

COGO2022/07.162



**UNIVERSITAS**  
Miguel Hernández

SECRETARIA GENERAL

#### NOTIFICACIÓ D'ACORD

**Acord d'aprovació del Pla de mobilitat sostenible de la Universitat Miguel Hernández**

Vista la proposta que formula el vicerector d'Inclusió, Sostenibilitat i Esports i el vicerector d'Infraestructures d'aquesta universitat, **el Consell de Govern, reunit en la sessió ordinària de 28 de juny de 2022, ACORDA per unanimitat:**

Aprovar el Pla de mobilitat sostenible 2022-2025 del campus d'Elx de la Universitat Miguel Hernández d'Elx, en els termes reflectits en el document adjunt al present acord.

Fet que comuniqui perquè en prenguen coneixement i tinga els efectes que pertocuen.

#### NOTIFICACIÓN DE ACUERDO

**Acuerdo de aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de la Universidad Miguel Hernández**

Vista la propuesta que formula el vicerrector de Inclusión, Sostenibilidad y Deportes y el vicerrector de Infraestructuras de esta universidad, **el Consejo de Gobierno, reunido en sesión ordinaria de 28 de junio de 2022, ACUERDA por unanimidad:**

Aprobar el Plan de Movilidad Sostenible 2022-2025 del Campus de Elche de la Universidad Miguel Hernández de Elche, en los términos reflejados en el documento adjunto al presente acuerdo.

Lo que comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

Signat electrònicament per:/Firmado electrónicamente por:

M. Mercedes Sánchez Castillo

SECRETÀRIA GENERAL

Edificio Rectorado y Consejo Social  
Campus de Elche. Avda. de la Universidad s/n – 03202 Elche  
c. electrónico: [secretaria.general@umh.es](mailto:secretaria.general@umh.es)

Página 1 de 1



Código Seguro de Verificación(CSV): PFUMHNWQ1MGFhZmEtODg3Yi0  
Copia auténtica de documento firmado digitalmente. Puede verificar su integridad en <https://sede.umh.es/csv>  
Firmado por MARIA MERCEDES SANCHEZ CASTILLO el día 2022-07-05



**UNIVERSITAS**  
*Miguel Hernández*

# PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022-2025

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ DE ELCHE  
CAMPUS DE ELCHE



## INDICE

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	¡Error! Marcador no definido.
1. INTRODUCCIÓN	2
1.1. ANTECEDENTES	2
1.2. MARCO LEGAL	3
1.3. INFORME DE DIAGNÓSTICO	4
2. OBJETIVOS Y LINEAS ESTRATÉGICAS	16
2.1. OBJETIVOS GENERALES	16
2.2. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	17
2.3. LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y MEDIDAS DE ACTUACIÓN	17
3. PLAN DE ACCIÓN	19
4. PLAZOS DE ACTUACIÓN	39
5. SEGUIMIENTO Y CONTROL	47
5.1. Indicadores de Cumplimiento del Plan	47
5.2. Indicadores de mejora y fomento de la Movilidad Sostenible	48
5.3. Responsables del Seguimiento	49
6. ACRÓNIMOS	50



## 1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad Sostenible (PMS) de la Universidad Miguel Hernández de Elche (UMH) para su campus de Elche se enmarca en las acciones que la Universidad aborda para fomentar la movilidad sostenible entre su comunidad. Con el desarrollo de este documento, la Universidad desea mantener su compromiso con modos sostenibles, más compatibles con la salud y el medio ambiente, contribuyendo a la descarbonización del transporte urbano, haciendo más atractivo el uso del transporte colectivo y de la movilidad activa: i.e., bicicleta, desplazamientos a pie; de manera que el uso privado de vehículos a motor sea más limitado en los desplazamientos fuera y dentro del Campus.

### 1.1. ANTECEDENTES

La elaboración de este PMS para el campus de Elche de la UMH se enmarca en las acciones para el fomento de la movilidad sostenible de la Universidad, dando cumplimiento además a la normativa existente a tales efectos.

Por un lado, se ha considerado el Proyecto de investigación Fundación MAPFRE-UMH sobre Prevención, Medio Ambiente y Salud, a partir del cual se desarrolló el informe Pautas de Movilidad y Huella Ecológica en la UMH en 2008. En ese informe se estudiaron las pautas de movilidad y se calculó la huella ecológica asociada al transporte en la UMH, para lo cual se llevaron a cabo 1.037 encuestas repartidas entre los cinco campus que la componen (Altea, Elche, Orihuela-Desamparados, Orihuela-Salesas y San Juan) y entre los diferentes colectivos que componen la comunidad universitaria (PI/PDI, PAS, personal externo y estudiantado de 1er, 2º y 3er ciclo). De esta forma, se recabaron los medios de transporte utilizados para acceder a la Universidad, así como otros que se podrían usar, la valoración respecto a estas formas de transporte, el perfil socioeconómico y sociopolítico de los encuestados, sus actitudes ante diferentes problemas de carácter social y ambiental, su visión de la movilidad y propuestas para mejorar las pautas de movilidad de la UMH. El grado de sostenibilidad en las pautas de movilidad estuvo principalmente condicionado por el nivel de renta, siendo el estudiantado de 1er y 2º ciclo colectivo con la menor renta y los hábitos de movilidad más sostenibles. Según el citado informe, las pautas poco sostenibles adoptadas por gran parte de la comunidad universitaria justificaron el gran impacto reflejado en el valor de huella ecológica asociado al transporte. No obstante, se determinó que dicho valor podría reducirse en gran medida (hasta en un 58%) si se llevaran a cabo actuaciones encaminadas a la adecuación de infraestructuras y servicios para el transporte público, el acceso a pie y/o en bicicleta al Campus, acompañado, naturalmente, de un cambio de hábitos de movilidad.

También existe un Plan de Movilidad para el campus de Sant Joan d'Alacant realizado en el año 2016, el cual pretende regular y gestionar la movilidad de la UMH en el campus de Sant Joan, garantizando su integración en el entorno urbano que lo rodea, permitiendo de dicha manera asegurar a nivel local, la accesibilidad y movilidad sostenible de todo el personal que integra la Comunidad Universitaria de dicho Campus (i.e., personal docente y/o investigador, personal de administración y servicios, y estudiantado).

Además, previamente a la elaboración del presente Plan, la Universidad ha llevado a cabo desde su creación numerosas acciones y actividades para fomentar la movilidad sostenible entre las personas integrantes de su comunidad universitaria. También es coherente con el objetivo de la política ambiental de la Universidad de fomentar el máximo respeto hacia el medio ambiente.

El PMS-Elche es un complemento al [Plan de Movilidad Urbano Sostenible del municipio de Elche](#), que tiene como objetivo fomentar alternativas eficaces y confortables al vehículo privado, y concienciar socialmente de la necesidad de una movilidad urbana sostenible, ofreciendo a la comunidad universitaria opciones económicas e incentivos para adoptar viajes más sostenibles.



## 1.2. MARCO LEGAL

La principal normativa actual relativa a la movilidad sostenible aplicable a la Universidad es la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, que pretende fomentar la movilidad sostenible en nuestra comunidad y establece nuevas obligaciones para los diversos agentes implicados, tanto públicos como privados. El Artículo 15 regula los Planes de movilidad de los centros de formación, en los siguientes términos:

*“1. Los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente. Para su elaboración se seguirán las especificaciones contempladas en los artículos anteriores en relación con los planes de instalaciones productivas, es decir:*

*- Dichos planes se formularán de manera concertada con las asociaciones de usuarios, y una vez aprobados se remitirán a la autoridad de transporte correspondiente a los meros efectos de su conocimiento.*

*- Las acciones previstas en los planes de movilidad podrán incluir recomendaciones sobre actuaciones a incluir en la programación de actuaciones de las administraciones concernidas en función de sus correspondientes competencias.*

*2. Los mencionados planes de movilidad promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Contemplarán en tal sentido tanto las infraestructuras necesarias en relación con estacionamiento de bicicletas, accesos peatonales-ciclistas, conexiones y paradas para el transporte público, etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.”*

Además, si bien no es de aplicación, se ha tenido presente el punto quinto del artículo 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en la que se precisa que, en los planes de movilidad urbana sostenible para municipios de más de 100.000 habitantes, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

## 1.3. INFORME DE DIAGNÓSTICO

Para la elaboración del presente Plan se realizó un diagnóstico inicial de la situación de movilidad y habitabilidad en el espacio público del Campus de Elche de la UMH ([Fase I Análisis y Diagnóstico](#)). En primer lugar, se analizó la configuración territorial y funcional, incluyendo el contorno territorial, la ordenación y estructura del Campus, así como los principales proyectos en perspectiva. También se incluyeron diferentes escenarios, análisis de la población universitaria y de sus desplazamientos, accesos al Campus, el estacionamiento y el transporte público. Los resultados del citado diagnóstico fueron analizados y publicados para su consulta por parte de las partes interesadas. A continuación, se expone de forma resumida los resultados obtenidos para cada una de las diferentes áreas analizadas.

Cabe indicar aquí, debido al desfase temporal ocasionado por la pandemia de COVID-19 entre la realización de la Fase I (i.e., Análisis y Diagnóstico) y la Fase II (Elaboración del Plan) del presente PMS, se han incluido en el informe algunas aportaciones internas de los vicerrectorados de inclusión, sostenibilidad y deportes y el de infraestructuras, del personal del área ambiental y desarrollo sostenible y del personal de seguridad sobre las incidencias observadas tanto por el (e.g., en el apartado de movilidad de vehículos de mercancías y servicios) de la Universidad.



### 1.3.1. Acceso al Campus

El transporte en vehículo privado ocupa actualmente un papel muy importante en la movilidad del Campus de Elche de la UMH. De forma general, el Campus de Elche de la UMH atrae unos 8125 desplazamientos entre la comunidad universitaria durante un día laboral durante el periodo de clases, de los cuales 6057 son en vehículo privado, ya que el 74,5% de la comunidad accede en coche y el 3,5% lo hace en moto. El resto de los modos, tienen menor peso en la movilidad, donde el 13,9% se desplaza en modos de transporte no motorizados (10,7% a pie, 3,0% en bicicleta y 0,2% en patinete) y el 7,9% utiliza el transporte público (3,3% en tren, 1,8% en autocar interurbano, y 2,8% en autobús urbano). En cuanto a la cantidad total de peatones que acceden al Campus recogido en los aforos entre las 8:00 y las 20:00 es de 870, así como de la de ciclistas es de 244 (Ver Tabla 1).

Tabla 1. Accesos diarios al Campus de Elche basado en los datos obtenidos mediante aforos automáticos de vehículos, encuestas pantalla y aforos manuales de peatones, ciclistas y patinetes.

ACCESOS DIARIOS	VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR					VEHÍCULO PRIVADO SIN MOTOR				
	COCHE					MOTO	PATINETE	BICICLETA		
	Total	Eléctrico	Híbrido	Diesel	Gasolina	Total	Total	Total	Propia	Bicielx
% TOTAL: 100%	<b>74,5%</b>	0,0%	1,8%	58,5%	39,7%	<b>3,5%</b>	<b>0,2%</b>	<b>3,0%</b>	53,7%	46,3%
Nº TOTAL: 8125	<b>6057</b>	2	107	3542	2407	<b>288</b>	<b>14</b>	<b>244</b>	131	113

Tabla 1. Continuación...

VEHÍCULO PÚBLICO A MOTOR				SIN VEHÍCULO
TREN	AUTOBUS INTERURB.	AUTOBUS URBANO	TAXI VTC	ANDANDO
Total	Total	Total	Total	Total
3,3%	1,8%	2,8%	0,1%	10,7%
270	149	225	8	870

Destaca positivamente que los usuarios que residen en Elche se desplazan al Campus predominantemente en modos de transporte no motorizados (43,3% a pie, 17,2% en bici y 0,2% en patinete), reduciéndose en este caso la cuota de transporte en vehículo privado al 25,9% y en transporte público al 13,3%. Sin embargo, el estudiantado estudiantes y trabajadores del Campus que residen en Alicante, se desplazan en su mayoría en vehículo privado (61,1% en coche y 0,1% en moto), mientras que el resto lo hace en transporte público (33,4% en tren y 5,4% en autocar interurbano). Por lo que respecta a la comunidad universitaria que reside en el resto de los municipios, el reparto modal es similar a la que lo hace en Alicante, manteniéndose un predominio del transporte privado (62,8% en coche y 2,4% en moto), desplazándose el 34,8% restante en transporte público (23,1% en tren y 11,7% en autocar interurbano).

El desplazamiento al Campus se realiza principalmente para estudiar, en el caso del estudiantado, y para trabajar, en el caso del PI/PDI y PAS. En un porcentaje más reducido está para hacer deporte o realizar gestiones administrativas. La asistencia media semanal es de 4,7 días a la semana y la media diaria es de 1,3 veces al día. Todo ello se traduce, como se ha comentado anteriormente, en la atracción de unos 8125 desplazamientos diarios al Campus.

El lugar de procedencia de los usuarios que acceden al campus es principalmente Elche (37,8%), Alicante (19,8%) y la comarca de la Vega Baja del Segura (12,5%). El resto procede de las demás comarcas



de la provincia de Alicante, siendo mayor el número de usuarios que proceden de las comarcas de L'Alacantí, Medio Vinalopó y Bajo Vinalopó. También provienen usuarios desde la provincia de Murcia. En cuanto a los que se desplazan en coche, se concentran principalmente los procedentes de Elche (35,4%) y Alicante (30,1%), mientras los que lo hacen en tren tienen su origen en Alicante (38,5%), la comarca de la Vega Baja (34,6%), la provincia de Murcia (15,4%) y el resto de la comarca de L'Alacantí (11,5%).

El Campus tiene una buena infraestructura de carreteras de acceso, hecho que conlleva que sea atractivo para el uso del transporte privado. El acceso se puede realizar a través la autovía principal A-70, mediante la autovía de circunvalación EL-20, accediendo por medio de la CV-850, CV-86 (Vía Parque) y la N-340, para todos los usuarios que proceden de fuera del casco urbano de Elche. Los que residen en Elche pueden acceder al Campus a través del Camino del Pantano y las Avenidas del Alcalde Vicente Quiles, de la Universidad de Elche y de la UNESCO.

El reparto de entradas en los diferentes accesos es bastante equitativo. Aun así, las entradas Norte (20%), Este (19%) y Sur 2 (19%), son las que más vehículos concentran, ya que las dos primeras son las que mejor conectadas están con las vías principales de acceso desde fuera de Elche y la tercera es la más próxima desde el casco urbano. La mayor afluencia de vehículos se produce entre las 8:00 y las 10:00 horas, mientras que durante la tarde se suavizan ligeramente las entradas. En las entradas Sur 2, Sur 3, Norte y Oeste, los accesos vespertinos son más elevados que en el resto motivado por la ubicación de la Escuela Oficial de Idiomas y el Conservatorio junto a las dos primeras, y por encontrarse las dos últimas próximas a la zona deportiva.

Estos datos son corroborados por los resultados de la encuesta realizada a la comunidad universitaria, mostrados en el capítulo 4. En ella, los usuarios que acceden en transporte privado manifiestan acceder en mayor medida entre las 8:00 y las 10:00 horas, lo que significa que los accesos por las tardes están motivados por los aspectos anteriormente comentados. En cuanto a los puntos de entrada, existe un predominio de la entrada Norte (28,6%), por lo que demuestra también la influencia tanto de la Escuela Oficial de Idiomas como del Conservatorio en el aprovechamiento del Campus para el estacionamiento del vehículo de los que realizan estas actividades.

Aunque para las salidas el reparto también es bastante equitativo, hay predominio en la salida Norte (21%), Este (19%) y Sur 3 (19%), debido a su mejor conexión con la red de carreteras. Por lo que respecta a la distribución horaria, mientras que en la salida Sur 1 empiezan a partir de las 15:00 y se prolongan hasta las 19:00, para el resto se inician a partir de las 13:00 y se mantienen, o incluso crecen en la Sur 2, Sur 3 y Este, hasta las 21:00 horas.

Contrastando estos datos con los resultados obtenidos de la encuesta a la comunidad universitaria que se reflejan en el capítulo 4, los horarios de salida de los usuarios de transporte privado coinciden con los obtenidos en los aforos. Los usuarios también indican como la salida Norte (37,2%) la más utilizada seguida de la Oeste (21,6%) y Sur 3 (20,6%).

Según lo comentado y comprobado, el dimensionamiento de las infraestructuras de acceso y salida del Campus para el vehículo privado es adecuado. No obstante, los viarios de acceso a las entradas Norte y Este, los cuales aglutinan un tráfico importante de los vehículos que acceden al Campus, no presentan marcas viales delimitando los carriles de circulación, por lo que actualmente los vehículos circulan en ambos sentidos sin delimitación de los carriles.

En cuanto al tráfico de vehículos pesados, utilizan mayoritariamente la entrada/salida Oeste (29%), lo que es positivo porque este acceso no interfiere con las principales avenidas que dan acceso al casco urbano de Elche.

Para el transporte a pie o bicicleta, también existe una red peatonal y de carril-bici para acceder al Campus. Sin embargo, su uso está prácticamente reducido a los residentes en Elche, ya que el resto de los municipios se encuentran a una distancia excesiva para utilizar estos modos de transporte no motorizados para desplazarse al Campus.





Los horarios con mayor punta de entradas coinciden con los de los vehículos motorizados, aunque en este caso se suavizan de forma más considerable por la tarde. Algo lógico, ya que los usuarios que se dirigen a pie a la Escuela Oficial de Idiomas y al Conservatorio no acceden al Campus, mientras que los que lo hacen en vehículo privado sí para utilizar el estacionamiento. En cuanto a las salidas, se encuentran agrupadas en dos periodos principalmente, entre las 12:00 y las 16:00, así como entra las 18:00 y las 20:00 horas.

La entrada/salida principal peatonal del Campus es el P1-2 (Innova), que aglutina el 50,2% de los usuarios. El resto son utilizadas de forma más equitativa, teniendo en cuenta que las entradas/salidas P2 y P4 tenían restringido el acceso por obras en el momento del presente estudio diagnóstico. Todos los accesos se encuentran en las Avenidas del Alcalde Vicente Quiles y de la Universidad de Elche, por lo que la utilización de uno u otro dependerá en mayor medida del edificio destino de la actividad y del lugar de procedencia desde el casco urbano. En cuanto a las entradas/salidas más utilizadas en los desplazamientos en bicicleta, predominan la C1-2 (Innova) y la C3-1 (EOI), con el 36,1% y 30,5%, respectivamente. La mayor utilización de la entrada/salida C3-1 (Escuela oficial de Idiomas -EOI-) se debe principalmente a la conexión existente con el carril-bici que, aunque no presenta una continuidad completa a través del aparcamiento E10, es claramente utilizado por usuarios ciclistas.

Además de las entradas/salidas comentadas, existe la posibilidad de acceder a pie al Campus a través de los accesos para vehículos motorizados ubicados en el resto del Campus. Estos accesos no están adecuados al tráfico peatonal por lo que su uso no sería adecuado y, por tanto, no se han tenido en cuenta a la hora de clasificarlos ni de aforarlos. Sin embargo, en la encuesta realizada a la comunidad universitaria, sí que se han incluido estas posibilidades de cara a conocer el lugar de acceso que utilizan los usuarios que se desplazan en modos no motorizados y poder comprobar si realmente son utilizados estos accesos alternativos. Se comprueba que los accesos ubicados en las Avenidas de la Universidad Elche y del Alcalde Vicente Quiles son los más frecuentados, mientras que del resto, solamente existe una pequeña parte que utiliza la entrada Oeste (11,2%).

Ante todo lo expuesto, los accesos principales son adecuados, ya que disponen de acera suficiente para peatones y ciclistas y existe carril-bici. No obstante, este desaparece en la entrada del Campus, lo que puede ocasionar algunos problemas entre peatones y ciclistas en las horas más concurridas, así como con vehículos motorizados en los tramos que se atraviesan aparcamientos. Además de ello, se ha verificado la utilización de la entrada Oeste por una cantidad de peatones y ciclistas a tener en cuenta. Esta entrada se ubica en el Camino del Pantano, que no está adaptado al tránsito peatonal ni ciclista, del mismo modo que no lo está la entrada al Campus. Este hecho puede generar conflictos entre los diferentes modos de transporte, además del peligro que conlleva para los modos no motorizados de desplazamiento.

### 1.3.2. Estacionamiento

Como se ha comentado en el apartado anterior, el 78% de la comunidad universitaria ha indicado que se desplaza en vehículo privado, siendo el 74,5% en coche y el 3,5% en moto. Esto se traduce en que el estacionamiento en el Campus juega un papel importante en cuanto a la movilidad de este colectivo.

La oferta de plazas de aparcamiento del Campus de Elche es de 2671 plazas, de las cuales: 2208 plazas son para coches, 31 para autobuses, 90 para motos, 6 para carga y descarga, 61 para personas con movilidad reducida (PMR), y 287 para bicicletas (ver Tabla 2).





Tabla 2. Oferta de plazas de aparcamiento en el Campus de Elche de la UMH.

OFERTA DE PLAZAS EN EL CAMPUS	
Coche	2208
Moto	90
Autobús	31
Carga y descarga	6
Personas con Movilidad Reducida	61
Bicicletas	287
<b>TOTAL</b>	<b>2671</b>

En el Campus, se puede estacionar el vehículo en 12 aparcamientos diferentes, situados todos repartidos por su perímetro, excepto uno que se ubica más centrado. También existe la posibilidad de aparcar el vehículo en las calles anexas al Campus o en el parking de la EOI, ubicado junto a la entrada Sur 2.

Por lo general, la distribución de aparcamientos del Campus es correcta, ya que se encuentran repartidos por todo el perímetro exterior del Campus cercanos a las diferentes zonas de trabajo o estudio. En su mayoría, la ocupación es relativamente media, ya que salvo en ciertos aparcamientos en la mayoría no se superan niveles de ocupación diarios superiores al 70%. No obstante, es importante tener en cuenta que en el tramo horario entre las 10:00 y las 13:00 horas las ocupaciones sí que son altas (por encima del 85%) e incluso extremadamente altas (por encima del 90% y el 95%) en los aparcamientos más demandados. En algunos de ellos, también se alcanzan estos niveles tan elevados de ocupación entre las 17:00 y las 20:00, Esto sucede en los aparcamientos E1, E7, E10 y E11 (Figura 1), puesto que están situados próximos a las zonas deportivas y a edificios que acogen servicios de investigación, así como que se encuentran cerca de instituciones externas como el Conservatorio o la EOI.

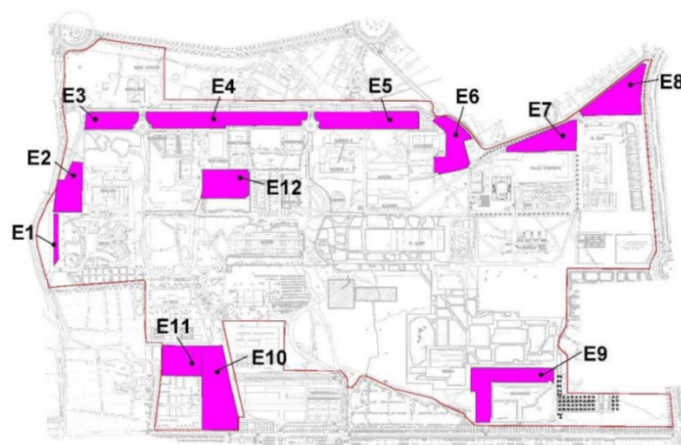


Figura 1. Designación de número de aparcamientos a las distintas zonas de estacionamiento en el Campus de Elche de la UMH.

### 1.3.3. Movilidad en vehículo privado

El transporte privado es el más utilizado por la comunidad universitaria para acceder al Campus. Cuando se distingue por grupos, se observa una diferencia clara, ya que el porcentaje se ve claramente reducido para el estudiantado (44,4%) y aumentado para el PI/PDI y PAS (72,0% y 80,1%, respectivamente). También existe un gran uso del vehículo privado por los usuarios que residen en



Alicante (61,1%), así como en el resto de los municipios (sin incluir Elche ni Alicante, 62,8%), mientras que los que residen en Elche lo hacen en menor medida (23,2%).

El hecho del disponer de carné de conducir y un presumible mayor poder adquisitivo repercuten en un incremento del reparto modal hacia el vehículo privado, aumentándolo en general hasta 53,5% y, en particular, hasta el 50,0% en el estudiantado, que es el colectivo más influenciado por este motivo. Además, los usuarios de transporte privado afirman que eligen este medio porque es más rápido (65,5%) y permite mayor autonomía, independencia y flexibilidad/libertad de horarios (61,9%). También consideran importante la poca oferta de transporte público (53,8%), la comodidad (46,6%) y la puntualidad/regularidad (42,7%). Los motivos principales para no acceder en el resto de los modos de transporte son los siguientes:

- A pie: distancia o tiempo de recorrido excesivo (93,5%) y comodidad que ofrece el vehículo privado (23,7%).
- En bicicleta o patinete: distancia o tiempo de recorrido excesivo (87,3%), inseguridad debida al tráfico (27,3%), inexistencia o discontinuidad del carril-bici (26,5%), comodidad del vehículo privado (26,2%) y sudoración (23,3%).
- En transporte público (tren o autobús): tiempo de viaje excesivo (59,4%), horario inadecuado (48,6%), frecuencia de paso escasa (44,3%), precio elevado (38,4%) y comodidad del vehículo privado (32,3%).

En resumen, el uso del vehículo privado se justifica por cuestiones de distancia o tiempo de trayecto excesivos y comodidad del vehículo privado frente al desplazamiento a pie y en bicicleta o patinete. En el caso de este último, también se dan motivos como la inseguridad debida al tráfico o la inexistencia o discontinuidad del carril-bici. Para el caso del transporte público, además del tiempo de viaje excesivo, tienen casi la misma importancia el horario inadecuado, la frecuencia de paso escasa y, en menor medida, el precio elevado del combustible y la comodidad del vehículo privado.

Respecto a la posibilidad de utilizar un medio alternativo de transporte, evitando así la utilización del vehículo privado, algo más de la mitad de los usuarios estaría dispuesto a ello. Los motivos que indican los que no estarían dispuestos son la necesidad de utilizar el vehículo privado para otras tareas después que no se pueden realizar con otro medio de transporte (44,0%), o bien, la necesidad de usar el vehículo para llevar/recoger a familiares/amistades (19,9%). Los modos de transporte a los que cambiarían estos usuarios en su desplazamiento al Campus serían principalmente el autobús (70,9%) o el tren (21,1%).

La duración media del desplazamiento al Campus en transporte privado está comprendida entre 10 y 19 minutos en su mayoría (47,4%), siendo prácticamente el 90% inferiores a 30 minutos.

Por lo que respecta a compartir vehículo, sólo el 10,1% de conductores, o que a veces lo son, comparte siempre su vehículo, mientras que el 46,6% nunca lo hace. El resto lo hace a veces (8,5%), a menudo (12,0%) o casi nunca (22,8%). El estudiantado es el colectivo que más tendencia tiene a compartir su vehículo (siempre: 17,1%), mientras que el PAS (9,0%) y el PI/PDI (2,0%) lo hacen en menor medida. En cuanto a los motivos por los que no se comparte el vehículo, predomina la falta de compatibilidad de horarios (47,6%), aunque hay otros motivos como las obligaciones después de la estancia en la Universidad (27,1%) o no conocer nadie cerca de la residencia habitual (26,1%).

El 84,5% de los usuarios que se desplazan en coche al Campus manifiestan conocer alguna aplicación móvil o servicio para compartir vehículo. Además, la Universidad ofrece un servicio digital denominado Bolsa de Coche Compartido que permite establecer contacto entre los usuarios de la comunidad universitaria para buscar a otros usuarios de vehículos acordes a ellos. Sin embargo, lo más conocidos entre este colectivo son *Blablacar* (91,8%) y grupos de *Whatsapp* (55,7%), mientras que la Bolsa de Coche Compartido lo es en menor proporción (24,0%). Su utilización es más reducida, ya que solamente la mitad de los usuarios que las conocen las usan en sus desplazamientos al Campus. El servicio más utilizado es el



grupo de *Whatsapp* (85,5%), mientras que la Bolsa de coche Compartido es utilizada solamente por el 8,7% de los usuarios.

Otros aspectos que influyen en el transporte privado son el acceso y el estacionamiento del vehículo, aspectos que ya han sido descritos en los apartados anteriores.

Por último, se ha caracterizado el tipo de vehículo que utilizan los usuarios del Campus que hacen el trayecto en transporte privado. Casi el total son gasolina (53,0%) o diésel (40,9%), mientras que sólo el 5,2% y el 0,8% son vehículos de motor híbrido y eléctrico, respectivamente. Es una cuestión importante a tener en cuenta, con lo que ello conlleva en contaminación atmosférica y acústica.

Tras lo comentado, la elección del transporte privado para desplazarse al campus es elevada, pero al analizar los motivos y la caracterización de los usuarios, se observa que con una buena estrategia para el futuro puede cambiarse la tendencia y fomentar otros modos más sostenibles en detrimento de éste.

#### **1.3.4. Movilidad en bicicleta o patinete**

El Campus no dispone de red de carril-bici, sino que en su interior existe una vía compartida que combina la zona peatonal con la ciclista, si bien es cierto que, en la mayoría de los accesos al Campus, el carril-bici conecta desde el exterior.

La bicicleta es utilizada por el 3,0% de la comunidad universitaria y el patinete por el 0,2%, lo que significa una atracción 244 desplazamientos en bicicleta al Campus y 14 en patinete, siendo el colectivo de estudiantes (6,7%) el que más utiliza la bici y el PAS (1,9%), el patinete. El 53,7% de los usuarios que se desplazan en este modo de transporte al Campus lo hacen con bici o patinete propio.

Según la procedencia de los usuarios, el 17,2% de los que viven en Elche utilizan la bicicleta para desplazarse al Campus y el 0,2% el patinete. Estos porcentajes pueden ser aumentados puesto que hay usuarios de Elche que se desplazan en vehículo privado que tienen una distancia de trayecto aceptable para el cambio de modo. Además, estos modos de transporte son ideales para combinarlos con otros como el transporte público.

Los motivos principales de la no elección de este modo de transporte entre la comunidad universitaria que reside en Elche son sudoración (34,2%), distancia o tiempo de recorrido excesivo (34,1%), comodidad del vehículo privado (25,8%), inexistencia o discontinuidad de carril-bici (24,9%) e inseguridad debida al tráfico (22,2%). Esto significa que hay una posibilidad real para poder potenciar y fomentar este modo de transporte. Además, el 6,5% de los usuarios de transporte privado optarían por la bici o el patinete como modo alternativo de transporte para sus desplazamientos al Campus.

La duración media del desplazamiento al Campus entre los usuarios en bicicleta o patinete está en menos de 20 minutos. Esta duración de viaje supone realizar unos 5 km de distancia a una velocidad tranquila que prácticamente no supone esfuerzo físico. Hay que tener en cuenta prácticamente la totalidad del casco urbano de Elche se encuentra dentro de un radio de 5 km de distancia del Campus.

Los principales problemas que se encuentran los usuarios en el trayecto entre el domicilio y el Campus son la señalización inadecuada de carril-bici en la ciudad (65,0%), la inseguridad debida al tráfico intenso (62,5%) y la falta de infraestructura o discontinuidad de carril-bici desde el domicilio (52,2%). Esto supone que existen algunas deficiencias en las condiciones de circulación de este modo de transporte.

En cambio, en el interior del Campus, la mayoría no encuentra ningún problema para la circulación (52,5%), aunque también manifiestan la falta de carril-bici en el interior del Campus (47,5%). La inseguridad por colisión con peatones (29,5%) tiene un menor peso. Esto significa que la situación del desplazamiento en bicicleta o patinete en el interior del Campus es adecuada, pero puede ser mejorada.

En cuanto al lugar de aparcamiento, la mayoría lo hace en las bases o estaciones del sistema de préstamo (62,1%) si utiliza bicicletas de BiciElx o en aparcabicis situados al aire libre en el lugar de estudios o trabajos (35,0%). No existen problemas para encontrar aparcabicis libres, ya que ningún usuario así lo



ha manifestado. Además, dos tercios de este colectivo indica que son adecuados (66,0%), aunque algunos han comentado que son inseguros ante robos (33,5%). Por tanto, el aspecto a mejorar en este ámbito estaría relacionado con la seguridad. Es importante mencionar que la Universidad ya instaló cámaras de seguridad en los aparcabici del Campus.

Por lo que respecta al servicio de préstamo de bicicletas BiciElx, el 46,3% de los usuarios utilizan el servicio en vez de desplazarse con una bici o patinete propio. En 2018, el servicio ha tenido 41.354 usos en desplazamientos relacionados con el Campus de Elche de la UMH (contabilizados los usos con origen o destino de las estaciones UMH – EOI y UMH – Palau dels Esports). Esto supone que los desplazamientos al Campus aglutinan el 8,6% de los usos de este servicio.

Como síntesis de este medio de transporte, la situación actual es correcta, pero se puede y debe potenciar mejorando los diferentes aspectos comentados para conseguir aumentar el uso de este modo de transporte sostenible.

### **1.3.5. Movilidad en transporte público**

El Campus de Elche de la UHM está conectado con el resto del municipio mediante las líneas D (Carrús/Altabix/Hospital General), F (Centre/Altabix/Sant Antoni), K1 (Sant Antoni/Hospitals) y K2 (Hospitals/Sant Antoni) de autobús urbano, así como la línea R1 (Centre – La Gàlia/Bonavista/Altabix) de autobús interurbano. Cabe mencionar que las líneas K1 y K2 son de reciente implantación (abril de 2019) y surgen a partir de la reestructuración de la anterior línea K (Hospital Vinalopó/Avg. Llibertat/Altabix – Sant Antoni/Hospital General). Esta línea se ha dividido en dos, de tal forma que ahora es circular y se ha convertido en dos líneas, la K1 y K2.

Para la conexión con el resto de las poblaciones tanto de la provincia de Alicante como de Murcia, existe la posibilidad de hacerlo mediante tren, con el servicio de Cercanías de Alicante/Murcia, o bien, mediante líneas de autocar interurbano, especialmente las ofrecidas por la empresa Vectalia, que son las que tienen servicio específico universitario con varias poblaciones.

El transporte público es utilizado prácticamente en su mayoría por el colectivo estudiantil (31,1%), estando en un nivel razonable de uso, relativamente cerca del uso del transporte privado (4,4%). Sin embargo, para el PAS y el PI/PDI, es un porcentaje muy bajo el que se desplaza en este modo de transporte, el 2,3% y el 6,8%, respectivamente.

Entre los motivos que indican los usuarios que se desplazan al Campus en vehículo privado para no hacerlo en transporte público, el principal es el tiempo de viaje excesivo (59,4%), aunque también consideran importante que el horario es inadecuado (48,6%) y la escasa frecuencia de paso (44,3%), así como el precio elevado (38,4%) y la comodidad del vehículo privado (32,3%). Es importante destacar que entre los modos alternativos que indican los usuarios de vehículo privado, éstos estarían dispuestos a cambiar de modo, siendo el autobús el más demandado (38,0%).

El 13,3% del total de los desplazamientos al campus son realizados en autobús urbano, siendo las personas residentes en Elche las que más utilizan esta modalidad de transporte al tratarse de líneas que recorren el casco urbano y las pedanías, quedando todo el recorrido dentro del término municipal ilicitano. Sin embargo, cabe destacar que estos usuarios tienden más a desplazarse al campus a pie (43,3%), así como en bicicleta o patinete (17,4%), reduciéndose en este caso la cuota de transporte en vehículo privado al 25,9%.

En cuanto a la caracterización del transporte en autobús, se indica por parte de sus usuarios que hay masificación en el trayecto de ida al Campus (42,9%, mucha masificación y 57,2%, masificación normal). En el trayecto de vuelta, la masificación es algo menor (42,9%, mucha masificación y 28,6%, masificación normal). En el periodo de exámenes, la masificación del servicio se ve todavía más reducida (71,4%, masificación normal). En relación con la idoneidad de frecuencias y horarios, el autobús urbano es el que muestra mejores resultados por parte de sus usuarios, con el 42,9% que indica que es buena y el 42,2%



que es regular, sin que ningún usuario manifieste que es muy mala. Para la puntualidad del servicio, sucede lo mismo, es el mejor valorado de los tres servicios, con el 71,4% que la considera buena y el 28,6% que es regular. Por lo que respecta al precio del servicio, el 42,9% lo considera alto. Por último, los usuarios valoran globalmente el servicio de autobús urbano como satisfactorio (42,9%) y suficiente (57,1%), en mayor proporción.

Para los usuarios procedentes de Alicante y otros municipios, los servicios de transporte público que utilizan son tanto el tren como el autocar interurbano. Ambos utilizan mayoritariamente el tren (33,4%, los primeros y 23,1%, los segundos), frente al autocar interurbano (5,4%, los primeros y 11,7% los segundos). En este caso, predomina la utilización del tren frente a la del autocar interurbano, algo lógico si se observa la oferta disponible de ambos servicios. En total, suponen unos 1.612 desplazamientos al día en tren y 605 en autocar interurbano atraídos por el Campus de Elche de la UMH.

La opinión de los usuarios en cuanto a la masificación del trayecto de ida es similar para ambos, ligeramente inferior al autobús urbano. Para el tren, el 42,3% indica mucha masificación y el 50,0%, una masificación normal. Para el autocar interurbano, el 44,4% manifiesta mucha masificación y el 44,4%, una masificación normal. Para el caso del trayecto de vuelta, mientras que en el autocar interurbano se ve reducida (mucha masificación para el 42,9% y masificación normal para el 28,6%) como sucede como el autobús urbano, para el tren se mantiene, ya que el 46,2% declara mucha masificación y el 50,0%, una masificación normal. Durante el período de exámenes, también se observa una reducción de la masificación de estos modos de transporte, siendo mayoritariamente normal (el 57,7% para el tren y el 55,6% para el autocar interurbano). En cuanto a la idoneidad de frecuencias y horarios, la valoración de los usuarios es peor para estos servicios. La idoneidad del tren es considerada como buena por el 19,2%, regular por el 46,2%, mala por el 19,2% y muy mala por el 15,4%. En cuanto al autocar interurbano, aún es peor valorada, ya que el 22,2% la considera buena, el 33,3% regular, el 22,2% mala y el 22,2% como muy mala. Destaca que, en ningún caso, es considerada como muy buena. De forma similar sucede con la puntualidad, con resultados peores que para el autobús urbano. En el caso del tren, sólo el 33,3% indica que es buena y el 11,1% que es regular, siendo el resto mala y muy mala. Para el autocar interurbano se considera todavía peor, el 11,5% la valora como buena, el 34,6% como regular y el resto como mala y muy mala. Por lo que respecta al precio, el del tren es el considerado más elevado por parte de los usuarios (el 65,4% indica que es alto). El precio del autocar interurbano es valorado de forma similar al del autobús urbano, ya que lo considera alto el 44,4% de los usuarios. Por último, ambos transportes tienen una valoración global inferior a la del autobús urbano, ya que el tren es considerado como insatisfactorio por el 34,6% y suficiente por el 34,6%, así como el autocar interurbano es indicado como insatisfactorio por el 33,3% y suficiente por el 33,3%.

Tras lo expuesto, se puede concluir que para los usuarios de Elche el autobús es una opción adecuada para el desplazamiento al Campus. Esta alternativa, junto con la bici o el patinete, puede disminuir la cuota del transporte privado en los desplazamientos al Campus. La valoración por parte de los usuarios es generalmente buena, aunque es interesante continuar potenciando y mejorando este servicio de cara que la oferta cada vez sea más adecuada los usuarios, como la última mejora realizada en la línea K. Sin embargo, para los usuarios de tren y autocar interurbano que provienen tanto de Alicante como del resto de municipios, la oferta que ofrecen estos servicios en cuanto al desplazamiento al Campus muestra aspectos a mejorar. Principalmente la frecuencia y el horario de las líneas, así como el precio del servicio son las principales características por potenciar, ya que son los condicionantes más influyentes a la hora de decidir utilizar el transporte público en detrimento del vehículo privado. Además, la oferta de líneas existentes de autocar interurbano con un trayecto específico hacia el Campus es bastante reducida.

### **1.3.6. Movilidad peatonal**

El 10,7% de la comunidad universitaria se desplaza al Campus a pie, con un promedio de 870 desplazamientos cada día. Por colectivo, el estudiantado es el que más se desplaza de esta forma (17,8%), mientras que el PAS y el PI/PDI sólo lo hacen el 12,0% y el 15,9%, respectivamente. Esto se debe a que el





estudiantado tiene mayor tendencia a residir durante el periodo lectivo en Elche, por lo que viven a una distancia del Campus asumible para el desplazamiento a pie, bicicleta o patinete, que son los medios más idóneos.

La duración media del trayecto al Campus de los usuarios que utilizan el desplazamiento a pie como modo de transporte está comprendida entre 10 y 29 minutos. Esto demuestra la proximidad del Campus al lugar de residencia de este tipo de usuarios, de ahí que el 43,3% de los residentes en Elche se desplazan a pie para acceder al Campus.

También es pertinente destacar de los desplazamientos a pie los que se realizan en el interior del Campus, ya que éste tiene grandes zonas peatonales en su interior y es el modo principal de los desplazamientos en su interior. Se diferencian dos tipos de desplazamiento, los realizados durante las horas libres y los obligatorios. Para los primeros, el valor promedio obtenido es de 0,75 desplazamientos libres/día de la comunidad universitaria, ya que el 45,2% indica que no realiza ninguno, el 38,5% se desplaza una vez, y el resto 2 o 3 veces. Los motivos principales de estos desplazamientos son para almorzar y/o comer (43,3%) y para estudiar (25,2%). Las zonas de destino más frecuentadas por los usuarios que se desplazan son Altabix (32,6%), Arenales (23,6%) y La Galia (16,6%). Las dos primeras, que son las más frecuentadas, disponen de cafetería o bar, por lo que normalmente estos desplazamientos son realizados a media mañana o a la hora de comer. En cuanto al otro tipo de desplazamientos, los obligatorios, éstos son motivados fundamentalmente por cambios de ubicación de clase y/o ir a clase (41,2%) e ir a prácticas de laboratorio (20,6%). Este tipo de desplazamientos suponen una media de 0,88 desplazamientos obligatorios/día de la comunidad universitaria. El 51,7% no tiene que realizar ningún desplazamiento obligatorio, sin embargo, el 21,0% lo tiene que hacer una vez y el 19,8% dos. Las zonas destino principales son los edificios Altet (33,2%), Arenales (20,0%) y Altet (16,2%).

Con relación a la valoración de la movilidad peatonal ofrecida por la comunidad universitaria que se desplaza a pie al Campus, se indica como el principal problema del trayecto los obstáculos por obras (50,3%). También el comportamiento inadecuado de los vehículos (34,1%) es otro problema que consideran importante. En este aspecto, se trata de un problema temporal y otro que puede ser reducido con las medidas oportunas.

En cuanto a los desplazamientos realizados en el interior del Campus, la falta de infraestructura para zonas peatonales en el interior del Campus (52,8%), así como la inseguridad por colisión con vehículos (32,9%) son los problemas que más considera la comunidad universitaria. Ambas respuestas parecen estar condicionadas por la falta de continuidad en los itinerarios peatonales entre los accesos y el interior del Campus, así como la inexistencia de zonas de sombra y que hagan agradable el desplazamiento.

Ante la inexistencia de carril-bici en el interior del Campus, tal y como se ha comentado en el apartado anterior, es posible que se produzcan conflictos entre ciclistas (o patinetes) y peatones en el interior del Campus. Sin embargo, la opinión de estos últimos es que son prácticamente inexistentes (el 72,2% han indicado rara vez y el 21,7%, nunca). Relacionado con ello, solamente el 35,1% considera necesario la existencia de carril-bici en el interior del Campus.

Con todo lo expuesto, la situación de la movilidad peatonal es similar a la ciclista, que actualmente se puede afirmar que es aceptable, pero necesitaría de ciertas mejoras, especialmente en el interior del Campus, de cara a potenciar y mejorar esta forma de movilidad.

### **1.3.7. Movilidad de vehículos de mercancías y servicios**

Los accesos para vehículos de mercancías y servicios a las diferentes zonas del Campus no se encuentran bien definidos ni señalizados. Los accesos están controlados y regulados por parte del servicio de Seguridad de la Universidad, quienes supervisan la tipología, las condiciones, así como las normas a seguir en el interior del Campus. Una vez que estos vehículos acceden, los itinerarios a seguir para llegar al edificio o zona de destino tampoco se encuentran adecuadamente señalizados.





Aunque la interferencia que existe entre los desplazamientos de estos vehículos de reparto y los ciclistas del Campus es prácticamente inexistente (0,5%), para el caso de los peatones esta interferencia es algo mayor. El 16,6% indica presencia de vehículos de reparto en el interior del Campus y el 32,9% expone inseguridad por colisión con vehículos. Según información proporcionada por el personal de Seguridad de la Universidad, la mayor interferencia de estos vehículos con los peatones se produce en la parte sur del edificio Altabix.

Por otro lado, las plazas destinadas a carga y descarga de mercancías en el Campus de Elche tampoco se encuentran correctamente señalizadas en muchos de los edificios.

### 1.3.8. Accesibilidad en el campus

Actualmente, el Campus dispone de un nivel de accesibilidad bastante adecuado, aunque todavía existen ciertas zonas, especialmente en algunos de los aparcamientos, en los que las plazas para personas con movilidad reducida (PMR) no están del todo adaptadas para este colectivo. Entre los principales problemas se encuentran la ausencia de itinerarios adecuados para acceder y salir de estas plazas, así como la existencia de algunos cruces de calzada que no disponen de rampas para salvar el escalón de la acera.

El número de PMR se considera adecuado, ya que los resultados obtenidos en el estudio de los estacionamientos han proporcionado niveles de ocupación que no alcanzan el 100%. En el único que sí que se alcanzan niveles altos de ocupación, aunque son puntuales en horas de la tarde, es en el aparcamiento E6, que se encuentra junto a la entrada Norte. Sin embargo, según el Decreto 39/2004, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de mayo de 1998, de la Generalitat Valenciana, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano, en el capítulo II Accesibilidad en edificios de pública concurrencia, se establece que *“al menos, existirá una plaza de aparcamiento adaptada por cada cuarenta existentes o fracción, excepto en aquellos edificios para los que se establezcan las condiciones particulares”*. En el Campus, hay 2.269 plazas de aparcamiento para coches, de las cuales 46 deberían estar destinadas a PMR, lo que supondría 1 plaza PMR por cada 50. Por tanto, como actualmente en el Campus hay 61 plazas PMR, es una cantidad suficiente para cumplir el ratio requerido por la ley. No obstante, como se ha observado una ocupación alta en el aparcamiento E6, sería conveniente valorar si es necesario añadir alguna plaza más a PMR en este aparcamiento.



## 2. OBJETIVOS Y LINEAS ESTRATÉGICAS

### 2.1. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos o directrices generales en los que se basa este Plan de Movilidad para aproximarse a la movilidad sostenible son los que se incluyen a continuación:

- Establecer los mecanismos necesarios para la gestión de la movilidad generada en la UMH en general, y del campus de Elche en particular.
- Fomentar y mejorar la movilidad activa, así como los desplazamientos en vehículos de movilidad personal (VMP): bicicletas y patinetes.
- Facilitar los desplazamientos peatonales para acceder o interactuar con seguridad y comodidad.
- Promocionar la bicicleta como medio de transporte para ir al Campus, ofreciendo mayor protección y comodidad a sus usuarios.
- Definir estrategias a favor del transporte público colectivo (TPC), como autobús y tren, estimulando el desplazamiento en este medio de transporte con las mejoras en infraestructuras que las autoridades competentes deban acometer.
- Fomentar el uso racional y aumentar la eficiencia del vehículo privado motorizado.
- Optimizar el espacio reservado al vehículo privado sin perjudicar a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
- Mejorar la accesibilidad universal, es decir, mejorar las condiciones de accesibilidad de las PMR.
- Garantizar una distribución de mercancías que no represente un obstáculo para el resto de los modos de transporte, especialmente peatones y bicicletas.
- Establecer los canales de comunicación, fomentando la participación y educación de la comunidad universitaria en materia de movilidad sostenible.
- Elaborar un plan de comunicación y participación dirigido a la comunidad universitaria para promover la movilidad sostenible.
- Definir Indicadores de seguimiento de la movilidad adecuados para la comunidad universitaria.
- Aumentar las oportunidades de medios alternativos y con un menor impacto ambiental, para que la comunidad universitaria pueda caminar, desplazarse en bicicleta/patinete o en transporte público, en unas condiciones adecuadas de confort y seguridad.
- Reducir el impacto de los viajes realizados con vehículos que empleen combustibles fósiles.
- Evitar en las zonas de expansión la dependencia del coche, para no hipotecar las posibilidades de futuro de los medios de transporte alternativos y volver al uso del espacio público.
- Restaurar la convivencia en el espacio público, para que se lleven a cabo actividades relacionadas con esta área, de ser un espacio de tránsito y transporte en un espacio de estancia y convivencia.
- Alinearse con las directrices que en materia de movilidad sostenible establezcan terceros como el Ayuntamiento de Elche (local) y la sectorial CRUE Sostenibilidad (nacional).

### 2.2. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 que se pretenden atender con el presente Plan son:

- **ODS 3 Salud y Bienestar:** Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades. Algunas de las acciones de este Plan se coordinan con las políticas de promoción de la salud que la UMH promueve dentro de su programa #UMHsaludABLE, especialmente en todo lo referido a los desplazamientos que requieren de ejercicio físico (i.e. caminar y/o pedalear).



- **ODS 7 Energía asequible y no contaminante:** Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna. Entre las acciones de este PMS se encuentran medidas para el fomento de vehículos eléctricos, así como el uso de combustibles menos contaminantes en los vehículos motorizados y técnicas de conducción eficientes.
- **ODS 10 Reducción de las desigualdades:** Este Plan incluye medidas para la potenciación del transporte público como herramienta de inclusión social y reducción de desigualdades en aras de garantizar la accesibilidad universal al sistema de movilidad.
- **ODS 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles:** Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. El Campus de Elche de la UMH se ha convertido en un espacio verde y libre de tráfico rodado en su interior con excepción de los VMP. Dicha visión tratará de expandirse a los medios de desplazamiento hacia y desde el mismo.
- **ODS 13 Acción por el Clima:** Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos mediante el fomento de la movilidad activa y el transporte público, así como la disminución de desplazamientos, individuales y colectivos, con vehículos que utilicen combustibles fósiles.
- **ODS 15 Ecosistemas terrestres:** El presente PMS promueve una movilidad sostenible compatible con la conservación de la fauna presente en el Campus y su entorno.
- **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos:** Revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible, en el caso de este Plan mediante la colaboración de agentes públicos y privados para con la movilidad sostenible.



### 2.3. LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y MEDIDAS DE ACTUACIÓN

El PMS propone una serie de estrategias a considerar por la Universidad para abordar los objetivos expuesto previamente y mejorar la movilidad sostenible y segura del Campus. Estos objetivos serán desarrollados en 8 líneas estratégicas que incluyen un total de 60 acciones. Las 8 líneas estratégicas son:

- **Línea estratégica 1.** Implementación de medidas para garantizar unos accesos al Campus adecuados y seguros.
- **Línea estratégica 2.** Implementación de medidas para una mejor gestión del uso de los aparcamientos para vehículos motorizados.
- **Línea estratégica 3.** Implementación de medidas que fomenten el uso de vehículos de movilidad personal: i.e., bicicleta y patinete.



- **Línea estratégica 4.** Implementación de medidas que fomenten el desplazamiento a pie de la comunidad universitaria.
- **Línea estratégica 5.** Implementación de medidas que fomenten el empleo del transporte colectivo dentro de la comunidad universitaria: i.e., transporte público y coche compartido.
- **Línea estratégica 6.** Implementación de medidas encaminadas a reducir la huella de carbono por transporte y promover la universidad como un espacio libre de humos.
- **Línea estratégica 7.** Implementación de medidas encaminadas a la educación, sensibilización y estímulo de la comunidad universitaria para promover la adquisición de conductas de movilidad más sostenibles.
- **Línea estratégica 8.** Implementación de estrategias transversales de movilidad sostenible en la UMH.



### 3. PLAN DE ACCIÓN

NOTA: La previsión presupuestaria para conseguir cada medida se hace en función de los siguientes tramos presupuestarios ligados a las diferentes modalidades de Contratación Pública en la UMH:

	Recursos Propios	No conlleva gastos adicionales
	Contrato Menor Tipo I	Hasta 5.000€
	Contrato Menor Tipo II	< 15.000€
	Contrato Mayor Tipo I (Suministro)	≥ 15.000€
	Contrato Mayor Tipo II (Obra)	≥ 40.000€

La concreción de la dotación para cada acción estará supeditada al presupuesto anual que apruebe la institución universitaria.

#### 3.1. LÍNEA ESTRATÉGICA 1: Implementación de medidas para garantizar unos accesos al Campus adecuados y seguros.

Comprende un conjunto de medidas dirigidas a posibilitar el acceso de la comunidad universitaria al Campus de una forma adecuada y segura, así como a promover desplazamientos sostenibles y seguros dentro del Campus de la UMH.

<b>Medida 1.1</b>	<b>Plan de señalización para mejora de la seguridad vial en los accesos al Campus.</b>
<b>Descripción</b>	<p>La Universidad asegurará que cada entrada a los terrenos del Campus esté debidamente señalizada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Presencia de marcas viales en buen estado para señalar el número de carriles y el sentido de la circulación.</li> <li>- Indicación de los tipos de vehículos autorizados para entrar por cada uno de los accesos, incluido el acceso a pie.</li> <li>- Señalización de los edificios y puntos de interés más cercanos a ese acceso.</li> <li>- Señal de limitación de velocidad en el interior del Campus para cada tipo de vehículo que acceda al mismo.</li> </ul>
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	% de entradas/accesos al Campus señalizados correctamente respecto al total
<b>Presupuesto</b>	Variable, en función de las acciones a llevar a cabo
<b>Medida 1.2</b>	<b>Establecer el itinerario más adecuado para la distribución de mercancías en el interior del Campus desde los accesos habilitados para la entrada de este tipo de vehículos.</b>
<b>Descripción</b>	Se propone establecer indicaciones sobre el itinerario más adecuado para llegar a las zonas de carga y descarga ubicadas en el interior del Campus desde los accesos habilitados para la entrada de este tipo de vehículos.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	% de entradas/accesos para mercancías con el itinerario indicado frente al total



<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 1.3</b>	<b>Mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales y del trazado de carril bici entre el exterior e interior del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Garantizar la conexión directa de las aceras y del carril bici que rodean al Campus con el interior del mismo en todos aquellos accesos habilitados para la entrada de peatones y transporte no motorizado.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Participación en la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento de Elche
<b>Indicadores</b>	% de entradas/accesos con continuidad peatón-bicicleta frente al total
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 1.4</b>	<b>Incluir la ubicación GPS de los puntos de interés del Campus relacionados con la movilidad.</b>
<b>Descripción</b>	Introducir en Google Maps las coordenadas geográficas de aquellos puntos de interés del Campus relacionados con la movilidad (parkings, puntos de recargas, caminos interiores, etc.) para optimizar la elección de entrada y salida al mismo por los usuarios.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Servicio de Comunicación, Márketing y Atención al Estudiantado Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Disponibilidad de localización GPS en los edificios y puntos de interés del Campus
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 1.5</b>	<b>Presentar propuestas de mejora de la infraestructura vial próxima a los accesos del Campus que sean de propiedad municipal.</b>
<b>Descripción</b>	Dirigir propuestas de mejora de la infraestructura vial próxima a los accesos del Campus y de propiedad municipal al Ayuntamiento de Elche.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de propuestas remitidas anualmente
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 1.6</b>	<b>Proporcionar información actualizada relacionada con los accesos al Campus en la web de la Universidad.</b>
<b>Descripción</b>	La Universidad ofrecerá información actualizada y relevante sobre los accesos al Campus (planos, itinerarios, etc.) en su página web para consulta de toda la comunidad.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	% de planos con itinerarios de acceso publicados y actualizados
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 1.7</b>	<b>Identificación de amenazas y oportunidades de mejoras.</b>





<b>Descripción</b>	Evaluación periódica de los accesos al Campus para comprobar que la infraestructura asociada a cada uno de ellos se encuentra en buen estado (vallado, barreras, aceras, pavimento, etc.).
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	% de entradas/accesos evaluados
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios

### 3.2. LÍNEA ESTRATÉGICA 2: Implementación de medidas para una mejor gestión del uso de los aparcamientos para vehículos motorizados (coches y motocicletas)

Incluye medidas cuya finalidad es desarrollar un modelo de acceso y uso de los aparcamientos seguros y que favorezca la movilidad sostenible.

<b>Medida 2.1</b>	<b>Plan de señalización para mejora de la seguridad vial en los aparcamientos del interior de Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Garantizar la presencia y el buen estado de las señalizaciones pertinentes en cada aparcamiento (tanto de las horizontales como de las verticales), así como de toda aquella infraestructura relacionada con los mismos (perímetros, barreras, aceras, pavimentos, etc.).
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Nº de acciones llevadas a cabo encaminadas a mejorar la señalización de los aparcamientos
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.2</b>	<b>Establecer itinerarios adecuados para peatones y personas con movilidad reducida en los aparcamientos.</b>
<b>Descripción</b>	Señalizar itinerarios destinados a peatones y personas con movilidad reducida en los aparcamientos del Campus.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Unidad de Apoyo a la Discapacidad
<b>Indicadores</b>	% de aparcamientos que presentan dichos itinerarios frente al total
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.3</b>	<b>Adecuar la señalización de las plazas de aparcamiento PMR al código de señalética inclusiva de la UMH</b>
<b>Descripción</b>	Completar el proyecto de señalética inclusiva a las plazas de aparcamiento y señalización vertical para PMR.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras



	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Unidad de Apoyo a la Discapacidad
<b>Indicadores</b>	% de plazas PMR cuya señalética ha sido adecuada al nuevo código de señalética interior y exterior de la UMH
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.4</b>	<b>Proponer medidas regulatorias que racionalicen el uso de las plazas existentes priorizando la ambientalización del campus así como la accesibilidad universal.</b>
<b>Descripción</b>	Estudiar la posibilidad de reservar plazas de aparcamientos próximas a la entrada de los edificios destinados a los usuarios de modalidades de transporte más sostenibles (vehículo compartido, vehículo eléctrico, etc.), así como para personas con movilidad reducida.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	% de aparcamientos evaluados para la posible reserva de plazas. Nº de plazas reservadas para los usuarios de coche, personas de movilidad reducida, vehículo compartido y vehículo eléctrico.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.5</b>	<b>Proponer soluciones a los aparcamientos indebidos dentro del Campus tanto de vehículos motorizados como no motorizados.</b>
<b>Descripción</b>	Plantear soluciones para garantizar el cumplimiento de la normativa de circulación establecida y evitar el aparcamiento indebido de los vehículos dentro del Campus.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Nº de infracciones llevadas a cabo Nº de acciones correctivas aplicadas
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.6</b>	<b>Monitorizar los parkings de vehículos a motor mediante un sistema de información en tiempo real del nivel de ocupación de aparcamientos</b>
<b>Descripción</b>	Monitorizar el grado de ocupación de los aparcamientos mediante la aplicación móvil de la UMH (UMHapp) para conocer los niveles de ocupación de los aparcamientos del Campus en tiempo real, lo que permitirá obtener patrones de comportamiento de movilidad de la comunidad universitaria.
<b>Unidades</b>	Vdo. Tecnologías de la Información / Servicio de Innovación y Planificación Tecnológica Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	% de aparcamientos con sistema de control de la ocupación implementado. % promedio de plazas ocupadas en horario lectivo/laboral.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 2.7</b>	<b>Identificación de amenazas y oportunidades.</b>



<b>Descripción</b>	Evaluación periódica de los aparcamientos del Campus para comprobar que la infraestructura asociada a cada uno de ellos se encuentra en buen estado (señalización, aceras, pavimento, etc.)
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de aparcamientos evaluados con respecto al total
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios

### 3.3. LÍNEA ESTRATÉGICA 3: Implementación de medidas que fomenten el uso de vehículos de movilidad personal (VMP): bicicleta y patinete.

Comprende medidas encaminadas a promover un modelo de movilidad y transporte sostenible de calidad.

<b>Medida 3.1</b>	<b>Solicitar a las administraciones competentes en la materia la mejora de la conectividad, el diseño y la señalización del carril bici hacia el Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Solicitar al Ayuntamiento de Elche la implementación de acciones que mejoren el estado del carril-bici urbano, ya que éste consta de tramos que no cumplen con las exigencias de mantenimiento (falta de señalización, pintura del trazado en mal estado), ancho mínimo y seguridad para el ciclista en todo el trazado.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de solicitudes realizadas a las administraciones.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios y/o externos
<b>Medida 3.2</b>	<b>Diseñar y aplicar medidas encaminadas a mejorar la seguridad frente a robos en el interior del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Algunas acciones que podrían contribuir a reducir el número de hurtos y animar la utilización de los VMP son: - Garantizar la vigilancia en todos los aparcamientos de bicicletas exteriores, tanto públicos como privados. - Dar una mayor difusión del sistema Bici-registro entre los miembros de la comunidad universitaria. - Alentar el uso del aparca-bicicletas cerrado que se encuentra en el edificio Altabix.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de acciones desarrolladas Nº de registros/avisos por VMP sustraídos por curso académico
<b>Presupuesto</b>	A determinar



<b>Medida 3.3</b>	<b>Habilitar zonas de aparcamiento seguras para vehículos de micromovilidad eléctrica.</b>
<b>Descripción</b>	Disponer de zonas de aparcamiento y carga seguras para vehículos eléctricos capaces de albergar patinetes y bicicletas (e.g. Qoobs o Solum para los patinetes eléctricos, o sistemas similares), incluyendo la monitorización de su uso.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de aparcamientos habilitados para patinetes y bicicletas eléctricos
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 3.4</b>	<b>Habilitar instalaciones y servicios a los usuarios del transporte activo (a pie o en bicicleta)</b>
<b>Descripción</b>	Ofrecer instalaciones de apoyo a los usuarios del transporte activo como vestuarios, aseos y taquillas en zonas de alta demanda.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Instalaciones de nueva construcción o servicios nuevos ofrecidos destinados al transporte activo.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 3.5</b>	<b>Revisar de forma periódica la oferta y demanda de las plazas de aparcamiento de bicicletas.</b>
<b>Descripción</b>	Estudio anual de la demanda de los aparca-bicis (incluidos los reservados para el sistema de préstamo BiciElx) para determinar si es necesario la ampliación de la oferta de estos en determinados aparcamientos del Campus, o cambio de ubicación de éstos.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.
<b>Indicadores</b>	% de aparcabicis revisados al año.
<b>Medida 3.6</b>	<b>Realizar una campaña específica para el uso del sistema de préstamo BiciElx.</b>
<b>Descripción</b>	Colaborar con el Ayuntamiento de Elche y la empresa concesionaria del servicio BiciElx para incrementar el número de personas usuarias y la provisión coordinada de incentivos por uso.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Número de altas de usuario Número promedio de usos segmentados por estaciones BiciElx
<b>Presupuesto</b>	A determinar



<b>Medida 3.7</b>	<b>Indicar itinerarios y directrices para el desplazamiento seguro y responsable en bicicleta y patinete por el interior del Campus de Elche de la UMH.</b>
<b>Descripción</b>	Señalar los itinerarios adecuados para el desplazamiento en bicicleta y patinete por el interior del Campus, adaptando las directrices municipales dispuestas a tales efectos.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Creación/adopción y comunicación de unas directrices/normativa de uso Señalización de itinerarios de desplazamiento
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 3.8</b>	<b>Ofrecer a la comunidad universitaria formación básica de mantenimiento y arreglos de emergencia en bicicletas.</b>
<b>Descripción</b>	Realizar talleres de asesoramiento y asistencia técnica gratuita orientados a las tareas de mantenimiento y reparación sencilla de bicicletas para usuarios de este medio de transporte (pinchazos, cambio de cámara, engrasado de cadena, etc.).
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de talleres ofertados al año Nº de participantes en dichos talleres
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 3.9</b>	<b>Impulsar la difusión de la existencia de los kits de mantenimiento de bicicletas y mantenerlos en condiciones adecuadas para su uso.</b>
<b>Descripción</b>	Difundir la disponibilidad gratuita de estos kits a través de las pantallas instaladas en algunos de los edificios del Campus, emails informativos, tabloneros de anuncios, etc., garantizando a su vez que estos se encuentran completos y en condiciones adecuadas para su uso.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Servicio de Comunicación, <i>Marketing</i> y Atención al Estudiantado
<b>Indicadores</b>	Nº de acciones de difusión realizadas al año Nº de personas que utilizan los kits de mantenimiento
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido
<b>Medida 3.10</b>	<b>Mantener actualizada en la web de la Universidad toda la información relativa a las infraestructuras y servicios relacionados con esta modalidad de transporte.</b>
<b>Descripción</b>	La Universidad ofrecerá información actualizada y relevante sobre las infraestructuras y servicios relacionados con los medios de transportes no motorizados en su página web #UMHSostenible para consulta de toda la comunidad (planos con la ubicación de los diferentes tipos de aparcamientos, ubicación de los carriles bici, etc.).
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Servicio de Comunicación, <i>Marketing</i> y Atención al Estudiantado



<b>Indicadores</b>	% de información publicada y actualizada Nº de consultas realizadas a la web
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 3.11</b>	<b>Establecer retos y/o actividades de gamificación para el fomento del uso de la bicicleta</b>
<b>Descripción</b>	Realización de retos colaborativos que permitan estimular el uso de la bicicleta y su valoración dentro del desempeño de la plantilla de la UMH.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Oficina de Campus Saludables y Deportes
<b>Indicadores</b>	Nº de retos realizados Desarrollo de indicadores para la evaluación del desempeño del personal UMH (Si/No)
<b>Presupuesto</b>	A determinar

### 3.4. LÍNEA ESTRATÉGICA 4: Implementación de medidas que fomenten el empleo del transporte colectivo dentro de la comunidad universitaria: Transporte Público y Coche Compartido.

Comprende medidas encaminadas a promover y facilitar el desplazamiento a los Campus en transporte público y coche compartido.

TRANSPORTE PÚBLICO	
<b>Medida 4.1</b>	<b>Evaluar el establecimiento de ayudas o incentivos para aquellas personas de la comunidad universitaria que utilice el transporte público colectivo.</b>
<b>Descripción</b>	Se propone ofrecer una ayuda económica para sufragar parcialmente los gastos generados en el uso diario del transporte público colectivo para el desplazamiento de los miembros de la comunidad universitaria hacia y desde el Campus, preferentemente para el estudiantado.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado de Estudiantes y Coordinación
<b>Indicadores</b>	Cuantía de la subvención inicial Nº de subvenciones concedidas
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 4.2</b>	<b>Negociar con los proveedores de los servicios de transporte público colectivo la mejora continua de la oferta y calidad de estos.</b>
<b>Descripción</b>	Solicitar a los proveedores de servicios de transporte público colectivo la mejora de aquellos servicios relevantes para la comunidad universitaria en lo que respecta al horario, número de rutas, frecuencia y puntualidad, utilizando específicamente la información obtenida en las encuestas de desplazamientos, la cual será de ayuda para





	saber dónde podría ser apropiado ofrecer servicios nuevos o mejorar los que ya se están prestando.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado de Estudiantes y Coordinación Vicerrectorado de Inclusión, Sostenibilidad y Deportes
<b>Indicadores</b>	Nº de acuerdos con entidades de transporte público colectivo.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 4.3</b>	<b>Negociar la obtención de descuentos específicos en los títulos del transporte público colectivo para la comunidad universitaria.</b>
<b>Descripción</b>	Establecer convenios con los proveedores de servicios de transporte público colectivo para ofrecer títulos de transporte más asequibles y atractivos para la comunidad universitaria.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado de Estudiantes y Coordinación Vicerrectorado de Inclusión, Sostenibilidad y Deportes
<b>Indicadores</b>	Nº de convenios suscritos con los proveedores de servicios de transporte público colectivo.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 4.4</b>	<b>Presentar propuestas de mejora de la infraestructura vial urbana relacionada con el transporte público colectivo alrededor del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Dirigir propuestas de mejora de la infraestructura vial urbana próxima a los accesos del Campus y de propiedad municipal al Ayuntamiento de Elche (e.g., disponibilidad de zonas de espera accesibles, confortables y seguras para el transporte público que da servicio al Campus, disponibilidad de aceras, señalización vial adecuada y en buen estado, etc.).
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de propuestas de mejora realizadas Nº de propuestas aceptadas y llevadas a cabo
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 4.5</b>	<b>Promover la adaptación del transporte público colectivo al desplazamiento intermodal.</b>
<b>Descripción</b>	Instar a los proveedores de servicios de transporte público colectivo la implementación de las medidas precisas para cubrir las necesidades de los modos de desplazamientos intermodales.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de propuestas de adaptación realizadas
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 4.6</b>	<b>Ofrecer información actualizada en la web sobre el transporte público colectivo relacionado con la UMH.</b>
<b>Descripción</b>	La Universidad ofrecerá información actualizada y relevante sobre el transporte público



	colectivo relacionado con la Universidad en su página web #UMHSostenible para consulta de toda la comunidad: i.e., horarios, ubicación de las estaciones y paradas, rutas, precio billetes, ofertas, etc.
<b>Unidades</b>	Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Existencia de información publicada y actualizada Nº de consultas realizadas a la web
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>VEHÍCULO COMPARTIDO</b>	
<b>Medida 4.7</b>	<b>Impulsar el uso de una herramienta de Coche Compartido para reducir los desplazamientos en vehículo individual.</b>
<b>Descripción</b>	Adecuar la Bolsa de Coche Compartido a una herramienta más autónoma que permita interactuar las personas usuarias para realizar trayectos compartidos hacia/desde la Universidad.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vdo. Tecnologías de la Información / Servicio de Innovación y Planificación Tecnológica Servicio de Comunicación, Marketing y Atención al Estudiantado
<b>Indicadores</b>	Nº de personas usuarias, diferenciando entre conductores y pasajeros Nº de trayectos realizados Nº de acciones de difusión realizadas
<b>Presupuesto</b>	A determinar

### 3.5. LÍNEA ESTRATÉGICA 5: Implementación de medidas que fomenten el desplazamiento a pie de la comunidad universitaria.

Comprende medidas encaminadas a promover un modelo de movilidad sostenible de calidad.

<b>Medida 5.1</b>	<b>Garantizar un buen alumbrado de las rutas peatonales dentro del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Evaluar las diferentes rutas peatonales del Campus con el objetivo de detectar zonas oscuras que puedan generar inseguridad a los peatones.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	% de rutas peatonales con buena iluminación nocturna
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 5.2</b>	<b>Ampliación progresiva de itinerarios con sombras por todo el Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Establecer itinerarios peatonales con sombras dentro del Campus para crear un ambiente agradable que estimule los desplazamientos a pie de la comunidad universitaria, tanto de acceso al Campus, como en desplazamientos entre edificios.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras



<b>Indicadores</b>	Nº de itinerarios peatonales con sombra dentro del Campus. Nº de árboles plantados con este objetivo. Nº de pérgolas u otras infraestructuras instaladas con este objetivo.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 5.3</b>	<b>Señalizar la existencia de vías compartidas en el interior del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Indicar en los accesos habilitados para la entrada de peatones y de VMP el uso compartido por estos usuarios de las vías peatonales del interior del Campus.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	% de accesos/entradas con señalización de vía compartida.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 5.4</b>	<b>Identificación de amenazas y oportunidades de mejora.</b>
<b>Descripción</b>	Análisis periódico de las vías peatonales del Campus para identificar posibles amenazas y oportunidades de mejora que permita a la Universidad mantener una infraestructura peatonal adecuada y en buenas condiciones.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	% de vías peatonales analizadas.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios

### 3.6. LÍNEA ESTRATÉGICA 6: Implementación de medidas encaminadas a reducir la huella de carbono por el transporte y promover la Universidad como un espacio libre de humos.

Agrupa medidas encaminadas a promover un modelo de movilidad sostenible y de calidad compatible con una reducción de las emisiones y residuos contaminantes asociado al transporte vinculado a la Universidad.

<b>Medida 6.1</b>	<b>Fomentar la contratación ecológica de vehículos y servicios del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Establecer requisitos ambientales (consumo de energía, emisiones a la atmósfera, potencia acústica, etc.) en los pliegos técnicos de las contrataciones relacionados con la flota de vehículos, maquinaria y equipos que prestan servicios de asistencia y mantenimiento en el Campus.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Servicios de Planificación y Gestión de la Contratación
<b>Indicadores</b>	Nº de criterios ambientales incluidos en los pliegos respecto al total. Nº de empresas proveedoras de servicios que cumplen con los criterios de contratación establecidos respecto al total.



<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 6.2</b>	<b>Promover y facilitar orientación/formación sobre conducción inteligente o eco-conducción.</b>
<b>Descripción</b>	Orientar/formar a la comunidad universitaria sobre el empleo sostenible de los vehículos particulares en los desplazamientos con el objetivo de reducir la producción de emisiones contaminantes.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de actividades ofrecidas con este objetivo.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 6.3</b>	<b>Evaluar el impacto sobre la movilidad del personal de las medidas que la Universidad adopte en materia de teletrabajo y/o educación a distancia.</b>
<b>Descripción</b>	La Universidad evaluará el impacto sobre la movilidad de su personal de las medidas implementadas en materia de teletrabajo y/o educación a distancia.
<b>Unidades</b>	Vdo. Tecnologías de la Información / Servicio de Innovación y Planificación Tecnológica / Servicio de Infraestructura Informática Vicerrectorados / Gerencia / Servicios con competencias en Personal
<b>Indicadores</b>	Nº de acciones propuestas y/o llevadas a cabo con este objetivo
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 6.4</b>	<b>Instalar sistemas de recarga para vehículos eléctricos en diferentes puntos del Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Ofrecer puntos de recarga eléctrica en diferentes puntos del Campus e ir adecuando su número en función de la demanda generada por la comunidad universitaria.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Nº de puntos de recarga en el Campus para la comunidad universitaria Nº de usuarios UMH que hace uso de los puntos de carga ya instalados Promedio de cargas diarias y duración de las mismas, segmentadas por meses o periodos lectivo/laboral
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 6.5</b>	<b>Elaborar un estudio de viabilidad sobre la puesta en marcha de un sistema de <i>carsharing</i> en el Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Estudiar la viabilidad de implantar un sistema de <i>carsharing</i> para reducir el porcentaje de miembros de la comunidad universitaria que se desplazan en vehículo privado a causa de tener que realizar otras tareas antes, durante o después de la jornada laboral.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Viabilidad de implantación del servicio (Si/No)
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios



<b>Medida 6.6</b>	<b>Preparar un plan de gestión sostenible del transporte en los diferentes eventos/actividades que se lleven a cabo en el Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Realizar un estudio de las necesidades de transporte que puedan generarse en los diferentes eventos/actividades celebradas en el Campus y las medidas adecuadas para minimizar los impactos derivados del mismo, promoviendo una cultura y hábitos de movilidad más sostenibles.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Existencia de un plan de gestión sostenible del transporte para eventos
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 6.7</b>	<b>Implementar una política de viajes sostenibles.</b>
<b>Descripción</b>	Establecer una estrategia a largo plazo encaminada a reducir las emisiones asociadas a los viajes relacionados con la actividad profesional de la comunidad universitaria (asistencia a reuniones, congresos, etc.) desarrollando herramientas, procedimientos y recursos que faciliten el uso de medios de transporte más sostenibles y que permitan llevar un seguimiento sistemático de las emisiones generadas en dichos viajes.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Servicios de Planificación y Gestión de la Contratación
<b>Indicadores</b>	Adhesión a la declaración CRUE Sostenibilidad sobre viajes y reuniones sostenibles Nº de convenios llevados a cabo con los proveedores de servicios de transportes Nº de convenios llevados a cabo con otras entidades públicas o privadas
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 6.8</b>	<b>Inclusión de criterios ambientales en la redacción del Programa de Ayudas al Transporte Universitario de la UMH.</b>
<b>Descripción</b>	Introducir criterios ambientales en los programas de ayudas al transporte universitario de la UMH.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado de Estudiantes y Coordinación Vicerrectorado de Inclusión, Sostenibilidad y Deportes
<b>Indicadores</b>	Nº de criterios incluidos en dicho programa.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 6.9</b>	<b>Cálculo de la huella de carbono asociado al transporte de la comunidad universitaria.</b>
<b>Descripción</b>	La Universidad calculará y dará seguimiento a sus emisiones de efecto invernadero asociadas al transporte con el objetivo de cumplir con los diferentes compromisos nacionales e internacionales adoptados.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vicerrectorado con competencias en infraestructura y servicios informáticos
<b>Indicadores</b>	Informe anual de huella de carbono asociada al transporte realizados, encaminado a certificar el Alcance 3.



<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 6.10</b>	<b>Procurar que la flota propia de vehículos de la UMH sea Zero Emisiones o use tecnología Híbrida-Enchufable.</b>
<b>Descripción</b>	Los vehículos propios (o de alquiler) de la Universidad para la realización de desplazamientos propios de su funcionamiento procurarán ser eléctricos o de propulsión híbrida-enchufable.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	% de vehículos propios eléctricos o híbridos-enchufables
<b>Presupuesto</b>	A determinar

### 3.7. LÍNEA ESTRATÉGICA 7: Implementación de medidas encaminadas a la educación, estímulo y sensibilización de la comunidad universitaria para promover la adquisición de conductas de movilidad más sostenibles.

Agrupa medidas encaminadas a crear un marco informativo de reflexión y sensibilización sobre movilidad sostenible y de calidad compatible con una reducción de las emisiones y residuos contaminantes sobre el medio ambiente.

<b>Medida 7.1</b>	<b>Ofrecer a la comunidad universitaria información relativa a la implementación del PMS del Campus de Elche.</b>
<b>Descripción</b>	Mantener informada a la Comunidad Universitaria sobre el PMS del Campus de Elche a través de canales estables de información, comunicación y participación.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Servicio de Comunicación, <i>Marketing</i> y Atención al Estudiantado
<b>Indicadores</b>	Realización de una Campaña Específica sobre el PMS (Si/No) Nº de comunicaciones realizadas con relación al PMS Métricas de impacto en redes sociales
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 7.2</b>	<b>Impulsar actividades periódicas de educación y sensibilización en movilidad sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	Desarrollar materiales y realizar actividades (charlas, talleres, eventos deportivos, retos en plataformas online, etc.) dirigidas a sensibilizar a la comunidad universitaria sobre opciones de movilidad diferentes, más sostenibles y alternativas al uso exclusivo del vehículo privado para fomentar un cambio de modelo definitivo.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de actividades organizadas con este objetivo
<b>Presupuesto</b>	A determinar





<b>Medida 7.3</b>	<b>Estimular la comunicación y participación de la comunidad universitaria en materia de movilidad.</b>
<b>Descripción</b>	Constitución de una red/foro social de la movilidad, donde la comunidad universitaria pueda dirigir sus quejas, comentarios y/o sugerencias de mejora sobre cualquier aspecto relacionado con la movilidad dentro y fuera del Campus (e.g., el estado de conservación del carril-bici). Aquellos comentarios cuyas acciones tengan como responsable el Excmo. Ayuntamiento de Elche serán trasladados al mismo.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible / Oficina de Campus Saludables y Deportes Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Servicio de Comunicación, <i>Marketing</i> y Atención al Estudiantado
<b>Indicadores</b>	Existencia de la red/foro social Nº de acciones de difusión de la red
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 7.4</b>	<b>Educación en movilidad sostenible segura.</b>
<b>Descripción</b>	Ofrecer talleres, información, recomendaciones y consejos relacionados con la seguridad vial relativa a la movilidad sostenible, con el objetivo de reducir la accidentabilidad en los desplazamientos fuera y dentro del Campus.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de actividades realizadas
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 7.5</b>	<b>Registro, seguimiento y análisis de incidencias de movilidad en el Campus.</b>
<b>Descripción</b>	Llevar a cabo un registro, seguimiento y análisis de los accidentes o incidencias de movilidad producidas en el Campus de Elche de la UMH, y posterior difusión de los resultados a la comunidad universitaria.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras
<b>Indicadores</b>	Existencia de un registro actualizado de accidentes y su publicación.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios

### **3.8. LÍNEA ESTRATÉGICA 8: Implementación de estrategias transversales de movilidad sostenible en la UMH.**

Además de las propuestas específicas de cada línea estratégica de intervención anteriores, a continuación, se ofrecen otras medidas de carácter general con el objetivo también de fomentar una movilidad más sostenible en el Campus y contribuir con la implementación del PMS.

<b>Medida 8.1</b>	<b>Incorporación de una partida dentro de los presupuestos de la Universidad que garantice la viabilidad económica de las medidas propuestas.</b>
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



<b>Descripción</b>	Habilitar una partida presupuestaria para acciones en materia de movilidad sostenible.
<b>Unidades</b>	Vicerrectorado de Inclusión, Sostenibilidad y Deportes Gerencia
<b>Indicadores</b>	Cuantía de dicha partida. Nº de propuestas beneficiadas de dicha partida presupuestaria.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 8.2</b>	<b>Determinar y asignar las competencias de Coordinación de Movilidad Sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	Valorar la designación de un gestor/a de movilidad sostenible como coordinador/a de la elaboración y aplicación de buenas prácticas de movilidad sostenible en la Universidad.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Existencia de la figura del gestor de movilidad sostenible
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 8.3</b>	<b>Impulsar la creación de una Comisión de Movilidad Sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	Crear una comisión formada por personas integrantes de las diferentes unidades/servicios implicadas en materia de transporte, así como representación de distintos colectivos de usuarios, con la finalidad de desarrollar, revisar y recomendar iniciativas relevantes en movilidad sostenible relacionadas con la Universidad. Dicha Comisión realizará también el seguimiento de estas acciones y elaborará anualmente un informe que incluya un listado detallado de todas las acciones encaminadas a la consecución de los objetivos del PMS presentado.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vicerrectorado / Servicio de Infraestructuras Vicerrectorado de Estudiantes y Coordinación Delegación General de Estudiantes
<b>Indicadores</b>	Existencia de una Comisión de Movilidad Sostenible. Existencia de un informe anual de seguimiento. Número de nuevas propuestas de actuación.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 8.4</b>	<b>Establecer alianzas con administraciones públicas y entidades privadas que optimicen la movilidad y la hagan sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participación en mesas de movilidad con las administraciones públicas, especialmente la de Elche.</li> <li>- Fomentar el mecenazgo para el desarrollo de trabajos de investigación (TFG, TFM, doctorado) en movilidad sostenible.</li> <li>- Incentivar la realización de proyectos en el marco de las ayudas a la responsabilidad y compromiso social UMH.</li> </ul>
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible



<b>Indicadores</b>	Nº de alianzas establecidas con administraciones públicas o con entidades privadas Nº de proyectos o trabajos realizados/participados
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 8.5</b>	<b>Establecer alianzas universitarias estratégicas a nivel nacional e internacional encaminadas a la movilidad sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	Crear alianzas interuniversitarias para el intercambio de experiencias y elaboración de proyectos conjuntos que favorezcan la adopción de patrones de movilidad sostenibles por parte de la comunidad universitaria: e.g., Participación en el Grupo de Trabajo de Movilidad Sostenible de la sectorial CRUE Sostenibilidad.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de alianzas interuniversitarias establecidas.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 8.6</b>	<b>Incluir como objetivo la promoción del transporte y la movilidad sostenible en la Política Ambiental de la Universidad.</b>
<b>Descripción</b>	Incorporar la movilidad sostenible en la Política Ambiental de la UMH.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Existencia del objetivo en la Política Ambiental de la UMH.
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios
<b>Medida 8.7</b>	<b>Incorporar al currículum académico y promover la innovación y líneas de investigación sobre la movilidad sostenible.</b>
<b>Descripción</b>	Incorporar la movilidad sostenible en las acciones de sostenibilidad curricular, así como valorar la concesión de premios o reconocimientos a la investigación y la innovación sobre movilidad sostenible.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible Vicerrectorado de Investigación / Oficina de Investigación Responsable
<b>Indicadores</b>	Nº de líneas de investigación en funcionamiento sobre movilidad sostenible. Nº de reconocimientos concedidos a trabajos de innovación/investigación sobre movilidad sostenible.
<b>Presupuesto</b>	A determinar
<b>Medida 8.8</b>	<b>Extender acciones del PMS-Elche a otros campus de la UMH.</b>
<b>Descripción</b>	Realizar actuaciones del PMS-Elche de manera coordinada con el resto de campus de la UMH, atendiendo a sus respectivas idiosincrasias y/o la existencia de PMS específicos de los municipios donde se ubican tales campus.
<b>Unidades</b>	Vdo. Inclusión, Sostenibilidad y Deportes / Área Ambiental y de Desarrollo Sostenible
<b>Indicadores</b>	Nº de acciones del PMS-Elche que se implementan en otros campus de la UMH
<b>Presupuesto</b>	Recursos propios



## 4. PLAN DE ACTUACIÓN

En las siguientes Tablas se incluye la propuesta de actuación para cada una de las 8 Líneas Estratégicas, organizadas las acciones por trimestres anuales, y determinando el momento de implementación, de revisión y seguimiento.

ID: identificador global de la acción; LE: identificador línea estratégica; T: trimestre

	Implementación		Seguimiento		Revisión
--	----------------	--	-------------	--	----------

LÍNEA 1: Implementación de medidas para garantizar unos accesos al Campus adecuados y seguros															
ID	LE	2022		2023				2024				2025			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
1	1.1														
2	1.2														
3	1.3														
4	1.4														
5	1.5														
6	1.6														
7	1.7														

LÍNEA 2: Implementación de medidas para una mejor gestión del uso de los aparcamientos para vehículos motorizados (coches y motocicletas)															
ID	LE	2022		2023				2024				2025			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
8	2.1														
9	2.2														
10	2.3														
11	2.4														
12	2.5														
13	2.6														
14	2.7														

LÍNEA 3: Implementación de medidas que fomenten el uso de vehículos no motorizados (VNM): bicicleta y patinete															
ID	LE	2022		2023				2024				2025			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
15	3.1														
16	3.2														
17	3.3														
18	3.4														
19	3.5														
20	3.6														
21	3.7														
22	3.8														
23	3.9														



24	3.10																
25	3.11																

**LÍNEA 4: Implementación de medidas que fomenten el empleo del transporte colectivo dentro de la comunidad universitaria: Transporte Público y Coche Compartido**

ID	LE	2022		2023				2024				2025					
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
26	4.1																
27	4.2																
28	4.3																
29	4.4																
30	4.5																
31	4.6																
32	4.7																

**LÍNEA 5: Implementación de medidas que fomenten el desplazamiento a pie de la comunidad universitaria**

ID	LE	2022		2023				2024				2025					
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
33	5.1																
34	5.2																
35	5.3																
36	5.4																

**LÍNEA 6: Implementación de medidas encaminadas a reducir la huella de carbono por el transporte y promover la Universidad como un espacio libre de humos**

ID	LE	2022		2023				2024				2025					
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
37	6.1																
38	6.2																
39	6.3																
40	6.4																
41	6.5																
42	6.6																
43	6.7																
44	6.8																
45	6.9																
46	6.10																

**LÍNEA 7: Implementación de medidas encaminadas a la educación, estímulo y sensibilización de la comunidad universitaria para promover la adquisición de conductas de movilidad más sostenibles**

ID	LE	2022		2023				2024				2025					
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
47	7.1																
48	7.2																



49	7.3														
50	7.4														
51	7.5														

LÍNEA 8: Implementación de estrategias transversales de movilidad sostenible en la UMH															
ID	LE	2022		2023				2024				2025			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
52	8.1														
53	8.2														
54	8.3														
55	8.4														
56	8.5														
57	8.6														
58	8.7														
59	8.8														





## 5. SEGUIMIENTO Y CONTROL

### 5.1. Indicadores de Cumplimiento del PMS

Este PMS del Campus de Elche de la UMH tendrá un **plazo de ejecución de cuatro años (2022–2025)**, llevándose un **seguimiento anual** del mismo para evaluar su operatividad y eficiencia.

Para realizar dicho seguimiento, se definen **uno o varios indicadores de cumplimiento para cada una de las medidas acordadas en el Plan de Acción**, que serán calculados anualmente con el objetivo de obtener información acerca de la evolución y grado de implementación de las propuestas planteadas y, por tanto, del grado de cumplimiento de los objetivos del Plan. Dicho seguimiento aportará además información sobre el grado de cumplimiento de las diferentes medidas que se han presentado, la identificación de obstáculos surgidos durante la ejecución de estas, así como información de otros ámbitos de actuación no considerados inicialmente.

Si bien los indicadores se reflejan detalladamente en cada una de las medidas, éstos se desarrollan en torno a las siguientes directrices generales:

- Desarrollo de políticas de emisión cero en el Campus (sistemas de recarga eléctrica, inclusión de criterios ambientales en los pliegos de contratación, etc.).
- Iniciativas de transporte para limitar el uso del vehículo privado en el Campus.
- Implementación de acciones que favorecen los desplazamientos a pie en el Campus.
- Desarrollo de acciones para el fomento del uso de la bicicleta: conexión de los carriles bici con el Campus; aparcá-bicis seguros; sistema de préstamo o alquiler; unidades de fomento del uso de la bicicleta, etc.
- Desarrollo de acuerdos o convenios con empresas de transporte y/o entidades y organismos públicos con competencias en la gestión del transporte colectivo para mejorar los servicios ofrecidos.
- Actuaciones de control de aparcamiento: políticas de reducción de emisiones contaminantes; acciones correctivas de aparcamiento indebido; priorización de plazas por ocupación del vehículo o tipología o lugar de residencia, etc.
- Acciones de sensibilización y participación de la comunidad universitaria sobre movilidad: información impresa y web sobre movilidad; campañas de sensibilización sobre transporte sostenible; discusión participativa para la toma de decisiones sobre el transporte, etc.
- Desarrollo de actuaciones para reducir la necesidad de desplazamiento (tele-enseñanza o tele-trabajo) o bien ordenar escalonadamente los horarios o flexibilizar la jornada laboral, etc.
- Acciones para reducir el impacto derivado del vehículo privado: acciones para promover viajes compartidos, utilización de vehículos verdes en flotas universitarias, etc.

Aquellas medidas que no puedan ser implementadas o se compruebe que no contribuyen al logro de los objetivos propuestos podrán ser sustituidas por otras nuevas que mejoren la consecución de estos. Igualmente, se verificará si los indicadores de resultados propuestos son adecuados para evaluar si la medida propuesta fue alcanzada o no, o necesitan ser reajustados.

### 5.2. Indicadores de mejora y fomento de la Movilidad Sostenible

Paralelamente a los indicadores de cumplimiento, se establecen otros indicadores que aportarán información sobre la repercusión de las medidas implementadas y su efectividad, tanto en el fomento de la movilidad sostenible como en la protección del medio ambiente. Se trata de indicadores a medio y largo plazo, que pretenden ofrecer una visión de la evolución en materia de movilidad sostenible de la UMH,



por lo que su periodicidad podrá ser bianual o cuatrienal en función de la dificultad de obtención de los datos y de la información aportada.

En cualquier caso, estos indicadores servirán para la **evaluación final del presente Plan de Movilidad Sostenible**, y a su vez serán la base para la propuesta de un nuevo Plan. Los indicadores y estudios propuestos se recogen a continuación:

- Reparto modal en el acceso diario al Campus (% de desplazamientos en cada uno de los medios de transporte).
- Uso del transporte público colectivo.
- Número de vehículos eléctricos en el Campus propios o de subcontratas.
- Número de vehículos eléctricos en el Campus de la comunidad universitaria.
- Tasa de accidentabilidad en los desplazamientos hacia y desde el Campus.
- Número de consultas realizadas a la web con información actualizada y relevante sobre los accesos al Campus.
- Extensión de la red de carril-bici urbana.
- Número de acciones llevadas a cabo para la mejora de la conectividad, el diseño, la señalización y la orientación del carril-bici hacia el Campus.
- Calidad de la infraestructura ciclista de acceso al Campus.
- Evolución del número de VMP sustraídos o que reciben actos de vandalismo.
- Evolución del nivel de ocupación de los aparcabicis.
- Evolución de los usuarios y patrones de uso del sistema BiciElx.
- Nivel de ocupación y uso de puntos de recarga eléctrica.
- Número de rutas directas hacia la Universidad en autobús interurbano.
- Valoración de la calidad y la oferta de los servicios percibida por los usuarios de transporte público colectivo.
- Evolución de costes del transporte en tren, autobús urbano y transporte interurbano, con y sin convenios.
- Valoración de la calidad percibida en la infraestructura urbana alrededor del Campus por los usuarios de transporte público colectivo.
- Estudio de la adaptación del tren, autobús urbano e interurbano al desplazamiento intermodal.
- Valoración de la calidad percibida por los usuarios del tren y autobús de sus servicios intermodales.
- Evolución del número de usuarios inscritos en la app de Coche Compartido y de usuarios que comparten coche, ya sea como conductor/a o pasajero/a.
- Estudio de la situación en materia de movilidad sostenible de los accesos peatonales y ciclistas al Campus.
- Estudio de la situación en materia de movilidad sostenible de los accesos de vehículos a motor.
- Número de campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad sostenible en general realizadas.
- Cantidad de dióxido de carbono equivalente generada y emitida por la universidad en base al transporte.
- Número de participaciones registradas en la red o foro social de la movilidad.
- Evolución del número total de accidentes y número de accidentes por tipología de vehículo registrados en el Campus.
- Estudio de calidad del aire y niveles de contaminación acústica.



- Incorporación de acciones relacionadas con la movilidad sostenible para el fomento de hábitos saludables y/o el desempeño del personal de la UMH.
- Realización de acciones transversales vinculadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

### 5.3. Responsables del Seguimiento

Las unidades implicadas en la consecución de cada medida serán las encargadas de recopilar y facilitar los indicadores de cumplimiento asociados a la medida.

La Comisión de Movilidad (en caso de formarse) realizará el seguimiento general del plan, y estará constituida, sin menoscabo de otras personas integrantes, por:

- Vicerrector/a con competencias en desarrollo sostenible y/o movilidad sostenible, que ostentará la Presidencia de la Comisión
- Vicerrector/a con competencias en infraestructuras
- Vicerrector/a con competencias en estudiantado
- Director/a del Servicio de Infraestructuras
- Director/a del Área Ambiental y Desarrollo Sostenible
- Delegado/a General de Estudiantes
- Personal Técnico con las competencias asignadas en movilidad sostenible, que ostentará la Secretaría de la Comisión

A la Comisión podrán asistir, con voz, pero sin voto, aquellas personas que por invitación de la presidencia de la Comisión puedan aportar información de interés para las acciones u objetivos contemplados en el Plan.



---

## 6. ACRÓNIMOS

AAyDS – Área Ambiental y Desarrollo Sostenible

GEI – Gases de Efecto Invernadero

ODS – Objetivo de Desarrollo Sostenible

PMR – Plazas de movilidad reducida

PMS – Plan de Movilidad Sostenible

TFG – Trabajo Final de Grado

TFM – Trabajo Final de Máster

UMH – Universidad Miguel Hernández de Elche

VMP – Vehículos de movilidad personal

PI – Personal Investigador

PDI – Personal Docente e Investigador

PAS – Personal de Administración y Servicios

VTC – Vehículo de Transporte con Conductor

