



batubide

# Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012



Universidad del País Vasco  
Euskal Herriko Unibertsitatea



**OSALAN**  
Laneko Segurtasun eta  
Osasunerako Euskal  
Erakundea  
Instituto Vasco de Seguridad  
y Salud Laborales

## Preámbulo

Los problemas globales (Cambio climático, pérdida de biodiversidad, escasez de energía y reducción de ciertos materiales no renovables), sociales (Autonomía infantil, de la tercera edad y de las personas con movilidad reducida, sedentarismo, sobrepeso y obesidad, elevada siniestralidad, etc.) y locales (Ruido, calidad del aire, congestión de tráfico, excesiva ocupación del suelo, etc.) que sufrimos en la actualidad están íntimamente ligados a nuestros actuales patrones de movilidad.

La **movilidad sostenible y segura** es aquélla que persigue como objetivo primordial minimizar la incidencia de las consecuencias directas de estos problemas apostando por un sistema de transportes respetuoso con el medioambiente, seguro, económicamente competitivo y universal que garantice la accesibilidad de todas las personas y mercancías en condiciones de calidad y eficiencia.

Los insostenibles patrones de movilidad vigentes generan una preocupación creciente tanto entre los agentes institucionales encargados de la planificación territorial como en amplios sectores sociales al ser causantes de una serie de costes sociales, económicos y medioambientales difícilmente asumibles:

- ✓ La estadística general señala que un 60% de los desplazamientos se realiza en vehículo privado y, que, a su vez, únicamente tienen una ocupación media de 1,2 personas por coche.
- ✓ En casi la mitad de los desplazamientos realizados en Euskadi por motivo de trabajo se emplea el vehículo privado.
- ✓ El 21% de estos desplazamientos genera atascos que provoca una pérdida diaria de 54.115 horas.
- ✓ Los costes totales derivados de la propiedad de un vehículo privado le suponen a cada usuario alrededor de 0,81 €/Km, incluyendo costes directos e indirectos.
- ✓ El uso del coche cuesta 4 veces más que el en autobús (8 veces más que el tren), y aún sigue siendo mayores los costes totales si se incluye el coste del tiempo de trayecto (los costes totales del uso del coche son 1,2 veces mayores que los del uso del autobús y 2,3 veces mayores que los del tren).
- ✓ Considerando relación entre costes del vehículo privado y el autobús, se puede concluir que para un ahorro en tiempo únicamente de 11 horas anuales, cada usuario del coche está dispuesto a pagar hasta 140 euros extra. Esta relación aumenta a 8 veces más si se compara el coche con el uso del tren.
- ✓ Durante el periodo 2002-2007, en la CAPV murieron por accidente de trabajo 526 personas, de las cuales 134 (el 25,47%) lo fueron in itinere, es decir durante el desplazamiento al trabajo. En algunas Comunidades Autónomas esta cifra supera el 50%.

- ✓ Los accidentes "en misión" (aquéllos acontecidos fuera del lugar habitual de trabajo pero que ocasionados en cumplimiento de la tarea encomendada son considerados como accidentes de trabajo) también son dignos de estudio por su elevada concurrencia y especificidad.
- ✓ El tráfico urbano supone más del 40% de las emisiones de CO2 generadas por vehículos y un 10% de las emisiones totales de CO2 de la UE.
- ✓ Los datos referentes a la salud pública son crecientemente alarmantes y señalan al automóvil como el principal causante de la degradación ambiental en los entornos urbanos. Las emisiones de partículas provocan numerosos problemas de salud como enfermedades cardiovasculares y respiratorias, cáncer, leucemia infantil, etcétera. Cada día, 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios y se producen 370.000 muertes prematuras al año y más de 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.
- ✓ El ruido ambiental por encima de las recomendaciones de la OMS afecta ya al 20% de la población vasca. Hay 210 millones de europeos expuestos a niveles de ruido potencialmente peligrosos para la salud. En las carreteras congestionadas, se padece una pérdida auditiva de 70 dB(A) y los ataques al corazón, la falta de sueño, el malestar y las secuelas mentales y en el aprendizaje son otras de sus consecuencias derivadas.
- ✓ La factura socio-ambiental anual asociada al transporte en la CAPV supera los 3.500 millones de euros (8,6% del PIB), a los que debieran añadirse otros costes no monetarizados como los derivados del cuidado informal a personas convalecientes y discapacitadas.
- ✓ La Comisión Europea señala que España es el país de la actual Unión Europea más alejado en el cumplimiento del Protocolo de Kyoto.

Ante este diagnóstico, ya se han consolidado diversas estrategias y campañas en el plano internacional que vienen a cuestionar nuestro actual modelo de desarrollo:

- ✓ Las conocidas **Agendas Locales 21**, cuyo origen remonta a la Cumbre de la Tierra de 1992 en Río de Janeiro y la aprobación de la Carta de Aalborg de 1994.
- ✓ La entrada en vigor del **Protocolo de Kyoto**, que obligará a muchos países a importantes cambios en el consumo energético, lo que está generando la aprobación de diversos planes y programas referentes al transporte y el medio ambiente a todos los niveles territoriales.
- ✓ La celebración de la **Semana Europea de la Movilidad** y del **Día sin coche** impulsados por los países de la Unión Europea.

La movilidad laboral y/o por estudios es una de las principales causas generadora de desplazamientos. La población universitaria no es ajena a las cuestiones vinculadas con su bienestar individual ni a aquellas vinculadas con un bienestar colectivo, como el desarrollo sostenible y la calidad de vida en las ciudades, condicionadas ambas por el desarrollo del transporte.

En los últimos años se han elaborado (y/o se están elaborando) planes denominados de “movilidad sostenible” con características, objetivos, métodos de análisis e instrumentos de intervención muy diferentes.

La publicación de guías metodológicas para la elaboración de estos planes publicadas por IHOBE (*Guía práctica para la elaboración de Planes Municipales de Movilidad Sostenible*), el IDAE (*Guía de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Planes del transporte al trabajo*), el sindicato CCOO (*El transporte al trabajo. Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales*) y el Foro Ciudadano y empresarial para el desarrollo del transporte y la logística de Gipuzkoa Gizloga (*Manual para la elaboración de Planes de Movilidad Laboral en polígonos industriales*) ha permitido clarificar algunos contenidos mínimos que deben incorporar estos planes de movilidad.

Los Planes de Movilidad Sostenible (PMS) y su variante urbana (PMUS) aparecen como recomendación de la Unión Europea dentro de su Programa de Acción en Medio Ambiente. Con estas características son recogidos en el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT)**, que prevé esta figura de planeamiento como instrumento para “*racionalizar de manera coordinada las actuaciones, revisar el marco de financiación, mejorar los procedimientos de participación pública y crear un marco estable para la difusión de medidas de gestión de la movilidad*”.

## 1. Antecedentes

El Seminario permanente del **Grupo de Trabajo** sobre Calidad ambiental y Desarrollo sostenible celebrado los pasados **9 y 10 de octubre de 2006** en la Universidad de Málaga en el marco de la **Conferencia de Rectores de Universidades españolas**, abordó el tema del transporte universitario y la movilidad sostenible llegando a los siguientes acuerdos:

*La Universidad debe considerar el transporte como una cuestión política estratégica (en consonancia con las conclusiones del Informe Humane 2000 sobre transporte en las Universidades Europeas).*

*La Universidad actúa influyendo en una congestión del tráfico de la que es directamente responsable.*

*Las Universidades también tienen responsabilidades para con sus propios colectivos.*

*La puesta a punto de encuestas y otros trabajos que permiten conocer este futuro deben permitir la implementación de actuaciones específicas que afronten estos nuevos retos desde sus inicios.*

Tomando como referencia las conclusiones de los *Estudios de accesibilidad* que se han realizado en los 3 Campus de la UPV-EHU, el *Estudio general de la sociología del transporte de viajeros de la CAPV – OTEUS 2005 -Tendencias de la juventud 2005* realizado por el Observatorio Vasco de la Juventud y los estudios *Movilidad en la CAPV* y *Juventud y Transporte* elaborados para el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y basándose en experiencias similares desarrolladas en otras Universidades estatales y europeas (*Plan de movilidad sostenible para el Campus del Bajo Llobregat, Plan estratégico de accesibilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona, Plan Integral para el uso de la bicicleta de la Universidad de Sevilla, Estudio de movilidad de las Facultades de Filosofía y Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, Estudio sobre Movilidad sostenible en el Campus Miguel de Unamuno de la Universidad de Salamanca, Compromiso de la Universidad Autónoma de Barcelona con el Cambio Climático, Plan de movilidad de la Universidad Católica de Lovaina, Plan de movilidad de la Universidad de Chester, Plan de transporte de la Universidad de Leeds* etc.), la **Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)** y **OSALAN** firmaron un **Convenio Marco de colaboración** con fecha **21 de noviembre de 2006** cumpliendo con los Acuerdos del Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco y de la Junta de Gobierno de la UPV/EHU que previamente habían aprobado y autorizado la firma de dicho Convenio.

La **Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)**, en virtud del Convenio firmado por el Rector de la UPV/EHU y el Director de OSALAN con fecha **21 de noviembre de 2006** y cumpliendo con los Acuerdos del Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco y de la Junta de Gobierno de la UPV/EHU que previamente habían aprobado y autorizado la firma de dicho convenio, se comprometió a:

- Iniciar en el primer semestre siguiente a la firma del presente convenio la **elaboración de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible a los tres campus** (Proyecto Batubide) de la propia Universidad, y su posterior implementación, donde deberán contemplarse los objetivos, actuaciones e indicadores de evaluación, en cuyo proceso jugarán un papel destacado el Servicio de Prevención y los diferentes Comités de Seguridad y Salud de la UPV/EHU, amén de todos los distintos estamentos de la Universidad, procurando la participación de toda la comunidad universitaria. Igualmente se promoverá la coordinación con las Administraciones Públicas competentes.
- Intentar **constituirse en un buen ejemplo, e incluso en experiencia piloto**, del que pueda llevarse a cabo en otros ámbitos de la CAPV. Con esa finalidad y durante el primer semestre siguiente a la firma del presente convenio se creará un Observatorio en el que serán invitadas a participar diferentes Administraciones Públicas y agentes sociales de esta CAPV, de forma que con su presencia contribuyan también al propio proceso de elaboración e implementación del Plan en la UPV/EHU.
- Crear en el primer semestre siguiente a la firma del presente convenio de un **grupo de investigación pluridisciplinar**, de especial reconocimiento en los ámbitos de la seguridad y salud laborales, así como en el transporte sostenible y la participación, encargado de dinamizar todo el proceso.

La Universidad del País Vasco (UPV-EHU) cuenta en la actualidad con 45.534 alumnas/os matriculadas/os, 4.936 personas integradas en su plantilla como Personal docente e investigador y 1.700 personas como personal de Administración y Servicios. Más de 52.000 personas que cotidianamente se desplazan para trabajar y/o estudiar a alguna/o de sus 16 Facultades y Escuelas Técnicas Superiores, 15 Escuelas Universitarias y Escuelas Técnicas Universitarias y 3 Centros adscritos distribuidas/os en sus 3 Campus.

Ante esta compleja realidad, la Comisión Rectora del proyecto Batubide (Órgano de debate y decisión creado a tales efectos) ha considerado oportuno apostar inicialmente por el diseño de un Plan Marco de Movilidad Sostenible y Segura dirigido a todas las personas que trabajan y/o estudian en esta Universidad que recoja las líneas maestras a desarrollar a corto, medio y largo plazo para lograr avanzar hacia modelos más sostenibles y seguros de desplazamiento. Un documento operativo que demandará la posterior elaboración de diagnósticos de situación específicos en materia de movilidad en los distintos centros y la adaptación de las líneas estratégicas y acciones contenidas en el presente documento a las distintas realidades que coexisten en esta Universidad.

Esta diversidad está condicionada en gran medida por las políticas que en materia de movilidad se desarrollan en sus diferentes enclaves geográficos. El Proyecto Batubide ha incorporado desde el inicio del proceso esta circunstancia a su filosofía de trabajo adaptando sus prioridades y ritmos de desarrollo a este complejo escenario y favoreciendo la generación de estrategias de colaboración interinstitucional de muy diversa naturaleza.

Claros ejemplos de todo ello son la participación del Campus de Ibaeta como socio del Ayuntamiento de Donostia- San Sebastián en el Programa Civitas Plus (Proyecto Archimedes) que va a posibilitar la creación y consolidación de la figura del gestor/a de movilidad en este Campus como responsable de la implementación de las acciones incluidas en el Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible Batubide 2009-2012 y los contactos de colaboración iniciados entre el Campus de Araba y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en el marco del Proyecto europeo Modern (Mobility, Development and Energy use Reduction).

## 2. Principios inspiradores

Los principios inspiradores del **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** son:

**Liderazgo.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** contará con el liderazgo del Equipo Rectoral en su diseño e implementación y en las labores de coordinación interinstitucional surgidas a lo largo del proceso.

**Participación.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** se dotará de las estructuras y empleará las dinámicas necesarias para garantizar el derecho de todas las personas a participar en su diseño e implementación.

**Seguridad.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** fomentará modelos de movilidad en los que prime la seguridad de las personas.

**Sostenibilidad.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** se regirá por criterios de sostenibilidad favoreciendo los modos de desplazamiento no motorizado y colectivo sobre los modos privados y motorizados.

**Equidad.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** favorecerá la igualdad de oportunidades mediante la potenciación de aquellos medios de transporte que sean accesibles a todas las personas y que eviten cualquier tipo de discriminación por razón de sexo, edad, nivel adquisitivo y/o procedencia.

**Accesibilidad.** El **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** mejorará la accesibilidad de todas las personas (estudiantes, trabajadores, visitantes y otras personas usuarias de sus servicios) independientemente de sus capacidades de movilidad.

### 3. Objetivos

Los objetivos del **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** son:

**Objetivo principal.** Mejorar los patrones de movilidad de todas las personas pertenecientes a la comunidad universitaria favoreciendo (en cumplimiento de sus principios inspiradores) aquellos medios de transporte más seguros, sostenibles, equitativos y eficientes.

#### Objetivos específicos.

- Contribuir al debate social y al cambio de patrones de comportamiento en torno a las formas actuales de movilidad, muy orientadas hacia el uso del vehículo privado.
- Conseguir que esta temática pase a ser prioritaria para el sistema de Prevención de Riesgos Laborales, demostrando que puede impulsar cambios de hábitos y mejoras en la organización laboral.
- Fomentar el uso de soluciones más sostenibles de desplazamientos hacia y desde los tres Campus de la Universidad: el transporte colectivo, especialmente el público; el uso compartido del coche y la puesta en marcha de programas de propiedad compartida del mismo; medios alternativos sin motor: la bicicleta, el caminar, etc.
- Favorecer el reordenamiento, allí donde sea posible y conveniente, de ciertos modelos organizativos en la UPV/EHU, como pueden ser los turnos y horarios de trabajo, a fin de que favorezcan el uso del transporte colectivo.
- Generar un espacio de trabajo e intercambio –Observatorio- que logre la implicación de las distintas entidades competentes en este tema, optimice los resultados obtenidos y posibilite su posterior implementación en otros ámbitos empresariales.

## 4. Estructura

La estructura del **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** guardará absoluta coherencia/ compatibilidad con las dinámicas de trabajo previamente definidas y aprobadas en la propuesta de trabajo.

Contará con un documento detallado para comenzar a implantar el Plan que incluirá el desarrollo pormenorizado de cada una de las medidas propuestas y se estructurará a partir de la definición de las **líneas estratégicas** que constituyen los objetivos a los que pretende dar respuesta este Plan.

La formulación de las líneas estratégicas reflejará **objetivos** que sean:

- **Comprensibles.** El conjunto de las personas interesadas puede entenderlos y se identifica fácilmente con ellos.
- **Específicos.** Los objetivos están adaptados a la realidad concreta de la UPV-EHU.
- **Integradores.** Los objetivos procuran dar respuestas lo más globales e integradas posibles a las problemáticas y plantean hitos que requieren de la intervención desde diferentes ámbitos temáticos y/u órganos de decisión.

Las distintas líneas estratégicas contendrán **acciones** que constituirán su unidad básica y operativa. Cada una de estas acciones requerirá de una caracterización detallada y específica que garantice la máxima operatividad y funcionalidad del Plan posibilitando una relación directa entre problema y solución.

Las acciones dispondrán de una **ficha descriptiva** cuyos campos podrán ser variables pero cuya estructura básica contendrá la siguiente información:

<b>Línea Estratégica</b>	(Nº)	<b>Título de la línea estratégica</b>		
<b>Objetivo</b>	(Nº)	<p>La formulación de las líneas estratégicas reflejará <b>objetivos</b> que sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Comprensibles.</b> El conjunto de las personas interesadas puede entenderlos y se identifica fácilmente con ellos.</li> <li>○ <b>Específicos.</b> Los objetivos están adaptados a la realidad concreta de la UPV-EHU.</li> <li>○ <b>Integradores.</b> Los objetivos procuran dar respuestas lo más globales e integradas posibles a las problemáticas y plantean hitos que requieren de la intervención desde diferentes ámbitos temáticos y/u órganos de decisión.</li> </ul>		
<b>Acción</b>	(Nº)	Las distintas líneas estratégicas contendrán <b>acciones</b> que constituirán su unidad básica y operativa. Cada una de estas acciones requerirá de una caracterización detallada y específica que garantice la máxima operatividad y funcionalidad del Plan posibilitando una relación directa entre problema y solución.		
<b>Descripción</b>	Definición y caracterización básica de la acción que aporta los elementos necesarios para su posterior ejecución.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	Entidades o agentes implicados en la ejecución o implantación de la acción. Mecanismos de gestión y coordinación con las administraciones públicas responsables.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b> Nivel de prioridad de la acción (Alta, media, baja) en función de su incidencia y/o contribución al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan.	<b>Plazo de ejecución:</b> Periodo máximo en el que se tiene que haber implementado	<b>Periodicidad:</b> Frecuencia propuesta para la realización de la acción.	
<b>Presupuesto</b>	Coste estimado para ejecutar o implantar la acción, incluyendo el coste para su puesta en marcha y mantenimiento.			
<b>Financiación</b>	Entidades implicadas que están o que pueden estar implicadas en la financiación económica de la acción.			
<b>Indicadores</b>	Indicador o indicadores relacionados de manera directa o indirecta con la acción.			

## 5. Programación, seguimiento y actualización.

El primer **Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012** tendrá un plazo de ejecución de cuatro años en coherencia y coordinación con los periodos electorales desarrollados dentro de la Universidad y considerando la duración de los cursos académicos.

Su **operatividad** y **eficacia** dependerá de tres elementos básicos con objetivos claramente diferenciados:

### Evaluación periódica del nivel de implementación.

- Evaluar de forma periódica el nivel de implementación del Plan.
- Identificar las debilidades y fortalezas surgidas durante la implementación que posibiliten una optimización en su ejecución.
- Actualizar y/o modificar los contenidos del Plan para adaptarlos a las necesidades detectadas.
- Disponer de información actualizada que pueda ser compartida con la población afectada por el Plan.

### Programación anual de actuaciones.

- Visualizar la relación existente entre la planificación y la gestión que se lleven a cabo desde los diferentes estamentos implicados.
- Vincular de forma óptima y eficaz el Plan a la elaboración de los presupuestos previstos para cada año.
- Disponer de hitos temporales que permitan dotar de visibilidad el proceso asociado a la implementación de las acciones.
- Ajustar de forma adecuada la ejecución del Plan a los recursos existentes y la evaluación de las necesidades de actuación.

### Actualización periódica.

- Adaptar los objetivos y acciones del Plan a la evolución legislativa, técnica, económica y social de los distintos aspectos tratados.
- Adecuar el Plan a la evolución que la gestión de la movilidad alcance en los distintos ámbitos de actuación.
- Ajustar el Plan al nivel de implantación de las acciones incluidas.
- Introducir nuevos ámbitos de actuación no considerados inicialmente.

Se definirá una **batería de indicadores** o conjunto de parámetros que se calcularán con periodicidad anual y que tendrán como función primordial llevar a cabo un adecuado seguimiento de la evolución y el grado de cumplimiento de los objetivos del Plan, impulsar su implantación e informar a la población afectada de los avances logrados.

Los **indicadores seleccionados** se caracterizarán por ser:

- Mensurables y obtenidos mediante métodos reproducibles a largo plazo.
- Calculados por un proceso normalizado y con un coste económico razonable.
- Sensibles a las variaciones de los aspectos por los que han sido diseñados y capacitados para visualizar los cambios que se produzcan.
- Comprensibles para que puedan ser utilizados para informar a la población afectada del grado de cumplimiento de los objetivos propuestos.
- Fácilmente interpretables.
- Facilitadores de una visión global y rápida del estado de situación del Plan.

El proyecto BATUBIDE se despliega sobre un espacio singular formado por tres campus diferentes, situados cada uno de ellos en uno de los tres territorios históricos, además de tres centros adscritos (Escuela de Enfermería de Vitoria, Escuela de Empresariales de la Cámara de Comercio de Bilbao y Escuela de Magisterio de Bilbao). Los alumnos matriculados rondan los 50.000, mientras que el profesorado y personal investigador suma 7.500 personas y el personal de administración casi 1.700 personas.

Cada uno de estos campus presenta un patrón de movilidad diferente y se enmarca en un contexto de movilidad diverso. Las acciones de movilidad se han de individualizar por tanto en cada espacio universitario, cuyas características de referencia se pueden sintetizar en la siguiente tabla:

		<b>Localización e integración en la ciudad</b>
<b>Gipuzkoa</b>	Ibaeta <sup>1</sup>	En el barrio del Antiguo
	Hospitales (Escuela de Enfermería)	Junto al Hospital Donostia, en la periferia de la ciudad
	Eibar (Escuela Ingeniería Técnica Industrial)	En la frontera entre Bizkaia y Gipuzkoa, en el corredor de la A-8 y del ferrocarril de Euskotren
<b>Bizkaia</b>	Leioa	En el área metropolitana de Bilbao
	Deusto <sup>2</sup>	Bilbao
	Ensanche <sup>3</sup>	Centro de Bilbao
	Casco histórico <sup>4</sup>	Centro de Bilbao
	Portugalete (Nauticas)	En el límite entre Portugalete y Santurtzi, en la margen izquierda de la desembocadura del Nervión y junto a la estación de ferrocarril de Peñota.
	Baracaldo (Minas)	En el área metropolitana de Bilbao
<b>Araba</b>	Vitoria-Gasteiz	Junto a la estación de ferrocarril, colindante con el casco histórico de la ciudad
	INEF Araba	Periferia del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz
	Escuela de Enfermería de Vitoria	Hospital Txagorritxu

Al margen de esas características generales, a efectos de este proyecto, hay que destacar que las dimensiones de los campus son reducidas en términos de desplazamientos internos, pues entre los extremos de Ibaeta, Leioa y Vitoria sólo hay distancias inferiores a 1 km (13 minutos a

---

1 Escuela Universitaria de Magisterio de San Sebastián; E.T.S. de Arquitectura; E.U. de Estudios Empresariales; Facultad de Psicología; F. de Filosofía y C. de la Educación; Facultad de Ciencias Químicas; Facultad de Informática; Facultad de Derecho; E.U. Politécnica de Donostia.

2 Económicas, Magisterio, Colegio Mayor Miguel de Unamuno.

3 Empresariales, Ingeniería Técnica Industrial, ETS de Minas, Residencia Blas de Otero, Escuela Empresariales de la Cámara de Comercio.

4 Aulas de la Experiencia.

pie), 500m (6 minutas a pie) y 700 m (9 minutos a pie) respectivamente. Los demás centros se sitúan en localizaciones singulares, fuera de los campus.

Con el fin de evaluar la evolución del proyecto Batubide se han establecido indicadores para las distintas medidas que engloba. Dada la variedad de las medidas incluidas, se han fijado tres tipos de indicadores:

- Indicadores de ejecución de la medida.
- Indicadores de dimensión de la medida.
- Indicadores globales de resultados para la movilidad.

Los **indicadores de ejecución de la medida** se expresan con un Sí o un No, aunque será necesario en algunos casos especificar algunos detalles como, por ejemplo, los canales empleados para difundir la movilidad sostenible; o, en caso negativo, los motivos por los que no se ha particularizado la medida.

Igualmente, en ciertos casos, es importante establecer la dimensión que alcanza la medida en los diversos cursos escolares, facilitando así la comprensión de su evolución, estableciéndose así los denominados **indicadores de dimensión de la medida**.

Por último, para tener una imagen de los resultados de las medidas en su conjunto, es interesante mostrar la evolución de los indicadores básicos de la movilidad en el acceso a los diferentes campus. En particular, se proponen los siguientes **indicadores globales**:

- Reparto modal en el acceso al campus (% de desplazamientos en cada uno de los medios de transporte).
- Suma total de kilómetros recorridos en cada medio de transporte (pasajero-km).

Ambos indicadores permitirán además realizar una aproximación a un indicador sintético de consumo de energía y emisión de gases de efecto invernadero generado por la movilidad de los diferentes campus.

Un ejemplo del primer indicador señalado, el reparto modal, es el recogido en la siguiente tabla, que corresponde a la distribución de desplazamientos generados por el campus de Ibaeta. La existencia de esta información permite establecer un punto de partida comparativo para el desarrollo futuro del proyecto BATUBIDE.

## IBAETA

MODO DE ACCESO	Frecuencias	Porcentajes
	<b>883</b>	<b>100%</b>
COCHE	250	28,12
LINEA REGULAR	323	36,33
BUS DISCRECIONAL	85	9,56
ANDANDO	104	11,70
BICICLETA	36	4,05
MOTO	29	3,26
TREN	55	6,19

Fuente: Gizloga. 2008.

También se dispone de información actual respecto al segundo indicador de referencia señalado, las distancias recorridas por los miembros de la comunidad universitaria. El propio proyecto BATUBIDE, a través de la encuesta realizada en el 2008 puede realizar una primera estimación de ese indicador.

## 6. Coste económico de las medidas planteadas.

Analizadas desde el punto de vista económico las medidas planteadas en BATUBIDE se pueden agrupar en las siguientes categorías:

- Medidas que requieren la creación de puestos de trabajo.
- Medidas que requieren la dedicación parcial de determinados trabajadores (por ejemplo la realización de gestiones por parte de personal ya contratado por la UPV).
- Medidas que requieren un gasto de inversión inicial y otro de mantenimiento.

Dado que el proyecto se va desarrollando en fases y se va concretando en acciones conforme se van estudiando más a fondo, algunas de las medidas propuestas van a perfilarse en los próximos meses y, por tanto, su alcance se habrá de confirmar en el futuro. Por consiguiente, en estos casos, la estimación económica de la medida se deriva de la consideración de una hipótesis sobre cuál va a ser su dimensión y los campus a los que va dirigida.

También como referencia hay que recordar que la comunidad universitaria de la UPV/EHU está formada por un total cercano a las 55.000 personas, contando con un presupuesto anual de unos 373 millones de euros. Las medidas aquí planteadas tienen, por consiguiente, una dimensión ajustada a la realidad económica de esta universidad.

## 7. Resultados previstos.

### **La movilidad requiere una comprensión dinámica y global.**

La movilidad es un sistema en proceso dinámico y como tal ha de ser analizado más allá de sus expresiones en un tiempo y en un lugar determinado. Por ello, para evaluar con rigor los efectos de las medidas no es suficiente con estimar los efectos sobre un medio de transporte, un espacio o un periodo de tiempo particulares, sino que es imprescindible ampliar el punto de vista y evaluar las consecuencias de las medidas sobre el conjunto del sistema de movilidad, lo que supone tener en consideración una serie de fenómenos indeseables como la inducción, el rebote, la succión y la migración de los desplazamientos.

Por ese motivo, la previsión de resultados de una medida sectorial o localizada no puede ser ajena a su incorporación al conjunto de medidas propuestas, teniendo en cuenta además ese conjunto de fenómenos indeseables que pueden emerger.

En cada caso concreto, la estimación de los efectos previsibles de una medida aislada no se puede separar del contexto en el que se realiza y, por tanto, de los condicionantes del municipio y de los factores de cambio que generan otras medidas o las propias tendencias observables en la generación de desplazamientos del área.

Además, cada medida genérica se ha de expresar con unas características particulares (extensión, formato, temporalidad, coste en su caso, etc.) que son determinantes de su mayor o menor efectividad.

Por consiguiente, no se trata aquí de alcanzar una estimación cuantitativa precisa de la efectividad de cada medida, sino de ofrecer una dimensión global del conjunto de ellas; pues hace falta que cada medida sectorial esté imbricada con otras hasta formar una política integral, y que las diversas políticas sectoriales estén integradas entre sí formando un paquete completo de medidas interrelacionadas

En particular, hay que señalar que, tal y como se ha venido comprobando sistemáticamente en las políticas de movilidad aplicadas en todas las ciudades europeas, las medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos o sostenibles son una condición necesaria, pero no suficiente, para reorientar el modelo de movilidad urbano hacia la sostenibilidad. Se requiere una combinación de dichas medidas de estímulo con otras de disuasión del uso indiscriminado del automóvil.

## Ahorros energéticos.

De lo anterior se deduce que la estimación de ahorros energéticos derivada de las medidas propuestas debe ser matizada y ponderada. Los ahorros energéticos no son consecuencia de una medida aislada, sino de su participación en una política integral.

Supuesta la existencia de dicha política integral se pueden hacer estimaciones individuales o en paquete de medidas referidas al ahorro energético tal y como hace el IDAE en sus convenios con las comunidades autónomas para desarrollar las líneas de financiación del Plan de Acción de la Estrategia E4 indican los siguientes ahorros energéticos:

- Préstamo de bicicletas: 46,4 tep/año por cada 100 bicis (recorrido diarios de 30 km por bicicleta).
- Coche compartido: 16,8 tep/año por cada 100 coches (recorrido diario de 20 km por coche).
- Carril reservado: 1 tep/1.000 personas transportadas (carril de 15 km de longitud).
- Lanzadera: 3 tep/1.000 personas transportadas (itinerario de 15 km por sentido).

Todas esas cifras se corresponden como se puede observar con una hipótesis de trasvase de medios de mayor a medios de menor impacto y consumo energético. Hipótesis que sólo puede verificarse en el supuesto de la integración de medidas y el control de los efectos indeseables mencionados más arriba: la inducción, la succión, la migración y el rebote.

El proyecto Batubide incluye también una serie de medidas que pueden ser agrupadas y cuya capacidad de transformación de los comportamientos en la movilidad se refuerza mutuamente. Este es el caso, por ejemplo, de las medidas de promoción del uso de la bicicleta, que atienden al conjunto de factores que facilitan su empleo: circulación en el viario, aparcamiento, incentivos económicos, etc. Para estos grupos de medidas se plantea aquí una hipótesis común de trasvase de desplazamientos con capacidad de generar ahorros energéticos.

Se han planteado también otro tipo de medidas cuyos resultados son por definición difícilmente cuantificables, como es el caso de las campañas de sensibilización. Como las personas expertas en comunicación conocen, el impacto de las campañas publicitarias o de propaganda no arroja resultados garantizados en cuanto a modificación de comportamientos. Lo más que se suele poder precisar es el número de "impactos informativos o publicitarios" que se van a producir en la población objetivo, pero no su asimilación, ni su capacidad de inducir cambios en los comportamientos en cada grupo social y contexto. A ese tipo de medidas se le ha asociado el concepto de ahorro energético variable.

Hay que recordar, por último, que algunas de las medidas previstas sirven para configurar el marco de la actuación de BATUBIDE y, por consiguiente, no puede asignárseles un ahorro energético directo. Un ejemplo de esta modalidad de medida es la que supone la creación de la

figura de gestor de la movilidad, medida imprescindible para el desarrollo y, por tanto, para el ahorro energético de las que modifican el patrón de desplazamiento de modo directo. A este tipo de medidas se le ha asociado el concepto de ahorro energético indirecto.

### **Mejoras no energéticas.**

Algunas de las medidas planteadas en el proyecto no se traducen necesariamente en un ahorro energético general, pero sí en mejoras evidentes en otros aspectos de la sostenibilidad como son la accesibilidad, la equidad o la igualdad de géneros.

**Línea estratégica 1. Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>1.</b>	<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Acción</b>	<b>1.1.</b>	<b>Incorporación anual de una partida dentro de los presupuestos de la UPV/EHU que garantice la viabilidad económica de las acciones incluidas en la línea estratégica 1 del Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 1. Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>1.</b>	<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Acción</b>	<b>1.2.</b>	<b>Elaboración de diagnósticos de situación específicos para cada uno de los centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Descripción</b>	Elaboración de diagnósticos de situación específicos en materia de movilidad para cada uno de sus centros que posibilite la identificación de las prioridades de actuación concretas que se demandan en cada caso en base a los principios y objetivos contenidos en el Plan Marco de Movilidad Segura y Sostenible 2009-2012.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 1. Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>1.</b>	<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Acción</b>	<b>1.3.</b>	<b>Establecimiento de un Órgano de Coordinación Intercampus o Comisión Intercampus encargado de velar por el cumplimiento de las labores relacionadas con el diseño e implementación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Descripción</b>	Creación de un Órgano de Coordinación Intercampus o Comisión Intercampus concebido como una estructura o espacio colectivo de reflexión, debate y decisión de naturaleza, composición y funciones similares a las que la Comisión Rectora ha desempeñado hasta la fecha a lo largo del proceso de diseño del Plan de Movilidad Segura y Sostenible y responsable de las labores de apoyo, supervisión y contraste de las decisiones adoptadas por las distintas Estructuras de Coordinación Intracampus creadas en el marco del presente Plan.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sólo se incluirían los gastos de desplazamiento: 400€ / reunión.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 1. Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>1.</b>	<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Acción</b>	<b>1.4.</b>	<b>Establecimiento de Estructuras de Coordinación Intracampus encargadas de velar por el cumplimiento de las labores relacionadas con el diseño e implementación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Descripción</b>	Establecimiento de Estructuras de Coordinación Intracampus concebidas como espacios colectivos de reflexión, debate y decisión de naturaleza, composición y funciones similares a las que las Comisiones Territoriales han desempeñado hasta la fecha a lo largo del proceso de diseño del Plan de Movilidad Segura y Sostenible y responsables de las labores de apoyo, supervisión y contraste de las decisiones adoptadas en los distintos centros dependientes de la UPV-EHU en el marco del presente Plan.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sólo se incluirían los gastos de desplazamiento: 100 € / reunión.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 1. Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>1.</b>	<b>Creación de las condiciones estructurales necesarias para garantizar la viabilidad de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Selección de una persona en cada uno de los Campus de la UPV/EHU cuya tarea principal sea implementar las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Acción</b>	<b>1.5.</b>	<b>Creación de la figura del gestor/a de movilidad en cada uno de los Campus de la UPV/EHU que tenga asignadas entre sus funciones todas las labores relacionadas con la puesta en marcha de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Descripción</b>	Creación de la figura <b>del gestor/a de movilidad</b> en cada uno de los Campus de la UPV/EHU que tenga asignadas entre sus funciones todas las labores relacionadas con la puesta en marcha de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible: Participación en estructuras y organismos decisorios en materia de movilidad, implementación de las medidas que favorezcan el desplazamiento en las diferentes modalidades de desplazamiento seguro y sostenible (bicicleta, andando, transporte público, coche compartido etc.), elaboración de estudios de viabilidad, diseño e implementación de un Plan de comunicación interno y externo y de acciones de sensibilización y concienciación etc.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	4.000 € mensuales por cada uno de los tres Campus.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO (en cada Campus).			

**Línea estratégica 2. Información y sensibilización de los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU sobre los beneficios del uso de los modos de transporte seguros y sostenibles.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>2.</b>	<b>Información y sensibilización de los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU sobre los beneficios del uso de los modos de transporte seguros y sostenibles.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Ofrecimiento de información relativa a los contenidos generados en el marco del diseño e implementación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible y creación de los cauces idóneos para informar y sensibilizar a los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>2.1.</b>	<b>Puesta en marcha de estrategias de comunicación dirigidas a los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU para informar y sensibilizar sobre los beneficios que aporta el uso cotidiano de las diferentes modalidades de transporte seguro y sostenible.</b>		
<b>Descripción</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diseño e implementación de una Campaña de Comunicación sobre movilidad sostenible.</li> <li>✓ Creación de Puntos de Información en cada uno de los Campus encargados de centralizar toda la información relativa a horarios, rutas, alternativas de transporte y/o cualquier otro tema relacionado con los contenidos del Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</li> <li>✓ Establecimiento de canales estables de información, comunicación y participación a través de la página web de BATUBIDE.</li> <li>✓ Elaboración de guías de sensibilización sobre los beneficios del uso de los medios de transportes seguros y sostenibles.</li> <li>✓ Diseño e implementación de experiencias ejemplarizantes de uso cotidiano de las diferentes modalidades de transporte seguro y sostenible por parte del personal adscrito a la UPV/EHU (Profesorado y PAS).</li> <li>✓ Organización de jornadas, seminarios, cursos, eventos deportivos etc. relacionados con el empleo de las diferentes modalidades de transporte seguro y sostenible como medio de transporte para desplazarse a/desde la UPV/EHU etc.</li> </ul>			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Variable (en función del número y tipo de actividades implementadas). Coste total aproximado: 565.000 €			
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto o variable en función del tipo de estrategia implementada.			
<b>Financiación</b>				
<b>Indicadores</b>	Variables en función del tipo de actividades implementadas.			

**Línea estratégica 2. Información y sensibilización de los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU sobre los beneficios del uso de los modos de transporte seguros y sostenibles.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>2.</b>	<b>Información y sensibilización de los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU sobre los beneficios del uso de los modos de transporte seguros y sostenibles.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Sensibilización de los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU sobre los beneficios del empleo de patrones de movilidad seguros y sostenibles.</b>		
<b>Acción</b>	<b>2.2.</b>	<b>Creación de un grupo de interés entre las personas usuarias de las diferentes modalidades de transporte seguro y sostenible dentro de la UPV/EHU que colabore activamente en el diseño e implementación de las distintas acciones incluidas en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 3. Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>3.</b>	<b>Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.</b>
--------------------------	-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Objetivo</b>		<b>Establecimiento de todas aquellas alianzas estratégicas que faciliten/favorezcan la adopción de patrones de movilidad seguros y sostenibles por parte de las personas que trabajan y/o estudian en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>
-----------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Acción</b>	<b>3.1.</b>	<b>Establecimiento de convenios de colaboración con los distintos niveles de la Administración competentes en esta materia (Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos etc.).</b>
---------------	-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Descripción</b>	Establecimiento de convenios de colaboración con los distintos niveles de la Administración Pública Vasca (Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos etc.) para el diseño e implementación conjunta de acciones dirigidas al fomento de modos de transporte seguros y sostenibles (Creación de Residencias Universitarias, fomento del transporte público mediante la implementación políticas tarifarias adaptadas al perfil universitario, impartición de cursos, jornadas técnicas y/o charlas informativas relacionadas con el uso de modalidades sostenibles de desplazamiento. etc.)		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos etc.		
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido		
<b>Financiación</b>			
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.		
<b>Indicadores</b>	SI/NO.		

**Línea estratégica 3. Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>3.</b>	<b>Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Establecimiento de todas aquellas alianzas estratégicas que faciliten/favorezcan la adopción de patrones de movilidad seguros y sostenibles por parte de las personas que trabajan y/o estudian en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>3.2.</b>	<b>Establecimiento de convenios de colaboración con otras Universidades estatales y/o internacionales para el intercambio de experiencias y puesta en marcha de proyectos conjuntos.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Universidades estatales y/o internacionales.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 3. Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>3.</b>	<b>Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Establecimiento de todas aquellas alianzas estratégicas que faciliten/favorezcan la adopción de patrones de movilidad seguros y sostenibles por parte de las personas que trabajan/estudian en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>3.3.</b>	<b>Establecimiento de partenariados con entidades privadas de distintos sectores directa o indirectamente relacionados con el fomento del empleo de modalidades seguras y sostenibles de desplazamiento.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Entidades privadas relacionadas con el empleo de modalidades seguras y sostenibles de desplazamiento.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 3. Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>3.</b>	<b>Participación activa de la UPV-EHU en todas aquellas estructuras y organismos decisorios (Observatorios, Consejos, Mesas Sectoriales etc.) que fomenten y favorezcan la coordinación interinstitucional en materia de movilidad para llevar a cabo un seguimiento adecuado de los diferentes planes y proyectos que afecten en esta materia al área de influencia de los distintos centros que forman parte de esta Universidad.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Establecimiento de todas aquellas alianzas estratégicas que faciliten/favorezcan la adopción de patrones de movilidad seguros y sostenibles por parte de las personas que trabajan/estudian en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>3.4.</b>	<b>Establecimiento de relaciones de colaboración con Asociaciones y/o Plataformas ciudadanas para la puesta en marcha conjunta de medias incentivadoras del empleo de modos de transporte seguros y sostenibles.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Asociaciones, Plataformas Ciudadanas.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 4. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>4.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>4.1.</b>	<b>Solicitud a las distintas Administraciones competentes en la materia de todos aquellos acuerdos interinstitucionales que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 4. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>4.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>4.2.</b>	<b>Fomento del empleo del transporte público en los desplazamientos que realice el personal adscrito a la UPV/EHU y el alumnado mediante el establecimiento de incentivos para aquellas personas que utilicen esta modalidad de transporte.</b>		
<b>Descripción</b>	Establecimiento de <b>incentivos</b> (Creación de bonos de viaje de tarifa baja, más flexibles etc.) para el <b>personal adscrito a la UPV/EHU</b> y el alumnado que utilice el transporte público en sus desplazamientos cotidianos a/desde la UPV/EHU.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	300.000 €.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO y % del coste de transporte subvencionado.			

Línea estratégica 4. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>4.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>4.3.</b>	<b>Adaptación del número de rutas y de las frecuencias de los transportes públicos a las necesidades de las personas que trabajan y/o estudian en los distintos centros de la UPV/EHU.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Consorcios de transportes, empresas de transporte.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO cuáles.			

**Línea estratégica 4. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>4.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>4.4.</b>	<b>Implementación en todos los medios de transporte públicos de aquellas medidas de accesibilidad necesarias para cubrir las necesidades demandadas por los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/ EHU.</b>		
<b>Descripción</b>	Implementación en todos los medios de transporte públicos de aquellas <b>medidas de accesibilidad</b> necesarias para cubrir las necesidades demandadas por los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/ EHU (Cursos de formación y campañas de sensibilización dirigidas a las/os trabajadoras/es de las compañías de autobuses, instalación de plantas y rampas de acceso en todas la flotas de autobuses, adaptación con criterios de accesibilidad de las máquinas canceladoras etc.).			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Consorcios de transportes, empresas de transporte.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	No vinculado a ahorro energético.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO cuáles y % de vehículos accesibles.			

**Línea estratégica 4. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>4.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del transporte público entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>4.5.</b>	<b>Establecimiento de un Plan de mejora de las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha de un sistema de autobuses adaptado a las necesidades actuales (Sistemas de información de transportes, pantallas informativas, instalación o renovación de marquesinas etc.).</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Consorcios de transportes, empresas de transporte.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	No vinculado a ahorro energético.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO y % de paradas e itinerarios accesibles de conexión con las mismas.			

Línea estratégica 5. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>5.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Implementación de todas aquellas medidas que favorezcan/faciliten la intermodalidad en los desplazamientos de los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>5.1.</b>	<b>Solicitud de creación a las Administraciones competentes en la materia de una red de bidegorris que fomente la intermodalidad de las personas que trabajan y/o estudian en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Descripción</b>	Demanda de <b>creación</b> de una <b>red de bidegorris cómodos y seguros</b> que conecten los distintos centros de la UPV/EHU entre sí, con las distintas localidades y con las paradas de los diferentes sistemas de transporte público.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Diputaciones Forales, Ayuntamientos.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

**Línea estratégica 5. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta entre los distintos colectivos que trabajan/estudian en la UPV/EHU.**

<b>Línea Estratégica</b>	<b>5.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Implementación de todas aquellas medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta como medio de transporte para desplazarse a/desde la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>5.2.</b>	<b>Diseño e implementación de todas aquellas medidas que favorezcan/fomenten el empleo de la bicicleta como medio de transporte para desplazarse a/desde la UPV/EHU.</b>		
<b>Descripción</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diseño e implementación de un <b>Plan de Aparcamientos para bicicletas.</b></li> <li>✓ Establecimiento de un <b>servicio de préstamo gratuito/alquiler de bicicletas.</b></li> <li>✓ Organización periódica (en función de la demanda) de un <b>mercadillo de intercambio</b> de bicicletas, accesorios, componentes, cascos etc.</li> <li>✓ Creación de una <b>red de asistencia técnica</b> y un <b>programa de inspecciones técnicas</b> trimestrales que faciliten las tareas de mantenimiento a las personas usuarias de este medio de transporte etc.</li> </ul>			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Variable en función de las acciones implementadas: Redacción del Plan de Aparcamientos (20.000 €), Servicio de préstamo/alquiler (64.000 € / año), creación de red de asistencia (60.000 €).			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO (en cada Campus), número de bases y número de bicicletas en cada Campus.			

Línea estratégica 6. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el desplazamiento a pie entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>6.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el desplazamiento a pie entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Implementación de todas aquellas medidas que favorezcan/fomenten el desplazamiento a pie como medio de transporte para trasladarse a/desde la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>6.1.</b>	<b>Facilitación de las condiciones necesarias para que el máximo número posible de desplazamientos dentro de los Campus universitarios puedan hacerse caminando mediante la creación de trayectos peatonales amables, bien iluminados y protegidos.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase de viajes internos en combinación con otras medidas como las bicicletas públicas internas.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO (en cada Campus).			

Línea estratégica 7. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>7.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>7.1.</b>	<b>Solicitud a las Administraciones competentes en esta materia del establecimiento de las infraestructuras necesarias para facilitar la puesta en marcha de un sistema de carpooling.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Gobierno Vasco, Diputaciones Forales, Ayuntamientos.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase hacia el carpooling en combinación con otras medidas.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 7. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>7.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>7.2.</b>	<b>Establecimiento de las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha de un sistema de “autostop” (Lugares aptos para la parada de vehículos que transportan personas, protegidos, iluminados, seguros etc.) en los distintos centros que forman parte de la UPV/EHU.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase de viajes hacia el autostop.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 7. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>7.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>7.3.</b>	<b>Diseño de una política integral de aparcamiento basada en una gestión racional de las plazas existentes y favorecedora de aquellas modalidades más seguras y sostenibles de desplazamiento (Carpooling y carsharing).</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	90.000 €.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase hacia otros medios de transporte y el carpooling en combinación con otras medidas y en el supuesto de que se implante esa política de aparcamiento.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 7. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>7.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>
--------------------------	-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del coche compartido (Carpooling y carsharing) entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>
-----------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Acción</b>	<b>7.4.</b>	<b>Diseño e implementación de las herramientas informáticas necesarias para la promoción de sistemas de carpooling (Plataformas informáticas preexistentes y/o plataformas informáticas creadas “ad hoc” por la UPV/EHU).</b>
---------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.		
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>
<b>Presupuesto</b>	20.000 €.		
<b>Financiación</b>			
<b>Ahorro energético</b>	Hipótesis de trasvase hacia el carpooling en combinación con otras medidas.		
<b>Indicadores</b>	SI/NO.		

Línea estratégica 7. Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>7.</b>	<b>Implementación de medidas que favorezcan/fomenten el empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Fomento del empleo del coche compartido entre los distintos colectivos que trabajan y/o estudian en la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>7.5.</b>	<b>Elaboración de estudios de viabilidad (en colaboración con Eusko Carsharing) sobre la puesta en marcha de un sistema de carsharing en los distintos Campus de la UPV/EHU.</b>		
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU, Eusko Carsharing.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Depende de la implantación del sistema y de sus condiciones.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 8. Incorporación de la movilidad sostenible y segura en las distintas actividades formativas desarrolladas por la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>8.</b>	<b>Incorporación de la movilidad sostenible y segura en las distintas actividades formativas desarrolladas por la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Incorporación de temáticas y contenidos relacionados con la movilidad sostenible y segura dentro de las materias impartidas en los Estudios de Grado y Postgrado (Masters Oficiales, Programas de Doctorado, Títulos Propios etc.) ofertados por la UPV-EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>8.1.</b>	<b>Incorporación curricular de la movilidad sostenible y segura dentro de las materias impartidas en los Estudios de Grado y Postgrado (Masters Oficiales, Programas de Doctorado, Títulos Propios etc.) ofertados por la UPV-EHU.</b>		
<b>Descripción</b>	<b>Incorporación curricular</b> de temáticas y contenidos relacionados con la movilidad sostenible y segura en los Estudios de Grado y Postgrado (Masters Oficiales, Programas de Doctorado, Títulos Propios etc.) ofertados por la UPV-EHU.			
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

Línea estratégica 8. Incorporación de la movilidad sostenible y segura en las distintas actividades formativas desarrolladas por la UPV/EHU.

<b>Línea Estratégica</b>	<b>8.</b>	<b>Incorporación de la movilidad sostenible y segura en las distintas actividades formativas desarrolladas por la UPV/EHU.</b>		
<b>Objetivo</b>		<b>Incorporación de la movilidad sostenible y segura dentro de los ámbitos de trabajo e investigación preferentes desarrollados por la UPV/EHU.</b>		
<b>Acción</b>	<b>8.2.</b>	<b>Fomento de la recogida sistemática de información y la elaboración de trabajos de investigación relacionados con distintos ámbitos de actuación relacionados con la movilidad sostenible y segura (Cuantificación e incidencia de los costes externos de la movilidad, incorporación de la perspectiva de género, discapacidad, accesibilidad etc.).</b>		
<b>Descripción</b>				
<b>Entidades colaboradoras</b>	UPV-EHU.			
<b>Cronograma</b>	<b>Prioridad:</b>	<b>Plazo de ejecución:</b>	<b>Periodicidad:</b>	
<b>Presupuesto</b>	Sin coste añadido.			
<b>Financiación</b>				
<b>Ahorro energético</b>	Indirecto.			
<b>Indicadores</b>	SI/NO.			

