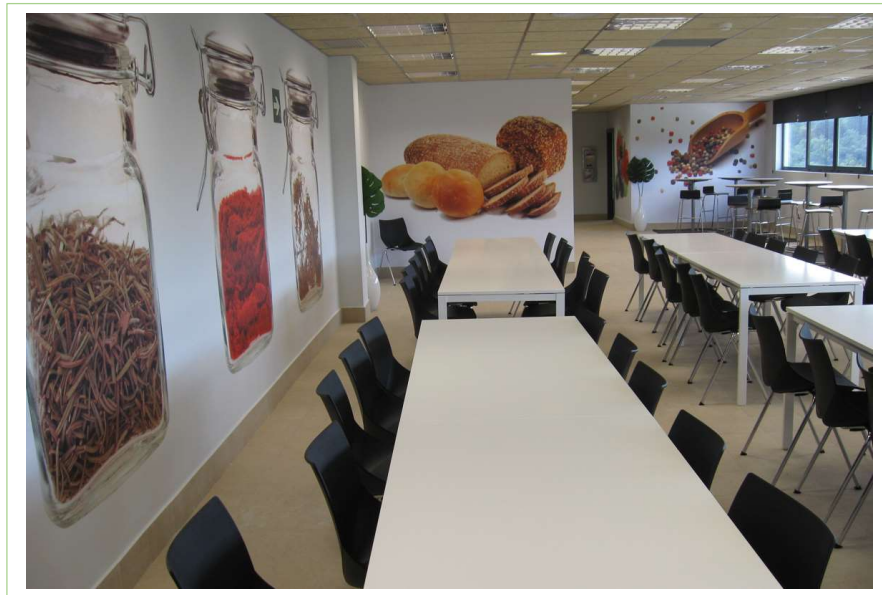


PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

La nave cuenta además con una planta de oficinas situada en la planta segunda del edificio de configuración abierta de 1.944,5 m² en la que se distribuyen los departamentos de Recursos Humanos, Financiero, Compras, Calidad, Marketing, Merchandising y Call Center.



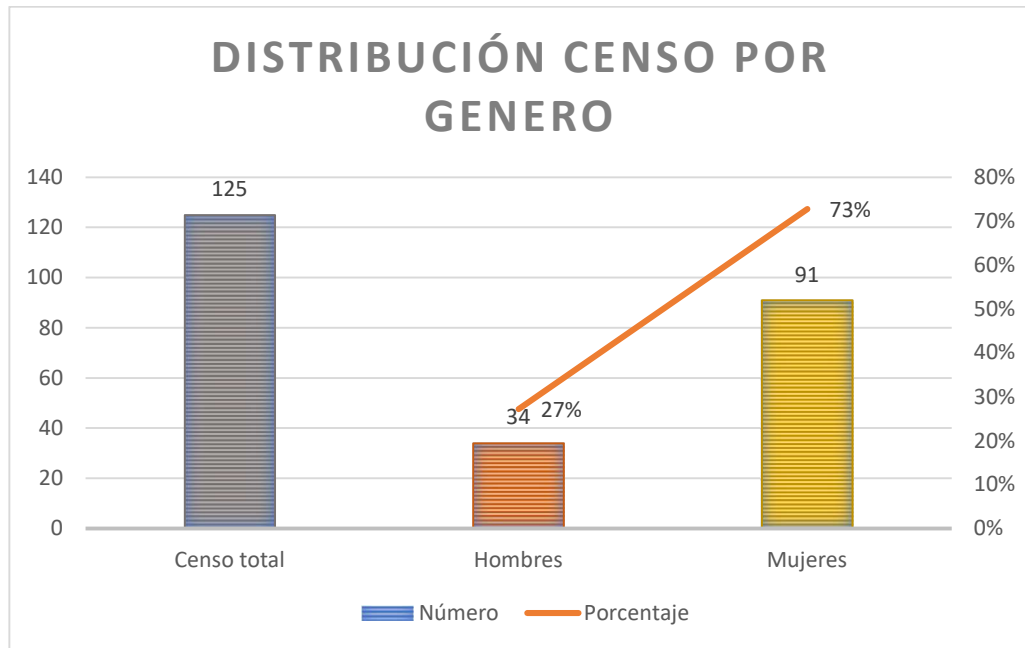
Y completa la distribución en planta primera una entreplanta de 203 m² de acceso a todos los trabajadores de Kalamazoo de configuración igualmente abierta y habilitada para zona de descanso y comedor y uso exclusivo de sus empleados.





5.3. Censo de empleados de Kalamazoo

En la actualidad Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. cuenta con 125 empleados, de los cuales 95 empleados están adscritos a puestos administrativos y 30 empleados están adscritos a puestos de almacén.

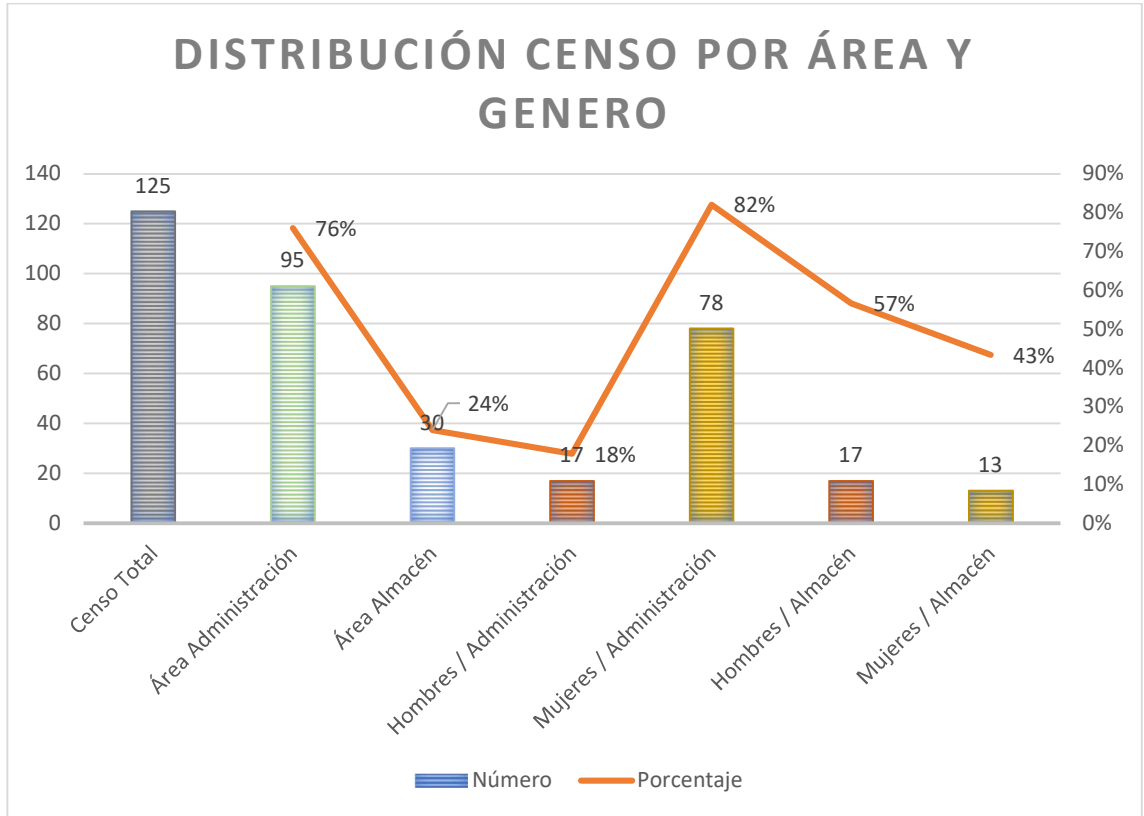


La distribución de género dentro del censo total de empleados es el siguiente:

- 34 Hombres
- 91 Mujeres

De acuerdo con los datos disponibles la distribución de empleados por género y área de trabajo en Kalamazoo es el siguiente:

- Área de administración:
 - 17 Hombres
 - 78 Mujeres
- Área de almacén:
 - 13 Mujeres
 - 17 Hombres



5.4. Flujo de visitantes en Kalamazoo

En la actualidad Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. cuenta con un volumen de visitantes que queda reducido a los siguientes grupos y cuya periodicidad depende de la actividad profesional de la organización:

- Proveedores de servicios
- Mantenedores externos de equipos e instalaciones
- Proveedores de mercancías
- Transportistas de mercancías
- Personal del Grupo Raja

La periodicidad y el tipo de visita está directamente relacionada con el servicio y prestación de cada visitante, el acceso a las zonas del centro de trabajo en donde deban prestar sus servicios y el tipo de vinculación con los diferentes departamentos y áreas de la organización de Kalamazoo.



Se adjunta cuadro de simulación de visitantes al centro de trabajo:

Tipo	Visitantes	Periodicidad
Concertada	<ul style="list-style-type: none"> Proveedores de servicios 	Catering
		Correos y Mensajería
		Limpieza
		Asesoramiento
		Ocasional
Regulada	<ul style="list-style-type: none"> Mantenedores externos de equipos e instalaciones 	Eq. Sanitarios
		Eq. Eléctricos
		Eq. Contraincendios
		Eq. Climatización
		Eq. Mantenimiento
		Ocasional
Concertada	<ul style="list-style-type: none"> Proveedores de mercancías 	Proveedores Mercaderías
		Proveedores de Regalos
		Ocasional
Concertada	<ul style="list-style-type: none"> Transportistas de mercancías 	Redur
		Seur
		Correos
		Diaria
Concertada	<ul style="list-style-type: none"> Equipo directivo Grupo Raja 	Comex Europeo
		Ocasional

6. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD DEL CENTRO DE TRABAJO

6.1 Análisis de las infraestructuras de la movilidad

6.1.1 Red de infraestructuras para los peatones

De acuerdo con los datos disponibles, y como suele ser relativamente frecuente, en general y en la Comunidad Autónoma del País Vasco en particular, no existen infraestructuras peatonales que conecten el núcleo urbano de Galdácano con el área industrial y comercial en donde se ubica el centro de trabajo de Kalamazoo, además la travesía de la vía de comunicación con el área urbana impide los movimientos transversales por no contar con adecuados pasos de peatones o porque las fases para los peatones no son suficientes.

6.1.2 Red de infraestructuras para ciclistas

El análisis de la oferta municipal de infraestructuras para ciclistas completa la revisión de los acondicionamientos existentes para modos no motorizados y resulta especialmente pertinente en Galdácano y su área urbana en donde la topografía es favorable a los mismos debido a que esta es prácticamente llana, situación en la que la bicicleta puede considerarse un medio de transporte capaz de suponer una alternativa real frente a los modos motorizados.



Sin embargo, la ubicación del centro de trabajo situado a una cota elevada hace más difícil, aunque no imposible el acceso final al centro a través de cualquier medio no motorizado incluido el acceso con bicicleta.

Estrictamente, la circulación de bicicletas no precisa de infraestructuras específicas. Puede desarrollarse en las calzadas de circulación rodada, conjuntamente con los automóviles de motor.

6.1.3 Infraestructuras y servicios para el transporte público

La constatación de la superioridad del transporte público en cuestiones como rendimiento ambiental, consumo de combustible, seguridad, etc., junto con la concienciación sobre la falta de espacio y la congestión de tráfico en las ciudades y entornos industriales así como las limitaciones que impone a la circulación del automóvil privado en medio urbano y las dificultades de aparcamiento han empujado al municipio de Galdácano a un mayor desarrollo de sus infraestructuras y servicios públicos de transporte.

Inventario de infraestructuras y servicios para el Transporte Público en Galdácano:

a. Infraestructuras de uso exclusivo del transporte público

Vía de ferrocarril urbano en superficie, desde Bilbao estación del Casco Viejo, E4 y E1 y frecuencia cada 30'.





PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

- b. Transporte público en superficie dentro de la calzada de tráfico convencional
Servicio interurbano de transporte de Bizkaibus desde Plaza Ernesto Erkoreka de Bilbao.

A3911 A3912 A3917 A3925

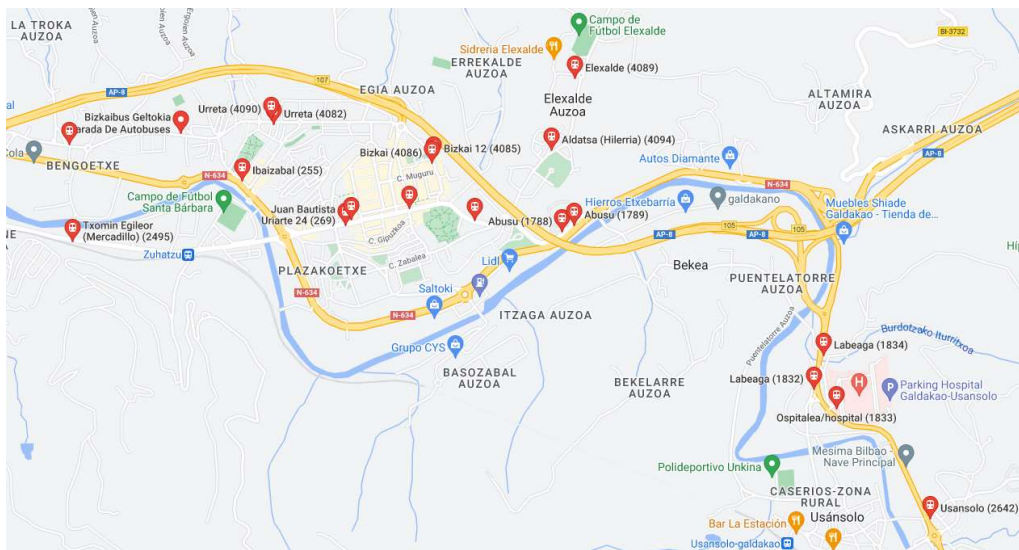
Ernesto Erkoreka Plaza a Ibaizabal

7m 1€ - 2€

11.7 km



El servicio de autobús de Galdácano dispone de múltiples ubicaciones de paradas del servicio en centro urbano, así como en las vías de comunicación de municipios adyacentes con el centro urbano de la localidad.

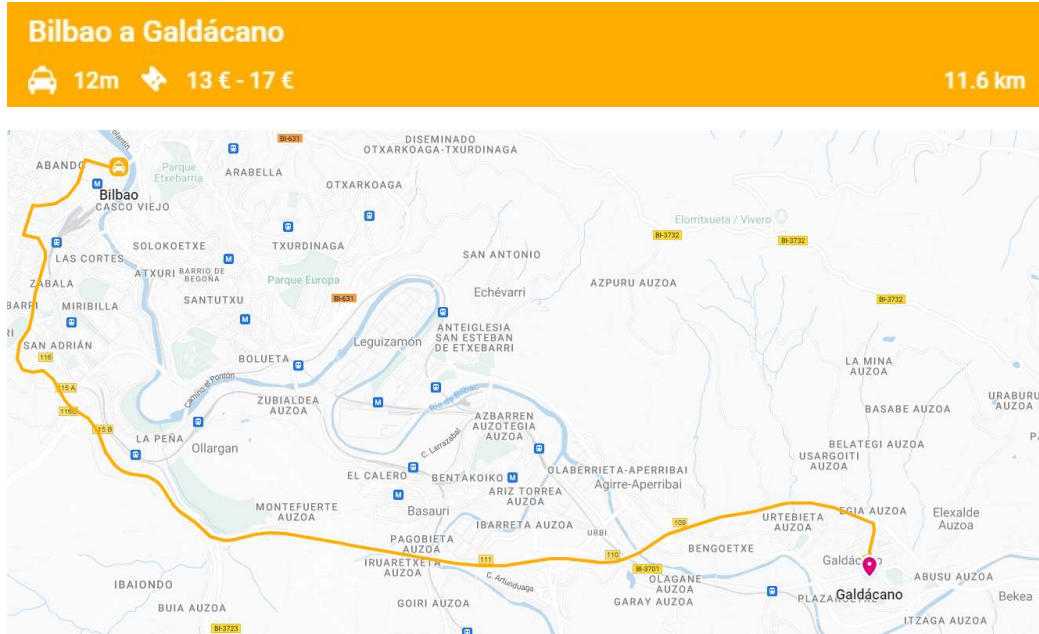




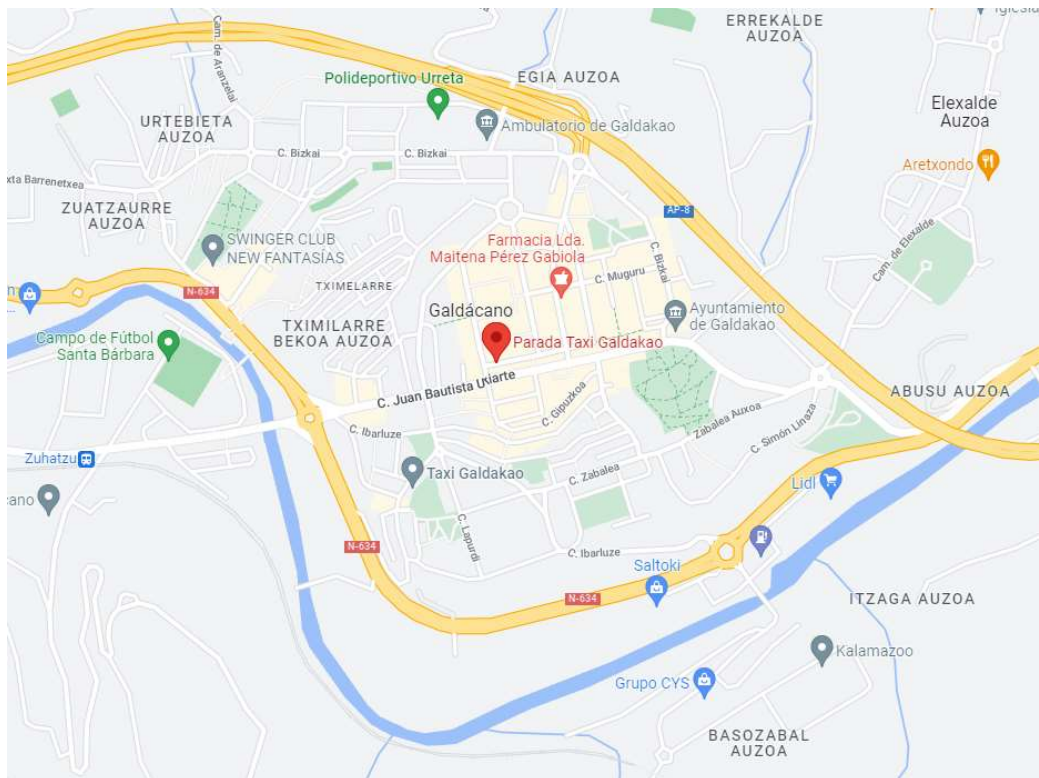
PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

c. Elementos específicos paradas de taxis

Servicio de transporte en taxi con origen discrecional a petición del usuario.



Galdácano dispone a su vez de parada de taxi en centro urbano con servicio discrecional a cualquier zona del municipio y carácter interurbano.

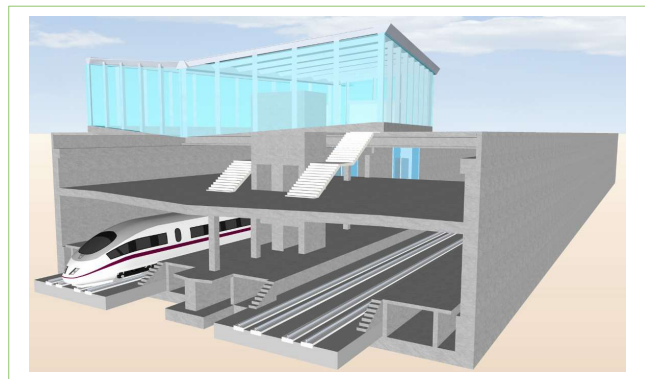




PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

La consecución de cambios sustanciales en dirección a una movilidad más sostenible va a requerir probablemente un período de tiempo dilatado, durante una parte del cual, el automóvil privado dominará todavía el panorama de la movilidad urbana e interurbana dentro del municipio de Galdakao.

La llegada de la línea 5 del Metro prevista para el año 2027 contribuirá a una movilidad sostenible de calidad y reducirá los tiempos de acceso al municipio. Constará de 6,3 kilómetros y tendrá cinco estaciones: Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y el Hospital de Usansolo. Conectará además con la línea de Euskotren procedente de Busturialdea y Durangaldea.



6.1.4 Infraestructuras para los vehículos privados

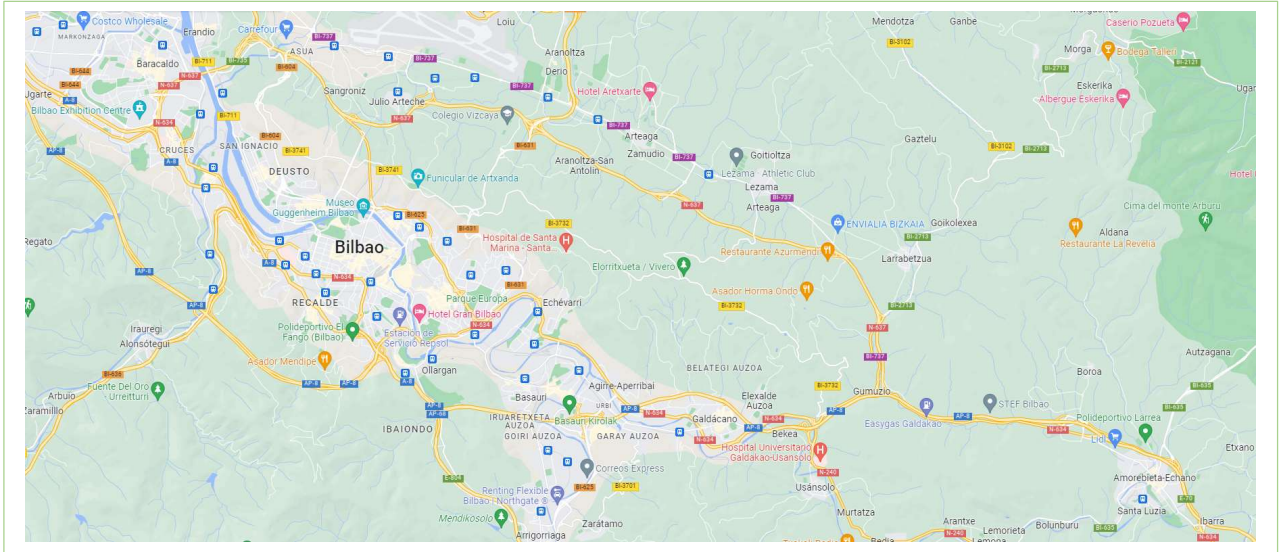
Una velocidad moderada, pero sostenida, de la circulación, no sólo puede lograr las mayores intensidades de tráfico, sino que, además, reduce considerablemente las externalidades del tráfico (ruido, contaminación, accidentes, etc.).

Plano de inventario y descripción de la red viaria principal de acceso a Galdácano:

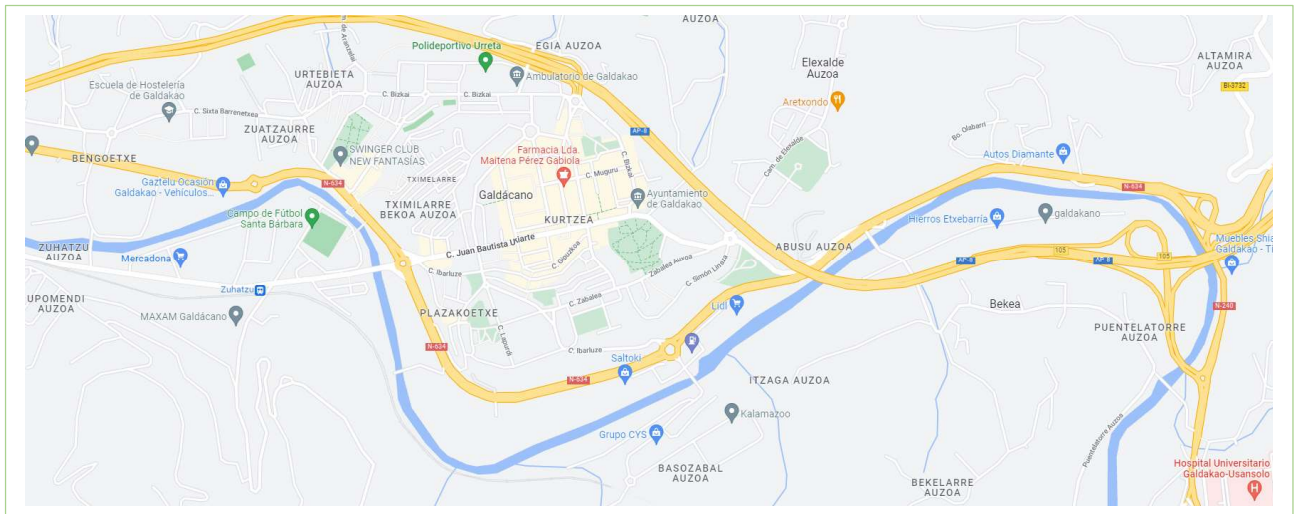
- La presencia de carriles reservados o exclusivos para transporte público o ciclistas.
- La existencia de regulaciones específicas o reductores de velocidad.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.



La red proporciona un acceso autónomo de las áreas generadoras de movimiento de mercancías a la red intermunicipal, así como la existencia de bucles o cinturones para evitar travesías de barrios o áreas centrales, por tráficos de paso.



6.1.5 Infraestructuras para la intermodalidad

Literalmente, podrían incluirse dentro de la denominación de Intercambiadores de Transporte, todos los puntos de la red de infraestructuras de la movilidad en los que se produce un intercambio entre modos de transporte. De acuerdo con esta visión, serían intercambiadores de transporte todas las paradas de transporte público, en ellas se produce el intercambio entre este modo y, al menos, el modo a pie, así como todos los lugares de estacionamiento, en los que, se produce, al menos, el intercambio entre el



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

modo vehículo privado y el modo a pie. Estos lugares de intercambio entre el desplazamiento a pie y los medios motorizados.

La importancia de estas conexiones radica en que son las responsables de la mayor o menor integración, tanto del funcionamiento del sistema de movilidad en su conjunto, como, en particular, de los medios de transporte público.

6.2 Caracterización de la movilidad al centro

6.2.1 Diagnóstico de movilidad

a. Objeto del diagnóstico

Este diagnóstico de movilidad permitirá a Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U. tener una imagen actualizada y completa de las pautas y condiciones de movilidad de la empresa, reflejando las conclusiones imprescindibles para una correcta definición de los objetivos y las medidas de actuación.

b. Fuentes de información

Las fuentes de información utilizadas para conseguir los datos sobre la movilidad de la plantilla han sido:

- Datos de organización y ubicación de la empresa
- Transporte público existente
- Encuestas
- Datos de accidentalidad de la empresa

c. Accidentalidad de la empresa

Analizando los datos de accidentalidad de la empresa, así como las investigaciones de accidentes realizadas, se concluye que la empresa no ha tenido accidentes ni incidentes relacionados con la movilidad.

- Número de accidentes in itinere: 0
- Número de accidentes con baja en misión: 0

d. Datos sobre el transporte público existente

Las opciones de transporte público existentes hasta el centro de trabajo y sus horarios son los siguientes:

- En tren, hasta la estación de Zuhatsu con las líneas E1 y E4 de Euskotren. La estación cuenta con un único acceso, a cota de calle. Para cambiar de andén hay que cruzar un paso a nivel. Dispone de aparcamiento gratuito en el exterior lo que facilita la intermodalidad en el caso de que sea necesario combinar con otro transporte.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

Trazado de las líneas disponibles:  euskotren

E1 Bilbao-Matiko - Donostia-Amara

E4 Bilbao-Matiko - Bermeo

Por la estación pasan las siguientes líneas de Bizkaibus:

- A3631 Bilbao - Galdakao – Larrabetzu
- A3641 Alto Nervión - Hospital de Galdakao

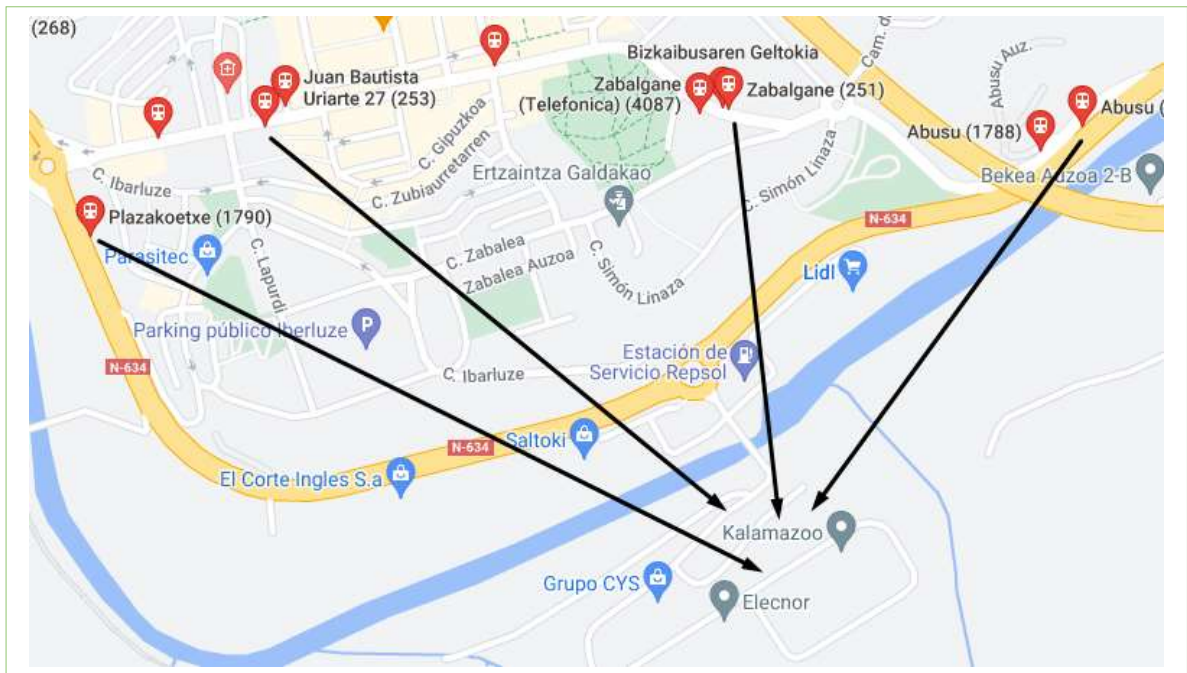


- En autobús, servicio público de Bizkaibus hasta centro urbano o con destino a cualquiera de las paradas existentes en el municipio:
 - Paradas más cercanas al centro:
 - Juan Bautista Uriarte
 - Zabalgane
 - Abusu
 - Plazakoetxe

Desde allí trayecto a pie hasta el centro de trabajo, la movilidad en este caso se ve dificultada por la ausencia de pasos seguros hasta el centro de trabajo, así como por la ausencia de arcones practicable desde las paradas situadas en los puntos más cercanos al centro (Abusu y Plazakoetexe).



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.



○ Líneas disponibles



- A2610 Galdakao - UPV
 - A3513 Lekeitio – EA – Gernika - Hospital-Bilbao
 - A3523 Lekeitio – Gernika – Amorebieta – Galdakao - Bilbao
 - A3631 Larrabetzu – Galdakao - Zaratamo - Bilbao
 - A3632 San Miguel – Aperribai - Bilbao
 - A3641 Hospital - Alto Nervión
 - A3642 Hospital – Bengoetxe - Basauri
 - A3911 Elorrio – Durango – Hospital - Bilbao
 - A3912 Eibar – Ermua – Durango – Amorebieta – Lemoa – Galdakao - Bilbao
 - A3915 Ondarroa – Durango - Bilbao Autopista
 - A3917 Zeanuri – Hospital - Bilbao
 - A3925 Ubide – Otxandio – Dima – Lemoa – Galdakao - Bilbao
 - A3927 Zeanuri - Bilbao Autopista
 - A3930 Galdakao - Bilbao Termibus
 - A3932 Galdakao – Metro - Bolueta
- En taxi, servicio discrecional desde cualquier municipio o bien a través de servicio combinado con Bizkaibus hasta la parada de Juan Bautista Uriarte y a continuación servicio de taxi desde la parada de taxis en la calle Urki.



e. Datos logrados mediante cuestionario de movilidad

A continuación, se exponen los datos obtenidos en la encuesta realizada a todos los trabajadores y trabajadoras de Kalamazoo durante los días 16 al 24 de septiembre y durante los días 22 de noviembre y 3 de diciembre de 2021.

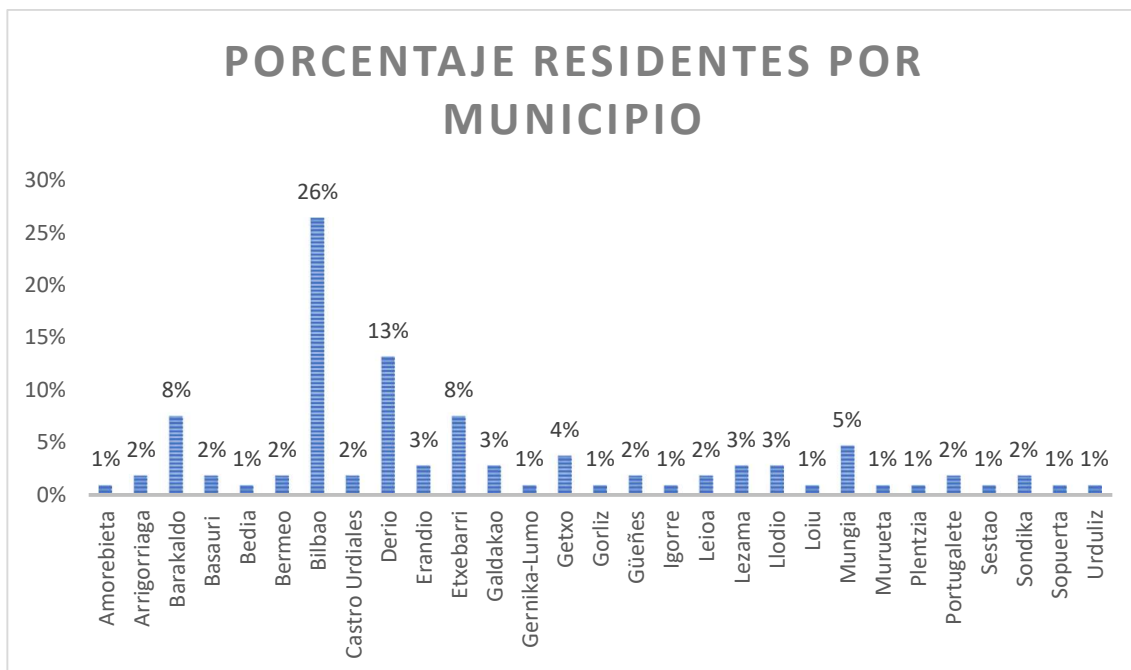
Del censo total de los 125 empleados encuestados se han obtenido un total de 106 respuestas lo que supone un 84,8% del total de trabajadores de Kalamazoo, lo que se considera un muestreo suficiente para el análisis de la situación de movilidad.

Ver ANEXO I: CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

Ver ANEXO II: RESULTADOS DEL CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

El censo de empleados de Kalamazoo analizado a través de los datos obtenidos en el cuestionario de movilidad evidencia que sus trabajadores se distribuyen en un total de 29 municipios ubicados en el entorno de influencia del centro de trabajo.

Al menos un 5% de trabajadores residen fuera de la provincia del centro de trabajo, pero en municipios limítrofes con cercanía y vinculación a las zonas de influencia de la Margen Izquierda y el Gran Bilbao.

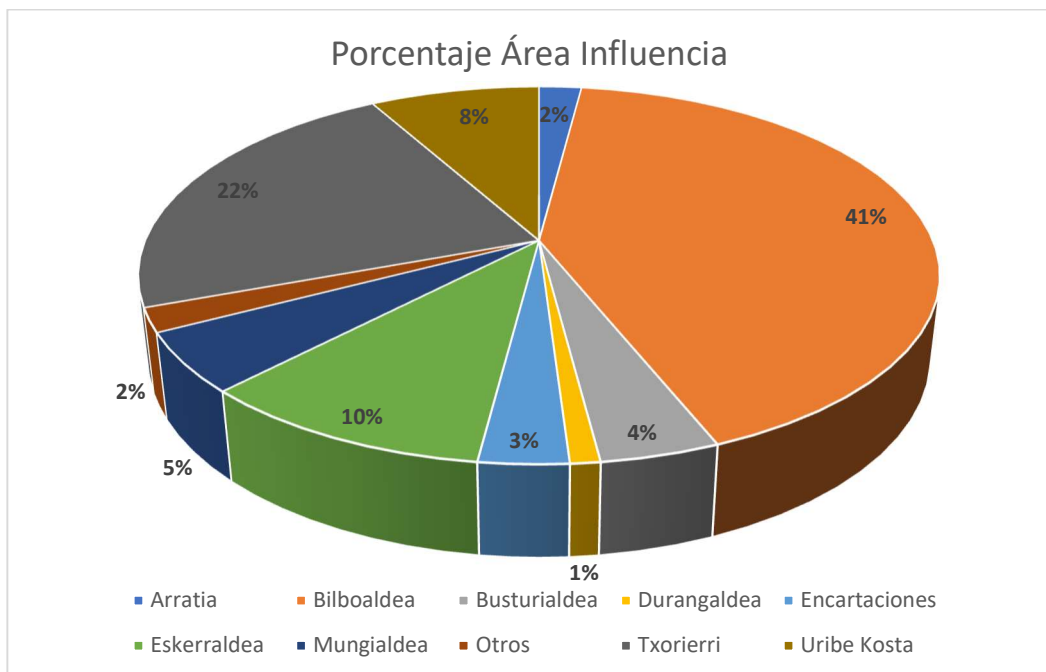
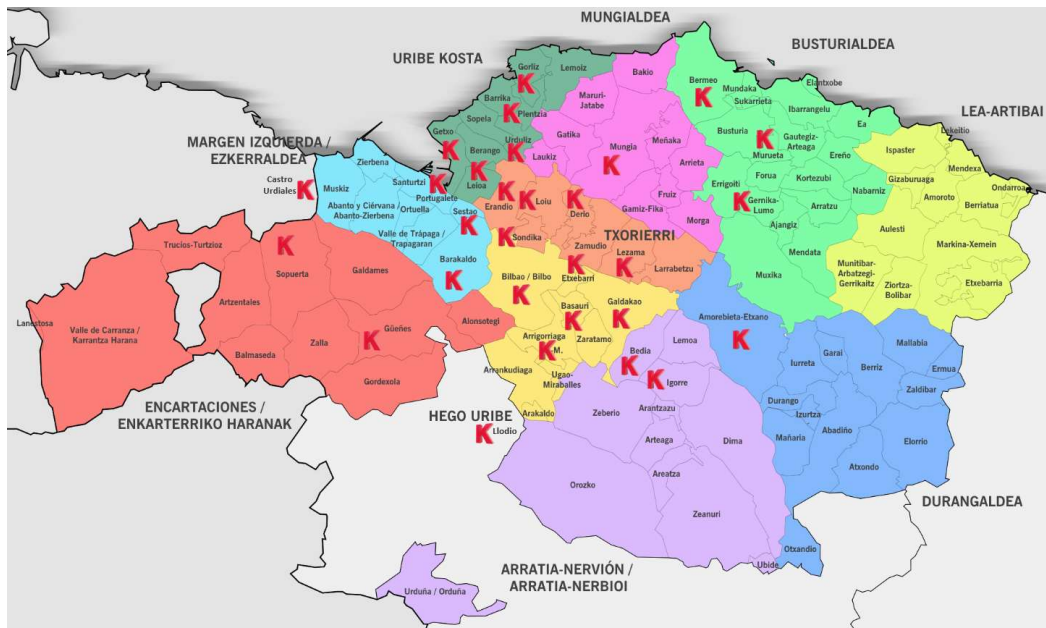


Todos los municipios validados como residencia de los trabajadores de Kalamazoo se encuentran en un radio de movilidad de entre 6 Km el municipio más cercano y 43 km el municipio más alejado.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

El mapa de influencia que se deriva de los datos analizados desprende como dato de análisis que el censo de empleados se concentra en las zonas de Bilboaldea, Txorierri, Eskerraldea y Uribe Kosta principalmente.





PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

	Municipio residencia	Total residentes Municipio	Porcentaje Municipio	Km al Centro	Mapa de influencia	Porcentaje Área	Residentes Área
1	Bedia	1	1%	6	Arratia	2%	2
2	Igorre	1	1%	14			
3	Arrigorriaga	2	2%	8	Bilboaldea	41%	43
4	Basauri	2	2%	6			
5	Bilbao	28	26%	12			
6	Etxebarri	8	8%	7			
7	Galdakao	3	3%	1			
8	Bermeo	2	2%	41	Bustuarialde	4%	4
9	Gernika-Lumo	1	1%	23			
10	Murueta	1	1%	29	Durangaldea	1%	1
11	Amorebieta	1	1%	12			
12	Güeñes	2	2%	27	Encartaciones	3%	3
13	Sopuerta	1	1%	39			
14	Barakaldo	8	8%	19	Eskerraldea	10%	11
15	Portugalete	2	2%	24			
16	Sestao	1	1%	21			
17	Mungia	5	5%	26	Mungialdea	5%	5
18	Castro Urdiales	2	2%	42	Otros	5%	5
19	Llodio	3	3%	18			
20	Derio	14	13%	16	Txorierri	22%	23
21	Erandio	3	3%	24			
22	Lezama	3	3%	10			
23	Loiu	1	1%	19			
24	Sondika	2	2%	20			
25	Getxo	4	4%	28	Uribe Kosta	8%	9
26	Gorliz	1	1%	35			
27	Leioa	2	2%	25			
28	Plentzia	1	1%	35			
29	Urduliz	1	1%	33			

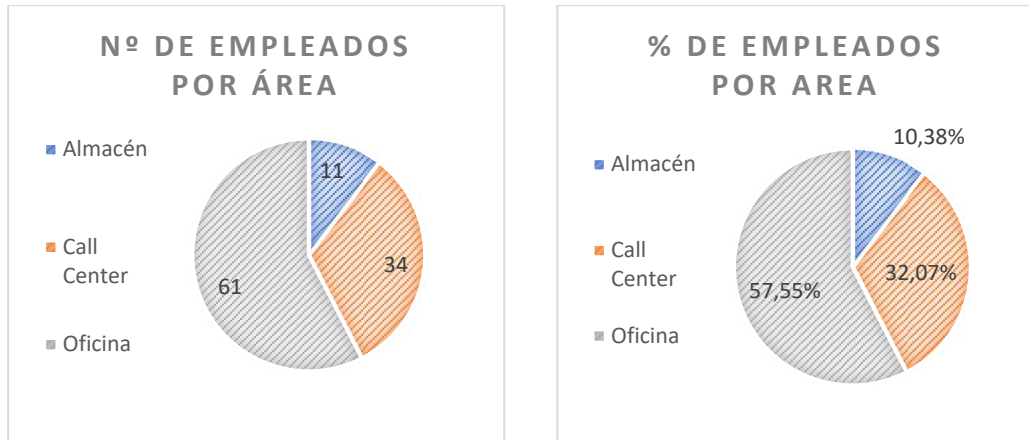
Los trabajadores de Kalamazoo prestan sus servicios en diferentes horarios de entrada y de salida dependiendo de su área de trabajo y de sus condiciones contractuales, así como de las modificaciones horarias solicitadas por los trabajadores para adaptar su jornada laboral a su vida personal y familiar en desarrollo de los planes de conciliación de la vida personal y laboral.

Con el fin de obtener los datos más relevantes de cara al análisis y la definición de las conclusiones de este plan, se han designado 3 áreas de trabajo en las que los horarios y turnos presentan diferencias relevantes para la gestión de movilidad de los trabajadores de Kalamazoo:

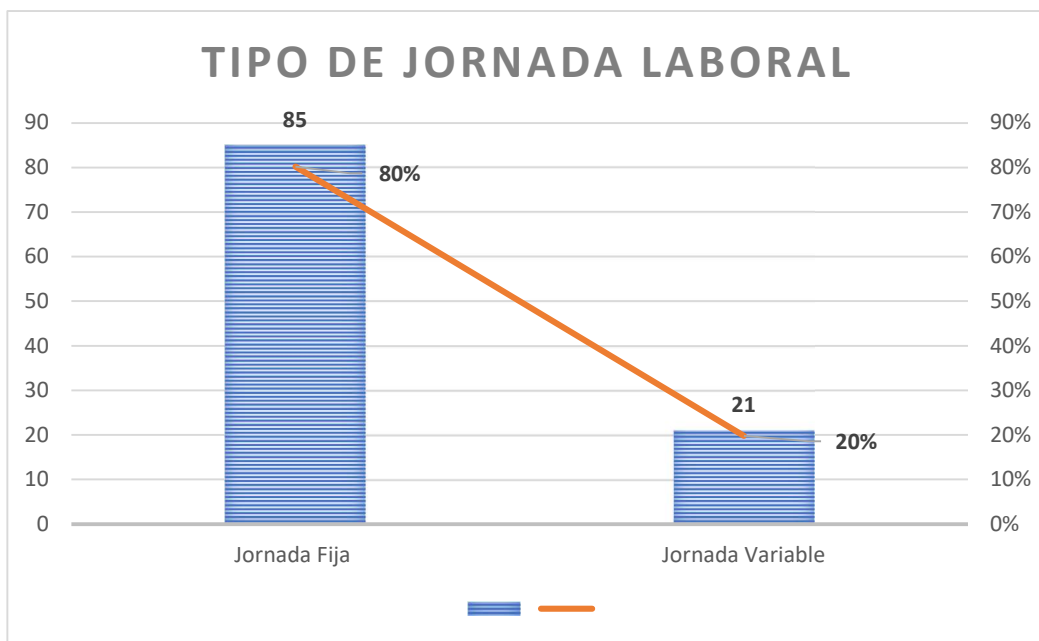
- Área de Almacén
- Área de Call Center
- Área de Oficinas



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

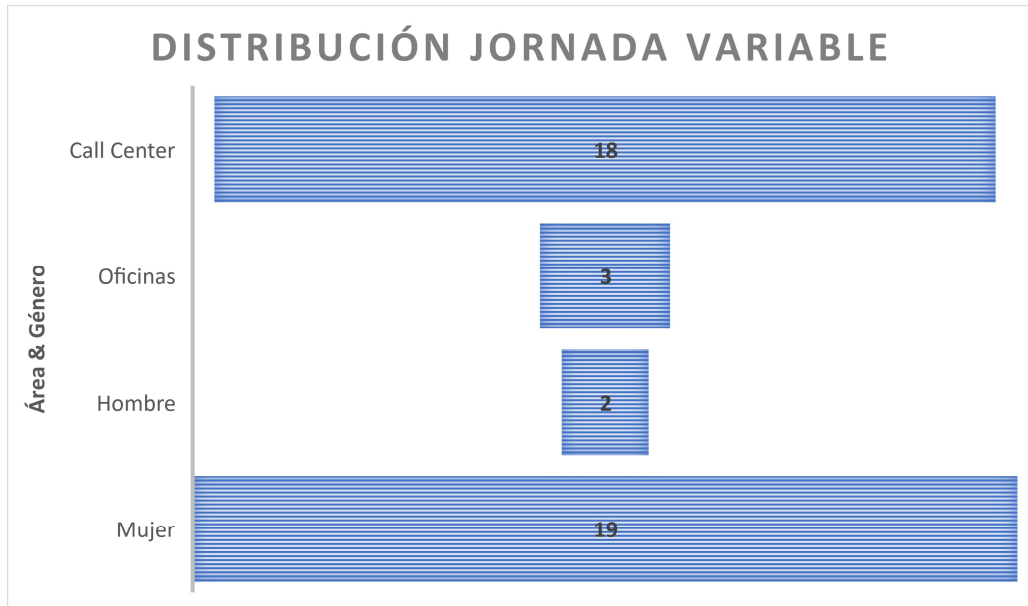


De los 106 empleados que respondieron a la encuesta, el 80% afirma realizar una jornada laboral fija, mientras que el 20% de los encuestados realiza una jornada laboral variable en función de las necesidades y turnos de su área de trabajo.



La jornada variable se distribuye en una mayoría de trabajadores del área de Call Center y mujeres, dado que esta área de trabajo tiene un censo actual de 100% de empleabilidad de este género.

- El 86% de la jornada laboral variable se concentra en el área de Call Center.
- El 14% de la jornada laboral variable reside en el área de Oficinas.
- El 90% de la jornada laboral variable son mujeres.
- Y solo el 10% de la jornada laboral variable son hombres.



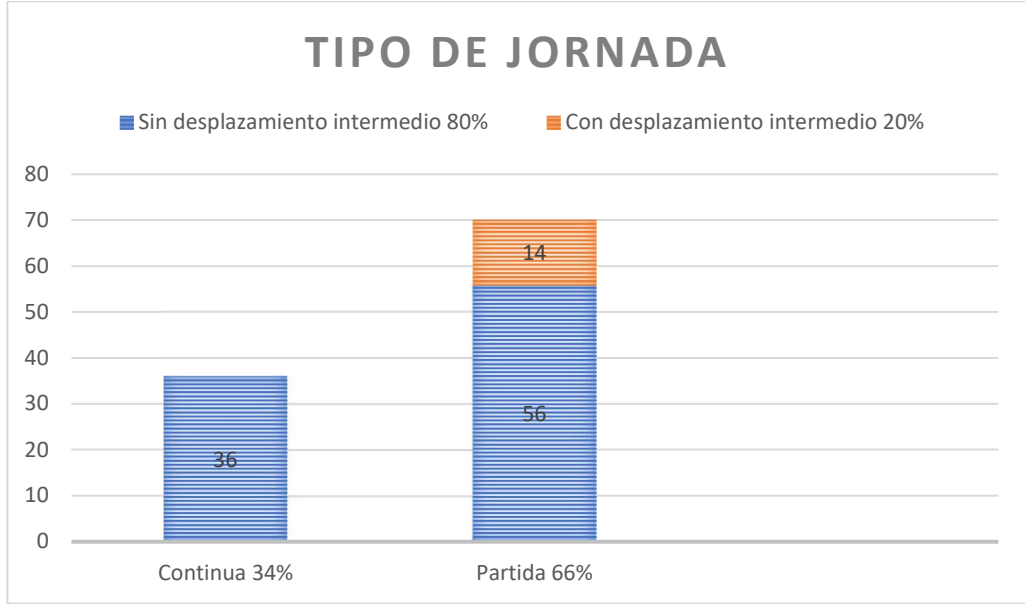
De las diferentes jornadas laborales establecidas se establecen los siguientes rangos de entrada y salida al centro de trabajo:

- Los trabajadores con jornada continua:
 - Entrada en horario de mañana entre las 8:30 y las 10:00 h.
 - Salida en horario de mañana entre 13:00 y las 17:45 h.
 - Entrada en horario de tarde a las 15:00 h.
 - Salida en horario de tarde a las 19:00 h.

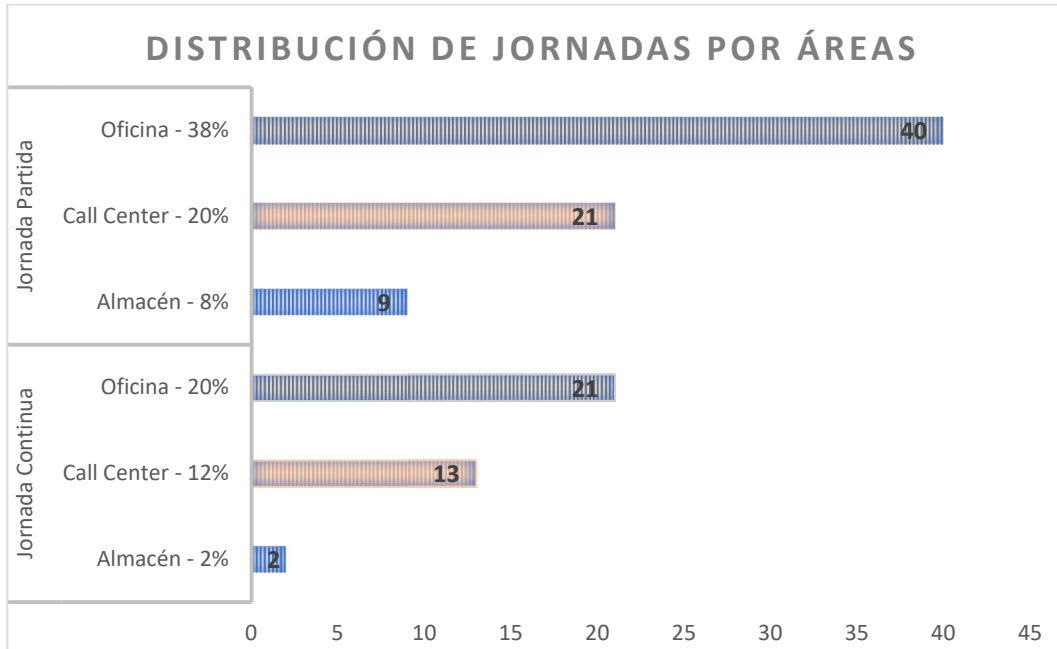
- Los trabajadores con jornada partida:
 - Entrada en el periodo 1 entre las 8:15 y las 10:00 h.
 - Salida en el periodo 1 entre las 13:00 y las 15:00 h.
 - Entrada en el periodo 2 entre las 13:45 y las 15:00 h.
 - Salida en el periodo 2 entre las 15:00 y las 18:30 h.

Los trabajadores con jornada continua representan el 34% (un total de 36 trabajadores) de las personas encuestadas su trabajo se desarrolla sin periodos de interrupción excepto para los descansos preceptivos.

Los trabajadores con jornada partida representan el 66% (un total de 70 trabajadores) de las personas encuestadas y en su caso se establece un descanso de 45' para su periodo de comida. El 80% de los trabajadores con jornada partida no realizan ningún desplazamiento intermedio para disfrutar de su descanso / comida, el 20% restante se desplazan a su municipio o al centro urbano de Galdácano durante este periodo.



La distribución de las jornadas por área de trabajo es directamente proporcional a la representatividad total de cada área entre el censo total de trabajadores encuestados.





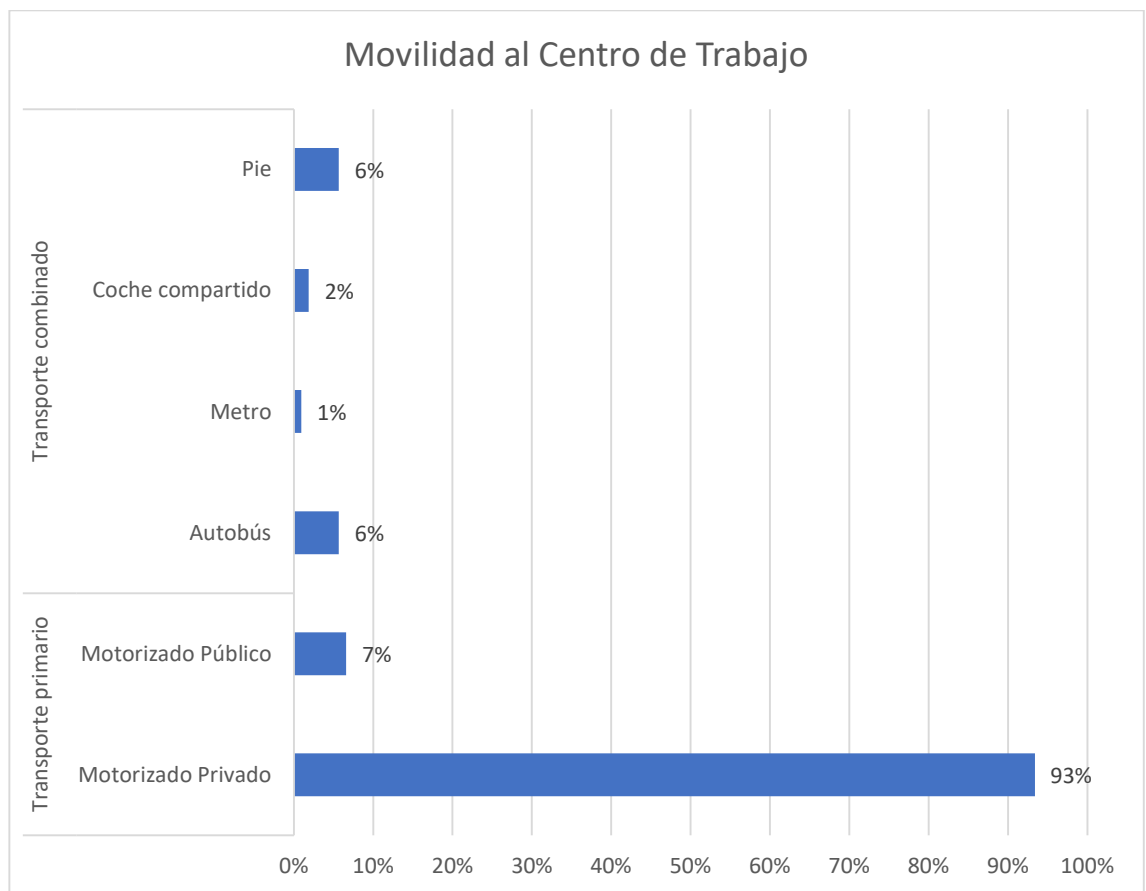
PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

Respecto a la movilidad de los trabajadores los datos obtenidos consolidan la movilidad motorizada como la principal elección por parte de los trabajadores para sus desplazamientos al centro de trabajo, tan solo un 6% de los encuestados utilizan la red de peatones y únicamente como transporte combinado de 1ª o 2ª elección para la finalización del trayecto y una vez utilizado el transporte motorizado de carácter público como su transporte habitual (metro y autobús).

El transporte público representa tan solo el 7% de la movilidad motorizada a través del metro y autobús y en el 100% de las personas encuestadas necesita de un segundo transporte combinado y de un tercero para la finalización del trayecto hasta el centro de trabajo.

El transporte privado motorizado ya sea a través de coche / moto propio o compartido es el principal medio de movilidad elegido por los trabajadores de Kalamazoo y representa el 93% de los encuestados. De ellos solo un 2% reconoce utilizar alternativas como el coche compartido como segunda opción de movilidad en ocasiones puntuales.

Ninguna de las personas encuestadas utiliza la bicicleta como medio de transporte no motorizado para el acceso al centro de trabajo.





6.2.2 Análisis de la demanda de movilidad – Conclusiones

Detección y valoración de oportunidades de mejora en el sistema de movilidad al centro de trabajo de Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U., finalizada la fase de estudio de los datos disponibles obtenidos a través del cuestionario de movilidad en el que han participado los trabajadores de Kalamazoo se extraen las siguientes conclusiones:

a. Evaluación de la estructura, cantidad y características de las infraestructuras, específicas o compartidas, para cada modo desplazamiento:

- Movilidad a pie:
 - El nivel de cobertura para la movilidad a pie es la principal oportunidad de mejora, no existe acceso peatonal hasta centro de trabajo de Kalamazoo, desde ningún punto del municipio con la suficiente seguridad para los trabajadores debido a la ausencia de vías peatonales y de cruces o accesos regulados por semáforos, pasos de peatones etc.
 - La idoneidad del diseño y trazado de las vías peatonales no se resuelven para el caso de los desplazamientos fuera del ámbito estrictamente urbano a pesar de que el emplazamiento de Kalamazoo se encuentra en un área de constante crecimiento empresarial y comercial.
- Movilidad en bicicleta:
 - El nivel de cobertura para la movilidad en bicicleta es posible desde las áreas de residencia más cercanas al municipio de Galdácano.
 - La organización de la red interna de movilidad en bicicleta se realiza a través de bidegorris desde el centro urbano hasta los municipios adyacentes, pero es inexistente para los municipios más alejados.
 - El estado de conservación de los bidegorris urbanos es correcto, pero se deteriora en el ámbito de la vía de acceso N-634.
 - La regulación de la circulación se comprende dentro de los límites y normativa común para la movilidad motorizada.
 - No existen zonas de aparcamiento específico dentro del centro para este tipo de movilidad.
- Movilidad en autobús:
 - El nivel de cobertura para la movilidad en autobús es de un 55% entre el municipio de localización del centro de trabajo y los municipios de residencia de los trabajadores de Kalamazoo.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

- La organización de la red de infraestructuras para el transporte público en autobús es buena hasta el centro urbano y polígonos industriales comprendidos en el trayecto, aunque no para el Polígono Industrial Izaga en donde no existe en la actualidad parada de autobús a pesar de que el trayecto de este servicio comprende su paso por la N-634 y por la rotonda de acceso al polígono.
- El diseño y trazado de la red de transporte en autobús es correcta para los municipios comprendidos en las zonas del Gran Bilbao, Busturialdea, Durangaldea y Arratia, pero es inexistente para los residentes en Margen Izquierda, Uribe Kosta, Encartaciones y Txorierri a pesar de su cercanía.
- Su estado de conservación es bueno y su regulación se encuadra en el marco común de la red viaria de transporte motorizado sin carriles de exclusividad.
- Movilidad en vehículo privado:
 - El nivel de cobertura para la movilidad motorizada a través de vehículo privado es de un 100% para todas las áreas activas tanto dentro del municipio como con los municipios adyacentes de residencia de todos los empleados de Kalamazoo.
 - La organización, morfología y mallado de las redes para acceso al centro de trabajo se distribuye a través de las siguientes rutas:
 - Margen Izquierda y limítrofes (Castro Urdiales): A-8, AP-8 y N-637
 - Encartaciones: A-8, AP-8 y N-2701
 - Arratia: N-240 y N-634
 - Gran Bilbao y limítrofes (Llodio): AP-68, BI-625, AP-8 y N-634
 - Uribe Kosta: A-8, BI-634, BI-637, BI-631 y BI-2120
 - Busturialdea: BI-631, BI-634 y BI-635
 - Mungialdea: BI-631 y N-634
 - Durangaldea: AP-8 y N-634
 - Txorierri: A-8, BI-631, BI-637, BI-737 y N-634
 - El diseño y trazado de la red es correcto, aunque se encuentran puntos de congestión no resueltos en determinados tramos de la A-8, N-637 (Corredor del Txorierri) y BI-637 a su paso por Artaza, así como en las entradas y salidas de Bilbao en las horas punta.
 - El estado de conservación de la red de movilidad privada es óptimo, así como la regulación de la circulación que se encuentra limitada y protegida por radares en los puntos de mayor afluencia de tráfico.
 - Los principales puntos negros del trazado de la red viaria de Vizcaya coincidentes con los posibles trayectos de movilidad al centro de trabajo de Kalamazoo son:



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

- BI-2701, Sopuerta.
 - Las carreteras que unen Muskiz y La Arena, Barakaldo y Trapagaran.
 - Las carreteras nacionales hacia Santander.
 - Y las carreteras nacionales entre Cruces y Erletxes por el puente de Rontegi.
- Movilidad en ferrocarril:
 - El nivel de cobertura para la movilidad en autobús es de un 76% entre el municipio de localización del centro de trabajo y los municipios de residencia de los trabajadores de Kalamazoo.
 - La congruencia de su organización y morfología sin embargo no es consistente ya que los accesos se encuentran en zonas de escasa accesibilidad y hacen necesario la utilización de múltiples transportes combinados para su utilización.
 - La idoneidad del diseño y su trazado se consideran mal resueltos, alejados de los centros urbanos excepto para la capital vizcaína e inexistente en el área de Uribe Kosta.
 - Su estado de conservación y accesibilidad son igualmente poco recomendables excepto en las zonas de confluencia con la red de Metro Bilbao y en su mayoría consisten en apeaderos a la intemperie.
 - Como opción de transporte combinado Euskotren ofrece la posibilidad de parking a los efectos de una movilidad pública disuasoria en algunas de las estaciones como son Durango y Galdakao.

b. Evaluación de los factores generadores de la demanda de desplazamientos:

- El balance global y zonal del equilibrio entre la población activa y los flujos salientes y entrantes de movilidad, en el municipio de Galdácano hasta el centro de trabajo de Kalamazoo en el Polígono Industrial Izaga hacen necesario una demanda total de desplazamientos motorizados para el desarrollo de la actividad empresarial o bien para la realización de actividades comerciales.
Los desplazamientos en los accesos al Polígono industrial Izaga se han incrementado al convertirse en una zona mixta comercial e industrial.
- El grado de dispersión de las zonas de residencia de los trabajadores de Kalamazoo es alto y como consecuencia los desplazamientos motorizados son inevitables y la posibilidad de establecer medidas de optimización de la movilidad motorizada a través de vehículos compartidos es complicada y aplicable solo para determinadas áreas de influencia.



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

- La densidad empresarial la zona es media-alta, el crecimiento del polígono industrial de emplazamiento es progresivo y constante, en la actualidad se encuentran ubicadas un total de 7 actividades empresariales que suponen una movilidad motorizada tanto de vehículos privados como de mercancías:



- DHL Express
- Grupo CYS
- Industrial Relax
- GLS (en construcción)
- Iron Mountain España
- Elecnor
- Kalamazoo Productos de Oficina



La demanda se verá incrementada además con la inminente construcción del proyecto de naves logísticas ya en desarrollo de más de 37.000 m2.





c. Valoración de la demanda:

- Las dimensiones de los flujos principales de movilidad consolidan la movilidad motorizada como la principal para el acceso al Polígono Industrial Izaga, la ausencia de acceso peatonal y de pasos seguros desde el centro del municipio dificulta el acceso a pie de los residentes en el municipio, así como de los trabajadores que utilizan transporte público y necesitan realizar un transporte combinado a pie. La demanda peatonal solo es posible a partir del acceso directo al polígono de localización en donde las infraestructuras peatonales están claramente identificadas. La demanda de transporte público se consolida como una opción deseable y creciente, aunque sin infraestructuras suficientes por ausencia de paradas o por paradas dispersas y alejadas del centro urbano y del polígono industrial y a su vez sin conexión a través de vías peatonales seguras.
- Distribución espacial de la demanda
La distribución de las vías de movilidad se realiza a través de la red primaria y secundaria de carreteras de Vizcaya detalladas en el presente cuadro:

Carretera	Codificación	Origen	Destino	Viales	Anillo de circunvalación
A-8	Autovía del Cantabrico	Lugo	Bilbao	BI-10	Circunvalación Sur de Bilbao
AP-8	Autopista del Cantabrico	Irun	Bilbao		
N-240	Trafico local	Bilbao	Vitoria		
N-634	Trafico local	Donosti	Santiago Compostela		
N-637	Corredor Txorierrri	Larrabetzu	Puente Rontegui	BI-30	Norte y Este del Anillo de Bilbao
BI-637					
N-2701	Comarcal	Muskiz	Sopuerta		
BI-625	Red básica	Oduña	Bilbao		
BI-631	Autovía provincial	Bilbao	Mungia		
BI-634	Red básica	Sopelana	Getxo		
BI-635	Red básica	Gernika	Amorebieta		

- La matriz o matrices de atracción y generación de demanda de movilidad al municipio son:

Motivo	Codificación
Casa	5
Trabajo	5
Estudios	2
Compras	3
Medico / Hospital	3
Visitas	1
Acompañamiento	1
Gestiones personales	1
Gestiones laborales	4
Ocio y diversión	2
Comida / Cena	2
Sin destino fijo	1
2ª Residencia	1

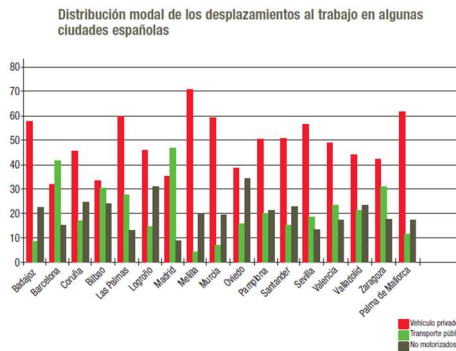
Valoración	Codificación
Obligada	5
Recurrente	4
Ocasional	3
Probable	2
Improbable	1



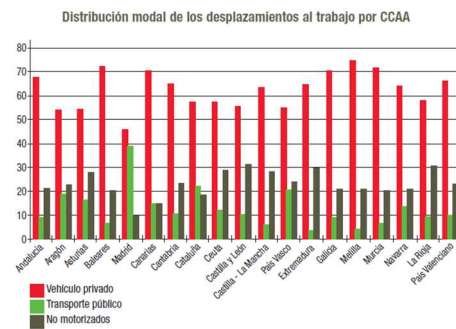
PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

La generación y atracción diaria de viajes por grandes motivos y zonas de transporte, se produce en el municipio principalmente por residencia y trabajo o gestiones laborales, seguido fundamentalmente por motivos comerciales y médicos debido a la atracción del Hospital de Galdakao sobre las áreas de influencia adyacentes.

- El reparto modal y su comparación
El 93% de los trabajadores se desplazan a través de vehículo privado y el 7% a través de transporte público y es inexistente para la movilidad no motorizada. Muy lejos de los datos de la capital de provincia (Bilbao) en donde solo el 35% de la movilidad se realiza en vehículo privado, el 33% a través de transporte público y casi un 25% a través de medios no motorizados.



(Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda 2001. INE)



(Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda 2001. INE)

Por su parte las medias en la comunidad autónoma del País Vasco se distribuyen entre el 55% de vehículo privado y un 22% de transporte público, mientras que la movilidad no motorizada se mantiene en torno al 25%.

- La distribución horaria y semanal de la movilidad es constante entre las 8:00 h. y las 20:00 h., debido a los turnos y horarios flexibles y a la consolidación del polígono y su acceso como zona comercial.
- La distribución por motivos:
 - Actividad empresarial
 - Actividad comercial: supermercados, comercio al por menor, sector servicios...





d. Congruencia entre la oferta y la demanda para cada medio de transporte:

- El grado de congestión de la red viaria se mantiene alto para las principales vías de acceso que circundan la capital vizcaína tales como el Corredor del Txorierrri, Puente de Rontegi y la recta de Artaza, si bien los trazados y secciones son correctos la densidad de desplazamientos en las horas punta provocan la saturación de las vías y del tráfico rodado para acceder a los diferentes emplazamientos de los polígonos industriales alrededor de la capital vizcaína como es el caso del Polígono Industrial Izaga en Galdakao.

No existen conflictos en la gestión de aparcamientos ya que tanto el emplazamiento como el trazado y sus diferentes secciones son correctas y su utilización es ágil.

La existencia de infraestructuras ferroviarias y bidegorris se manifiestan con un bajo nivel de utilización debido a su lejanía respecto al centro de trabajo y a la falta de opciones respecto al transporte combinado.

- La adecuación funcional, en cuanto a disposición y especialización (tráfico de paso) de las infraestructuras de acceso al polígono industrial Izaga se muestran suficientes en el momento actual si bien se previenen ya insuficientes en la medida en que no se realicen accesos alterativos al crecimiento de la actividad del polígono y a la densidad de circulación de vehículos pesados para el transporte de mercancías.



- El nivel de calidad tanto de las redes como del servicio de las líneas de transporte público con mayor demanda entre los trabajadores de Kalamazoo es insuficiente no en cuanto a la prestación del servicio como tal sino en cuanto a la accesibilidad al mismo debido a la ausencia total de paradas con acceso al centro de trabajo en condiciones de seguridad.



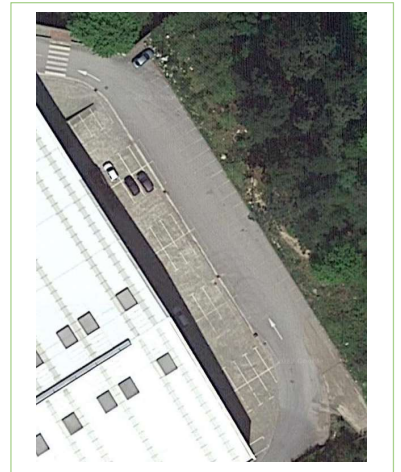
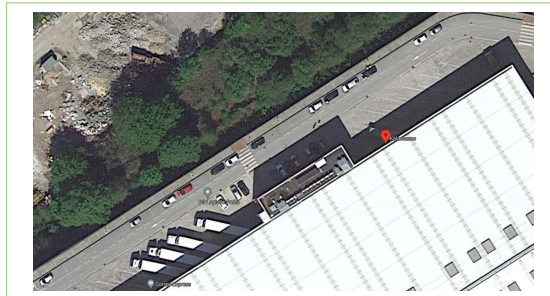
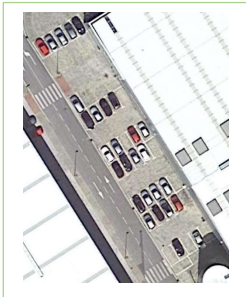
6.3 Análisis de la gestión de aparcamientos

Inventario y análisis, las plazas de aparcamiento del centro de trabajo de Kalamazoo Productos de Oficina, S.L.U.:

El centro dispone de 3 zonas de aparcamiento distribuidas entre la fachada principal para acceso por puerta principal tanto para los trabajadores del área de almacén como de oficinas, fachada lateral y fachada trasera para acceso por puerta lateral a ambas áreas de trabajo.

Inventario de plazas de aparcamiento por zona:

- a. Fachada principal: un total de 41 plazas todas ellas en batería con reserva de 3 plazas para movilidad reducida en cumplimiento de la normativa aplicable.
- b. Fachada lateral: un total de 47 plazas.
 - i. 15 plazas para aparcamiento en batería
 - ii. 32 plazas públicas para aparcamiento en línea
- c. Fachada trasera: un total de 76 plazas.
 - i. 47 plazas para aparcamiento en batería
 - ii. 29 plazas públicas para aparcamiento en batería



La dotación de plazas de aparcamiento en el municipio debe contemplarse, desde su doble condición, de garantía de accesibilidad y de instrumento de control en relación al uso del vehículo privado.

Las infraestructuras para aparcamiento de vehículos son una de las condiciones imprescindibles para el funcionamiento de los sistemas de movilidad, tanto públicos como privados, tanto de personas, como de mercancías.

El Ayuntamiento de Galdácano dispone de un total de 5 parkings de carácter público y rotatorios para facilitar la gestión en la utilización de las plazas y favorecer el entorno y usabilidad de los residentes y visitantes del municipio. Regulación tipo OTA y carácter convencional (sin infraestructuras para movilidad eléctrica):



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

e. Parking para automóviles:

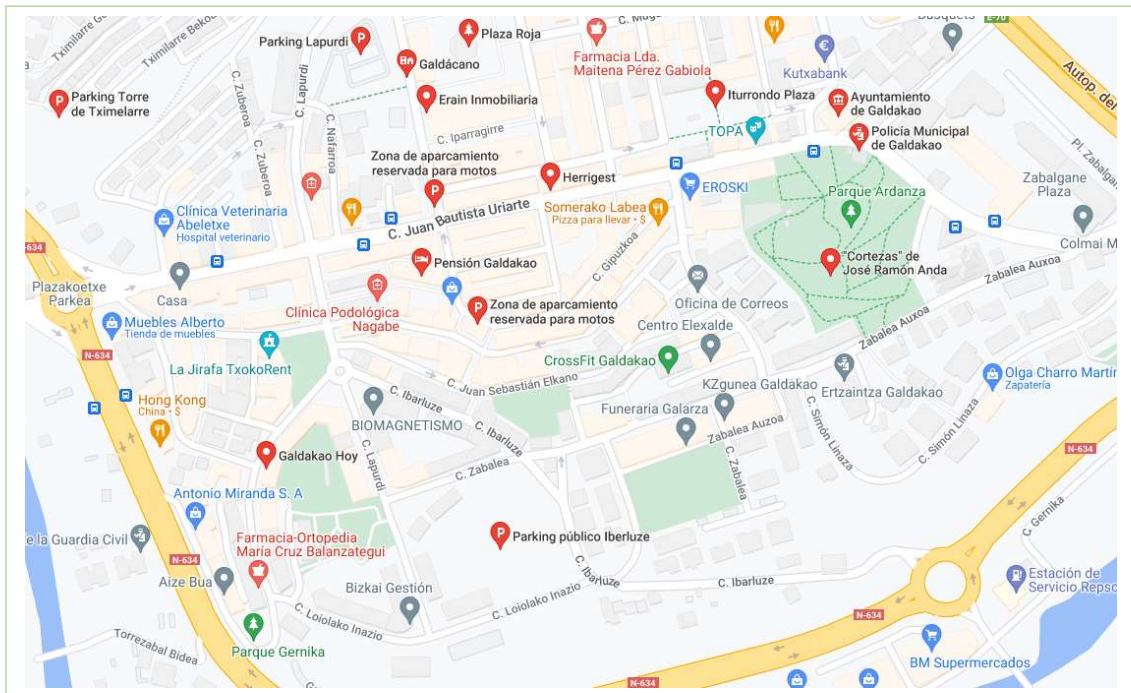
- a. Lapurdi
- b. Tximelarre
- c. Iberluze

f. Parking para motocicletas:

- a. Euskadi Kalea
- b. Gipuzkoa Kalea



Mapa de ubicación de parking público en el centro urbano de Galdácano:





7. DEFINICION DE OBJETIVOS E INDICADORES

Una vez documentada la formulación del diagnóstico de la movilidad al centro de trabajo de Kalamazoo Productos de Oficina realizado en el apartado anterior y disponiendo de un conocimiento fundado de:

- los condicionantes a la movilidad local
- las características de la oferta y la demanda
- la valoración de los problemas y conflictos actuales
- y de la identificación de las potencialidades existentes en el centro de trabajo y en el municipio de Galdácano

Y de cara de cara a intervenir sobre la situación reflejada se identifican en el cuadro adjunto los siguientes objetivos e indicadores:

7.1 Objetivos

- Reducir en un 20% el número de kilómetros realizados por los trabajadores de Kalamazoo en sus desplazamientos al centro de trabajo
- Desinducción del vehículo privado
- Aumentar el número de vehículos eléctricos hasta alcanzar el 100% de la flota
- Mejorar el conocimiento de los trabajadores de Kalamazoo de las opciones de movilidad sostenible a su alcance
- Mantener en cota "zero" el número de accidentes in itinere
- Mantener en cota "zero" el número de accidentes en misión
- Favorecer la implantación de modelos de movilidad sostenible: transporte público, a pie y en bicicleta
- Fomento de la modalidad de transporte en bicicleta
- Fomento de la movilidad peatonal al censo de empleados de Kalamazoo residente en el municipio de Galdakao
- Fomentar el uso compartido del vehículo privado entre los trabajadores
- Reducción de las emisiones de CO2 por parte de los trabajadores de Kalamazoo a través de sus desplazamientos diarios al centro de trabajo

7.2 Indicadores

- Número de kilómetros por trabajador
- Número de viajes en vehículo privado
- Número de vehículos eléctricos o híbridos
- Reparto modal
- Número de accidentes
- Cálculo de toneladas de CO2



PLAN DE MOVILIDAD – KALAMAZOO PRODUCTOS DE OFICINA, S.L.U.

Objetivos específicos	Indicadores	Medidas vinculadas
Reducir en un 20% el número de kilómetros realizados por los trabajadores de Kalamazoo en sus desplazamientos al centro de trabajo	Número de kilómetros por trabajador	Instauración del teletrabajo como jornada laboral 1 día a la semana
Desinducción del vehículo privado	* Aforo global en la movilidad motorizada * Número de viajes en vehículo privado	* Modelo de ciudad * Todas las medidas vinculadas al PMS
Aumentar el número de vehículos eléctricos hasta alcanzar el 100% de la flota	* Número de vehículos eléctricos * Número de vehículos híbridos	* Instalar puntos de recarga en las instalaciones del centro de trabajo para uso de los trabajadores de Kalamazoo * Facilitar instalaciones acordes para la transición a vehículos eléctricos para los trabajadores de Kalamazoo
Mejorar el conocimiento de los trabajadores de Kalamazoo de las opciones de movilidad sostenible a su alcance	Reparto modal	* Semana de la movilidad * Publicidad medios de transporte públicos y horarios
Mantener en cota "zero" el número de accidentes en itinere	Número de accidentes	Promover la mejora de la señalización viaria a través de las plataformas públicas e institucionales, en especial del Ayuntamiento de Galdácano: https://www.galdakao.eus/esaiguzu
Mantener en cota "zero" el número de accidentes en misión	Número de accidentes	Promover la mejora de la señalización viaria a través de las plataformas públicas e institucionales, en especial del Ayuntamiento de Galdácano: https://www.galdakao.eus/esaiguzu
Favorecer la implantación de modelos de movilidad sostenible: transporte público, a pie y en bicicleta	Reparto modal	Negociación con la Dirección Territorial de Transporte y el Ayuntamiento de Galdácano la implantación de una parada de Bizkaibus a pie del polígono industrial Izaga
Fomento de la modalidad de transporte en bicicleta	Reparto modal	Instalación de racks de aparcamiento de bicicletas en el acceso preferente al centro de trabajo
Fomento de la movilidad peatonal al censo de empleados de Kalamazoo residente en el municipio de Galdakao	Reparto modal	Solicitar al Ayuntamiento de Galdakao acciones físicas de calmado del tráfico rodado en favor de la movilidad peatonal
Fomentar el uso compartido del vehículo privado entre los trabajadores de Kalamazoo	Reparto modal	Integración de los hábitos de transporte individual a través de la plataforma anfibium: https://anfibium.com/
Reducción de las emisiones de CO2 por parte de los trabajadores de Kalamazoo a través de sus desplazamientos diarios al centro de trabajo	Cálculo de toneladas de CO2	* Programa de concienciación a través de la plataforma anfibium * Formación sobre conducción eficiente * Todas las medidas del PMS de Kalamazoo
Reducir el número de desplazamientos a centro urbano en horario de descanso	Número de desplazamientos	Racionalización de los horarios laborales reduciendo el periodo de descanso para comida



8. PLAN DE ACCIÓN

Conocido el diagnóstico de movilidad de la empresa y establecidos los objetivos a alcanzar, Kalamazoo Productos de Oficina define en este punto un plan de actuación con las acciones correctoras que puedan afectar a la movilidad de la empresa y que sean útiles para la consecución de dichos objetivos.

Las acciones correctoras a adoptar se reflejarán en la tabla de acciones correctoras del ANEXO III.

8.1 Realizar un Plan de Movilidad en la empresa

Se crea la figura del Gestor de Movilidad de Kalamazoo Productos de Oficina con el fin de implantar un Plan de Movilidad. En la medida de lo posible su función primordial a partir de la elaboración del plan será la de buscar sinergias con otras empresas del polígono y con las administraciones públicas locales con el fin de realizar un diagnóstico de la situación a nivel global fuera del centro de trabajo y conocer los puntos débiles sobre los que debería actuarse de manera prioritaria.

8.2 Realizar gestiones con las autoridades competentes para inducir mejoras en el transporte público

- Establecer paradas cercanas a la empresa.
- Conseguir horarios de transporte público coincidentes con la entrada/salida del trabajo.
- Aumento o establecimiento de frecuencias adecuadas de transporte público.
- Facilitación o eliminación de transbordos consiguiendo coincidencias de horario entre transportes.
- Colocación de marquesinas en paradas.

8.3 Promover el uso del coche compartido en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo

- Información para compartir coches privados, provocando la realización de reuniones informativas, anunciándolo en el tablón de anuncios o intranet o cualquier medio de comunicación colectivo articulado.
- Invitar a los trabajadores mediante reuniones o campañas el empleo de coche compartido.
- Utilización de un sistema de gestión de coche compartido a través de la plataforma Anfibiium: <https://anfibiium.com/>.



8.4 Fomento de modos de transporte verde

- Inducir la mejora de las vías de acceso a la empresa para los peatones (inducir la colocación de aceras en el polígono o en el trayecto al polígono).
- Inducir el empleo de bicicletas dotando de aparcamiento para bicicletas a los empleados de Kalamazoo, induciendo el establecimiento de carriles bici para acceder a la empresa o polígono.

8.6 Realizar campañas de concienciación específicas

La empresa realizará campañas sobre prevención de accidentes laborales de tráfico, conducción segura, conducción eficiente y empleo de medios alternativos al vehículo particular para que los trabajadores tomen conciencia del riesgo existente y las medidas a adoptar.

8.7 Teletrabajo

En los puestos en los que sea posible, la empresa facilitará que los trabajadores realicen tareas desde su domicilio o desde los diferentes centros de trabajo de la empresa.

8.8 Planificación de las visitas

Planificar el transporte de mercancías o valijas entre delegaciones o incluso con proveedores o clientes acumulándolos para concentrarlos en días concretos y en zonas concretas.

8.9 Establecimiento de un sistema de videoconferencia

Para facilitar que las reuniones entre delegaciones o incluso con clientes o proveedores, se realicen mediante videoconferencia. La empresa facilitará las herramientas y formará a los trabajadores en su utilización a través de Teams.

Los distintos departamentos y áreas de Kalamazoo realizarán un inventario de proveedores y clientes con posibilidad de uso de videoconferencia para la comunicación y transmisión de información cuando la visita presencial no sea relevante y no aporte un valor añadido a la comunicación.

8.10 Fomentar el e-learning

Impartir la formación a los trabajadores a distancia o mediante Internet en vez de tener que desplazarse para recibirla siempre y cuando sea posible y la formación presencial no sea relevante y no aporte un valor añadido a la formación.



8.11 Instalación de cargadores para vehículos eléctricos

Con el fin de agilizar el cambio en Kalamazoo hacia una flota de vehículos 100% eléctricos o híbridos, así como fomentar la transición ecológica de los trabajadores hacia una movilidad motorizada sostenible de carácter eléctrico, será imprescindible la instalación de cargadores eléctricos que faciliten la movilidad entre trayectos a través de estos sistemas con menos autonomía.



9. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

Tras el período de tiempo previsto en el programa de implantación, el Gestor de Movilidad realizará un análisis en el que se comparará, a través de los indicadores, los objetivos establecidos con los resultados alcanzados y elaborará, en su caso, una propuesta de mejora y una revisión del Plan de Movilidad. El control y seguimiento de las acciones correctoras adoptadas se realizará mediante la tabla Programa de Trabajo incluida en el ANEXO IV.

Tanto los resultados como la propuesta de mejora serán comunicados a Dirección y a los trabajadores a través de los medios habituales de comunicación colectiva.