PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

UNIVERSITAT JAUME I

PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN.

Enero 2010

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN 3

2. PRINCIPIOS 4

3. METODOLOGÍA 8

4. ESTRATEGIAS 10

LÍNEA ESTRATÉGICA I. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL CAMPUS 14

Programa I.1: Organización interna 14
Programa I.2: Participación en materia de movilidad 16
Programa I.3: Comunicación en materia de movilidad 19

LÍNEA ESTRATÉGICA II: FOMENTO DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE 22

Programa II.1: Seguridad de la red peatonal del Campus 22
Programa II.2: Información acerca de la red peatonal del Campus 26
Programa II.3: Desplazamiento de personas con movilidad reducida 28

LÍNEA ESTRATÉGICA III: FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA 33

Programa III.1: Mejora de los itinerarios ciclistas 33
Programa III.2: Mejora de los aparca-bicis 39
Programa III.3: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público 42
Programa III.4: Préstamo de bicicletas 43
Programa III.5: Oferta de otros equipamientos para bicis 46
Programa III.6: Información acerca de los equipamientos relacionados con la bicicleta 47

LÍNEA ESTRATÉGICA IV: PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO .. 49

Programa IV.1: Oferta de transporte público colectivo 49
Programa IV.2: Información acerca de los servicios de transporte público 55
Programa IV.3: Descuentos para la comunidad universitaria 58

LÍNEA ESTRATÉGICA V: FOMENTO DEL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO 59

Programa V.1: Mejora de la red vial 59
Programa V.2: Gestión del aparcamiento 62
Programa V.3: Vigilancia y control 70
Programa V.4: Fomento de los vehículos ecoeficientes 73
Programa V.5: Fomento del coche compartido 74

LÍNEA ESTRATÉGICA VI: GESTIÓN SOSTENIBLE EN LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS ... 76

Programa VI.1: Ubicación de zonas de carga y descarga 76
Programa VI.2: Regulación de la carga y descarga 79
Programa VI.3: Vigilancia y control 81

LÍNEA ESTRATÉGICA VII: EDUCACIÓN DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA EN MATERIA DE MOVILIDAD. 84

Programa VII.1: Formación en materia de movilidad sostenible 84
Programa VII.2: Sensibilización en materia de movilidad sostenible 86

5. PLANIFICACIÓN 92

ANEXO 1. PLANO DE VIALES Y ACCESOS 101

ANEXO 2. PLANO DE APARCAMIENTOS 102

ANEXO 3. PLANO DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA 103

1. INTRODUCCIÓN

El **Plan de Acción** es el documento que define las directrices de la política de movilidad que responde al compromiso del Equipo Rectoral, para actuar desde sus competencias y funciones en la promoción de la movilidad sostenible en el Campus del Riu Sec de la Universitat Jaume I de Castellón (UJI).

Para elaborarlo se ha tomado como punto de partida, por un lado la **DIAGNOSIS TÉCNICA** que permite conocer la situación real del Campus mediante la toma de datos *in situ* y su posterior análisis y, por otro lado la **DIAGNOSIS CUALITATIVA** que permite conocer los hábitos de movilidad y las opiniones de la comunidad universitaria obtenidas a través de encuestas. La información procedente de ambas fuentes, contrastada y sintetizada sirve como base para la planificación del futuro de la UJI, a corto, medio y largo plazo, en términos de movilidad sostenible.

Con este documento se persigue realizar una propuesta de Plan de Acción, que sirva como punto de partida para el **debate** a través de la **participación** de los distintos grupos de interés de la comunidad universitaria.

El **fin último** del plan de movilidad sostenible (PMS) consiste en implementar un sistema de transporte que dé prioridad a los modos de desplazamiento no contaminantes (bicicleta y desplazamiento a pie) y a los medios colectivos de transporte público, en detrimento del uso y abuso del vehículo privado motorizado.

Los **objetivos** concretos perseguidos son:

- Establecer los mecanismos necesarios para la gestión de la movilidad generada en la UJI
- Fomentar y mejorar la movilidad en modos no motorizados: desplazamiento a pie y en bicicleta
- Definir estrategias en favor del transporte público colectivo (autobús, tren y Tram).
- Fomentar el uso racional del vehículo privado motorizado
- Mejorar la accesibilidad universal, es decir, mejorar las condiciones de accesibilidad de las personas con movilidad reducida.
- Garantizar una distribución de mercancías que no represente un obstáculo para el resto de modos de transporte, especialmente peatones y bicicletas.
- Elaborar un plan de comunicación, participación y sensibilización dirigido a toda la comunidad universitaria.

Este plan incluye en su **alcance** tanto la movilidad relativa al acceso al Campus, como los desplazamientos realizados en el interior del mismo.

2. PRINCIPIOS

Los principios que orientan el Plan de Movilidad Sostenible de la Universitat Jaume I y que marcan los objetivos que determinan el modelo de movilidad deseado para el futuro son los siguientes:

- **SOSTENIBILIDAD**

El término **desarrollo sostenible**, **sustentable** o **perdurable** se aplica al desarrollo socio-económico y fue formalizado por primera vez en el documento conocido como Informe Brundtland (1987). Su definición se asumió en el Principio 3º de la Declaración de Río (1992) y es la siguiente:

Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades.

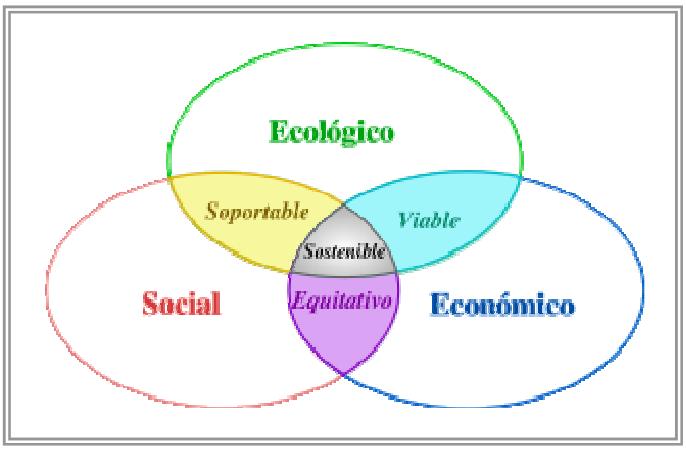


Figura 1. Esquema de *los tres pilares del desarrollo sostenible*

Por otra parte, el IDAE define un Plan de Movilidad Urbana Sostenible como *un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.*

Esta definición aplicable a una ciudad es perfectamente extrapolable a un Campus universitario.

Además, en el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea se indica que *el Consejo de Gotemburgo ha decidido que el reequilibro entre modos de transporte constituya el núcleo de la estrategia de desarrollo sostenible*.

➢ ACCESIBILIDAD

La definición de *transporte sostenible* según la Guía para la Elaboración de una Plan de Movilidad Sostenible del IDAE, indica que éste debe *permitir responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades [...]*.

El modelo de movilidad debe contemplar el acceso a todo el espacio público permitido a todos los miembros de la comunidad, adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho a todos y todas, y especialmente a las personas con movilidad reducida. Además, el modelo ha de prever una red que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles, superando los problemas de dotaciones infraestructurales o de servicios que provocan déficit de accesibilidad a partes concretas del territorio y que suponen desigualdades territoriales.

La accesibilidad es otro de los principios básicos que guían este Plan de Acción, por su importancia social. Cuando la accesibilidad no es universal, se convierte en un elemento generador de exclusión social. Los miembros de la comunidad que, por los motivos que sea, tienen dificultades para desplazarse por el territorio ven reducidas sus posibilidades de desarrollo personal, social y laboral.

➢ SEGURIDAD VIAL

Siguiendo con la definición de transporte sostenible de la Guía del IDAE, éste debe *permitir responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medio ambiente [...].*

Según datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico (DGT), los accidentes de tráfico producidos en zona urbana suponen más de la mitad de los accidentes totales producidos en España.

Por ello, el modelo de transporte debe garantizar la seguridad y protección del espacio público, de forma que las necesidades de desplazamiento se realicen en términos de seguridad vial, con especial interés sobre los modelos de transporte más vulnerables (a pie o en bicicleta).

➢ EFICIENCIA

Según la Red de Ciudades y Pueblos hacia la Sostenibilidad de Catalunya, *el modelo de movilidad debe tener en cuenta las diferentes características de cada modo de transporte, sus puntos fuertes y débiles en cuanto a eficiencia operativa y energética para cada desplazamiento concreto [...]. Por consiguiente, este modelo tiene que racionalizar el uso de los diferentes modos de transporte y facilitar su utilización en aquellos desplazamientos en los que sea más adecuado desde el punto de vista de su eficiencia.*

La eficiencia del sistema de transporte depende en gran medida del nivel de consumo de energía y tiene una repercusión directa en la competitividad de los sectores económicos que de él dependen. Por tanto, la competitividad del sistema productivo está muy vinculada a la existencia de un sistema de transporte eficiente, es decir, que aporte la máxima funcionalidad con el menor coste global posible. Como elemento fundamental de soporte del sistema productivo, el transporte ha de permitir distribuir eficazmente las materias primas y manufacturadas, y permitir que los trabajadores/estudiantes accedan a los centros de trabajo/estudio con la menor incertidumbre posible, es decir, teniendo la seguridad de que los servicios de transporte funcionan de la manera prevista en términos de horarios, frecuencia, etc. y en unas condiciones de seguridad aceptables.

Por otro lado, el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea destaca la necesidad de conseguir que el crecimiento de la economía se desacople del incremento paralelo de los flujos del transporte. De esta manera se alcanzaría un sistema de transporte más eficiente, que impulsase más trabajo por unidad de extracción de recursos y deposición de contaminantes materiales y energéticos.

➢ CALIDAD DE VIDA Y SALUD

Según la Organización Mundial de la Salud, la calidad de vida es *la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno".*

La planificación del sistema de transportes ha de considerar los aspectos positivos y negativos del mismo con el fin de alcanzar un punto de equilibrio socialmente aceptable. Por un lado permite a los ciudadanos desplazarse y llevar a cabo aquellas actividades que necesitan o quieren realizar. Los usuarios esperan realizar los desplazamientos de la forma más cómoda y rápida posible, y con una incertidumbre mínima. Sin embargo, las infraestructuras y los servicios de transporte generan un importante impacto sobre el entorno, fraccionando el territorio y acotando la disponibilidad de espacios para el uso social.

Así mismo, el funcionamiento de los medios de transporte motorizados producen emisiones atmosféricas y sonoras que pueden ser nocivas para la salud y el bienestar de las personas. Los efectos negativos debidos a la contaminación producida por los medios de transporte motorizados afectan a todos los ciudadanos con independencia de que sean usuarios del medio de transporte que los origina. También es importante considerar las consecuencias sobre la salud derivadas de la falta de ejercicio por un uso excesivo del coche, y el efecto positivo derivado de caminar o utilizar la bicicleta.

El modelo de movilidad ha de guiarse por tanto por el principio de la mejora de la calidad de vida de los miembros de la comunidad, recuperando el espacio público para usos sociales y de convivencia, permitiendo mejorar la organización del tiempo de las actividades cotidianas y reduciendo el tiempo empleado en los desplazamientos.

- **EQUIDAD**

Los servicios ofertados en un territorio deben de ser accesibles a todos los ciudadanos independientemente de si poseen un coche o no. Los planes de movilidad han de diseñarse por tanto teniendo en cuenta la realidad social de la población a la que afecta, implantando medidas que favorezcan la equidad e integración social aportando una accesibilidad más universal. Por tanto, la igualdad de oportunidades de acceso al territorio es otro de los objetivos de un Plan de Movilidad Sostenible.

En un contexto territorial como el del Campus de la UJI, la accesibilidad universal pasa por la potenciación de los medios accesibles a la comunidad universitaria, como los transportes públicos colectivos y la bicicleta de uso público, por encima de los medios individuales: los medios no motorizados tienen un carácter universal; el transporte de uso colectivo, democrático; y los transportes privados, selectivo.

La construcción de un territorio urbano basado en el uso del coche ha dado como resultado un territorio donde sus usuarios dependen del vehículo privado para resolver sus necesidades cotidianas de desplazamiento. No obstante, en el territorio coexisten áreas con características diferentes con un grado de cautividad respecto al coche y al transporte público diferente. Numerosos sectores de la población no pueden hacer un uso cotidiano y autónomo del coche, lo que conduce a una situación de exclusión social en situaciones como el acceso al trabajo y a los bienes y servicios urbanos. La existencia de un territorio desigual en cobertura del transporte público, funciones, densidad y diseño actúa como modulador de los grados de exclusión.

Primero porque solamente una minoría tiene acceso al vehículo privado de manera cotidiana, especialmente entre el colectivo de estudiantes. Segundo, porque la falta de oferta de transportes colectivos a algunas zonas o su baja competitividad puede hacer que muchos usuarios se vean forzados a usar el vehículo privado, con los costes económicos que esto conlleva.

3. METODOLOGÍA

Una vez analizada toda la información y extraídas las conclusiones sobre la situación actual del Campus, el siguiente paso ha sido el establecimiento de objetivos específicos de actuación, los cuales se han desarrollado en **7 líneas estratégicas**.

Las 7 líneas estratégicas que comprende el Plan de Acción de la UJI son los grandes ejes de actuación en los que se enmarcan las distintas acciones de mejora de la movilidad sostenible del Campus.

Cada línea estratégica se despliega en diferentes **programas de actuación** (25 programas), que se despliegan a su vez en diversos **proyectos** (59 proyectos) que constituyen actuaciones concretas, que serán objeto de debate en el seno de la comunidad universitaria.

Así, el Plan de Acción de la UJI se ha estructurado conforme se señala en el Gráfico siguiente:

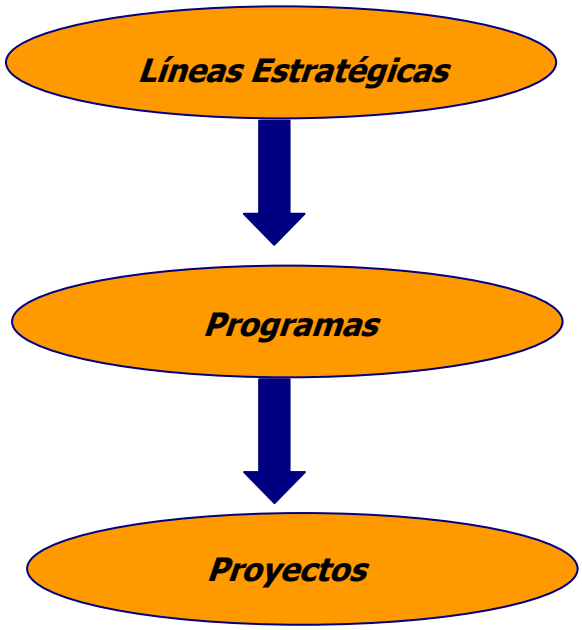


Figura 2. Despliegue de las acciones

El contenido de cada proyecto se sintetiza en la siguiente ficha:

Título del proyecto	
Objetivo	Descripción del objetivo/s del proyecto
Descripción	Definición de las actuaciones que incluye el proyecto
Beneficio Ambiental	Impactos positivos sobre el medio ambiente, entendiendo estos como la reducción de la emisión de contaminantes atmosféricos, del consumo energético y de la emisión de ruido. - Alto: beneficio ambiental muy significativo. - Medio: beneficio ambiental moderado. - Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. - Directo: el beneficio ambiental es consecuencia directa de la aplicación de la medida; hay relación causa-efecto - Indirecto: la medida a aplicar conllevará un beneficio ambiental apreciable *a posteriori*
Beneficio Social	Mejora de la seguridad vial, protección de la salud de las personas, mejora o creación de espacios para la convivencia, mejora de las condiciones de accesibilidad universal, etc. - Alto: beneficio social muy significativo. - Medio: beneficio social moderado. - Bajo: sin beneficio social apreciable. - Directo: el beneficio social es consecuencia directa de la aplicación de la medida; hay relación causa-efecto. - Indirecto: la medida a aplicar conllevará un beneficio social apreciable *a posteriori*
Entidades implicadas	Identificación de las entidades implicadas en la toma de decisiones relacionada con la actuación. Se indica si la acción propuesta puede ser puesta en práctica directamente por parte de la UJI, o por el contrario requiere de la colaboración de otras entidades externas.
Estimación de la inversión	Valoración económica inicial necesaria para implantar la medida y costes de mantenimiento para la UJI - Alta: > 400.000 € - Media: 100.000 – 400.000 € - Baja: < 100.000 €
Sinergia	Identifica las relaciones y nexos con otros proyectos
Indicadores	Herramientas propuestas para facilitar el seguimiento en la evolución de los objetivos de la actuación

4. ESTRATEGIAS

Las líneas estratégicas definidas en el Plan de Movilidad Sostenible de la UJI son:

- **Línea estratégica I:** Gestión de la movilidad generada por el Campus
- **Línea estratégica II:** Fomento de los desplazamientos a pie
- **Línea estratégica III:** Fomento de la movilidad en bicicleta
- **Línea estratégica IV:** Promoción del uso del transporte público colectivo
- **Línea estratégica V:** Fomento del uso racional del vehículo privado motorizado
- **Línea estratégica VI:** Gestión sostenible en la distribución de mercancías
- **Línea estratégica VII:** Educación de la comunidad universitaria en materia de movilidad.

Para cada una de las líneas estratégicas definidas se proponen los siguientes programas y proyectos:

PLAN DE ACCIÓN
LÍNEA ESTRATÉGICA I. Gestión de la movilidad generada por el Campus
PROGRAMA I.1. Organización interna
Proyecto I.1.1 Creación de una Unidad de Gestión de la Movilidad en la UJI
Proyecto I.1.2: Planificación de actividades docentes y administrativas con objeto de reducir los desplazamientos
PROGRAMA I.2. Participación en materia de movilidad
Proyecto I.2.1: Constitución del Foro de Movilidad de la UJI
Proyecto I.2.2: Incorporación al Foro de Movilidad de Castellón
PROGRAMA I.3. Comunicación en materia de movilidad
Proyecto I.3.1: Creación de una sección de Movilidad Sostenible en la web de la UJI
Proyecto I.3.2: Redacción y publicación de una memoria anual de las actuaciones realizadas en materia de movilidad
Proyecto I.3.3: Establecimiento de mecanismos para la obtención periódica de datos relativos a la movilidad
LÍNEA ESTRATÉGICA II. Fomento de los desplazamientos a pie
PROGRAMA II.1. Seguridad de la red peatonal del Campus
Proyecto II.1.1: Creación de itinerarios exclusivos para peatones
Proyecto II.1.2: Establecimiento de mejoras en los pasos de peatones existentes
Proyecto II.1.3: Establecimiento de nuevos pasos de peatones elevados
PROGRAMA II.2. Información acerca de la red peatonal del Campus
Proyecto II.2.1: Instalación de paneles informativos de los itinerarios a pie
Proyecto II.2.2: Instalación de indicadores de itinerarios
PROGRAMA II.3: Desplazamiento de personas con movilidad reducida
Proyecto II.3.1: Adaptación del itinerario peatonal del Boulevard del Jardín de los Sentidos
Proyecto II.3.2: Adaptación del acceso a la Cafetería de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas
Proyecto II.3.3: Adaptación de los accesos de los edificios
LÍNEA ESTRATÉGICA III. Fomento de la movilidad en bicicleta
PROGRAMA III.1. Mejora de los itinerarios ciclistas
Proyecto III.1.1: Fomento de la ampliación de la red ciclista de la ciudad de Castellón
Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus
Proyecto III.1.3: Ampliación de la red ciclista del Campus
PROGRAMA III.2. Mejora de los aparca-bicis
Proyecto III.2.1: Sustitución progresiva de los modelos existentes
Proyecto III.2.2: Ampliación del número de aparca-bicis en el Campus
PROGRAMA III.3. Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público
Proyecto III.3.1: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público

PLAN DE ACCIÓN
PROGRAMA III.4. Préstamo de bicicletas
Proyecto III.4.1: Incremento de los puntos de préstamo del sistema BiciCAS
Proyecto III.4.2: Mejora de la seguridad frente al robo del sistema de préstamo BiciUJI
PROGRAMA III.5. Oferta de otros equipamientos para bicis
Proyecto III.5.1: Propuesta de otros equipamientos y servicios específicos para los usuarios de la bicicleta
PROGRAMA III.6. Información acerca de los equipamientos relacionados con la bicicleta
Proyecto III.6.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta
Proyecto III.6.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta
LÍNEA ESTRATÉGICA IV. Promoción del uso del transporte público colectivo
PROGRAMA IV.1. Oferta de transporte público colectivo
Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús urbano
Proyecto IV.1.2: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús interurbano
Proyecto IV.1.3: Mejora de la oferta y calidad del servicio de tren
Proyecto IV.1.4 Mejora de la oferta y calidad del servicio de Tram
PROGRAMA IV.2. Información acerca de los servicios de transporte público
Proyecto IV.2.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en transporte público
Proyecto IV.2.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en transporte público
PROGRAMA IV.3. Descuentos para la comunidad universitaria
Proyecto IV.3.1: Obtención de descuentos en el uso del transporte público para los miembros de la comunidad universitaria
LÍNEA ESTRATÉGICA V. Fomento del uso racional del vehículo privado motorizado
PROGRAMA V.1. Mejora de la red vial
Proyecto V.1.1: Mejora de la conservación y señalización de la red vial del Campus
Proyecto V.1.2: Aplicación de medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos de motor en el campus
Proyecto V.1.3: Registro y seguimiento de accidentes de tráfico
PROGRAMA V.2. Gestión del aparcamiento
Proyecto V.2.1: Instalación de barreras para la regulación de acceso en los aparcamientos más saturados
Proyecto V.2.2: Mejora de la señalización en los aparcamientos
Proyecto V.2.3: Reserva de plazas de aparcamientos para motos
Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos eléctricos con puntos de recarga
Proyecto V.2.5: Reserva de plazas para vehículos de alta ocupación
Proyecto V.2.6: Adaptación de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) a las dimensiones reguladas
Proyecto V.2.7: Ampliación del número y distribución de plazas de aparcamiento para PMR

PLAN DE ACCIÓN
PROGRAMA V.3. Vigilancia y control
Proyecto V.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control del estacionamiento incorrecto
Proyecto V.3.2: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las infracciones de tráfico en el Campus
PROGRAMA V.4. Fomento de los vehículos ecoeficientes
Proyecto V.4.1: Promoción del empleo de vehículos ecoeficientes en la flota de vehículos de la UJI
PROGRAMA V.5: Fomento del coche compartido
Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI
LÍNEA ESTRATÉGICA VI. Gestión sostenible en la distribución de mercancías
PROGRAMA VI.1. Ubicación de zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.1: Implantación de mecanismos de información para el uso de las zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.2: Mejora de la delimitación de las zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.3: Creación de una nueva zona de carga y descarga en las proximidades del Jardín de los Sentidos
PROGRAMA VI.2. Regulación de la carga y descarga
Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso
PROGRAMA VI.3. Vigilancia y control
Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga
LÍNEA ESTRATÉGICA VII. Educación de la comunidad universitaria en materia de movilidad
PROGRAMA VII.1. Formación en materia de movilidad sostenible
Proyecto VII.1.1: Celebración de Jornadas de Movilidad
Proyecto VII.1.2: Impartición de cursos de conducción eficiente
PROGRAMA VII.2. Sensibilización en materia de movilidad sostenible
Proyecto VII.2.1: Celebración de la semana de la movilidad sostenible
Proyecto VII.2.2: Campaña "compartir coche"
Proyecto VII.2.3: Campaña de promoción de la bicicleta
Proyecto VII.2.4: Campaña de promoción del transporte público
Proyecto VII.2.5: Campaña de promoción del vehículo eléctrico

A continuación se desarrolla cada una de las acciones propuestas.

LÍNEA ESTRATÉGICA I. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL CAMPUS

Programa I.1: Organización interna

Proyecto I.1.1: Creación de una Unidad de Gestión de la Movilidad en la UJI	
Objetivo	Constituir un organismo gestor de la movilidad con el objetivo de conseguir un modelo de movilidad sostenible.
Descripción	Esta Unidad de Gestión de la Movilidad se define como el área encargada de gestionar la movilidad interna y/o externa de los usuarios del Campus de la UJI, ya sean parte de la comunidad universitaria, trabajadores ajenos a la Universidad, proveedores o visitantes. Sus principales tareas y funciones serían: - Representación de la Universidad (interlocutor visible), en temas relacionados con la movilidad y accesibilidad, frente a otros agentes implicados - Gestión de la implantación de las medidas de actuación de mejora contempladas en el Plan de acción - Seguimiento y evaluación de la eficacia de dichas medidas - Búsqueda de recursos económicos para la mejora de la movilidad - Realización de campañas de información y sensibilización en materia de movilidad sostenible - Fomento de acciones de participación de la comunidad universitaria en materia de movilidad sostenible
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	-Constitución de la Unidad de Gestión de la Movilidad -Nº miembros de la Unidad de Gestión de la Movilidad -Presupuesto (euros) de la Unidad de Gestión de la Movilidad

Proyecto I.1.2: Planificación de actividades docentes y administrativas con objeto de reducir los desplazamientos	
Objetivo	Reducir el número de desplazamientos diarios. Evitar que el horario de trabajo dificulte el uso del transporte público, la bicicleta o desplazamiento peatonal. Reducir los atascos en horas punta.
Descripción	Se propone: - Dar continuidad a las jornadas laborales (PDI) y docentes (estudiantes), evitando la existencia de tiempos muertos prolongados que fomenten la movilidad. Fomentar la jornada continua (8:00-15:00) o discontinua con descansos cortos (1 hora), evitando el desplazamiento de ida y vuelta a la hora de la comida. Para ello es necesaria la coordinación de los horarios de impartición de clases. - Introducir criterios de flexibilidad en el horario de entrada y salida del personal de administración y servicios que utilice modos de transporte sostenible.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	Nº estudiantes que realicen un único desplazamiento al día / Nº estudiantes total Nº PDI que realicen un único desplazamiento al día / Nº PDI total Nº PAS acogidos a la flexibilidad horaria por empleo de un modo de transporte sostenible /Nº PAS total

Programa I.2: Participación en materia de movilidad

Proyecto I.2.1: Constitución del Foro de Movilidad de la UJI	
Objetivo	Crear el "Foro de Movilidad de la UJI" como órgano de participación de la comunidad universitaria para el fomento de la movilidad sostenible. Incluir en el debate sobre la movilidad en el Campus a otras entidades implicadas como el Ayto. Castellón o las empresas de transporte que operan en Castellón y/o en el Campus.
Descripción	Se propone la creación de un foro en el que estén representados todos los miembros de la Universidad (PDI, PAS, estudiantes, órganos de gobierno, sindicatos, consejo de alumnos, etc), constituido formalmente mediante la aprobación de unos estatutos que lo regulen, y que se reúna tanto de forma ordinaria como extraordinaria, para debatir la eficacia de las acciones implantadas y proponer otras nuevas. Asimismo a este foro podrán asistir como invitados: expertos en movilidad, miembros de los ayuntamientos implicados (especialmente Ayto. Castellón), las empresas de transporte que operen en el Campus, asociaciones para la promoción de la bicicleta, etc. Este foro será coordinado por la Unidad de Gestión de la Movilidad, quien se encargará de la convocatoria de las reuniones y de la elaboración de las actas de reunión.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Ayto, Castellón y otros ayuntamientos afectados por la movilidad hacia el Campus (Vila-real, Almassora, Vall d'Uixó, Burriana, Onda, Nules, Benicàssim, L'Alcora, etc) Empresas de transporte que operan en Castellón. Asociaciones para la promoción de la movilidad sostenible
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	Constitución del foro con la aprobación de los estatutos Nº miembros permanentes del foro Nº de reuniones del foro Nº asistentes a cada reunión (internos y externos)

Proyecto I.2.2: Incorporación al Foro de Movilidad de Castellón	
Objetivo	Participar en las reuniones del Foro de Movilidad de Castellón en representación de la UJI. Integrar la gestión de la movilidad en la UJI en la gestión de la movilidad en la ciudad de Castellón Trasladar los resultados del Foro de Movilidad de la UJI (propuestas, sugerencias, demandas, etc.) al Foro de Movilidad de Castellón. Coordinar las actuaciones locales en materia de movilidad.
Descripción	Como consecuencia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible puesto en marcha por el Ayto Castellón, se constituyó el Foro de Movilidad de Castellón, como órgano consultivo del ayuntamiento, que se reúne periódicamente para realizar un seguimiento del plan en ejecución y formular nuevas propuestas en materia de movilidad sostenible. Este foro está formado por: - Grupo Municipal Popular - Grupo Municipal Socialista - Grupo Municipal "Bloc" - Intendente Tráfico Policía Local - Coordinador de Movilidad - Ingeniero Municipal de Tráfico - Cámara de Comercio - AA.VV. Raval de la Trinitat - Representante Parkings (SABA) - Asoc. Provincial Autoescuelas - A.E.C.C. - A.C.C.S.A. (Empresa adjudicataria Transporte Público) - Asociaciones del Taxi - Asoc. Prov. de Transportistas - CENTRICS - CENTRE CIUTAT CASTELLÓ - Federación de Vecinos - Asoc. Vecinos Zona Centro - FAUCOVA - Coordinadora de Vecinos - Castellón en Bici - Federación Provincial de Ciclismo - Mercat Central - COCEMFE - Unión de Consumidores de Castellón

Proyecto I.2.2: Incorporación al Foro de Movilidad de Castellón	
	Se propone que la UJI, a través de la Unidad de Gestión de la Movilidad, solicite al Foro su incorporación al mismo. Asimismo la UJI podría activar dicho foro con el fin de garantizar su funcionamiento.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad Sostenible de Castellón
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	Nº reuniones del Foro con participación de la Unidad de Gestión de Movilidad de la UJI

Programa I.3: Comunicación en materia de movilidad

Proyecto I.3.1: Creación de una sección de Movilidad Sostenible en la web de la UJI	
Objetivo	Facilitar la comunicación y opiniones entre los miembros de la comunidad universitaria en materia de movilidad sostenible. Fomentar la participación para mejorar la sostenibilidad en los desplazamientos al Campus y en su interior
Descripción	Se propone crear un espacio web que facilite el intercambio de información y opiniones en materia de movilidad sostenible. Para ello se propone la creación de una sección específica de Movilidad Sostenible en la web de la UJI, con los siguientes fines: - Informar sobre los servicios y equipamientos existentes relacionados con los modos de transporte sostenibles: desplazamiento a pie, bici y transporte público colectivo - Informar sobre las iniciativas para reducir el impacto del vehículo privado: los vehículos ecoeficientes, el sistema de coche compartido, etc - Publicar las campañas y demás acciones de sensibilización puestas en marcha - Recoger opiniones y sugerencias para mejorar la movilidad - Publicar las acciones llevadas a cabo para mejorar la movilidad y los resultados de los indicadores de seguimiento establecidos
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	Creación de la sección de Movilidad Sostenible de la web de la UJI Nº visitas a la sección de Movilidad Sostenible

Proyecto I.3.2: Redacción y publicación de una memoria anual de las actuaciones realizadas en materia de movilidad	
Objetivo	Analizar anualmente el grado de implantación de las acciones del plan de acción y la eficacia de las mismas. Divulgar estos resultados de forma anual Fomentar la mejora continua del comportamiento basado en la movilidad sostenible de la UJI
Descripción	En muchas ocasiones se realizan trabajos desde la propia UJI que son desconocidos por el resto de la comunidad universitaria. Por ello, se propone elaborar anualmente una memoria en la que consten las acciones que se han realizado durante el último año en materia de movilidad, así como los resultados concretos de desempeño alcanzados (cálculo de indicadores) y su evolución a lo largo de los últimos años. Además, en esta memoria se reflejará el grado de desarrollo y estado de cada uno de los programas propuestos en el presente plan de acción. Así mismo, se plantearán nuevas acciones para el próximo año.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	Nº memorias elaboradas Nº acciones realizadas para la divulgación de cada memoria

Proyecto I.3.3: Establecimiento de mecanismos para la obtención periódica de datos relativos a la movilidad	
Objetivo	Obtener datos exactos de manera periódica sobre la distribución de la comunidad universitaria según los distintos modos de transporte. Estudiar la evolución en el tiempo de los datos obtenidos y extraer conclusiones sobre la eficacia de las acciones llevadas a cabo.
Descripción	Con el fin de conocer el modo de transporte utilizado de forma habitual por los miembros de la comunidad universitaria, y actualizar anualmente dicha información, se propone: - Incluir una pregunta en la información solicitada en el proceso de automatrícula de los estudiantes cada año. - Enviar un correo electrónico a PAS y PDI, formulando la pregunta, y de manera que éstos puedan incorporar la respuesta a una aplicación que permita el tratamiento posterior de los datos de forma ágil. Posteriormente, esos datos podrán ser exportados y procesados, de forma que sea posible su comparación interanual. La extracción de conclusiones relativas a la evolución del reparto modal permitirá saber qué medidas de las implantadas están siendo eficaces y qué líneas estratégicas necesitan ser reforzadas con nuevas acciones. Asimismo, para obtener una información más completa, se propone repetir la encuesta de movilidad realizada en el diagnóstico inicial cada cinco años.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Todos los proyectos
Indicadores	% comunidad universitaria que accede al Campus a pie % usuarios de bicicleta % usuarios de autobús urbano % usuarios de autobús interurbano % usuarios de tren

LÍNEA ESTRATÉGICA II: FOMENTO DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Programa II.1: Seguridad de la red peatonal del Campus

Proyecto II.1.1: Creación de itinerarios exclusivos para peatones	
Objetivo	Adaptar los itinerarios peatonales del Campus para conseguir auténticas rutas funcionales y seguras. Fomentar el desplazamiento a pie como prioritario dentro del Campus Evitar la conflictividad en el desplazamiento peatonal con bicicletas y vehículos de motor
Descripción	La confluencia, en distintos puntos, de la red peatonal con la acera-bici, no está señalizada ni dispone de ceda al paso, pudiendo ocasionar interferencias en la movilidad de los peatones y de los usuarios de la bicicleta. Se propone la ejecución de una red peatonal, totalmente independiente en todo el Campus, separada físicamente de la red ciclista, para evitar la confusión existente en la actualidad en muchos tramos que se utilizan indistintamente para bicis y peatones. Asimismo se propone la señalización adecuada del vial peatonal, para evitar confusión con la red ciclista, mediante un pavimento/color distinto. En los cruces con el carril bici o con el vial para vehículos de motor, se deberá contar con marcas de señalización vial claramente visibles en las que se conceda prioridad a los peatones.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Km de red peatonal exclusiva para peatones

Proyecto II.1.2: Establecimiento de mejoras en los pasos de peatones existentes	
Objetivo	Facilitar el cruce de los viales a través de los pasos de peatones existentes. Garantizar la seguridad del peatón durante el cruce de viales.
Descripción	Se propone: - Incluir señalización vertical en la red vial indicando la presencia de todos los pasos de peatones. Actualmente sólo tres tramos del vial cuentan con pasos de peatones con señalización vertical. - Eliminar el pequeño bordillo de 3-4 cm de altura (o incluso más en algunos casos) de los pasos de peatones del Campus para garantizar una total accesibilidad - Separar los bolardos en aquellos pasos de peatones en los que no se respeta la separación mínima de 1,20 m (en los tramos V8, V10 y V26)

	- En los pasos de peatones en dos tiempos, señalizar y proteger la isleta intermedia.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº pasos de peatones adaptados / Nº total

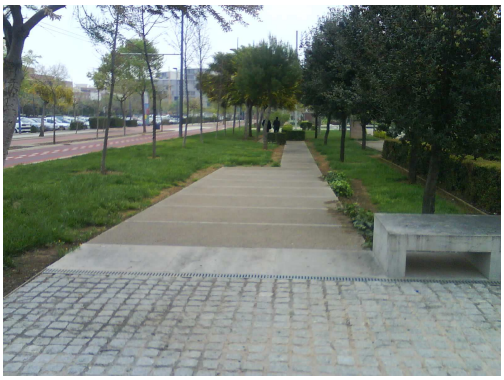
Proyecto II.1.3: Establecimiento de nuevos pasos de peatones elevados	
Objetivo	Garantizar la seguridad del peatón en el cruce de los viales que conducen a los accesos 1 y 3.
Descripción	Sólo el 8,5% de los pasos de peatones del Campus son elevados y se encuentran en tramos de las rectas que conducen a los accesos 1 y 3. Para obligar a reducir la velocidad de los vehículos de motor en dichas rectas, donde se han observado velocidades elevadas, se propone la incorporación de nuevos pasos de peatones elevados, concretamente en los tramos V1, V5, V9 y V13.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto V.1.2: Aplicación de medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos de motor en el Campus
Indicadores	Nº pasos de peatones elevados / Nº pasos total

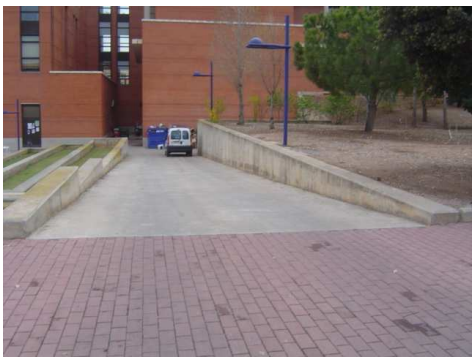
Programa II.2: Información acerca de la red peatonal del Campus

Proyecto II.2.1: Instalación de paneles informativos de los itinerarios a pie	
Objetivo	Informar a las personas que acceden a pie al Campus de los distintos itinerarios peatonales existentes. Fomentar el desplazamiento a pie en el interior del Campus
Descripción	Se propone la instalación de paneles informativos en cada uno de los 3 accesos al Campus indicando las rutas de los itinerarios peatonales existentes hasta los diferentes edificios y servicios del Campus, indicando distancias y tiempos de recorrido.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto II.2.2: Instalación de indicadores de itinerarios
Indicadores	Nº paneles informativos de desplazamiento peatonal instalados en el Campus

Proyecto II.2.2: Instalación de indicadores de itinerarios	
Objetivo	Informar a los peatones que se desplazan en el interior del Campus de los distintos itinerarios peatonales existentes. Fomentar el desplazamiento a pie en el interior del Campus
Descripción	Se propone la ubicación en distintos puntos de cada itinerario peatonal de "Indicadores de itinerarios", que señalen la dirección de los distintos centros a los que se puede acceder a pie desde cada itinerario peatonal. Su distribución será homogénea en toda la zona peatonal del Campus.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto II.2.1: Instalación de paneles informativos de los itinerarios a pie
Indicadores	Nº indicadores de itinerarios instalados en el Campus

Programa II.3: Desplazamiento de personas con movilidad reducida

Proyecto II.3.1: Adaptación del itinerario peatonal del Boulevard del Jardín de los Sentidos	
Objetivo	Permitir el acceso al Boulevard del Jardín de los Sentidos a personas con movilidad reducida Permitir el disfrute de ese espacio de dispersión y ocio a todas las personas
Descripción	La existencia de pavimento empedrado en algunas zonas y de escaleras en otras zonas, imposibilita el acceso a las personas con movilidad reducida a las instalaciones de ocio ubicadas en el Boulevard del Jardín de los Sentidos.  Por tanto, sería necesaria la adaptación de este jardín mediante la creación de un itinerario accesible continuo, de pavimento antideslizante, sin obstáculos, de anchura superior a 1,20 m, y salvando desniveles mediante rampas de pendiente inferior al 8%.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia con otros programas	-
Indicadores	m lineales de itinerario adaptado en el Boulevard del Jardín de los Sentidos

Proyecto II.3.2: Adaptación del acceso a la cafetería de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas	
Objetivo	Permitir el acceso a esta cafetería a las personas con movilidad reducida
Descripción	El acceso a la cafetería de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas presenta una sucesión de escalones y rellanos en su acceso, cuyo recorrido es intransitable para personas con movilidad reducida. Los escalones presentan entre ellos rellanos formados por cuadrados de hormigón de 8 x 8 cm, que dejan huecos de gran tamaño con crecimiento irregular de césped. No se dispone de rampa alternativa puesto que la rampa adyacente es para uso de vehículos puesto que accede a una zona de carga/descarga y, por tanto no puede ser empleada para el desplazamiento peatonal  Por tanto, sería necesario habilitar una rampa para peatones con el fin de salvar el desnivel existente, realizada con pavimento antideslizante, sin obstáculos, de anchura superior a 1,20 m, y de pendiente inferior al 8%.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo

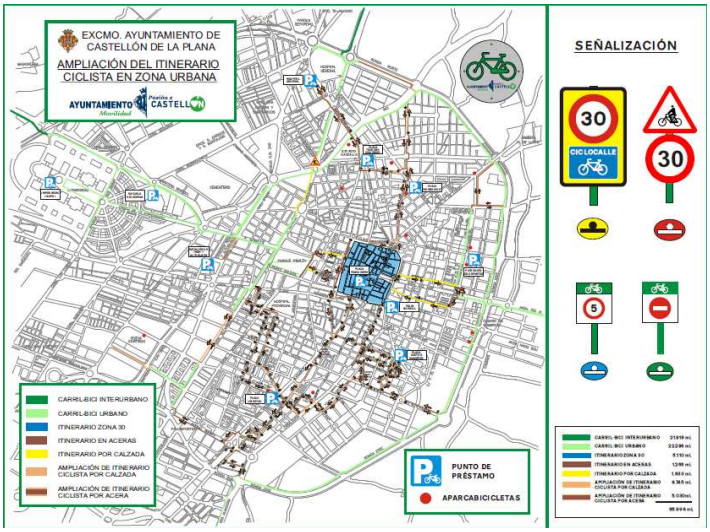
Proyecto II.3.2: Adaptación del acceso a la cafetería de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas	
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Rampa ejecutada

Proyecto II.3.3: Adaptación de los accesos de los edificios	
Objetivo	Permitir el acceso a los distintos edificios del Campus a personas con movilidad reducida Facilitar el desplazamiento peatonal para todos en el interior del Campus
Descripción	Mejora de los accesos mediante las siguientes medidas: - Adecuar, de forma generalizada en el Campus, el tamaño de los peldaños para que la huella, contrahuella y la relación entre ambas cumplan las especificaciones reguladas. *Huella (h) ≥30 cm;* *Contrahuella (ch) (16-17,5 cm)* *62 cm ≤ 2×ch+h ≤ 64 cm* - Dotar de un rellano intermedio de 1,5m a las escaleras de más de 10 peldaños y las rampas de longitud superior a 9m. - Dotar de pasamanos a ambos lados las escaleras y rampas situados a la altura especificada (0,90-1,05 m). Prolongar los pasamanos 0,30 m una vez finalizada la escalera o rampa.
	  - Dotar de pasamanos central las escaleras de más de 5 metros de anchura.

Proyecto II.3.3: Adaptación de los accesos de los edificios	
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Alta: > 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	% rampas que cumplen especificaciones / rampas totales % escaleras que cumplen especificaciones / escaleras totales % edificios con acceso adecuado para PMR / edificios totales

LÍNEA ESTRATÉGICA III: FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

Programa III.1: Mejora de los itinerarios ciclistas

Proyecto III.1.1: Seguimiento de la ampliación de la red ciclista de la ciudad de Castellón	
Objetivo	Fomentar la ampliación de la red ciclista de Castellón de forma que existan itinerarios seguros para los usuarios de este modo de transporte desde cualquier punto de la ciudad, incluso desde poblaciones próximas. Facilitar el acceso al Campus mediante la bicicleta.
Descripción	Este proyecto consiste en realizar el seguimiento de la ampliación de la red ciclista prevista por el Ayto. de Castellón para los próximos años: la Fase II del Plan de Ciclabilidad tiene un plazo de ejecución hasta el 2011. Con esta ampliación el Ayto Castellón pretende: - Realizar un eje ciclista norte-sur, - Enlazar todos los puntos de préstamo de bicicleta del sistema BiciCAS (actuales y previstos) - Disponer de una red continua de 66 km de longitud, formada por carril urbano y carril interurbano, a la que está conectada el Campus de la UJI.  La forma de realizar el seguimiento de este plan por parte de la UJI es a través de la participación en las reuniones del Foro de Movilidad de Castellón.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo

Proyecto III.1.1: Seguimiento de la ampliación de la red ciclista de la ciudad de Castellón	
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat de Jaume I Ayuntamiento de Castellón Foro de Movilidad de Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Longitud (m) del tramo de carril-bici continuo más largo de Castellón / m lineales totales de carril-bici en Castellón Km totales de carril-bici en Castellón

Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus	
Objetivo	Facilitar los desplazamientos en bicicleta mediante la creación de una red funcional interna para la circulación segura y cómoda
Descripción	Las acciones de mejora del actual itinerario propuestas son: - Separación física de la acera-bici de la zona de uso peatonal en todo el Campus, creando una vía ciclista independiente y continua, señalizada mediante un pavimento/color distinto. - Señalización de la acera-bici, en especial en las zonas de confluencia/solapamiento de varios tipos de viales. En particular, los cruces con las zonas de paso peatonal, en las que tienen preferencia los peatones y, por tanto, debería existir una señal de ceda el paso. - Supresión de discontinuidades: Creación de nuevos tramos de carril que faciliten la continuidad del itinerario existente en aquellas zonas donde se ha detectado este problema: ➢ Tramos comprendidos entre la Zona de Raquetas y la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales, y el Pabellón Polideportivo y esta misma Facultad. ➢ Tramos entre el Edificio C1 de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales y el Boulevard del Jardín de los Sentidos, y entre el Edificio TI de la Escuela Superior de Tecnología y Ciencias Experimentales y dicho Boulevard. - Ampliación de la anchura de la acera-bici (entre 2,75 y 3,50 m) para cumplir con el mínimo recomendado para los carriles de circulación en dos sentidos. - Eliminación de obstáculos e irregularidades en el pavimento
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto III.1.1: Seguimiento de la ampliación de la red ciclista de la ciudad de Castellón

Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus	
Indicadores	Longitud (m) del tramo de acera-bici continuo más largo del Campus / m lineales totales de acera-bici en el Campus Km totales de acera-bici en el Campus

Proyecto III.1.3: Ampliación de la red ciclista del Campus	
Objetivo	Facilitar los desplazamientos en bicicleta hasta la totalidad de los edificios del Campus ampliando la red ciclista existente
Descripción	Ampliación del itinerario de la red ciclista del Campus a nuevas zonas del recinto universitario: - Creación de nuevos tramos que den acceso en bici a los edificios de la zona SO y NE, residencia universitaria y escuela infantil. - Ampliación entre los tramos comprendidos entre Zona de Raquetas y Edificio de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales y, el Pabellón Polideportivo y esta misma Facultad, para poder llegar directamente desde el vial bici hasta los aparcamientos de bicicletas ubicados junto a esos edificios. - Continuación de la red ciclista en la zona de nueva construcción de la ampliación del Campus. En estos tramos nuevos se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas en el Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus: - Separación física de la acera-bici del Campus de la zona de uso peatonal, creando una vía ciclista independiente y continua, señalizada mediante un pavimento/color distinto - Señalización vial de la acera-bici, en especial en los cruces con las zonas de paso peatonal, en las que tienen preferencia los peatones y, por tanto, deberá existir una señal de ceda el paso. - Anchura recomendada para el desplazamiento en dos sentidos (entre 2,75 y 3,50 m)
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus

Proyecto III.1.3: Ampliación de la red ciclista del Campus	
Indicadores	Longitud (m) del tramo de acera-bici continuo más largo del Campus / m lineales totales de acera-bici en el Campus Km totales de acera-bici en el Campus

Programa III.2: Mejora de los aparca-bicis

Proyecto III.2.1: Sustitución progresiva de los modelos existentes	
Objetivo	Sustituir de forma progresiva los 399 soportes de los 29 aparcabicis existentes en el Campus por modelos más cómodos y seguros. Señalizar los puntos de aparcamiento mediante señal vertical. Fomentar el uso de los aparcabicis (el % de ocupación actual es muy bajo). Evitar el estacionamiento incorrecto de bicicletas en el Campus (frente a la Biblioteca, entrada de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales, zona comercial del Ágora, etc).
Descripción	Los modelos de aparcabicis existentes en el Campus son de soporte de rueda, lo que implica ciertos inconvenientes: - Únicamente permite atar al soporte la rueda, por lo que son inseguros frente a robos - La rueda puede dañarse con facilidad, tanto por vandalismo como por el uso normal, puesto que es el único punto de la bici que queda inmovilizado. - No son cómodos, puesto que el espacio entre bicis es reducido. Además se aprecia que, en general, los aparcabicis existentes son antiguos, y en algunos de ellos los soportes están rotos. Para evitar estos inconvenientes y favorecer el empleo de los aparcabicis, evitando el estacionamiento incorrecto de bicicletas en distintos puntos del Campus, se propone la sustitución progresiva de estos modelos por otros que permitan amarrar tanto el cuadro como la rueda de la bici y que ofrezcan comodidad en el uso al aumentar las distancias entre bicis. Un ejemplo de este tipo de soportes es el denominado *de U invertida*, modelo muy aceptado en toda Europa: Se propone comenzar la sustitución empezando por aquellos que se encuentran deteriorados. Asimismo se propone colocar una señal vertical junto a cada aparcabici, indicando la existencia de este equipamiento.

Proyecto III.2.1: Sustitución progresiva de los modelos existentes	
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº aparcabicis sustituidos / Nº aparcabicis total

Proyecto III.2.2: Ampliación del número de aparca-bicis en el Campus	
Objetivo	Instalar nuevos aparca-bicis hasta conseguir una distribución uniforme en el Campus. Facilitar el estacionamiento de bicicletas de forma cómoda y segura en la proximidad de todos los edificios del Campus. Evitar el estacionamiento incorrecto de bicicletas.
Descripción	Según la encuesta realizada, el 57% de los usuarios de bici opina que el número de aparcabicis en el Campus no es adecuado, y el 51% piensa que su distribución en el Campus no es adecuada. De hecho se detecta la falta de estos equipamientos en las proximidades de los edificios periféricos. Por tanto, se propone la instalación de nuevos aparcabicis en la Residencia Universitaria, Edificio de Investigación II, Escuela Infantil, Invernaderos, Talleres, Centro de Postgrado y Consejo Social, Instituto Universitario de Tecnología Cerámica Agustín Escardino y Centro de Control de Instalaciones. Su ubicación será próxima a las entradas de los edificios de destino, tendrán acceso directo desde la acera-bici y libre de obstáculos. Se elegirán modelos que permitan amarrar tanto el cuadro como la rueda de la bici y que ofrezcan comodidad en el uso al aumentar las distancias entre bicis, por ejemplo que dispongan de soportes *de U invertida*. Asimismo se procederá a colocar una señal vertical junto a cada aparcabici, para indicar la existencia de este equipamiento.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto III.2.1: Sustitución progresiva de los modelos existentes
Indicadores	Nº aparcabicis totales en el Campus/Nº edificios del Campus

Programa III.3: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público

Proyecto III.3.1: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público	
Objetivo	Potenciar los desplazamientos en bicicleta mejorando la intermodalidad entre la bici y los medios de transporte público colectivos (autobús, tren o TRAM).
Descripción	Para favorecer la combinación de estos medios de transporte en los desplazamientos se propone: - Solicitar a los operadores de autobuses y TRAM, a través del Foro de Movilidad de Castellón, la inclusión de espacios adecuados y suficientes en el interior de sus vehículos, reservados para bicicletas. - Solicitar la ampliación del número de bicicletas permitidas para viajar en trenes de cercanías de RENFE - Realizar el seguimiento de la instalación de aparcabicis por parte del Ayto Castellón en los puntos de intercambio modal de transporte público (estaciones de tren de RENFE-Autobuses). - Solicitar al Ayto. Castellón la instalación de aparcamientos de bicicleta en Castellón junto a las paradas de autobús ubicadas junto al carril bici existente
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad de Castellón Renfe Empresas de transporte que operan en Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús urbano Proyecto IV.1.2: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús interurbano Proyecto IV.1.3: Mejora de la oferta y calidad del servicio de tren Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de Tram
Indicadores	Nº bicis permitido en cada modo de transporte Nº aparcabicis que permitan la intermodalidad

Programa III.4: Préstamo de bicicletas

Proyecto III.4.1: Incremento de los puntos de préstamo del sistema BiciCAS	
Objetivo	Fomentar la instalación de nuevos puntos de préstamo de bicicletas del sistema BiciCAS del Ayuntamiento de Castellón, especialmente en las proximidades del Campus. Fomentar la incorporación de nuevas bicicletas al sistema de préstamo BiciCAS.
Descripción	Debido al éxito del sistema BiciCAS desde su puesta en marcha en enero del 2008, el Ayto Castellón ha ido ampliándolo progresivamente. En la actualidad, el Ayuntamiento tiene instalados ya 27 puntos de préstamo (uno de ellos en el Ágora) y previstos 15 más (uno de ellos en la Avda. Sos Baynat- Paseo Universidad, 45). Ese nuevo punto dará servicio a los edificios próximos a los accesos del Campus, evitando el desplazamiento hasta el punto de préstamo del Ágora existente en la actualidad. Asimismo se ha ido incrementando el número de bicicletas en rotación. Por tanto, se propone que la Unidad de Gestión de la Movilidad de la UJI realice un seguimiento al Ayuntamiento, a través del Foro de Movilidad de Castellón, para que se haga efectiva la instalación de esas nuevas bases, así como garantizar su correcto funcionamiento.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad de Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº préstamos del sistema BiciCAS con origen o destino el Campus de la UJI Nº bases del sistema de préstamo BiciCAS en Castellón Nº bases del sistema de préstamo BiciCAS próximas a la UJI

Proyecto III.4.2: Mejora de la seguridad frente al robo del sistema de préstamo BiciUJI	
Objetivo	Evitar el robo de bicicletas del sistema BiciUJI. Potenciar el sistema de préstamo de bicicletas de la Universitat Jaume I.
Descripción	Desde el inicio del sistema BiciUJI en el curso 01/02, han sido robadas 60 de las 100 bicicletas con las que se contaba inicialmente. Se propone adquirir de nuevo 60 bicicletas para incorporarlas al sistema. Además, para reducir el robo se proponen tres medidas: 1. El establecimiento de una fianza que tenga que pagar la persona que toma prestada la bicicleta al Servicio de Deportes de la Universidad, y que le sea devuelta en el momento de la entrega de la bici al finalizar el periodo de alquiler. Esta fianza debe tener una cuantía que fomente un mayor cuidado por parte del usuario. 2. La entrega de un dispositivo antirrobo (candado) junto a cada bicicleta, que será devuelto junto a la misma. Se propone la entrega de antirrobos tipo U: 3. La entrega por escrito de unas reglas básicas de seguridad del tipo: - Amarrar el cuadro y si es posible la rueda delantera a un punto fijo. - Atar la bici en un lugar público muy visible - Atar la bici a cierta altura, por encima de 50 cm. Los antirrobos cercanos al suelo o en contacto con él son los más fáciles de romper.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I

Proyecto III.4.2: Mejora de la seguridad frente al robo del sistema de préstamo BiciUJI	
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº préstamos del sistema BiciUJI por año Nº bicicletas del sistema de préstamo BiciUJI

Programa III.5: Oferta de otros equipamientos para bicis

Proyecto III.5.1: Propuesta de otros equipamientos y servicios específicos para los usuarios de la bicicleta	
Objetivo	Completar los equipamientos existentes para fomentar el uso de la bicicleta en el acceso al Campus.
Descripción	Se propone poner a disposición de los usuarios de bicicletas duchas y taquillas, con espacio suficiente para depositar la ropa y el casco, e incluso la bicicleta plegable. Se propone facilitar el uso de los equipamientos existentes en el pabellón polideportivo, o bien habilitar nuevos. Asimismo se propone habilitar un punto donde se pueda realizar reparaciones o mantenimiento de bicicletas.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº duchas a disposición de los usuarios de bicicletas Nº taquillas a disposición de los usuarios de bicicletas

Programa III.6: Información acerca de los equipamientos relacionados con la bicicleta

Proyecto III.6.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta	
Objetivo	Facilitar información visual a los usuarios de bicicleta sobre los equipamientos disponibles en el Campus. Promocionar el uso de la bicicleta en los desplazamientos al Campus.
Descripción	Para fomentar el uso de la bicicleta es fundamental que la comunidad universitaria conozca los equipamientos de que dispone. Se proponen las siguientes formas de hacerlo *in situ*: - Colocación de paneles informativos con planos donde se señale el trazado de la acera-bici, así como la ubicación de los aparcabicis y los puntos de préstamo existentes. Estos planos se pueden localizar junto a los accesos del Campus y junto a cada aparcabici. - Señalización vertical de los puntos de aparcabicis con la señal vial correspondiente. - Colocación de carteles/paneles informativos de cómo atar las bicicletas a sus aparcamientos (colocados, p.ej. en la misma señal de aparcamiento o en el soporte)
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº paneles informativos instalados

Proyecto III.6.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta	
Objetivo	Facilitar información vía web a los usuarios de bicicleta sobre los equipamientos disponibles en el Campus. Promocionar el uso de la bicicleta en los desplazamientos al Campus.
Descripción	Una forma de dar a conocer a los usuarios del Campus los equipamientos existentes para el fomento de la bicicleta, consiste en publicar la información en la web de la UJI, incluyendo tanto la información relativa a los servicios existentes en el propio Campus, como los de la ciudad de Castellón y poblaciones cercanas desde las cuales se pueda acceder en bici. Para ello se propone incluir en la sección de Movilidad Sostenible de la web un apartado específico con la siguiente información básica: - Mapa de itinerarios para circulación en bicicleta en la ciudad de Castellón y poblaciones limítrofes - Mapa del trazado de la acera-bici en el Campus - Localización de los aparcabicis en el Campus - Localización de los aparcabicis en la ciudad de Castellón - Localización y normas de funcionamiento de los sistemas de préstamo de bicis: BiciCAS y BiciUJI - Información relativa a otros equipamientos específicos
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Universitat Jaume I Ayuntamiento de Castellón
Indicadores	Nº visitas a la información relativa a la bicicleta de la sección de Movilidad Sostenible de la web de la UJI

LÍNEA ESTRATÉGICA IV: PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

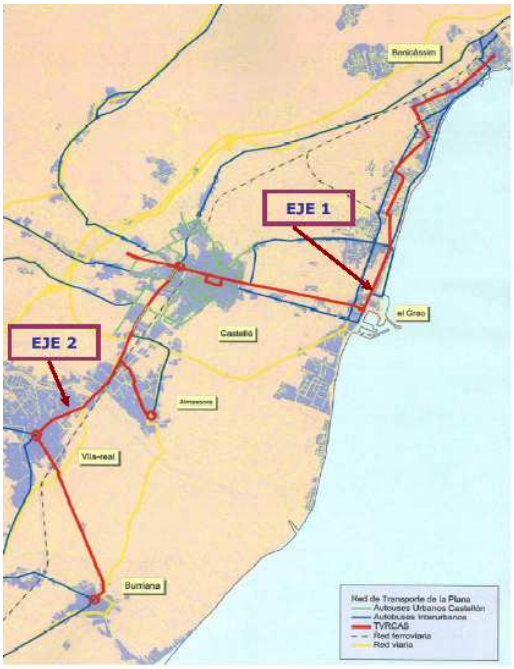
Programa IV.1: Oferta de transporte público colectivo

Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús urbano	
Objetivo	Mejorar los puntos débiles del servicio de autobús urbano con parada en el Campus de la UJI. Fomentar el empleo del autobús urbano para el acceso al Campus.
Descripción	El principal problema del servicio de autobús urbano con parada en el Campus es la frecuencia del mismo. Las líneas más utilizadas son la 12 y la 11, en ese orden; ambas tienen una frecuencia de paso de 30 minutos, lo que constituye en opinión de los usuarios, un periodo de tiempo considerable. Por tanto, se propone solicitar al Ayuntamiento de Castellón que se incremente la frecuencia de paso de estas líneas en hora punta (8:00-9:00, 14:00-15:30 y 18:00-19:00), pasando de 30 a 15 minutos. El resto de atributos (calidad del servicio, duración del trayecto, puntualidad y horario) presentan resultados buenos o aceptables. Asimismo no se observa masificación y la oferta de líneas de considera adecuada. Esta solicitud se realizará a través del Foro de Movilidad de Castellón.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Ayuntamiento de Castellón Empresa de transporte de autobús urbano de Castellón Foro de Movilidad de Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Frecuencia (minutos) de paso de la L-12 en hora punta Frecuencia (minutos) de paso de la L-11 en hora punta

Proyecto IV.1.2: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús interurbano	
Objetivo	Mejorar los puntos débiles del servicio de autobús interurbano para el acceso al Campus de la UJI. Fomentar el empleo del autobús interurbano en el acceso al Campus.
Descripción	Los principales problemas del servicio de autobús interurbano de acceso al Campus son la frecuencia y el horario. La duración del trayecto también es considerable en muchos casos. Asimismo la oferta de líneas de autobús interurbano se considera inadecuada por el 53% de los usuarios. Para fomentar el empleo del autobús interurbano se propone solicitar al Ayuntamiento de Castellón: - Reducir las frecuencias a un máximo de 30 minutos (hay líneas con frecuencias de paso superiores, incluso de 60 minutos). Este es el caso por ejemplo de la línea de Borriol o Burriana. - Incluir en el recorrido una parada en la UJI en las líneas más utilizadas, que no la tienen actualmente, es decir las que proceden de Vall d'Uixó, Onda, y Benicàssim. - Incluir una nueva línea que acceda desde Vall d'Uixó de manera directa, puesto que el número de usuarios procede de allí es elevado y esta línea hace un recorrido por varias localidades, incrementando la duración del trayecto. - Reducir el recorrido urbano, y por tanto el número de paradas en Castellón, en líneas como las que proceden de Benicàssim o Vila-real. - Adelantar el horario de inicio por la mañana del servicio en las líneas de Vall d'Uixó y Vinaroz. Debido a la magnitud de las carencias señaladas por la comunidad universitaria, sería conveniente profundizar más en los problemas existentes recabando información más precisa y coordinando con el Ayuntamiento de Castellón, a través del Foro de Movilidad de Castellón, y otros ayuntamientos implicados las acciones concretas a tomar.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de movilidad de Castellón Ayuntamiento de Castellón

Proyecto IV.1.2: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús interurbano	
	Ayuntamientos de localidades próximas Empresas de transporte de autobús interurbano
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Frecuencia (minutos) de cada línea Duración del trayecto (minutos) de cada línea Nº poblaciones comunicadas por autobús interurbano Nº líneas de autobús interurbano con parada en el Campus / nº líneas de autobús interurbano de Castellón

Proyecto IV.1.3: Mejora de la oferta y calidad del servicio de tren	
Objetivo	Mejorar los puntos débiles del servicio de tren de acceso al Campus de la UJI. Fomentar el empleo del tren en el acceso al Campus.
Descripción	En opinión de los usuarios de este modo de transporte, el principal problema del tren de cercanías es la duración del viaje, que en un 54% de los casos es superior a 45 minutos. Asimismo hay que tener en cuenta que el 46% de los usuarios de tren procede de Valencia, y en ese trayecto el tren tiene parada en numerosas localidades de las provincias de Valencia y Castellón. Para reducir la duración del viaje desde Valencia se propone solicitar a Renfe la salida de un tren directo, con posible parada intermedia en Sagunto (donde sube el 13% de usuarios con destino al Campus) a primera hora de la mañana en sentido Valencia-Castellón (por ejemplo, 7:15) y a media tarde (por ejemplo, 18:30) en sentido Castellón-Valencia. Se propone, antes de hablar con Renfe, debatir esta solicitud en el Foro de Movilidad de Castellón.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad de Castellón Renfe
Estimación de la inversión	Para la Universitat Jaume I: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Duración del trayecto (minutos) del tren Valencia-Castellón Duración del trayecto (minutos) del tren Sagunto-Castellón

Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de Tram	
Objetivo	Mejorar los puntos débiles del servicio de Tram en el acceso al Campus de la UJI. Fomentar el empleo del Tram en el acceso al Campus.
Descripción	Los usuarios de Tram valoran muy positivamente la calidad del servicio, la duración del trayecto, el horario, la puntualidad y la frecuencia. De hecho la duración del viaje es inferior a 10 minutos en la práctica totalidad de los casos, la conexión con otros modos de transporte es adecuada, no se detecta masificación y la frecuencia de paso es inferior a 10 minutos. Sin embargo, el recorrido de este modo de transporte es todavía muy limitado; el tramo existente tiene una longitud de 2.037 metros, y discurre desde la Universidad Jaume I hasta el Parque Ribalta. La Conselleria de Infraestructuras tiene previsto completar la Línea 1 del Tram existente hasta el Grao de Castellón y hasta la zona de la Playa del Pinar, finalizando en Benicàssim. Asimismo tiene prevista la ejecución de la Línea 2, que supondrá la ampliación de la red hacia el sur, dando así servicio a los municipios de Vila-Real, Almassora y Burriana. Esta ampliación entrará en funcionamiento a partir de 2012.  Por tanto, se propone que la Unidad de Gestión de la Movilidad de la UJI realice el seguimiento de esta ampliación, a través del Foro de Movilidad de Castellón, de forma que el desplazamiento en Tram, a corto plazo pueda ser una opción válida para un número importante de potenciales usuarios.

Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de Tram	
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Ayuntamiento de Castellón Empresa de transporte que opera el Tram
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Recorrido (metros) del Tram Nº líneas del Tram % barrios de Castellón conectados por Tram

Programa IV.2: Información acerca de los servicios de transporte público

Proyecto IV.2.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en transporte público	
Objetivo	Dar a conocer a la comunidad universitaria de forma clara y actualizada la información relativa a cada modo de transporte de acceso al Campus y la conexión entre ellos.
Descripción	Se propone incluir en los paneles de la parada de autobuses del Campus y mantener actualizada la siguiente información: *Autobuses urbanos:* - Planos del recorrido de todas las líneas de autobuses urbanos de Castellón y paradas - Horarios y frecuencias de paso de los autobuses urbanos - Información relativa a las tarifas y bonos - Información sobre modificación de horarios o recorrido por motivo especiales *Autobuses interurbanos:* - Planos de recorridos de los autobuses interurbanos que operan en Castellón, con o sin parada en el Campus. - Horarios y frecuencias de paso de las líneas de autobús interurbano - Información relativa a tarifas - Información sobre modificación de horarios o recorrido *Tren de cercanías:* - Planos de recorridos del tren de cercanías y paradas. - Horarios y frecuencias de paso - Información relativa a tarifas - Información sobre modificación de horarios o recorrido *Tram:* - Planos del recorrido y paradas. - Horarios y frecuencias de paso - Información relativa a tarifas - Información sobre modificación de horarios
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I

Proyecto IV.2.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en transporte público	
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Información relativa a cada modo de transporte expuesta en la parada de la UJI

Proyecto IV.2.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en transporte público	
Objetivo	Facilitar información vía web a los usuarios de transporte público colectivo sobre los servicios disponibles en el Campus. Promocionar el uso del transporte público colectivo en los desplazamientos al Campus.
Descripción	Es importante proporcionar información *on line* de los servicios de transporte público para el acceso al Campus. Para ello se propone incluir en la sección de Movilidad Sostenible de la web un apartado específico con la siguiente información básica: - Planos del recorrido de todas las líneas de autobuses urbanos de Castellón, autobuses interurbanos que operen en Castellón, tren de cercanías y Tram. - Horarios y frecuencias de paso de cada modo de transporte - Información relativa a las tarifas y bonos - Información sobre modificación de horarios o recorrido por motivo especiales - Posibilidades de conexión entre distintos modos de transporte - Posibilidades de subir bicicletas
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº visitas a la información relativa al transporte público de la sección de Movilidad Sostenible de la web de la UJI

Programa IV.3: Descuentos para la comunidad universitaria

Proyecto IV.3.1: Obtención de descuentos en el uso del transporte público para los miembros de la comunidad universitaria	
Objetivo	Incentivar el uso del transporte público colectivo mediante la obtención de descuentos en los bonos y tarjetas de transporte
Descripción	Se propone negociar con el Ayto de Castellón y las empresas de transporte que operan en la ciudad y poblaciones cercanas, a través del Foro de Movilidad de Castellón, la obtención de descuentos para todos los colectivos de la comunidad universitaria (PAS, PDI y estudiantes) en el uso de los autobuses urbanos, interurbanos y Tram. Se dará publicidad al acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento para que sea conocido por toda la comunidad universitaria.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad de Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: - Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto IV.2.1: Creación de mecanismos de difusión in situ de la información relacionada con la movilidad en transporte público Proyecto IV.2.2: Creación de mecanismos de difusión on line de la información relacionada con la movilidad en transporte público
Indicadores	% descuento en autobuses urbanos para los miembros de la comunidad universitaria % descuento en autobuses interurbanos para los miembros de la comunidad universitaria % descuento en Tram para los miembros de la comunidad universitaria

LÍNEA ESTRATÉGICA V: FOMENTO DEL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

Programa V.1: Mejora de la red vial

Proyecto V.1.1: Mejora de la conservación y señalización de la red vial del Campus	
Objetivo	Mejorar la seguridad vial en la red viaria interior del Campus. Reducir la accidentalidad por empleo de vehículos motorizados.
Descripción	- Adecuación de la señalización horizontal de los viales mediante el repintado de las marcas viales que se encuentran parcialmente borradas o duplicadas (tramos de viales del V-17 al V-21, y en el tramo V-29) - Señalización vertical advirtiendo de todos los tramos de reducción de velocidad. - Incorporación de señalización vertical en la red vial indicando la presencia de todos los pasos de peatones. Se propone comenzar por los tramos próximos a los accesos (tramos V-1, V-5, V-9 y V-13) y a la zona peatonal del Ágora (esto es, V-27 y V-28). - Mejora del estado de pavimentación de la calzada en los tramos donde se ha detectado que el asfalto se halla deteriorado (V-17, V-18, V-19, V-20, V-21 y V-29). - Establecimiento de un Plan de mantenimiento preventivo para la conservación del estado de la señalización y pavimentación de la red vial interior.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto II.1.3: Establecimiento de mejoras en los pasos de peatones existentes Proyecto V.1.2: Aplicación de medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos de motor en el Campus
Indicadores	Nº señales verticales de pasos de peatones/ nº pasos de peatones Nº tramos con asfalto en buenas condiciones y señalización visible / Nº tramos total

Proyecto V.1.2: Aplicación de medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos de motor en el Campus	
Objetivo	Garantizar la seguridad vial en el interior del Campus mediante la instalación de mecanismos que favorezcan la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos motorizados.
Descripción	1. Reducción de la limitación de velocidad en los viales interiores del campus, de 40 Km/h a 30 Km/h: o Adecuación de las señales de limitación ya existentes en los tramos V2, V-12, V-14 y V-15. o Instalación de nuevas señales verticales informativas de la obligación de cumplir esta limitación de velocidad en todo el Campus. Se propone comenzar por los tramos próximos a los accesos (tramos V-1, V-5, V-9 y V-13). 2. Reducción de la velocidad en los tramos próximos a las áreas peatones del Ágora y Jardín de los Sentidos (tramos V-27 y V-28) a 20 Km/h. 3. Incorporación de nuevos pasos de peatones elevados en los tramos de viales de las rectas de entrada y/o salida a los accesos 1 y 3, donde se han observado velocidades elevadas. Concretamente se propone en los tramos V1, V5, V9 y V13. 4. Regulación semafórica del Acceso 2 del Campus en el sentido de circulación de salida, para asegurar la seguridad vial en la intersección entre los tramos V-15, V-14 y vial TRAM-Bus.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto II.1.4: Establecimiento de nuevos pasos de peatones elevados Proyecto V.1.1: Mejora de la conservación y señalización de la red vial del Campus
Indicadores	Nº señales de limitación de velocidad adaptadas a los límites propuestos Nº pasos de peatones elevados/ nº pasos de peatones Nº semáforos / Nº salidas del Campus

Proyecto V.1.3: Registro y seguimiento de accidentes de tráfico	
Objetivo	Fomentar la seguridad vial mediante la aplicación de actuaciones de carácter preventivo enfocadas a reducir la siniestralidad del tráfico en el Campus
Descripción	Se propone: - Realizar un seguimiento continuo de los accidentes de tráfico que se producen en el interior del Campus y solicitar al Ayto Castellón los accidentes en los accesos, de manera que se lleve un registro (base de datos) que permita analizar: o Los puntos negros circulatorios en el Campus. o Las causas de los accidentes de tráfico. o Los vehículos/peatones implicados. o La franja horaria con mayor accidentabilidad. A partir de este análisis, es posible establecer un plan de medidas preventivas encaminado a la reducción de accidentes, y por tanto a la mejora de la movilidad. Asimismo es posible detectar carencias en la seguridad de peatones y ciclistas. - Elaborar con una frecuencia periódica, por ejemplo, trimestralmente, un informe que presente los resultados del análisis de accidentabilidad en el Campus y el seguimiento del plan de medidas propuesto. Se propone la difusión de este Estudio a través de la página web de la UJI para facilitar su conocimiento por toda la Comunidad Universitaria. - Coordinar con el Ayto Castellón las acciones a realizar en los accesos y vías próximas al Campus.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Ayuntamiento de Castellón
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Elaboración y actualización de una base de datos Nº estudios elaborados y publicados de accidentes de tráfico en el Campus

Programa V.2: Gestión del aparcamiento

Proyecto V.2.1: Instalación de barreras para la regulación de acceso en los aparcamientos más saturados	
Objetivo	Conseguir una distribución homogénea en el aparcamiento de vehículos de motor en el Campus. Evitar el estacionamiento incorrecto en las zonas de aparcamiento
Descripción	Se observa la saturación de los aparcamientos centrales del Campus, mientras que los aparcamientos periféricos presentan % de ocupación muy bajos. Para lograr una distribución uniforme de la ocupación de las plazas existentes, se propone la instalación progresiva de barreras que regulen la entrada y salida de los aparcamientos: 12, 13, 14, 15, 16, 18-19, 22, 29 y 30, e incluso en una segunda fase: 20, 21, 24, 25, 26 y 27. Se trataría de instalar un sistema de aparcamiento gratuito para cualquier miembro de la comunidad universitaria, que prioriza el orden de acceso a cada aparcamiento. El sistema tendría la información relativa al número de plazas de aparcamiento existentes en cada parking (incluidas las distintas tipologías de plazas reservadas: discapacitados, vehículos de alta ocupación, vehículos eléctricos, etc), de manera que, mediante el carnet universitario o carnet que acredite el uso de plazas reservadas, se permita el acceso siempre y cuando queden plazas libres de la categoría requerida. Para evitar colas en los accesos de estos aparcamientos, se propone la instalación a la entrada de cada parking de un panel que indique el número de plazas libres de cada una de las tipologías definidas. Asimismo se propone instalar en las proximidades de todos los accesos al Campus de un panel que muestre el estado de ocupación de todos los aparcamientos sometidos a este sistema.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.2: Mejora de la señalización en los aparcamientos
Indicadores	Nº aparcamientos que disponen de barreras

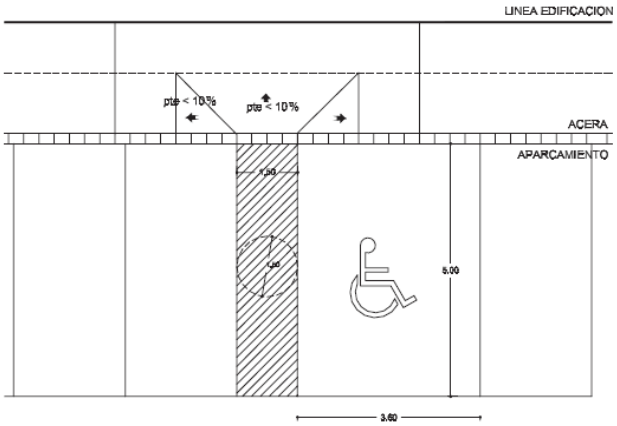
Proyecto V.2.2: Mejora de la señalización en los aparcamientos	
Objetivo	Regular y mejorar la gestión de los aparcamientos en el Campus.
Descripción	Actualmente las plazas de aparcamiento no reservadas por algún motivo, no se encuentran señalizadas mediante líneas blancas en el suelo. Por otra parte, no se encuentra señalizado el sentido de circulación permitido en el interior de los aparcamientos. Por tanto se propone: - La delimitación de las plazas de aparcamiento de vehículos a motor mediante señalización horizontal. - La señalización en los aparcamientos de los sentidos de circulación mediante marcas en la calzada.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.2: Reserva de plazas de aparcamientos para motos
Indicadores	Nº aparcamientos correctamente señalizados /nº aparcamientos totales

Proyecto V.2.3: Reserva de plazas de aparcamientos para motos	
Objetivo	Regular y mejorar el aparcamiento en el Campus Evitar los aparcamientos "ilegales" de motocicletas en el Campus sobre las zonas peatonales o en los puntos reservados para otro tipo de vehículos (bicicletas, turismos, etc.)
Descripción	Se observan motos estacionadas en la zona peatonal y junto a aparcabicis. Actualmente no existen plazas reservadas para motos. Se propone la creación, dentro los aparcamientos para vehículos a motor del Campus, de plazas específicas reservadas para estacionamiento de motocicletas. Las dimensiones recomendadas para estas plazas de aparcamiento son de 1,25 x 2,50 m. Asimismo se propone la delimitación de las plazas mediante marcas sobre el vial y la señalización vertical de estas zonas de aparcamiento para diferenciarlas de las de otros tipos de vehículos.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio social moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.1: Mejora de la señalización en los aparcamientos
Indicadores	Nº plazas de aparcamiento para motocicletas

Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos eléctricos con puntos de recarga	
Objetivo	Incentivar el empleo por parte de la Comunidad Universitaria de vehículos eléctricos, más respetuosos con el medio ambiente. Disminuir el consumo de energía y las emisiones contaminantes procedentes del tráfico rodado.
Descripción	Se propone: 1. Reservar plazas de aparcamiento a los usuarios de vehículos eléctricos. 2. Ubicar en esas plazas reservadas puntos gratuitos de recarga eléctrica. 3. Llevar a cabo una campaña de información a los usuarios del Campus sobre la posibilidad de solicitar plazas de aparcamiento reservado. 4. Emitir tarjetas de identificación para este tipo de vehículos. 5. Fomentar la instalación de puntos de recarga eléctrica en la ciudad de Castellón a través del Foro de Movilidad de Castellón. Potenciar que Castellón firme convenios con la Agencia Valenciana de la Energía para apoyar la financiación de esta iniciativa.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Foro de Movilidad de Castellón Agencia Valenciana de la Energía (AVEN)
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €

Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos eléctricos con puntos de recarga	
Sinergia	-
Indicadores	Nº plazas de aparcamiento reservadas a los usuarios de vehículos eléctricos/ nº plazas de aparcamiento totales para vehículos a motor. Nº puntos de recarga eléctrica instalados Nº vehículos eléctricos que acceden al Campus

Proyecto V.2.5: Reserva de plazas para vehículos de alta ocupación	
Objetivo	Promover entre la comunidad universitaria un uso más responsable y eficiente del vehículo privado motorizado mediante el fomento del empleo de vehículos con alta ocupación en sus trayectos al Campus. Disminuir el consumo de energía, las emisiones contaminantes y el ruido procedente del tráfico motorizado.
Descripción	Se propone: - Reserva, en los aparcamientos de vehículos motorizados, de plazas de aparcamiento específicas para vehículos de alta ocupación (V.A.O), es decir vehículos con una ocupación de tres personas o más. Por ejemplo, para los usuarios del "coche compartido" promovido por la UJI. - Señalización específica (horizontal y vertical) de estas plazas - Establecimiento de un sistema de identificación de los vehículos con alta ocupación (ej. Tarjeta VAO).
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI
Indicadores	Nº plazas de aparcamiento reservadas para vehículos de alta ocupación / nº plazas totales de aparcamiento de vehículos a motor Nº usuarios de V.A.O.

Proyecto V.2.6: Adaptación de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) a las dimensiones reguladas	
Objetivo	Conseguir una adecuada accesibilidad a las plazas de aparcamiento de vehículos a motor reservadas para PMR, de manera que éstas se encuentren correctamente adaptadas.
Descripción	Se propone adaptar correctamente las plazas de aparcamiento reservado que existen en la actualidad, facilitando la conexión de las mismas con un itinerario accesible y/o adecuando su espacio para favorecer la maniobra de entrada/ salida del vehículo de las PMR. Para ello, es necesario adecuar el diseño de las plazas (las dimensiones y características) a lo establecido en la legislación vigente: 1. Aumentar las dimensiones actuales de las plazas: Las dimensiones mínimas de las plazas organizadas en batería deberán ser de de 5,00 x 3,60 metros. Las plazas organizadas en línea serán de 5,00 x 2,20 metros. 2. En los estacionamientos en batería se debe crear un espacio de aproximación al vehículo, que puede ser compartido con otra plaza, de 1,50 metros de ancho. 
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.6: Ampliación del número y distribución de plazas de aparcamiento para PMR
Indicadores	Nº plazas adaptadas según normativa reservadas para PMR/ nº plazas reservadas para PMR

Proyecto V.2.6: Ampliación del número y distribución de plazas de aparcamiento para PMR	
Objetivo	Mejorar la accesibilidad a los aparcamientos de vehículos a motor de las personas con movilidad reducida (PMR) incrementando el número de plazas reservadas para ellos.
Descripción	Aumento del número de plazas de aparcamiento reservado para PMR, en función de las necesidades identificadas para cada uno de los aparcamientos existentes: 1. Incluir plazas reservadas para PMR en los 27 de los 38 aparcamientos en los que actualmente no se dispone. 2. Aumentar, en un 1,6%, el número total de plazas para PMR hasta alcanzar el 2% del total de plazas de coches ofertadas. En cada uno de los aparcamientos, el número de plazas reservadas deberá ser de, al menos, de una por cada 40 o fracción en aparcamientos de hasta 280 vehículos Para poder cumplir estos requisitos, sería necesario adaptar para PMR aproximadamente 72 de las plazas de aparcamiento de vehículos a motor ofertadas por la UJI, distribuyéndolas en los distintos aparcamientos del Campus.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable.
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo.
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.5: Adaptación de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) a las dimensiones establecidas
Indicadores	Nº plazas reservadas para PMR en cada aparcamiento/nº plazas de cada aparcamiento (Nº plazas reservadas para PMR en el Campus/ Nº plazas totales para vehículos a motor en el Campus)*100

Programa V.3: Vigilancia y control

Proyecto V.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control del estacionamiento incorrecto	
Objetivo	Garantizar la adecuada gestión del espacio de aparcamientos. Evitar malas prácticas de aparcamiento y mejorar la accesibilidad a los aparcamientos.
Descripción	- Establecimiento de medidas de control, vigilancia y disuasión para evitar el estacionamiento incorrecto en zonas no habilitadas para ello: o Instalación de elementos de protección física "anti-aparcamiento" (bolardos, vegetación, etc.) para evitar el aparcamiento de vehículos sobre zonas peatonales (p.ej. sobre zona peatonal adyacente a aparcamientos donde se ha identificado este problema) o Control y vigilancia periódica (p.ej. diario), por el personal de seguridad de la UJI, de los vehículos mal estacionados, fuera de plazas asignadas u ocupando plazas reservadas para colectivos específicos. Priorización de las intervenciones de control: a) En las zonas donde se han detectado de manera sistemática vehículos mal estacionados (p.ej. Zonas de aparcamiento P.13B y; en P.28, ubicado en la parte trasera Facultad de C. Humanas y Sociales), y b) En las horas de mayor frecuencia de infracción presumible o Registro de las infracciones detectadas en el aparcamiento. - Analizar la posibilidad de poner en marcha mecanismos de sanción para los usuarios en los que se registren de manera repetida infracciones en el aparcamiento incorrecto de sus vehículos.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €

Proyecto V.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control del estacionamiento incorrecto	
Sinergia	Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga
Indicadores	Nº Registros de inspecciones por el Personal de Seguridad UJI

Proyecto V.3.2: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las infracciones de tráfico en el Campus	
Objetivo	Garantizar la mejora de la seguridad vial en el interior del Campus
Descripción	- Instalación de mecanismos de vigilancia, como videocámaras y/o radares de control de velocidad, en los puntos más conflictivos: o Rectas de viales de entrada/salida al Campus donde se ha detectado mayor flujo de vehículos a velocidades más elevadas Campus (en particular en tramos V1,V4,V10 y V13) o En el Acceso 2, donde se han encontrado de manera sistemática vehículos entrando y saliendo en sentido contrario al señalizado. o En los tramos de viales próximos a las grandes áreas peatonales del Ágora y Boulevard del Paseo de los Sentidos (tramos V.27 y V.28). - Control de las infracciones detectadas desde el Centro de seguridad de la UJI. Análisis de puesta en marcha de "sanciones" para los vehículos que cometan infracciones de tráfico.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº puntos de vigilancia instalados en el Campus

Programa V.4: Fomento de los vehículos ecoeficientes

Proyecto V.4.1: Promoción del empleo de vehículos más ecoeficientes en la flota de vehículos de la UJI	
Objetivo	Fomentar el empleo de vehículos más ecoeficientes en la flota de la UJI Disminuir el consumo de energía y las emisiones contaminantes procedentes del tráfico rodado.
Descripción	Aumento del número de vehículos de la flota propia de la UJI que emplean energías alternativas para su funcionamiento: - Ampliar flota de vehículos eléctricos internos para servicios de la Universidad que se desplazan habitualmente por el interior del Campus. - Introducir vehículos ecoeficientes para los desplazamientos del personal de la UJI fuera del Campus (furgonetas, vehículos oficiales, etc.) Por ejemplo, sustituir progresivamente los vehículos existentes por vehículos eléctricos, híbridos o por los que emplean biocombustible o GNL.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº vehículos eléctricos para desplazamientos internos Nº vehículos más ecoeficientes para desplazamientos al exterior/nº vehículos totales

Programa V.5: Fomento del coche compartido

Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI	
Objetivo	Promocionar el empleo del sistema de coche compartido promovido por la UJI. Disminuir el consumo de energía y las emisiones contaminantes procedentes del tráfico rodado.
Descripción	El Vicerrectorado de Infraestructuras y Servicios de la UJI, a través de la Oficina de Prevención y Gestión Medioambiental, ha lanzado y promovido el sistema de compartir coche a través de la campaña *4x4: 4 rodes, 4 persones*. Este sistema incluye un espacio web que posibilita que personas que realicen trayectos iguales o similares desde su domicilio hasta la UJI, y viceversa, puedan ponerse en contacto y compartir el vehículo durante estos trayectos. Sin embargo, el 90% de los usuarios de coche no utiliza *nunca* el sistema de coche compartido de la UJI; además un 8% no lo emplea *casi nunca*. Por tanto su utilización actual es prácticamente nula. La comodidad, la falta de oferta adecuada y el desconocimiento del sistema de coche compartido son, a partes iguales, los motivos de que no se utilice. Para fomentar su empleo se propone: 1. Llevar a cabo campañas de información/sensibilización sobre el funcionamiento y ventajas del sistema 2. Reserva de plazas preferentes para Vehículos de Alta Ocupación (V.A.O), con tres o más personas 3. Realización, por parte de la Unidad de Gestión de la movilidad de la UJI, de un seguimiento y evaluación de la implantación de este sistema. 4. Realización de encuestas de satisfacción a los usuarios del sistema para lograr su mejora 5. Difusión de los resultados a través de la página web de la Universidad
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos de alta ocupación

Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI	
Indicadores	Volumen de utilización del coche compartido de la UJI

LÍNEA ESTRATÉGICA VI: GESTIÓN SOSTENIBLE EN LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

Programa VI.1: Ubicación de zonas de carga y descarga

Proyecto VI.1.1: Implantación de mecanismos de información para el uso de las zonas de carga y descarga	
Objetivo	Informar a los repartidores de mercancías que acceden al Campus de la ubicación de los distintos puntos de carga y descarga en el Campus, así como de las normas de utilización de estas zonas. Evitar aparcamientos incorrectos de los vehículos de transporte de mercancías. Reducir los impactos negativos de la distribución de mercancías: seguridad viaria, congestión, ocupación de espacio público (para otras actividades de la UJI), contaminación atmosférica y acústica, etc.
Descripción	Se proponen las siguientes medidas informativas: - Instalación de planos informativos en los accesos 1 y 3 al Campus indicando la ubicación de los puntos reservados para carga y descarga de mercancías, así como las rutas más favorables para acceder a ellos. - Entrega a los transportistas de las normas de utilización de las zonas de carga y descarga.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga
Indicadores	Nº planos informativos instalados

Proyecto VI.1.2: Mejora de la delimitación de las zonas de carga y descarga	
Objetivo	Regular y acotar las zonas reservadas para carga y descarga. Minimizar las interferencias de la carga y descarga con el resto de actividades que se desarrollan en el Campus de la UJI
Descripción	Se propone: 1. Delimitar mediante marcas claras en el suelo, y no sólo los accesos, los límites de todas las zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el Campus Emplear, si es necesario, obstáculos verticales (como bolardos) para evitar que vehículos no autorizados estacionen en estas zonas. 2. Adecuar la señalización vertical existente en estas zonas informando de su presencia, incluyendo la identificación de las limitaciones horarias, vehículos autorizados y tiempos de parada para cada zona.
Beneficio Ambiental	Bajo: sin beneficio ambiental apreciable. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso
Indicadores	Nº zonas de carga y descarga correctamente delimitadas/ nº zonas totales

Proyecto VI.1.3: Creación de una nueva zona de carga y descarga en las proximidades del Jardín de los Sentidos	
Objetivo	Mejorar el acceso a los puntos de aprovisionamiento de mercancías en el Campus. Evitar la carga y descarga de mercancías en zonas no habilitadas para ello. Evitar el estacionamiento incorrecto. Favorecer el desplazamiento peatonal
Descripción	Se ha detectado la presencia de vehículos de mercancías estacionados en un doble fila o en un paso de peatones en los aparcamientos P18-P19 (entre la ESTCE y el Jardín de los Sentidos) y P-22 (entre la FCJE y dicho Jardín). Actualmente no existe una zona de carga y descarga para dar servicio a la zona de ocio del Boulevard del Jardín de los Sentidos. Por tanto, se propone crear una nueva zona de carga y descarga en las proximidades del Jardín de los Sentidos para aprovisionar a las cafeterías que se encuentran allí ubicadas. Por tanto se propone la delimitación, señalización y regulación de esta zona conforme a lo propuesto en los proyectos VI.1.2 y VI.2.1 del presente Plan de Acción.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto VI.1.2: Mejora de la delimitación de las zonas de carga y descarga Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso
Indicadores	Nº establecimientos (tiendas, cafeterías, etc) que disponen en su proximidad de una zona de carga y descarga / Nº establecimientos totales

Programa VI.2: Regulación de la carga y descarga

Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso	
Objetivo	Ordenar y regular bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad la carga y descarga de mercancías.
Descripción	Se proponen como mecanismos de regulación de las actividades de carga y descarga las siguiente medidas: 1. Establecimiento de **limitación de horarios** en los que se pueden realizar las operaciones de carga y descarga en el Campus, considerando los siguientes factores: - Evitar las franjas horarias que coinciden con las horas punta de entrada y salida al Campus (de 8:00-9:30 y de 13:00-15:30), en las que el tráfico en la zona es sensiblemente mayor. - No coincidir con las horas de mayor afluencia de público a los centros del Campus susceptibles de requerir abastecimiento de mercancías de manera habitual, como pueden ser las cafeterías, bares, comercios, etc. De estas manera, se benefician tanto comerciantes como clientes, dado que se evitan las interferencias de acceso de la mercancía durante estas horas de mayor concurrencia. 2. Establecimiento de **tiempo máximo de parada** (por ejemplo, 30 minutos) 3. Instalación en todas las zonas de carga y descarga **señalización vertical** informando sobre las regulaciones horarias y tiempos máximos de parada para cada zona. 4. Comunicación a los comercios de los horarios y tiempos de uso establecidos

Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso	
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga
Indicadores	Nº señales verticales informativas de los horarios y tiempos de uso establecidos / nº zonas de carga y descarga

Programa VI.3: Vigilancia y control

Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga	
Objetivo	Vigilar que se cumplen las regulaciones espaciales y temporales establecidas por la UJI para las actividades de carga y descarga de mercancías con el fin de evitar posibles interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el Campus. Minimizar la ocupación ilegal de las zonas de estacionamiento reservado para carga y descarga.
Descripción	Implantar un sistema de vigilancia y control en las zonas de carga y descarga del Campus con el fin de garantizar: 1. Cumplimiento de: ✓ Tiempos máximos de parada en las zonas. ✓ Horarios establecidos para las actividades de carga y descarga. El sistema de control de este tipo de regulaciones puede consistir en: - Empleo de Discos de Control horario: Se facilitará a las empresas de transporte de mercancías discos de control horario. Se trata de un disco de plástico que señala la franja horaria permitida; encima hay otro disco menor giratorio que marca la hora de llegada del vehículos a la zona de C/D y el intervalo de tiempo máximo disponible para la operación. El dispositivo se colocará en el vehículo de manera que resulte visible desde el exterior con el fin de permitir la vigilancia periódica del cumplimiento de los intervalos de tiempo indicados en los mismos por el personal de Seguridad de la UJI. Se indicará mediante señalización vertical a los conductores de la obligatoriedad de disponer del disco de control horario en el parabrisas.

Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga	
	- Otra opción a considerar como sistema de control puede consistir en la ubicación de videocámaras en puntos estratégicos de las zonas, de manera que sea posible vigilar desde el Centro de Control del personal de seguridad de la UJI el cumplimiento de estas regulaciones temporales. - Y otra opción consiste en la instalación de un sistema electrónico de control de acceso y permanencia de vehículos en las zonas de C/D mediante elementos de control de acceso y salida (lectores de tarjeta y barreras) instalados en los accesos a cada zona y que sólo permiten la entrada a los vehículos autorizados y en los horarios permitidos. Además la tarjeta servirá también como "tarjeta de control horario", ya que al pasar la tarjeta al entrar y salir se registra la hora de entrada / salida del vehículo (y por tanto permite vigilar el cumplimiento *del tiempo máximo de parada)* 2. Correcta ocupación de las zonas. Esto implica: ✓ Controlar que no se estacionen vehículos de uso privado en la zona de C/D. ✓ Vigilar que no se obstaculicen los accesos a las zonas reservadas. Para esto, se propone: - Control y vigilancia periódica (p.ej. diario), por el personal de seguridad de la UJI, de los vehículos mal estacionados y/u otros obstáculos en las zonas reservadas para C/D. Se priorizarán las intervenciones de control en las zonas donde se han detectado infracciones de manera sistemática (p.ej. Zonas de C/D 2 y 4). En cualquiera de los casos, se plantea analizar la posibilidad de poner en marcha mecanismos de sanción para los usuarios en los que se registren de manera repetida infracciones sobre la regulación establecida en estas zonas.
Beneficio Ambiental	Medio: beneficio ambiental moderado. Directo
Beneficio Social	Medio: beneficio social moderado. Directo
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Media: 100.000 – 400.000 €

Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga	
Sinergia	Proyecto V.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control del estacionamiento incorrecto
Indicadores	Nº discos horarios repartidos / nº empresas transportistas que regularmente trabajan en la UJI Nº Registros de inspecciones por parte del Personal de Seguridad

LÍNEA ESTRATÉGICA VII: EDUCACIÓN DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA EN MATERIA DE MOVILIDAD.

Programa VII.1: Formación en materia de movilidad sostenible

Proyecto VII.1.1: Celebración de Jornadas de Movilidad	
Objetivo	Educar en materia de movilidad sostenible. Informar de los impactos en el medio ambiente y en la calidad de vida de las personas del sistema de movilidad actual basado en el abuso del vehículo privado motorizado.
Descripción	Se propone: - La organización de conferencias que traten sobre el campo de la movilidad sostenible contando con la presencia de expertos en la materia, invitando a políticos y técnicos implicados en la gestión de la movilidad en ciudades y otras universidades, grupos ecologistas locales implicados en el fomento de la bicicleta, etc. _ La organización de mesas redondas de debate en las que participen distintos grupos de interés internos y externos del Campus. - El intercambio de experiencias para el fomento de la movilidad sostenible entre las distintas universidades españolas.
Beneficio Ambiental	- Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	- Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Entidades públicas y privadas a las que se invite: Ayuntamiento de Castellón, Conselleria de Infraestructuras, otras Universidades, grupos ecologistas, empresas de transporte, etc
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº jornadas de movilidad sostenible Nº asistentes a las jornadas

Proyecto VII.1.2: Impartición de cursos de conducción eficiente	
Objetivo	Formar a los conductores de vehículos tipo turismo en las técnicas de conducción eficiente. Ahorrar hasta el 20% en el consumo de combustible del vehículo, con la consiguiente reducción de emisiones atmosféricas.
Descripción	Durante el año 2009 se han realizado 10 cursos de conducción eficiente en la UJI. Se propone la solicitud de nuevos cursos de forma anual a la Agencia Valenciana de Energía (AVEN). Los cursos de conducción eficiente están promovidos por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat, a través de la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN). Se enmarcan dentro del Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España y más concretamente en el programa de ahorro energético en el sector transporte. Estos cursos tienen un marcado carácter práctico. Se realizan en una única sesión con una duración aproximada de 4 horas. Son gratuitos, corriendo la AVEN con todos los gastos de la actividad formativa. Además se entrega a los participantes un diploma acreditativo de su participación, así como un manual explicativo de las técnicas de conducción eficiente.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Agencia Valenciana de Energía (AVEN)
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº cursos impartidos en la UJI Nº asistentes a los cursos impartidos en la UJI

Programa VII.2: Sensibilización en materia de movilidad sostenible

Proyecto VII.2.1: Celebración de la semana de la movilidad sostenible	
Objetivo	Fomentar la concienciación de la comunidad universitaria en materia de movilidad sostenible
Descripción	Se propone la celebración anualmente, del 16 al 22 de septiembre, de la Semana de la Movilidad Sostenible, coincidiendo con la celebración de Semana Europea de la Movilidad. Asimismo se propone la adhesión oficial a la Semana Europea de la Movilidad a través del Ministerio de Medio Ambiente. Las actividades a realizar podrán ser: - Impartición de charlas, conferencias y mesas redondas - Organizar marchas en bicicleta - Organizar un concurso de fotografías de ciclistas con premio al ganador y finalistas - Hacer sorteos de bicicletas entre los que acudan al Campus en bicicleta de préstamo - Hacer sorteos de bonos mensuales de transporte público para los que acudan al Campus en estos modos de transporte - Establecer el *Día Sin Coches* - Establecer el *Día en Bici a la UJI* - Organizar actuaciones teatrales en zonas peatonales del Campus (Ágora o Boulevard del Jardín de los Sentidos): representaciones sobre situaciones referentes al tráfico y conflictos entre peatones, ciclistas y coches. - Organizar una exposición sobre movilidad sostenible Las actividades serán coordinadas por el Foro por la Movilidad Sostenible de la UJI y podrían también estar coordinadas con el Foro de Movilidad de Castellón con el fin de organizar algunas actividades de forma conjunta.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Entidades públicas y privadas a las que se invite a participar
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €

Proyecto VII.2.1: Celebración de la semana de la movilidad sostenible	
Sinergia	-
Indicadores	Nº actividades realizadas por año Nº años adheridos a la Semana de la Movilidad Nº asistentes a los eventos organizados por año

Proyecto VII.2.2: Campaña "compartir coche"	
Objetivo	Dar a conocer a toda la comunidad universitaria el sistema de coche compartido de la UJI: *4x4: 4 rodes, 4 persones.* Fomentar su uso entre la comunidad universitaria
Descripción	Según las encuestas, el 90% de los usuarios de coche no utiliza *nunca* el sistema de coche compartido de la UJI; además un 8% no lo emplea *casi nunca*. Por tanto su utilización actual es prácticamente nula. La comodidad, la falta de oferta adecuada y el desconocimiento del coche compartido de la UJI son, a partes iguales, los motivos de que no se utilice este sistema. Por tanto, es necesario informar y sensibilizar a la comunidad universitaria para fomentar el uso del coche compartido de la UJI. Se propone llevar a cabo campañas de información/sensibilización sobre el funcionamiento y ventajas del sistema, así como la posibilidad de solicitar plazas de aparcamiento reservado en la UJI para vehículos de alta ocupación (mediante la emisión de la tarjeta V.A.O.): - Carteles y trípticos distribuidos por el Campus - Representaciones teatrales en el Ágora - Charlas - Exposiciones… Asimismo se propone organizar un concurso de ideas dirigido a toda la comunidad universitaria para fomentar el uso del coche compartido. Se entregará un premio al ganador.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.5: Reserva de plazas para vehículos de alta ocupación Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI
Indicadores	Nº actividades organizadas para fomentar el coche compartido Nº asistentes/participantes de cada actividad

Proyecto VII.2.3: Campaña de promoción de la bicicleta	
Objetivo	Fomentar el uso de la bicicleta en el acceso al Campus
Descripción	Se pretende informar y sensibilizar a la comunidad universitaria. Para ello se propone por ejemplo: - Organizar una exposición en el Ágora - Entregar folletos explicativos por todos los centros, mapas de itinerario ciclista en Castellón, Plan de Ciclabilidad del Ayto Castellón, sistemas de préstamo BiciCAS y BiciUJI, ubicación de aparcabicis en el Campus y en Castellón, etc. - Instalar un buzón de sugerencias para fomentar el empleo de la bicicleta en la UJI en el Ágora y en cada Facultad.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº asistentes a la exposición Nº folletos entregados Nº sugerencias recogidas

Proyecto VII.2.4: Campaña de promoción del transporte público	
Objetivo	Fomentar el uso del transporte público colectivo en el acceso a la UJI
Descripción	Se propone coordinar con el Ayuntamiento de Castellón y las empresas de transporte un día en el que el autobús y el Tram sean gratuitos. Asimismo se propone aprovechar ese día para repartir folletos informativos, organizar exposiciones, instalar una carpa en el Ágora para informar sobre los modos de transporte público para acceder al Campus y su intermodalidad, recoger sugerencias para mejorar el servicio, etc.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Ayuntamiento de Castellón Empresas de transporte público que operan en Castellón
Estimación de la inversión	Para la UJI: Baja: < 100.000 €
Sinergia	-
Indicadores	Nº personas que han accedido a la UJI en autobús o Tram Nº visitantes a la carpa del Ágora Nº sugerencias recogidas

Proyecto VII.2.5: Campaña de promoción del vehículo eléctrico	
Objetivo	Fomentar el uso de este tipo de vehículo ecoeficiente en el acceso al Campus
Descripción	Se propone la organización, junto con la Agencia Valenciana de la Energía y empresas fabricantes/concesionarias de vehículos eléctricos, de una jornada de exposición teórica y práctica de este tipo de vehículos. Se trata de informar sobre las características técnicas y de uso de este tipo de vehículos, así como las ventajas ambientales, el precio de los distintos modelos existentes en el mercado y las posibilidades de subvención, etc. Se desarrollará una campaña informativa sobre el proyecto MOVELE del IDAE (relacionado con la promoción de los vehículos eléctricos), y sobre las ayudas para la compra de vehículos eléctricos que éste ofrece (las subvenciones pueden alcanzan hasta el 20% del coste del vehículo, con ciertos límites en función de las categorías que establece). Asimismo se realizará una demostración práctica del uso de estos vehículos, que incluya tanto la conducción como la recarga.
Beneficio Ambiental	Alto: beneficio ambiental muy significativo. Indirecto
Beneficio Social	Alto: beneficio social muy significativo. Indirecto
Entidades implicadas	Universitat Jaume I Agencia Valenciana de la Energía (AVEN) Empresas fabricantes o concesionarios que comercializan estos vehículos
Estimación de la inversión	Baja: < 100.000 €
Sinergia	Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos eléctricos con puntos de recarga
Indicadores	Nº asistentes a la campaña

5. PLANIFICACIÓN

A continuación se muestra la planificación temporal propuesta para los distintos proyectos. Cada intervalo corresponde a un cuatrimestre.

PROYECTO	CORTO PLAZO (<1 año)			MEDIO PLAZO (1- 3 años)						LARGO PLAZO (3-6 años)								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA I. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL CAMPUS																		
P I.1.1																		
P I.1.2																		
P I.2.1																		
P I.2.2																		
P I.3.1																		
P I.3.2																		
P I.3.3																		

LÍNEA ESTRATÉGICA I. Gestión de la movilidad generada por el Campus
PROGRAMA I.1. Organización interna
Proyecto I.1.1 Creación de una Unidad de Gestión de la Movilidad en la UJI
Proyecto I.1.2: Planificación de actividades docentes y administrativas con objeto de reducir los desplazamientos
PROGRAMA I.2. Participación en materia de movilidad
Proyecto I.2.1: Constitución del Foro de Movilidad de la UJI
Proyecto I.2.2: Incorporación al Foro de Movilidad de Castellón
PROGRAMA I.3. Comunicación en materia de movilidad
Proyecto I.3.1: Creación de una sección de Movilidad Sostenible en la web de la UJI
Proyecto I.3.2: Redacción y publicación de una memoria anual de las actuaciones realizadas en materia de movilidad
Proyecto I.3.3: Establecimiento de mecanismos para la obtención periódica de datos relativos a la movilidad

PROYECTO	CORTO PLAZO (<1 año)			MEDIO PLAZO (1- 3 años)						LARGO PLAZO (3-6 años)								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA II. FOMENTO DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE																		
P II.1.1																		
P II.1.2																		
P II.1.3																		
P II.2.1																		
P II.2.2																		
P II.3.1																		
P II.3.2																		
P II.3.3																		

LÍNEA ESTRATÉGICA II. Fomento de los desplazamientos a pie
PROGRAMA II.1. Seguridad de la red peatonal del Campus
Proyecto II.1.1: Creación de itinerarios exclusivos para peatones
Proyecto II.1.2: Establecimiento de mejoras en los pasos de peatones existentes
Proyecto II.1.3: Establecimiento de nuevos pasos de peatones elevados
PROGRAMA II.2. Información acerca de la red peatonal del Campus
Proyecto II.2.1: Instalación de paneles informativos de los itinerarios a pie
Proyecto II.2.2: Instalación de indicadores de itinerarios
PROGRAMA II.3: Desplazamiento de personas con movilidad reducida
Proyecto II.3.1: Adaptación del itinerario peatonal del Boulevard del Jardín de los Sentidos
Proyecto II.3.2: Adaptación del acceso a la Cafetería de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas
Proyecto II.3.3: Adaptación de los accesos de los edificios

PROYECTO	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO						LARGO PLAZO								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA III. FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA																		
P III.1.1																		
P III.1.2																		
P III.1.3																		
P III.2.1																		
P III.2.2																		
P III.3.1																		
P III.4.1																		
P III.4.2																		
P III.5.1																		
P III.6.1																		
P III.6.2																		

LÍNEA ESTRATÉGICA III. Fomento de la movilidad en bicicleta
PROGRAMA III.1. Mejora de los itinerarios ciclistas
Proyecto III.1.1: Fomento de la ampliación de la red ciclista de la ciudad de Castellón
Proyecto III.1.2: Mejora de la red ciclista del Campus
Proyecto III.1.3: Ampliación de la red ciclista del Campus
PROGRAMA III.2. Mejora de los aparca-bicis
Proyecto III.2.1: Sustitución progresiva de los modelos existentes
Proyecto III.2.2: Ampliación del número de aparca-bicis en el Campus
PROGRAMA III.3. Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público
Proyecto III.3.1: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público

LÍNEA ESTRATÉGICA III. Fomento de la movilidad en bicicleta
PROGRAMA III.4. Préstamo de bicicletas
Proyecto III.4.1: Incremento de los puntos de préstamo del sistema BiciCAS
Proyecto III.4.2: Mejora de la seguridad frente al robo del sistema de préstamo BiciUJI
PROGRAMA III.5. Oferta de otros equipamientos para bicis
Proyecto III.5.1: Propuesta de otros equipamientos y servicios específicos para los usuarios de la bicicleta
PROGRAMA III.6. Información acerca de los equipamientos relacionados con la bicicleta
Proyecto III.6.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta
Proyecto III.6.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en bicicleta

PROYECTO	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO						LARGO PLAZO								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA IV. PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO																		
P IV.1.1																		
P IV.1.2																		
P IV.1.3																		
P IV.1.4																		
P IV.2.1																		
P IV.2.2																		
P IV.3.1																		

LÍNEA ESTRATÉGICA IV. Promoción del uso del transporte público colectivo
PROGRAMA IV.1. Oferta de transporte público colectivo
Proyecto IV.1.1: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús urbano
Proyecto IV.1.2: Mejora de la oferta y calidad del servicio de autobús interurbano
Proyecto IV.1.3: Mejora de la oferta y calidad del servicio de tren
Proyecto IV.1.4 Mejora de la oferta y calidad del servicio de Tram
PROGRAMA IV.2. Información acerca de los servicios de transporte público
Proyecto IV.2.1: Creación de mecanismos de difusión *in situ* de la información relacionada con la movilidad en transporte público
Proyecto IV.2.2: Creación de mecanismos de difusión *on line* de la información relacionada con la movilidad en transporte público
PROGRAMA IV.3. Descuentos para la comunidad universitaria
Proyecto IV.3.1: Obtención de descuentos en el uso del transporte público para los miembros de la comunidad universitaria

PROYECTO	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO						LARGO PLAZO								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA V. FOMENTO DEL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO																		
P V.1.1																		
P V.1.2																		
P V.1.3																		
P V.2.1																		
P V.2.2																		
P V.2.3																		
P V.2.4																		
P V.2.5																		
P V.2.6																		
P V.2.7																		
P V.3.1																		
P V.3.2																		
P V.41																		
P V.51																		

LÍNEA ESTRATÉGICA V. Fomento del uso racional del vehículo privado motorizado
PROGRAMA V.1. Mejora de la red vial
Proyecto V.1.1: Mejora de la conservación y señalización de la red vial del Campus
Proyecto V.1.2: Aplicación de medidas para reducir la velocidad de circulación de los vehículos de motor en el campus
Proyecto V.1.3: Registro y seguimiento de accidentes de tráfico
PROGRAMA V.2. Gestión del aparcamiento
Proyecto V.2.1: Instalación de barreras para la regulación de acceso en los aparcamientos más saturados
Proyecto V.2.2: Mejora de la señalización en los aparcamientos
Proyecto V.2.3: Reserva de plazas de aparcamientos para motos

LÍNEA ESTRATÉGICA V. Fomento del uso racional del vehículo privado motorizado
Proyecto V.2.4: Reserva de plazas para vehículos eléctricos con puntos de recarga
Proyecto V.2.5: Reserva de plazas para vehículos de alta ocupación
Proyecto V.2.6: Adaptación de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) a las dimensiones reguladas
Proyecto V.2.7: Ampliación del número y distribución de plazas de aparcamiento para PMR
PROGRAMA V.3. Vigilancia y control
Proyecto V.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control del estacionamiento incorrecto
Proyecto V.3.2: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las infracciones de tráfico en el Campus
PROGRAMA V.4. Fomento de los vehículos ecoeficientes
Proyecto V.4.1: Promoción del empleo de vehículos ecoeficientes en la flota de vehículos de la UJI
PROGRAMA V.5: Fomento del coche compartido
Proyecto V.5.1: Fomento del uso del sistema de coche compartido de la UJI

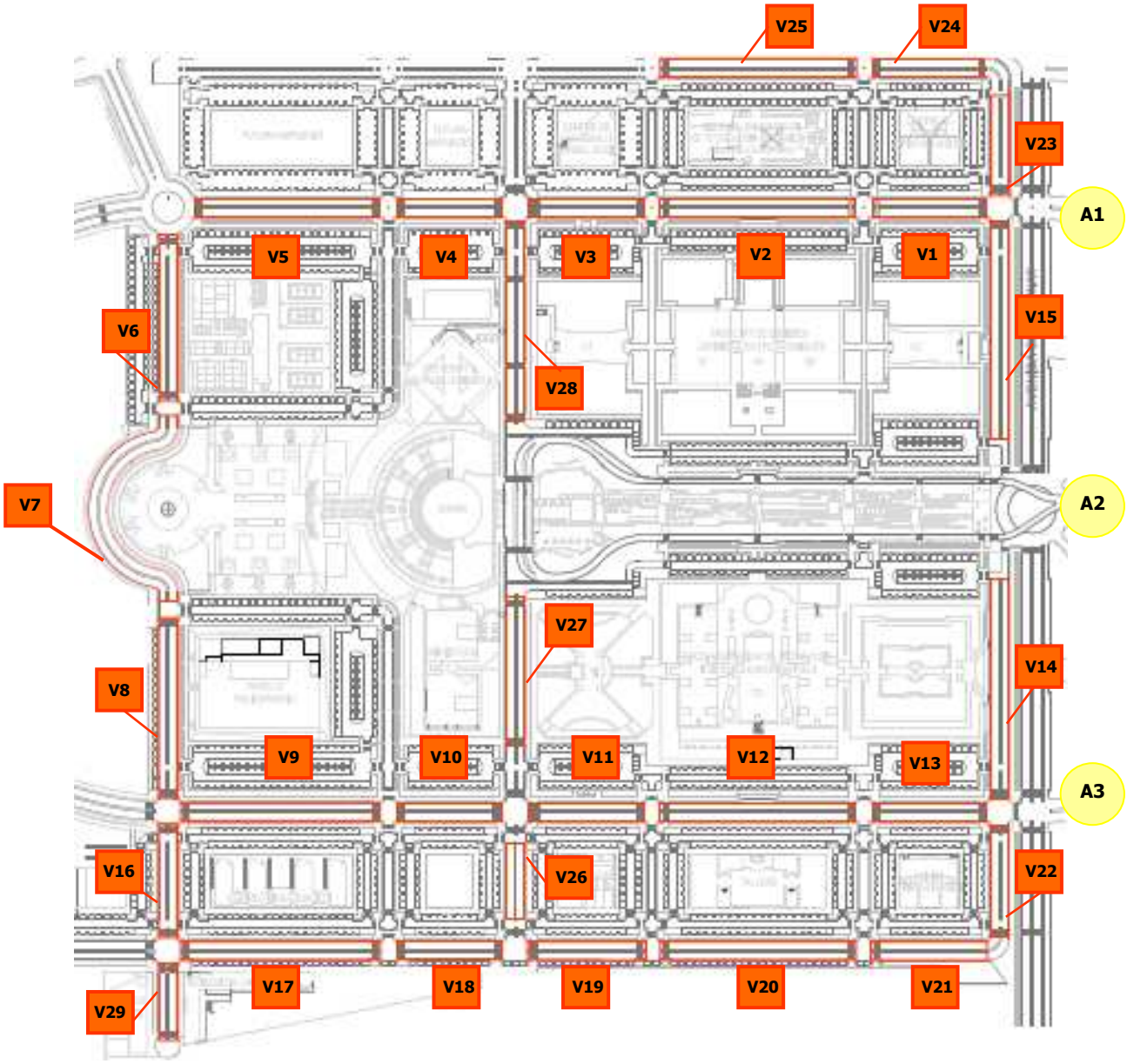
PROYECTO	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO						LARGO PLAZO								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA VI. GESTIÓN SOSTENIBLE EN LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS																		
P VI.1.1																		
P VI.1.2																		
P VI.1.3																		
P VI.2.1																		
P VI.31																		

LÍNEA ESTRATÉGICA VI. Gestión sostenible en la distribución de mercancías
PROGRAMA VI.1. Ubicación de zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.1: Implantación de mecanismos de información para el uso de las zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.2: Mejora de la delimitación de las zonas de carga y descarga
Proyecto VI.1.3: Creación de una nueva zona de carga y descarga en las proximidades del Jardín de los Sentidos
PROGRAMA VI.2. Regulación de la carga y descarga
Proyecto VI.2.1: Establecimiento de horarios y tiempos de uso
PROGRAMA VI.3. Vigilancia y control
Proyecto VI.3.1: Puesta en marcha de un sistema de vigilancia y control de las zonas de carga y descarga

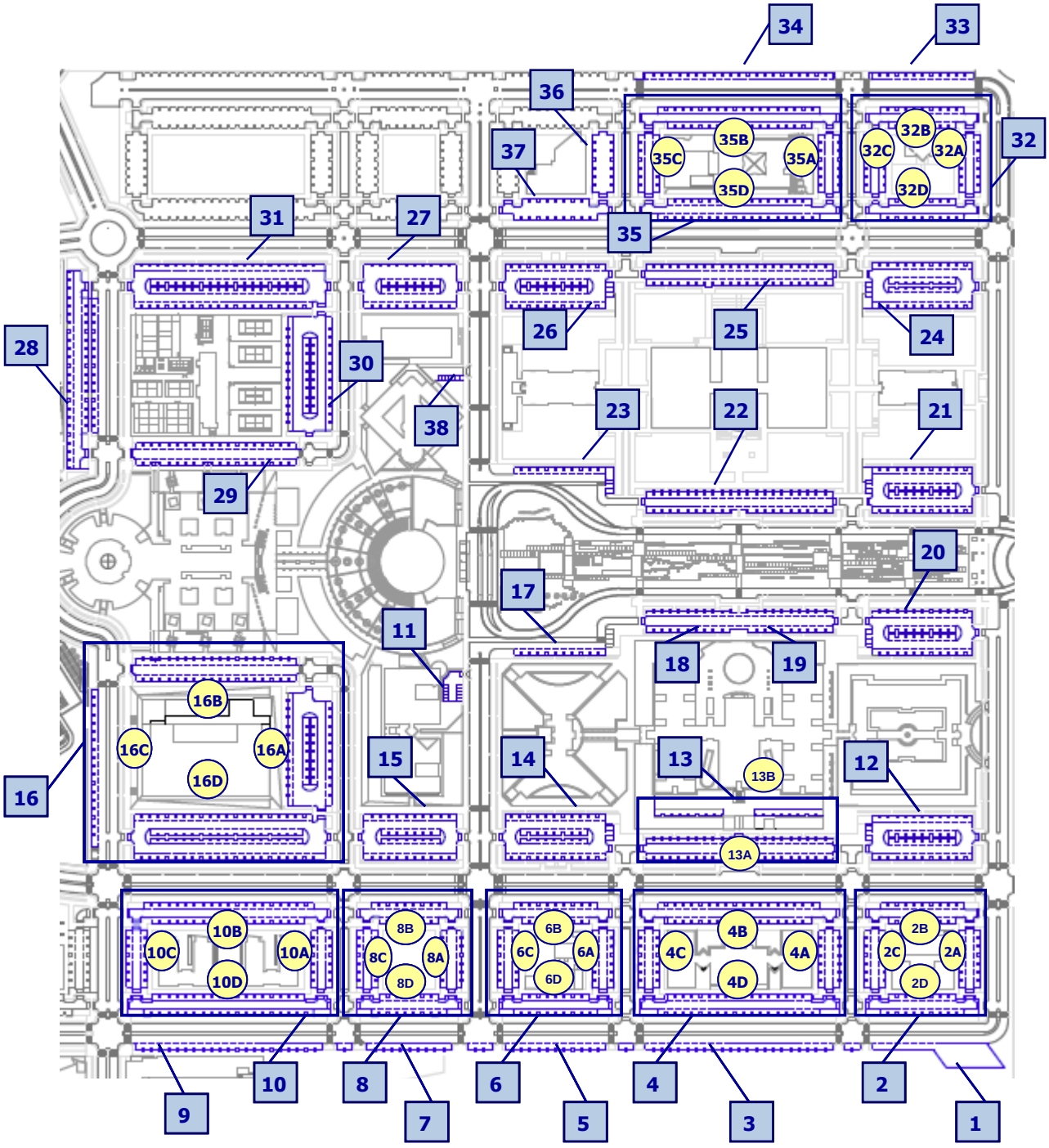
PROYECTO	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO						LARGO PLAZO								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
LÍNEA ESTRATÉGICA VII. EDUCACIÓN DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA EN MATERIA DE MOVILIDAD																		
P VII.1.1																		
P VII.1.2																		
P VII.2.1																		
P VII.2.2																		
P VII.2.3																		
P VII.2.4																		
P VII.2.5																		
P VII.2.6																		

LÍNEA ESTRATÉGICA VII. Educación de la comunidad universitaria en materia de movilidad
PROGRAMA VII.1. Formación en materia de movilidad sostenible
Proyecto VII.1.1: Celebración de Jornadas de Movilidad
Proyecto VII.1.2: Impartición de cursos de conducción eficiente
PROGRAMA VII.2. Sensibilización en materia de movilidad sostenible
Proyecto VII.2.1: Celebración de la semana de la movilidad sostenible
Proyecto VII.2.2: Campaña "compartir coche"
Proyecto VII.2.3: Campaña de promoción de la bicicleta
Proyecto VII.2.4: Campaña de promoción del transporte público
Proyecto VII.2.5: Campaña de promoción del vehículo eléctrico

ANEXO 1. PLANO DE VIALES Y ACCESOS



ANEXO 2. PLANO DE APARCAMIENTOS



ANEXO 3. PLANO DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA