

## Versión Preliminar del Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial

Noviembre 2023



## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y FASES .....</b>	<b>3</b>
<b>I.1. METODOLOGÍA .....</b>	<b>4</b>
I.1.1. FUENTES DE INFORMACIÓN.....	4
I.1.2. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS .....	4
I.1.3. ENCUESTA 1, MOVILIDAD DE PREFERENCIAS REVELADAS Y DECLARADAS .....	4
I.1.4. FUENTES SECUNDARIAS.....	5
I.1.5. ENCUESTA PARA TRABAJADORES Y VISITANTES .....	5
I.1.6. ENCUESTA A EMPRESARIOS .....	14
<b>I.2. INVENTARIO.....</b>	<b>16</b>
I.2.1. EMPRESAS DEL ÁREA INDUSTRIAL.....	16
I.2.2. TRABAJADORES DEL ÁREA INDUSTRIAL .....	17
I.2.3. PROVEEDORES, CLIENTES Y VISITANTES.....	17
I.2.4. MODOS DE TRANSPORTE DE ACCESO DESDE EL EXTERIOR.....	17
I.2.5. MOVIMIENTOS PEATONALES INTERIORES AL ÁREA INDUSTRIAL.....	17
I.2.6. ESTACIONAMIENTO .....	18
<b>I.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL .....</b>	<b>18</b>
I.3.1. REPARTO MODAL.....	18
I.3.2. PRINCIPALES ORÍGENES. CARACTERIZACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS.....	18
I.3.3. MOVILIDAD INTERIOR .....	18
I.3.4. ACCESIBILIDAD PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA (PMR).....	18
I.3.5. ANÁLISIS DEL VIARIO DE APROXIMACIÓN Y ACCESO .....	18
I.3.6. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
I.3.7. ANÁLISIS DE LA RED CICLISTA/VMP E ITINERARIOS PEATONALES .....	21
I.3.8. ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS PARA BICICLETAS/VMP.....	21
I.3.9. ELECTROMOVILIDAD .....	22
I.3.10. APARCAMIENTO.....	22
I.3.11. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS.....	22
I.3.12. AFECCIONES A LOS BARRIOS O NÚCLEOS DE POBLACIÓN VECINOS.....	22
<b>I.4. DIAGNÓSTICO INTEGRADO .....</b>	<b>22</b>
<b>I.5. PROPUESTAS DE ACTUACION .....</b>	<b>22</b>
I.5.1. OBJETIVOS.....	23
I.5.2. GENERACIÓN EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN.....	23
<i>ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....</i>	<i>23</i>
<i>ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO.....</i>	<i>23</i>
<i>ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO .....</i>	<i>23</i>

<i>ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO.....</i>	<i>23</i>
I.5.3. FICHAS DE PROPUESTAS.....	24
<i>Transporte público.....</i>	<i>25</i>
<i>Movilidad eléctrica .....</i>	<i>31</i>
<i>Infraestructura ciclista/VMP .....</i>	<i>32</i>
<i>Flexibilidad horaria y teletrabajo.....</i>	<i>35</i>
<i>Medidas de gestión de la movilidad.....</i>	<i>36</i>
I.5.4. CRONOGRAMA.....	37
I.5.5. PRESUPUESTO .....	39
I.5.6. INDICADORES DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO .....	40
<b>I.6. ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO .....</b>	<b>42</b>

## **ÍNDICE DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 ¿Acudes a trabajar o de visita al Parque Empresarial de Elche?.....	5
Gráfico 2 Edad.....	5
Gráfico 3 Género.....	6
Gráfico 4 Código Postal del municipio de residencia.....	6
Gráfico 5 ¿Trabajas en una empresa instalada en el parque empresarial?.....	6
Gráfico 6 Nombre de la empresa según trabajador.....	6
Gráfico 7 Origen del desplazamiento.....	7
Gráfico 8 Hora de inicio del viaje en el día de ayer o, si teletrabajaste, el último día que acudiste al Parque Empresarial.....	7
Gráfico 9 Modo de transporte que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el principal).....	8
Gráfico 10 Indica el tipo de combustible utilizado.....	8
Gráfico 11 En el trabajo, ¿Dónde estacionas habitualmente?.....	8
Gráfico 12 Tiempo de desplazamiento.....	8
Gráfico 13 ¿Sales fuera de Elche Parque Empresarial a la hora de comer?.....	9
Gráfico 14 ¿Realizas desplazamientos DENTRO del Parque Empresarial durante tu jornada laboral (ir a desayunar, comer, visitas, reuniones...)?.....	9
Gráfico 15 Modo de transporte que utiliza para moverse DENTRO del Parque Empresarial.....	9
Gráfico 16 Hora de salida del centro de trabajo el último día que acudiste a Elche Parque Empresarial.....	10
Gráfico 17 Destino del desplazamiento diferente del de origen.....	10
Gráfico 18 Con qué FRECUENCIA realiza teletrabajo?.....	10
Gráfico 19 ¿El modo de transporte que utiliza actualmente era su medio habitual para ir al trabajo o lo ha cambiado a raíz de la pandemia?.....	11
Gráfico 20 MOTIVO de tu última visita al Parque Empresarial.....	12
Gráfico 21 FRECUENCIA con la que acudes al Parque Empresarial.....	12
Gráfico 22 ORIGEN del desplazamiento.....	12
Gráfico 23 MODO DE TRANSPORTE que utiliza para ir al Parque Empresarial la última vez que acudiste (si son varios modos, indique el principal).....	12
Gráfico 24 Indica el TIPO DE COMBUSTIBLE.....	13
Gráfico 25 ¿Dónde estacionaste el último día que acudiste a Elche Parque Empresarial?.....	13
Gráfico 26 Tiempo de desplazamiento.....	13
Gráfico 27 Destino al salir del Parque Empresarial.....	13
Gráfico 28 Dispone de plazas de aparcamiento propias dentro de la parcela (en superficie o subterráneas)?.....	14
Gráfico 29 Gestión de las plazas de estacionamiento propias.....	14
Gráfico 30 ¿Dispone su empresa de flota de vehículos o vehículos de empresa?.....	14
Gráfico 31 Combustible de su flota de vehículos o vehículos de empresa.....	14
Gráfico 32 ¿Se está plantando instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos?.....	15
Gráfico 33 ¿Cómo organiza su empresa los horarios?.....	15
Gráfico 34 ¿Existe en su empresa opción de Teletrabajo?.....	15
Gráfico 35 Motivo de tu última visita al Parque Empresarial.....	17
Gráfico 36 Modo de transporte que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el principal).....	17
Gráfico 37 Modo de transporte para desplazarse dentro del Parque Empresarial.....	17

## **ÍNDICE DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1 Elche Parque Empresarial.....	16
Ilustración 2 Empresas - CNAE.....	16
Ilustración 3 Vías de acceso al Elche Parque Empresarial.....	19
Ilustración 4 Bus "Subus Vectalia".....	20
Ilustración 5 Horario de las Líneas 1A y 1B.....	20
Ilustración 6 Horarios Línea 90.....	20
Ilustración 7 Localización de las paradas del bus a lo largo del Parque Empresarial.....	21
Ilustración 8 Relación aparcamiento-uso transporte público (UITP).....	22

## **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Resumen de fichas propuestas.....	24
Tabla 2 Cronograma de ejecución de las actuaciones.....	38
Tabla 3 Presupuesto estimado de ejecución.....	39

## INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y FASES

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se debe entender como una necesidad, para que las ciudades del mundo cambien sus pautas de movilidad hacia un enfoque más concienciado y sostenible por razones económicas, sociales y ambientales. El objetivo del plan es fomentar los modos de transporte más sostenibles como son la bicicleta y el peatón, incrementar las facilidades para la utilización del transporte público y restringir cada vez más el vehículo privado motorizado en los núcleos urbanos.

Los tres pilares básicos sobre los que se debe sustentar un PMUS son:

1. Reducir los costes económicos del transporte y las externalidades negativas del mismo.
2. Reducir los costes sociales del transporte.
3. Reducir los costes ambientales de la movilidad actual.

En cuanto a la parte económica, un cambio hacia una movilidad más sostenible va a suponer ahorros económicos en cuanto a: reducción de gastos hospitalarios por problemas respiratorios, reducción del gasto en gasolina, reducción del gasto del vehículo privado, de los seguros, de la ocupación de la vía pública, etc.

En la parte social destacan los beneficios en la calidad de vida de la ciudad, la reducción del tiempo en los atascos, la reducción de enfermedades y molestias a la población, la reducción de accidentes de tráfico, etc.

En cuanto a la parte ambiental, la implementación de un PMUS puede provocar: reducción de la contaminación acústica debida al tráfico en general, reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, cambio de mentalidad para favorecer el respeto al medio ambiente, etc.

### OBJETIVOS Y FASES DEL PLAN

Los **objetivos** del presente Plan de Movilidad Sostenible se listan, a continuación:

- La regulación y control de acceso del tráfico rodado, así como la mejora de la seguridad vial en las calles del ámbito de estudio.
- La gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- El establecimiento de medidas específicas de gestión de la movilidad.
- La mejora de la movilidad de personas con movilidad reducida y la inclusión social.
- La integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- La mejora de la movilidad bajo el concepto de género.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

La redacción del Plan de Movilidad de Elche Parque Empresarial se ha desarrollado en diferentes fases:

#### Fase I. Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico de la situación actual lo componen los siguientes puntos:

- Fase I.1 Introducción.

En este apartado se han definido las características principales del ámbito de estudio y los aspectos socioeconómicos que determinan o pueden determinar su movilidad.

- Fase I.2 Recopilación de información básica. Toma de datos.

En este apartado:

- Se ha recopilado y examinado la documentación disponible y/o facilitada tanto por el órgano de gestión de Elche Parque Empresarial como por el Ayuntamiento de Elche, que de alguna manera pueda emplearse para caracterizar la evolución de la movilidad y su diagnóstico actual.
- Además, con los datos obtenidos de las diferentes encuestas (movilidad general y movilidad a empresarios) que se han realizado, se ha completado la información facilitada tanto por el órgano de gestión de Elche Parque Empresarial como por el Ayuntamiento de Elche.

- Fase I.3 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Oferta.

En este apartado, se ha analizado en profundidad la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad actual en **Elche Parque Empresarial**, desde diferentes aspectos: la accesibilidad externa al parque; la infraestructura peatonal existente, la infraestructura ciclista, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de aparcamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga u otros usos del espacio en calzada, etc.

- Fase I.4 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Demanda.

En este apartado, se han analizado, detalladamente, las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad del parque: los requerimientos para los desplazamientos peatonales y ciclistas, la necesidad de plazas de aparcamiento, las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga, las ubicaciones de los centros generadores y atractores de movimientos, las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR), etc.

- Fase I.5 Diagnóstico integrado.

Esta fase incorpora un diagnóstico integrado de los principales problemas detectados y clasificados de manera jerarquizada.

#### Fase II. Programa de actuaciones

- Fase II.1 Introducción

En esta fase se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

- Fase II.2 Plan y desarrollo de propuestas

En este punto se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas de actuación y se han clasificado según su tipología.

### Fase III. Seguimiento

- Fase III.1 Seguimiento

Se han seleccionado unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMS.

## I.1. METODOLOGÍA

### Reuniones de inicio de los trabajos

Se han realizado diversas reuniones de presentación e inicio del proyecto con los agentes implicados en él (Entidad de gestión de Elche Parque Empresarial, Ayuntamiento de Elche, Servicio de Movilidad Urbana GVA, etc.) con el fin de realizar un correcto enfoque y propuesta metodológica sobre los trabajos llevados a cabo (Presentación del Plan de Trabajo).

Asimismo, se solicitaron diversos contactos (nombre, e-mail, teléfono, etc.) que participarán en la redacción del plan o los que se les ha solicitado información. En este sentido, se ha llevado a cabo un contacto estrecho durante todo el desarrollo del plan con la Entidad de gestión de Elche Parque Empresarial y Ayuntamiento de Elche con la idea de involucrarles y que el plan de movilidad logre alcanzar sus objetivos.

Con el fin de difundir el inicio del desarrollo de los trabajos entre los agentes involucrados, se realizó el envío de una petición inicial de colaboración, en formato carta, por parte de la Dirección General de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, a las agentes implicadas. Asimismo, se elaboró una nota de prensa.

Por último, se han desarrollado tareas de difusión de los trabajos en las redes sociales y labores de asesoramiento en la materia a la Entidad de gestión de Elche Parque Empresarial y al Servicio de Movilidad Urbana GVA para su difusión, también a través de las redes sociales.

### I.1.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

Se define un listado de fuentes de información que se utilizarán:

- Entidad de gestión de Elche Parque Empresarial.
- Ayuntamiento de Elche
- Instituto Valenciano de Estadística. Consellera de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo.
- Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad
- Instituto Cartográfico Valenciano.
- Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior.

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Promociones e Iniciativas Municipales de Elche S.A. (PIMESA)
- Vectalia Movilidad (Operadora de transporte interurbano)
- Etc.

### I.1.2. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS

Adicionalmente a la información solicitada que se subscribe en el apartado anterior, se ha recogido a través de diferentes mecanismos de estudio, observación y toma de datos de campo, información relacionada con la oferta y la demanda de transporte en el ámbito: aspectos urbanísticos, transporte público (urbano e interurbano), circulación, transporte de mercancías, movilidad urbana (infraestructura peatonal, infraestructura ciclista), aparcamiento y viario.

### I.1.3. ENCUESTA 1, MOVILIDAD DE PREFERENCIAS REVELADAS Y DECLARADAS

Adicionalmente, como parte de la recopilación de información, se han realizado encuestas online (mediante la aplicación web Google Forms). Estas encuestas, tanto de preferencias reveladas como de preferencias declaradas, diferencian las preguntas según el medio de desplazamiento habitual (a pie, en bicicleta, en transporte público, en vehículo privado, VMP...) que emplea el usuario/a en cuestión. A través de ellas se ha conseguido recabar información y caracterizar la demanda de movilidad de los usuarios, tanto de los viajes desde el domicilio hasta el parque empresarial y viceversa, como de los viajes que hayan sido realizados dentro del parque para conocer y mejorar la movilidad interna, con las encuestas se ha conocido la utilización de los diferentes modos de transporte; diferenciando género, grupo de edad, función dentro de la empresa, etc.

Las encuestas cuentan con un apartado de Observaciones, donde se han podido especificar problemas concretos y/o propuestas de resolución de materias sobre la encuesta realizada.

Asimismo, sus enlaces se han difundido a través de los canales de comunicación que han dispuesto tanto la entidad de gestión como cada una de las empresas del parque empresarial, ya sean páginas webs, redes sociales, etc. Para el desarrollo de todas las encuestas se ha contactado con la entidad de gestión y se les ha solicitado su colaboración.

También se ha solicitado el apoyo del Ayuntamiento de Elche para mayor difusión y alcance de las encuestas de tal forma que se tengan respuestas de trabajadores de empresas pequeñas o de producción con los que no se cuentan con vías de comunicación directa.

#### 1. Encuesta a trabajadores (Más objetiva)

Encuesta de 19 preguntas (dependiendo del modo de desplazamiento seleccionado).

Preguntas relacionadas con: caracterización de la movilidad (viaje del día de ayer), selección de las vías externas de acceso e internas para acceder al centro de trabajo, problemas percibidos, etc.

Se ha solicitado colaboración para que se envíe a los trabajadores/representantes sindicales vía WhatsApp con el objetivo de maximizar su difusión.

## 2. Encuesta a empresarios (intermedia)

Encuesta de 7 preguntas, enfocada a la organización de las empresas. Esta ha sido enviada digitalmente.

Preguntas relacionadas con: caracterización y organización de la empresa, planteamiento del trabajo en la post-pandemia con la experiencia actual, recursos económicos para la puesta en marcha del plan de movilidad, etc.

### I.1.4. FUENTES SECUNDARIAS

Se define un listado de fuentes secundarias que han sido utilizadas

- Superficie total (m<sup>2</sup>), superficie de parcelas (m<sup>2</sup>), nº parcelas, nº empresas, nº trabajadores, zonas verdes (m<sup>2</sup>).
- Petición a las empresas de códigos postales de los trabajadores y nº trabajadores por empresa.
- Instituto Cartográfico Valenciano (ICV)
- PMUS Elche (diagnóstico y propuestas de actuación)
- Encuesta movilidad PMoMe Alicante-Elche (Plan Movilidad Metropolitana)
- Revisión de las propuestas del PMoMe Alicante-Elche
- Datos sobre autobuses urbanos de Elche
- Dato sobre autobuses interurbanos. Empresa Vectalia.
- Datos de la Entidad de Conservación
- Datos del Ayuntamiento del municipio

### I.1.5. ENCUESTA PARA TRABAJADORES Y VISITANTES

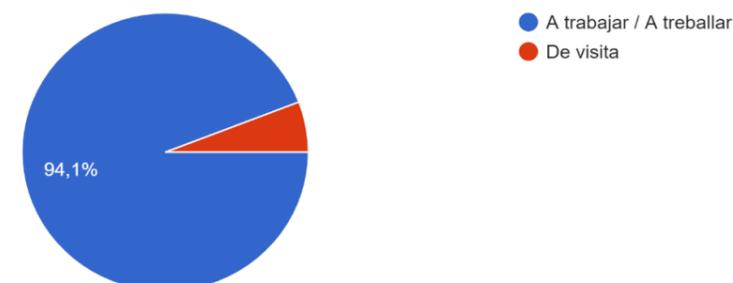
Se ha elaborado la encuesta con la participación de las personas trabajadoras de las empresas y colectivos más representativos del Elche Parque Empresarial. Para la realización de este cuestionario, se ha utilizado la herramienta ofimática Google Forms.

## BLOQUE 0. CARACTERÍSTICAS DE LA PERSONA ENCUESTADA

Gráfico 1 ¿Acudes a trabajar o de visita al Parque Empresarial de Elche?

¿Acudes a TRABAJAR o DE VISITA al Parque Empresarial de Elche? / Acudeixes a TREBALLAR o DE VISITA al Parc Empresarial d'Elx?

716 respuestas



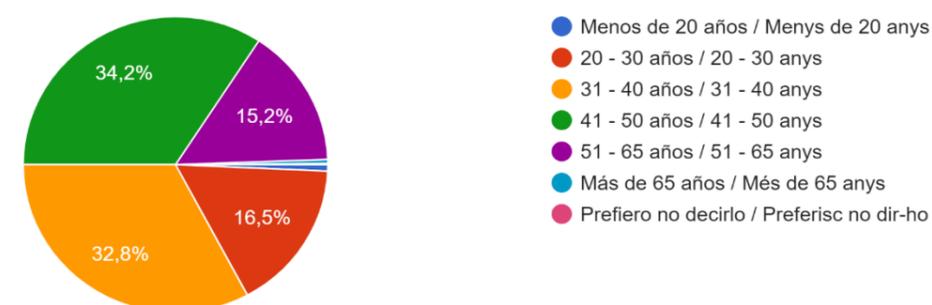
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Respecto a las personas que han respondido la encuesta, la gran mayoría (94,1%) acuden al Parque Empresarial de Elche a trabajar. El porcentaje de visitantes es mucho menor, representando el 5,9%.

Gráfico 2 Edad

EDAD / EDAT

716 respuestas

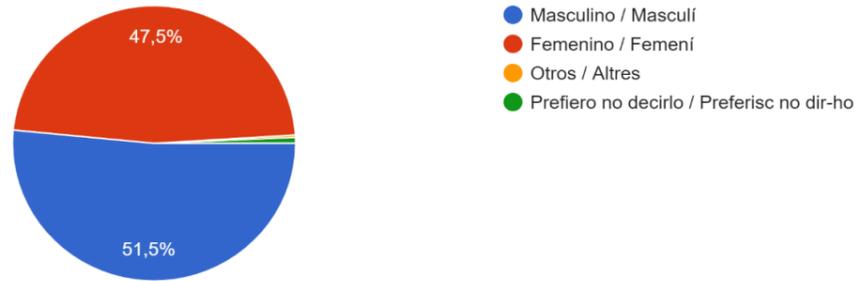


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La edad de las personas encuestadas está representada en varios grupos de edad, destacando las franjas de 31 a 40 años (32,8%) y de 41 a 50 años (34,2%).

Gráfico 3 Género

GÉNERO / GÈNERE  
716 respuestas

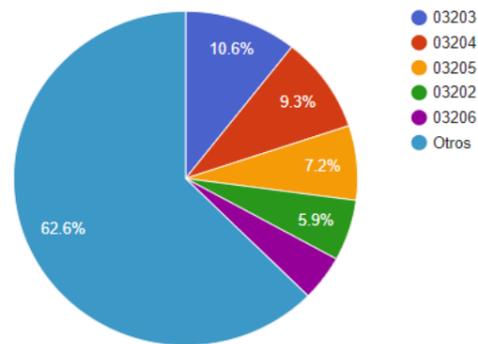


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

De las personas que han realizado la encuesta, el 51,5% pertenecen al sexo masculino mientras que el 47,5% pertenecen al sexo femenino.

Gráfico 4 Código Postal del municipio de residencia

CÓDIGO POSTAL DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA / CODI POSTAL DEL MINICIPI DE RESIDÈNCIA



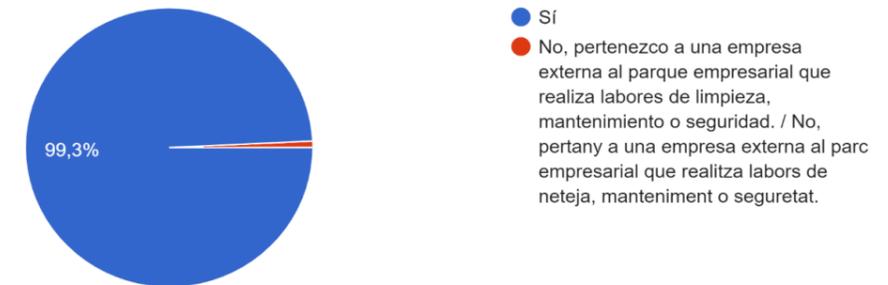
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Por último, en la pregunta acerca del código postal del municipio de residencia de las personas encuestadas, se han obtenido resultados muy variados y representativos de los diferentes municipios de residencia de las personas que acuden de visita o a trabajar al Parque Empresarial. Los resultados finales se pueden observar en la imagen anterior. El código postal mayoritario es el 03203, correspondiente a la ciudad de Elche.

BLOQUE 1. MOVILIDAD TRABAJO DÍA DE AYER

Gráfico 5 ¿Trabajas en una empresa instalada en el parque empresarial?

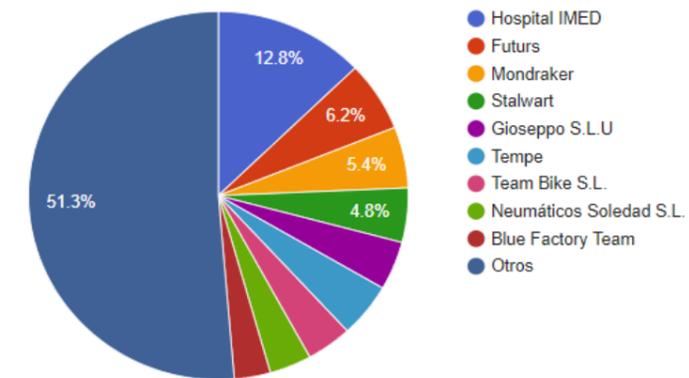
¿Trabajas en una empresa instalada en el parque empresarial? / Treballes en una empresa instal·lada en el parc empresarial?  
674 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En el bloque de movilidad de trabajo, prácticamente la totalidad de las personas que respondieron a la encuesta (99,3%) trabajaban en una empresa instalada en el Parque Empresarial de Elche.

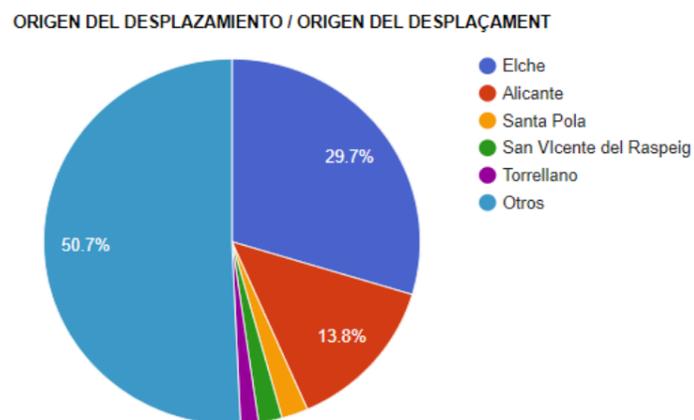
Gráfico 6 Nombre de la empresa según trabajador



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Las principales empresas en las que trabajan las personas que han realizado la encuesta son el Hospital IMED (12,8%) y Futurs con un 6,2%. De los trabajadores que han realizado la encuesta. En el caso del resto de empresas con mayor representación se encuentran: Gioseppo S.L.U., Tempe, Team Bike S.L., Neumáticos Soledad S.L. y Blue Factory Team, presentan los siguientes valores: 4,3%, 4,0%, 3,9%, 3,6% y 3,1% respectivamente.

Gráfico 7 Origen del desplazamiento



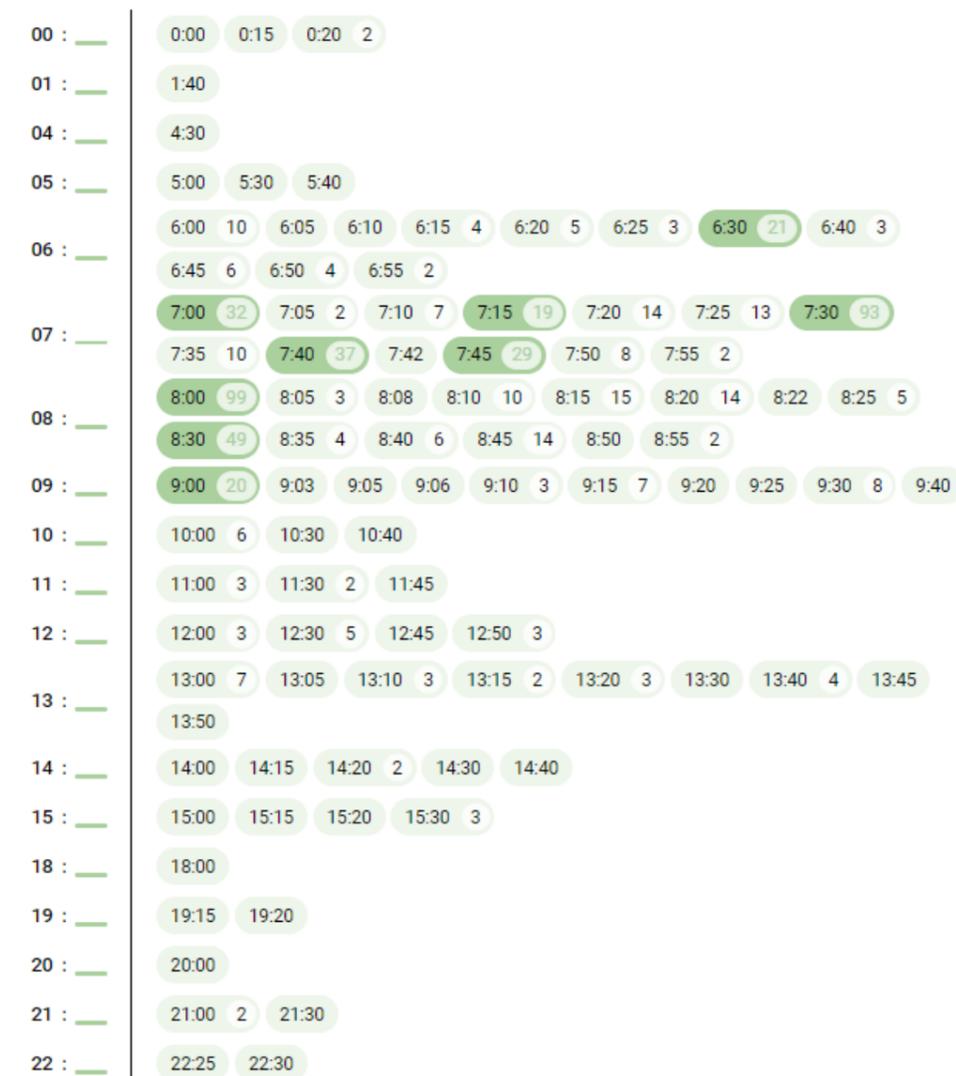
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Sobre el origen del desplazamiento al lugar de trabajo, destacan entre el resto Santa Pola, San Vicente del Raspeig y Torrellano con unos resultados de 2,8%, 2,5% y 1,9%, respectivamente.

Gráfico 8 Hora de inicio del viaje en el día de ayer o, si teletrabajaste, el último día que acudiste al Parque Empresarial

Hora de inicio del viaje en el día de ayer o, si teletrabajaste, el último día que acudiste al Parque Empresarial: / Hora d'inici del viatge en el dia d'ahir o, si vas teletreballar, l'últim dia que vas acudir al Parc Empresarial:

674 respuestas

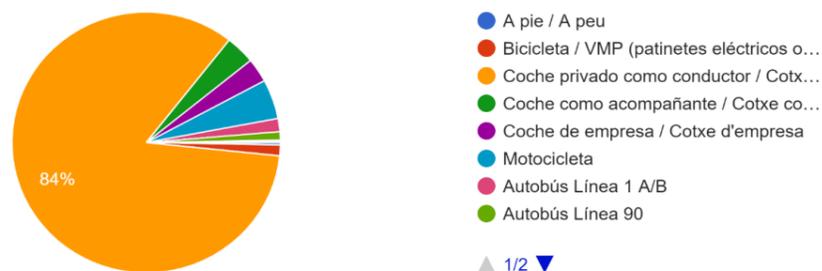


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

A la vista de la imagen anterior, las principales horas de inicio del viaje de los trabajadores desde su lugar de origen hasta el Parque Empresarial son las 07:30h, las 08:00h y las 08:30h de la mañana.

**Gráfico 9 Modo de transporte que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el principal)**

MODO DE TRANSPORTE que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el PRINCIPAL): / MITJÀ DE TRANSPORT que utilitza per ...al (si són diverses maneres, indica el PRINCIPAL):  
674 respuestas

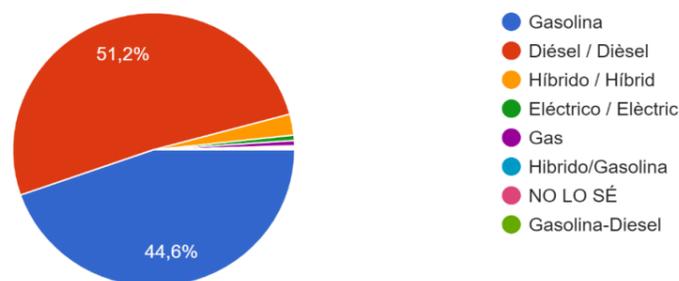


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La gran mayoría de los trabajadores asisten al Parque Empresarial de Elche con coche privado como conductor (84%), mientras que el 4,9% se desplaza en moto. La suma de la gente que se desplaza en coche, ya sea privado, de empresa o como acompañante es de un total de 90,5% de los desplazamientos.

**Gráfico 10 Indica el tipo de combustible utilizado**

Indica el TIPO DE COMBUSTIBLE utilizado / Indica el TIPUS DE COMBUSTIBLE utilitzat  
643 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En relación al modo de transporte utilizado, el tipo de combustible de los vehículos se divide prácticamente entre diésel y gasolina, con un 51,2% y 44,6% respectivamente. El uso de vehículos híbridos supone solamente un 2,5% de los desplazamientos.

**Gráfico 11 En el trabajo, ¿Dónde estacionas habitualmente?**

En el trabajo, ¿Dónde ESTACIONAS habitualmente? / En el treball, On ESTACIONES habitualment?  
643 respuestas

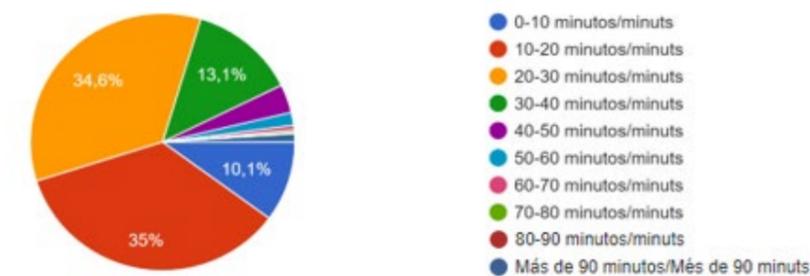


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Sobre el lugar de estacionamiento de los trabajadores, los encuestados aparcen principalmente en la calle (44,5%) y en el lugar del trabajo, dentro de la parcela de su empresa (33,4%). Solamente un 12,9% aparca en un aparcamiento habilitado en superficie.

**Gráfico 12 Tiempo de desplazamiento**

TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO / TEMPS DE DESPLAÇAMENT  
674 respuestas

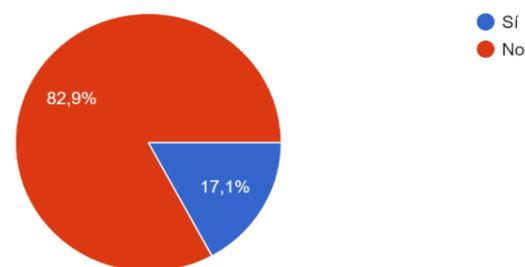


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La respuesta sobre el tiempo de desplazamiento al Parque Empresarial de Elche está bastante repartida, siendo el tiempo de desplazamiento para el 35% de las personas encuestadas de entre y 20-30 minutos para el 34,6%.

Gráfico 13 ¿Sales fuera de Elche Parque Empresarial a la hora de comer?

¿Sales FUERA de Elx Parc Empresarial a la hora de comer? / Ixes FORA d'Elx Parc Empresarial a l'hora de menjar?  
674 respuestas

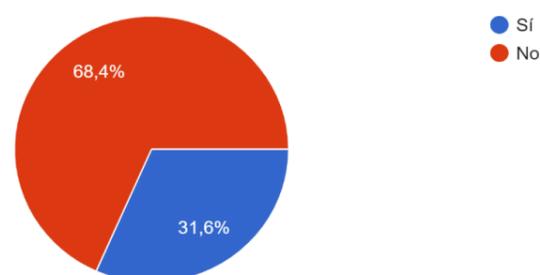


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La gran mayoría de los trabajadores (82,9%) no salen fuera del Parque Empresarial a la hora de comer. Por el contrario, solamente un 17,1% sale fuera del Parque Empresarial de Elche a la hora de comer.

Gráfico 14 ¿Realizas desplazamientos DENTRO del Parque Empresarial durante tu jornada laboral (ir a desayunar, comer, visitas, reuniones...)?

¿Realizas desplazamientos DENTRO del Parque Empresarial durante tu jornada laboral (ir a desayunar, comer, visitas, reuniones...)? / Realitzes ...ral (anar a desdejunar, menjar, visites, reunions...)?  
674 respuestas

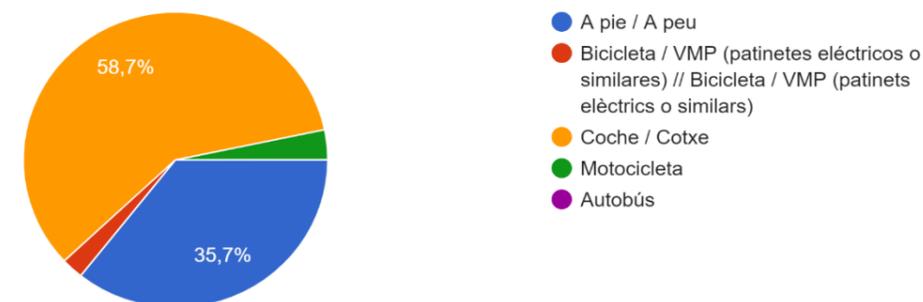


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Por otro lado, la mayoría de los encuestados no realizan desplazamientos dentro del Parque Empresarial de Elche durante su jornada laboral (68,4%).

Gráfico 15 Modo de transporte que utiliza para moverse DENTRO del Parque Empresarial

MODO DE TRANSPORTE que utiliza para moverse DENTRO del Parque Empresarial. / MITJÀ DE TRANSPORT que utilitza per a moure's DINS del Parc Empresarial.  
213 respuestas



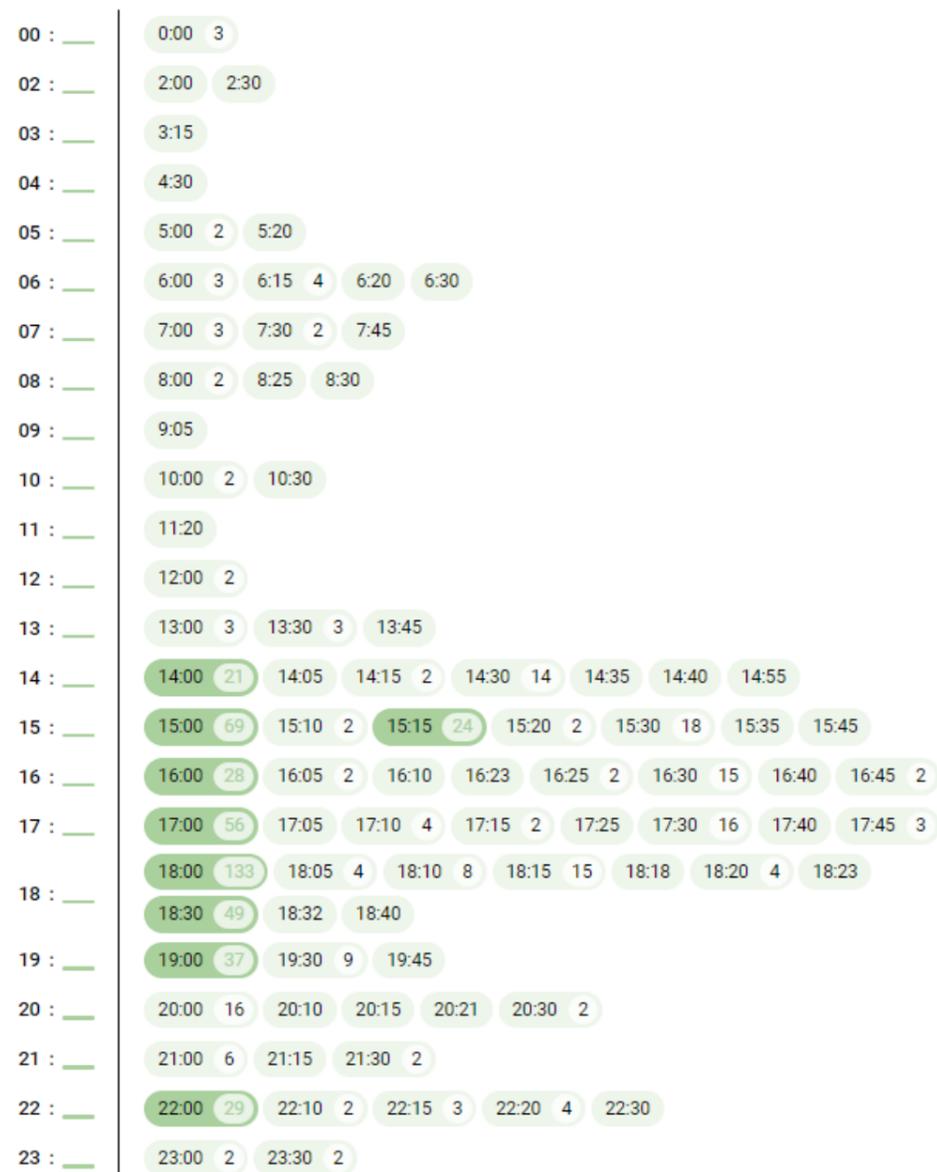
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En la pregunta acerca del modo de transporte que utiliza la persona encuestada para moverse dentro del Parque Empresarial, destacan principalmente el coche (58,7%) y a pie (35,7%).

Gráfico 16 Hora de salida del centro de trabajo el último día que acudiste a Elche Parque Empresarial.

HORA de SALIDA del centro de trabajo el último día que acudiste a Elx Parc Empresarial: / HORA d'EIXIDA del centre de treball l'últim dia que vas acudir a Elx Parc Empresarial:

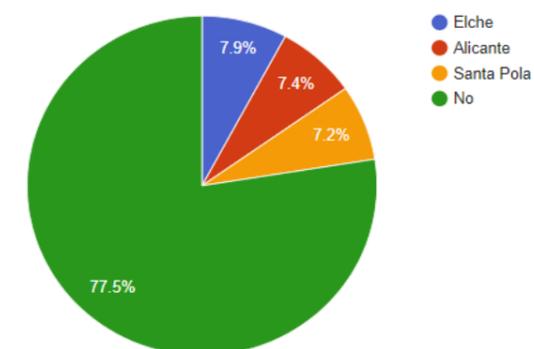
674 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

A la vista de la imagen anterior, las principales horas de salida del viaje de los encuestados desde el centro de trabajo del Parque Empresarial son a las 15:00h, 17:00h y 18:00h.

Gráfico 17 Destino del desplazamiento diferente del de origen



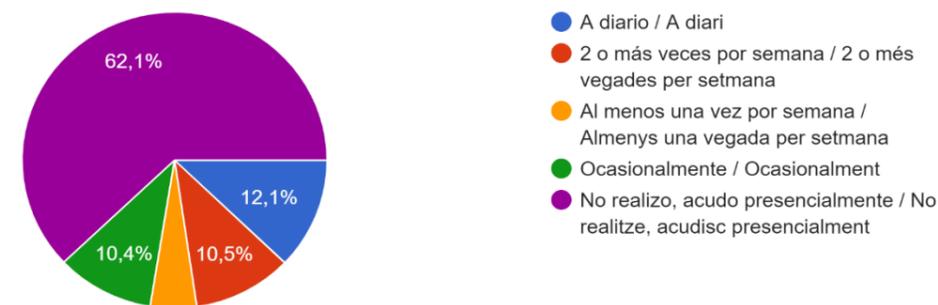
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Sobre el destino del viaje al salir del trabajo, en el caso de que el destino fuese un municipio distinto al de origen, los resultados fueron los que se aprecian en la figura anterior.

Gráfico 18 Con qué FRECUENCIA realiza teletrabajo?

¿Con qué FRECUENCIA realiza teletrabajo? / Amb quina FREQUÈNCIA realitza teletreball?

675 respuestas

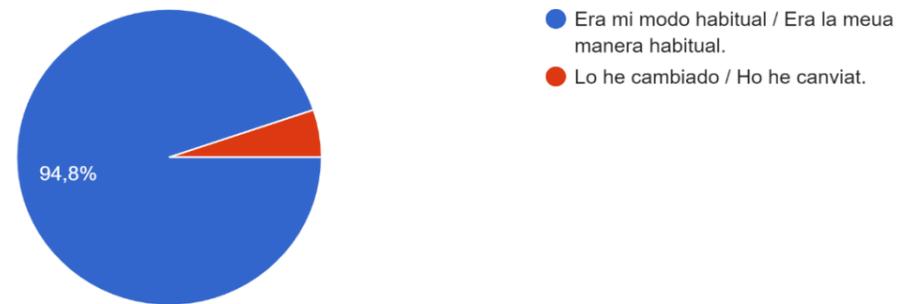


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La gran mayoría de los encuestados señalan que no realizan teletrabajo (62,1%). En contraposición, el 12,1% de las personas encuestadas realizan teletrabajo a diario.

**Gráfico 19 ¿El modo de transporte que utiliza actualmente era su medio habitual para ir al trabajo o lo ha cambiado a raíz de la pandemia?**

¿El modo de transporte que utiliza actualmente era su medio habitual para ir al trabajo o lo ha cambiado a raíz de la pandemia? / La manera de tran...ar al treball o l'ha canviat arran de la pandèmia?  
674 respuestas



**Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.**

Finalmente, se observa que la casi la totalidad de los encuestados (94,8%) no ha cambiado su modo de transporte para ir al trabajo a raíz de la pandemia.

BLOQUE 2. MOVILIDAD DE VISITA

Gráfico 20 MOTIVO de tu última visita al Parque Empresarial

MOTIVO de tu última visita al Parque Empresarial: / MOTIU de la teua última visita al Parc Empresarial:  
43 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

El motivo principal de los visitantes para acudir al Parque Empresarial de Elche es el laboral, para la visita de clientes (53,5%). Otros motivos señalados, de menor importancia, son el ocio/compras (28,6%) y el sanitario (16,3%).

Gráfico 21 FRECUENCIA con la que acudes al Parque Empresarial

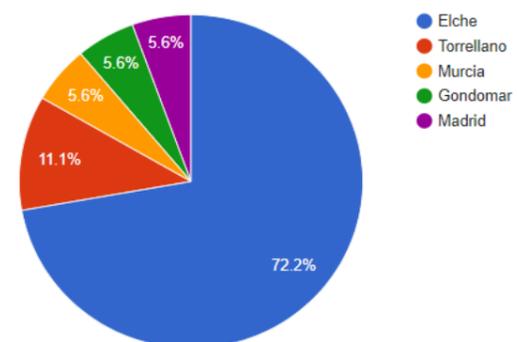
FRECUENCIA con la que acudes al Parque Empresarial: / FREQUÈNCIA amb la qual acudeixes al Parc Empresarial:  
43 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

El 51,2% de las personas visitantes del parque empresarial acude a este de forma esporádica. Solamente un 4,7% se desplaza diariamente o el 14% entre 2/3 días a la semana.

Gráfico 22 ORIGEN del desplazamiento

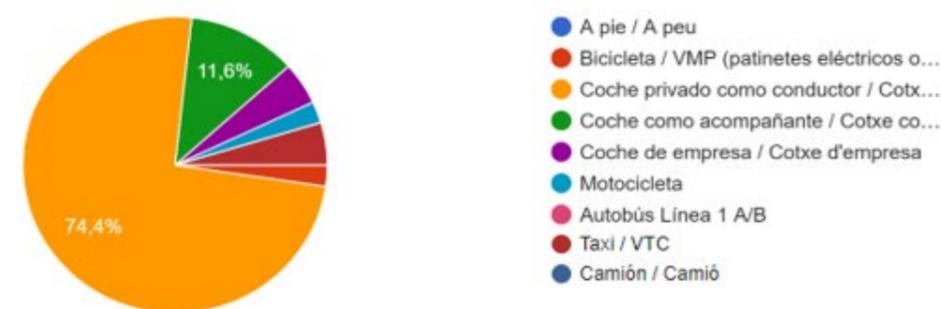


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

El 72,2% de las personas encuestadas tuvieron como origen de su desplazamiento la ciudad de Elche mientras que del 11,1% fue Torrellano.

Gráfico 23 MODO DE TRANSPORTE que utiliza para ir al Parque Empresarial la última vez que acudiste (si son varios modos, indique el principal)

MODO DE TRANSPORTE que utiliza para ir al Parque Empresarial la última vez que acudiste (si son varios modos, indique el principal): / MANERA DE T...r (si són diverses maneres, indique el PRINCIPAL):  
43 respuestas

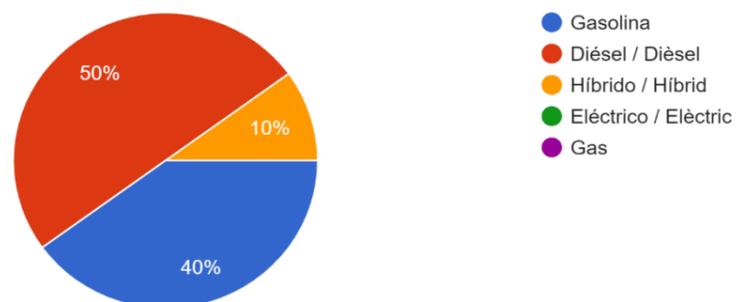


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

La mayoría de los visitantes acuden al Parque Empresarial de Elche con coche privado, como conductor (74,4%). El segundo modo de transporte utilizado sigue siendo el coche privado, pero como acompañante (11,6%). Destaca el alto número de los desplazamientos en Taxi/VTC, con un 4,7% de respuestas.

Gráfico 24 Indica el TIPO DE COMBUSTIBLE

Indica el TIPO COMBUSTIBLE utilizado: / Indica el TIPUS COMBUSTIBLE utilitzat:  
40 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En relación al modo de transporte utilizado, el tipo de combustible utilizado es principalmente diésel (50%), seguido por gasolina (40%) y por el híbrido (10%).

Gráfico 25 ¿Dónde estacionaste el último día que acudiste a Elche Parque Empresarial?

¿Dónde estacionaste el último día que acudiste a Elx Parc Empresarial? / On vas estacionar l'últim dia que vas acudir a Elx Parc Empresarial?  
40 respuestas

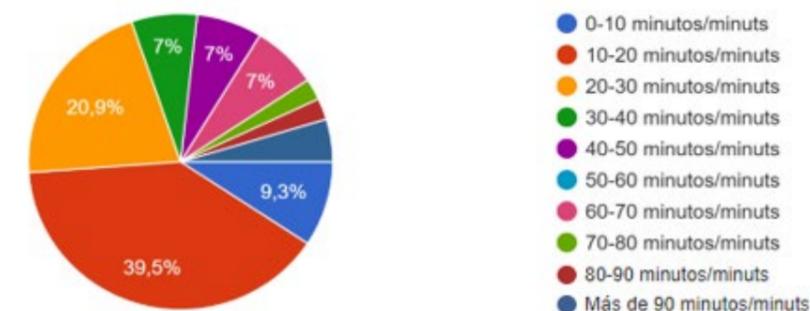


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Sobre el lugar de estacionamiento de los visitantes al Parque Empresarial, los encuestados aparcen principalmente en la calle (77,5%), seguido, en menor proporción, de estacionamientos dentro del recinto en el lugar que se visitó (12,5%) y en un aparcamiento habilitado en superficie (10%).

Gráfico 26 Tiempo de desplazamiento

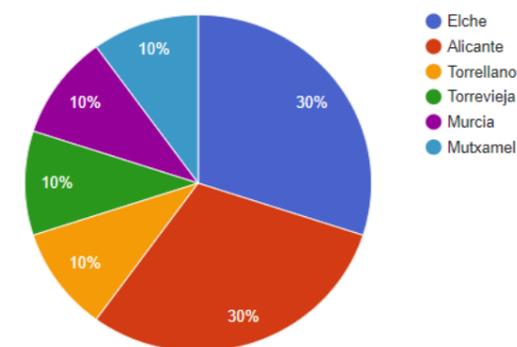
TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO / TEMPS DE DESPLAÇAMENT  
43 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En la respuesta sobre el tiempo de desplazamiento al Parque Empresarial de Elche destaca principalmente los viajes de entre 10-20 minutos (39,5%), seguido de los viajes de entre 20-30 minutos (20,9%) y los de 0-10 minutos (9,3%).

Gráfico 27 Destino al salir del Parque Empresarial



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

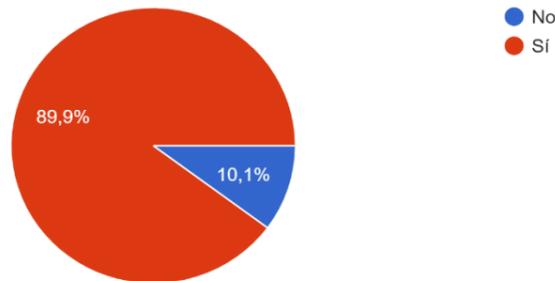
Por último, acerca del destino de viaje al salir de la visita al Parque Empresarial, destacan las ciudades de Elche y de Alicante, ambas con un 30% de respuestas.

## I.1.6. ENCUESTA A EMPRESARIOS

Se ha elaborado la encuesta con la participación de las personas empresarias de Elche Parque Empresarial. Para la realización de este cuestionario, se ha utilizado la herramienta ofimática Google Forms.

**Gráfico 28** Dispone de plazas de aparcamiento propias dentro de la parcela (en superficie o subterráneas)?

¿Dispone de plazas de aparcamiento propias dentro de la parcela (en superficie o subterráneas)?  
69 respuestas

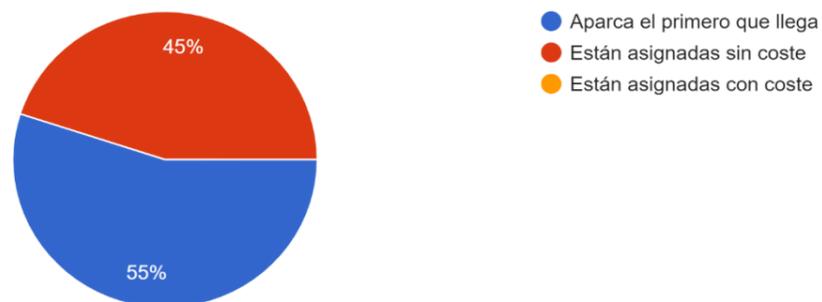


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Del total de respuestas, solamente un 10,1% de las personas encuestadas no dispone de aparcamiento dentro de la parcela, mientras que el 89,9% sí que dispone.

**Gráfico 29** Gestión de las plazas de estacionamiento propias

Gestión de las plazas de estacionamiento propias:  
60 respuestas

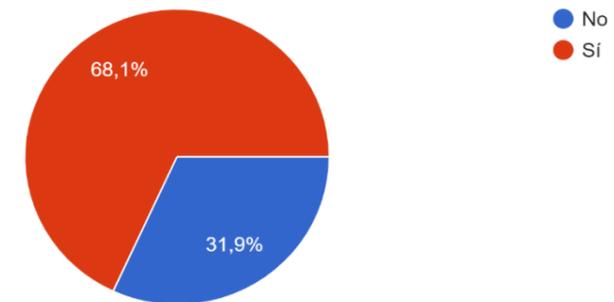


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

De las plazas de aparcamiento, al 45% de las personas encuestadas les han sido asignadas sin coste mientras que el 55% restante aparca según el orden de llegada.

**Gráfico 30** ¿Dispone su empresa de flota de vehículos o vehículos de empresa?

¿Dispone su empresa de flota de vehículos o vehículos de empresa?  
69 respuestas

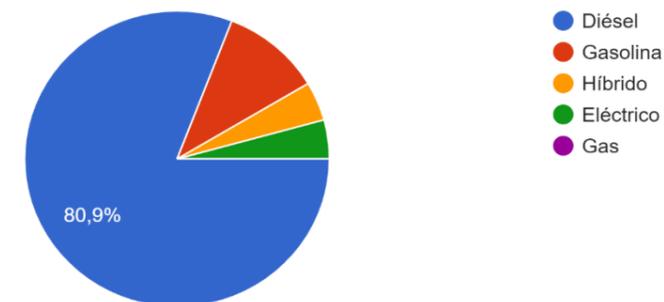


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

El 68,1% de las personas encuestadas disponen de flota de vehículos en su empresa mientras que el 31,9% no dispone de estos.

**Gráfico 31** Combustible de su flota de vehículos o vehículos de empresa

Combustible de su flota de vehículos o vehículos de empresa:  
47 respuestas



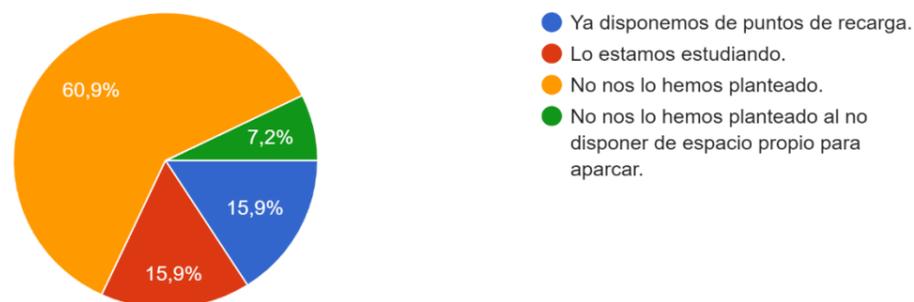
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

El combustible mayoritario de los vehículos de empresa es el diésel con un 80,9% de las respuestas, seguido de la gasolina con un 10,6%, de los vehículos híbridos con un 4,3% y de los vehículos eléctricos con un 4,3%.

Gráfico 32 ¿Se está planteando instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos?

¿Se está planteando instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos?

69 respuestas



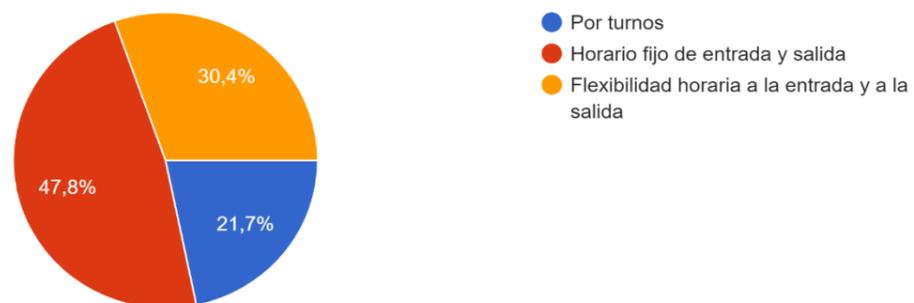
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En lo relacionado a electromovilidad, solamente el 15,9% de las personas encuestadas disponen de puntos de recarga en su empresa.

Gráfico 33 ¿Cómo organiza su empresa los horarios?

¿Cómo organiza su empresa los horarios?:

69 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

Los horarios del 47,8% de las personas encuestadas es fijo de entrada y de salida, mientras que el del 30,4% es flexible y el del 21,7% es por turnos.

Gráfico 34 ¿Existe en su empresa opción de Teletrabajo?

¿Existe en su empresa opción de Teletrabajo?:

69 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

En la cuestión del teletrabajo, solamente el 14,5% disponían de la opción del teletrabajo en su empresa mientras que un 18,8% de los casos se ha implantado a raíz de la pandemia y lo seguirán manteniendo.

## I.2. INVENTARIO

En base a la información recopilada mediante fuentes primarias y secundarias, se ha realizado un inventario que integra los siguientes puntos:

- Empresas del área industrial
- Trabajadores
- Proveedores, clientes y visitantes

### I.2.1. EMPRESAS DEL ÁREA INDUSTRIAL

Elche Parque Empresarial se encuentra dentro de los límites jurisdiccionales del Ayuntamiento de Elche, municipio que pertenece a la provincia de Alicante y cuya ciudad es capital de la comarca del Bajo Vinalopó. El término municipal limita, desde el Norte y en sentido dextrógiro, con Monforte del Cid, Alicante, Santa Pola, Guardamar del Segura, San Fulgencio, Dolores, Crevillente y Aspe.



Ilustración 1 Elche Parque Empresarial

Fuente: Elche Parque Empresarial

El Parque Empresarial se encuentra a alrededor de 10,5 km al Este-Noreste del centro del casco urbano de Elche y a 15 km al Suroeste del situado en Alicante.

El número total de empresas situadas en el Parque Empresarial es de cerca de 700, aunque la cifra se ha visto reducida por la pandemia sufrida en el año 2020. Las empresas se reparten en varios sectores, tal y como se muestra en el siguiente gráfico:

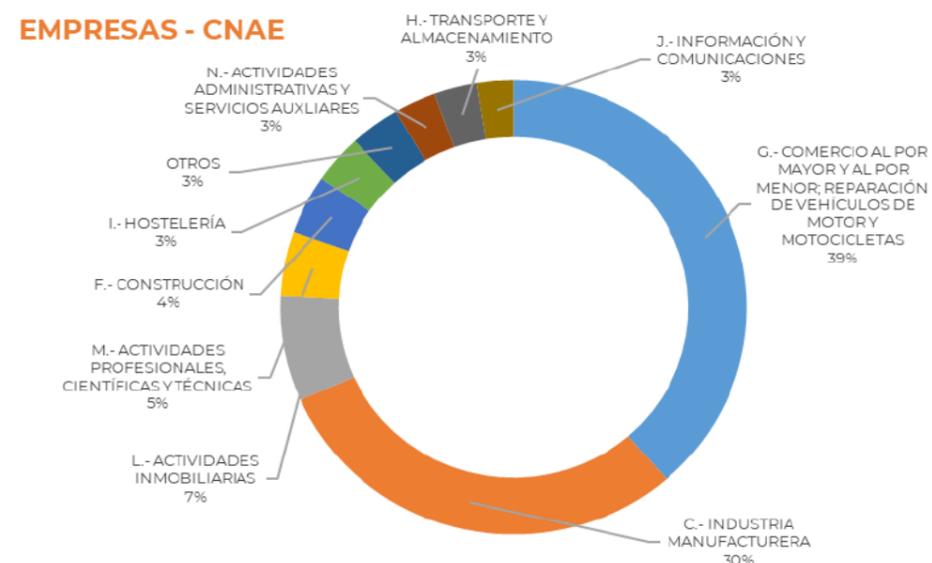


Ilustración 2 Empresas - CNAE

Fuente: Google

Siendo el número aproximado de cada establecimiento de servicio dentro del parque el que se muestra a continuación:

- Restauración: 21
- Talleres coches: 11
- Tiendas: 34
- Entidades bancarias: 6
- Hospital: 1
- Escuela infantil: 1
- Hotel: 1
- Farmacia: 1
- Estaciones de servicios: 3
- Supermercados: 3
- Alquiler de vehículos: 4
- Alquiler de trasteros: 1
- Asociaciones: 4
- Centros de negocios: 4
- Centros deportivos: 4

### I.2.2. TRABAJADORES DEL ÁREA INDUSTRIAL

En cuanto al número de trabajadores, "Elche Parque Empresarial" contaba antes de la pandemia con cerca de 12.000 trabajadores. De este total, una gran mayoría (cerca del 70%) tienen jornada partida, con un periodo para comer de 1h, frente a los que la tienen intensiva.

En la actualidad, se desconoce el número exacto de trabajadores que realizan su jornada laboral en el Parque Empresarial de Elche.

### I.2.3. PROVEEDORES, CLIENTES Y VISITANTES

Dentro de este grupo, se incluyen los trabajadores ajenos a las propias empresas del Parque Empresarial de Elche, es decir, que no trabajan directamente en las empresas ubicadas en el parque empresarial.

Del total de visitantes del parque, se puede apreciar en la siguiente encuesta, de movilidad de visita, el total de trabajadores que acuden al parque empresarial según sus necesidades.

Hasta un 53,5% se desplaza con motivo laboral, por lo que el motivo principal es la visita de clientes. Por otra parte, las visitas por compras u ocio, ocupan la segunda posición, con un 27,9%, siendo solamente un 2,3% del total el número de personas cuya finalidad es la carga y/o descarga de mercancía.

Gráfico 35 Motivo de tu última visita al Parque Empresarial

MOTIVO de tu última visita al Parque Empresarial: / MOTIU de la teua última visita al Parc Empresarial:  
43 respuestas



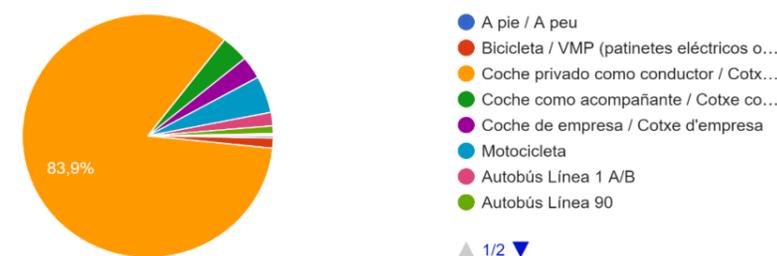
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

### I.2.4. MODOS DE TRANSPORTE DE ACCESO DESDE EL EXTERIOR

Hasta un 83,9% de los desplazamientos se realizan en vehículo privado, repartiéndose el 16,1% restante entre el resto de medios de transporte (a pie, bicicleta/VMP, etc.).

Gráfico 36 Modo de transporte que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el principal)

MODO DE TRANSPORTE que utiliza para ir al Parque Empresarial (si son varios modos, indica el PRINCIPAL): / MITJÀ DE TRANSPORT que utilitza per ...al (si són diverses maneres, indica el PRINCIPAL):  
675 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

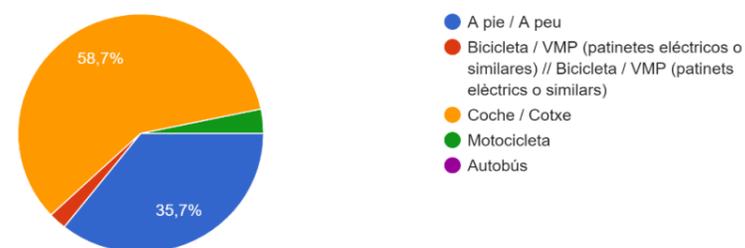
### I.2.5. MOVIMIENTOS PEATONALES INTERIORES AL ÁREA INDUSTRIAL

Los movimientos peatonales interiores, son los llevados a cabo entre un origen y un destino, ambos situados dentro del parque empresarial. De esta manera, del total de las 213 respuestas obtenidas en la encuesta, hasta un 35,7% del total, realizan desplazamientos peatonales dentro del parque empresarial.

Este resultado, denota un alto número de desplazamientos realizados en vehículo privado, y deja patente que para que los desplazamientos peatonales interiores sean mayores, la infraestructura peatonal (acera) debe ser de calidad para adecuarse a la importancia que presentan los desplazamientos a pie en el entorno industrial.

Gráfico 37 Modo de transporte para desplazarse dentro del Parque Empresarial

MODO DE TRANSPORTE que utiliza para moverse DENTRO del Parque Empresarial. / MITJÀ DE TRANSPORT que utilitza per a moure's DINS del Parc Empresarial.  
213 respuestas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las encuestas.

### I.2.6. ESTACIONAMIENTO

El Parque Empresarial de Elche cuenta actualmente con una capacidad de 6.111 plazas de aparcamiento a lo largo de las calles que lo conforman, distinguiendo aparcamiento en fila y en batería. El porcentaje de ocupación es generalmente bastante elevado en todas las vías que ofrecen estacionamiento.

En este sentido, se debe mencionar la existencia de estacionamientos ilegales (considerado como tal todo aparcamiento no permitido: estacionamiento en doble fila, aparcamiento invadiendo zonas peatonales y estacionamientos en zonas donde expresamente está señalizada su prohibición).

## I.3. ANALISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

A lo largo del presente apartado se ha analizado la oferta viaria y la demanda de movilidad en día laborable, según su distribución espacial y temporal. En concreto se han analizado los siguientes puntos:

- Reparto modal
- Principales orígenes (caracterización de los desplazamientos)
- Movilidad interior
- Accesibilidad de personas de movilidad reducida (PMR)
- Análisis del viario de aproximación y acceso
- Análisis del transporte público
- Análisis de red ciclista/VMP e itinerarios peatonales
- Electromovilidad
- Aparcamiento
- Carga y descarga de mercancías
- Afecciones a los núcleos de población vecinos

### I.3.1. REPARTO MODAL

En base a la encuesta realizada a trabajadores, se denota que la inmensa mayoría de la movilidad registrada en el Parque es realizada por conductores circulando en coche privado, con un uso muy por encima del transporte público, cuya demanda es muy reducida, y de otras formas de movilidad no motorizada (peatonal y ciclista). Esta situación se ve favorecida por el hecho de que exista una gran oferta de estacionamiento libre que hace que el vehículo privado sea mucho más competitivo en tiempo de recorrido que el transporte público.

### I.3.2. PRINCIPALES ORÍGENES. CARACTERIZACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS

En base a los resultados aportados por la encuesta realizada a los trabajadores del parque empresarial, la distribución por sexos de la muestra encuestada es de 51,7% de hombres mediante al 47,4% de mujeres.

En cuanto a la edad de los trabajadores del parque industrial, predomina la franja de edad que va desde los 41 a los 50 años con un 34,1% del total, seguidas de la que va de los 31 a los 40 años, con un 32,9% del total.

En relación a la franja horaria en la que se realizan los desplazamientos, estos se dan mayoritariamente en horario de mañana, sobre todo entre las 07:00 horas y las 09:00 horas de la mañana.

Por último, en cuanto al origen de los desplazamientos, tal y como se puede apreciar en el propio gráfico de "Origen de los desplazamientos", un 36,6% de los desplazamientos de los trabajadores se producen desde la propia ciudad de Elche, mientras que hasta un 17% se producen desde la ciudad de Alicante.

### I.3.3. MOVILIDAD INTERIOR

La movilidad interior, es la que se produce entre un punto de origen y uno de destino, estando ambos situados dentro del propio parque empresarial.

De esta manera, del total de las 213 respuestas obtenidas en la encuesta realizada a los trabajadores del parque empresarial, hasta un 35,7% del total, realizan desplazamientos peatonales dentro del parque empresarial.

Este resultado, denota un alto número de desplazamientos realizados en vehículo privado, y deja patente que para que los desplazamientos peatonales interiores sean mayores, la infraestructura peatonal (acera) debe ser de calidad para adecuarse a la importancia que presentan los desplazamientos a pie en el entorno industrial.

### I.3.4. ACCESIBILIDAD PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

En relación a las plazas para personas de movilidad reducida (PMR), dentro del parque empresarial solamente existen 2 plazas, situadas sobre la zona pública en la calle Charles Darwin, junto a un edificio de oficinas.

### I.3.5. ANÁLISIS DEL VIARIO DE APROXIMACIÓN Y ACCESO

Elche Parque Empresarial se encuentra delimitado, al Noroeste, por el trazado de la CV-86 (denominada Vía Parque) y, al Sureste, por la N-340, que ejercen de viales de conexión de los municipios del ámbito y de la AP-7 con Elche Parque Empresarial. Sus límites Noreste y Suroeste lindan con suelo de uso rústico en general. De esta manera, se consideran como principales vías de comunicación del parque industrial las siguientes:

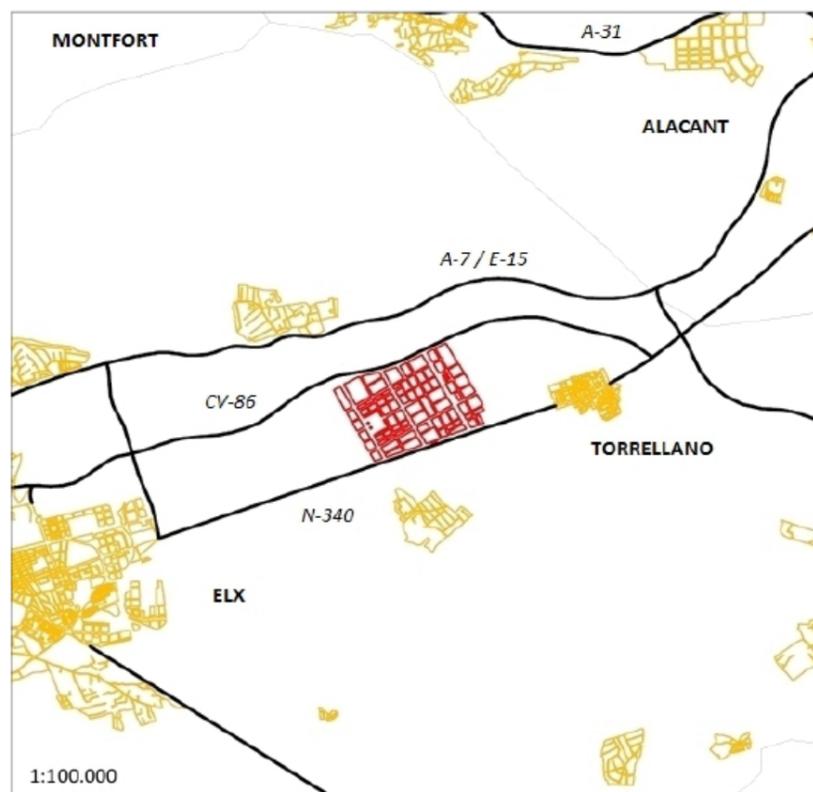


Ilustración 3 Vías de acceso al Elche Parque Empresarial

Fuente: Plan Transporte de Elche

- A-7: también conocida como Autovía del Mediterráneo. Es una autovía española perteneciente a la Red de Carreteras del Estado que empieza en Algeciras y finaliza en Barcelona, atravesando todas las provincias de la costa mediterránea española. Se corresponde con la E-15 de la Red de Carreteras Europeas. Su trazado queda al Norte del Parque Empresarial, y enlaza con la N-338 y con la CV-850, que a su vez enlazan con la Vía Parque.
- CV-86: también conocida como Vía Parque. Comunica con la ciudad de Alicante al mismo tiempo que conecta con la N-340 y con la N-338. Por otro lado, dirección Elche, conecta con la propia ciudad y con la CV-850. Ambas direcciones permiten la posibilidad de incorporarse a la Autovía del Mediterráneo A-7. En el interior del Parque Empresarial esta vía conecta con las calles de Severo Ochoa, Ramón y Cajal y Miguel Server. Como su identificador indica, pertenece a la Red Autonómica de Carreteras de la Comunidad Valenciana. Su trazado pasa junto al límite Noroeste del Parque Empresarial.
- N-340: pertenece a la Red de Carreteras del Estado. Su recorrido va desde Cádiz a Barcelona atravesando 10 provincias de la costa del Mediterráneo. El trazado que une las ciudades de Elche y Alicante pasa junto al límite Sureste del Parque Empresarial.
- CV-852: perteneciente a la Red Autonómica de Carreteras de la Comunidad Valenciana. Su trazado transcurre por el Sur y Sureste del Parque Empresarial, comunicándolo con el Aeropuerto de Alicante.

- Aeropuerto de Alicante (El Altet): se encuentra a alrededor de 6 km al Este del Parque Empresarial. Por su situación, este aeropuerto da servicio a una gran parte del levante español. Actualmente la mayor parte de su tráfico es regular e internacional.

En relación a los accesos al parque, existen distintas opciones situadas sobre las diversas vías a su paso por los alrededores del parque. Por un lado, la carretera CV-86 tiene una sección de 2+2 y cuenta con dos rotondas de acceso a Elche Parque Empresarial. Las principales vías de acceso a Elche Parque Empresarial desde la CV-86 son:

- Polígono Industrial Torrellano (Av. Calzado de Elche): tiene una sección de 2+2.
- C/ Severo Ochoa y C/Santiago Ramón y Cajal: tiene una sección de 2+2.

Por otro lado, la carretera N-340 tiene una sección de 1+1 que se ensancha a dos carriles por sentido entre las dos rotondas de acceso a Elche Parque Empresarial por las avenidas Calzado de Elche y Calle Marie Curie. Los viales de acceso desde la N-340 son:

- Av./Calzado de Elche, desde la primera rotonda de la N-340 dirección a Alicante: la entrada tiene un carril y la salida tiene otro carril. Entre esta rotonda y la siguiente que da acceso al Parque Empresarial (en dirección a Alicante), la sección de la N-340 es de 2+2.
- C/Marie Curie: hay un carril de entrada y un carril de salida en la segunda rotonda de acceso al Parque Empresarial por la N-340 dirección a Alicante.
- C/Arquímedes: Viniendo de Alicante, se puede acceder desde la N-340 a Elche Parque Empresarial por la Calle Arquímedes. Tiene un carril cuando parte de la N-340 y se ensancha rápidamente a 2.
- Calle Severo Ochoa / Calle Santiago Ramón y Cajal: los vehículos que vienen de Elche acceden a Elche Parque Empresarial a través de un enlace a distinto nivel que permite también la conexión con la CV-852, vía que posee una sección de 1+1. La salida por este enlace sí que permite los movimientos hacia Elche (giro a derechas) o hacia Alicante (a distinto nivel).

La mayoría de los viales que estructuran el tráfico dentro de Elche Parque Empresarial tienen una sección de 2+2, tanto los que estructuran los flujos entre la CV-86 y la N-340 (calle Severo Ochoa /Calle Ramón y Cajal, Calle Marie Curie, Avenida Calzado de Elche, calle Nicolás de Bussi, Calle Félix Rodríguez de la Fuente, calle Germán Bernácer o calle Juan de la Cierva) como los que estructuran el parque de Este a oeste (Calle Miguel Serveto, calle Manuel de Falla). En todas estas vías existe estacionamiento en cordón libre.

De forma general puede afirmarse que el asfaltado de la calzada se encuentra en buen estado en todo el parque, no detectándose ninguna zona con asfaltado en mal estado. Tampoco se ha observado ninguna calle sin asfaltar. En referencia al acerado, se observa que el 97,8% de los viales del parque disponen de un acerado seguro, con una infraestructura adecuada y bien conservada. Sólo el 2,2% de las calles no disponen de aceras, o las que existen no tienen anchura suficiente para garantizar la seguridad del viandante, viéndose únicamente en estos casos la movilidad del peatón limitada.

Por último, el 95,6% de los viales de "Elche Parque Empresarial" presenta señalización horizontal. Sin embargo, se observa un 4,4% donde hay ausencia de la misma. En el caso de que sí exista, se observa que su estado es deficiente, ya que el 59,2% de los viales presentan una visibilidad regular o mala, y un 2,3% presenta una buena visibilidad, aunque sólo en el eje.

En cuanto a la señalización vertical, todas las calles cuentan con una señalización correcta presentan buena visibilidad, tanto para los viandantes como para los conductores, y en ningún caso se observó el uso de una señal vertical de forma inapropiada o la existencia de señales en mal estado. Cabe comentar que no existe ninguna zona dentro del parque que esté regulado por semáforos.

### I.3.6. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En este punto se ha identificado el servicio de transporte público de viajeros hacia y desde el Elche Parque Empresarial. Este servicio consiste en varias líneas de autobús interurbano y está operado por la empresa Subus Vectalia. Dichas líneas permiten conectar el Parque con el Aeropuerto y con varias localidades (Elche, Alicante, Torrellano, El Altet, Crevillente y Arenales Del Sol):

- Línea 1A: Elche – P. Empresarial – Aeropuerto
- Línea 1B: Elche – P. Empresarial – Torrellano - Aeropuerto – El Altet – Arenales Del Sol
- Línea 90: Crevillente – Elche – Alicante



Ilustración 4 Bus "Subus Vectalia"

Fuente: Vectalia

#### A. LÍNEA 1A (ELCHE – P. EMPRESARIAL – AEROPUERTO) Y LÍNEA 1B (ELCHE – P. EMPRESARIAL – TORRELLANO - AEROPUERTO – EL ALTET – ARENALES DEL SOL)

El recorrido por el Parque Empresarial a través de estas dos líneas se realiza de lunes a viernes laborable. Los fines de semana y festivos no circulan por el mismo.

Los horarios de lunes a viernes laborables son los que se adjuntan en las siguientes imágenes. Destaca que el servicio de ambas líneas va desde las 04:55 h. hasta las 22:50 h. y que la frecuencia actual de las líneas a su paso por el Parque Empresarial es de 60 minutos.

#### ELCHE - ARENALES (POR AEROPUERTO)

	Laborables																	
Tanatorio Carrus	4:55	5:55	6:55	7:55	8:50	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55
Parque Empresarial	5:25	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
Torrellano	5:30	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30
Aeropuerto	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35
El Altet	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	--	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	--	20:40	--	22:40
Arenales del Sol	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	--	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	--	20:50	--	22:50
Arenales del Sol	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	--	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	--	20:55	--	23:10
El Altet	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	--	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	--	21:05	--	23:15
Aeropuerto	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:20
Torrellano	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:25
Parque Empresarial	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:30
Elche	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50	00:00

Ilustración 5 Horario de las Líneas 1A y 1B

Fuente: Vectalia

#### B. LÍNEA 90: CREVILLENTE – ELCHE – ALICANTE

El recorrido por el Parque Empresarial de la línea 90 se lleva a cabo de lunes a viernes laborable, no circulando ni los fines de semana ni festivos. El recorrido se realiza por vía parque y por la nacional.

Los horarios de lunes a viernes laborables son los que se adjuntan en las siguientes imágenes. Destaca que el servicio de la línea va desde las 06:00 h. hasta las 23:00 h. y que la frecuencia actual de las líneas a su paso por el Parque Empresarial es de 45 minutos, siendo en alguna franja horaria de hasta 90 minutos. Se puede realizar transbordo en el Parque Empresarial con las líneas anteriormente mencionadas 1A y 1B.

#### CREVILLENTE - ELCHE - ALICANTE

	Laborables																
	N	V.PARC	N	V.PARC	N	V.PARC	N	N	N	N	V.PARC	N	N	V.PARC	V.PARC	-	V.PARC
Estación Alicante	6:00	6:30	7:15	8:00	8:45	9:30	10:15	11:00	11:45	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00	-	21:30
San Gabriel (Euipo)	6:05	-	7:20	-	8:50	-	10:20	11:05	11:50	12:35	-	15:35	17:05	-	-	-	-
Torrellano	6:25	6:55	7:40	8:25	9:10	9:55	10:40	11:25	12:10	12:55	14:25	15:55	17:25	18:55	20:25	-	21:55
Parque Empresarial	6:30	7:00	7:45	8:30	9:15	10:00	10:45	11:30	12:15	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30	-	22:00
Estación Elche	6:40	7:15	8:00	8:45	9:30	10:15	11:00	11:45	12:30	13:15	14:45	16:15	17:45	19:15	20:45	21:30	22:15
Avda. Libertad (Chimeneas)	6:45	7:20	8:10	8:50	9:35	10:20	11:05	11:50	12:35	13:20	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50	21:35	22:20
Hospital Vinalopó	6:50	7:25	8:10	8:55	9:40	10:25	11:10	11:55	12:40	13:25	14:55	16:25	17:55	19:25	20:55	21:40	22:25
Crevillente (Fontenay)	7:15	8:00	8:35	9:30	10:15	11:00	11:35	12:30	13:15	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00	21:30	22:00	23:00
Crevillente (Forntenay)	V.PARC	N	V.PARC	V.PARC	V.PARC	V.PARC	N	N	N	N	V.PARC	V.PARC	N	V.PARC	V.PARC	N	-
Crevillente (Forntenay)	6:30	7:15	8:00	8:45	9:30	10:15	11:00	11:45	12:30	13:15	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00	21:30	22:00
Hospital Vinalopó	6:50	7:40	8:20	9:15	9:55	10:40	11:20	12:10	12:50	13:40	14:20	15:50	17:20	18:50	20:20	21:50	22:20
Avda. Libertad (Ambulatorio)	06:55	7:45	8:25	9:20	10:00	10:45	11:25	12:15	12:55	13:45	14:25	15:55	17:25	19:00	20:25	22:00	22:25
Estación Elche	7:05	7:50	8:35	9:20	10:05	10:50	11:35	12:20	13:05	13:50	14:35	16:05	17:35	19:05	20:35	22:05	22:30
Parque Empresarial	7:20	8:05	8:50	9:30	10:20	11:05	11:50	12:35	13:20	14:05	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50	22:20	-
Torrellano	7:25	8:10	8:55	9:40	10:25	11:10	11:55	12:40	13:25	14:10	14:55	16:25	17:55	19:25	20:55	22:25	-
San Gabriel (Euipo)	-	8:35	-	-	-	-	12:25	13:05	13:55	14:35	-	-	18:20	-	-	22:55	-
Estación Alicante	8:00	8:40	9:30	10:10	11:00	11:40	12:30	13:10	14:00	14:40	15:30	17:00	18:30	20:00	21:30	23:00	-

Ilustración 6 Horarios Línea 90

Fuente: Vectalia

La ubicación y número de paradas de las líneas de autobús descritas a su paso por el Parque Empresarial, se pueden observar en la siguiente imagen:



Ilustración 7 Localización de las paradas del bus a lo largo del Parque Empresarial

Fuente: Elche Parque Empresarial

### I.3.7. ANÁLISIS DE LA RED CICLISTA/VMP E ITINERARIOS PEATONALES

La oferta de acceso en modos no motorizados a Elche Parque Empresarial se centra exclusivamente en la bicicleta, ya que, dada su ubicación geográfica, lejana de núcleos poblacionales, los desplazamientos a pie no son factibles.

Elche Parque Empresarial no cuenta con infraestructura ciclista dentro de su red viaria, pero sí que dispone de una infraestructura ciclista (pista bici) a lo largo de la CV-86. Dicha infraestructura consta de anchos distintos según los tramos. Por un lado, se dispone de carril bici de ancho aproximado de 2,30-2,50 metros, especialmente en las áreas en torno a las rotondas existentes. Por otro lado, algunos tramos disponen de carril bici de ancho algo superior, entre 2,50 y 3,00 metros.

En relación al número de aparcamientos para bicicletas situadas en el interior del Parque, solamente existe un aparcamiento para este tipo de movilidad.

Como se ha descrito, la infraestructura ciclista existente es adecuada por lo que al diseño y especificaciones se refiere, sin embargo, existen dos puntos conflictivos que impiden una continuidad que facilite y potencie la accesibilidad no motorizada a Elche Parque Empresarial:

- Discontinuidad al llegar a la rotonda de acceso a la A-79: el carril bici procedente del municipio de Elche se ve interrumpido al llegar a la rotonda de acceso a la Autovía A-79. En dicho punto, el carril bici se desvía hacia una vía auxiliar agrícola, no cruzando en ningún momento al otro lado de la vía rápida. La continuación por esta vía de servicio no es posible debido a que todavía no se encuentra ejecutada.
- Falta de continuidad en el tramo El Altet-Alicante: esta discontinuidad se da en la conexión entre Elche Parque empresarial y los municipios de El Altet y Alicante. La actual infraestructura que discurre por la CV-86 y que continúa por la A-79 dispone de la señalización horizontal y vertical adecuada para su correcta continuidad. Sin embargo, al llegar a la rotonda de conexión entre la CV-86 y la A-79, la conexión entre ambos tramos ciclistas se realiza mediante una vía de servicio auxiliar con una falta de señalización clara y un final de tramo abrupto. Para garantizar la seguridad de los ciclistas se hace necesario resolver esta discontinuidad.

En relación a la infraestructura peatonal, el espacio del parque empresarial cuenta con aceras adecuadas, así como pasos de cebra accesibles. Se puede considerar que las condiciones peatonales en Elche Parque Empresarial son adecuadas.

La oferta peatonal para conectar Elche con el Parque Empresarial es prácticamente nula. Los aproximadamente 9 kilómetros que separan Elche del Parque Empresarial de la ciudad de Elche, hacen que los desplazamientos a pie por motivos de trabajo sean prácticamente inviables. En este sentido, la CV-86 no dispone de acera peatonal. En su lado sur, la CV-86 tiene el carril bici, mientras que en su lado norte no existe acera.

### I.3.8. ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS PARA BICICLETAS/VMP

En cuanto al análisis de los equipamientos para bicicletas y/o VMP, el Parque Empresarial de Elche, en la actualidad solamente existe 1 solo aparcamiento para bicicletas

De momento, no está prevista la construcción de más aparca-bicis dentro del parque empresarial.

### I.3.9. ELECTROMOVILIDAD

La movilidad eléctrica no se encuentra muy desarrollada en el Elche Parque Empresarial. Actualmente no existen puntos públicos de recarga eléctrica para los vehículos eléctricos, siendo el porcentaje de vehículos eléctricos usados el interior del parque muy reducido. En las zonas privadas de algunas empresas sí existen algunos puntos privados.

En cuanto al desarrollo de puntos de recarga públicos para vehículos eléctricos, en la actualidad se encuentran dos en construcción, lo que mejorará la dotación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos.

### I.3.10. APARCAMIENTO

Los usuarios de vehículo privado deben disponer de oferta de estacionamiento tanto en el punto de origen como en el destino, ya que esto influye a la hora de escoger el modo de transporte a la hora de realizar el desplazamiento.

La existencia, o no, de plazas de estacionamiento está directamente relacionada con la intensidad de tráfico que se registre en los viales del parque empresarial (a mayor número de plazas, más vehículos de desplazarán por esta zona), lo que da lugar al denominado "círculo vicioso" entre el aparcamiento y el uso del transporte público, tal y como se describe en el esquema de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP).

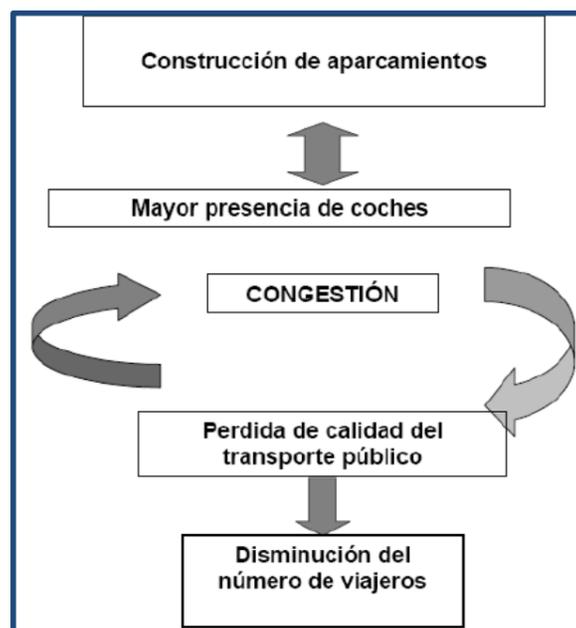


Ilustración 8 Relación aparcamiento-uso transporte público (UITP)

Fuente: Google

En el análisis de las plazas de estacionamiento se distinguen las siguientes tipologías:

- Plazas en calzada, diferenciando entre aparcamiento en fila y en batería
- Plazas dentro de parcelas del parque

- Plazas por empresa (algunas empresas disponen de aparcamiento propio)
- Plazas que tienen un coste. Hay dos edificios de oficinas que cuentan con plazas en venta/alquiler de plazas. No hay zonas de pago de rotación.
- Plazas asignadas
- Zonas de aparcamiento indebido (sobre aceras, doble fila...) en algunos puntos concretos.

### I.3.11. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS

La infraestructura de estacionamiento destinada a la distribución de mercancías, en determinadas situaciones, puede resultar escasa si no se tiene un plan de ubicación del número de reservas y plazas de carga y descarga presentes en cada zona del parque empresarial.

Se han localizado en el parque industrial 24 zonas destinadas a actividades de carga y descarga, sin embargo, no se ha identificado ningún elemento de señalización que lo indique.

### I.3.12. AFECCIONES A LOS BARRIOS O NÚCLEOS DE POBLACIÓN VECINOS

No se observan barrios o núcleos de población cercanos al Elche Parque Empresarial que puedan ser afectados con la implementación del presente Plan de Movilidad.

## I.4. DIAGNÓSTICO INTEGRADO

A modo de conclusión luego del análisis y diagnóstico de la situación actual de movilidad en Elche Parque Empresarial, se ha extraído lo siguiente.

Se ha denotado una mayoría en la utilización del vehículo privado, siendo los desplazamientos ciclistas apenas irrelevantes en el conjunto de la movilidad.

En cuanto al transporte público, este no dispone de una oferta competente de servicios ni de infraestructura para poder captar a usuarios de vehículos privados.

En lo que respecta a los desplazamientos ciclistas, apenas registran usuarios, en gran parte por la falta de infraestructura ciclista en el interior de Elche Parque Empresarial.

En lo relativo a los desplazamientos peatonales, sí que se han registrado números relevantes de peatones habituales en desplazamientos internos, siendo uno de los medios de desplazamiento principales en el interior de Elche Parque Empresarial.

Por lo tanto, es necesario realizar una potenciación de los modos de transporte más sostenibles, para así promover un entorno más saludable, reduciendo el impacto que tiene el transporte sobre Elche Parque Empresarial.

## I.5. PROPUESTAS DE ACTUACION

Tras analizar y diagnosticar la situación en la que se encuentra la movilidad dentro del parque empresarial tanto a nivel general como con mayor grado de detalle, a continuación, se realizarán una serie de propuestas de actuación cuya función es la promoción de los medios de transporte sostenibles en detrimento del uso del vehículo privado.

### **I.5.1. OBJETIVOS**

Tras analizar y diagnosticar la situación en la que se encuentra la movilidad del Parque Empresarial de Elche, tanto a nivel general como con mayor grado de detalle, en esta fase se han definido los siguientes objetivos, los cuales servirán como directrices para la los escenarios y las propuestas de actuación.

- Aumentar el número de usuarios que se desplazan a pie dentro del parque empresarial.
- Implantar nueva red ciclista dentro del parque empresarial.
- Implantar 12 nuevos puntos de estacionamiento de bicicletas y/o VMP.
- Aumentar el número de usuarios de bicicleta.
- Aumentar en un 22% el número de usuarios de transporte público.
- Reducir a cero los estacionamientos indebidos (vehículos sobre aceras, doble fila, etc.).
- Implantar 4 puntos de recarga para vehículos eléctricos.

### **I.5.2. GENERACIÓN EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN**

En base al diagnóstico realizado se diferenciación según 4 alternativas basadas en los horizontes temporales de ejecución de las propuestas:

#### **ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

La ausencia de una planificación de la movilidad en la zona del parque empresarial de Elche, pone en peligro la ocupación masiva de suelo agrícola, además de la pérdida de la posibilidad de conexión entre elementos naturales culturales y paisajísticos de elevado valor existentes en el término municipal y, en definitiva, la conservación y puesta en valor de la infraestructura verde.

Este hecho en términos ambientales, puede producir una ejecución de infraestructuras viarias en zonas con baja capacidad de acogida, ocupando matriz agrícola entre el casco urbano y el parque empresarial o en la zona Sur del mismo, produciendo el empeoramiento del estado actual (contaminación acústica, pérdida de suelo agrícola...), agravado por los efectos del cambio climático.

#### **ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO**

Esta alternativa 1 corresponde a las medidas concretas, a corto plazo, de fácil implantación, que no requieren un presupuesto de ejecución elevado, que dependen en su totalidad de decisiones del propio órgano de gestión de Elche Parque Empresarial y que no son necesarias la aplicación de otras propuestas previas.

Las propuestas planteadas en esta alternativa corresponden a la implantación de infraestructuras ciclistas sencillas (aparcabicis), la coordinación entre diferentes operadores o la creación de un grupo de trabajo sobre movilidad.

#### **ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO**

La alternativa 2 corresponde tanto a medidas de corto como a medio plazo, de una dificultad media en cuanto a su implementación y de un coste de desarrollo medio/alto.

Estas actuaciones atienden a generalidades de Elche Parque Empresarial, necesitan una implantación extendida a todo el conjunto del municipio para facilitar un modo global de desplazamientos. En algunos casos es necesaria la colaboración de entidades externas al parque empresarial, por lo que la coordinación supramunicipal alarga los plazos de implantación.

Estas propuestas se centran en la implementación de un autobús lanzadera, el fomento del teletrabajo la flexibilidad horaria y creación de una infraestructura ciclista interior.

#### **ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO**

La tercera y última alternativa engloba las medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste de ejecución; dado que contemplan un horizonte temporal elevado.

Las medidas englobadas en esta alternativa son las que recoge el PMoMe de Alicante-Elche, así como la creación de un grupo de trabajo de la movilidad. Esta última se extiende durante todo el periodo de vigencia del Plan.

### I.5.3. FICHAS DE PROPUESTAS

Una vez determinadas las características de movilidad del Parque Empresarial de Elche y las carencias existentes a resolver, se establecen las líneas estratégicas y propuestas de actuación necesarias para la mejora de la movilidad. Las líneas estratégicas en las que se encuadrarán las diferentes propuestas, son las siguientes:

Tabla 1 Resumen de fichas propuestas

<b>LE-1. TRANSPORTE PÚBLICO</b>
1. PUESTA EN SERVICIO DE UN AUTOBÚS LANZADERA DESDE ELCHE
2. MEJORA DE LOS PUNTOS DE PARADA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LA RED METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO
4. CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO EN LAS INMEDIACIONES DE ELCHE PARQUE EMPRESARIAL
5. CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE BRT DESDE ELX CARRÚS HASTA ALICANTE ESTACIÓN DE AUTOBUSES
6. COORDINACIÓN ENTRE LOS DIFERENTES OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO
<b>LE-2. MOVILIDAD ELÉCTRICA</b>
1. ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR (EMPRESAS Y TRABAJADORES) E IMPLANTACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS
<b>LE-3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA/VMP</b>
1. CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA INTERIOR
2. CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE APARCABICIS/VMP A LO LARGO DEL PARQUE EMPRESARIAL
3. RECOMENDACIÓN DE IMPLANTACIÓN DE APARCABICIS/VMP EN EL INTERIOR DE PARCELAS PRIVADAS
<b>LE-4. FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO</b>
1. FOMENTO DEL TELETRABAJO Y FLEXIBILIDAD HORARIA
<b>LE-5. MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD</b>
1. CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE MOVILIDAD

Fuente: Elaboración propia

#### LE-1. TRANSPORTE PÚBLICO

- Puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche
- Mejora de los puntos de parada del transporte público
- Mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público
- Construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial
- Construcción de un sistema BRT desde Elx Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses
- Coordinación entre los diferentes operadores de transporte público.

#### LE-2. MOVILIDAD ELÉCTRICA

- Electrificación de la flota vehicular (empresas y trabajadores) e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos

#### LE-3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA/VMP

- Mejora de la infraestructura ciclista interior
- Construcción de una red de aparcabicis a lo largo del Parque Empresarial
- Implantación de aparcabicis/VMP en el interior de las parcelas privadas

#### LE-4. FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO

- Fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria

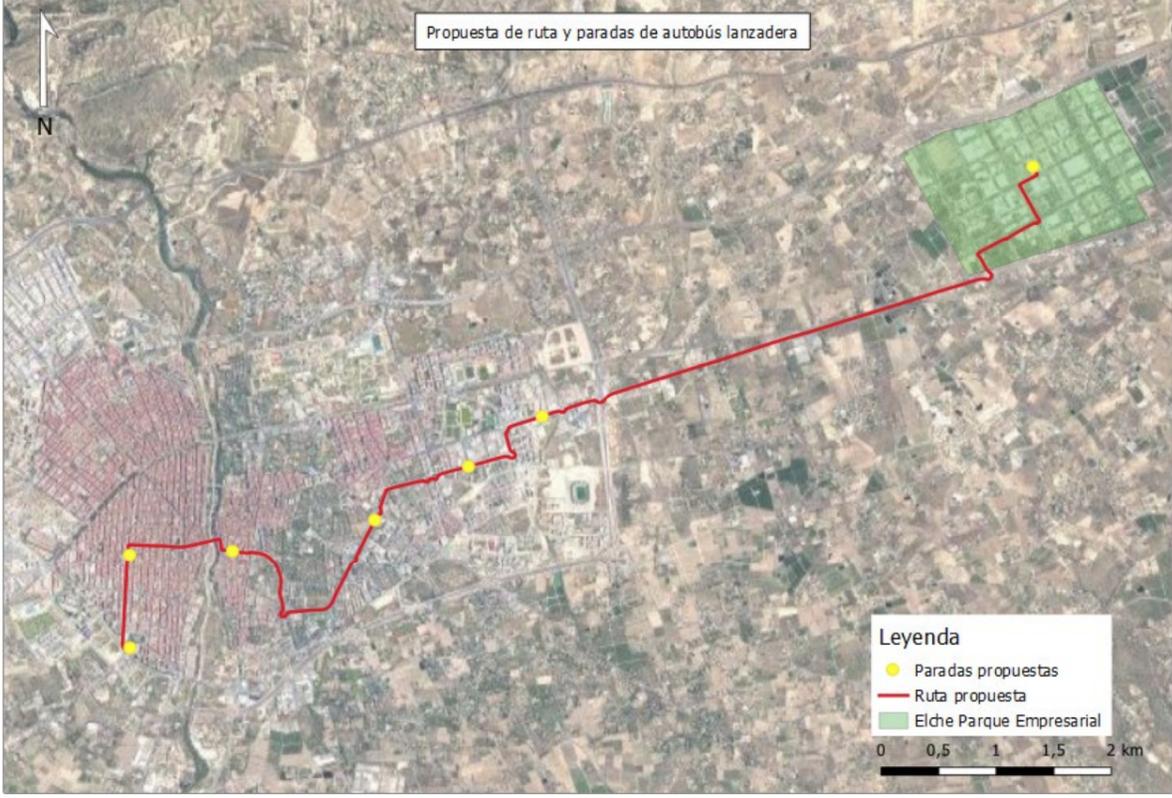
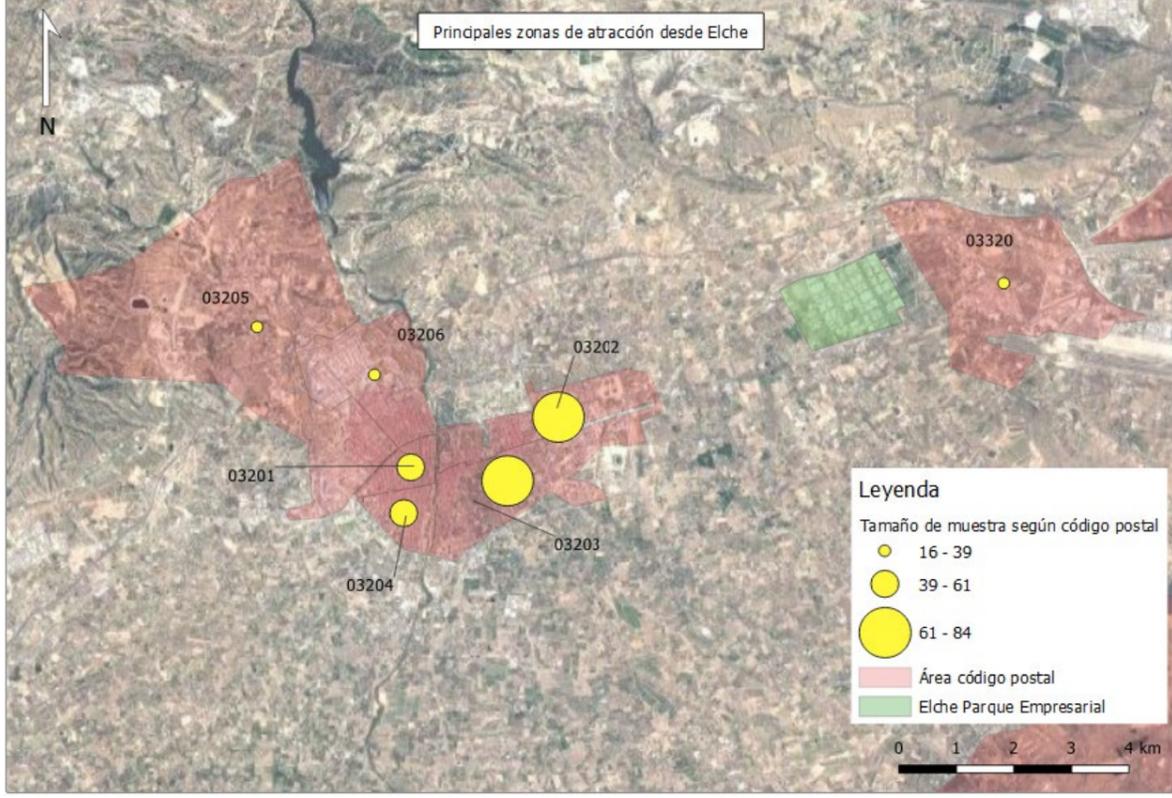
#### LE-5. MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

- Creación de un grupo de trabajo sobre movilidad

Las propuestas irán orientadas principalmente a la mejora del acceso al parque empresarial en transporte público, fomento y protección de peatones y ciclistas, y optimización del espacio utilizado para el transporte y sus sistemas de gestión. Se desarrollarán en formato ficha de actuación y constarán de una descripción de la medida, de los objetivos a alcanzar, del ámbito de actuación, del modo de ejecución y de ejemplos prácticos. También consta de: el límite temporal de implementación discretizado por año de implantación, el presupuesto estimado de implantación de cada propuesta, la prioridad (Baja (☆), Media (☆☆) o Alta (☆☆☆)), los indicadores asociados y del responsable de implementación.

Las competencias para implantar estas propuestas están repartidas entre distintos actores (Aj. de Elche, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, la Entidad de Gestión del Parque Empresarial...) de tal modo que es necesario crear un mecanismo de concertación para remar todos hacia la misma dirección, de forma coordinada. Para ello el Plan propone la creación de la Mesa de la movilidad del Elche Parque Empresarial.

Transporte público

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:1		TRANSPORTE PÚBLICO											
LE-1	PUESTA EN SERVICIO DE UN AUTOBUS LANZADERA DESDE ELCHE												
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es el de dotar con un autobús lanzadera desde la ciudad de Elche hasta Elche Parque Empresarial pasando por los principales lugares de atracción en la ciudad. Este autobús realizaría el recorrido en las horas punta de entrada, desde la ciudad al parque empresarial y en las horas punta de salida, desde el parque empresarial hacia la ciudad.</p> <p>Actualmente, en la ciudad existen dos rutas de transporte público que recorren mayoritariamente la mitad norte de la ciudad, dejando semi-aislados, en este caso, a los trabajadores que residen en la mitad sur, los cuáles suponen una gran parte de los trabajadores residentes en Elche.</p> <p>Los <b>efectos esperados</b> de la propuesta son tanto la reducción del uso del vehículo privado como la reducción de los niveles de contaminación, tanto ambiental como acústica.</p> <p>Además de esto, se espera que la propuesta de autobús lanzadera reciba una buena acogida entre los trabajadores.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Coste estimado de la propuesta:</td> <td>150 €/día x 246 días laborables año = 36.900 €/año</td> </tr> <tr> <td>Plazo de ejecución</td> <td>2024 - 2025</td> </tr> <tr> <td>Prioridad de la medida</td> <td>Alta (☆☆☆)</td> </tr> <tr> <td>Indicadores:</td> <td>I01, I02, I14, I15</td> </tr> <tr> <td>Promotor/Responsable:</td> <td>Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.</td> </tr> </table>		Coste estimado de la propuesta:	150 €/día x 246 días laborables año = 36.900 €/año	Plazo de ejecución	2024 - 2025	Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)	Indicadores:	I01, I02, I14, I15	Promotor/Responsable:	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.
Coste estimado de la propuesta:	150 €/día x 246 días laborables año = 36.900 €/año												
Plazo de ejecución	2024 - 2025												
Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)												
Indicadores:	I01, I02, I14, I15												
Promotor/Responsable:	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.												
<p>La propuesta de ruta del autobús lanzadera, realizaría las siguientes paradas, las cuales corresponden a los códigos postales de residencia declarados por las personas encuestadas en el cuestionario de movilidad.</p>		 <p>Fuente: Elaboración propia</p>											
 <p>Fuente: Elaboración propia</p>													

**PROPUESTA DE ACTUACIÓN:2** **TRANSPORTE PÚBLICO**

**LE-1** **MEJORA DE LOS PUNTOS DE PARADA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

El **objetivo** de esta propuesta es el de la sustitución y/o mejora y renovación de los puntos de parada repartidos por todo Elche Parque Empresarial como por las inmediaciones de este.

El **efecto esperado** de la propuesta es el aumento del uso del transporte público como medio de transporte habitual en los desplazamientos a Elche Parque Empresarial.

La información correspondiente a los autobuses interurbanos en el ámbito de Alicante-Elche se limita a la información proporcionada por cada operador, siendo difícil para el usuario obtener una visión global de la oferta de transporte público disponible en el área, que le ayude a tomar decisiones. Este es el modo de transporte en el que se observa mayor disparidad en la información ofrecida, tanto en sus contenidos y formatos como en su estado de actualización, debido al número de empresas operadoras que prestan servicio en el ámbito.

De esta manera, ofreciendo una infraestructura de calidad en la que poder realizar la espera del transporte público, está previsto que aumente el uso de pasajeros de autobús urbano e interurbano tanto en la ciudad como en los núcleos de su área metropolitana.

Este modelo de marquesinas integraría los denominados Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE). Estos sistemas pueden ayudar a desarrollar nuevos proyectos innovadores que minimicen el impacto medioambiental, ya que con ello se podría disponer de sistemas de información dirigidos tanto a operadores como a la población.

A continuación, se observa una comparación entre la situación actual de las paradas de autobús y la propuesta de adecuación de las mismas.

<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	15.000 €/ud. x 18 paradas = 270.000 €
<b>Plazo de ejecución</b>	2024 - 2025
<b>Prioridad de la medida</b>	Alta (☆☆☆)
<b>Indicadores:</b>	I01, I02, I03, I13
<b>Promotor/Responsable:</b>	Ayuntamiento de Elche y Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

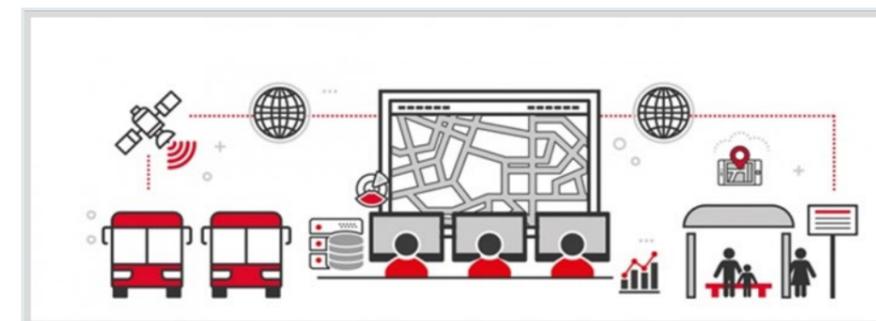
La información y la atención a las personas usuarias es una herramienta esencial a la hora de elegir el modo de desplazamiento, por ello es esencial una información en tiempo real tanto del estado de las vías como del tiempo de servicio del transporte público.



Fuente: Maps



Fuente: EMT



Fuente: Revista viajeros

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:3	TRANSPORTE PÚBLICO											
LE-1	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LA RED METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO											
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es el de mejorar la accesibilidad a la red metropolitana de transporte público.</p> <p>El <b>efecto esperado</b> de la propuesta es la inclusión del conjunto de la ciudadanía en el servicio de transporte público, haciendo que este consiga un crecimiento en cuanto a su uso, en detrimento del vehículo privado.</p> <p>Para lograr una inclusión total de la ciudadanía, es necesario conseguir una infraestructura del transporte que garantice la total accesibilidad para este grupo.</p> <p>En este sentido, se propone desarrollar planes de mejora de la accesibilidad en la red de transporte público, tanto por carretera como ferroviario. Estos planes de Accesibilidad Universal deberían:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar la adaptación de estaciones</li> <li>- Fomentar la adaptación de trenes, autobuses, taxis y nuevo material móvil</li> <li>- Incorporar nuevos sistemas de venta, información y comunicación</li> </ul> <p>Es por ello por lo que se propone extender las actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la accesibilidad de las infraestructuras de transporte público, siguiendo los preceptos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptación para PMR y modernización de estaciones.</li> <li>- Modificación de los vehículos para que su configuración no penalice la accesibilidad, dotándolos de plataformas continuas y sin escalones o desniveles entre los andenes y el interior de los vehículos.</li> <li>- Mejoras en la señalización, tanto visual como auditiva, información y webs de los operadores, que conviene adoptar en las estaciones ya adaptadas y tener en cuenta en las nuevas actuaciones.</li> </ul> <p>Complementariamente a la mejora de la accesibilidad dentro de los recintos de estaciones metropolitanas, se debe conseguir una mejora de los entornos urbanos a las estaciones. En este aspecto, es necesaria una colaboración entre los municipios metropolitanos y los operadores para coordinar las mejoras.</p>	<table border="1"> <tr> <td><b>Coste estimado de la propuesta:</b></td> <td>50.000 €</td> </tr> <tr> <td><b>Plazo de ejecución</b></td> <td>2024 - 2025</td> </tr> <tr> <td><b>Prioridad de la medida</b></td> <td>Alta (☆☆☆)</td> </tr> <tr> <td><b>Indicadores</b></td> <td>I01, I02, I13</td> </tr> <tr> <td><b>Promotor/Responsable:</b></td> <td>Ayuntamiento de Elche y Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad</td> </tr> </table>	<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	50.000 €	<b>Plazo de ejecución</b>	2024 - 2025	<b>Prioridad de la medida</b>	Alta (☆☆☆)	<b>Indicadores</b>	I01, I02, I13	<b>Promotor/Responsable:</b>	Ayuntamiento de Elche y Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad	<p>A continuación, se puede observar el ejemplo de una medida de mejora de la accesibilidad al transporte público, en este caso, al servicio de autobuses.</p>
<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	50.000 €											
<b>Plazo de ejecución</b>	2024 - 2025											
<b>Prioridad de la medida</b>	Alta (☆☆☆)											
<b>Indicadores</b>	I01, I02, I13											
<b>Promotor/Responsable:</b>	Ayuntamiento de Elche y Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad											
	 <p style="text-align: center;"><b>Fuente: Ayuntamiento de Elche</b></p>											

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:4	TRANSPORTE PÚBLICO										
LE-1	CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO EN LAS INMEDIACIONES DE ELCHE PARQUE EMPRESARIAL										
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es la construcción de un apeadero en las inmediaciones del parque empresarial, dotando así a este de un servicio de ferrocarril que conecte las ciudades de Elche y Alicante con el parque empresarial, que permita tanto a trabajadores como a visitantes el acudir en transporte público.</p> <p>El <b>efecto esperado</b> de la propuesta es que ambas ciudades queden conectadas por medio del ferrocarril, potenciando el uso del transporte público, en detrimento del vehículo privado.</p> <p>Actualmente, la parada de cercanías más cercana al polígono industrial se localiza en Torrellano, la cual da servicio a la línea C-1 Alicante-Murcia. Se encuentra a una distancia aproximada de 4 km, sin contar con una conexión adecuada para realizar los viajes a pie o en bicicleta.</p> <p>Hay que tener en cuenta la gran atracción de viajes que posee el polígono, al contar con aproximadamente 12.000 trabajadores, a lo que se deben de sumar todos los viajeros que acuden para realizar sus compras. Por tanto, es importante mejorar la conectividad del polígono con la red de cercanías para mejorar su competitividad con el vehículo privado, ya que hoy en día es el modo de transporte más atractivo para acudir a él, más teniendo en cuenta que aproximadamente la mitad de los trabajadores viven fuera de Elche, distribuyéndose por toda la provincia e incluso Murcia.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="626 357 1632 567"><b>Coste estimado de la propuesta:</b></td> <td data-bbox="1638 357 2778 567">Presupuesto apeadero: 600.000 € (Recogido en PMoMe de Alicante-Elche) Presupuesto autobús lanzadera: 100 €/día x 246 días laborables año = 24.600 €/año <b>Total propuesta = 614.760 €</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="626 571 1632 619"><b>Plazo de ejecución</b></td> <td data-bbox="1638 571 2778 619">2025 – 2031</td> </tr> <tr> <td data-bbox="626 623 1632 672"><b>Prioridad de la medida</b></td> <td data-bbox="1638 623 2778 672">Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="626 676 1632 724"><b>Indicadores</b></td> <td data-bbox="1638 676 2778 724">I01, I02, I14, I15</td> </tr> <tr> <td data-bbox="626 728 1632 814"><b>Promotor/Responsable:</b></td> <td data-bbox="1638 728 2778 814">RENFE – ADIF, Elche Parque Empresarial y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana</td> </tr> </table>	<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	Presupuesto apeadero: 600.000 € (Recogido en PMoMe de Alicante-Elche) Presupuesto autobús lanzadera: 100 €/día x 246 días laborables año = 24.600 €/año <b>Total propuesta = 614.760 €</b>	<b>Plazo de ejecución</b>	2025 – 2031	<b>Prioridad de la medida</b>	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)	<b>Indicadores</b>	I01, I02, I14, I15	<b>Promotor/Responsable:</b>	RENFE – ADIF, Elche Parque Empresarial y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	Presupuesto apeadero: 600.000 € (Recogido en PMoMe de Alicante-Elche) Presupuesto autobús lanzadera: 100 €/día x 246 días laborables año = 24.600 €/año <b>Total propuesta = 614.760 €</b>										
<b>Plazo de ejecución</b>	2025 – 2031										
<b>Prioridad de la medida</b>	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)										
<b>Indicadores</b>	I01, I02, I14, I15										
<b>Promotor/Responsable:</b>	RENFE – ADIF, Elche Parque Empresarial y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana										
 <p>Fuente: PMoMe Alicante -Elche</p>	<p>Debido a que actualmente no existe una adecuada conexión ciclo-peatonal con el polígono, el nuevo apeadero se deberá complementar con un servicio lanzadera de autobuses que realice una conexión entre el apeadero y el parque.</p> <p>En la siguiente imagen se muestra un ejemplo de cómo podría ser el autobús lanzadera de conexión entre ambos puntos.</p>										
	 <p>Fuente: El periódico de Villena</p> 										

**PROPUESTA DE ACTUACIÓN:5** **TRANSPORTE PÚBLICO**

**LE-1** **CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE BRT DESDE ELX-CARRÚS HASTA ALICANTE ESTACIÓN DE AUTOBUSES**

El **objetivo** de esta propuesta consiste en la implantación de un servicio BRT (Bus Rapid Transit) para mejorar la oferta de transporte público entre Elche y Alicante, la segunda relación origen-destino más importante del Área Metropolitana.

Los **efectos esperados** de esta propuesta son la mejora de la velocidad comercial del transporte público de superficie y la promoción del uso del transporte público frente al vehículo privado.

Esta medida, forma parte de la propuesta recogida por el PMoMe de Alicante – Elche, dentro del programa de actuación del transporte público, en la medida PUB13.

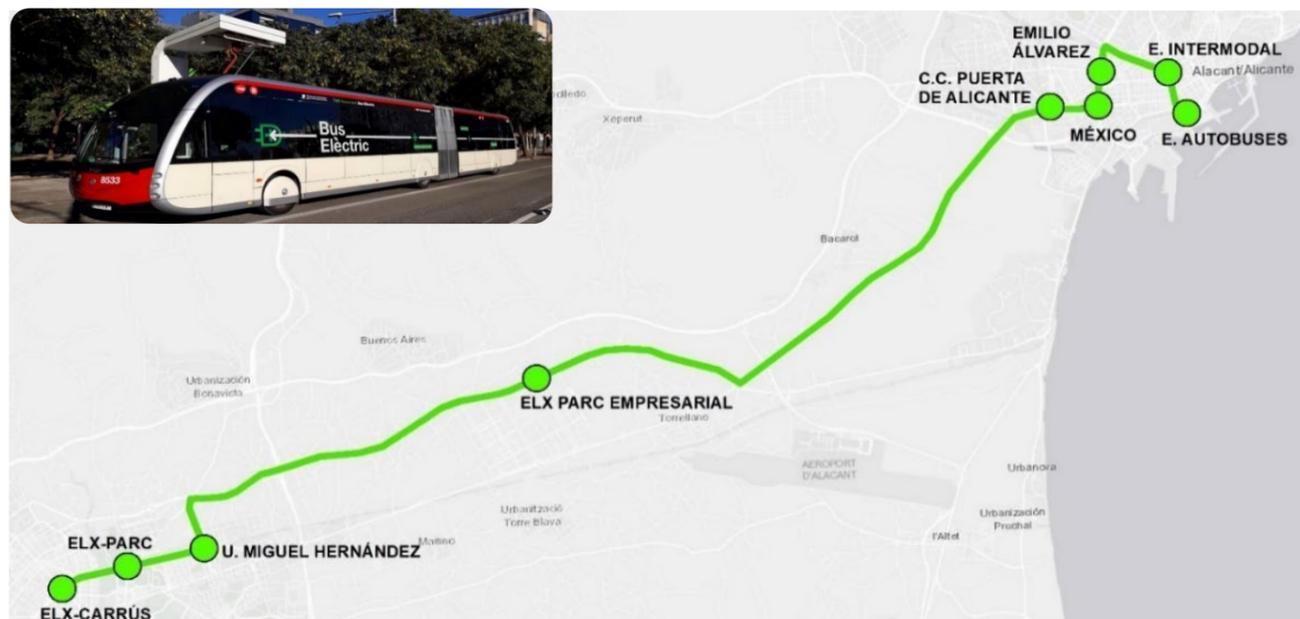
Se destaca la importancia de poder subir a bordo del BRT tanto bicicletas como patinetes, permitiendo así una mayor intermodalidad a las personas usuarias de ambos medios de transporte.

En la siguiente imagen, se muestra la posible ruta para la propuesta de BRT entre las estaciones de Elx-Carrús y la Estación de Autobuses de Alicante, así como las paradas que este realizaría.

<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	6.484.500 € (Recogido en PMoMe de Alicante-Elche)
<b>Plazo de ejecución</b>	2025 - 2031
<b>Prioridad de la medida</b>	Medio (☆☆) / Alto (☆☆☆)
<b>Indicadores</b>	I01, I02, I03, I14, I15
<b>Promotor/Responsable:</b>	Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Elche y operadores de transporte público.

La implantación de un sistema de BRT presenta muchos **beneficios**, entre los que se encuentra:

1. Mayor rapidez y eficiencia de los desplazamientos
2. Mayor capacidad de transporte
3. Menores costes de construcción
4. Flexibilidad en la planificación y diseño
5. Mejora del medio ambiente
6. Promoción de lam ovidad sostenible



Fuente: PMoMe Elche-Alicante



Fuente: Gasteizberri



**PROPUESTA DE ACTUACIÓN:6** **TRANSPORTE PÚBLICO**

**LE-1** **COORDINACIÓN ENTRE LOS DIFERENTES OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO**

El **objetivo** de esta propuesta es el de proponer una coordinación entre los diferentes agentes involucrados en el transporte público de Elche Parque Empresarial con el objetivo de compatibilizar los diferentes sistemas de pago, tarifas, etc.

El **efecto esperado** es que, mediante la coordinación de los diferentes operadores de transporte de la zona, ofrezcan una mejor calidad en el servicio de tal forma que el transporte público sea utilizado en mayor medida por las personas interesadas en realizar un desplazamiento a Elche Parque Empresarial.

Además de la coordinación en el sistema tarifario, se propone también realizar una homogeneización de las paradas de transporte público, lo que posibilitaría que tanto el transporte urbano como el interurbano compartieran puntos de parada. De esta manera se les facilitarían la experiencia a las personas usuarias del transporte público.

<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	Incluido en la <b>LE1 PROP2</b>
<b>Plazo de ejecución</b>	2023 - 2024
<b>Prioridad de la medida</b>	Alta (☆☆☆)
<b>Indicadores</b>	I01, I02, I03
<b>Promotor/Responsable:</b>	Elche Parque Empresarial, Ayuntamiento de Elche, Generalitat Valenciana y operadores de transporte público y privado.

A continuación, se muestra un modelo de marquesina aplicable a nuestra propuesta de mejora de los puntos de parada.



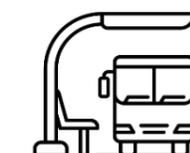
Fuente: Desarrolla

Con la realización de esta propuesta se intentará evitar la ejecución de paradas de transporte público que sean operadas por diferentes compañías de transporte, dispongan de puntos de parada diferentes.

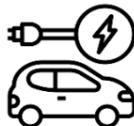
A modo de ejemplo, en la siguiente imagen se presenta una parada con dos marquesinas, de las cuáles una corresponde al transporte urbano y otra al interurbano en una de las salidas de la ciudad de Santiago de Compostela.



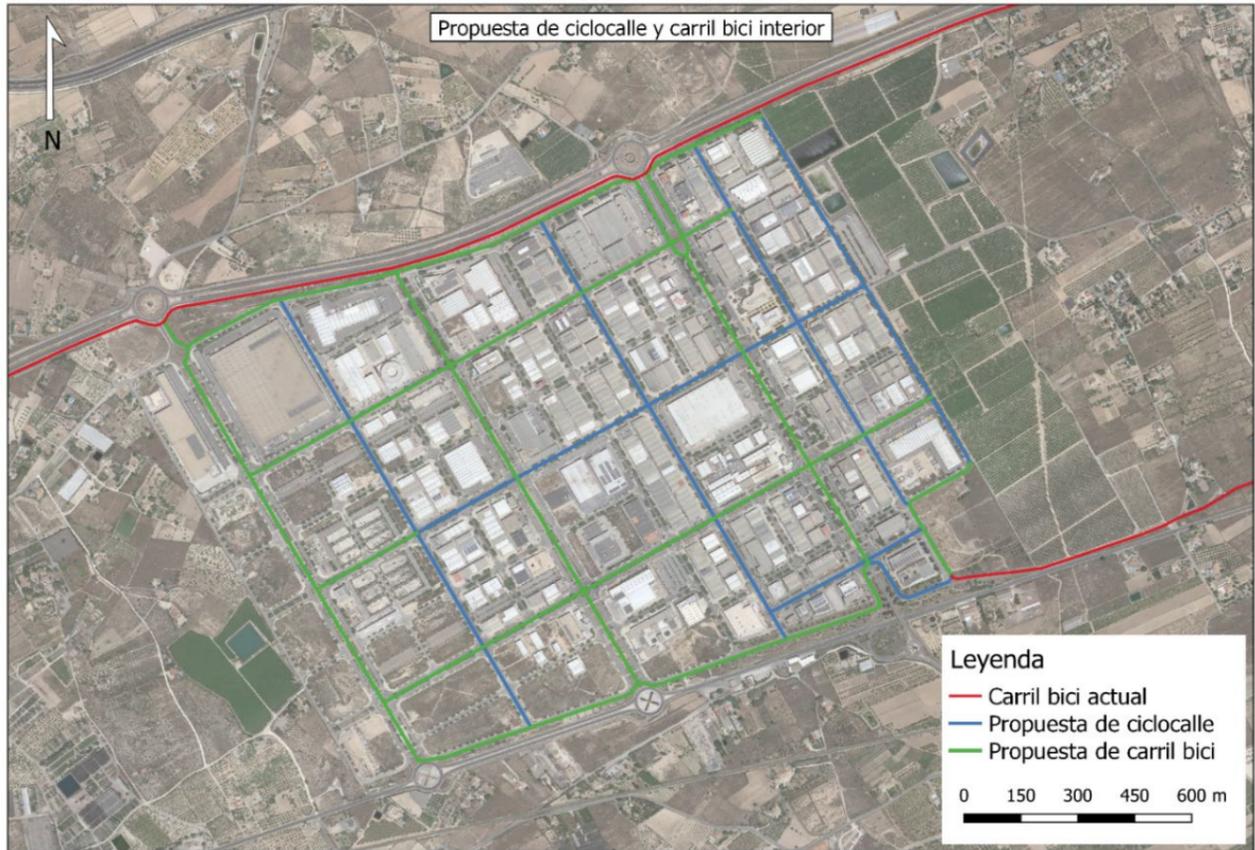
Fuente: Maps



Movilidad eléctrica

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:1	MOVILIDAD ELÉCTRICA										
LE-2	ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR (EMPRESAS Y TRABAJADORES) E IMPLANTACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS										
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es el aumento de la flota vehicular de las empresas del parque o las que a este acceden, que sean o híbridos o eléctricos. A su vez, para promover esta medida, se facilitarán una serie de puntos de recarga para vehículos eléctricos repartidos por todo el parque. Detallando un poco más los objetivos de estas propuestas, se resumen en los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible en la Comunitat Valenciana.</li> <li>- Estimular el desarrollo de la infraestructura de recarga asociada al vehículo eléctrico.</li> <li>- Colaborar en la ruptura de las barreras sociales, tecnológicas y sociales para que el ciudadano considere el vehículo eléctrico como una alternativa de movilidad asequible y que cubre todas sus necesidades.</li> <li>- Reducir las emisiones de efecto invernadero asociadas al sector del transporte y mejorar la calidad del aire en los núcleos urbanos.</li> <li>- Garantizar la vertebración del territorio en el desarrollo de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana.</li> <li>- Situar a la administración autonómica como ejemplo del nuevo modelo de movilidad sostenible mediante el uso del vehículo eléctrico y el desarrollo de la infraestructura asociada necesaria para sus propias necesidades.</li> <li>- Desarrollar un tejido industrial y empresarial en torno al vehículo eléctrico, que permita avanzar en el cambio de modelo productivo.</li> </ul> <p>Los <b>efectos esperados</b> se resumen en el impulso el vehículo eléctrico en el ámbito de la movilidad privada y en el favorecimiento de medidas que reduzcan los gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica.</p> <p>Esta serie de propuestas, van alineadas con las realizadas en el Plan de Movilidad Metropolitana de Alicante-Elche.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Coste estimado de la propuesta:</td> <td>13.300 € punto de recarga x 4 puntos de recarga = 53.200 €</td> </tr> <tr> <td>Plazo de ejecución</td> <td>2027 - 2028</td> </tr> <tr> <td>Prioridad de la medida</td> <td>Alta (☆☆☆)</td> </tr> <tr> <td>Indicadores</td> <td>I04, I05, I14, I15</td> </tr> <tr> <td>Promotor/Responsable:</td> <td>Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.</td> </tr> </table>	Coste estimado de la propuesta:	13.300 € punto de recarga x 4 puntos de recarga = 53.200 €	Plazo de ejecución	2027 - 2028	Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)	Indicadores	I04, I05, I14, I15	Promotor/Responsable:	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.
	Coste estimado de la propuesta:	13.300 € punto de recarga x 4 puntos de recarga = 53.200 €									
	Plazo de ejecución	2027 - 2028									
	Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)									
	Indicadores	I04, I05, I14, I15									
Promotor/Responsable:	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial.										
<p>A su vez, se propone la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos a lo largo de todo el parque empresarial. Esta propuesta es complementaria a la de la electrificación de la flota vehicular debido a que no se puede concebir una electrificación de la flota vehicular sin la implantación de puntos de recarga para estos vehículos.</p> <p>En la siguiente imagen se muestra a modo de ejemplo como podría ser un punto de recarga de vehículos eléctricos localizado en el parque empresarial.</p>											
 <p>Fuente: 20minutos</p>											
 <p>Fuente: 20minutos</p>											
 											

Infraestructura ciclista/VMP

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:1	INFRAESTRUCTURA CICLISTA											
LE-3	CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA INTERIOR											
<p>El <b>objetivo</b> de la propuesta es la reducción de los desplazamientos en vehículos privados, realizando de esta manera la promoción del uso de la bicicleta y/o VMP. La propuesta se basa en la construcción de carriles bici y ciclocalles, dependiendo de las características de cada vía, fomentando así los desplazamientos ciclistas. Los carriles bici se ejecutarán sin eliminar superficie de estacionamiento, en modalidad de senda ciclista/peatonal que aprovecha espacios libres residuales, franjas blandas de amortiguación de impactos, bulevares, etc, buscando la máxima integración ambiental con el entorno para conseguir itinerarios atractivos y al mismo tiempo seguros. La densidad de la red ciclista interior se podría ir ampliando en función de la demanda. A su vez, esta infraestructura ciclista interior, estará conectada con los carriles bici exteriores que transcurren tanto por la carretera CV-86 como por la carretera N-340.</p>	<p>Algunos de los <b>efectos esperados</b> de esta propuesta son tanto la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero como la disminución de la contaminación acústica reduciendo los niveles de ruido en las carreteras.</p> <p>Es importante realizar un fomento de este medio de transporte porque, además de reducir la contaminación tanto ambiental como acústica, promueve ciudades más sostenibles. Aparte de esto, supone una mejora de la salud de la ciudadanía, ya que un estilo de vida activo y saludable ayuda a prevenir enfermedades y mejora la salud mental y física de las personas.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1760 422 2175 562"><b>Coste estimado de la propuesta:</b></td> <td data-bbox="2175 422 2760 562">70.000 €/km de carril bici x 11,05 km = 773.500 € 5.000 €/km ciclocalle x 6.97 km = 34.850 € <b>Total = 808.350 €</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1760 562 2175 615"><b>Plazo de ejecución</b></td> <td data-bbox="2175 562 2760 615">2025 - 2027</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1760 615 2175 667"><b>Prioridad de la medida</b></td> <td data-bbox="2175 615 2760 667">Media (☆☆)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1760 667 2175 720"><b>Indicadores</b></td> <td data-bbox="2175 667 2760 720">I06, I07, I13, I14, I15</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1760 720 2175 772"><b>Promotor/Responsable:</b></td> <td data-bbox="2175 720 2760 772">Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial</td> </tr> </table>	<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	70.000 €/km de carril bici x 11,05 km = 773.500 € 5.000 €/km ciclocalle x 6.97 km = 34.850 € <b>Total = 808.350 €</b>	<b>Plazo de ejecución</b>	2025 - 2027	<b>Prioridad de la medida</b>	Media (☆☆)	<b>Indicadores</b>	I06, I07, I13, I14, I15	<b>Promotor/Responsable:</b>	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial
<b>Coste estimado de la propuesta:</b>	70.000 €/km de carril bici x 11,05 km = 773.500 € 5.000 €/km ciclocalle x 6.97 km = 34.850 € <b>Total = 808.350 €</b>											
<b>Plazo de ejecución</b>	2025 - 2027											
<b>Prioridad de la medida</b>	Media (☆☆)											
<b>Indicadores</b>	I06, I07, I13, I14, I15											
<b>Promotor/Responsable:</b>	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial											
<p>A continuación, se muestra la señalización tipo para las calles del parque empresarial.</p>												
 <p>Fuente: Elaboración propia</p>	 <p>Fuente: Burgos con bici</p>											
 <p>Fuente: Elaboración propia</p>												

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:2

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

LE-3

CONSTRUCCIÓN DE APARCABICIS/VMP A LO LARGO DE TODO EL PARQUE EMPRESARIAL

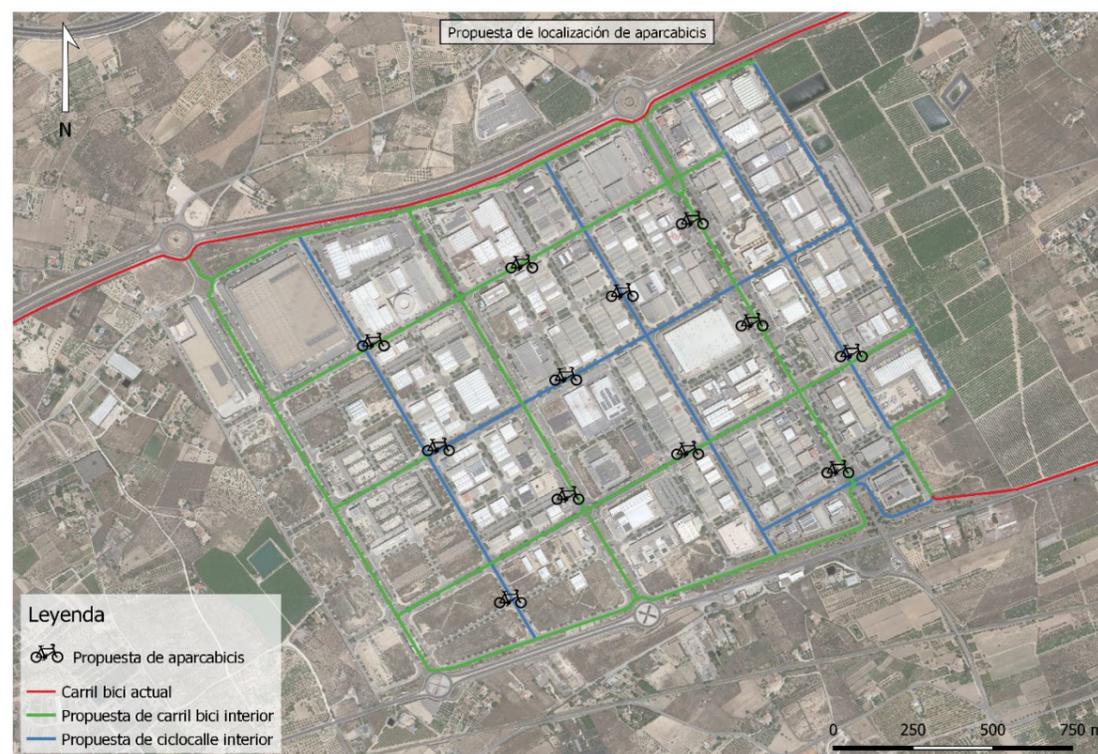
El **objetivo** de la propuesta es la dotación de la infraestructura necesaria que los usuarios de la bicicleta y/o VMP.

Entre los **efectos esperados**, se espera que se aumente la movilidad en este tipo de vehículos al dotar de puntos de aparcamiento dentro del parque empresarial, lo que iría de la mano con la disminución tanto de la contaminación acústica como de las emisiones contaminantes.

La propuesta actual de localización de aparcabicis, se resume en la construcción de 12 aparcabicis con 4 anclajes cada uno. De esta manera, se ampliará en 96 plazas, la capacidad de aparcamiento actual del parque empresarial.

La propuesta de localización, aparte de seguir el criterio de repartición de los aparcabicis a lo largo de todo el parque empresarial, también se basa en el criterio de congestión. Esto quiere decir que el mayor número de aparcabicis propuestos, se localización en los alrededores de las vías que más sufren el mal estacionamiento de vehículos. Entre estas calles se encuentran: Calle Charles Darwin, Calle Santiago Ramón y Cajal y Calle Manuel de Falla, entre otras.

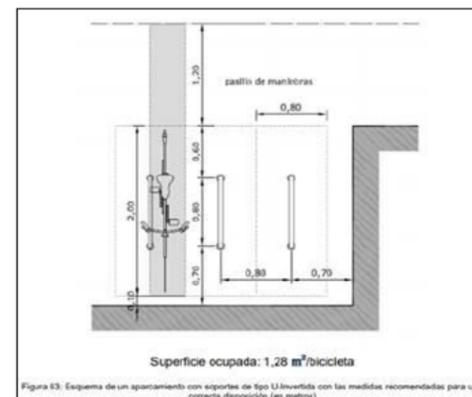
Además de esto, se recomienda que los aparcabicis se ejecuten en las inmediaciones de los pasos de peatones, posibilitando una mejora visibilidad en los pasos de peatones tanto a conductores como a peatones.



Fuente: Elaboración propia

Coste estimado de la propuesta:	105 €/ud. x 12 uds. = 1.260€
Plazo de ejecución	2023 - 2024
Prioridad de la medida	Media (☆☆) / Alta (☆☆☆)
Indicadores	I08, I13, I14, I15
Promotor/Responsable:	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial

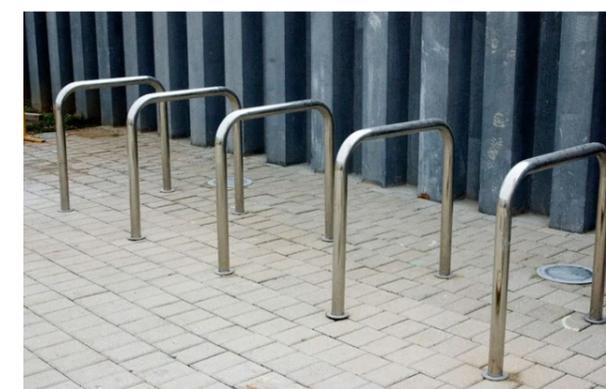
A continuación, se puede apreciar un ejemplo de cómo podrían ser las zonas de aparcamiento de bicis y VMP. Puede observarse que, cada amarre computa como 2,56 m<sup>2</sup> de suelo ya que cada bicicleta amarrada ocuparía una superficie de 1,28 m<sup>2</sup> de suelo.



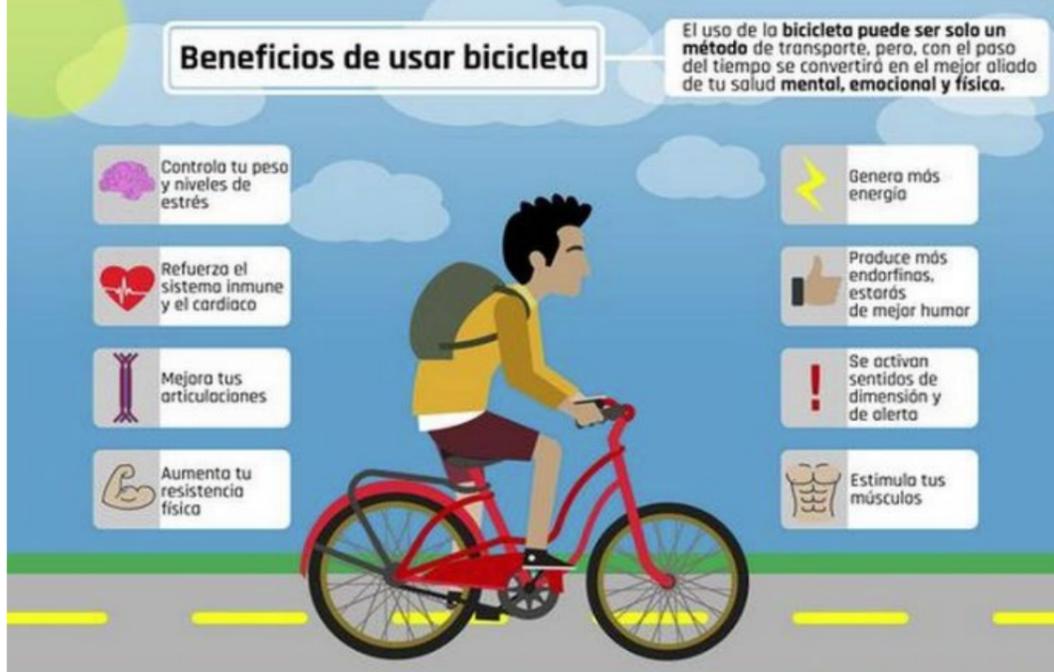
Fuente: Google



Fuente: Ayuntamiento de Pamplona



Fuente: Ayuntamiento de Madrid

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:3		INFRAESTRUCTURA CICLISTA	
LE-3		RECOMENDACIÓN DE IMPLANTACIÓN DE APARCABICIS/VMP EN EL INTERIOR DE PARCELAS PRIVADAS	
<p>El <b>objetivo</b> de la propuesta es la dotación de una oferta de estacionamientos seguros para bicicletas y/o VMP de tal forma que las personas trabajadoras puedan aparcar sus vehículos en el interior de las parcelas privadas. De esta manera, se pretende aumentar la percepción de seguridad de las personas usuarias de los mismos.</p> <p>Entre los <b>efectos esperados</b>, se espera que el uso de la bicicleta como medio de transporte al parque empresarial aumente. De esta manera se pretenden reducir los atascos tanto en las vías interiores del polígono y de la ciudad como en las vías interiores.</p> <p>La presente propuesta está relacionada directamente con el resto de las propuestas de la línea estratégica de movilidad ciclista, de tal forma que, entre todas las propuestas, se pueda avanzar hacia un sistema de transporte más sostenible.</p> <p>Por otra parte, es importante el fomento de la movilidad sostenible por parte de las empresas entre sus trabajadores ya que, además de reducir la contaminación tanto ambiental como acústica, promueve ciudades más sostenibles. Aparte de esto, supone una mejora de la salud de la ciudadanía, ya que un estilo de vida activo y saludable ayuda a prevenir enfermedades y mejora la salud mental y física de las personas.</p>		<p><b>Coste estimado de la propuesta:</b></p> <p><b>A determinar</b> Precio aproximado de cada aparcabicis = 200 € Precio aproximado de cada aparcapatinetes = 2.000 €</p>	
		<p><b>Año de ejecución</b></p> <p>2023 - 2024</p>	
		<p><b>Prioridad de la medida</b></p> <p>Baja (☆) / Media (☆☆)</p>	
		<p><b>Indicadores</b></p> <p>I06, I08, I13, I14, I15</p>	
		<p><b>Promotor/Responsable:</b></p> <p>Empresas interesadas</p>	
		<p>La tipología de los aparcamientos puede variar en función tanto de la demanda de los mismos como de las instalaciones de las que disponga la empresa interesada en implantar esta medida.</p>	
 <p>Fuente: Chicsmart</p>		 <p>Fuente: Adosa</p>  <p>Fuente: Yupcharge</p>	
		<p>Cabe destacar que el precio de la dotación de los aparcabicis/VMP dependerá de cada empresa, del tipo de infraestructura del que se quiera dotar a las parcelas y de la cantidad de aparcabicis/VMP de los que cada una quiera disponer.</p>	

## Flexibilidad horaria y teletrabajo

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:1	FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO			
LE-4	FOMENTO DEL TELETRABAJO Y FLEXIBILIDAD HORARIA			
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es el de flexibilizar los horarios para posibilitar a los empleados una mayor conciliación familiar, al igual que sirve para promover los medios de transporte impulsados para mejorar la movilidad al parque empresarial.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Coste estimado de la propuesta:</td> <td>A determinar</td> </tr> </table>	Coste estimado de la propuesta:	A determinar
Coste estimado de la propuesta:	A determinar			
<p>Entre los <b>efectos esperados</b>, se encuentra tanto el aumento del uso de los medios de transporte alternativos al vehículo privado como la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores de las diferentes empresas del parque empresarial.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Plazo de ejecución</td> <td>2025 - 2028</td> </tr> </table>	Plazo de ejecución	2025 - 2028
Plazo de ejecución	2025 - 2028			
<p>Según los resultados de las encuestas realizadas a los empleados, las horas de entrada con mayor registro de empleados, van desde la franja horaria, que va desde las 06:00 h a las 06:30 h, hasta franja horaria que va desde las 08:30 h hasta las 09:00 h.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Prioridad de la medida</td> <td>Media (☆☆)</td> </tr> </table>	Prioridad de la medida	Media (☆☆)
Prioridad de la medida	Media (☆☆)			
<p>Este amplio rango de horas de entrada evita quizás, por una parte, la congestión en las horas de entrada, pero, por otra parte, provoca que los empleados realicen su salida del trabajo en horas muy diferentes.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Indicadores:</td> <td>I09, I10, I13, I14, I15</td> </tr> </table>	Indicadores:	I09, I10, I13, I14, I15
Indicadores:	I09, I10, I13, I14, I15			
<p>Es por esto que, realizando un ajuste horario, reduciendo tanto las horas de entrada como sobre todo las horas de descanso para la comida, se produciría una mayor concentración de trabajadores que entraran y salieran a la misma hora, haciendo así que se pudieran mover en medios de transporte colectivos.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Promotor/Responsable:</td> <td>Elche Parque Empresarial y empresas interesadas</td> </tr> </table>	Promotor/Responsable:	Elche Parque Empresarial y empresas interesadas
Promotor/Responsable:	Elche Parque Empresarial y empresas interesadas			
<p>El teletrabajo se ha estado implantando en muchas empresas en los últimos años, sobre todo después de la crisis sanitaria vivida en el año 2020. Esta modalidad de trabajo presenta numerosos beneficios, entre los que se encuentran:</p>		<p>El teletrabajo se ha estado implantando en muchas empresas en los últimos años, sobre todo después de la crisis sanitaria vivida en el año 2020. Esta modalidad de trabajo presenta numerosos beneficios, entre los que se encuentran:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Flexibilidad:</b> El teletrabajo permite a los empleados tener una mayor flexibilidad en cuanto a su horario y lugar de trabajo, lo que puede mejorar su calidad de vida y permitirles equilibrar mejor su vida laboral y personal.</li> <li>2. <b>Reducción de costos:</b> El teletrabajo puede reducir los costos de transporte, comida, y ropa de trabajo, así como reducir la necesidad de tener una oficina física, lo que puede resultar en ahorros para el empleado y el empleador.</li> <li>3. <b>Mayor productividad:</b> El teletrabajo puede aumentar la productividad de los empleados, ya que pueden evitar las distracciones y las interrupciones que pueden ocurrir en un ambiente de oficina, y pueden trabajar en un ambiente más cómodo y adaptado a sus necesidades.</li> <li>4. <b>Reducción del impacto ambiental:</b> El teletrabajo puede reducir el impacto ambiental, al reducir la necesidad de transporte y la emisión de gases de efecto invernadero.</li> <li>5. <b>Mayor inclusión:</b> El teletrabajo puede permitir a personas con discapacidades o limitaciones físicas tener mayores oportunidades de empleo y participación en el mercado laboral.</li> <li>6. <b>Mayor seguridad:</b> El teletrabajo puede ofrecer un mayor nivel de seguridad, al evitar los riesgos asociados con los desplazamientos al lugar de trabajo, especialmente en áreas con altos niveles de violencia o inseguridad.</li> </ol>		
 <p>Fuente: Netrisk prevención</p>	 <p>Fuente: Ethic</p>			
				

Medidas de gestión de la movilidad

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:1	MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD											
LE-5	CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE MOVILIDAD											
<p>El <b>objetivo</b> de esta propuesta es el de crear un organismo de gestión de la movilidad en el que participen representantes de los diferentes actores de la movilidad de Elche Parque Empresarial.</p> <p>Los <b>efectos esperados</b> de la propuesta son la coordinación entre todos los agentes involucrados en la movilidad tanto en el parque empresarial como en las poblaciones afectadas. De esta manera, las posibles actuaciones en materia de movilidad podrán ser consensuadas entre todos los que en ella participen.</p> <p>Se propone la creación de un órgano de participación y de toma de decisiones en consenso con el órgano de gestión del parque empresarial y los ayuntamientos de las poblaciones afectadas.</p> <p>El grupo de trabajo tratará de canalizar y fomentar la participación empresarial, avanzar hacia un modelo de movilidad más segura, sostenible, saludable y accesible, y conseguir tener un entorno más pacificado creando un foro de debate en el que impulsar nuevos proyectos y propuestas consensuados con la participación de representantes de empresas y trabajadores, así como de técnicos municipales.</p> <p>A continuación, se puede apreciar un ejemplo de cómo podría ser la disposición del grupo de trabajo sobre movilidad, en el caso de la imagen, celebrado en el Ayuntamiento de Guadalajara.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Coste estimado de la propuesta:</td> <td>10.000 €/año</td> </tr> <tr> <td>Plazo de ejecución</td> <td>2023 - 2031</td> </tr> <tr> <td>Prioridad de la medida</td> <td>Alta (☆☆☆)</td> </tr> <tr> <td>Indicadores:</td> <td>I11, I12, I13</td> </tr> <tr> <td>Promotor/Responsable:</td> <td>Elche Parque Empresarial, Ayto. de Elche y agentes involucrados</td> </tr> </table>	Coste estimado de la propuesta:	10.000 €/año	Plazo de ejecución	2023 - 2031	Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)	Indicadores:	I11, I12, I13	Promotor/Responsable:	Elche Parque Empresarial, Ayto. de Elche y agentes involucrados	<p>El grupo de trabajo tendrá como principal objetivo el de aglutinar a las diferentes empresas que tienen un papel en la movilidad tanto dentro del parque como hacia el parque.</p>
Coste estimado de la propuesta:	10.000 €/año											
Plazo de ejecución	2023 - 2031											
Prioridad de la medida	Alta (☆☆☆)											
Indicadores:	I11, I12, I13											
Promotor/Responsable:	Elche Parque Empresarial, Ayto. de Elche y agentes involucrados											
												
<p>Fuente: Ayuntamiento de Guadalajara</p>	<p>Fuente: Google</p> 											

#### I.5.4. CRONOGRAMA

En la siguiente tabla, se muestra un cronograma de ejecución de las propuestas descritas. Este está diferenciado por Línea Estratégica, Indicadores relacionados y el periodo de ejecución en el que se realizará cada propuesta. El periodo de ejecución se divide por corto plazo (2023 y 2024), medio plazo (2025 – 2028) y largo plazo (2029 – 2031).



## I.5.5. PRESUPUESTO

A continuación, se muestran los costes totales de la implantación de las medidas propuestas en base al diagnóstico realizado.

**Tabla 3 Presupuesto estimado de ejecución**

<b>LE-1. TRANSPORTE PÚBLICO</b>			
<i>Actuación</i>	<i>Medición</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Coste</i>
1. PUESTA EN SERVICIO DE UN AUTOBÚS LANZADERA DESDE ELCHE	1	150 €/día	36.900
2. MEJORA DE LOS PUNTOS DE PARADA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	18	15.000	270.000
3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LA RED METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO	-	50.000	50.000
4. CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO EN LAS INMEDIACIONES DE ELCHE PARQUE EMPRESARIAL	-	-	614.760
4.1. Construcción de apeadero	1	600.000	600.000
4.2. Puesta en servicio de autobús lanzadera	1	100 €/día	24.600
5. CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE BRT DESDE ELX CARRÚS HASTA ALICANTE ESTACIÓN DE AUTOBUSES	1	6.484.500	6.484.500
6. COORDINACIÓN ENTRE LOS DIFERENTES OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO	-	-	*
<b>LE-2. MOVILIDAD ELÉCTRICA</b>			
<i>Actuación</i>	<i>Medición</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Coste</i>
1. ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR (EMPRESAS Y TRABAJADORES) E IMPLANTACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	4	13.300	53.200
<b>LE-3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA/VMP</b>			
<i>Actuación</i>	<i>Medición</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Coste</i>
1. CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA INTERIOR	1	808.350	808.350
2. CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE APARCABICIS/VMP A LO LARGO DEL PARQUE EMPRESARIAL	12	105	1.260
3. IMPLANTACIÓN DE APARCABICIS/VMP EN EL INTERIOR DE PARCELAS PRIVADAS	-	-	-
<b>LE-4. FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO</b>			
<i>Actuación</i>	<i>Medición</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Coste</i>
1. FOMENTO DEL TELETRABAJO Y FLEXIBILIDAD HORARIA	-	-	-
<b>LE-5. MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD</b>			
<i>Actuación</i>	<i>Medición</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Coste</i>
1. CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE MOVILIDAD	1	10.000	10.000
<b>GASTOS TOTALES (€)</b>			<b>8.953.570</b>

\*Propuesta incluida en la LE1-PROP2

En la tabla anterior se muestran las actuaciones contempladas en el Plan de Movilidad, aunque algunas de ellas no dispongan de precio, debido a que son recomendaciones realizadas hacia las empresas, por lo que el presupuesto de su ejecución puede ser variable dependiendo del tipo de actuación que realicen. Independientemente de esto, a todas las propuestas se les debe dar importancia debido a la relevancia que pueden tener en la planificación de la movilidad futura del parque.

Los gastos totales a asumir son de 8.953.370 euros. Cabe destacar que, del presupuesto total, 7.699.260 euros están destinados a la ejecución de las propuestas **LE1-PROP4.1** y de **LE1-PROP5**, las cuales están recogidas dentro del PMoMe de Alicante-Elche. El importe de 1.254.310 euros restante está destinada a la ejecución de propuestas a realizar en el propio parque.

## I.5.6. INDICADORES DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

1. TRANSPORTE PÚBLICO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I01. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público después del Plan	0	+	Encuestas del Plan y futuras
I02. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales	2,8	15	Encuestas del Plan y futuras
I03. Número de paradas dentro de Elche Parque Empresarial	18	22	Encuestas del Plan y futuras
2. MOVILIDAD ELÉCTRICA			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I04. Inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Elche
I05. Número de puntos de recarga para vehículos eléctricos	2	6	Ayuntamiento de Elche
3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA/VMP			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I06. % desplazamientos en bicicleta respecto del total desplazamientos anual	1,3	10	Encuestas del Plan y futuras
I07. Longitud de infraestructura ciclista (metros) dentro del parque antes y después del Plan (carril bici y ciclocalle)	0	18	Encuestas del Plan y futuras y Ayuntamiento de Elche
I08. Número de aparcabicis dentro del parque antes y después del Plan	A determinar	12	Ayuntamiento de Elche
4. FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I09. % trabajadores que realizan teletrabajo	37,9	45	Encuestas en Plan y futuras
I10. Reducción del tráfico de vehículos en horas punta	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche
5. MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I11. Número de agentes implicados en la mesa de la movilidad	0	+	Encuestas del Plan y futuras
I12. Número de reuniones (anuales) realizadas por la mesa	0	4	Encuestas del Plan y futuras

6. EQUIDAD DE GÉNERO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I13. Inversión económica en propuestas y programas relacionados con la igualdad en la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial
7. MEDIOAMBIENTALES			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I14. Emisiones de CO <sub>2</sub> (Tn/año)	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial
I15. dB (LAeq media) de nivel sonoro de recepción externo producido por el tráfico (promedio de los 6 puntos de medición)	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial

## I.6. ACTUACIONES PARA LA EQUIDAD DE GÉNERO

La consideración del género en el estudio de la movilidad de las personas es necesario tenerlo en cuenta a la hora de diseñar políticas y elaborar planes de movilidad.

La movilidad sostenible es un punto de equilibrio entre tres factores: las necesidades económicas, las sociales y las relacionadas con el medio ambiente. Pero, además, debe ser un proyecto exitoso en términos de eficacia y equidad, y es que no se alcanzará una verdadera movilidad sostenible mientras no se consiga que hombres y mujeres tengan las mismas posibilidades de acceso a los medios más sostenibles de transporte, y no consigan tener una misma concienciación al respecto.

Según diversos autores consultados, los factores que inciden en las pautas de movilidad femenina son:

- Aspectos socioeconómicos. Todavía son mayoría los hogares donde son ellas las que se ocupan principalmente de los trabajos domésticos y algunas de esas tareas se realizan fuera del domicilio. Muchas de ellas, además de ocuparse del hogar tienen un empleo, por lo que presentan pautas de movilidad aún más complicadas.
- Aspectos relacionados con la gestión del territorio y la accesibilidad. En este sentido, las ciudades, según numerosos estudios, han sido diseñadas en su mayoría, para un grupo de personas muy específico: hombres, blancos, con buenas condiciones físicas, con empleo y coche. Es por ello que las intervenciones de la movilidad deben tender a compensar este diseño previo a través de favorecer la accesibilidad universal.
- Aspectos relacionados con la seguridad. A medio camino entre los dos grupos anteriores, este aspecto es importantísimo. Las políticas de movilidad sostenible deben revertir la falta de seguridad de las mujeres en sus desplazamientos (bien por temas de violencia machista, bien por la inseguridad para este colectivo que ofrecen los diseños urbanos), y su derecho a disfrutar del espacio público.

En el diagnóstico se han podido observar las circunstancias concretas desde la perspectiva de género, constatándose diferencias entre hombres y mujeres, en una conducta tan cotidiana y habitual como son los desplazamientos del día a día. En este sentido, se pueden obtener conclusiones que afianzan la necesidad de establecer un programa de actuaciones convergente hacia esa idea.

Estos datos impulsan la necesidad de buscar la equidad en las actuaciones que forman parte del programa del Plan, para contribuir a mejorar la movilidad de las mujeres, haciéndola más sostenible y segura:

- Referentes a la movilidad peatonal destacan aquellas que mejoran la seguridad y el confort a la hora de desplazarse a pie como la continuidad de los itinerarios peatonales, las mejoras de las aceras y los cruces, el control en la instalación de bolardos y la eliminación de los vehículos sobre las aceras.
- La mejora del estado de las aceras, sobre todo en cuanto a iluminación, ayuda a que los movimientos a pie sean más agradables.

- Dentro del grupo de medidas de accesibilidad, mejorarán la calidad de vida de las mujeres de mayor edad las medidas de adaptación de bordillos y pasos de peatones, las mejoras de los accesos a la parada de transporte público, y la potenciación de los espacios públicos por el mayor uso que se da del transporte público en este sector poblacional.

Del resto de medidas, todas las que contribuyan a crear un mejor ambiente en las calles, harán que los viajes sean más demandados a pie, como el calmado del tráfico, haciendo de los espacios públicos unos lugares tranquilos y pacíficos para obtener una calidad de vida superior a la actual.

El desarrollo del presente Plan deberá acometer, por lo tanto, acciones encaminadas a articular medidas que ayuden a la equidad de género.

El presente Plan de Movilidad de Elche Parque Empresarial ha sido redactado, por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L., empresa adjudicataria del contrato de SERVICIO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (PMS) DEL ÁREA INDUSTRIAL ELCHE-PARQUE EMPRESARIAL.

El equipo redactor de este documento está compuesto por las siguientes personas:

Ferran Samper Salvador. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Paula Selma Villalonga. Ingeniera Técnica Agrícola y Licenciada en Ciencias Ambientales.

David Saura Blasco. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Pablo Mato Rozas. Técnico de Transporte y Territorio.

Esteban Reygadas Padilla. Técnico de Transporte y Territorio.