

IV. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO CUALITATIVO

La participación es un elemento vital para el diseño e implementación de cualquier proyecto de sostenibilidad, motivo por el cual es necesario involucrar a toda la comunidad universitaria en el proceso de definición del plan de movilidad sostenible.

Durante la fase de diagnóstico resulta imprescindible conocer la opinión que los miembros de la universidad tienen del sistema de movilidad existente, así como las propuestas que realizan para su mejora. La expresión de las percepciones relativas a la movilidad puede realizarse a nivel individual y/o de forma colectiva a través de distintos canales.

De forma complementaria al diagnóstico técnico, se ha realizado un diagnóstico cualitativo que permite obtener una información más completa de la situación actual de los tres Campus en términos de movilidad, al tiempo que fomenta la participación de la comunidad universitaria.

A continuación, se reflejan los resultados más significativos del proceso participativo implementado en el presente diagnóstico a través de:

- Taller participativo en la Subcomisión de Movilidad Sostenible
- Reunión con la plataforma “Indignats amb Renfe”
- Sugerencia de la Delegación de Alumnos
- Encuesta de movilidad que incluye tanto una serie de preguntas con posibilidades de respuesta cerrada, como una pregunta de respuesta abierta.

1. SUBCOMISIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La **Subcomisión de Movilidad Sostenible** de la UPV es un órgano creado en el seno de la Comisión Ambiental de la UPV, destinado al fomento de la movilidad sostenible y que sirve de instrumento de participación de la comunidad universitaria. La Subcomisión de Movilidad Sostenible recaba y debate las posibles propuestas para la mejora de la movilidad de la UPV y realiza un control y seguimiento detallado de las actuaciones derivadas del Plan de Movilidad Sostenible de la UPV.

El **29 de marzo de 2022** se celebró un **taller participativo** con la finalidad de proponer y debatir propuestas relativas al fomento de la movilidad sostenible en la UPV.

En dicho taller **participaron**:

- Débora Domingo Calabuig; Vicerrectora de Desarrollo Sostenible/Presidenta CMOV
- M^a Dolores Raigón Jiménez; Directora del Área de Transición Verde
- Cristina Martí Barranco; Representante de Medio Ambiente
- Carmen Gemma Bellver Navarro; Gestora de movilidad/Secretaria CMOV

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- José Sahuquillo García y Joaquim Francesc Arlandis Navarro; Representantes sindicales mayoritarios
- Pau Miró Martínez y José Miro Moratal; Representantes de campus externos
- Rafael Haya Máñez; Delegación de alumnos
- Francisco Izquierdo Sebastián y Héctor Castillo Andreu; Servicio de Infraestructuras
- Francisco Miguel Baena Aroca; Unidad de Servicios Generales
- Carlos Gómez Alfonso; Área de Infraestructuras y Gestión de Espacios
- Tomás Ruíz Sánchez; Experto en movilidad, DIIT
- Tomás Gómez Navarro, Vicente Bermúdez Tamarit y Javier Pérez Igualada; Comisión Ambiental.
- Rafael Marín Sánchez Director del Área de Infraestructuras y Gestión de Espacios

Para orientar el debate se plantearon las siguientes **líneas**:

- Uso racional del vehículo privado
- Fomento del desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo
- Importancia de la participación del alumnado

Y las **propuestas realizadas** se enumeran a continuación:

COCHE/MOTO

- ✓ Restringir el uso del vehículo, reduciendo de forma progresiva la oferta de aparcamiento.
- ✓ Eliminar los parkings de superficie, y utilizar esa superficie para otros usos.
- ✓ Identificar los usuarios de coches cautivos y fomentar los parkings disuasorios para ellos.
- ✓ Dar prioridad en el aparcamiento a los que vienen de fuera de Valencia por las carencias del transporte público en el área metropolitana.
- ✓ Establecer un parking inteligente por zonas y por colectivo.
- ✓ Incentivar la creación de plazas para Vehículos de Alta Ocupación (VAO).
- ✓ Estudiar la posibilidad de cobrar por el uso del parking.
- ✓ Implementar un parking inteligente, con registro de la matrícula, y que el precio varíe en función del domicilio y la ocupación.
- ✓ Fomentar compartir coche mediante la información disponible y la tecnología Big Data, que la UPV pueda identificar y poner en contacto a usuarios con origen – destino y horario compatible.
- ✓ Posibilidad de revertir las plazas de aparcamiento de motos existentes en zona peatonal si interfieren con la movilidad peatonal.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- ✓ Plantear alguna medida de penalización para la circulación en zona peatonal / estacionamiento de motocicletas fuera de las plazas habilitadas.
- ✓ Aplicar medidas contra las motos que aparcen fuera de plaza como aviso a la policía. Esto habría que formalizarlo previamente con el Ayuntamiento.
- ✓ Adaptar la flota de la UPV aplicando criterios sostenibles. Primero habría que disponer de un inventario actualizado y fomentar la transición.
- ✓ El criterio para los servicios externalizados debe ser pedirles que apliquen criterios de movilidad sostenible. Ya hay servicios que los están implementando (ejemplo: Seguridad usa motos eléctricas), pero otros todavía no.

TRANSPORTE PÚBLICO

- ✓ Formar e informar en relación al TPC de manera continua. Persuadir de las ventajas del transporte público y de las desventajas del uso del vehículo privado.
- ✓ Perseguir/presionar a la administración pública (Ayuntamiento, Conselleria, Ministerio) para la mejora del TPC. Incluir al Ministerio de Fomento para la mejora de la oferta (servicio de RENFE) y que el transporte público sea de calidad. Que la UPV funcione como "LOBBY" para incentivar el transporte público.
- ✓ Mejorar la frecuencia y número de autobuses y tranvías que llegan hasta la UPV.
- ✓ Subvenciones de transporte para los alumnos de la UPV. Un bono transporte UPV para que el alumnado no pague el transporte público: se propone un apoyo financiero dirigido al alumnado, utilizando lo recaudado del parking (transmitir que es un cobro que no tiene afán recaudatorio).
- ✓ Poner en marcha una tarjeta única universitaria que incluya el uso del TPC.
- ✓ Es necesario primero aportar soluciones antes de implementar medidas restrictivas.

DESPLAZAMIENTO A PIE, BICICLETA Y PATINETE

- ✓ Fomento de la peatonalización dentro del campus: crear y compartir un mapa en el que se muestre cómo moverse y los tiempos que se tarda en desplazarse.
- ✓ Fomento de la peatonalización en el acceso: educar para que las personas que viven a 10-15 minutos vayan andando. Usar cartelería informativa sobre las ventajas de ir andando, entre otras.
- ✓ Crear flota de bicis para desplazamiento dentro del campus cuando las distancias a recorrer sean grandes.
- ✓ Utilizar indicadores reales de los robos que se efectúan en la UPV para quitar el miedo a los alumnos a que roben las bicicletas.
- ✓ Hace falta incentivar la seguridad para las bicicletas/patinetes mediante el uso de buenos candados.
- ✓ Implantar jaulas para guardar las bicicletas/patinetes. Ampliar y difundir el aparcamiento cerrado.
- ✓ Ofrecer la opción de bicicletas/patinetes de préstamo.
- ✓ Difundir que, si el alumno no dispone de aparcabicis próximo a su domicilio, puede solicitarlo al Ayuntamiento y que su gestión es rápida.
- ✓ Se propone dar ayudas para adquirir bicicletas si se justifica el acceso al campus en bici.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- ✓ Fomentar que el alumnado tenga un seguro que cubra accidentes y robo de bicicletas. Difundir el seguro estudiantil para robos de bicis.
- ✓ Fomentar la “Multimodalidad”.
- ✓ Mejorar el carril bici de la Avenida dels Tarongers.
- ✓ Ayuda/incentivos para comprar o alquilar vehículos (bicis o patinetes).
- ✓ Regalo de candados seguros.
- ✓ Difundir que el CEDAT arregla bicis.

PARTICIPACIÓN, EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

- ✓ Fomentar la representación y participación estudiantil en todos los temas, también en la movilidad sostenible. Implicar más a los estudiantes para mejorar las cosas importantes del Campus. Se propone incluir a los estudiantes en la Mesa Interadministrativa.
- ✓ Hacer posible la evaluación de planes individuales de movilidad. Crear puntos de información para dar alternativas personalizadas sobre cómo llegar a la UPV.
- ✓ Crear un Living Lab con estudiantes (Ayuntamiento junto a la Universidad para generar ideas innovadoras).
- ✓ Se plantea la cuestión de cómo “llegar” a los estudiantes. Es necesario cambiar los canales de comunicación para adecuarlos a los que usa la juventud. Se plantea la opción de buscar alumnos “influencers” como canales de comunicación.
- ✓ Se propone empezar a plantear acciones para fomentar la concienciación de PAS y PDI sobre el CO2 que se emite en los viajes institucionales, especialmente en avión. Se propone empezar difundiendo el contenido de la guía elaborada por el grupo de trabajo de la CRUE.

ACCIONES DE TIPO ORGANIZATIVO

- ✓ Posibilidad de adecuar los horarios del campus, para evitar el pico de estudiantes a las horas punta y la saturación del TPC.
- ✓ Reducir el número de días de clases presenciales en la universidad es complicado, hay limitaciones de presencialidad por ley.

2. PLATAFORMA “INDIGNATS AMB RENFE”

El día **28 de marzo de 2022** se celebró una reunión con Joana Oliver y José María García como usuarios de Renfe y miembros de la plataforma “Indignats amb Renfe”.

Las **conclusiones** de dicha reunión y de los documentos enviados con posterioridad se recogen a continuación.

PROBLEMÁTICA

A raíz del deterioro del servicio en los últimos años, hace cuatro años se constituyó una organización espontánea a través de las redes sociales: plataforma “Indignats amb Renfe”.

Ahora tiene más de 250 usuarios y 25 entidades municipales se han adherido, entre ellas el Ayuntamiento de Valencia.

Se quejan de la **impuntualidad, la baja frecuencia y la baja fiabilidad** (se anulan servicios en el último momento por averías). El usuario no tiene la seguridad de poder llegar a clase/trabajar a tiempo. La consecuencia es que el número de usuarios de tren de cercanías se ha reducido en los últimos años.

Piensan que Renfe está realizando una mala gestión del servicio, además de las deficiencias a la hora de informar a los usuarios de los cambios y problemas. Esto afecta tanto al tren de cercanías como al de media distancia.

Se han reunido con Renfe y la causa que señalan es que la infraestructura es obsoleta y no hay suficientes maquinistas, debido a la **falta de recursos**. El AVE se lleva la mayor parte de recursos y **la red de cercanías se ha quedado obsoleta**.

El Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana dicen que no pueden hacer nada porque la competencia es estatal.

En enero 2022, la Ministra de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se comprometió a implementar un plan de acción para mejorar la situación. Impulsó la **iniciativa “Centinela Cercanías Valencia”** para la mejora del servicio; y creó un grupo de trabajo que se reúne semanalmente con asistencia de representantes del Ministerio, Generalitat Valenciana, Renfe y Adif.

La plataforma lo considera **insuficiente** porque afirma que el objetivo no puede quedarse solo en recuperar los niveles pre-Covid porque ya eran malos. Además, piensan que el análisis en los primeros meses de implantación del plan de acción presenta carencias.

Con respecto a la **tarjeta SUMA** puesta en marcha desde el 31 de enero de 2022 por la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, opinan que debería incluir la totalidad del servicio de Cercanías de Valencia en la zonificación, lo que genera desigualdades territoriales.

PROPUESTAS DE CHOQUE URGENTES

1. Realizar una reestructuración de horarios y servicio, para intentar garantizar el 100% de los trenes, tanto en el servicio de Cercanías, como en la Media Distancia.

2. Adecuar el servicio al personal y el material del que se dispone, al menos de manera provisional hasta que se restaure la plantilla, y lleguen vehículos, al menos para garantizar el servicio que se oferta. Las supresiones sin anunciar causan un gran perjuicio a las viajeras, y es mucho más razonable adecuar el servicio para que se cumpla el horario de trenes establecido.

3. Redistribuir el servicio para aumentar la frecuencia en las horas Punta, en aras de evitar aglomeraciones, con trenes en doble composición, en la medida de lo posible, y disminuir en la misma proporción, el servicio en las horas Valle.

4. Reducir el aforo de los trenes en proporciones seguras, evidentemente dando un servicio de refuerzo que garantice las distancias y la calidad del servicio.

5. Extremar la limpieza en el interior de los trenes, en especial las zonas donde hay contactos, (pasamanos, mecanismos de apertura de puertas, etc)

6. Abrir de manera sistemática los tornos de salida de las estaciones donde se producen aglomeraciones, ya que es difícil guardar la distancia y aumenta el riesgo.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

7. Reestructuración de las tarifas, los billetes y los abonos para integrarlos en dispositivos más ágiles y genéricos, economizando las tarifas y haciéndolos flexibles, aumentando, así mismo, el tiempo de duración de los mismos.

8. Aumentar la plantilla de Renfe para poder garantizar el servicio que se oferta, e incluso ampliarlo. En la actual oferta de empleo que está en marcha, aunque de manera provisional, ninguna de las 475 plazas es para Valencia.

PROPUESTAS A TENER EN CUENTA EN POSTERIORES ACTUACIONES

- Hay que seguir priorizando las medidas que mejoren la calidad del servicio, y como ejemplo se puede apuntar la prolongación de la mayoría de andenes de la línea C6, y que no supone ninguna mejora.
- Apertura del túnel entre Valencia y Sant Isidre, está la obra realizada desde hace 12 años, solo falta la rampa de salida hacia València, y no se realiza, con lo que hay que dar un rodeo hasta Fuente de San Luis y cambiar el sentido de la marcha.
- Duplicar la vía hasta Aldaia, en una primera fase, y posteriormente hasta Bunyol, así como acometer su electrificación, en principio hasta Bunyol, y posteriormente hasta Utiel, además de ampliar la C3 hasta Camporrobles, como última población del País Valencià en esa línea.
- Reconfigurar las marchas de los trenes, ya que en muchas ocasiones se solapan los Cercanías y los Regionales, que además han ampliado las paradas, (lo hicieron con las obras del tercer carril entre València y Castelló, y todavía no se han regularizado, dándose la circunstancia de solaparse con otros trenes y horarios, aumentando muchísimo el tiempo de viaje.
- Reconfigurar, también, las paradas de los trenes regionales de la línea C3, para que hagan servicio regional, y se faculden las paradas entre Utiel y Cuenca con esta modalidad. De la misma manera, realizar de manera análoga en los trenes regionales más allá de Caudiel, para que se consideren las paradas facultativas que tanto se utilizan en la comunidad de Aragón o en la línea de Alcoi.
- Integrar la red de cercanías en una red general conjunta, entre EMT, autobuses interurbanos, y Ferrocarril de la Generalitat Valenciana, que se complementen en vez de hacerse la competencia. Así mismo potenciar la intermodalidad entre ellos y los carriles bici.
- Acondicionar los vehículos y las estaciones para potenciar el uso de la bicicleta, es vergonzoso que en algunos trenes no se puedan transportar más de tres bicicletas. Técnicamente es posible, y se podrían habilitar asientos abatibles para compaginar su uso, con espacios para bicis, como ocurre en multitud de países europeo.

PROPUESTAS CON UNA VISION DE FUTURO MÁS AMPLIA

Teniendo en cuenta la información sesgada que se da de los proyectos del Corredor Mediterráneo, el Túnel Pasante, el acceso al Port de València, o el soterramiento de la Estación Central, quedamos pendientes de realizar un informe que de visibilidad a muchas de las circunstancias que no se han tenido en cuenta en estas grandes obras.

3. DELEGACIÓN DE ALUMNOS

En febrero de 2022, la Delegación de Alumnos elaboró un informe en el que propone la unificación del soporte Móvil personalizado del transporte público de Valencia (actual tarjeta SUMA personalizada) con el carnet de la UPV, y así disponer de más usos dentro de la tarjeta universitaria.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Además de suponer el ahorro del coste de la tarjeta de TPC, se disminuirían los soportes que los estudiantes deben llevar a la UPV para poder identificarse en el transporte y en el campus.

En dicho informe se explica que los soportes actuales de ambas tarjetas son compatibles y que existen precedentes de implementación de esta medida en otras universidades (región de Piamonte en Italia):

“En la actualidad, existe una implantación de similares características en la región de Piamonte (Italia), que permite el uso del transporte público y de servicios universitarios. En este caso, hay que dar de alta la tarjeta en el organismo gestor del transporte público para poder emplear el soporte. En resumen, las universidades emiten las tarjetas y el estudiante mediante un formulario solicita que dicho soporte se pueda usar para el uso del transporte público de la región”.



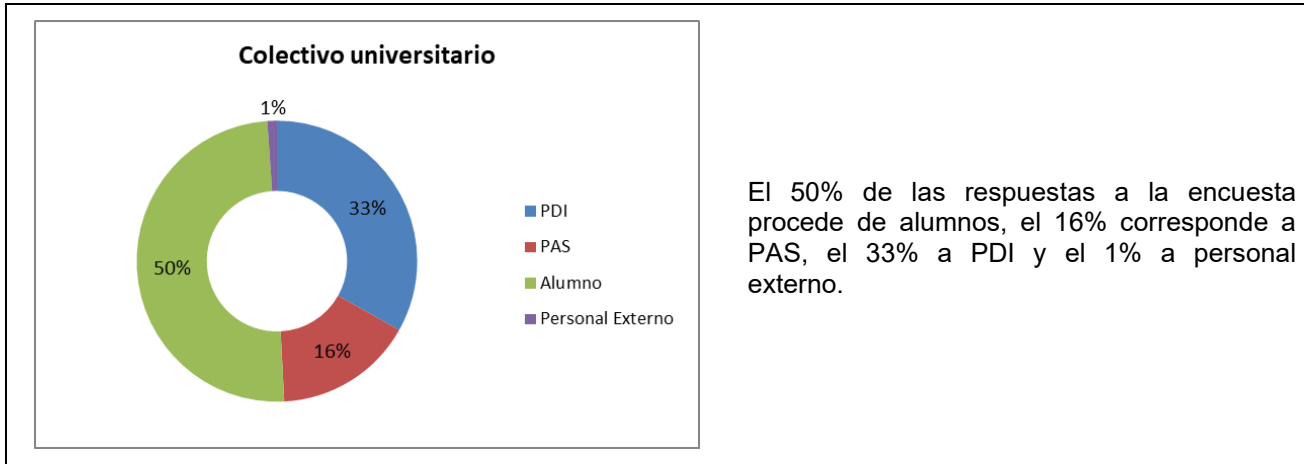
4. ENCUESTA DE MOVILIDAD

En mayo de 2022 se ha lanzado una encuesta de movilidad a toda la comunidad universitaria, cuyo contenido se incluye en el Anexo I del presente documento, con las siguientes finalidades:

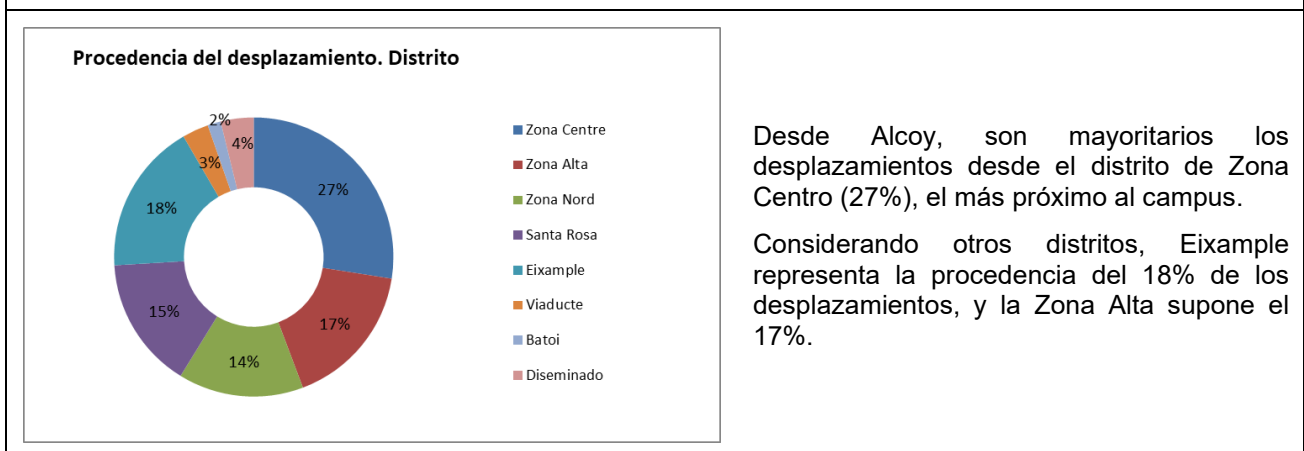
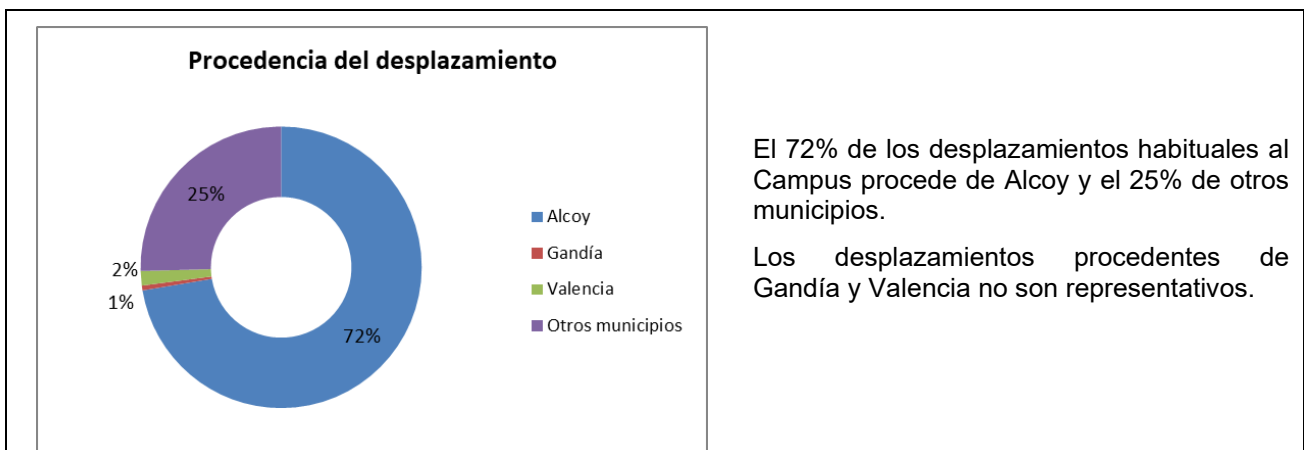
- Conocer las pautas de movilidad actuales de la población universitaria
- Saber cuáles son los motivos de la elección de un determinado modo de transporte
- Identificar las posibilidades de cambio hacia un modo de transporte sostenible.

Se han obtenido un total de **3317 encuestas** respondidas, 181 en Alcoy, 154 en Gandía y 2982 en Vera (Valencia); a continuación, se exponen los resultados obtenidos tras su análisis.

3.1. Campus de Alcoy

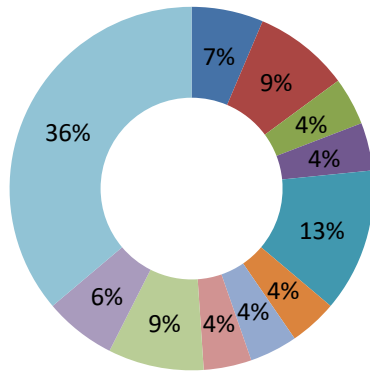


Caracterización del desplazamiento al campus



UNITAT DE MEDI AMBIENT

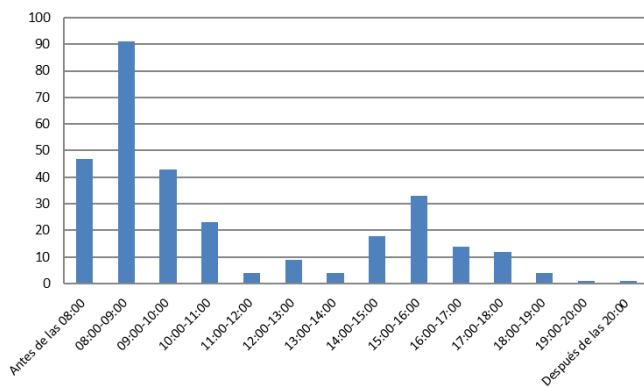
Procedencia del desplazamiento. Municipio



- Alicante
- Banyeres de Mariola
- Castalla
- Cocentaina
- Ibi
- Muro de Alcoy
- Olleria, I'
- Onil
- Ontinyent
- San Vicente del Raspeig
- Otro municipio

Con respecto a los municipios de procedencia destacan Ibi (13%), Banyeres de Mariola (9%) y Ontinyent (9%), y después Alicante (7%) y San Vicente del Raspeig (6%).

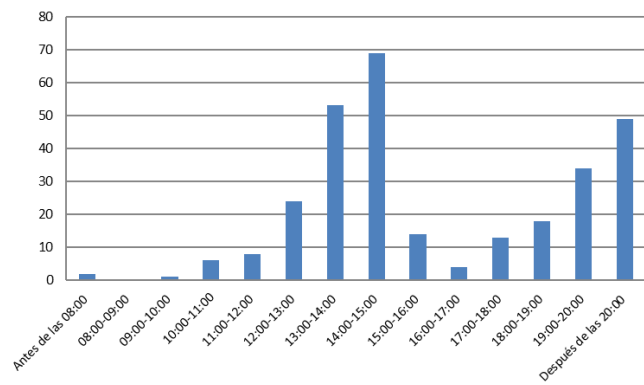
Horario de entrada



Con respecto a la entrada al campus, se observa un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.

La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.

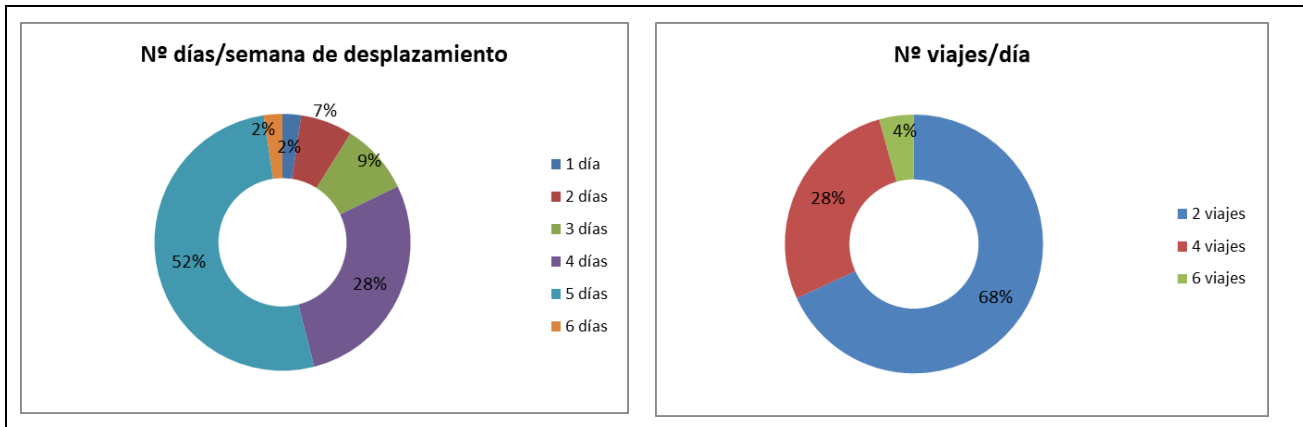
Horario de salida



Con respecto a la salida, se observa un pico significativo en la franja 14:00-15:00 del mediodía.

La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

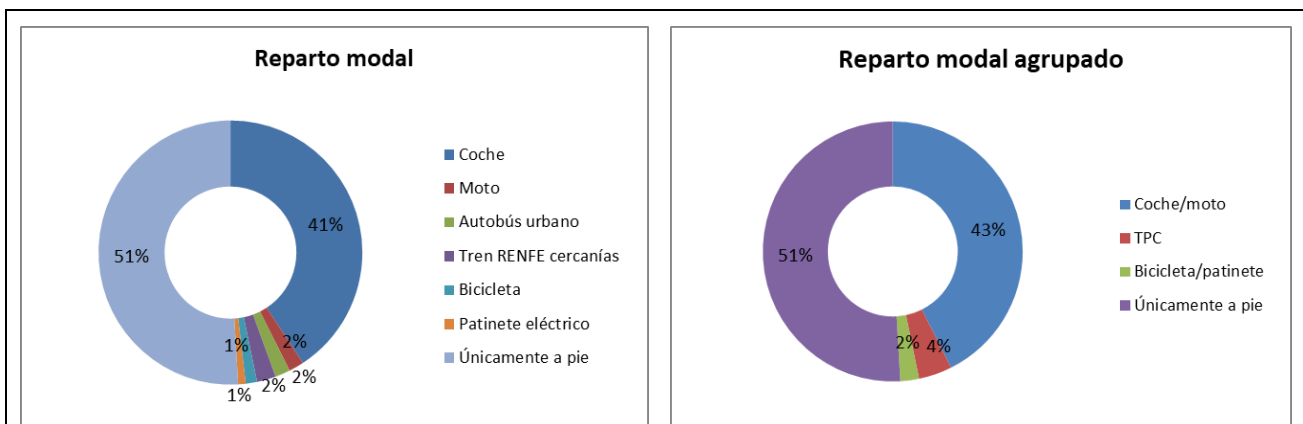


El número de días de desplazamiento al Campus de Alcoy más frecuente es de 5 a la semana (52%).

El número de viajes por día más frecuente es de 2 (68%), sin embargo, comparativamente con los otros campus, es destacable el 28% que realiza 4 viajes/día, debido probablemente a la ubicación céntrica de este campus).

El nº días/semana promedio es de 4,27; el nº viajes/día es de 2,72. Por tanto, el nº viajes/semana es de 11,61.

Modo de desplazamiento de acceso al campus



El 51% del desplazamiento al campus se realiza a pie.

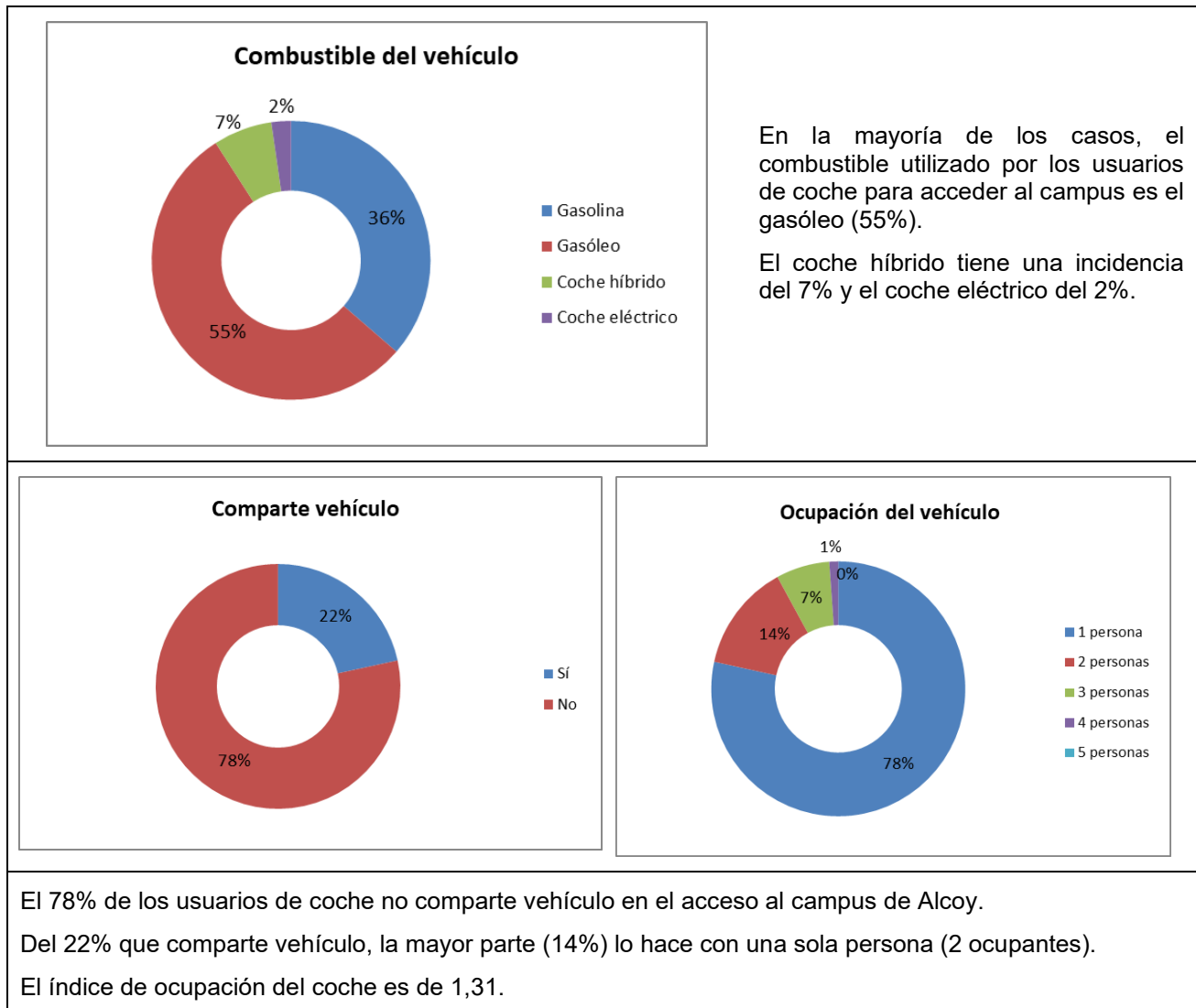
El vehículo privado a motor representa el 43% del reparto modal, siendo mayoritario el empleo del coche (41%) ya que la moto sólo representa el 2%.

El transporte público colectivo es utilizado únicamente en el 4% de los casos, de los cuales un 2% corresponde al autobús urbano y un 2% al tren.

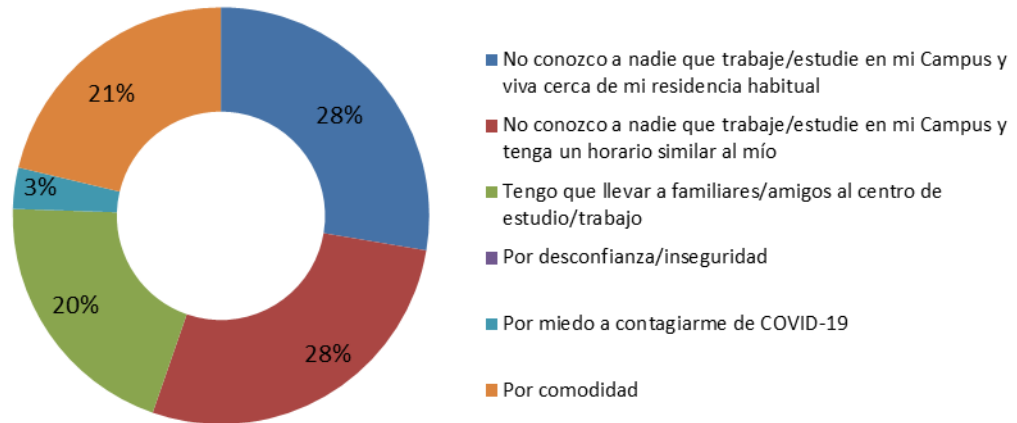
La bicicleta y el patinete únicamente representan el 2%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Coche



Motivos de no compartir vehículo

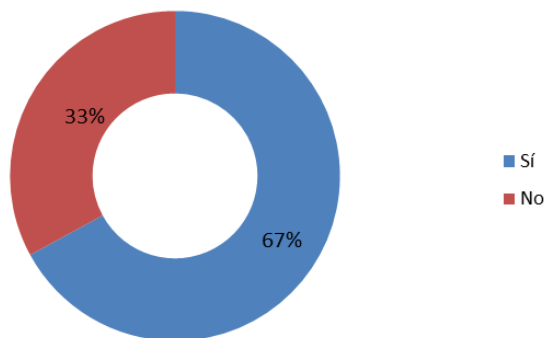


Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar (28%) o que viva cerca del domicilio (28%).

La comodidad representa el motivo para no compartir coche en el 21% de los casos, y tener que llevar a familiares/amigos supone el 20%.

El miedo al contagio por COVID-19 sólo representa el 3% de los casos.

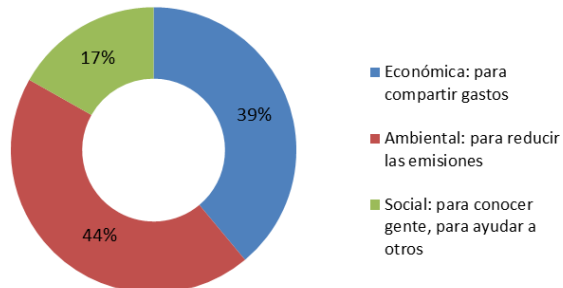
Uso potencial del coche compartido



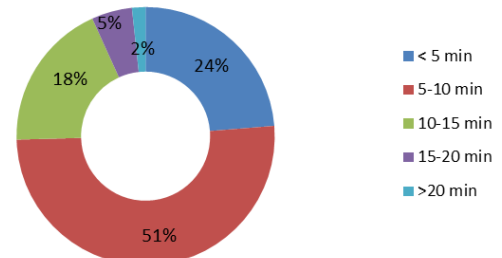
El 67% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivación principal para compartir coche



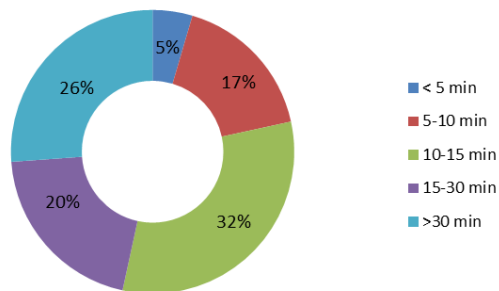
Tiempo que estaría dispuesto a incrementar el viaje a cambio de compartir coche



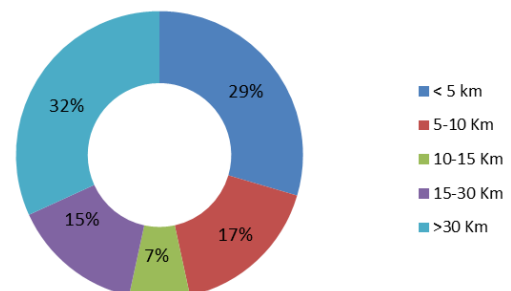
El motivo principal para compartir coche, en el caso de las personas que estarían dispuestas, es ambiental (44%); la motivación económica estaría en segundo lugar (39%).

El tiempo que estarían dispuestas estas personas a incrementar el desplazamiento es de 5 a 10 minutos en la mayor parte de los casos (51%).

Duración del desplazamiento en coche



Distancia del desplazamiento en coche



Existe una gran dispersión en la duración del desplazamiento en coche, predominando los que tardan entre 10 y 15 minutos (32%). Destaca el 26% que tarda más de 30 minutos en llegar al Campus.

En cuanto a la distancia recorrida, destacan dos intervalos diferentes: más de 30 km (32%) y menos de 5 km (29%).

La distancia media recorrida en coche es de 18,25 km.

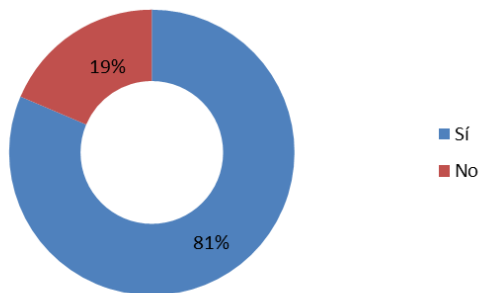
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Lugar de aparcamiento

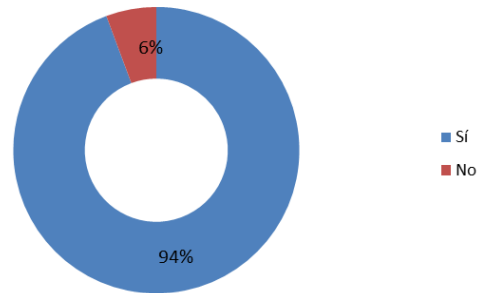


La gran mayoría de usuarios de coche (97%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 3% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.

Número de plazas disponibles adecuado

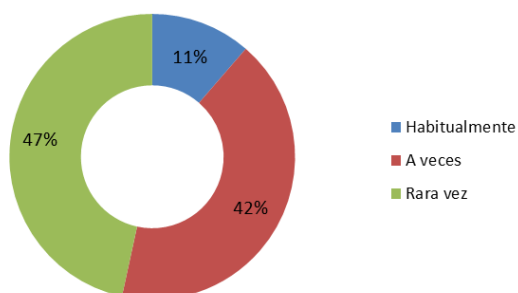


Distribución de plazas disponibles adecuada

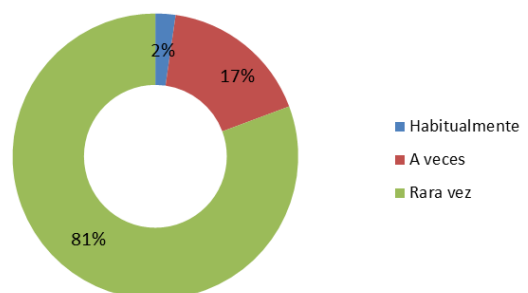


La gran mayoría de usuarios de coche consideran que el número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); asimismo la gran mayoría considera que la distribución de plazas es adecuada (94%).

Congestión en los accesos



Congestión en el interior del campus

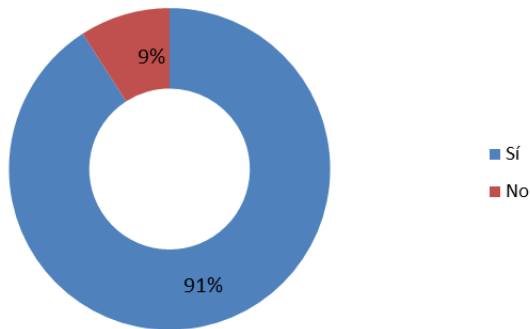


La mayoría de usuarios de coche considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (47%), aunque un 42% opina que existe a veces.

La gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (81%).

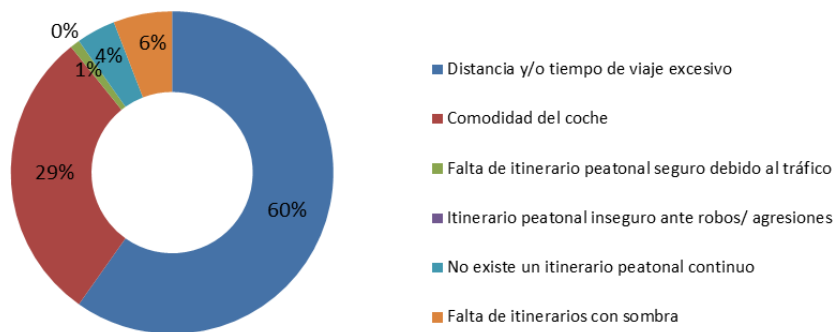
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Señalización vial adecuada

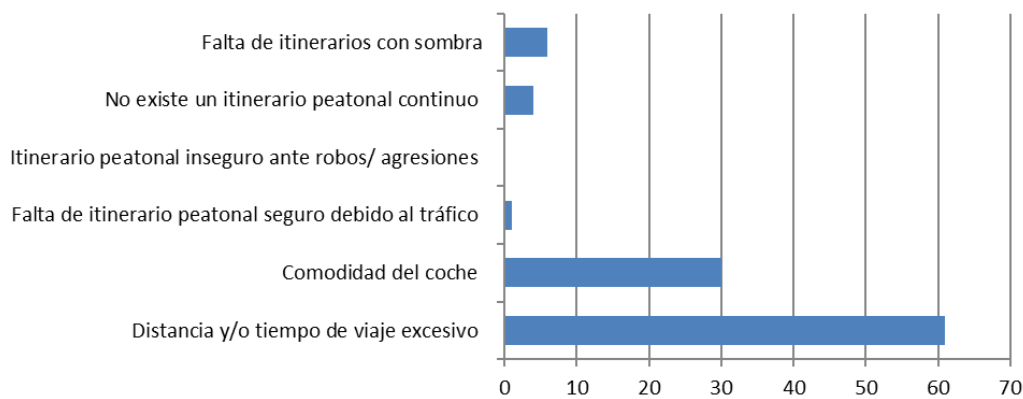


La gran mayoría de usuarios de coche opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada (91%).

Motivos de no acceder a pie



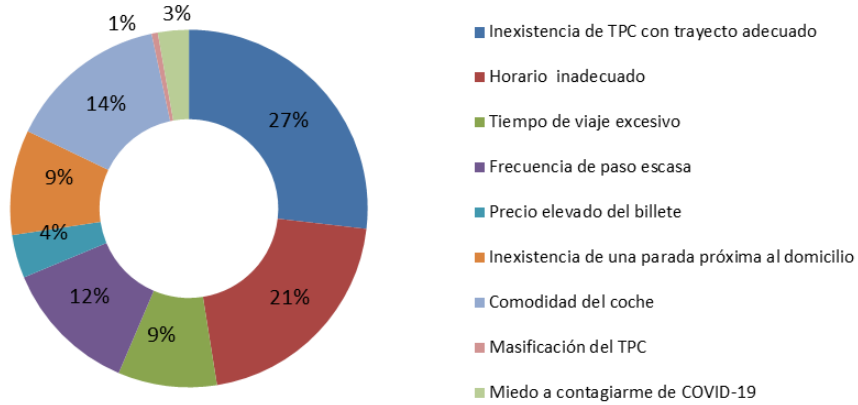
Motivos de no acceder a pie



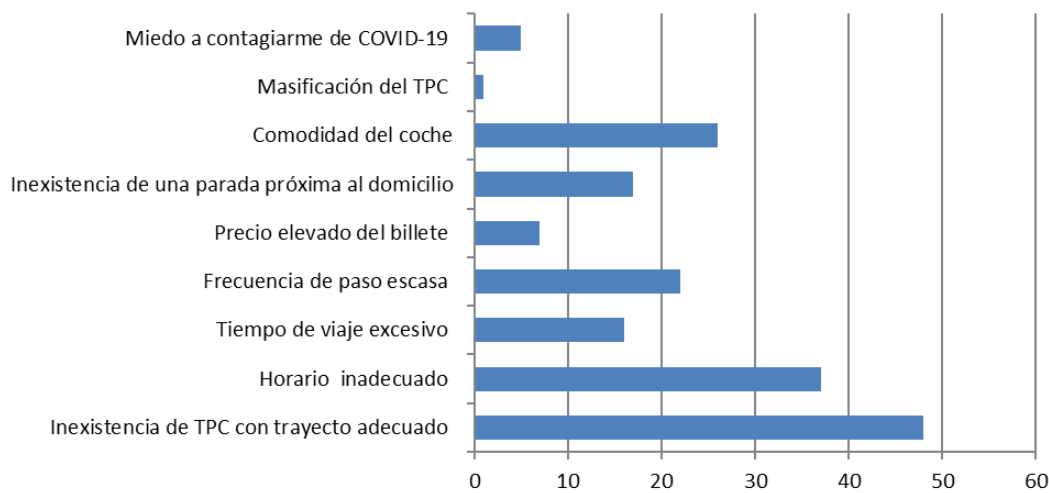
La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%). Sin embargo, es muy destacable el 29% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en TPC



Motivos de no acceder en TPC

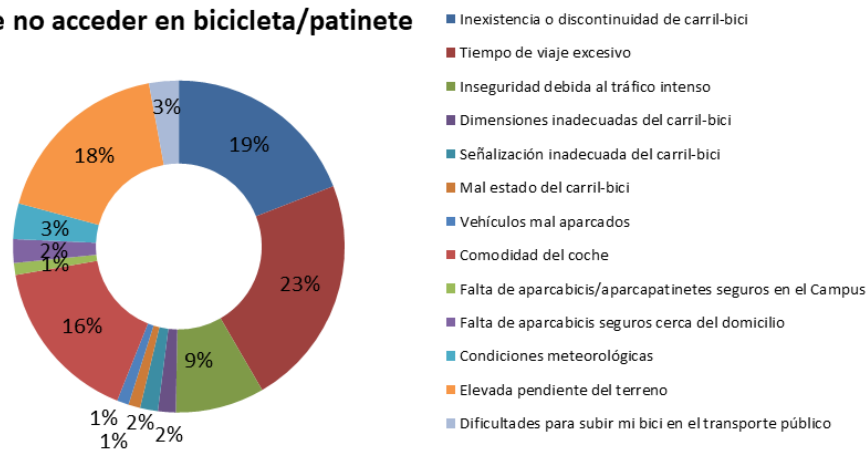


La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (27%) es el primer motivo para no acceder al campus en transporte público colectivo. El horario inadecuado (21%) se señala en segundo lugar.

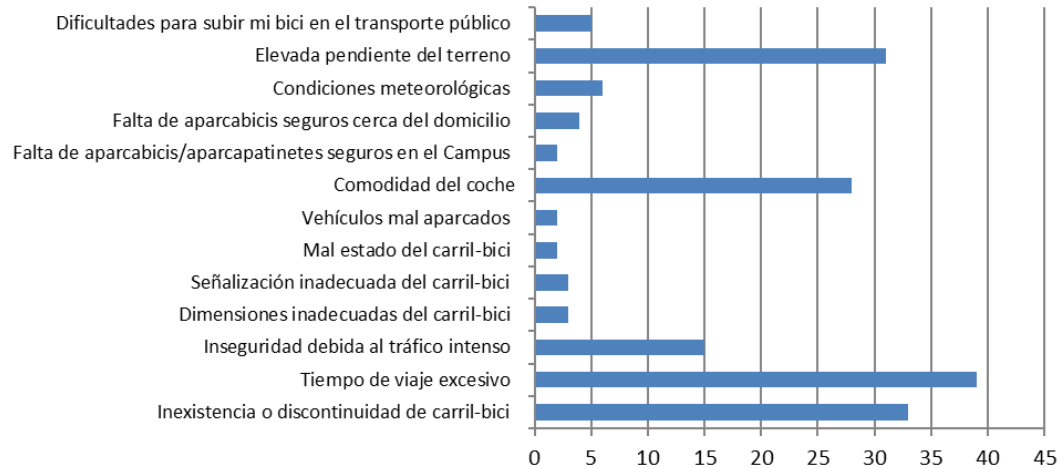
La comodidad del coche supone el motivo en el 14% de los casos. El miedo al contagio por COVID-19 sólo representan el 3%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



Motivos de no acceder en bicicleta/patinete

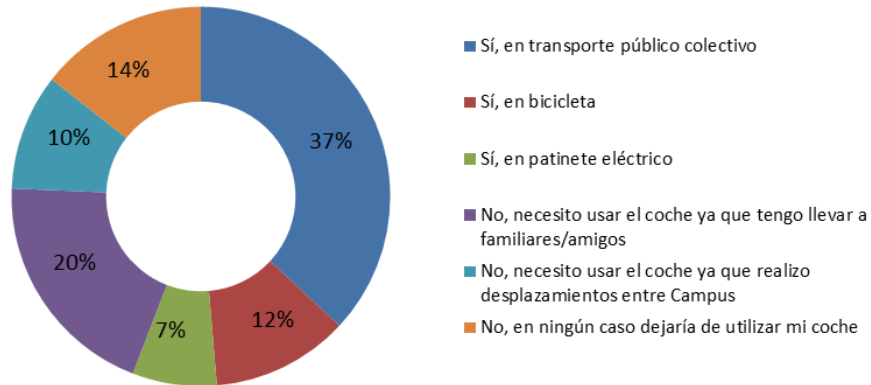


El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta o patinete es el tiempo de viaje excesivo (23%). Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (19%) y la elevada pendiente del terreno (18%).

La comodidad del coche supone un 16%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Dispuesto a ir en otro modo de transporte



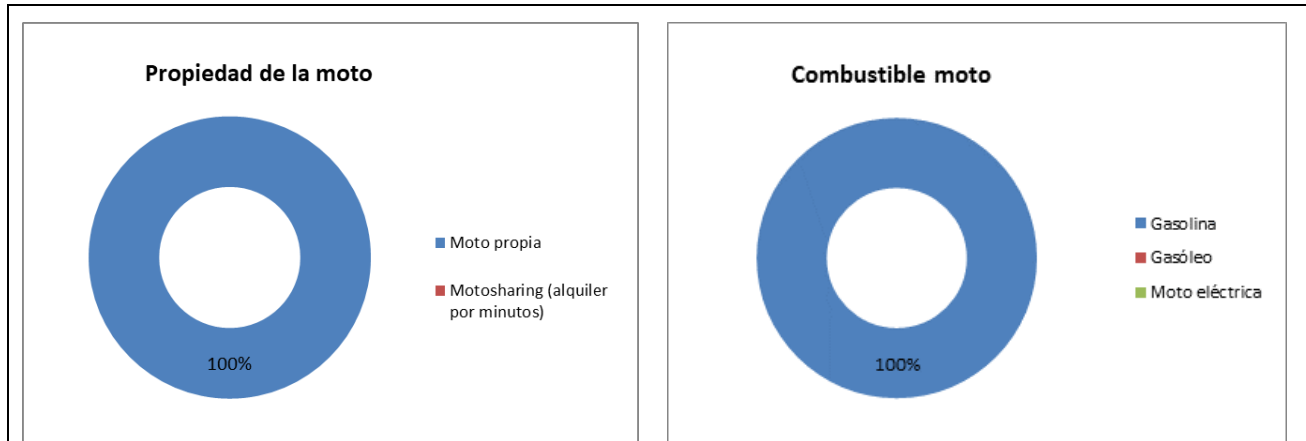
El 37% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

El 12% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta y el 7% en patinete.

Sin embargo, en el Campus de Alcoy, los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un porcentaje muy elevado (44%).

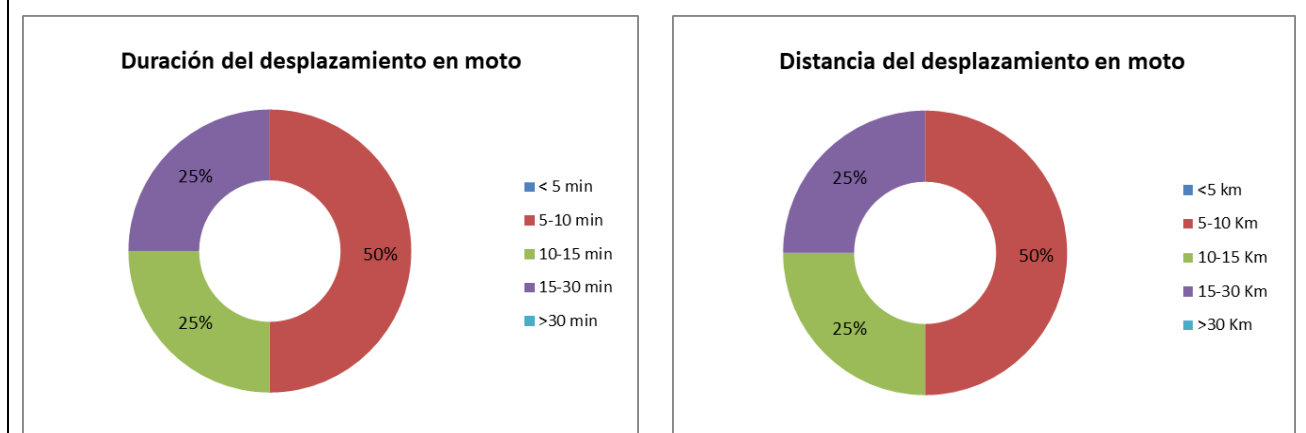
Moto

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.



El motosharing carece de representación en el Campus de Alcoy.

El 100% de los usuarios de moto utiliza gasóleo como combustible. La moto eléctrica carece de incidencia.

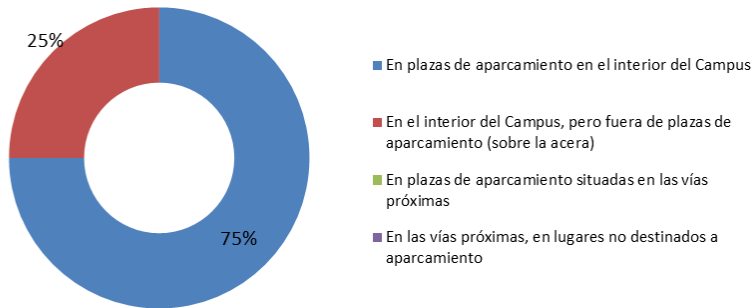


El desplazamiento en moto tiene una duración de 5-10 minutos en la mayoría de los casos y se recorre una distancia entre 5 y 10 km.

La distancia media del desplazamiento en moto es de 12,5 km.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

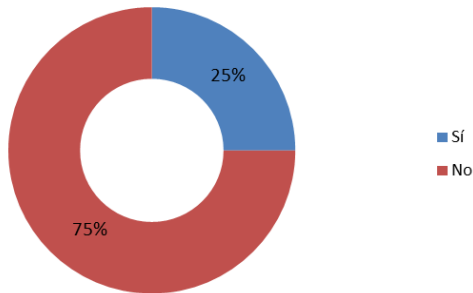
Lugar de aparcamiento



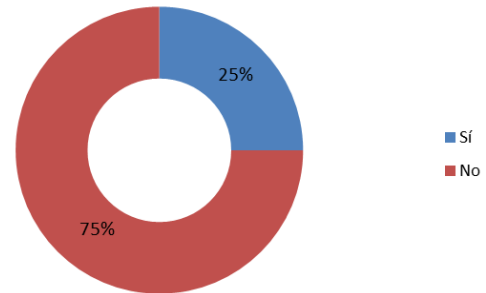
La mayoría de usuarios de moto (75%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del Campus.

El 25% afirma que aparca dentro del campus pero sobre la acera.

Número de plazas disponibles adecuado

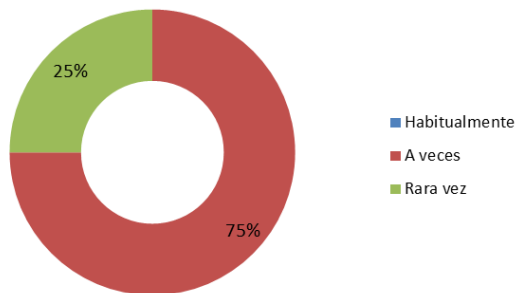


Distribución de plazas disponibles adecuada

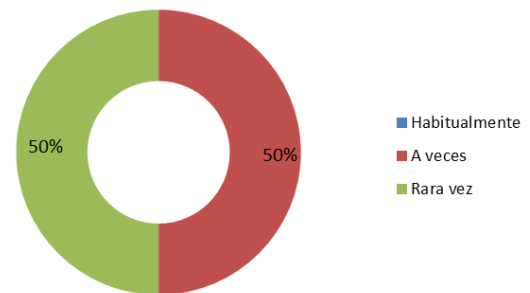


El número y distribución de plazas para motos se considera adecuado (75%).

Congestión en los accesos



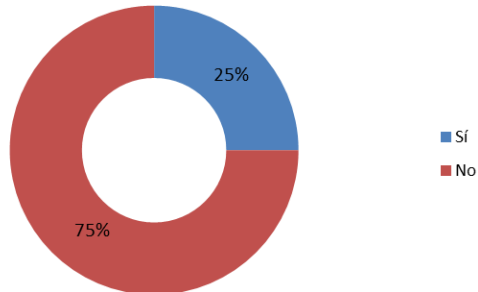
Congestión en el interior del campus



La mayoría de usuarios de moto considera que a veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (75%). Existe división de opiniones con respecto a la congestión en el interior (50% a veces – 50% rara vez).

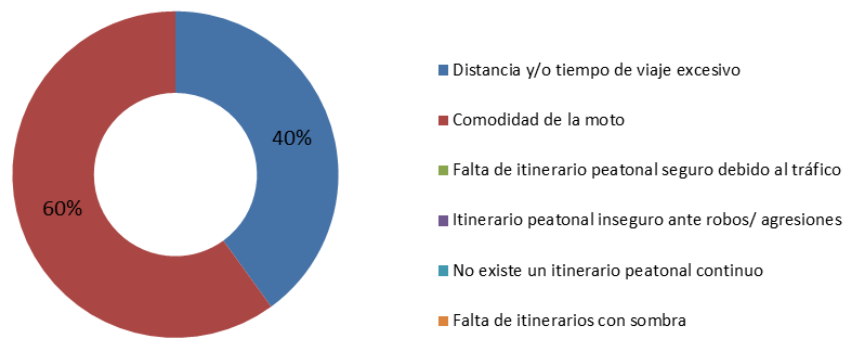
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Señalización vial adecuada

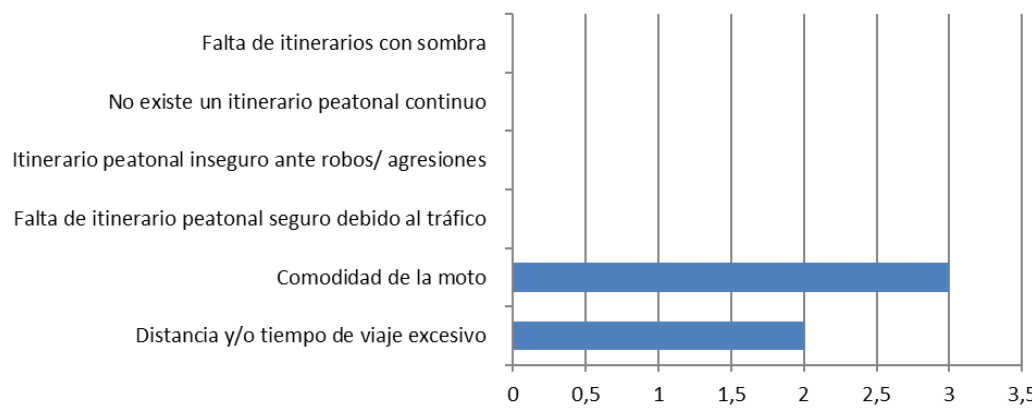


El 75% de usuarios de moto opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus no es adecuada.

Motivos de no acceder a pie



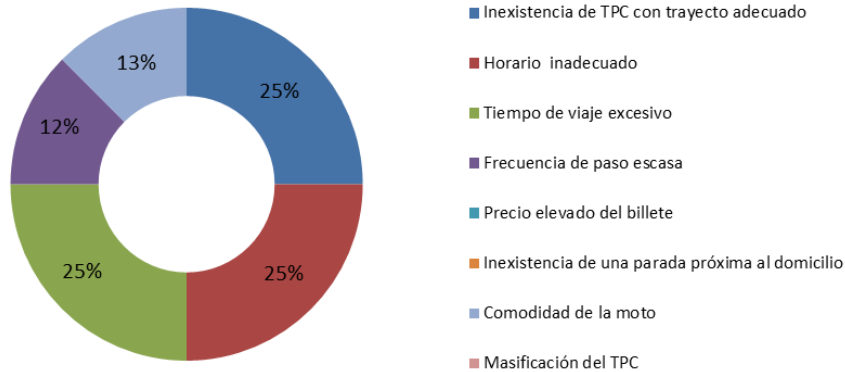
Motivos de no acceder a pie



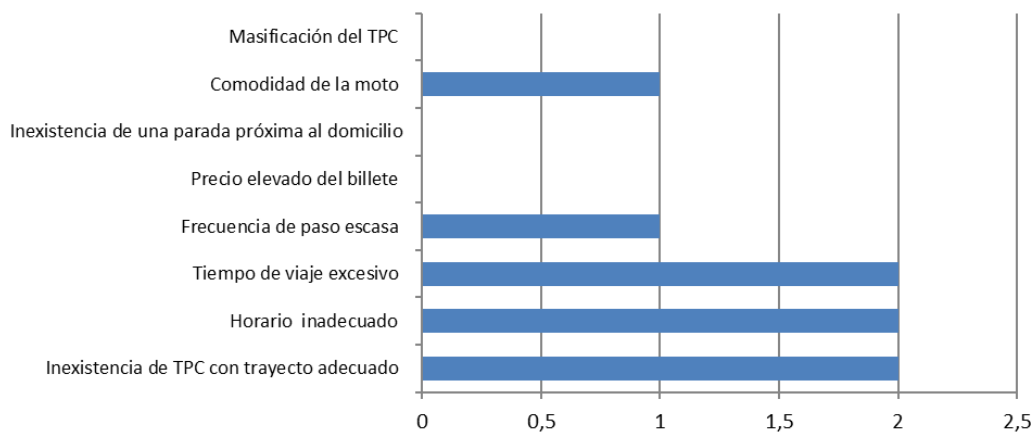
La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%).

La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo motivo (40%).

Motivos de no acceder en TPC



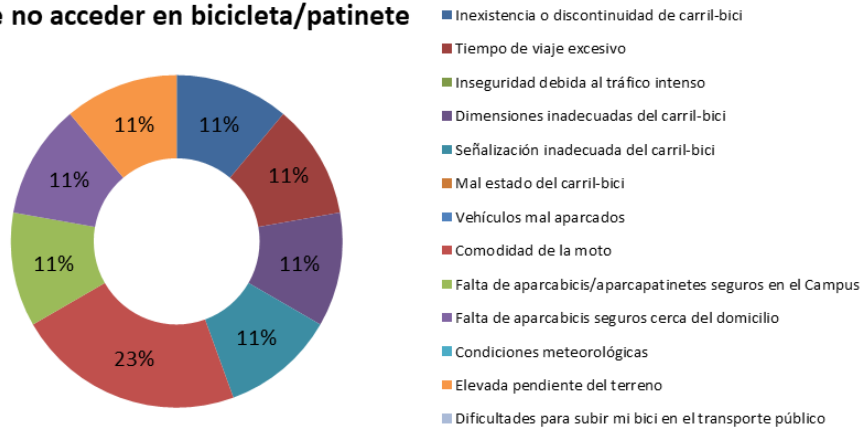
Motivos de no acceder en TPC



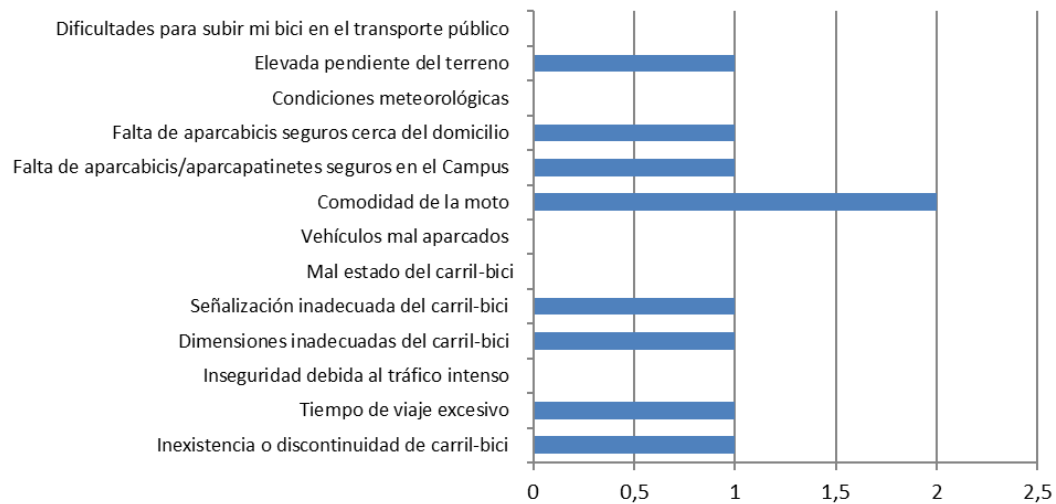
Los motivos principales para no acceder al campus en transporte público colectivo son el tiempo de viaje excesivo (25%), la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (25%) y el horario inadecuado (25%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



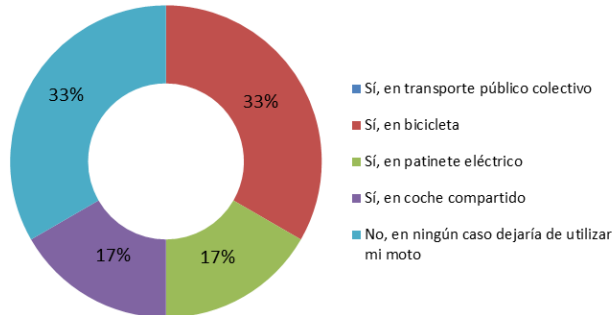
Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta o patinete es la comodidad de la moto (23%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

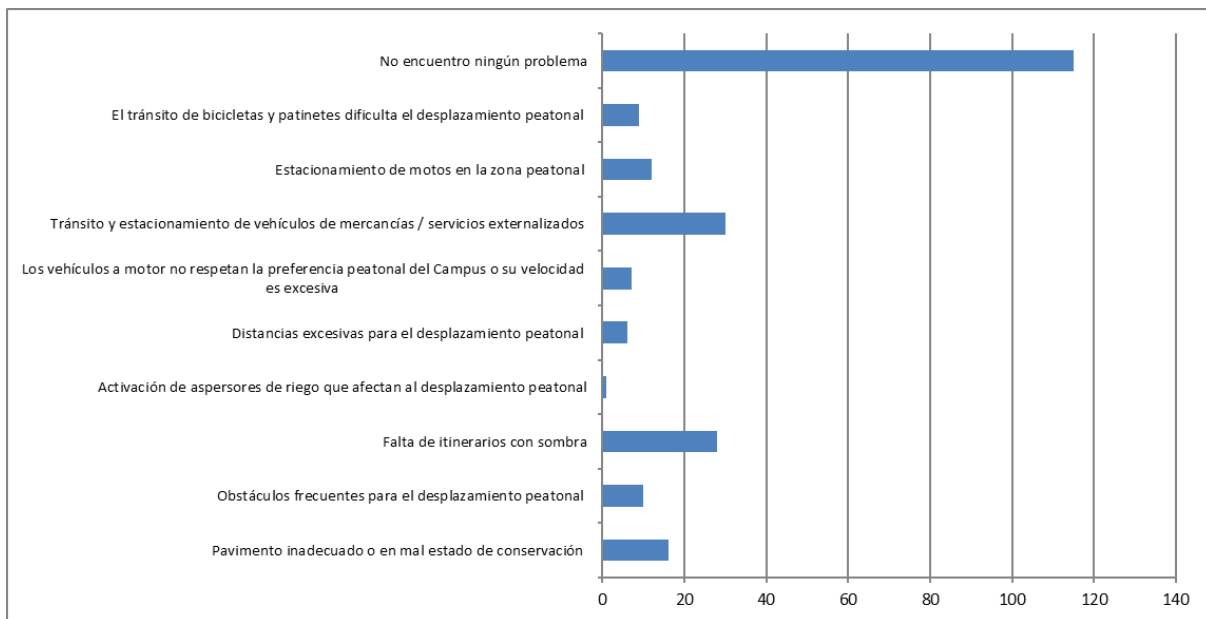
Dispuesto a ir en otro modo de transporte



El 33% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados.

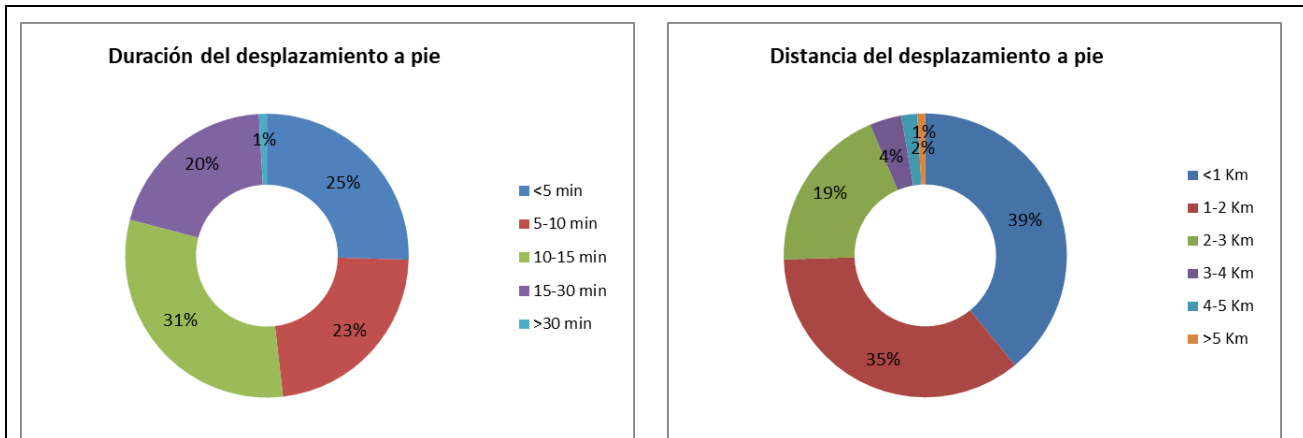
Destaca el 33% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

Desplazamiento peatonal



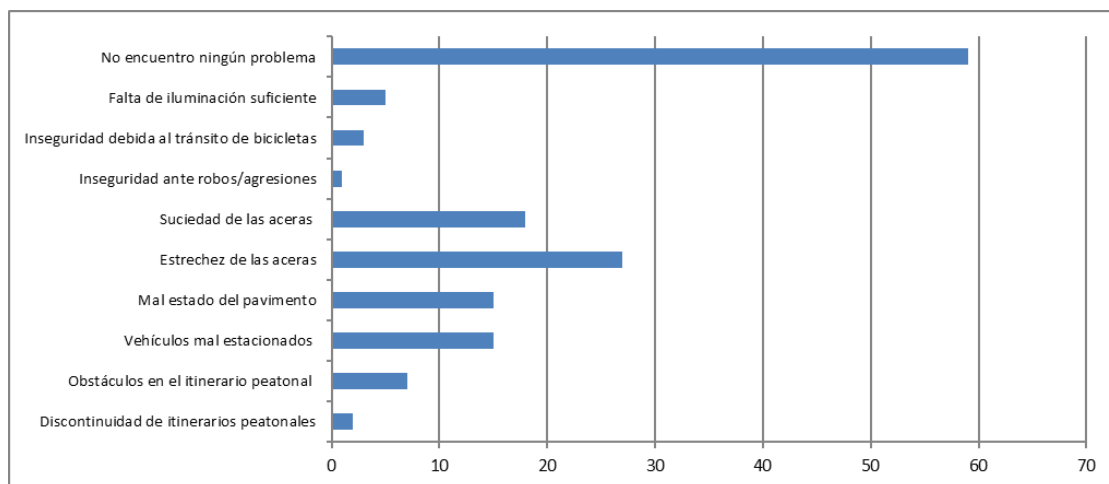
En el interior del Campus de Alcoy, la mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



La duración mayoritaria del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es entre 10 y 15 minutos (31%); el 25% tarda menos de 5 minutos.

La distancia más frecuente es inferior a 1 km (39%); pero también es destacable el intervalo 1-2 km (35%).

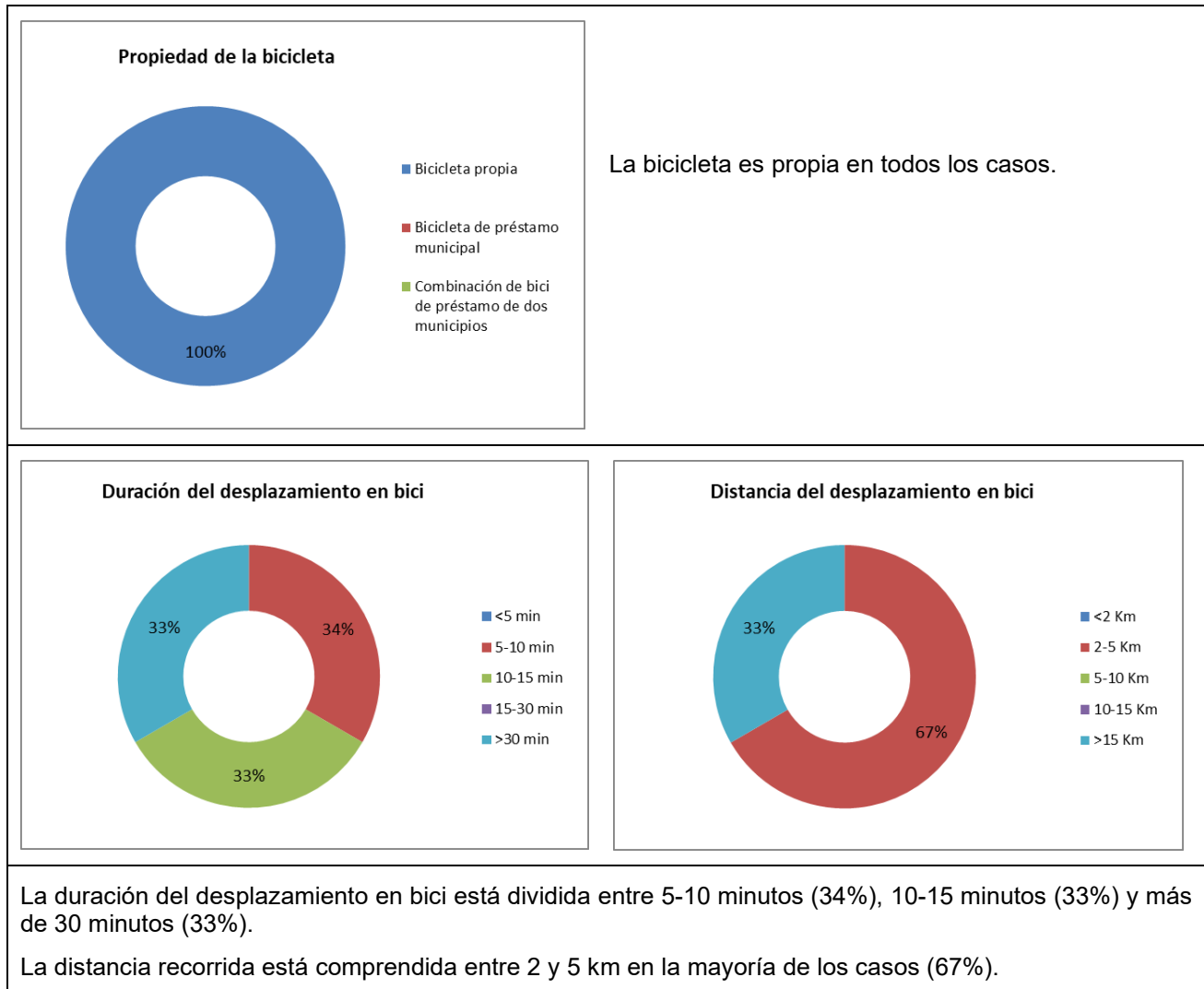


En la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.

Sin embargo, destaca en segundo lugar la estrechez de las aceras.

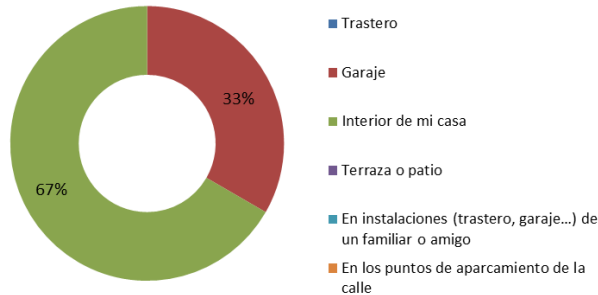
Bicicleta

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.

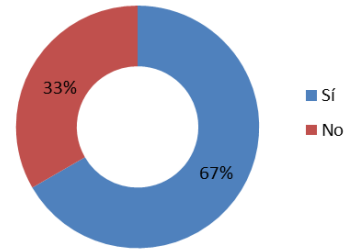


UNITAT DE MEDI AMBIENT

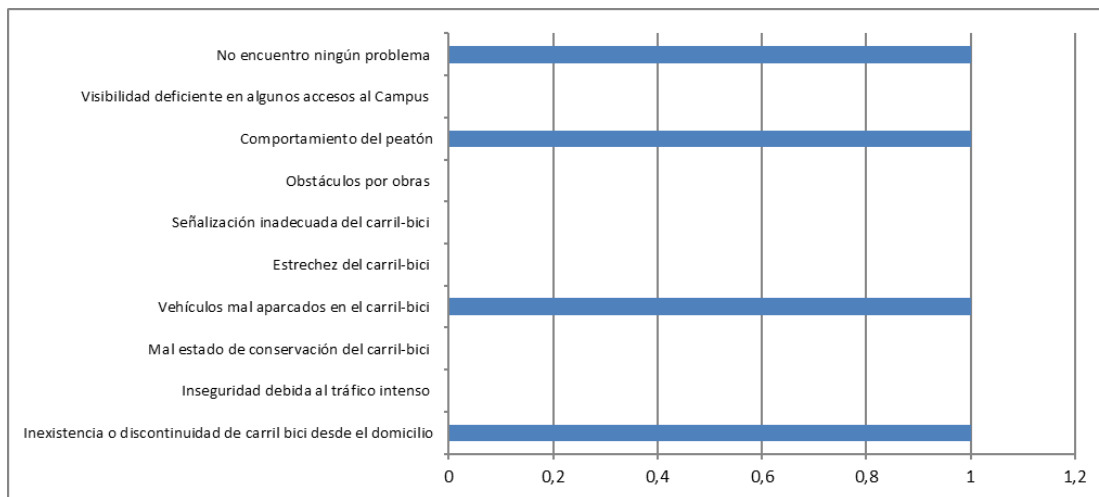
Aparcamiento bici propia



Lugar aparcamiento bici propia adecuado



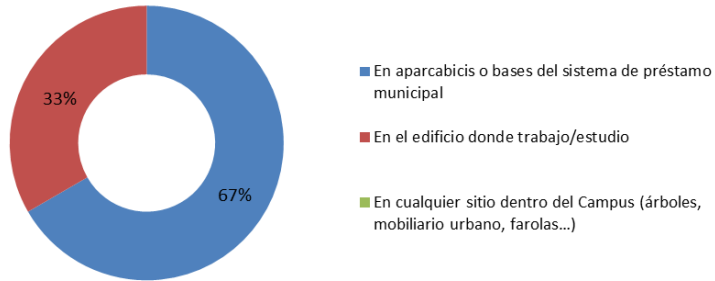
A partes iguales, la bici propia se aparca en el interior de la casa (67%) en el garaje (33%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado.



La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el comportamiento del peatón y los vehículos aparcados en el carril-bici son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus. Destaca la respuesta de los que afirman no encontrar ningún problema.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Aparcamiento bici en el campus

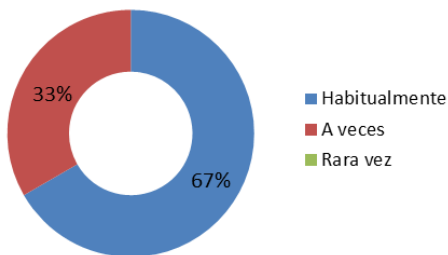


La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (67%).

Un 33% introduce la bici en su edificio.

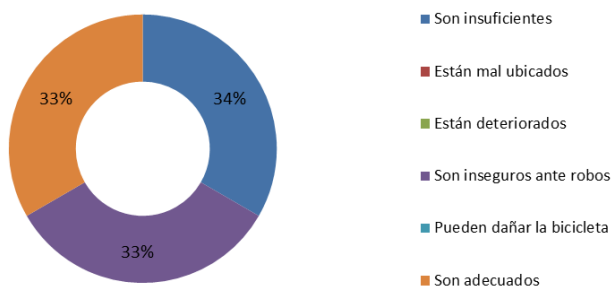
El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.

Aparcabicis libres próximos



La mayoría opina que habitualmente hay aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.

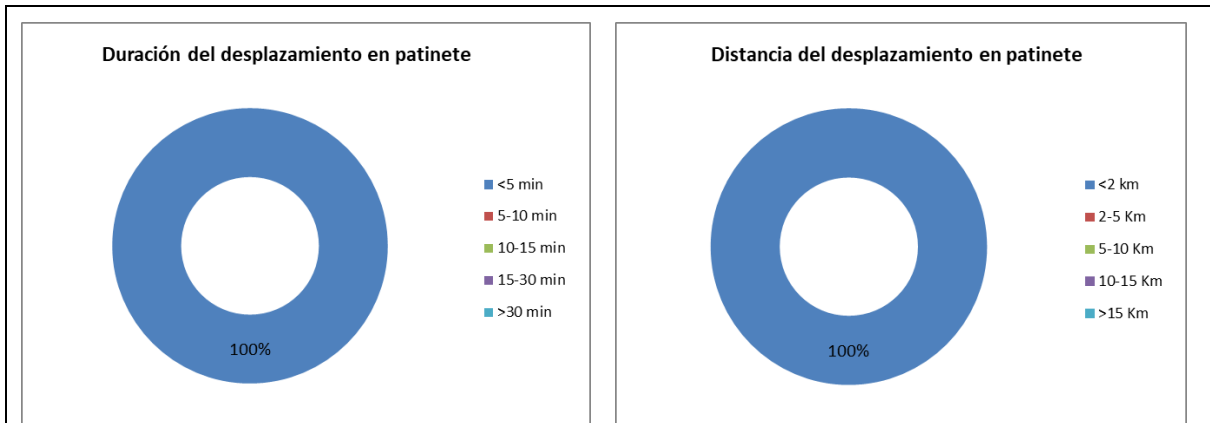
Aparcabicis existentes en el campus



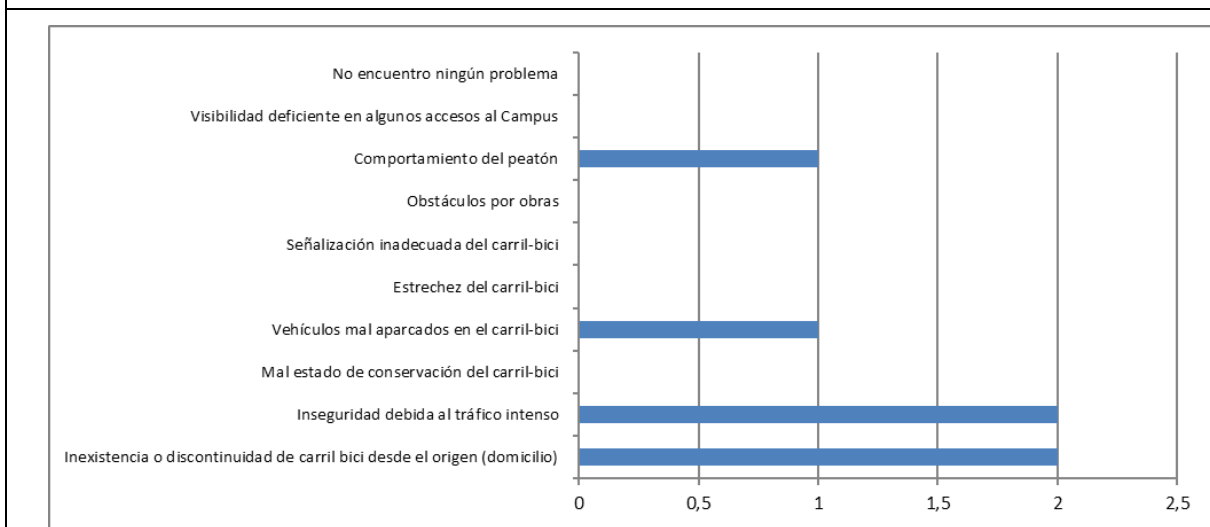
Las respuestas están repartidas entre los que piensan que los aparcabicis del campus son adecuados, son insuficientes o son inseguros ante robos.

Patinete eléctrico

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.

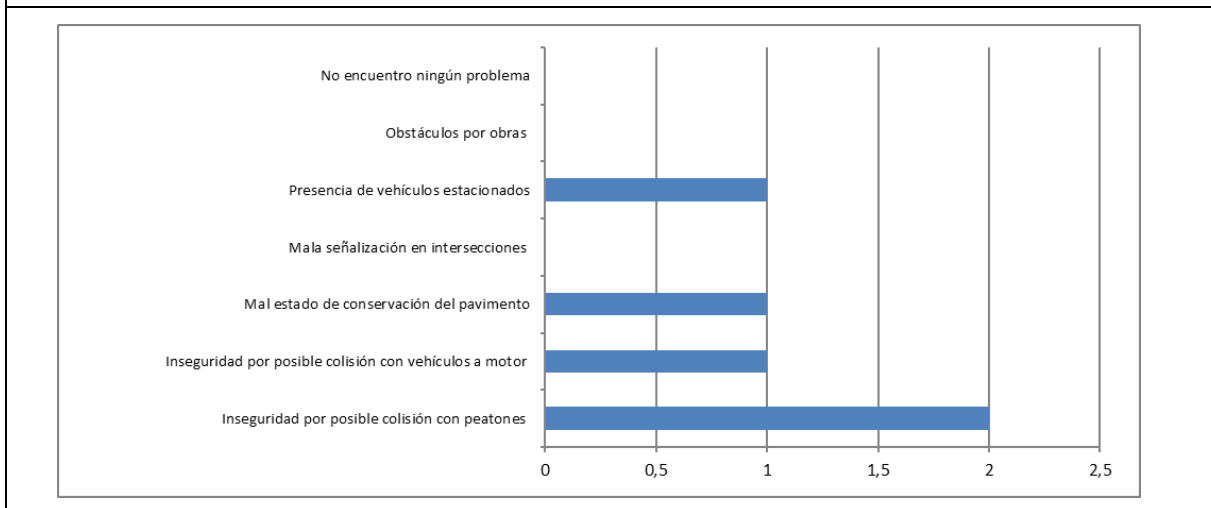
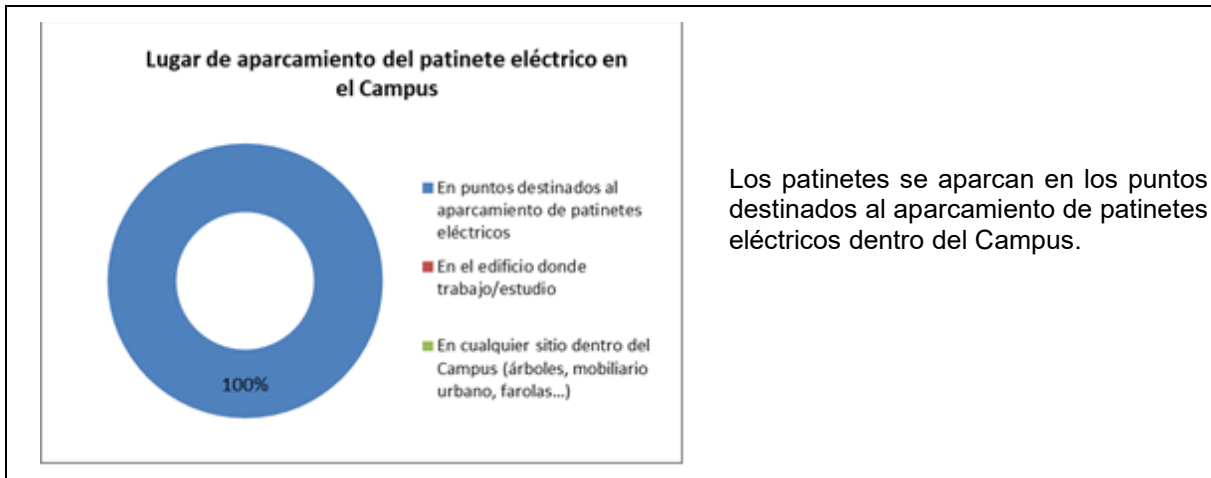


El trayecto en patinete eléctrico dura menos de 5 minutos y se recorre una distancia inferior a 2 km.

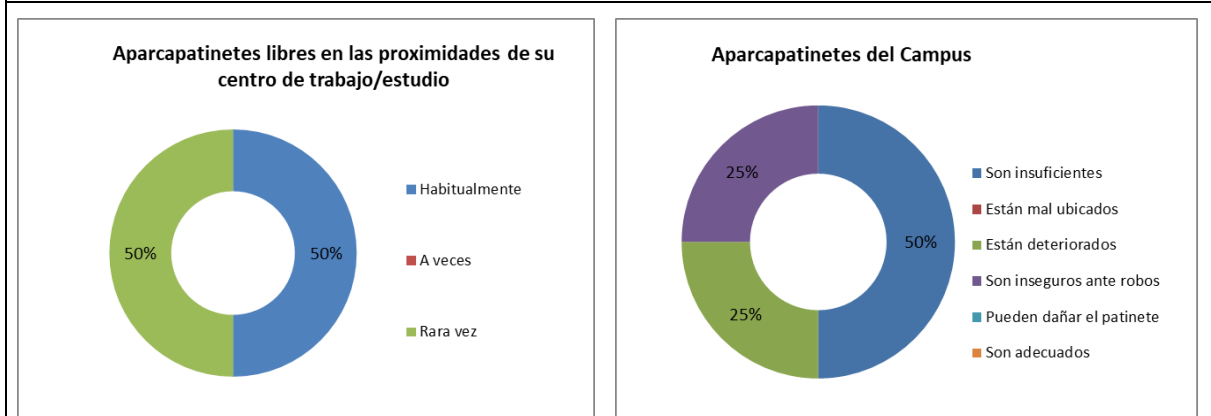


La inexistencia o discontinuidad de carril-bici desde el domicilio y la inseguridad debida al tráfico son los principales problemas para los usuarios de patinetes.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



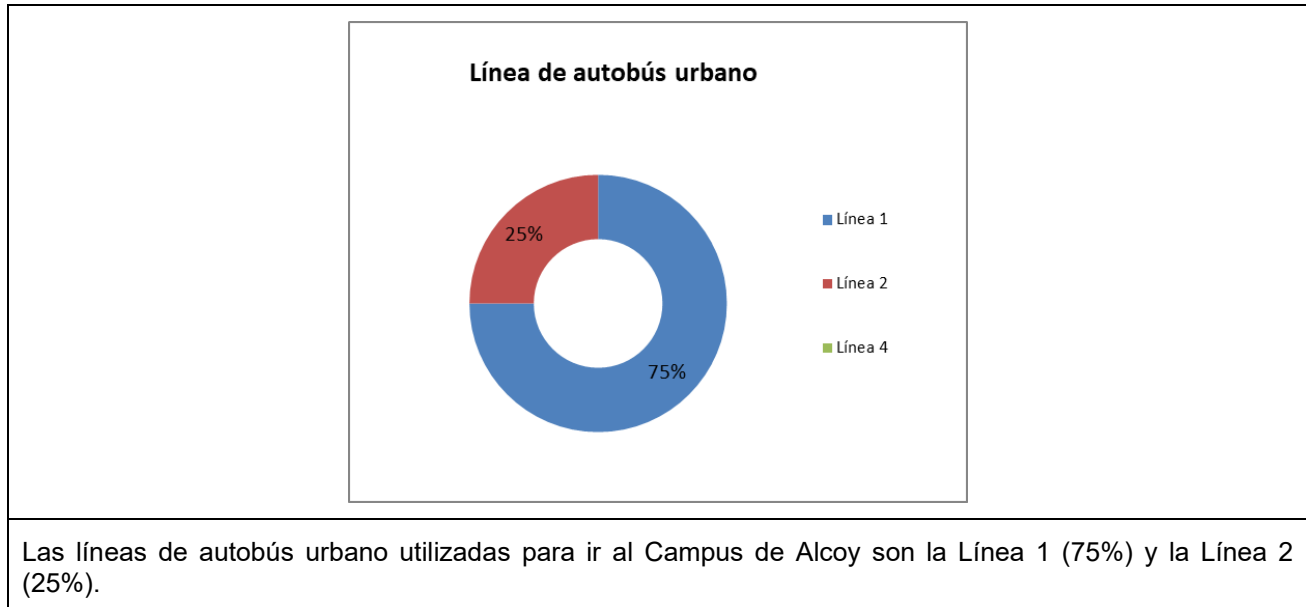
El problema principal que señalan los usuarios de patinete eléctrico en el interior del campus es la inseguridad por posible colisión con peatones.



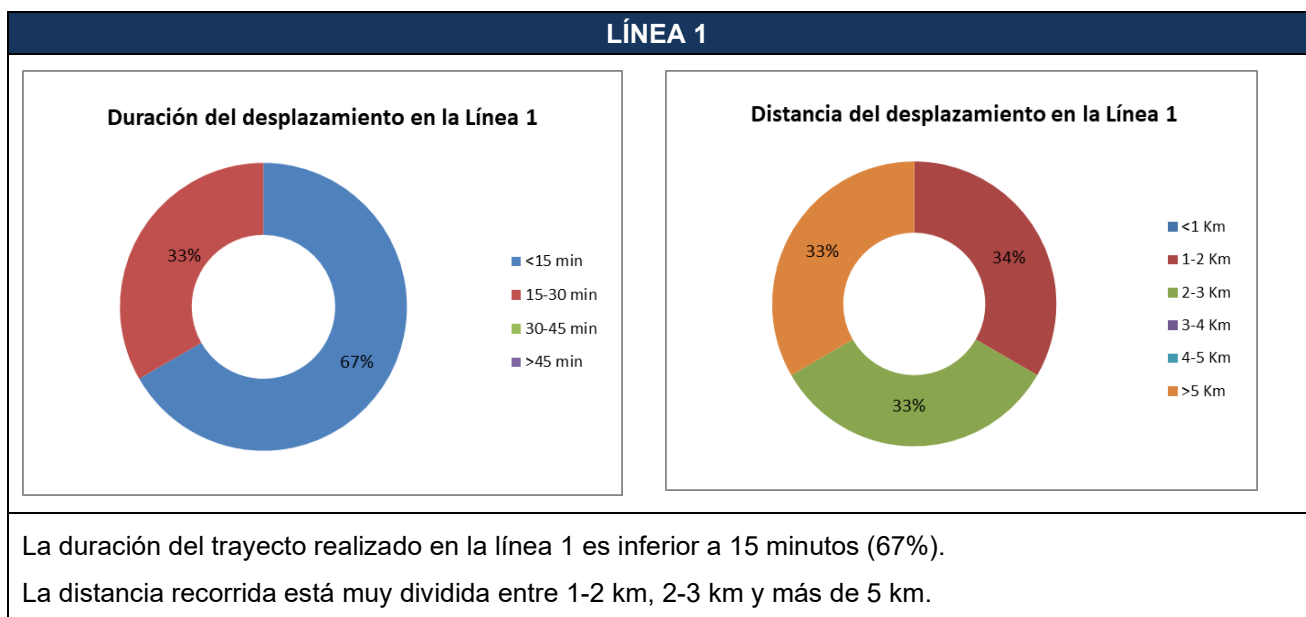
Las opiniones sobre la disponibilidad de plazas libres para aparcarse el patinete están muy divididas. El número de plazas en el campus se considera insuficiente.

Transporte público colectivo. Autobús urbano

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.

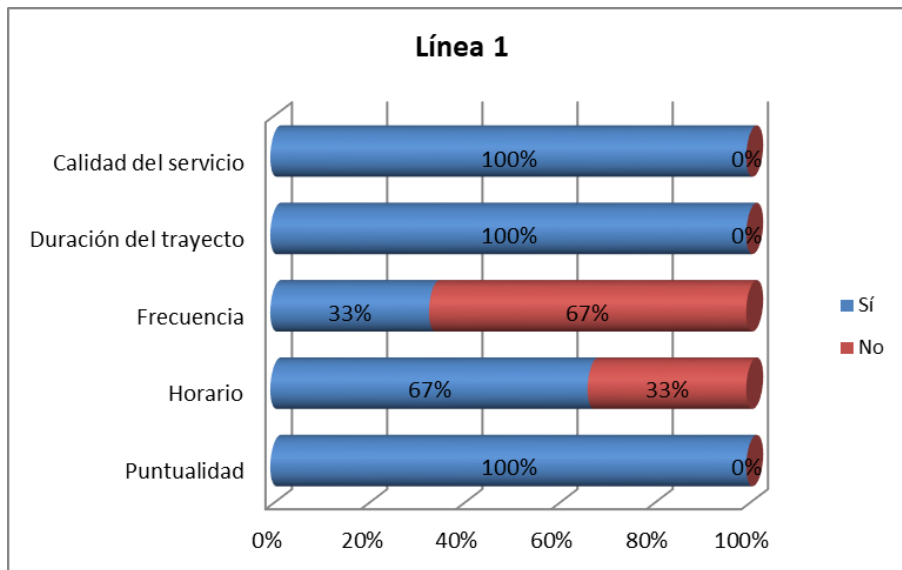


A continuación, se van a analizar los resultados obtenidos en la línea 1. No se van a analizar los resultados de la línea 2 puesto sólo tiene una respuesta.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

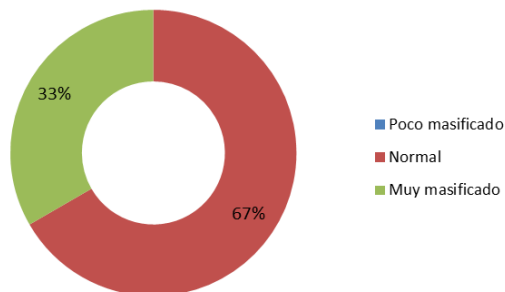
LÍNEA 1



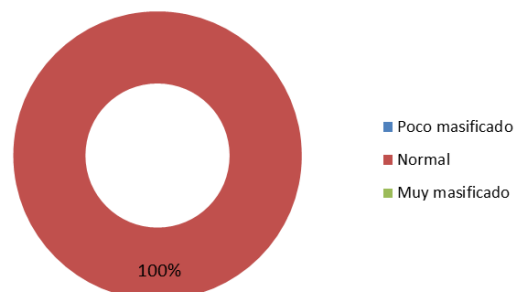
Los usuarios de la línea 1 consideran la duración del trayecto, la calidad del servicio (conservación, limpieza) y la puntualidad, puntos fuertes de esta línea de autobús.

El horario se considera adecuado (67%), pero la frecuencia no se considera adecuada (67%).

Masificación a la ida en la Línea 1



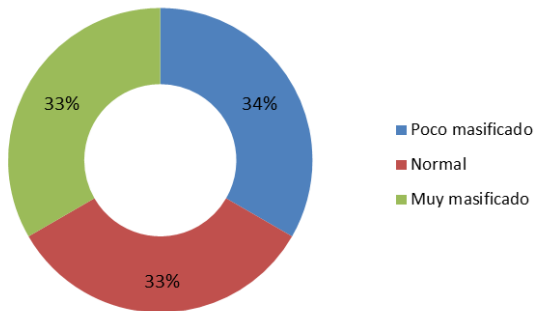
Masificación a la vuelta en la Línea 1



Los usuarios de la línea 1 consideran que no hay masificación a la ida (67%), ni a la vuelta (100%).

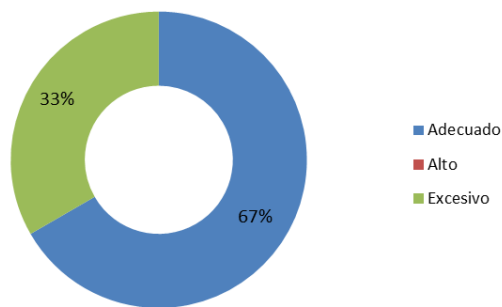
LÍNEA 1

Masificación en época de exámenes Línea 1



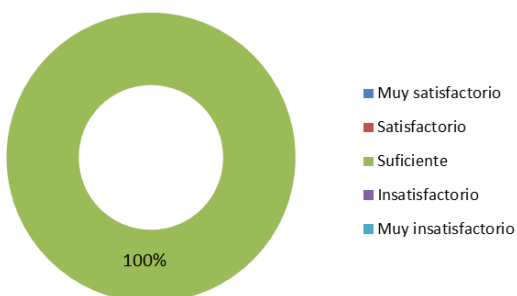
En época de exámenes, hay diversidad de opiniones.

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 1 se considera adecuado por un 67%.

Satisfacción global del servicio Línea 1



La valoración del servicio prestado por la línea 1 es Suficiente (100%).

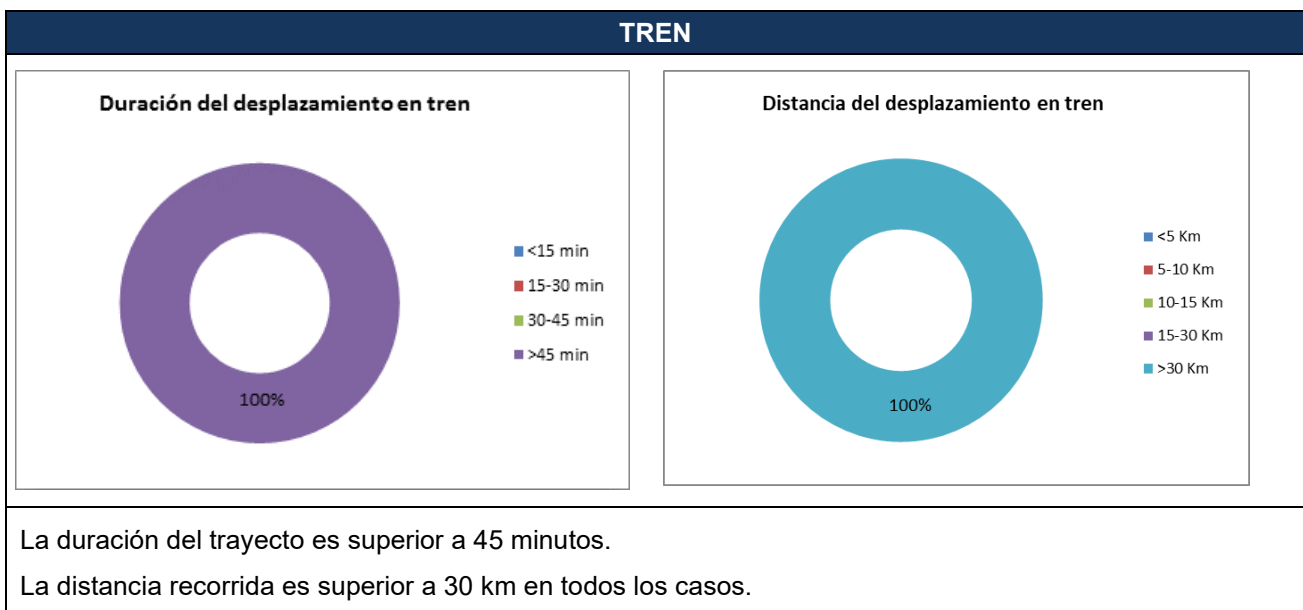
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							

Transporte público colectivo. Autobús interurbano

No se van a analizar los resultados del autobús interurbano puesto sólo tiene una respuesta.

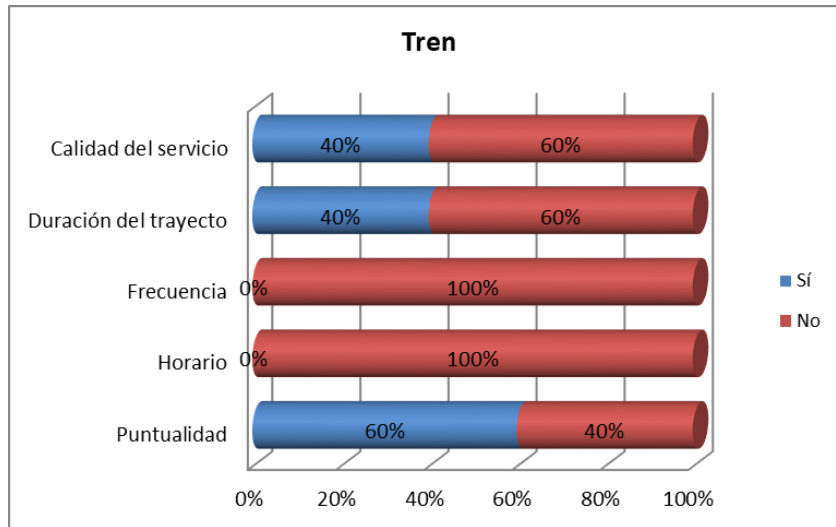
Transporte público colectivo. Tren

Al interpretar los siguientes resultados, hay que tener en cuenta que, las preguntas correspondientes al tren, han sido respondidas por un número reducido de personas.



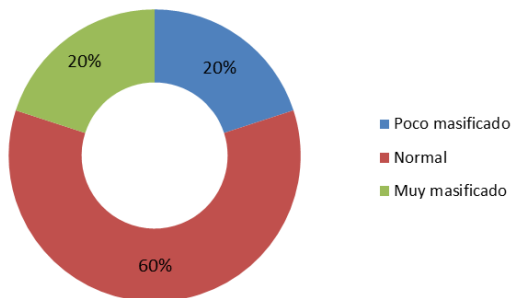
UNITAT DE MEDI AMBIENT

TREN

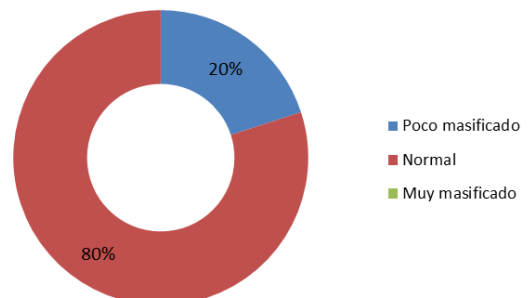


Los usuarios de tren consideran completamente inadecuados el horario y la frecuencia. Consideran inadecuadas la calidad del servicio y la duración del trayecto. Y consideran adecuada la puntualidad.

Masificación a la ida en tren



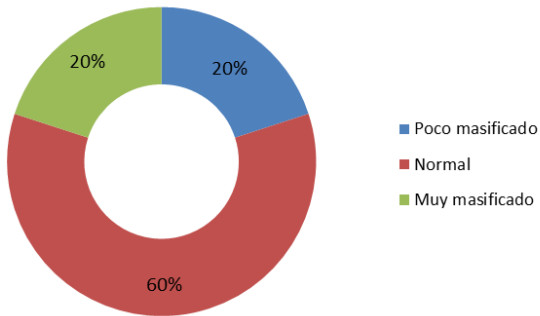
Masificación a la vuelta en tren



UNITAT DE MEDI AMBIENT

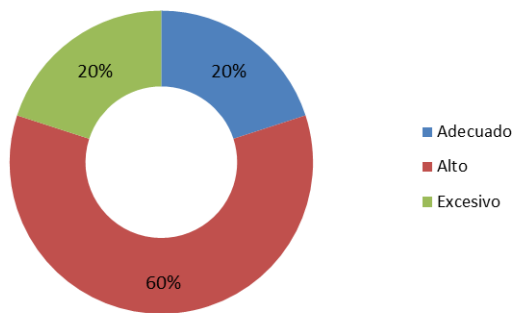
TREN

Masificación en época de exámenes en tren



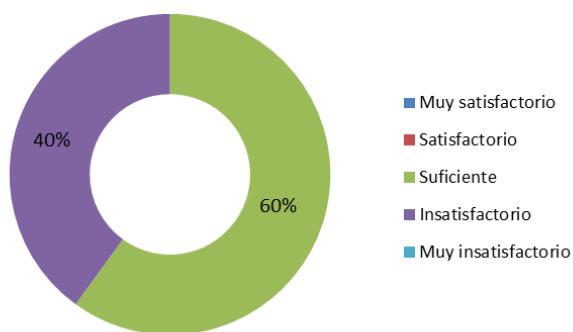
No existe masificación en el trayecto de ida ni en el vuelta, y tampoco en periodo de exámenes.

Precio del servicio



El precio del servicio de tren se considera alto (60%).

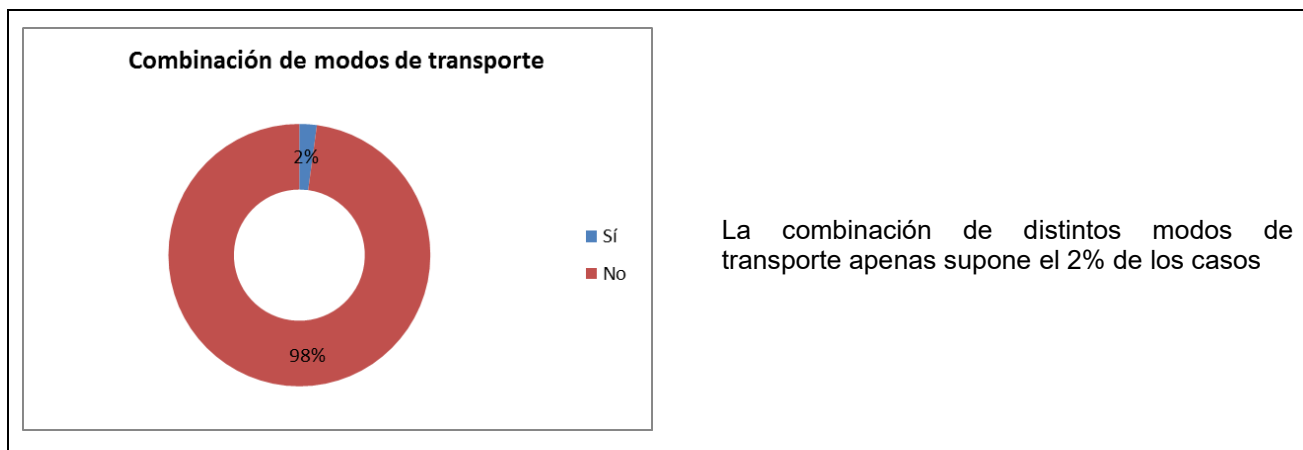
Satisfacción global del servicio de tren



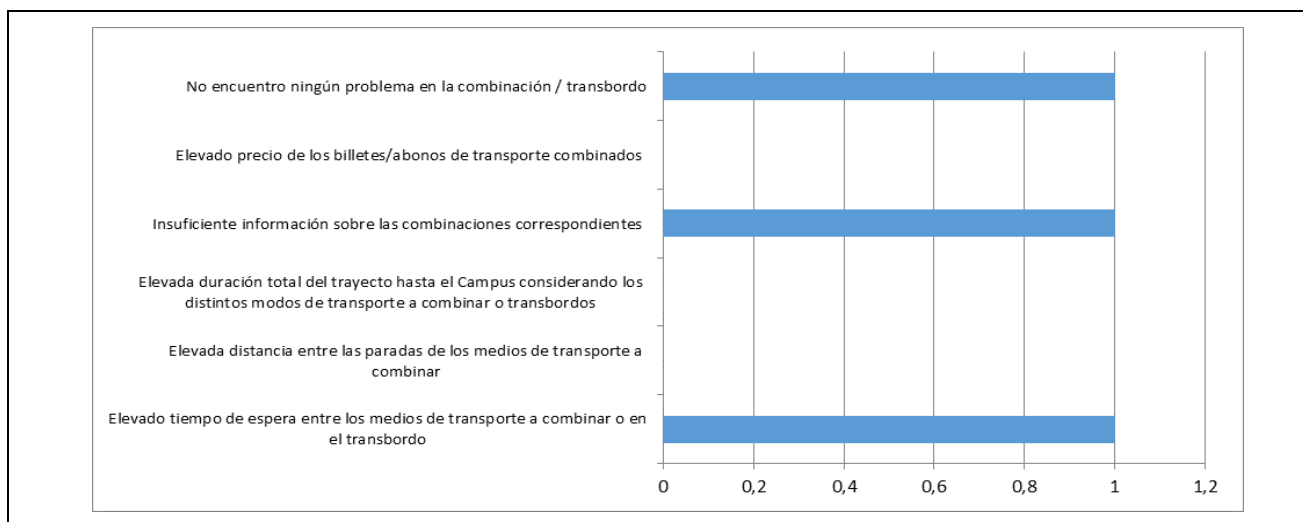
La valoración del servicio prestado por el tren se considerada suficiente (60%) aunque destaca el 40% que lo considera satisfactorio.

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Combinación de modos de transporte



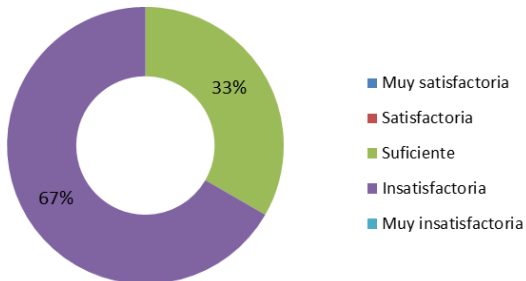
Al interpretar los siguientes resultados, hay que tener en cuenta que, las preguntas correspondientes a la combinación de modos de transporte, han sido respondidas por un número reducido de personas.



Los problemas señalados se relacionan con el tiempo de espera en el transbordo y la insuficiente información sobre las combinaciones.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

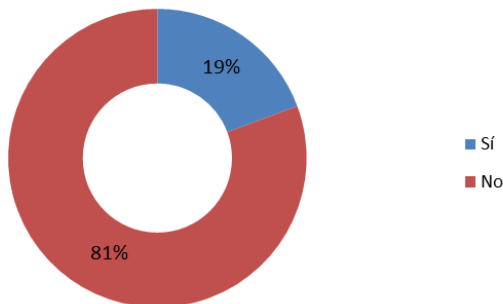
Satisfacción global de la combinación de transporte



La valoración de la combinación de modos de transporte es insatisfactoria (67%).

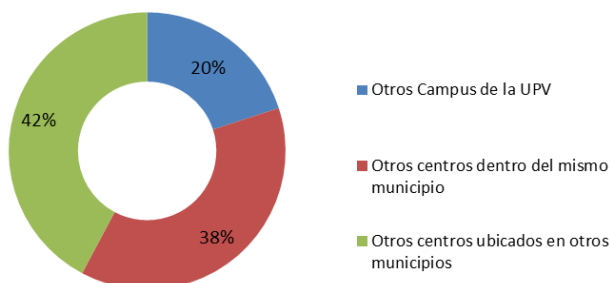
Desplazamientos fuera del campus

Desplazamientos durante la jornada laboral



Aunque en la mayoría de los casos no se realizan desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio, un 19% de encuestados sí los realiza.

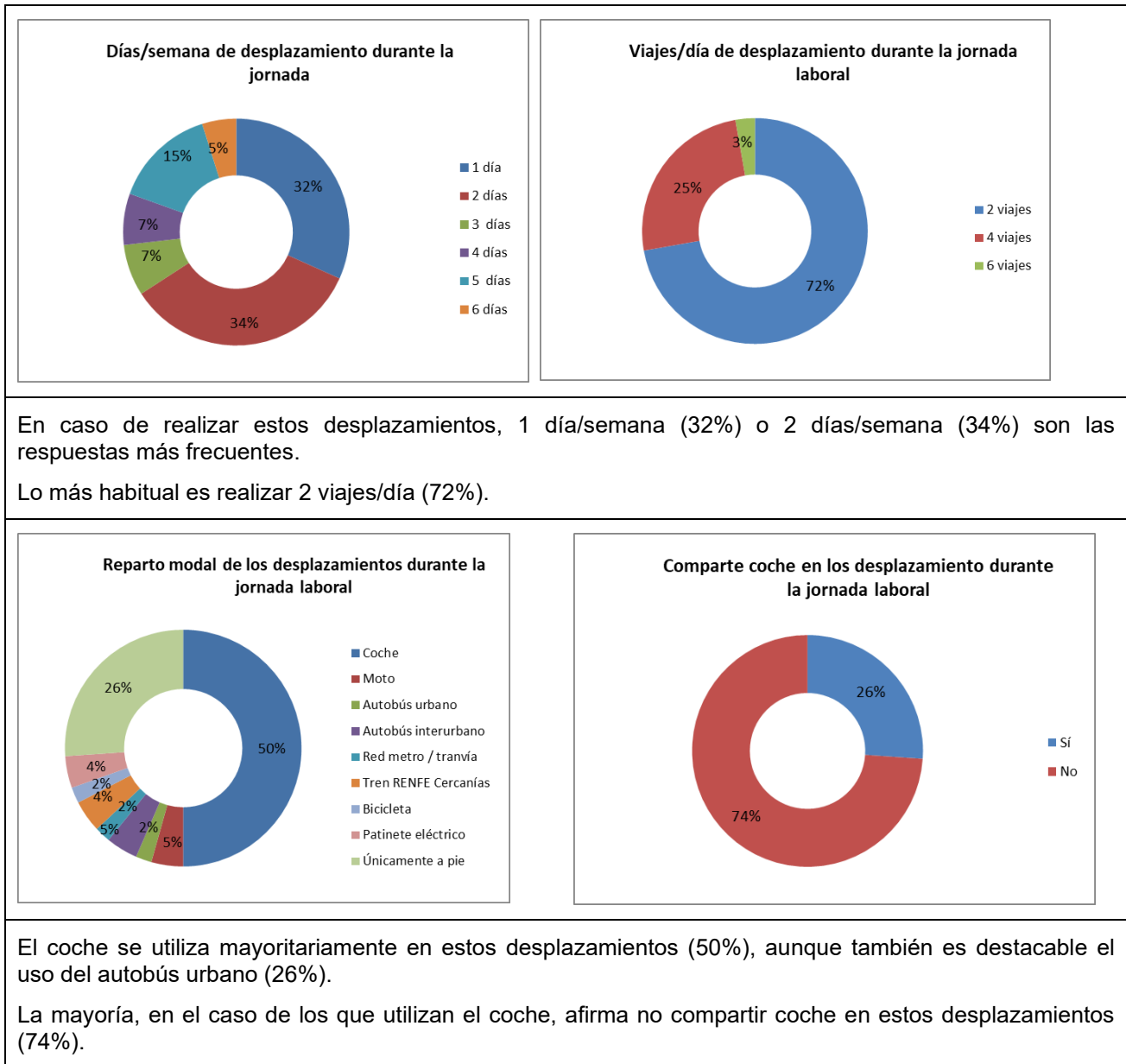
Destino de los desplazamientos durante la jornada de trabajo/estudio



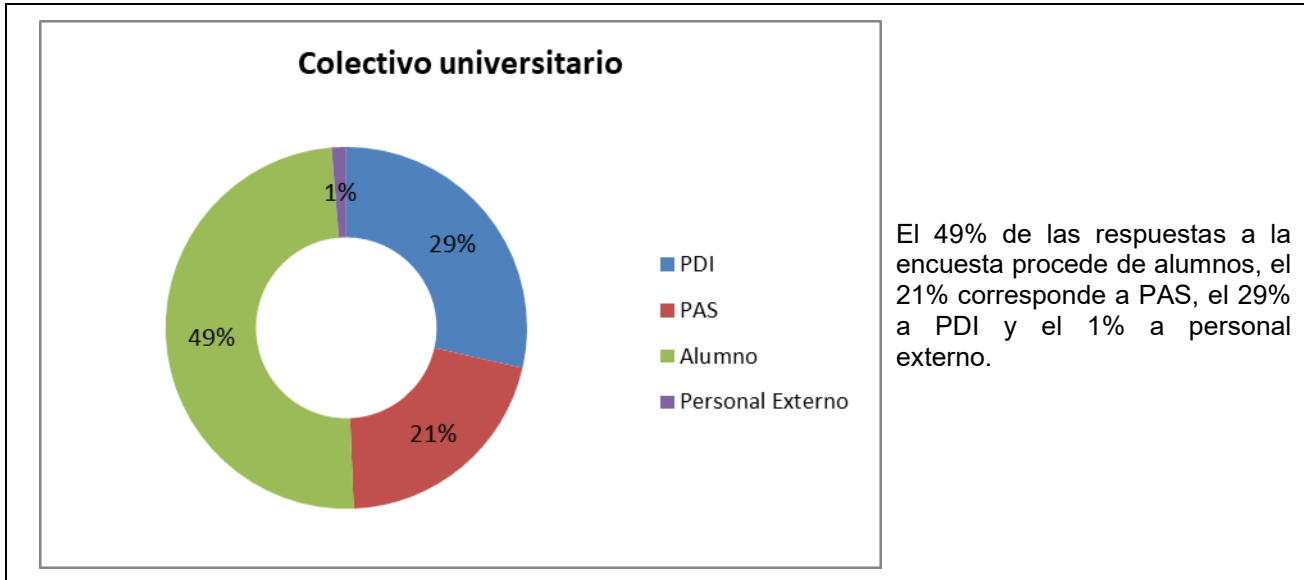
El destino más habitual de estos desplazamientos son otros centros ubicados en otros municipios (42%). La opción de otros centros dentro del mismo municipio también tiene un peso importante (38%).

El desplazamiento con otros campus de la UPV supone un 20%, siendo principalmente el Campus de Vera el destino en la gran mayoría de los casos (70%).

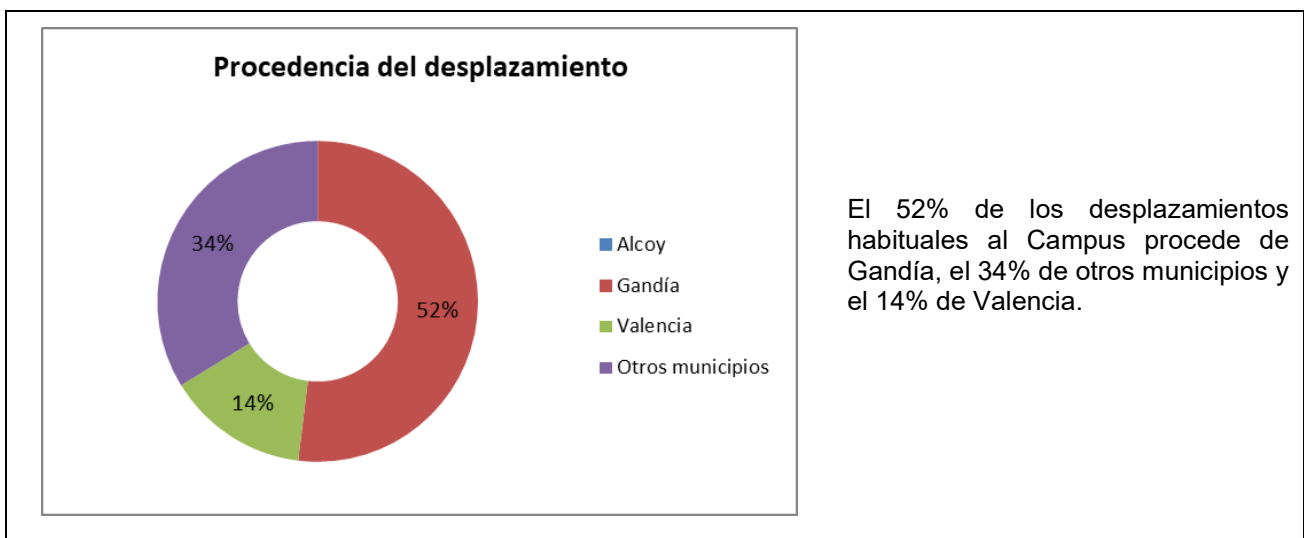
UNITAT DE MEDI AMBIENT



3.2. Campus de Gandía

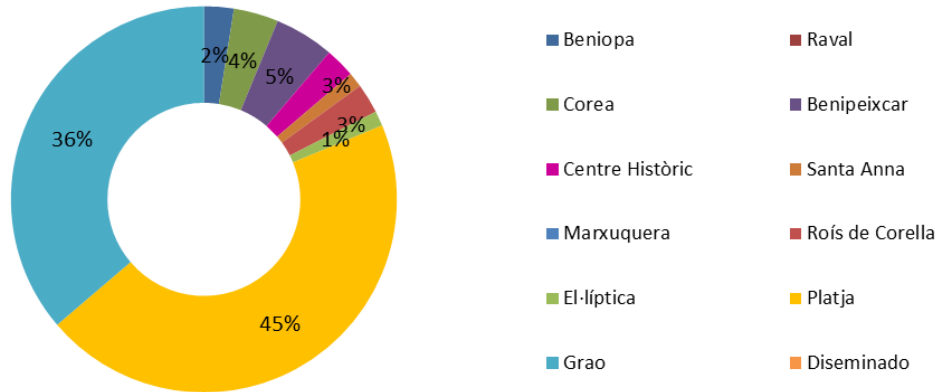


Caracterización del desplazamiento al campus



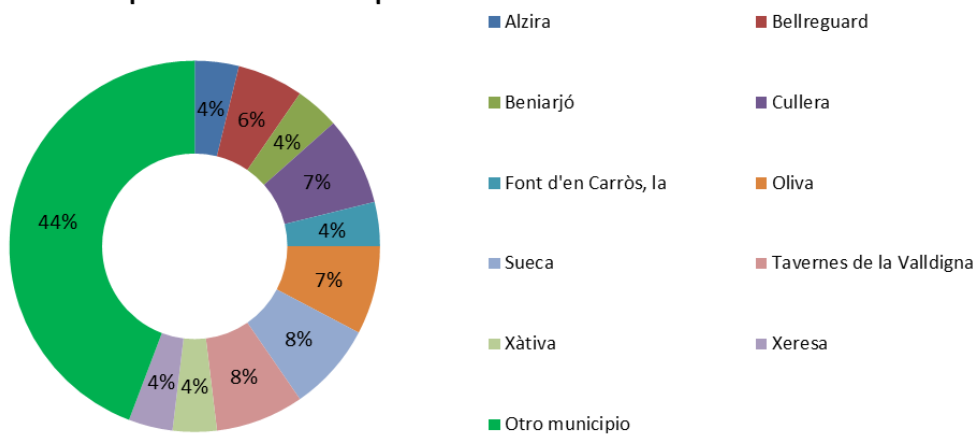
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Procedencia del desplazamiento. Distrito



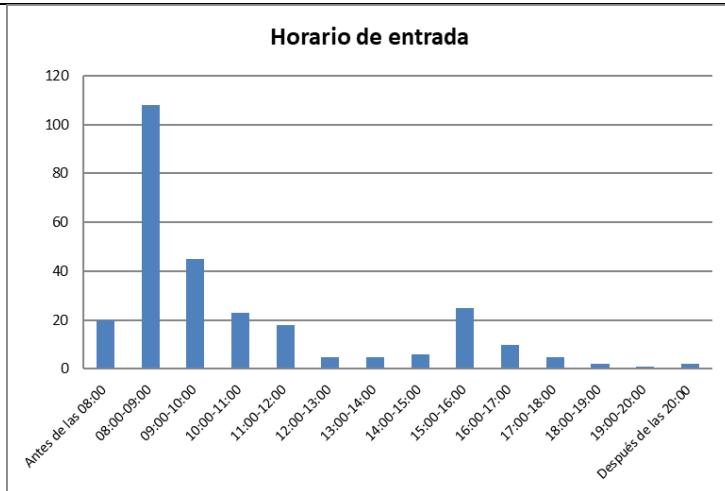
Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Platja (45%) y Grao (36%), los más próximos al campus.

Procedencia del desplazamiento. Municipio



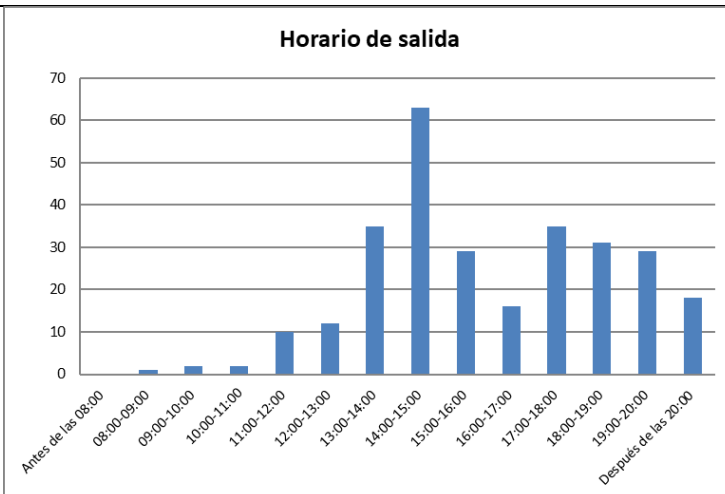
Con respecto a los municipios de procedencia, destacan Oliva (7%), Tavernes de la Vallidigna (8%), Sueca (8%) y Cullera (7%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT



Con respecto a la entrada al campus, se observa un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.

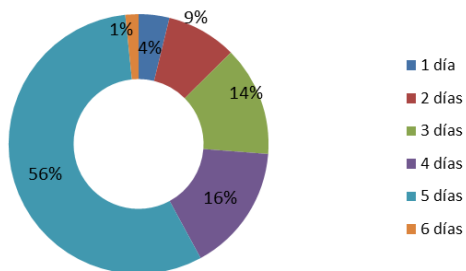
La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.



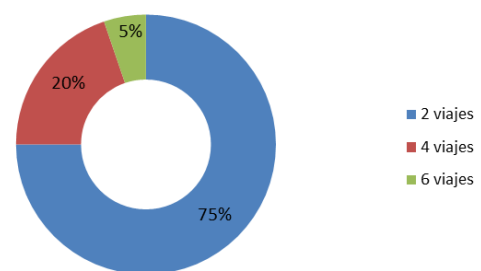
Con respecto a la salida, se observa un pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.

La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 17:00.

Nº días/semana de desplazamiento



Nº viajes/día

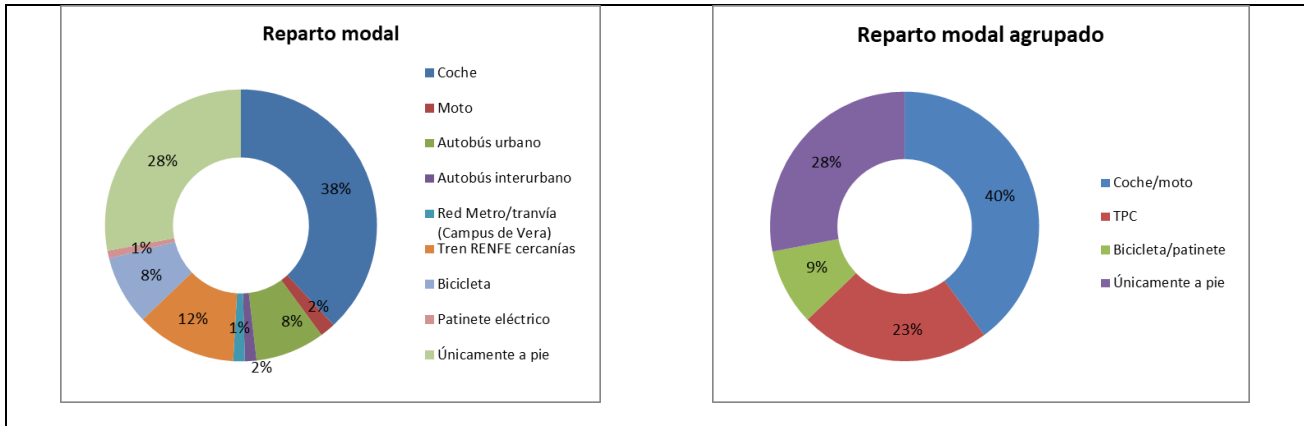


El número de días de desplazamiento al Campus de Gandía más frecuente es de 5 a la semana (56%) y el número de viajes por día más frecuente es de 2 (75%).

El nº días/semana promedio es de 4,14; el nº viajes/día es de 2,6. El nº viajes/semana es de 10,76.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Modo de desplazamiento de acceso al campus



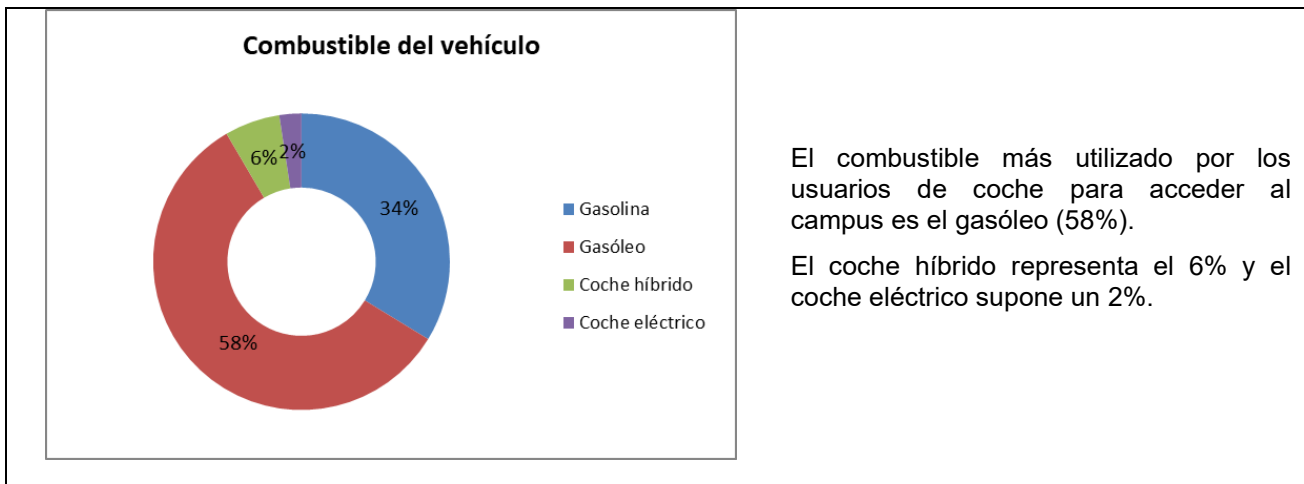
El vehículo privado a motor representa el 40% del reparto modal, siendo mayoritario el empleo del coche (38%) ya que la moto sólo representa el 2%.

El transporte público colectivo es utilizado de forma habitual en el 23% de los casos, de los cuales un 12% corresponde al tren y un 8% al autobús urbano.

El desplazamiento peatonal representa el 28%.

La bicicleta y el patinete representan el 9%.

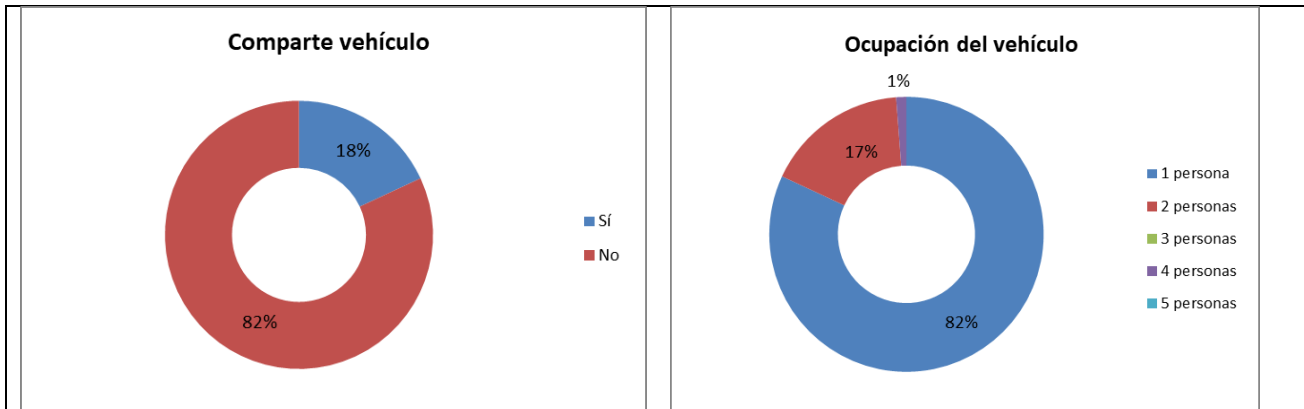
Coche



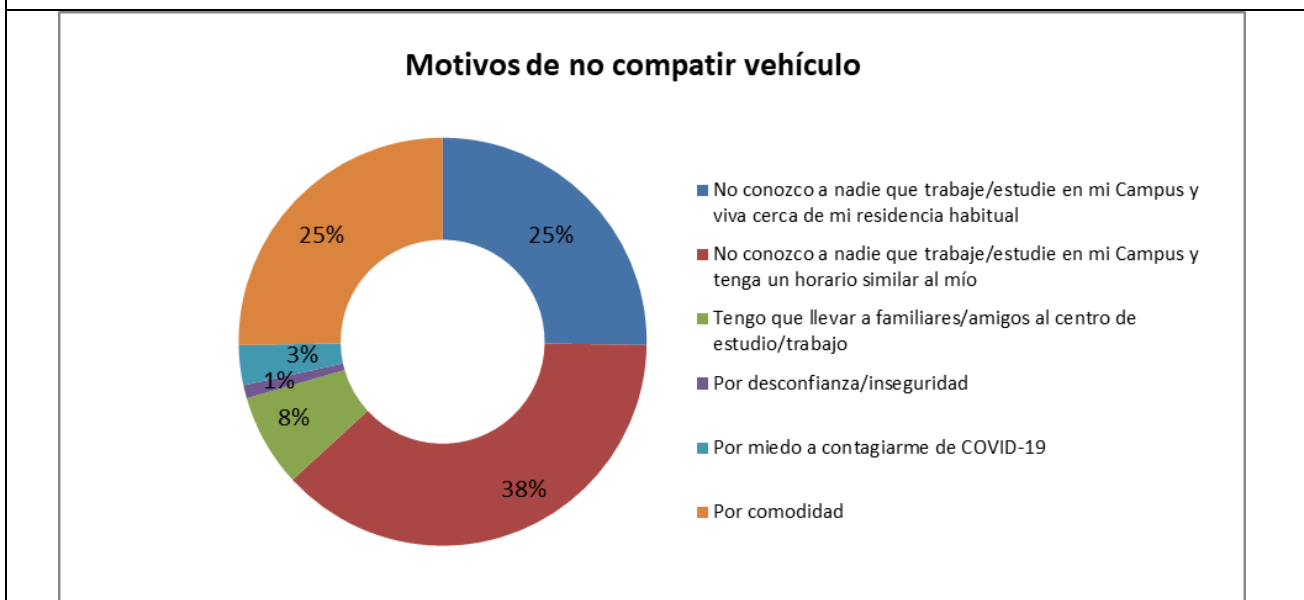
El combustible más utilizado por los usuarios de coche para acceder al campus es el gasóleo (58%).

El coche híbrido representa el 6% y el coche eléctrico supone un 2%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

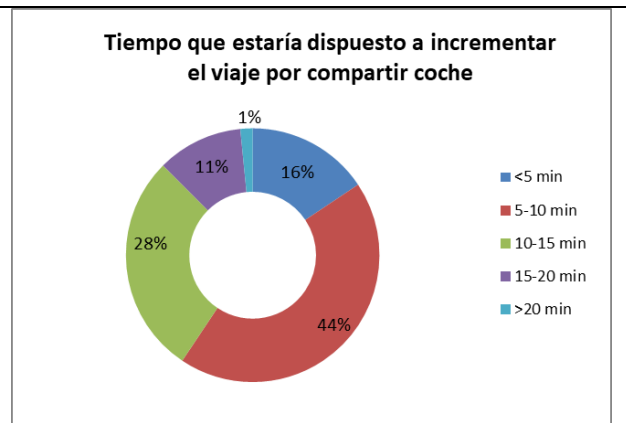
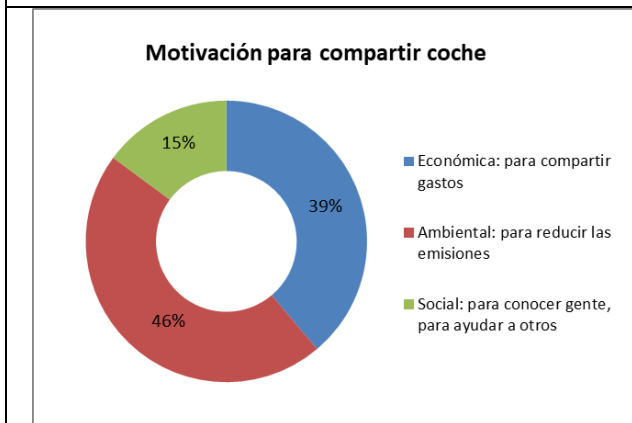
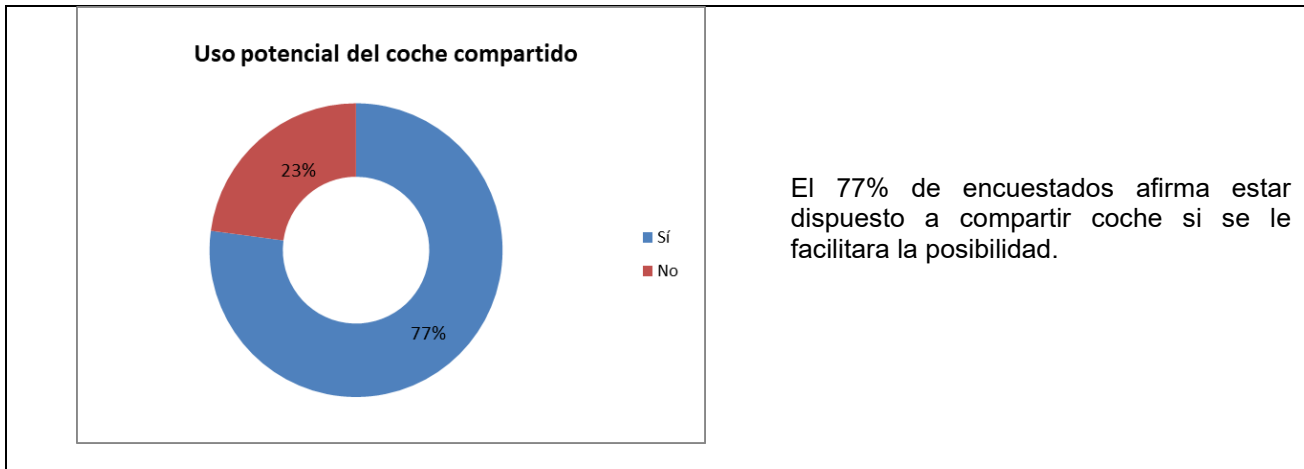


El 82% de los usuarios de coche no comparte vehículo en el acceso al Campus de Gandía. Del 18% que comparte vehículo, la mayor parte lo hace con una sola persona (2 ocupantes). El índice de ocupación del coche es de 1,2.



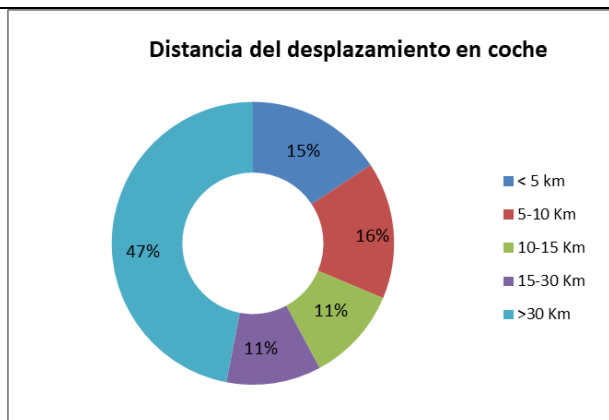
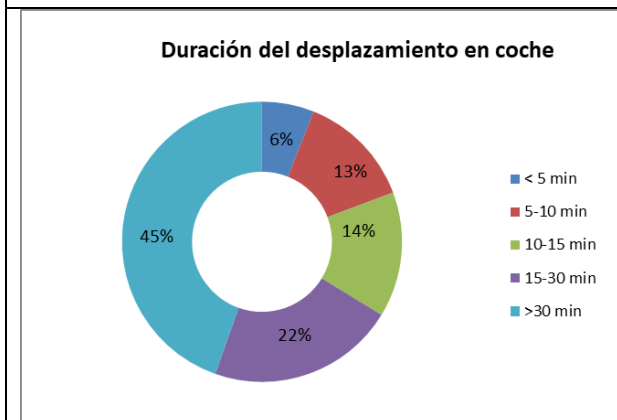
El motivo principal para no compartir vehículo es el hecho de no conocer a nadie con horario similar. La comodidad representa el motivo para no compartir coche en el 25% de los casos.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



La motivación principal para compartir coche es ambiental.

El tiempo que se podría incrementar el viaje para compartir coche es de 5 a 10 minutos.



El desplazamiento en coche tiene una duración superior a 30 minutos en la mayoría de los casos (45%). La distancia recorrida es superior a 30 km (47%) en la mayor parte de los casos.

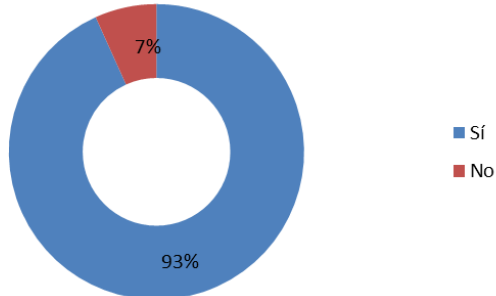
La distancia media recorrida en coche es de 23,05 km.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

<p>Lugar de aparcamiento</p> <table border="1"><thead><tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr></thead><tbody><tr><td>En plazas de aparcamiento en el interior del Campus</td><td>76%</td></tr><tr><td>En el interior del Campus, pero fuera de plazas de aparcamiento</td><td>4%</td></tr><tr><td>En plazas de aparcamiento situadas en las vías próximas</td><td>19%</td></tr><tr><td>En las vías próximas, en lugares no destinados a aparcamiento</td><td>1%</td></tr></tbody></table>	Categoría	Porcentaje	En plazas de aparcamiento en el interior del Campus	76%	En el interior del Campus, pero fuera de plazas de aparcamiento	4%	En plazas de aparcamiento situadas en las vías próximas	19%	En las vías próximas, en lugares no destinados a aparcamiento	1%	<p>La gran mayoría de usuarios de coche (76%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 19% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p>						
Categoría	Porcentaje																
En plazas de aparcamiento en el interior del Campus	76%																
En el interior del Campus, pero fuera de plazas de aparcamiento	4%																
En plazas de aparcamiento situadas en las vías próximas	19%																
En las vías próximas, en lugares no destinados a aparcamiento	1%																
<p>Número de plazas disponibles adecuado</p> <table border="1"><thead><tr><th>Respuesta</th><th>Porcentaje</th></tr></thead><tbody><tr><td>Sí</td><td>87%</td></tr><tr><td>No</td><td>13%</td></tr></tbody></table>	Respuesta	Porcentaje	Sí	87%	No	13%	<p>Distribución de plazas disponibles adecuada</p> <table border="1"><thead><tr><th>Respuesta</th><th>Porcentaje</th></tr></thead><tbody><tr><td>Sí</td><td>88%</td></tr><tr><td>No</td><td>12%</td></tr></tbody></table>	Respuesta	Porcentaje	Sí	88%	No	12%				
Respuesta	Porcentaje																
Sí	87%																
No	13%																
Respuesta	Porcentaje																
Sí	88%																
No	12%																
<p>La gran mayoría de usuarios de coche consideran que el número de plazas disponibles en el campus es adecuado (87%); asimismo la gran mayoría considera que la distribución de plazas es adecuada (88%).</p>																	
<p>Congestión en los accesos</p> <table border="1"><thead><tr><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje</th></tr></thead><tbody><tr><td>Habitualmente</td><td>3%</td></tr><tr><td>A veces</td><td>13%</td></tr><tr><td>Rara vez</td><td>84%</td></tr></tbody></table>	Frecuencia	Porcentaje	Habitualmente	3%	A veces	13%	Rara vez	84%	<p>Congestión en el interior del campus</p> <table border="1"><thead><tr><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje</th></tr></thead><tbody><tr><td>Habitualmente</td><td>0%</td></tr><tr><td>A veces</td><td>6%</td></tr><tr><td>Rara vez</td><td>94%</td></tr></tbody></table>	Frecuencia	Porcentaje	Habitualmente	0%	A veces	6%	Rara vez	94%
Frecuencia	Porcentaje																
Habitualmente	3%																
A veces	13%																
Rara vez	84%																
Frecuencia	Porcentaje																
Habitualmente	0%																
A veces	6%																
Rara vez	94%																
<p>La gran mayoría de usuarios de coche considera que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (84%); la gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (94%).</p>																	

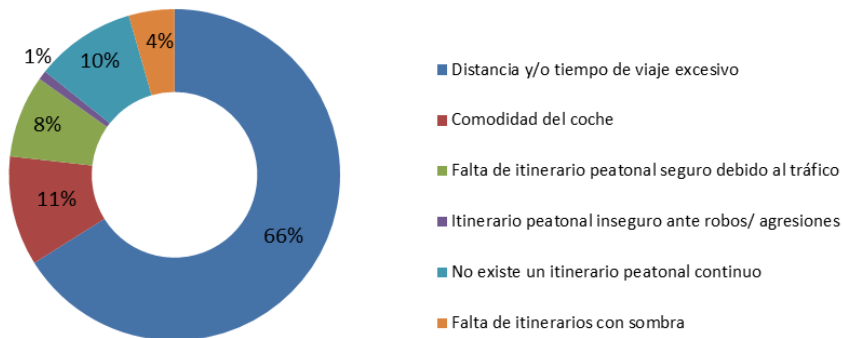
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Señalización vial adecuada

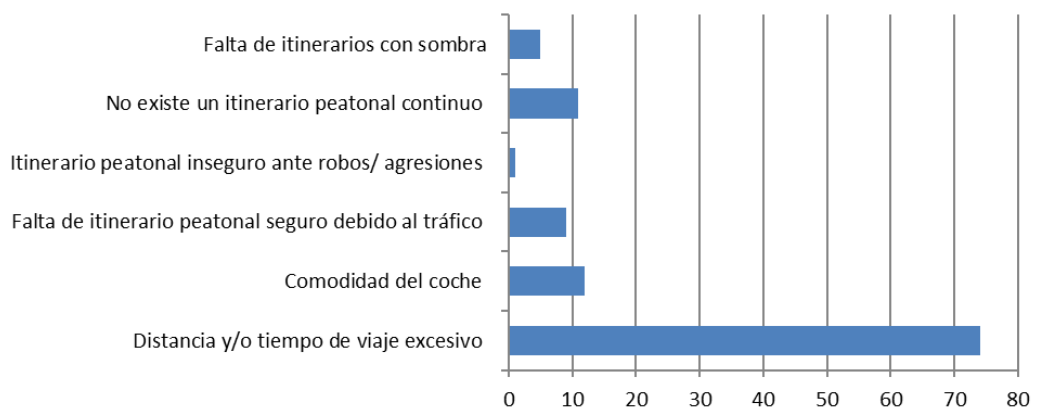


La gran mayoría de usuarios de coche opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada (93%).

Motivos de no acceder a pie



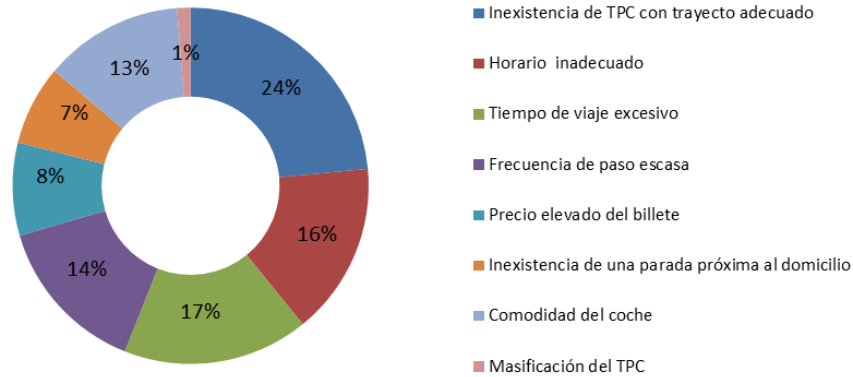
Motivos de no acceder a pie



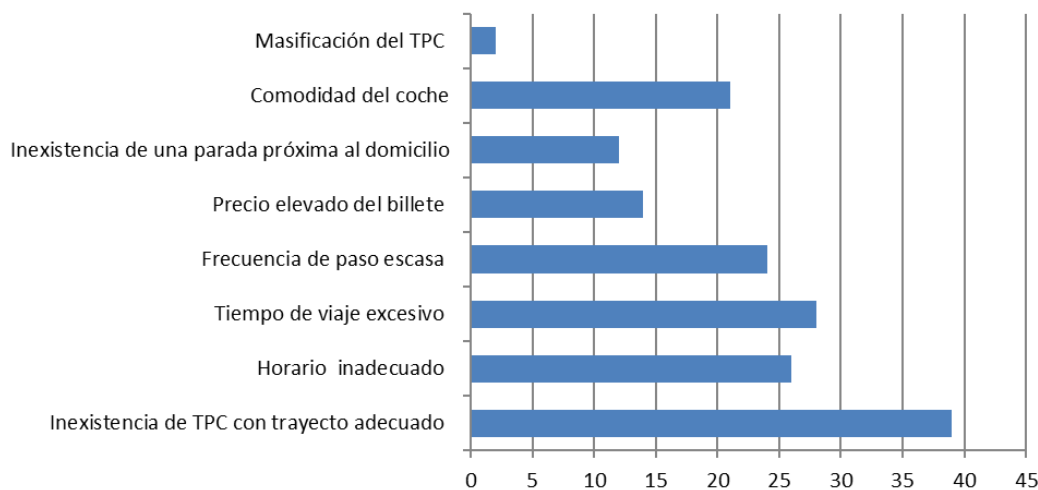
La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en TPC



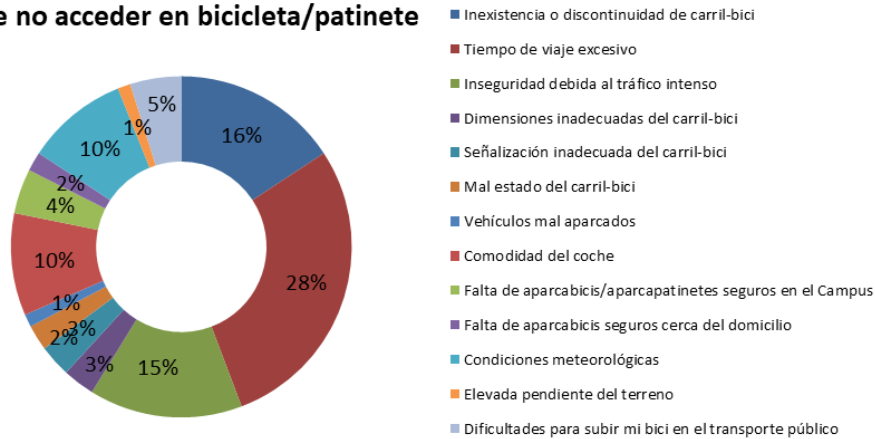
Motivos de no acceder en TPC



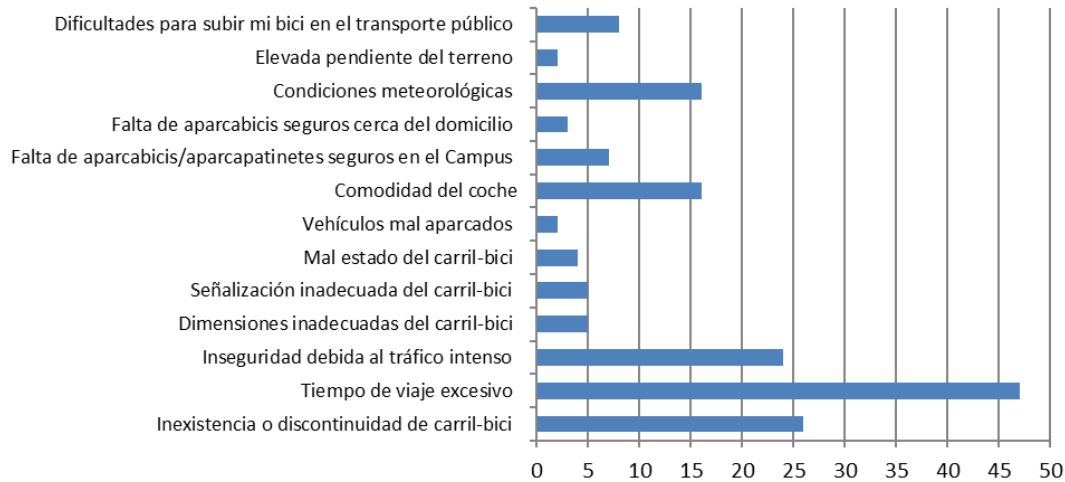
Hay diversidad de motivos para no acceder al campus en transporte público colectivo:

- La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (24%) es el primero.
- El tiempo de viaje excesivo (17%) y el horario inadecuado (16%) están en segundo lugar.
- La frecuencia de paso escasa (14%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar.

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



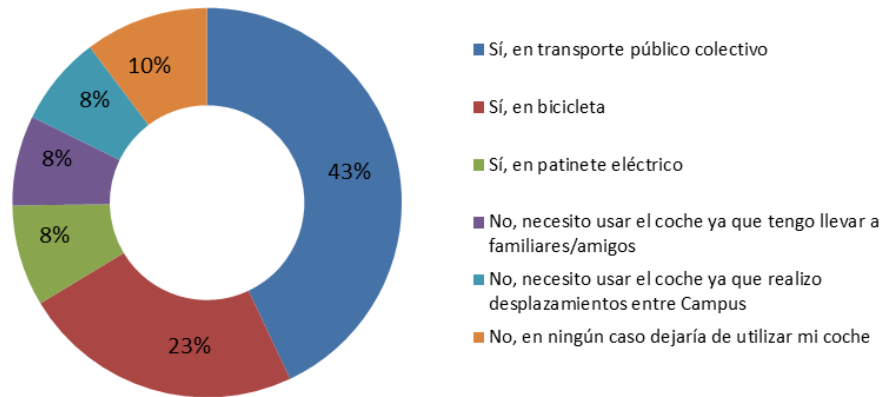
Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos secundarios son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (15%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Dispuesto a ir en otro modo de transporte



El 43% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

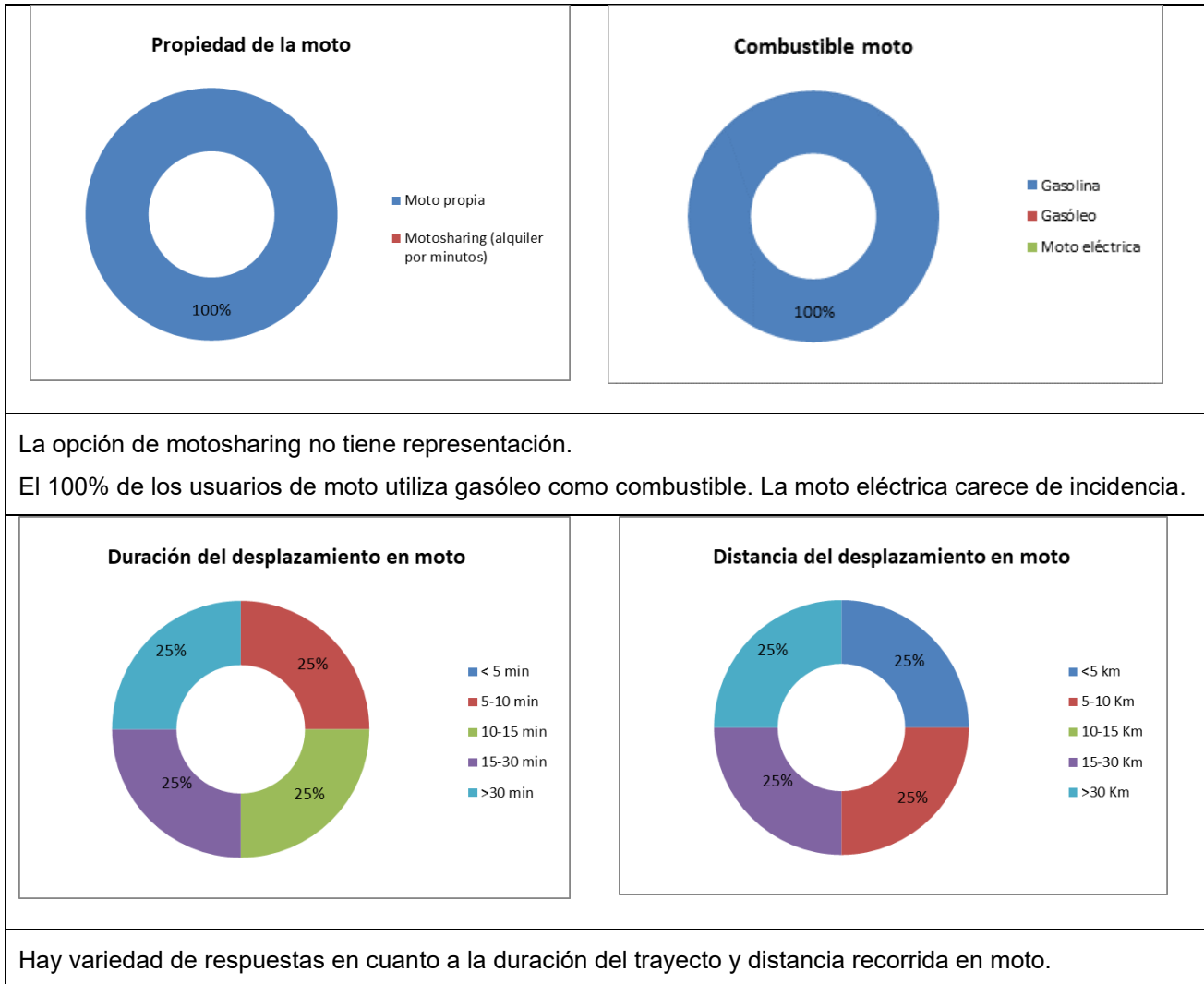
El 23% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.

El 26% considera que no puede/quiere dejar de usar su coche.

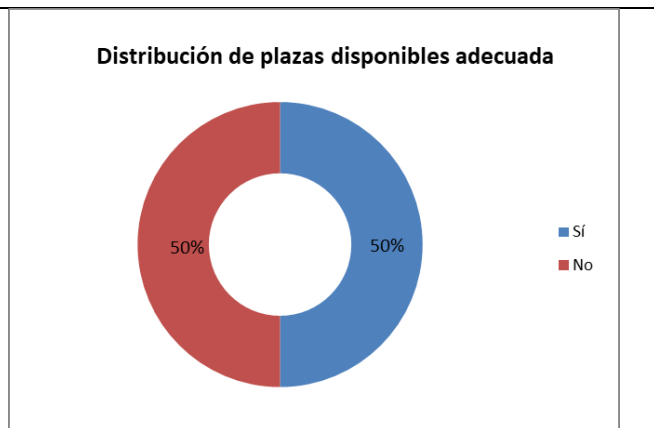
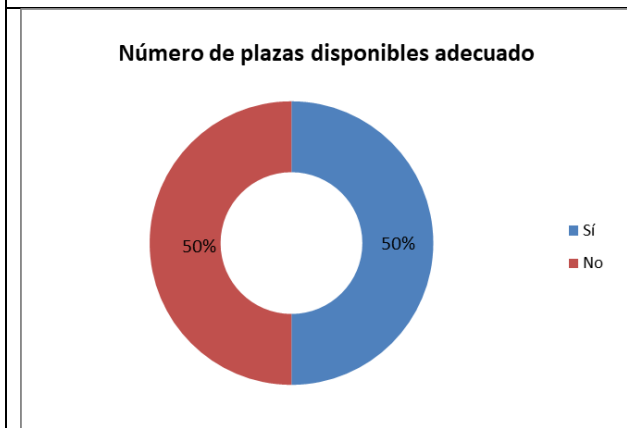
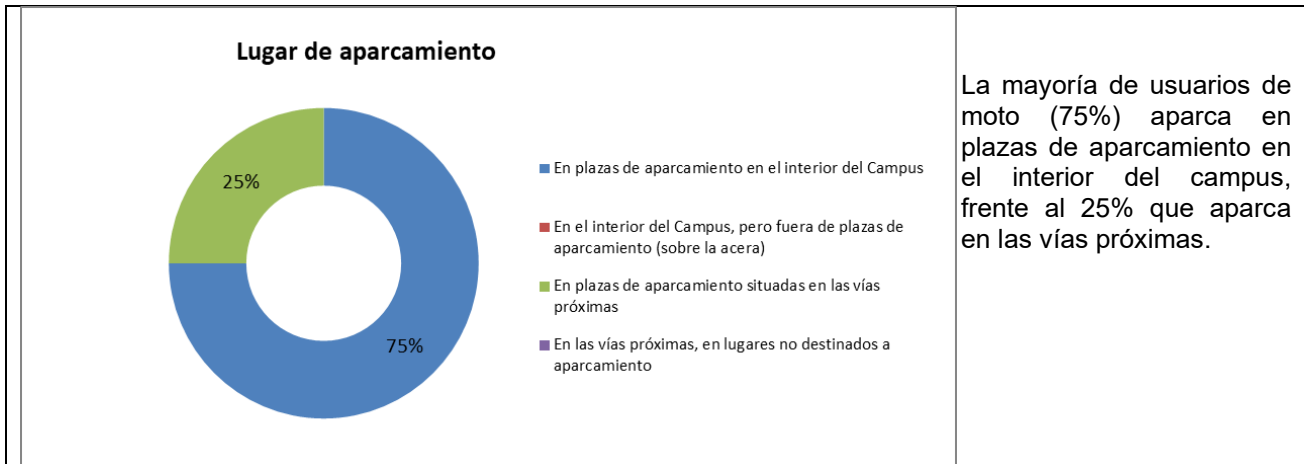
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Moto

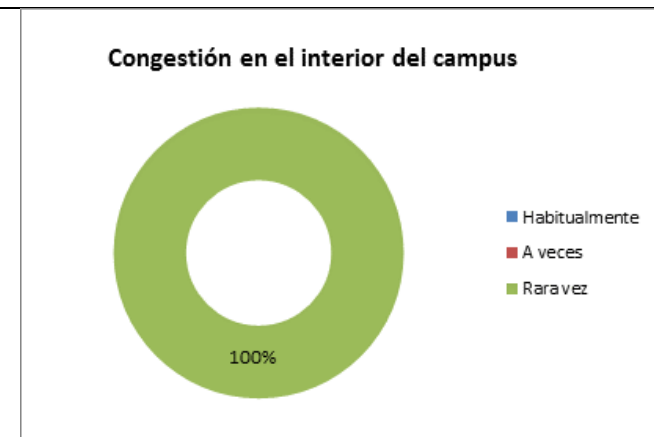
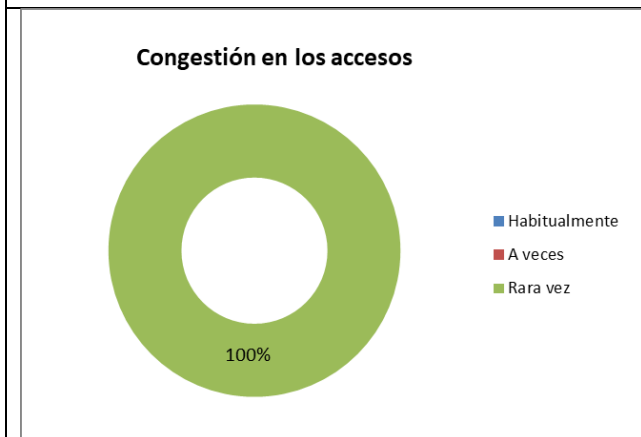
Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.



UNITAT DE MEDI AMBIENT



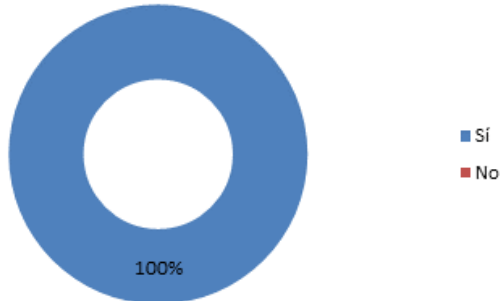
Hay diversidad de opiniones en cuanto al número de plazas disponibles y su distribución dentro del campus.



Los usuarios de moto consideran que rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus o en el recinto interior.

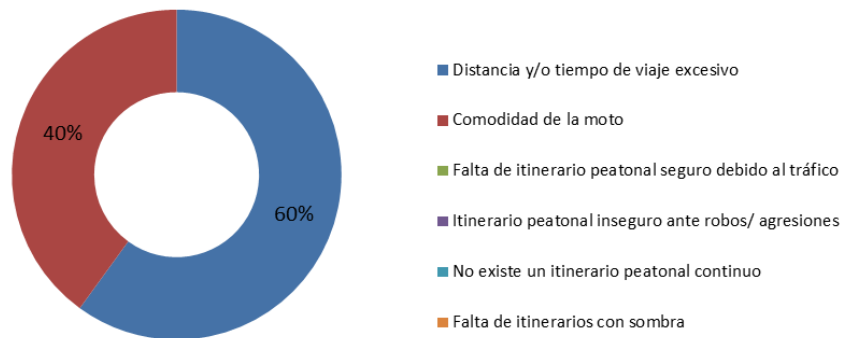
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Señalización vial adecuada

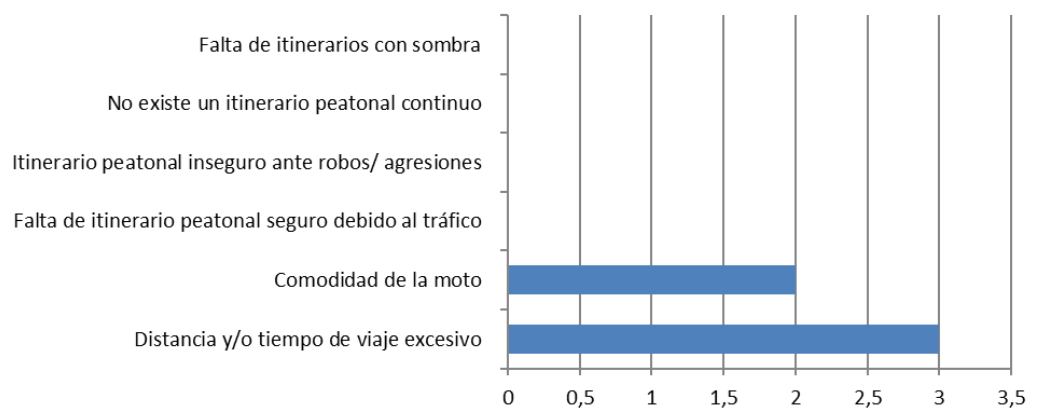


El 100% de usuarios de moto opina que la señalización vial existente en los carriles de circulación en el interior del campus es adecuada.

Motivos de no acceder a pie

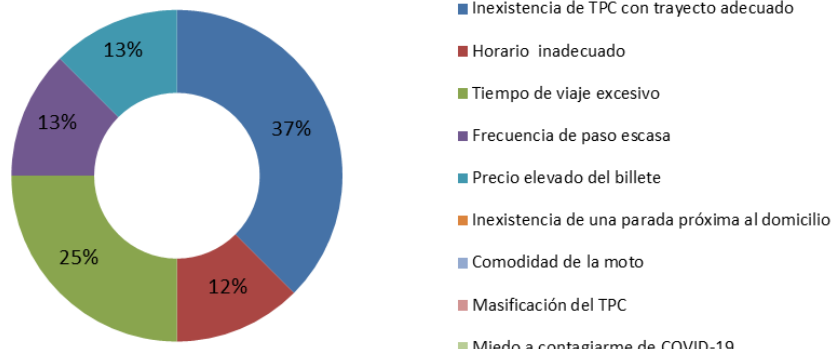


Motivos de no acceder a pie

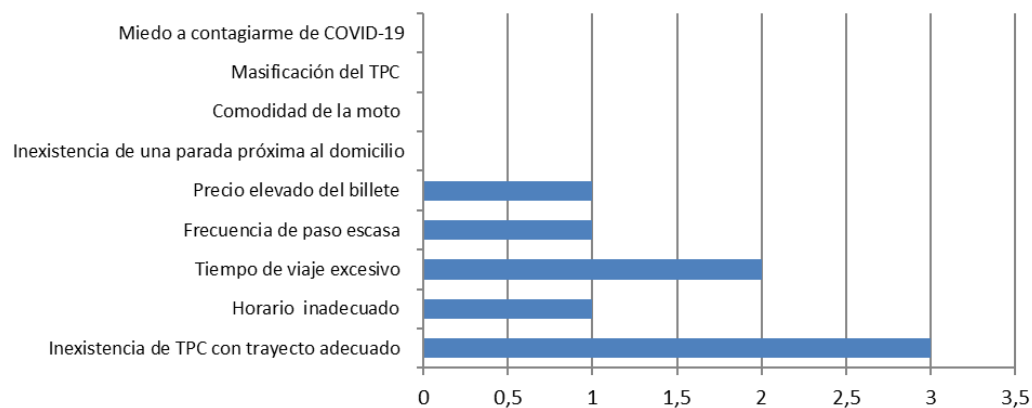


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%). Pero destaca el 40% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad.

Motivos de no acceder en TPC

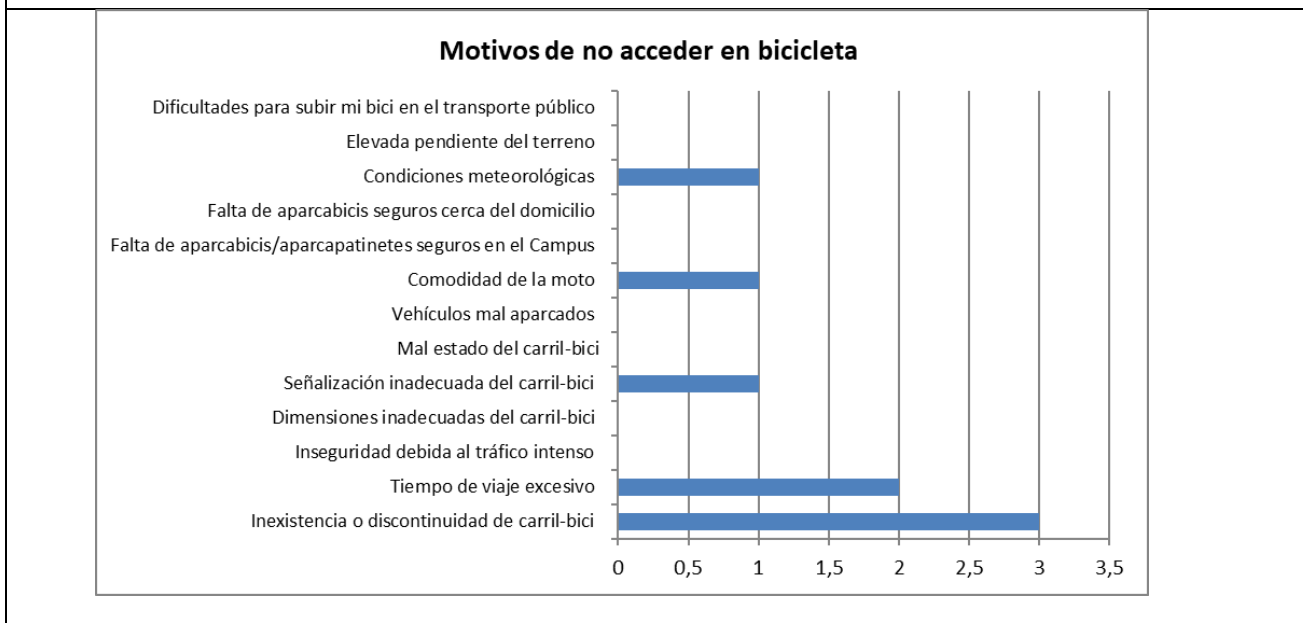
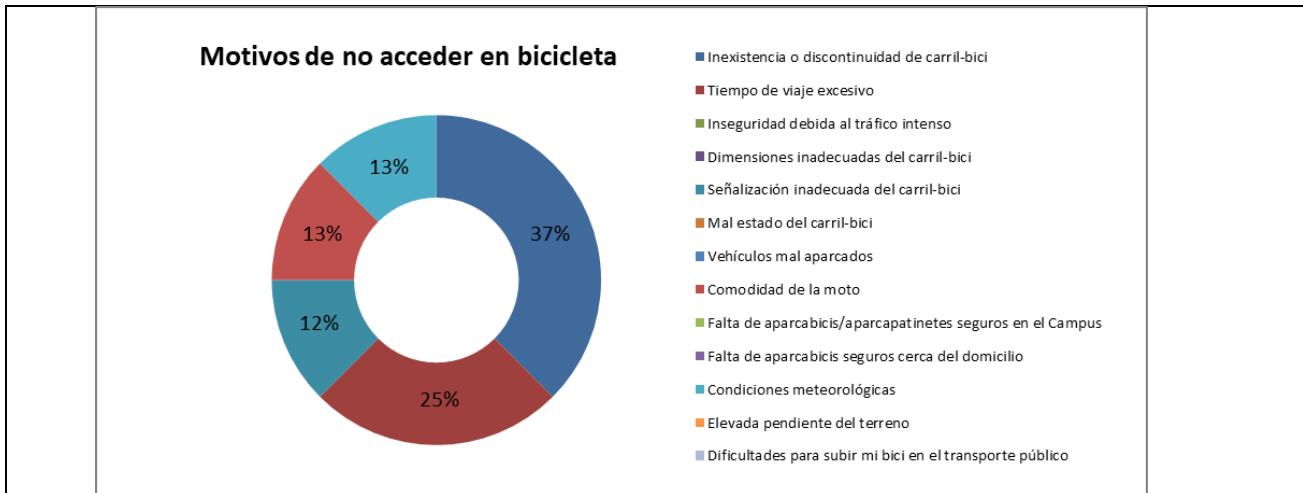


Motivos de no acceder en TPC



Los motivos principales para no acceder al campus en transporte público colectivo son la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (37%) y el tiempo de viaje excesivo (25%).

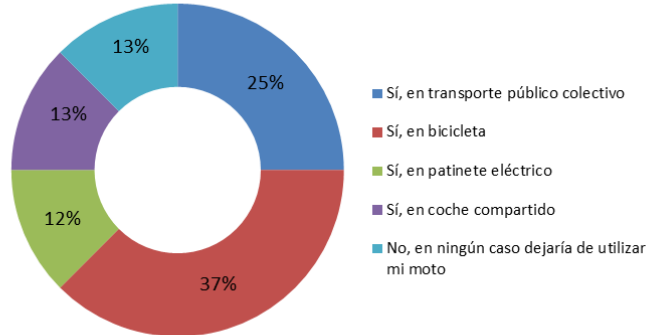
UNITAT DE MEDI AMBIENT



Los motivos principales para no acceder al campus en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (37%) y el tiempo de viaje excesivo (25%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

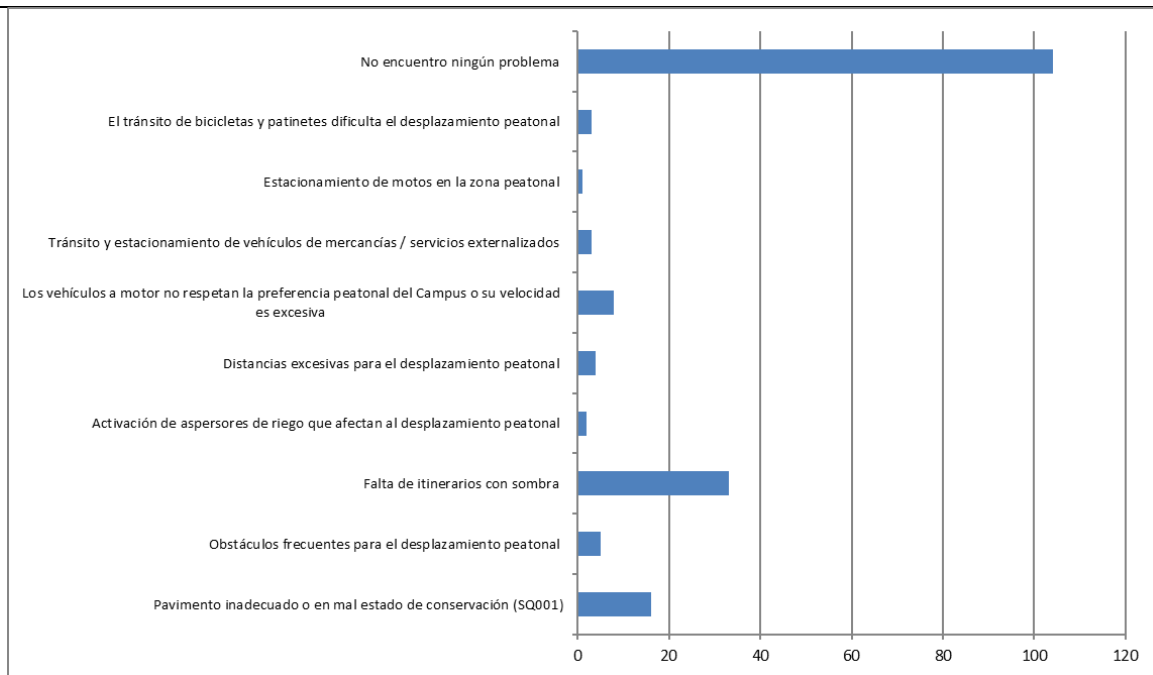


El 37% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados.

El 25% de usuarios de moto estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus.

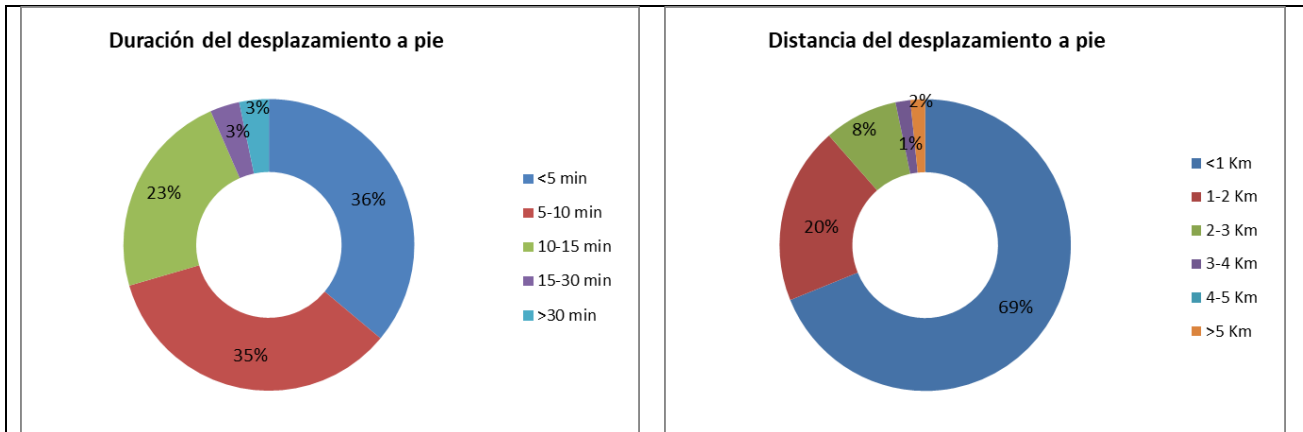
Destaca el 13% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

Desplazamiento peatonal



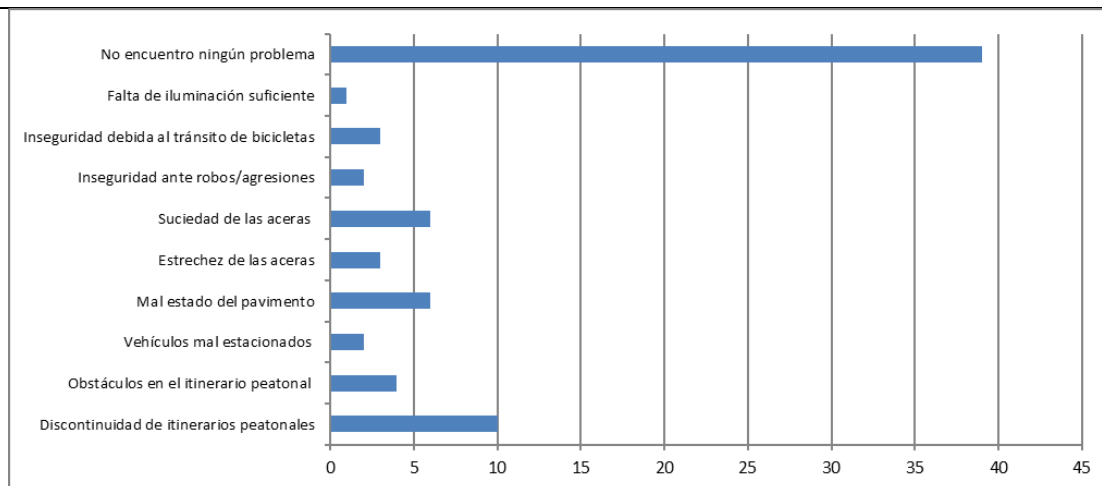
En el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



La duración del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es de menos de 5 minutos (36%) y entre 5 y 10 minutos (35%).

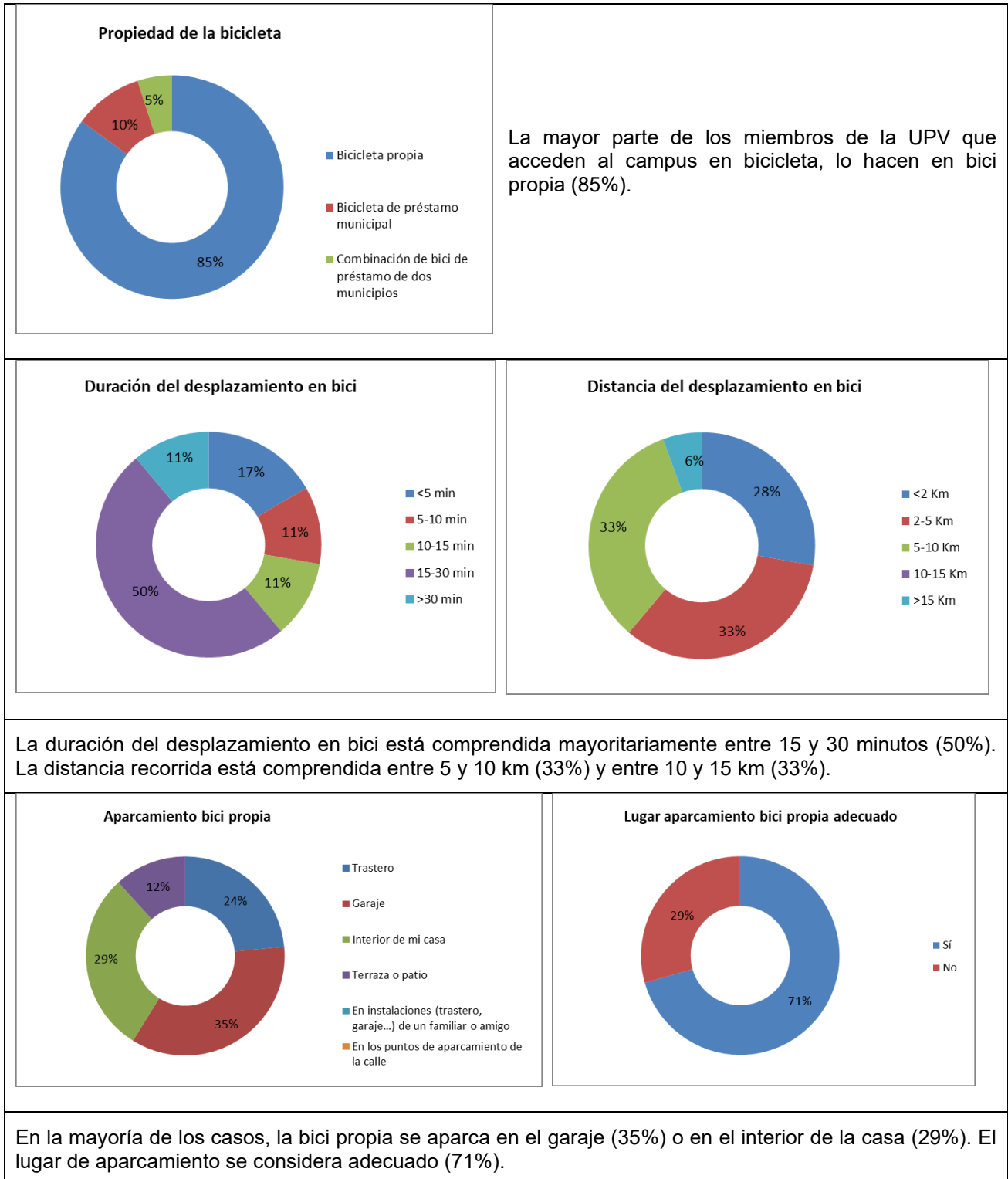
La distancia recorrida más frecuente es inferior a 1 km (69%).



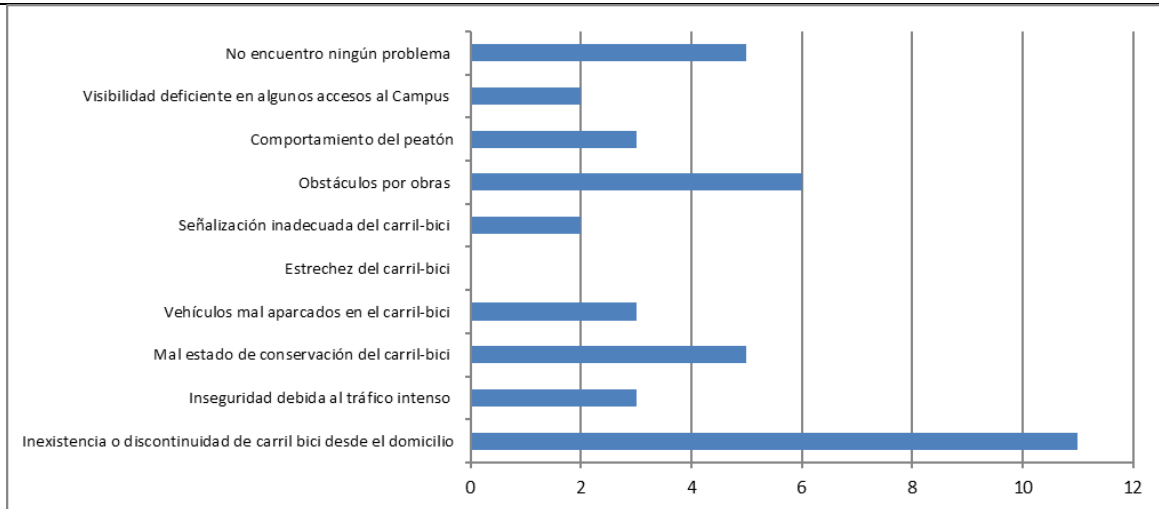
En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso peatonal al campus.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Bicicleta

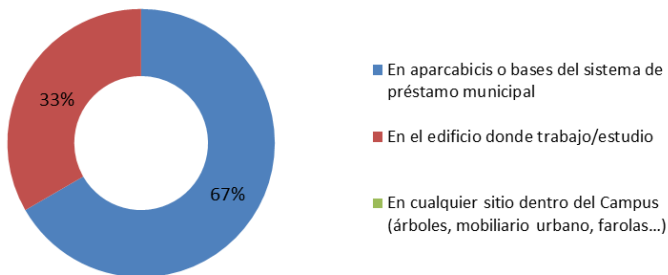


UNITAT DE MEDI AMBIENT



La inexistencia o discontinuidad de carril-bici es considerado el problema principal por parte de los ciclistas al acceder al campus.

Aparcamiento bici en el campus

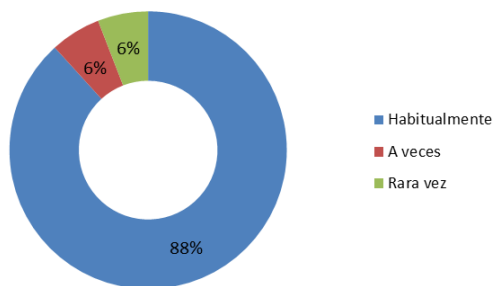


Gran parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (67%).

Un 33 introduce la bici en su edificio.

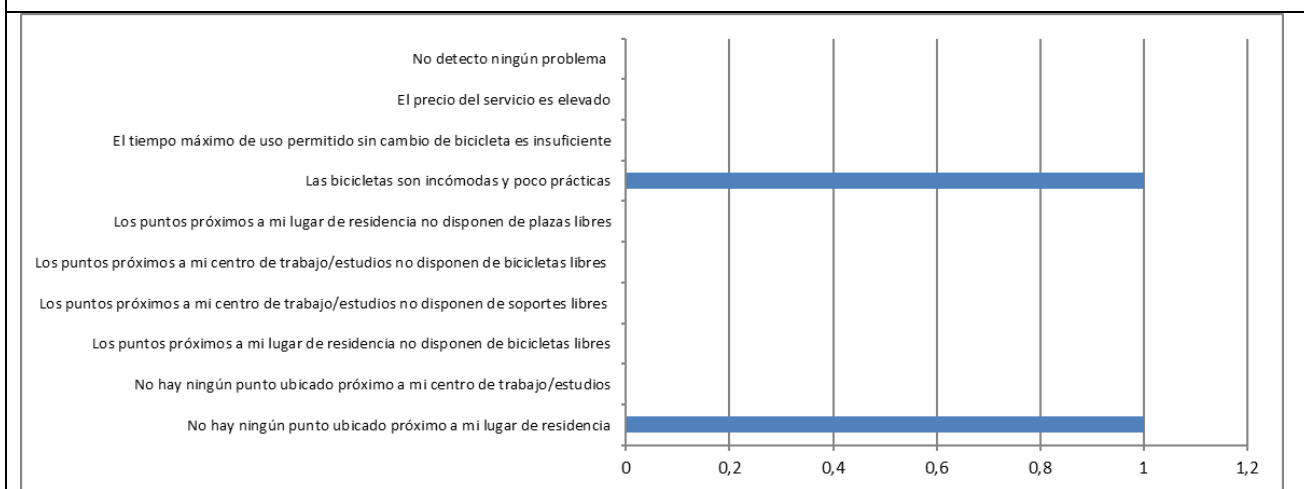
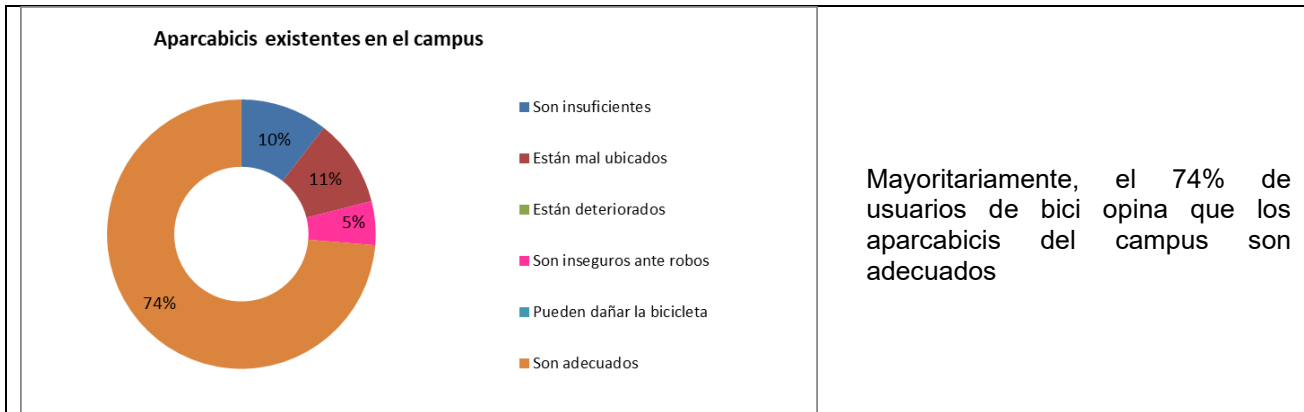
El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.

Aparcabicis libres próximos



La gran mayoría de usuarios de bici opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (88%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

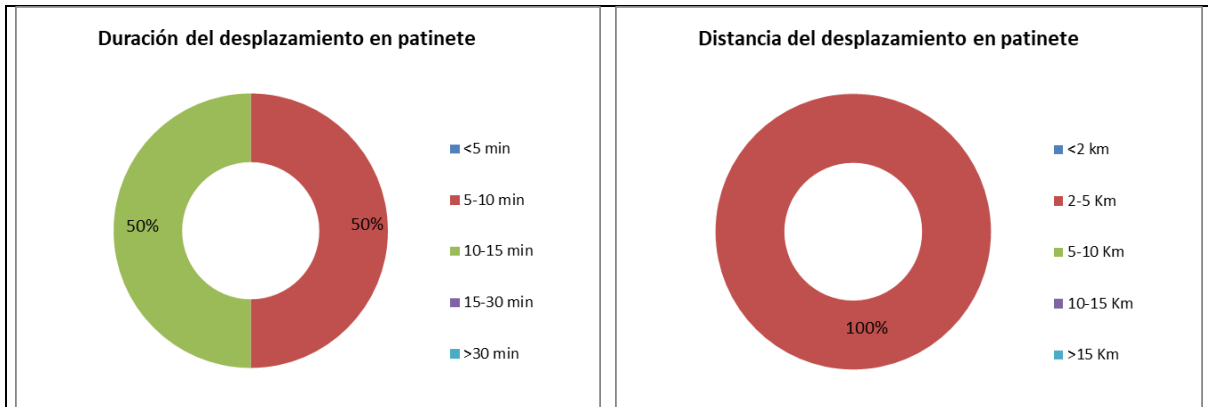


Los principales problemas detectados por los usuarios de bicicletas públicas son la falta de puntos de préstamo en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas.

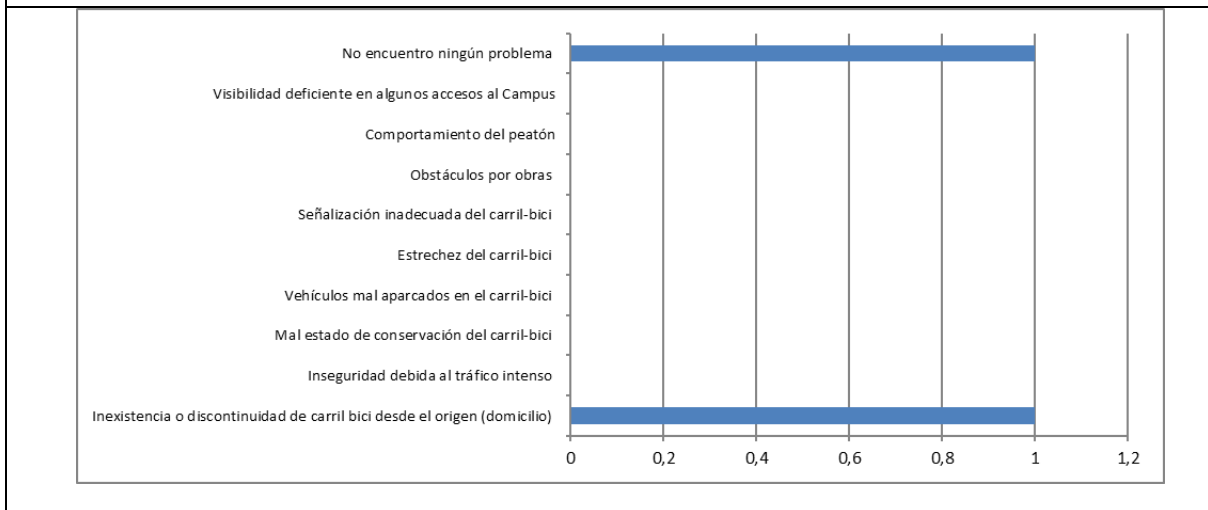
Patinete eléctrico

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.

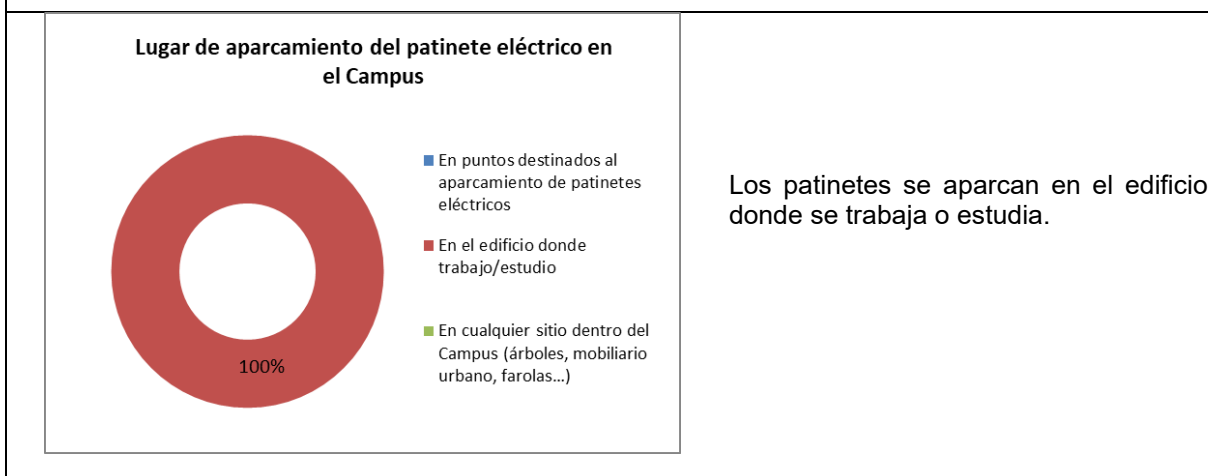
UNITAT DE MEDI AMBIENT



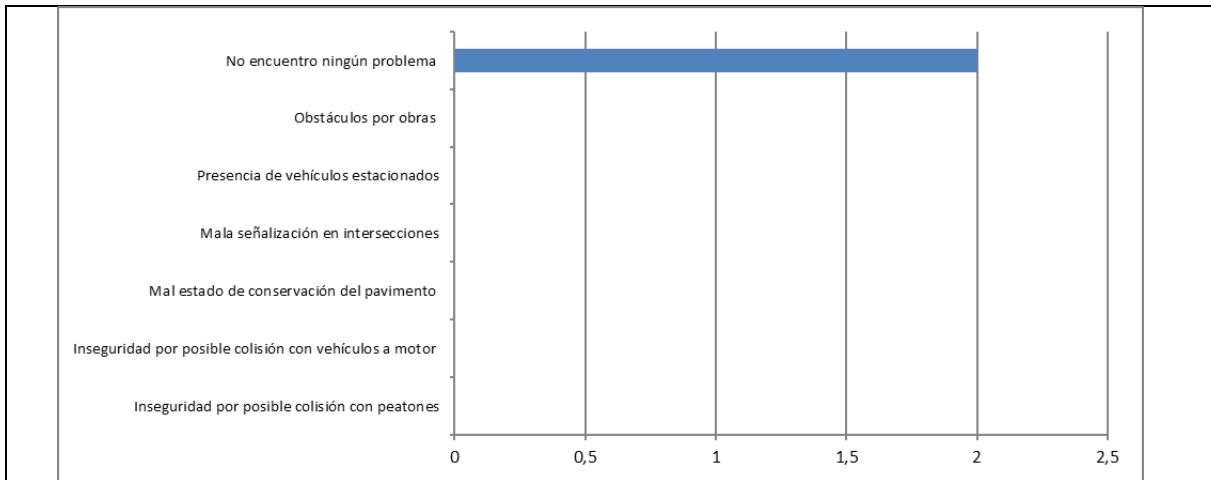
El trayecto en patinete eléctrico dura entre 5 y 15 minutos y se recorre una distancia inferior entre 2 y 5 km.



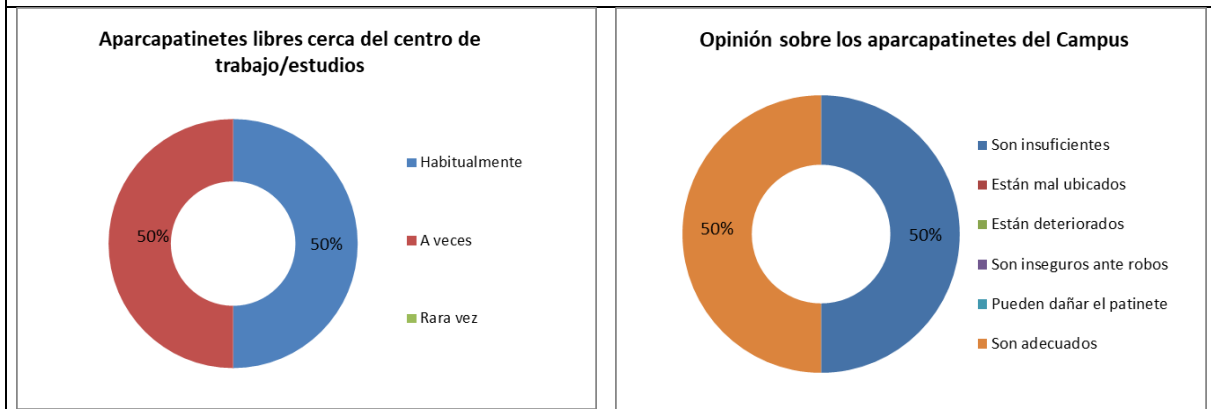
La inexistencia o discontinuidad de carril-bici desde el domicilio es el problema que señalan los usuarios de patinetes para llegar al campus, sin embargo destacan los que no encuentran ningún problema.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

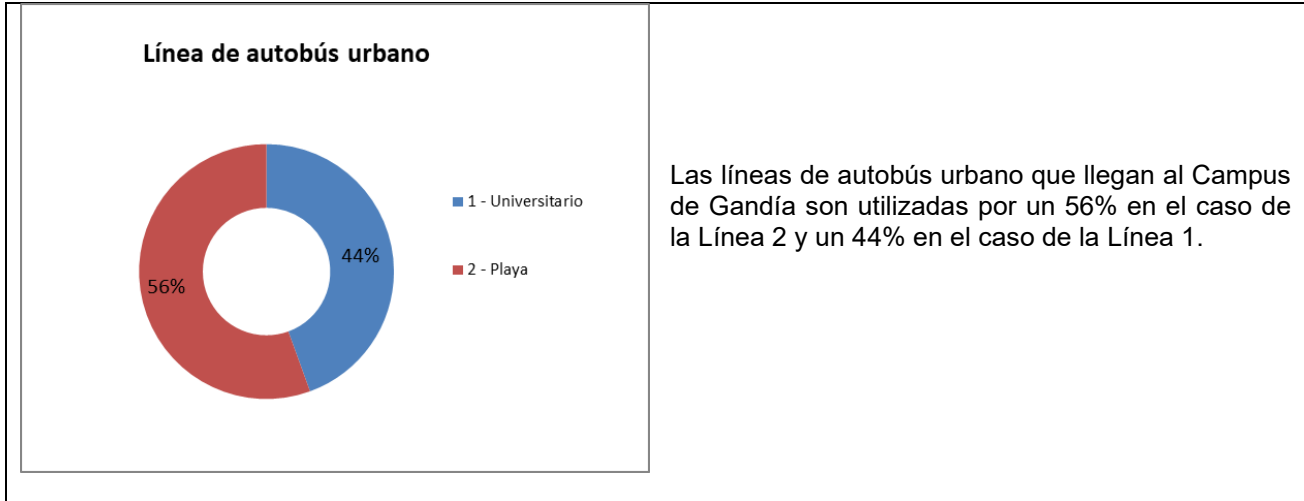


Los usuarios de patinetes no encuentran ningún problema en el interior del campus.

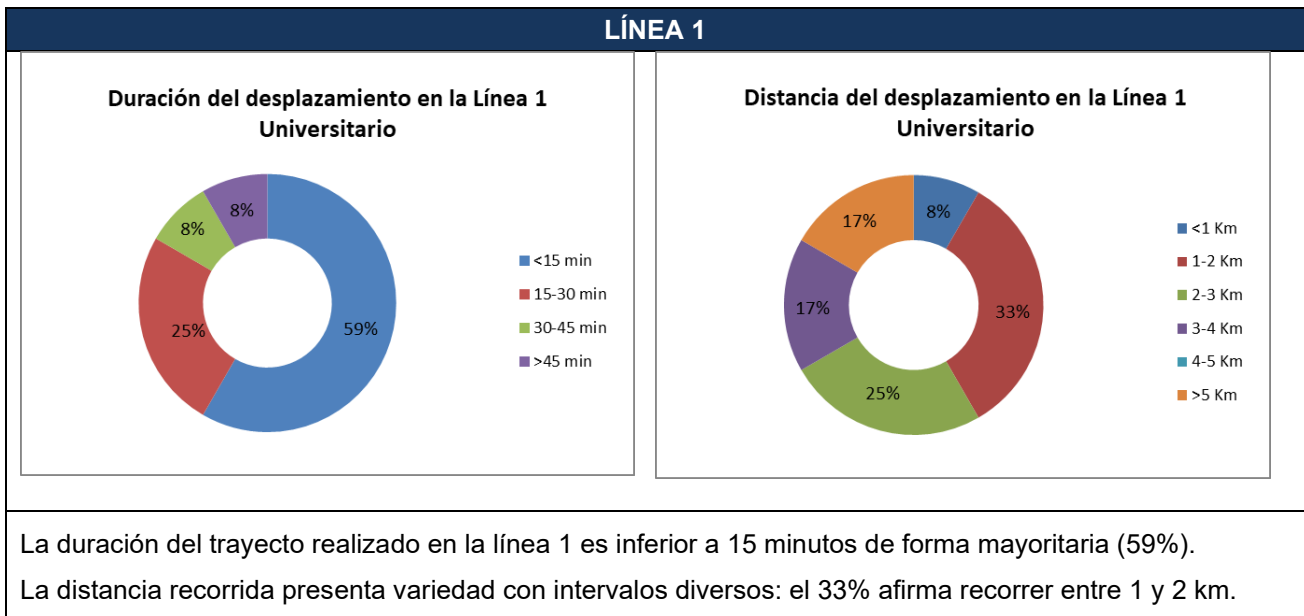


En términos generales, no hay dificultades para encontrar puntos de aparcamiento libres, aunque el 50% piensa que estos puntos son insuficientes.

Transporte público colectivo. Autobús urbano



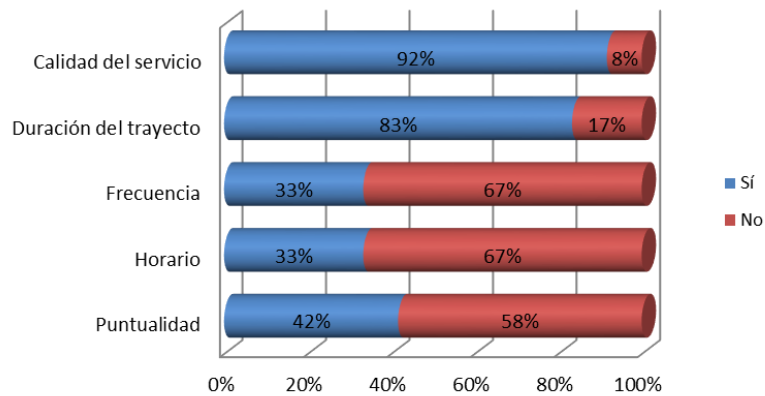
A continuación se van a analizar los resultados obtenidos línea por línea.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 1

Línea 1 Universitario

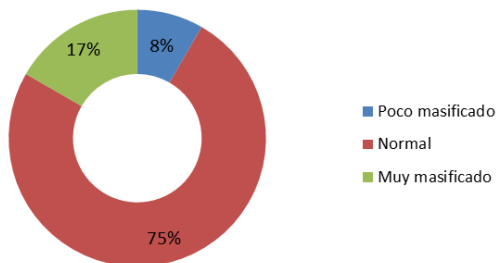


Los usuarios de la línea 1 consideran la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza), puntos fuertes de esta línea de autobús.

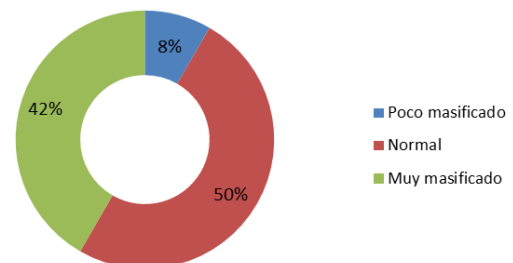
La puntualidad presenta valores intermedios (el 50% la considera adecuada y el otro 50% no adecuada).

Se considera que la frecuencia y el horario no son adecuados (67% en ambos casos). La puntualidad tampoco es adecuada para un 58%.

Masificación a la ida en la Línea 1 Universitario



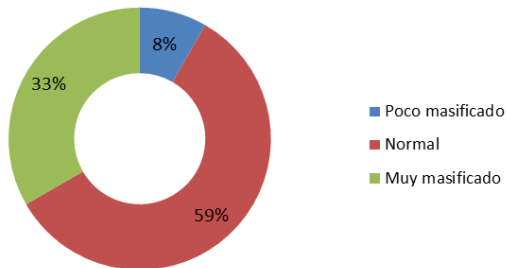
Masificación a la vuelta en la Línea 1 Universitario



UNITAT DE MEDI AMBIENT

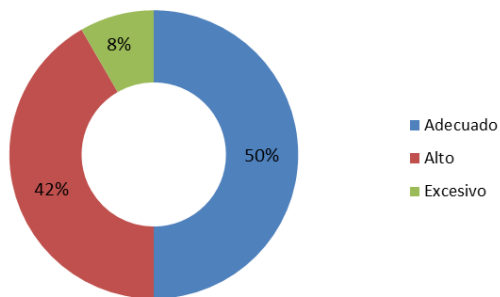
LÍNEA 1

Masificación en época de exámenes Línea 1
Universitario



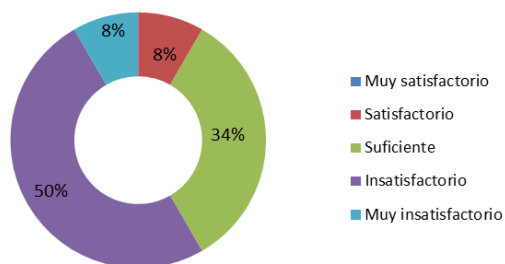
Los usuarios de la línea 1 consideran que no existe masificación, aunque un 42% señala masificación en el trayecto de vuelta.

Precio del servicio



El precio del servicio de autobús de la Línea 1 se considera adecuado para un 50% de encuestados, pero las opciones alto y excesivo suman el otro 50%.

Satisfacción global del servicio Línea 1
Universitario

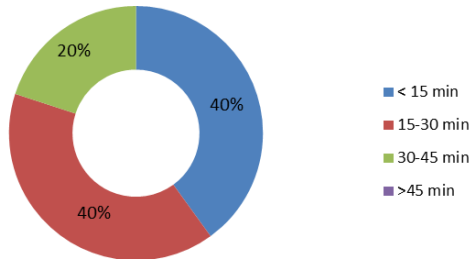


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 1 se considera insatisfactorio (50%).

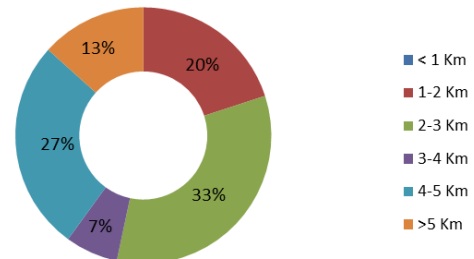
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 2

Duración del desplazamiento en la Línea 2
Playa



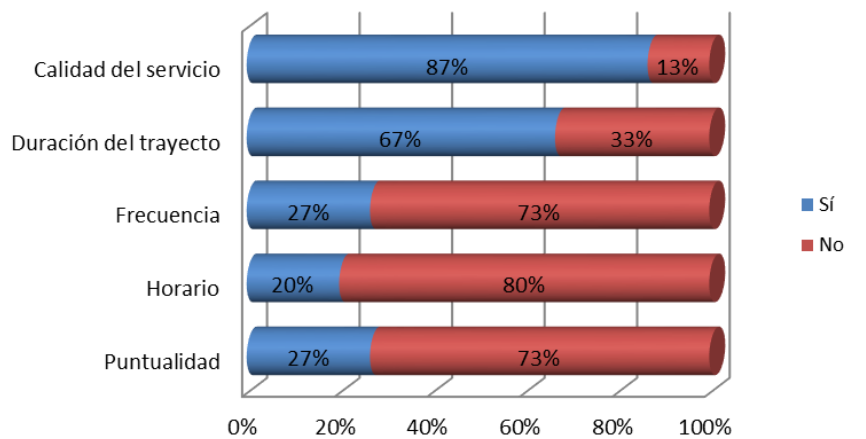
Distancia del desplazamiento en la Línea 2
Playa



La duración del trayecto realizado en la línea 2 está comprendida entre 15-30 minutos (40%) y menos de 15 minutos (40%).

La distancia mayoritaria es la comprendida entre 2 y 3 km.

Línea 2 Playa



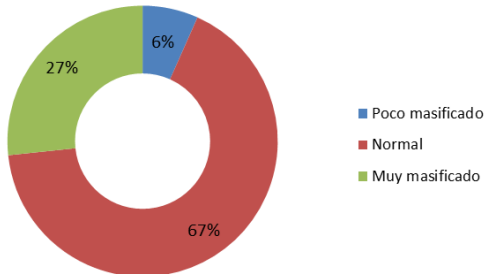
Los usuarios de la línea 2 consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza) y la duración del trayecto.

La puntualidad, la frecuencia y el horario se valoran negativamente.

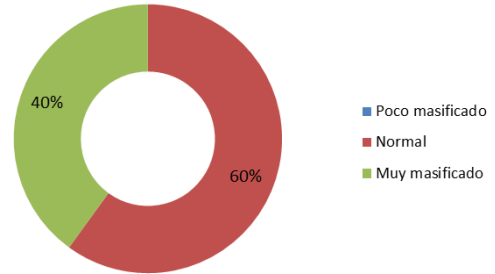
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 2

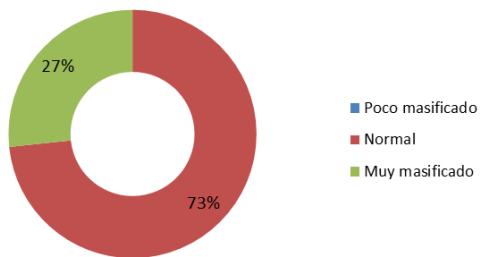
Masificación a la ida en la Línea 2 Playa



Masificación a la vuelta en la Línea 2 Playa

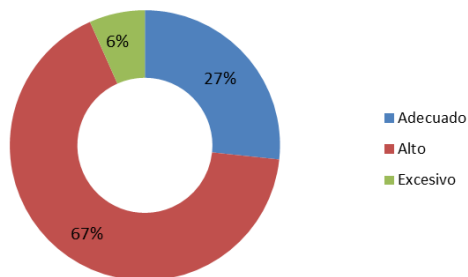


Masificación en época de exámenes Línea 2 Playa



Los usuarios de la línea 2 consideran que no existe masificación en el trayecto de ida, en el de vuelta, ni en época de exámenes.

Precio del servicio

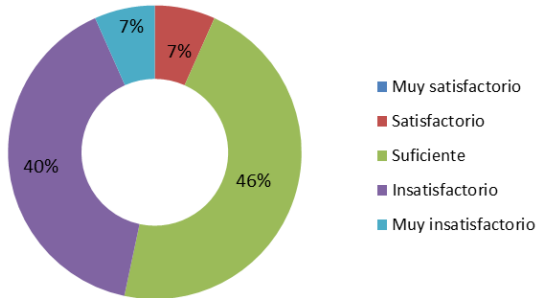


El precio del servicio de autobús de la Línea 2 se considera alto en el 67% de los casos.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 2

Satisfacción global del servicio Línea 2 Playa

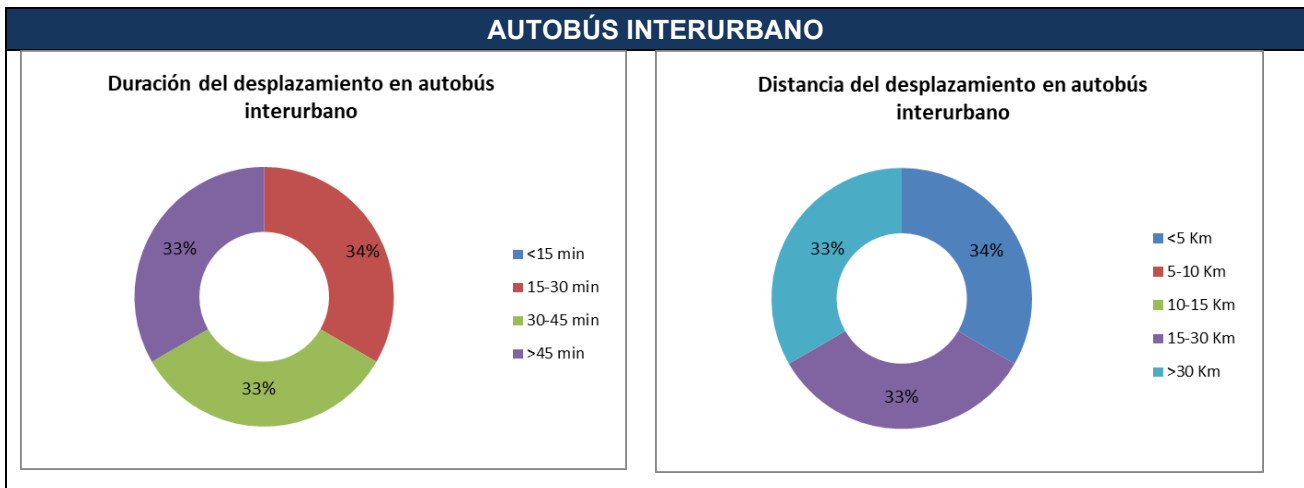


La valoración del servicio prestado por la línea 2 es suficiente para el 46% de los encuestados, sin embargo el 40% que lo considera insatisfactorio.

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							

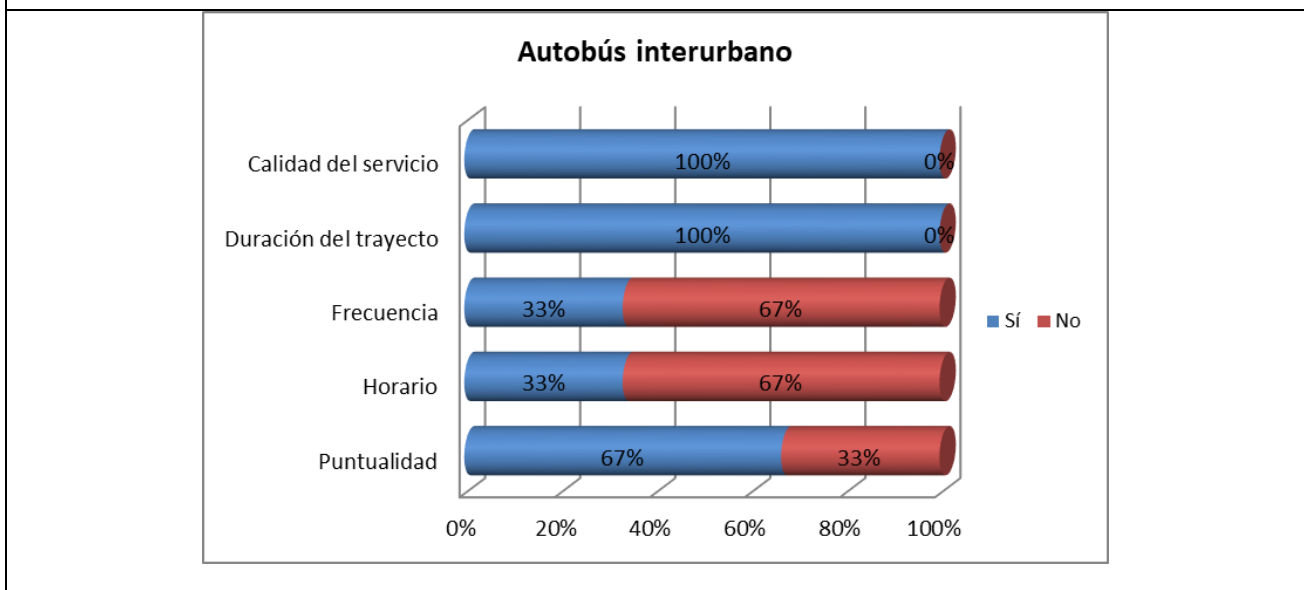
Transporte público colectivo. Autobús interurbano

Nota: hay que tener en cuenta que el número de respuestas obtenidas en esta categoría es muy bajo, lo que reduce considerablemente la representatividad de las mismas.



Los resultados de duración y distancia son muy variables.

La distancia media recorrida en autobús interurbano es de 20,65 km.



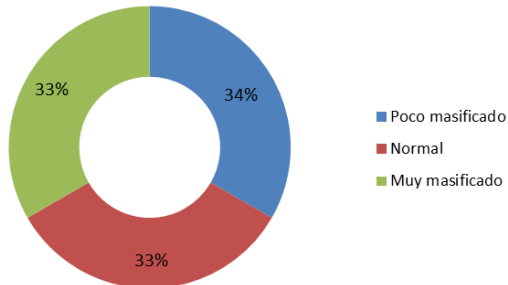
Los usuarios de autobús interurbano consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza), la puntualidad y la duración del trayecto.

Sin embargo, son puntos débiles la frecuencia y el horario, considerados inadecuados de forma mayoritaria.

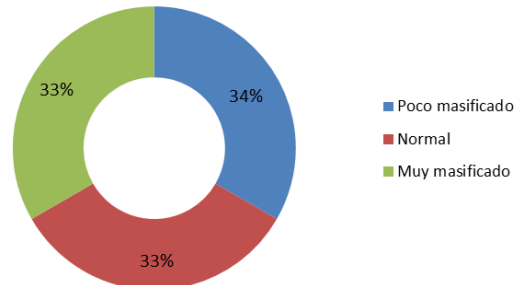
UNITAT DE MEDI AMBIENT

AUTOBÚS INTERURBANO

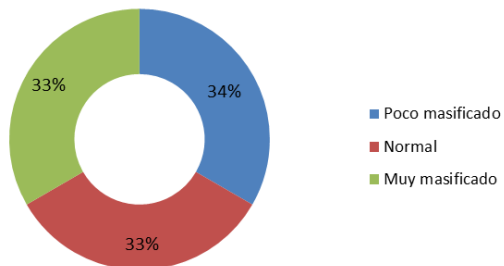
Masificación a la ida en autobús interurbano



Masificación a la vuelta en autobús interurbano

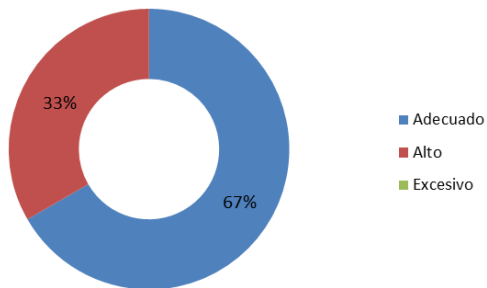


Masificación en época de exámenes en autobús interurbano



Hay variedad de opiniones en relación a la masificación del autobús interurbano.

Precio del servicio

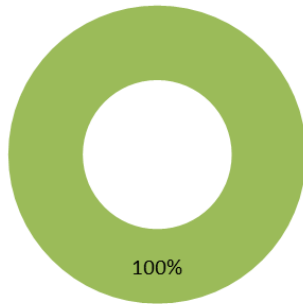


El precio del servicio de autobús interurbano se considera adecuado (67%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

AUTOBÚS INTERURBANO

Satisfacción global del servicio de autobús interurbano



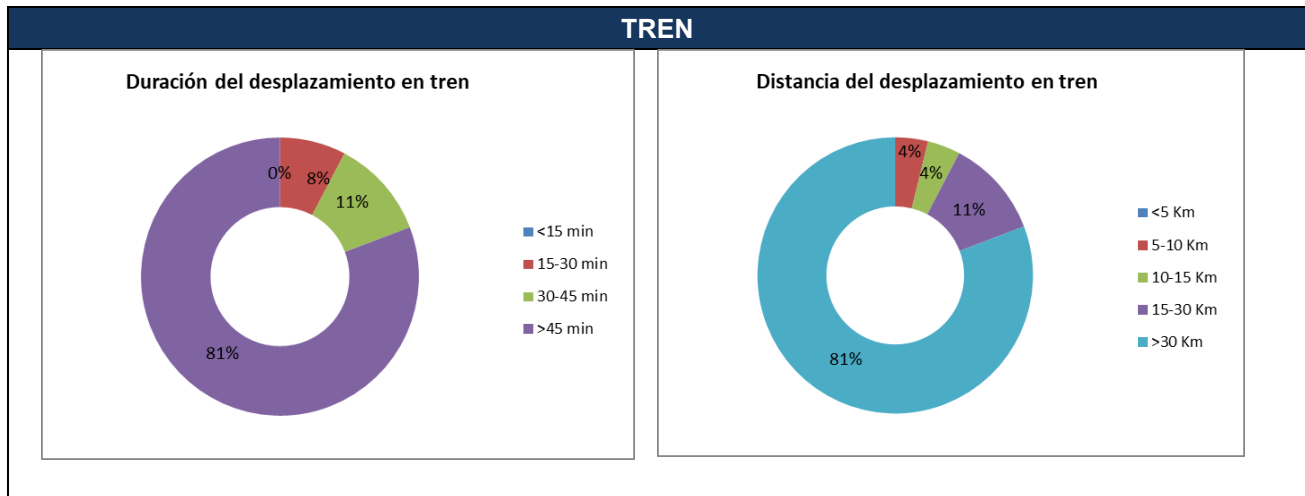
- Muy satisfactorio
- Satisfactorio
- Suficiente
- Insatisfactorio
- Muy insatisfactorio

La valoración del servicio prestado por el autobús interurbano es suficiente.

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO

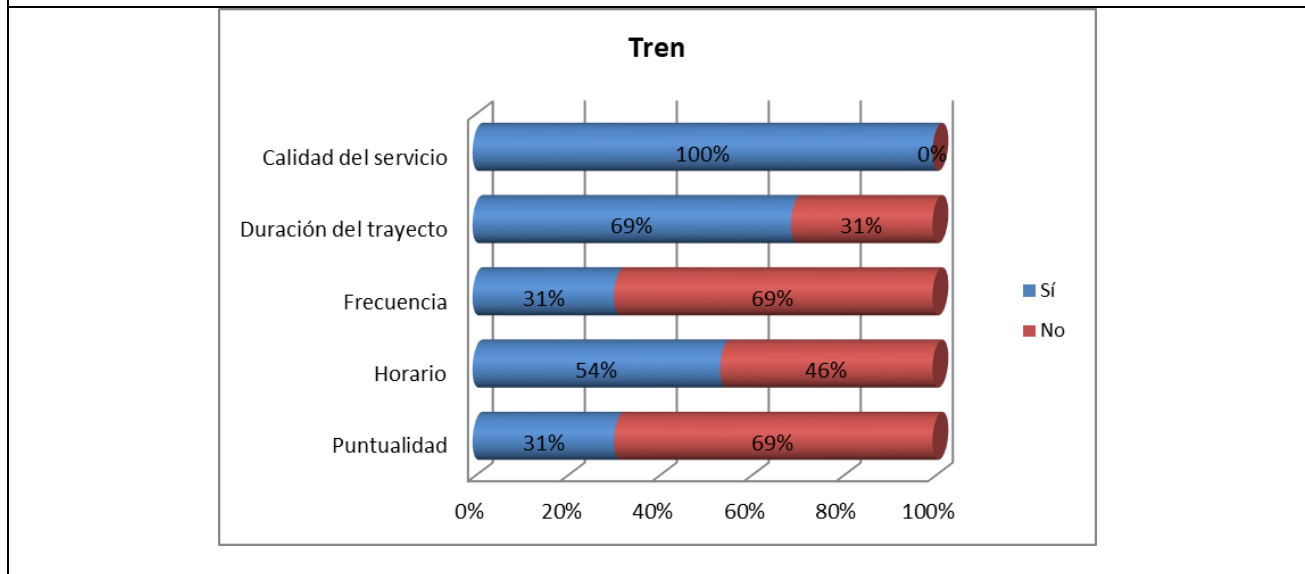
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
					No concluyente		

Transporte público colectivo. Tren



La duración del trayecto, en la mayor parte de los casos, es superior a 45 minutos (81%).

La distancia recorrida es superior a 30 km por la mayoría de los usuarios (81%).



Los usuarios de tren consideran adecuados la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

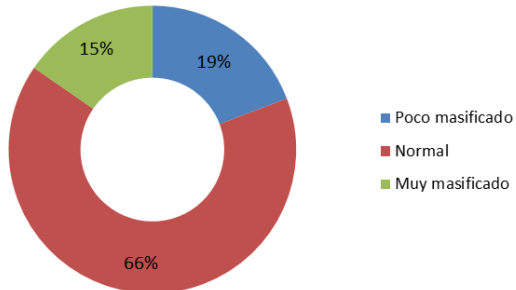
El horario obtiene valores intermedios, siendo considerado no adecuado por un 46% de los usuarios.

La frecuencia es inadecuada para el 69% de los usuarios de tren.

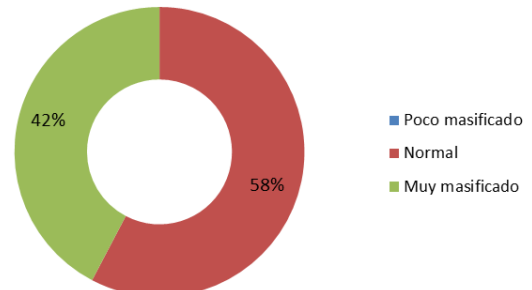
UNITAT DE MEDI AMBIENT

TREN

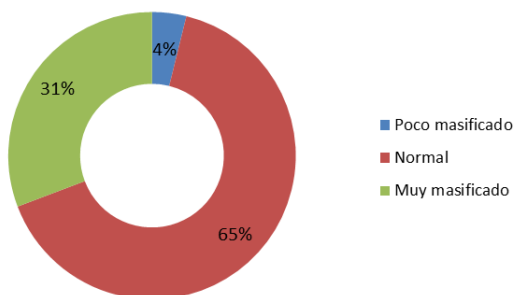
Masificación a la ida en tren



Masificación a la vuelta en tren

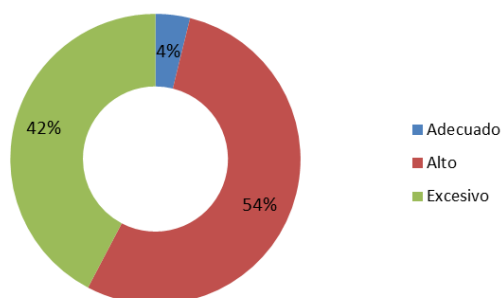


Masificación en época de exámenes en tren



En términos generales, los usuarios de tren consideran que no existe masificación, aunque un 42% señalan masificación en el trayecto de vuelta.

Precio del servicio

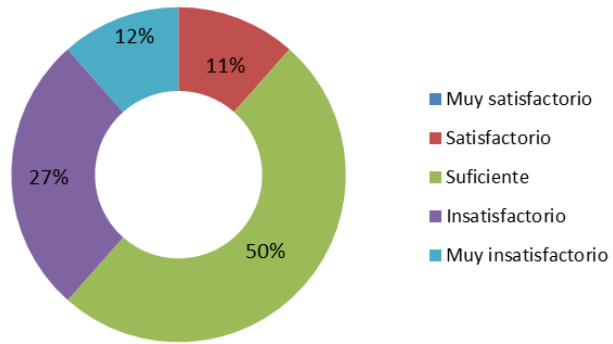


El precio del servicio de tren se considera alto por un 54% de los usuarios y excesivo por un 42%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

TREN

Satisfacción global del servicio de tren



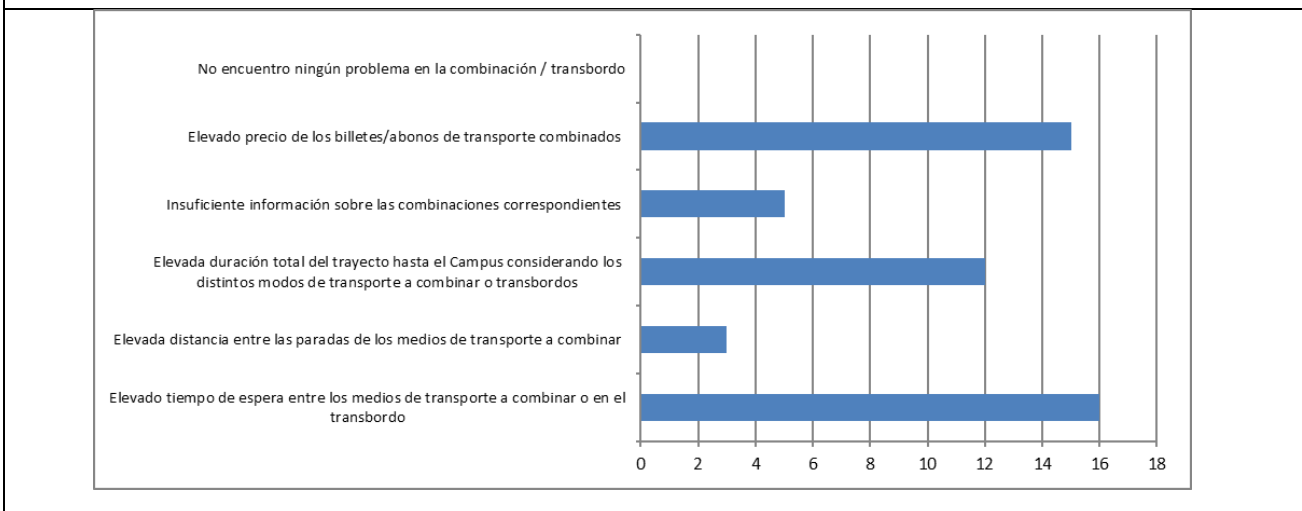
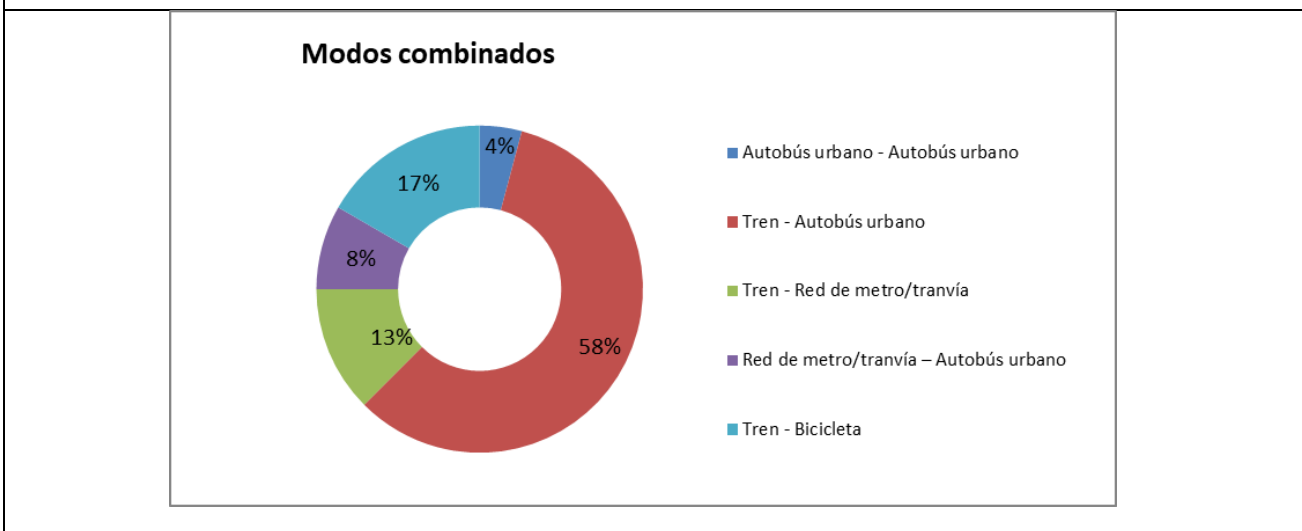
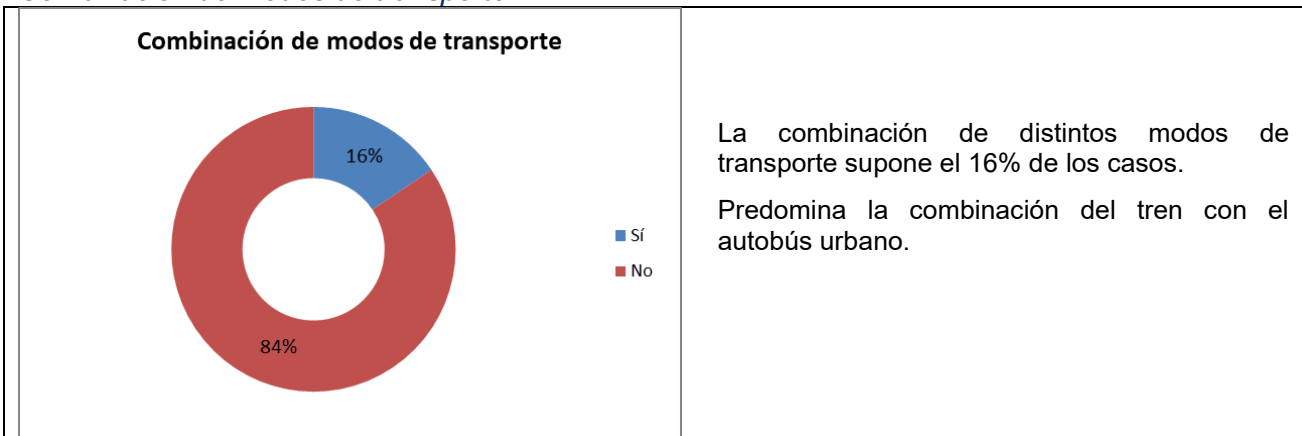
En términos generales, la valoración del servicio prestado por el tren es suficiente (50%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

UNITAT DE MEDI AMBIENT

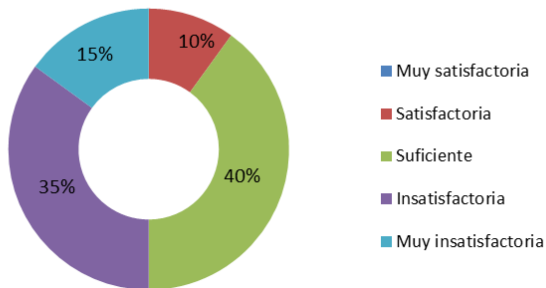
Combinación de modos de transporte



Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte en el mismo viaje son el elevado tiempo de espera, el elevado precio de los billetes y la elevada duración total del viaje, por ese orden.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

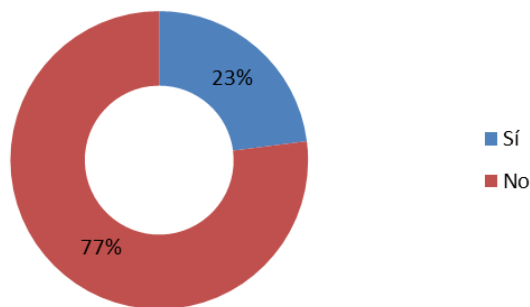
Satisfacción global de la combinación de transporte



En términos generales, la valoración de la combinación de modos de transporte es suficiente (40%), aunque es destacable el 35% que la considera insatisfactoria.

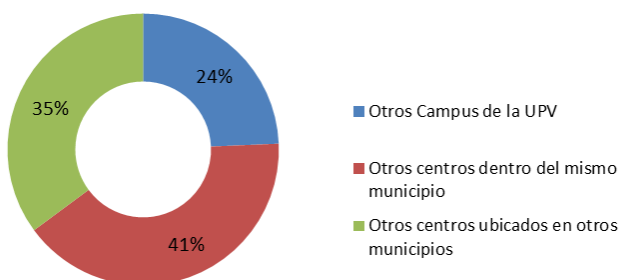
Desplazamientos fuera del campus

Desplazamientos durante la jornada laboral



Aunque en la mayoría de los casos no se realizan desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio, un 23% de encuestados sí los realiza.

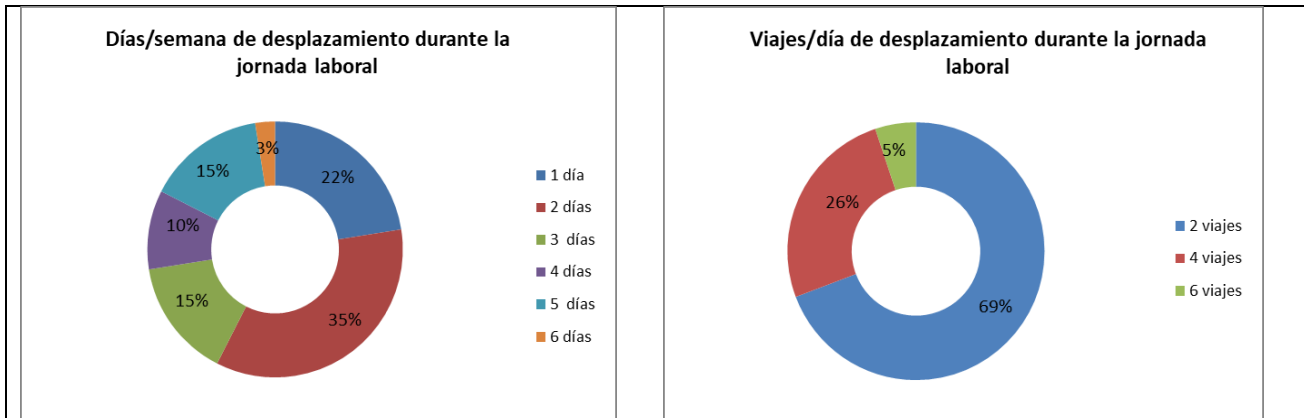
Destino de los desplazamientos durante la jornada de trabajo/estudio



El destino más habitual de estos desplazamientos son otros centros dentro del mismo municipio (41%), seguido de otros centros en otros municipios (35%).

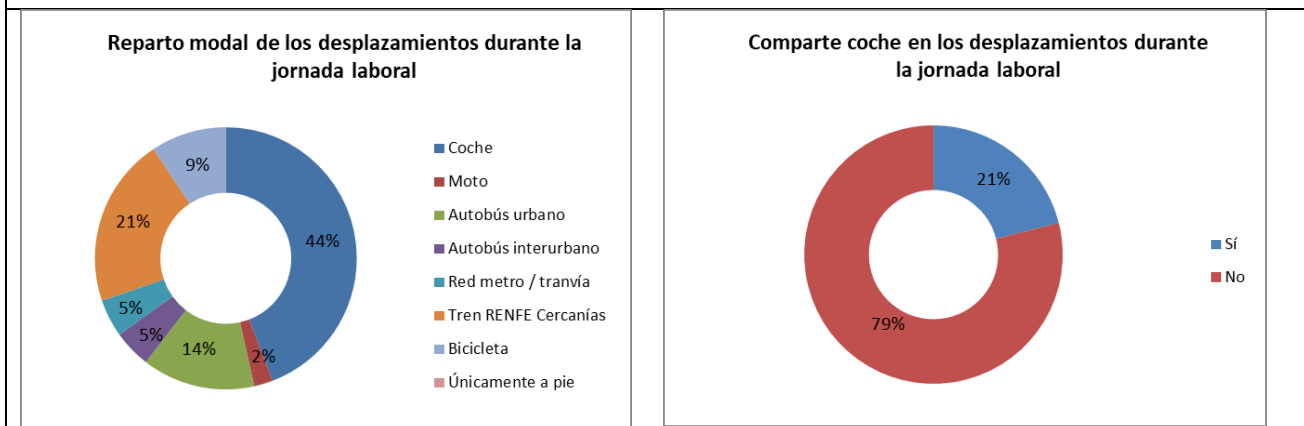
El desplazamiento con otros campus de la UPV supone un 24%, siendo principalmente el Campus de Vera el destino en la gran mayoría de los casos.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



En caso de realizar estos desplazamientos, el 35% lo hace 2 días/semana.

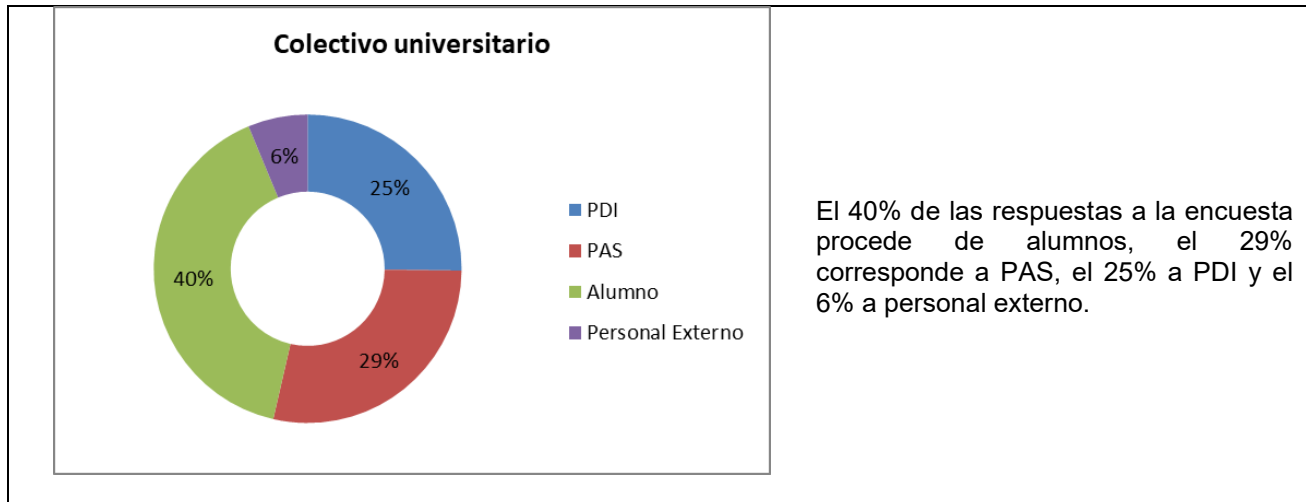
Lo más habitual es realizar sólo 2 viajes/día (69%).



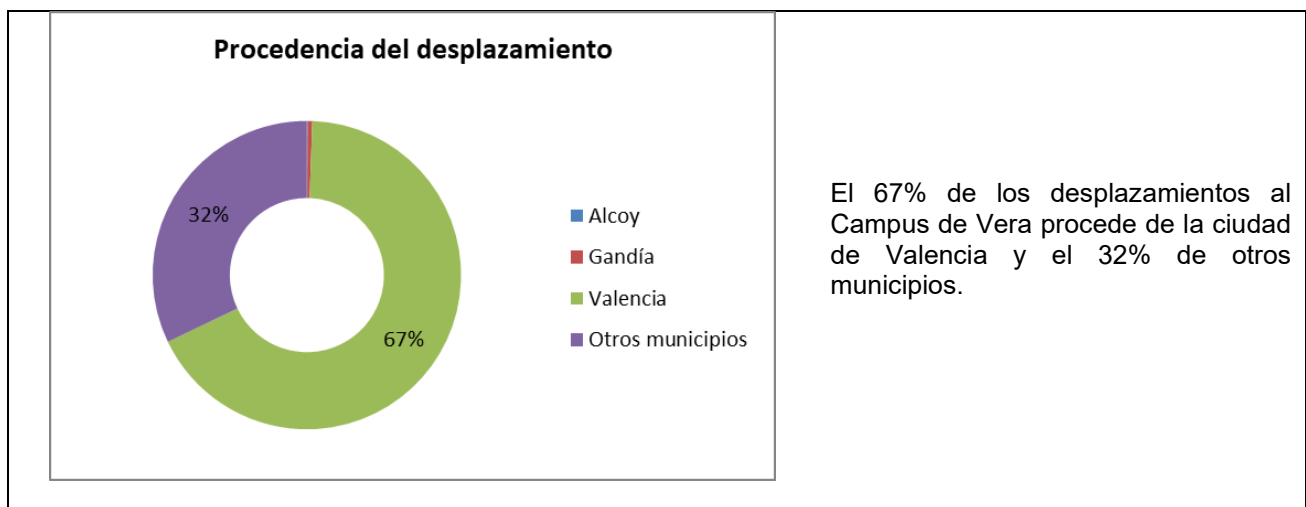
El coche se utiliza mayoritariamente en estos desplazamientos (44%).

La mayoría, en el caso de los que utilizan el coche, afirma no compartir coche en estos desplazamientos (79%).

3.3. Campus de Vera

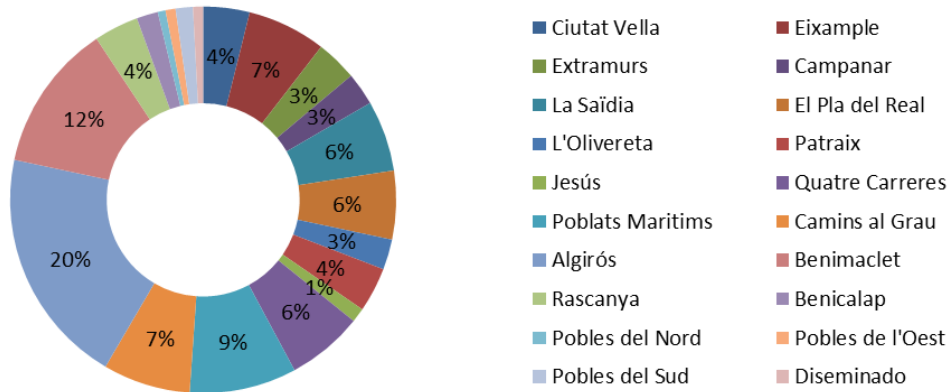


Caracterización del desplazamiento al campus

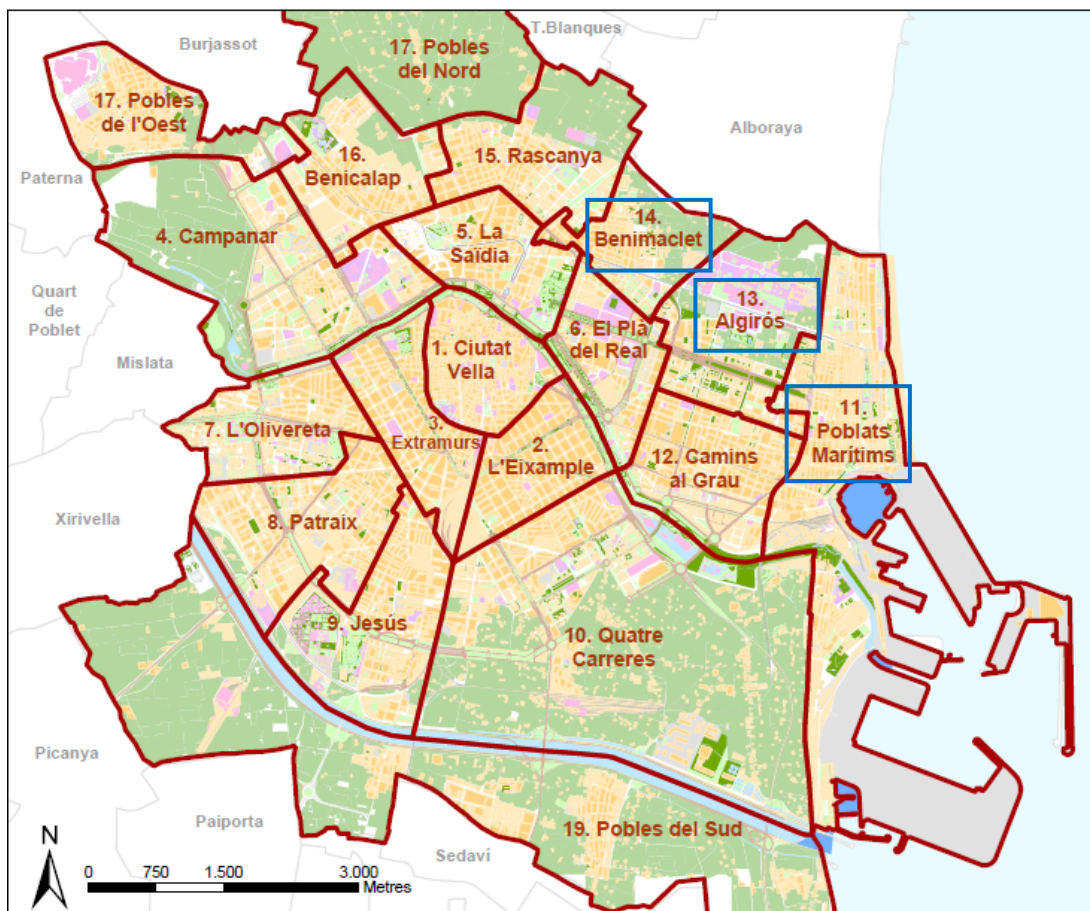


UNITAT DE MEDI AMBIENT

Procedencia del desplazamiento. Distrito

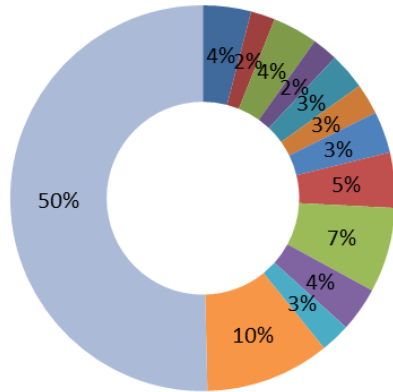


Por distritos, destacan Algirós (20%) y Benimaclet (12%) y Poblat Marítims (9%), próximos al campus.



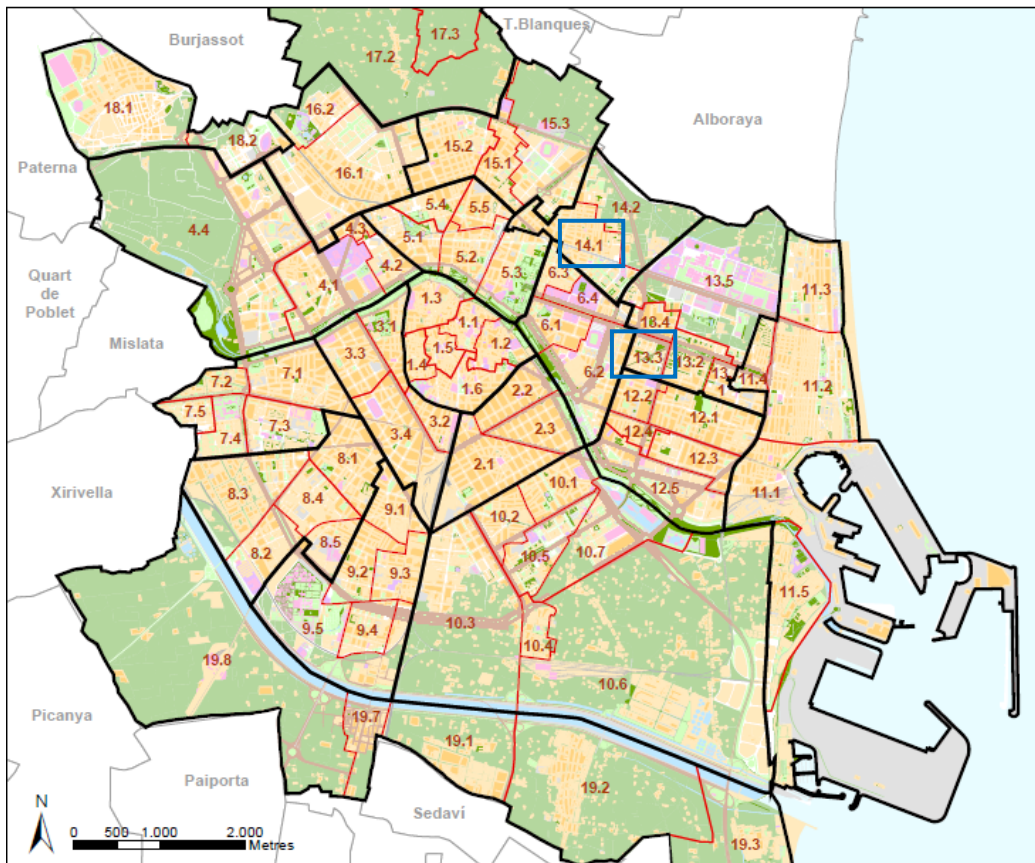
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Procedencia del desplazamiento. Barrio



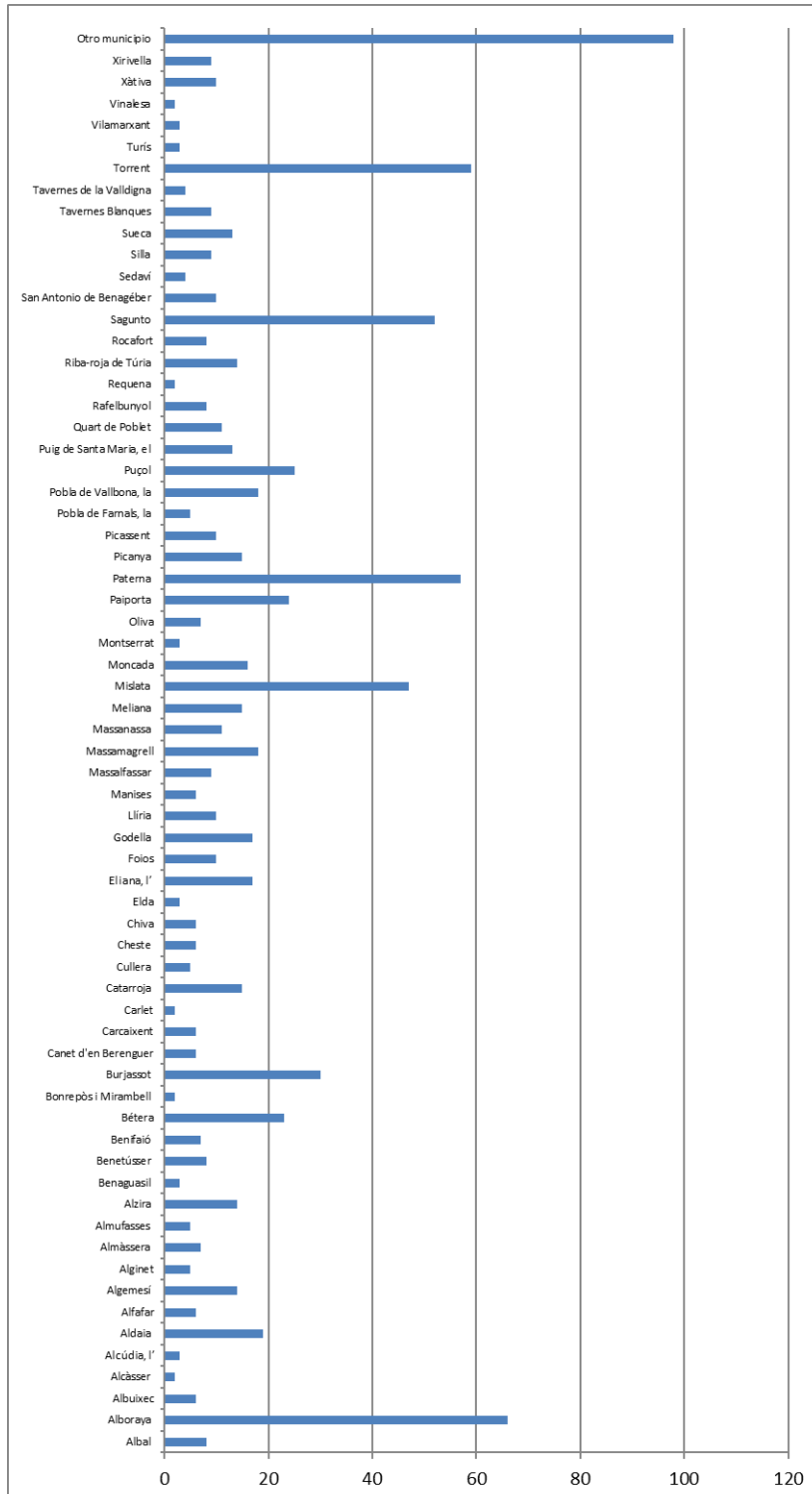
- Eixample: Russafa
- Extramurs: Arrancapins
- El Pla del Real: Mestalla
- Patraix: Patraix
- Poblats Marítims: El Cabanyal-el Canyameler
- Poblats Marítims: La Malva-rosa
- Camins al Grau: Aiora
- Algirós: Ciutat Jardí
- Algirós: L'Amistat
- Algirós: La Bega Baixa
- Algirós: La Carrasca
- Benimaclet: Benimaclet
- Otros barrios

Por barrios destacan Benimaclet (10%) y L'Amistat (7%).



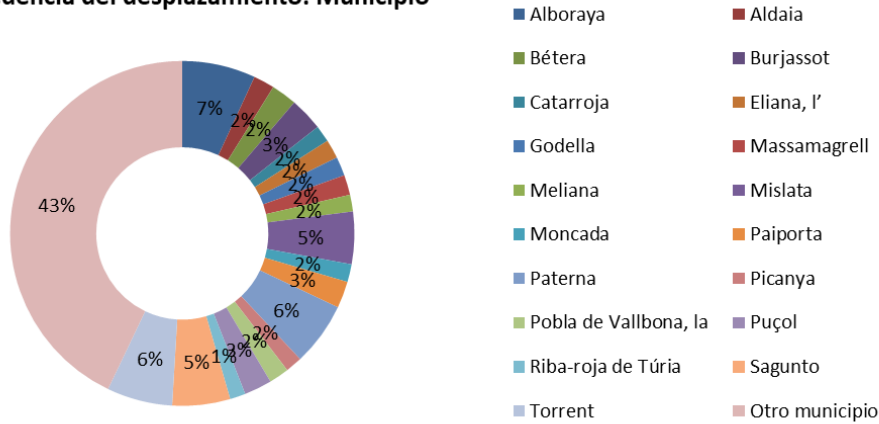
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Con respecto a los municipios de procedencia, existe una gran dispersión, destacando Alboraya (7%), Torrent (6%), Paterna (6%), Mislata (5%) y Sagunto (5%).

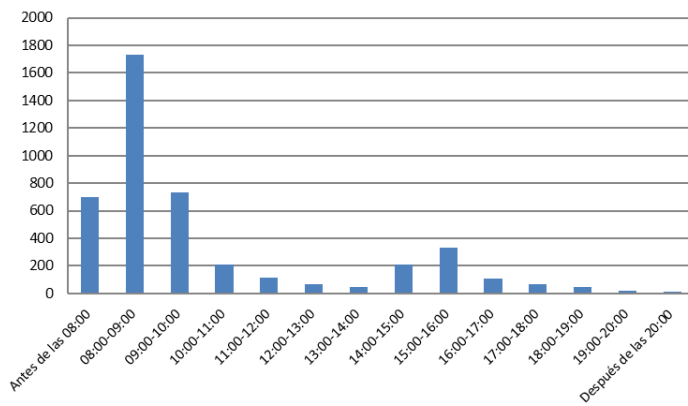


UNITAT DE MEDI AMBIENT

Procedencia del desplazamiento. Municipio



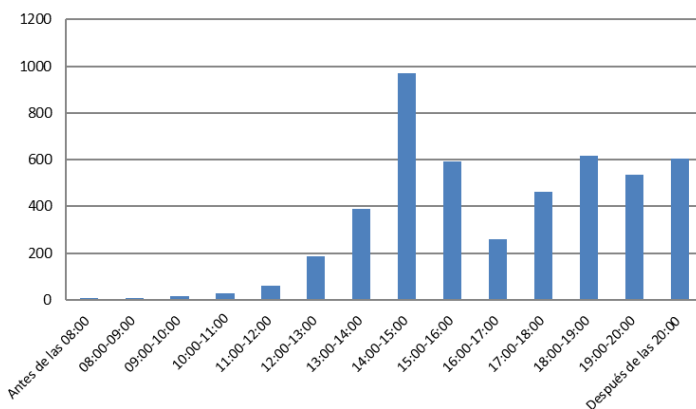
Horario de entrada



Con respecto a la entrada al campus, se observa un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.

La entrada a mediodía no es significativa.

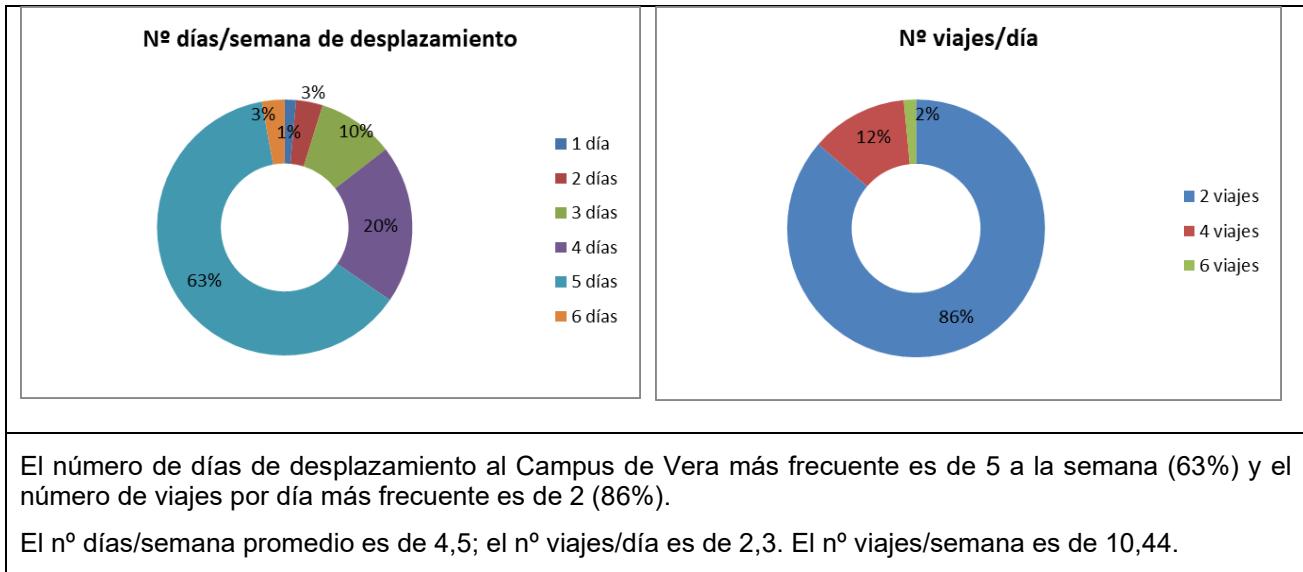
Horario de salida



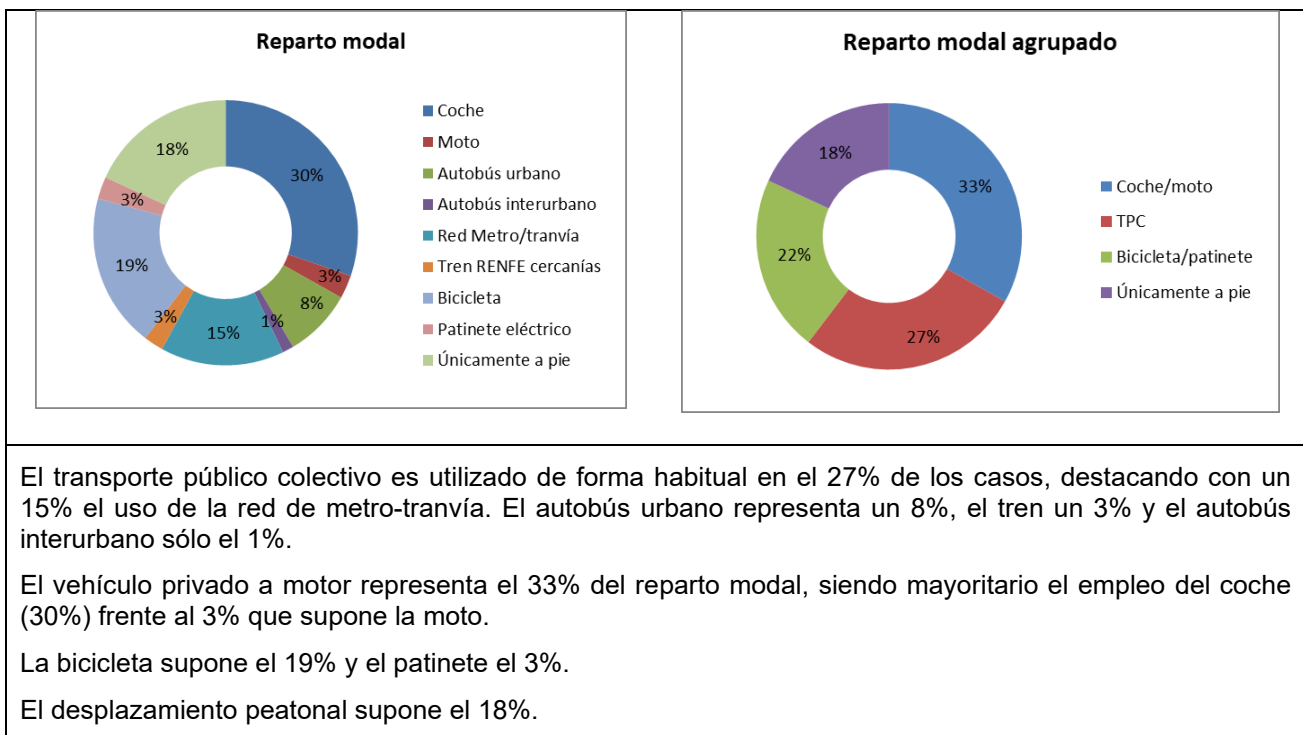
Con respecto a la salida, se observa un pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.

La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 17:00.

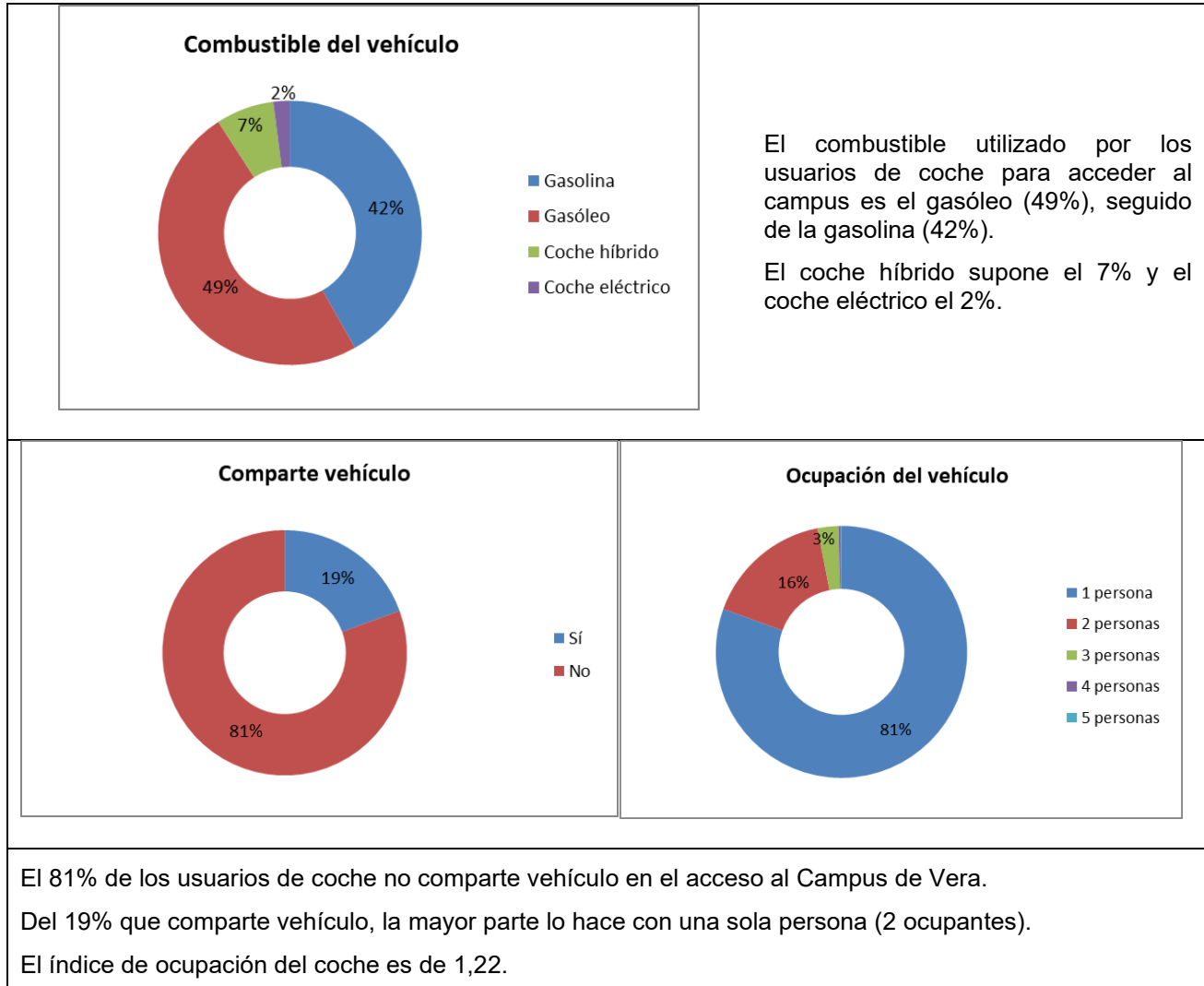
UNITAT DE MEDI AMBIENT



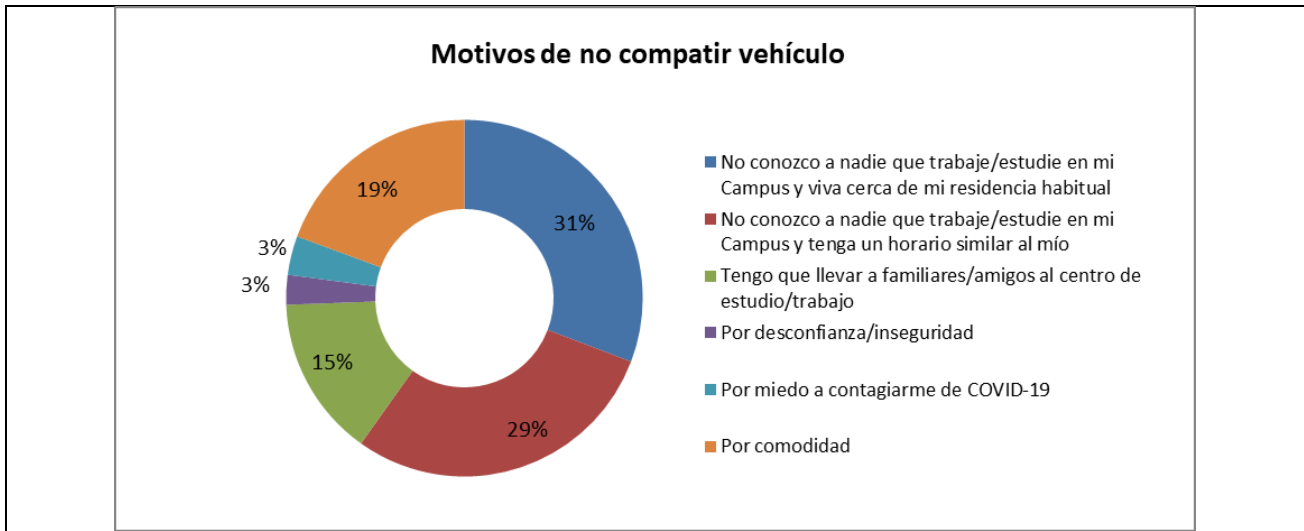
Modo de desplazamiento de acceso al campus



Coche



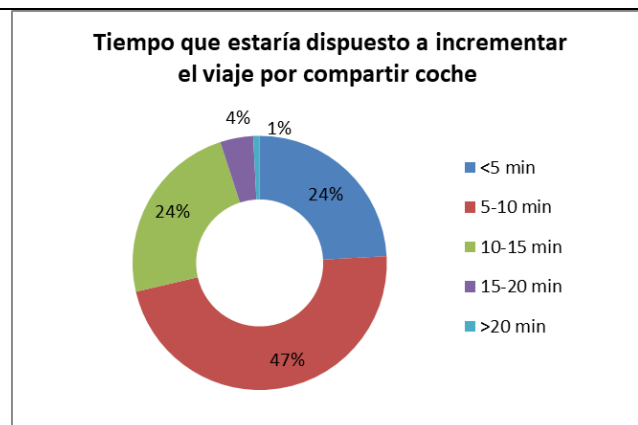
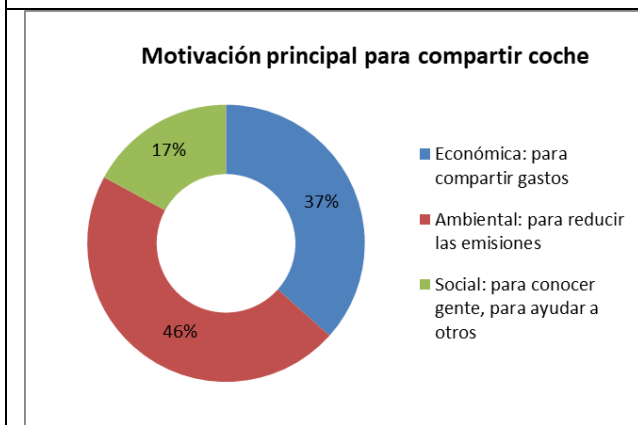
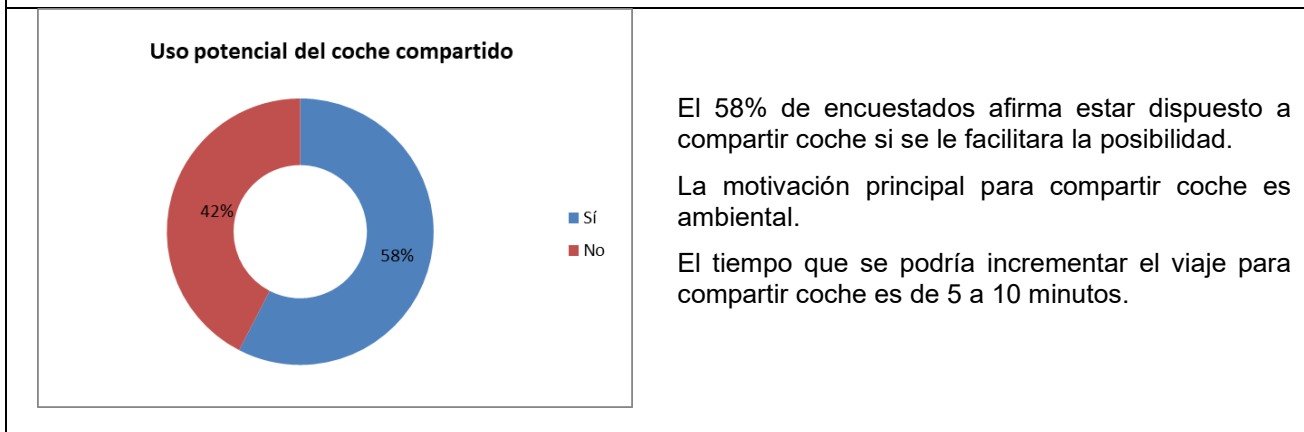
UNITAT DE MEDI AMBIENT



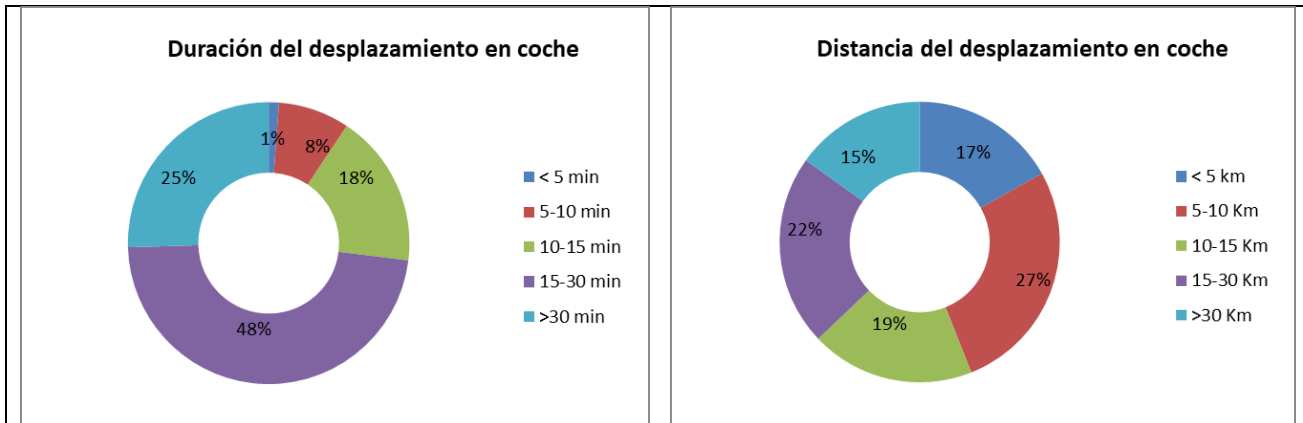
Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio.

La comodidad representa el motivo para no compartir coche en el 19% de los casos.

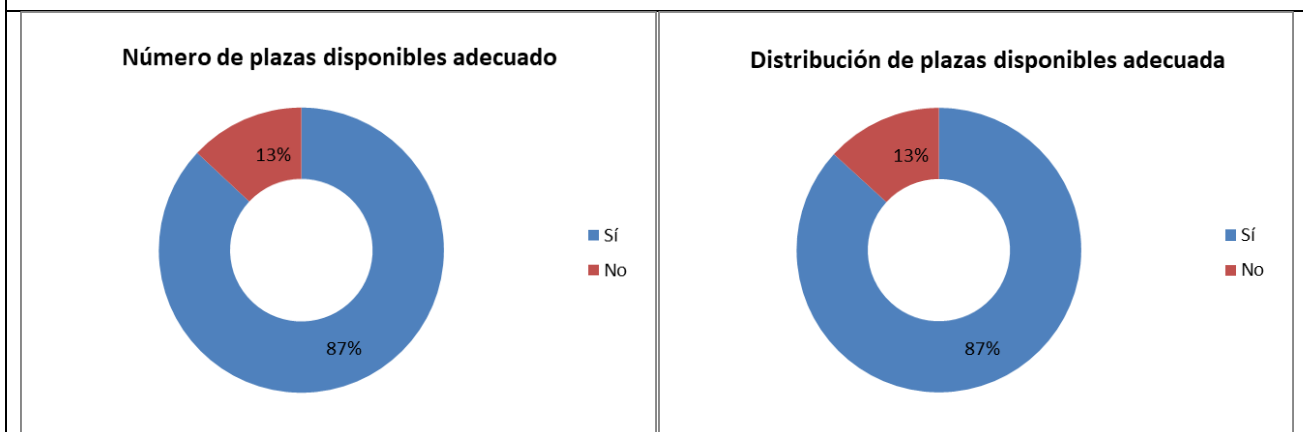
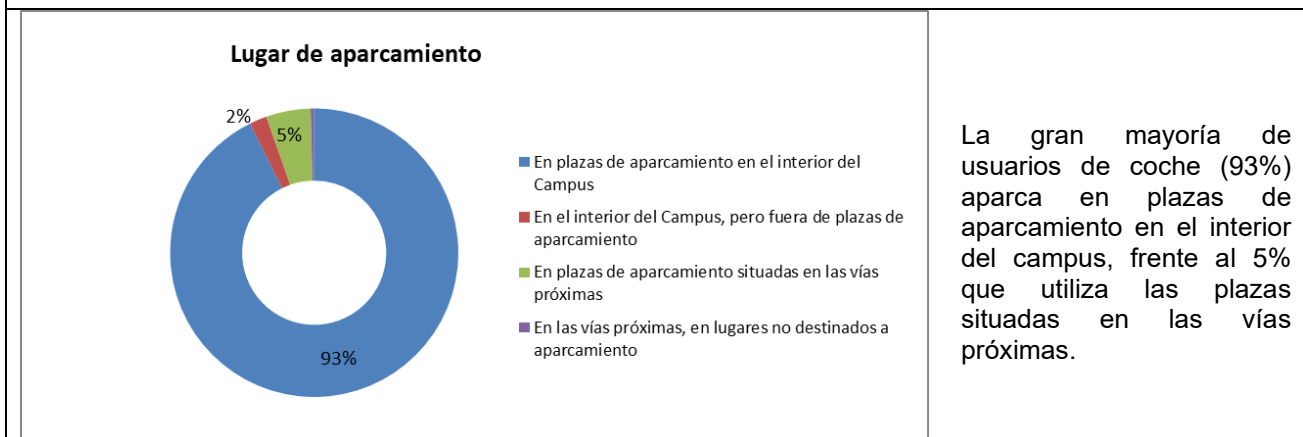
El miedo a contagiarse de COVID-19 representa el 3% de los casos.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

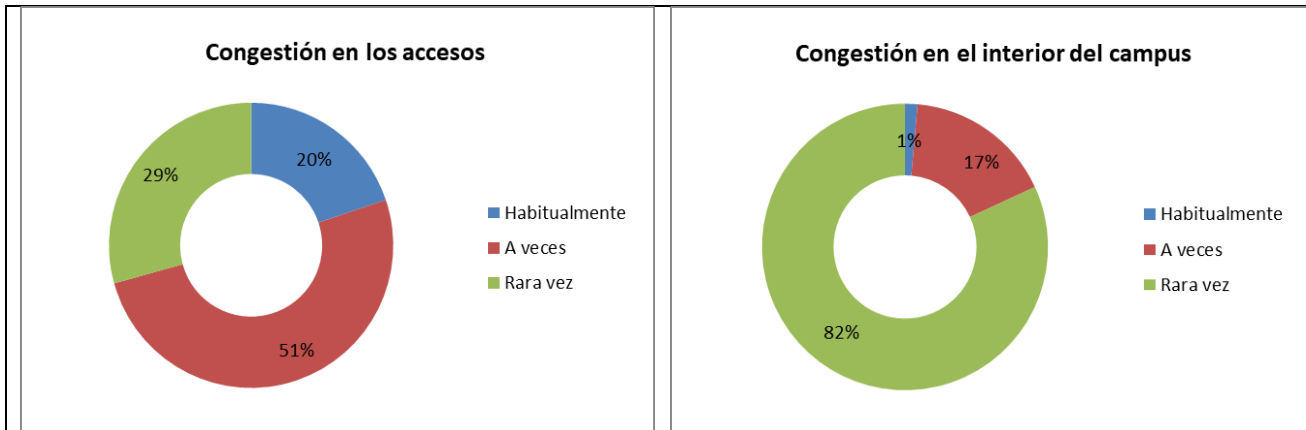


El desplazamiento en coche tiene una duración de 15-30 minutos en la mayoría de los casos. Se observa una gran dispersión en cuanto a las distancias recorridas.

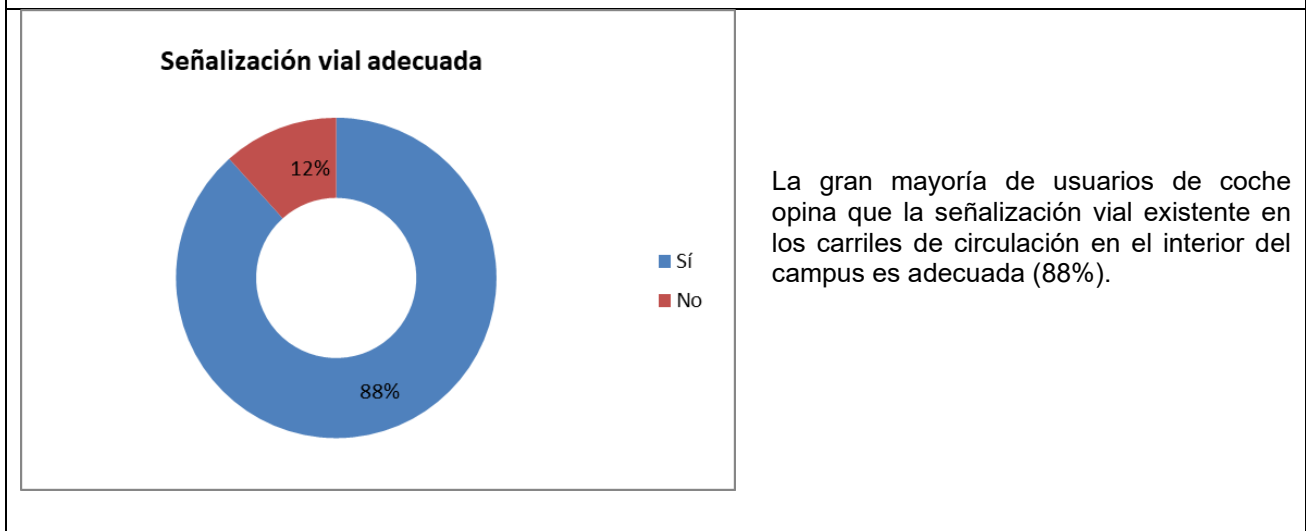


La gran mayoría de usuarios de coche considera que el número de plazas disponibles en el campus y la distribución de las plazas es adecuado (87%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

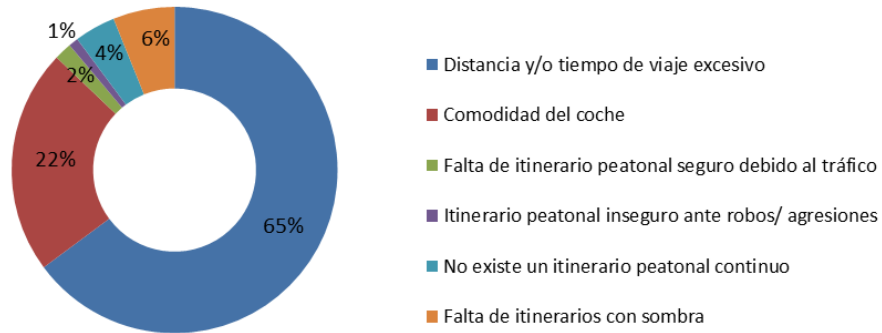


La mayoría de usuarios de coche considera que a veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (51%); la gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (82%).

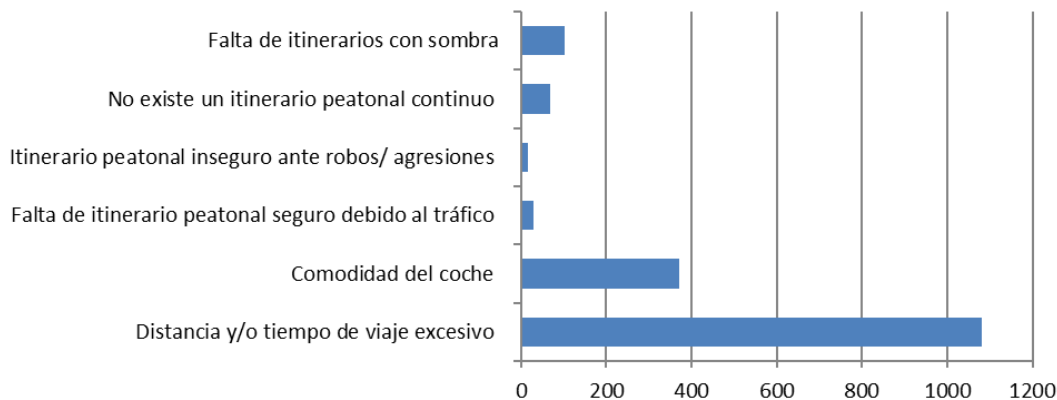


UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder a pie



Motivos de no acceder a pie

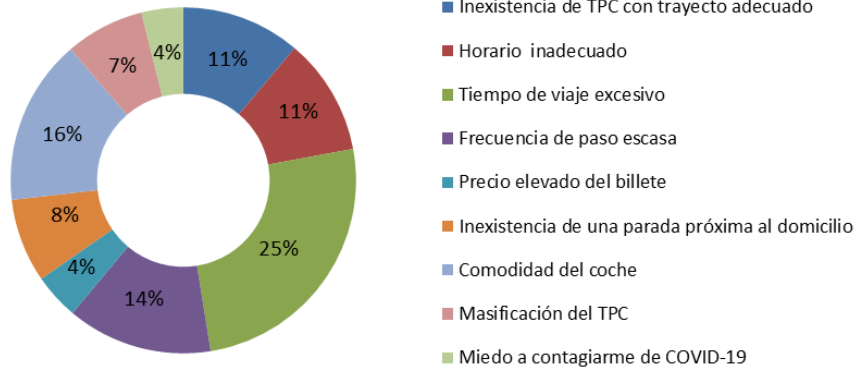


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (65%).

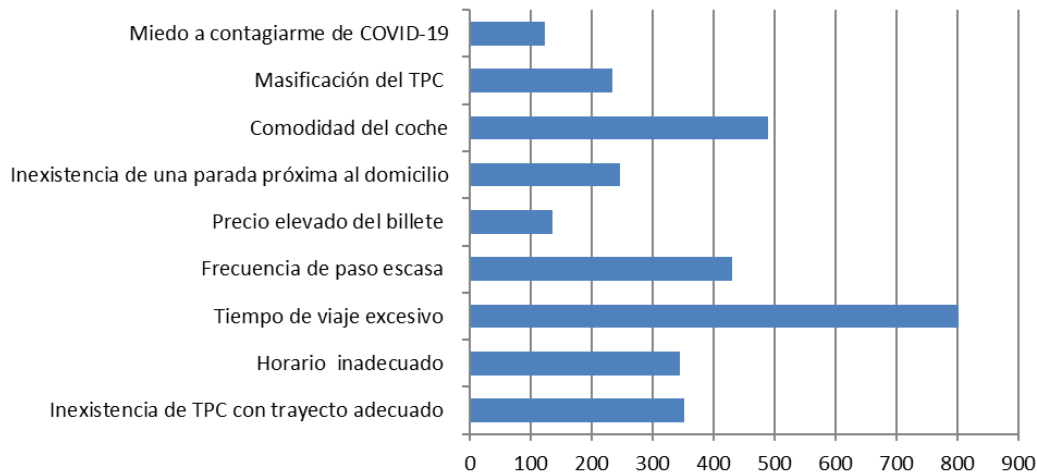
Destaca el 22% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en TPC



Motivos de no acceder en TPC



El principal motivo para no acceder al campus en transporte público colectivo es el tiempo de viaje excesivo (25%).

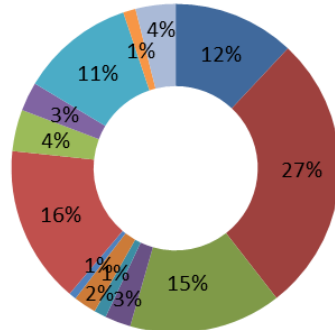
Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad.

La frecuencia de paso escasa es el tercer motivo (14%).

El miedo a contagiarse de COVID-19 representa el 4%.

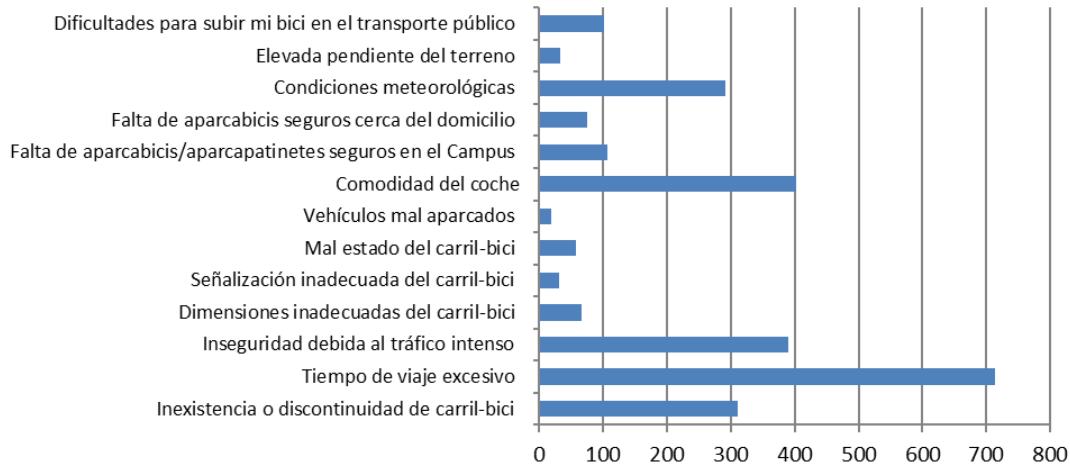
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



- Inexistencia o discontinuidad de carril-bici
- Tiempo de viaje excesivo
- Inseguridad debida al tráfico intenso
- Dimensiones inadecuadas del carril-bici
- Señalización inadecuada del carril-bici
- Mal estado del carril-bici
- Vehículos mal aparcados
- Comodidad del coche
- Falta de aparcabicis/aparcapatinetes seguros en el Campus
- Falta de aparcabicis seguros cerca del domicilio

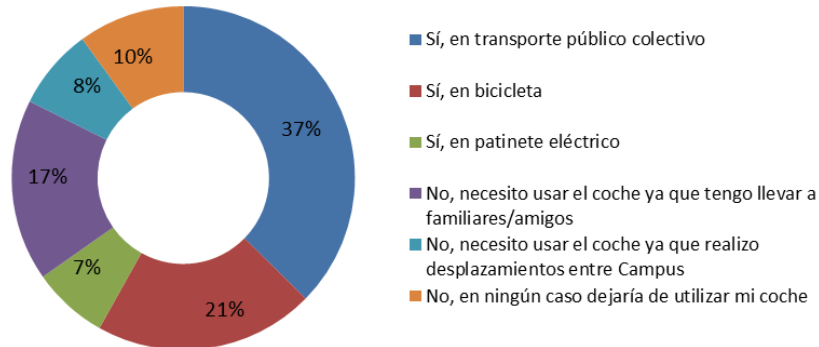
Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta o patinete es el tiempo de viaje excesivo (27%); otros motivos son la inseguridad debida al tráfico intenso (15%) y la comodidad del coche (16%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Dispuesto a ir en otro modo de transporte



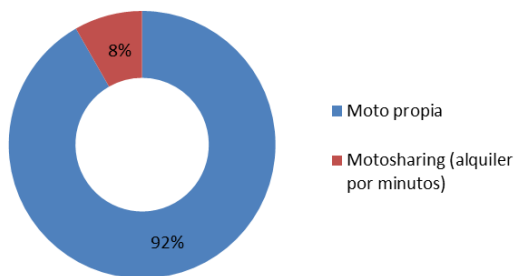
El 37% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus si se solucionaran los problemas detectados.

El 21% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta, y el 7% en patinete.

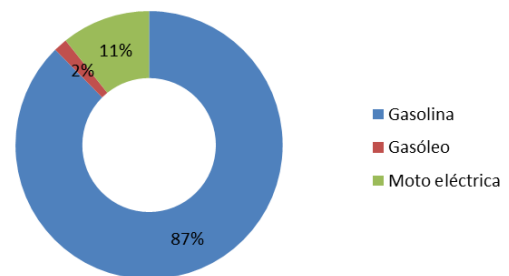
El 35% no puede/quiere dejar de usar el coche.

Moto

Propiedad de la moto



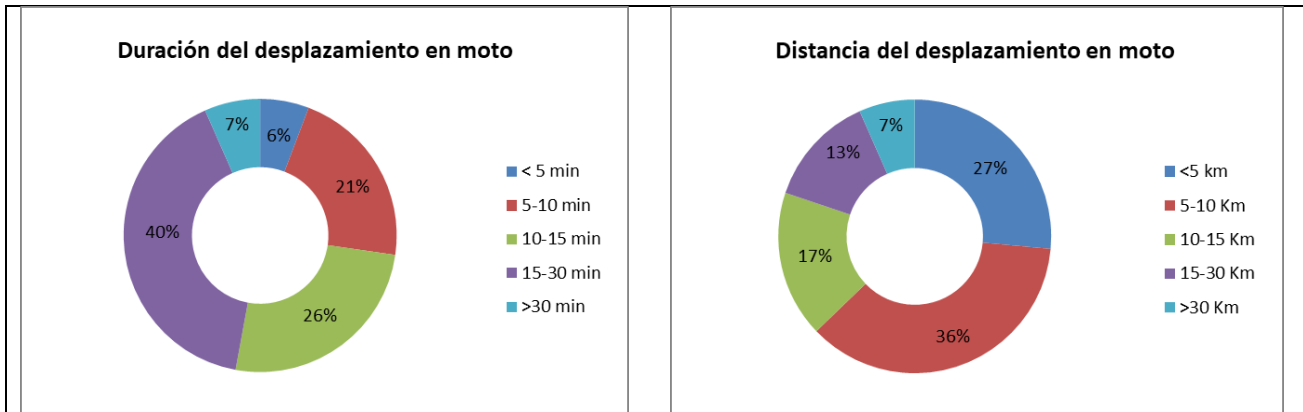
Combustible moto



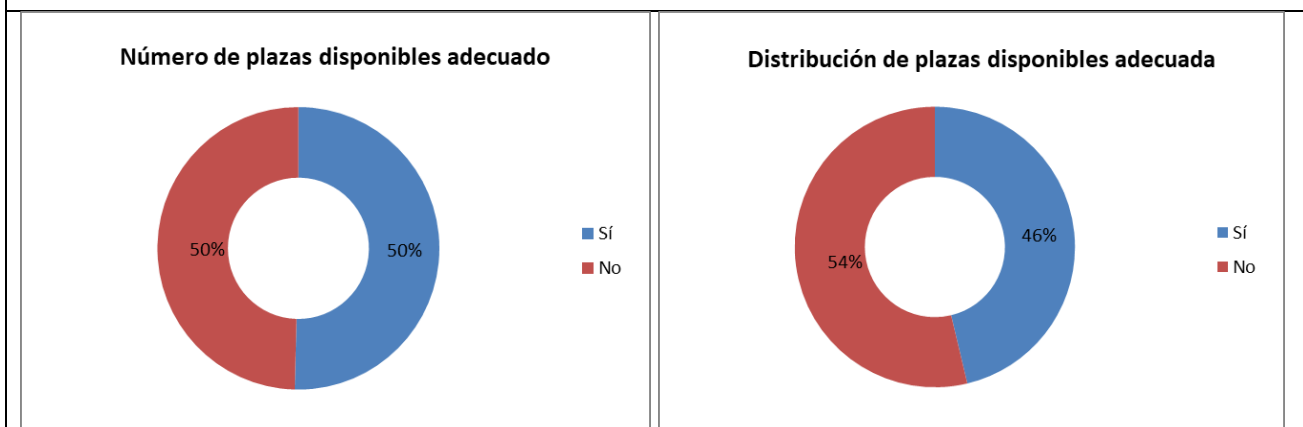
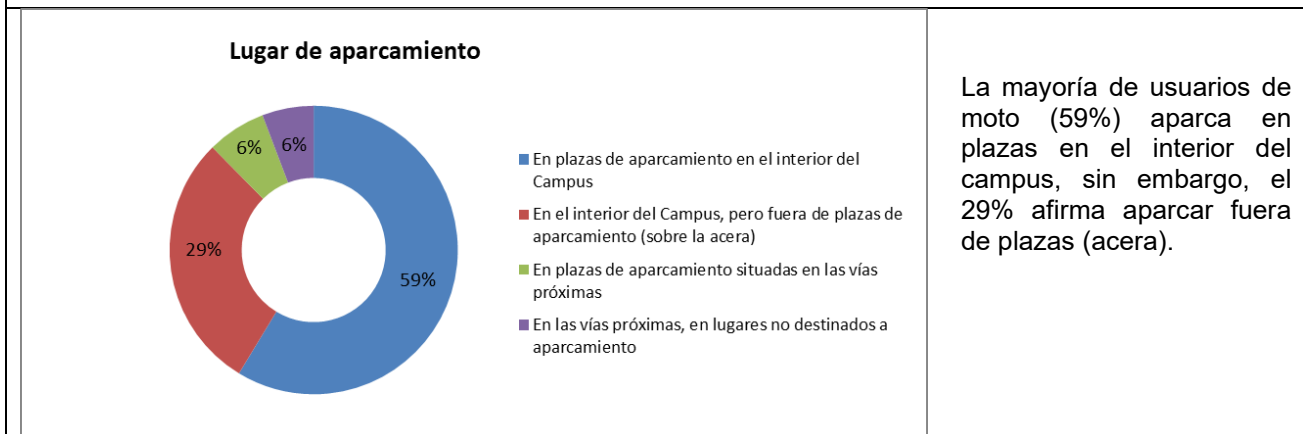
Aunque en la gran mayoría de los casos la moto es propia, destaca el 8% de usuarios que utiliza la opción de moto compartida.

Aunque en la gran mayor parte de los casos, el combustible utilizado por los usuarios de moto es la gasolina (87%), destaca el 11% que representa la moto eléctrica.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

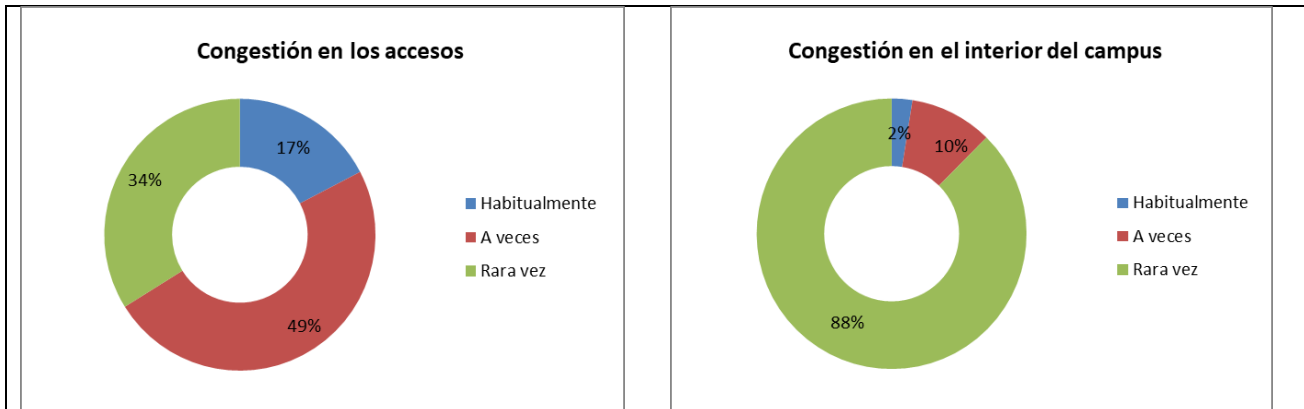


El desplazamiento en moto tiene una duración de 15-30 minutos en la mayoría de los casos y se recorre una distancia entre 5 y 10 km.

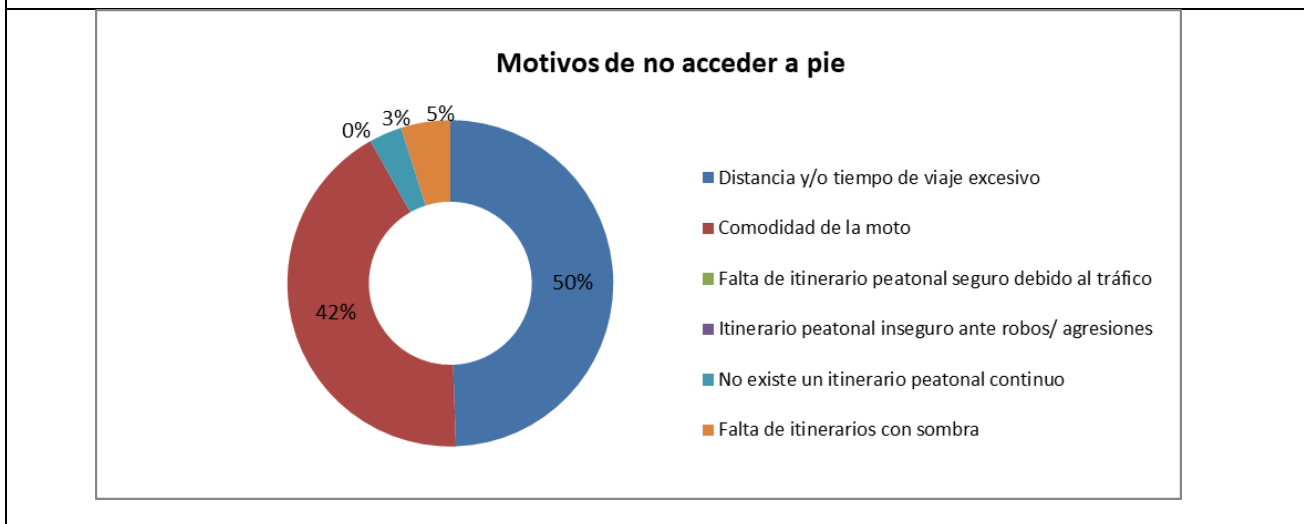
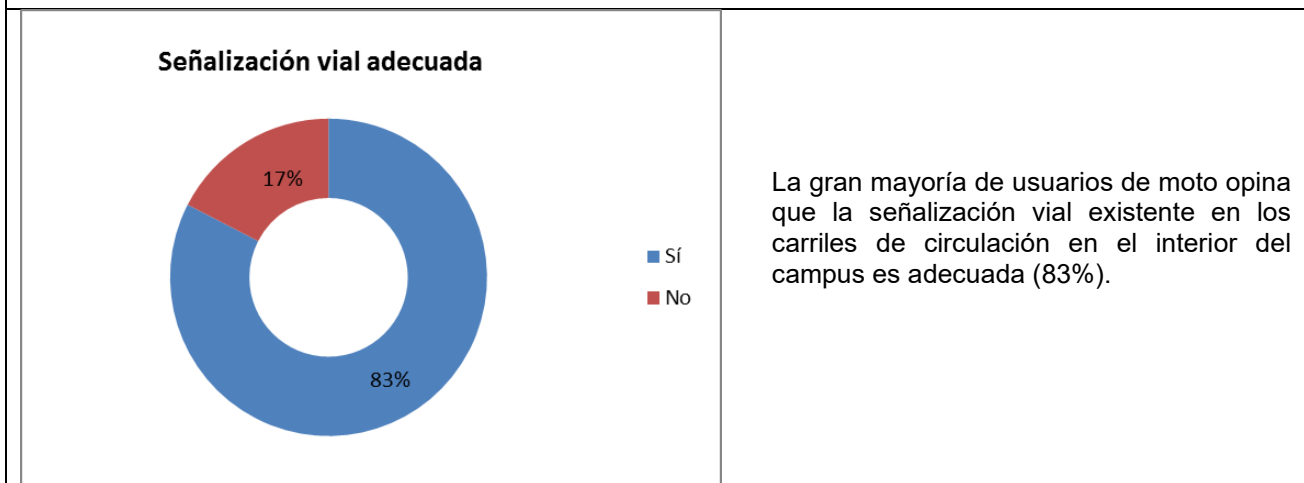


Aproximadamente la mitad de usuarios de moto no considera adecuado el número y distribución de las plazas de aparcamiento.

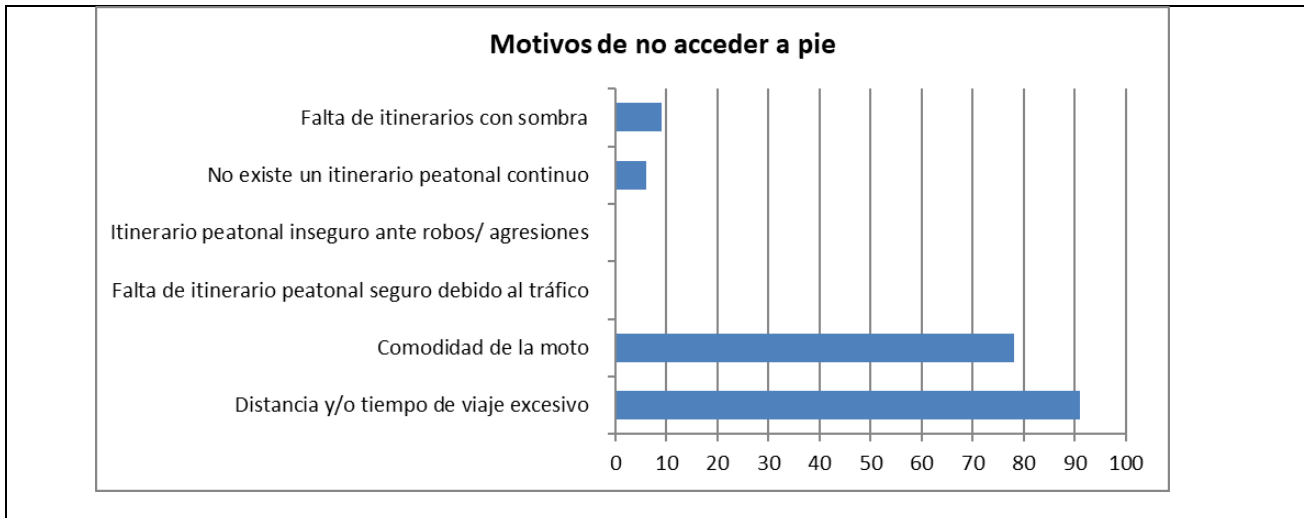
UNITAT DE MEDI AMBIENT



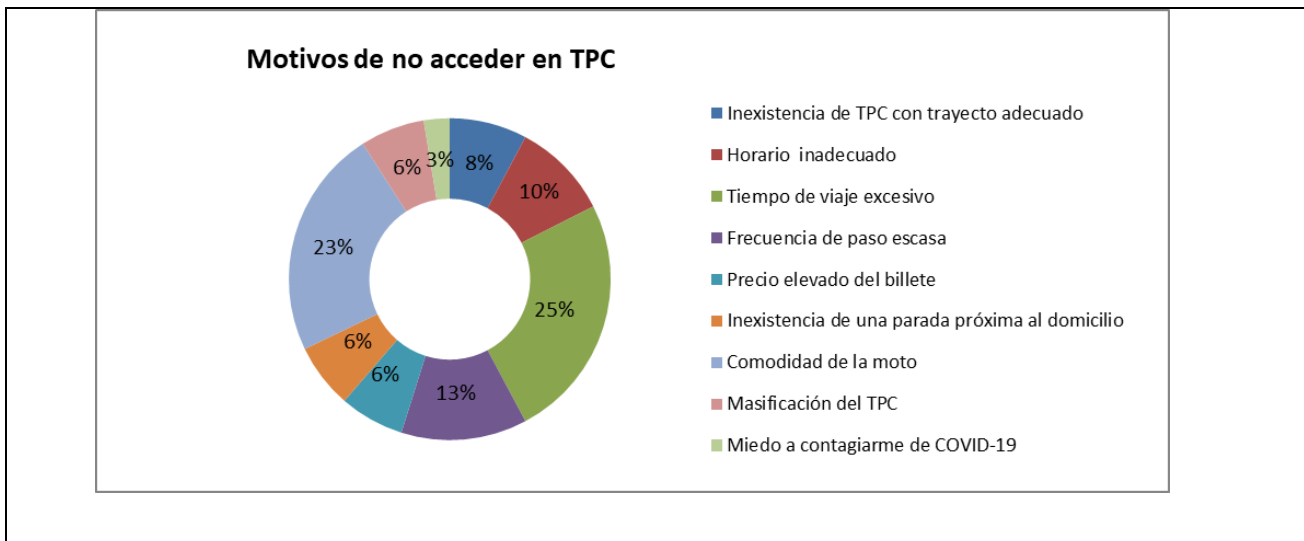
Muchos usuarios de moto consideran que a veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (49%); la gran mayoría opina que rara vez hay congestión en el recinto interior (88%).



UNITAT DE MEDI AMBIENT

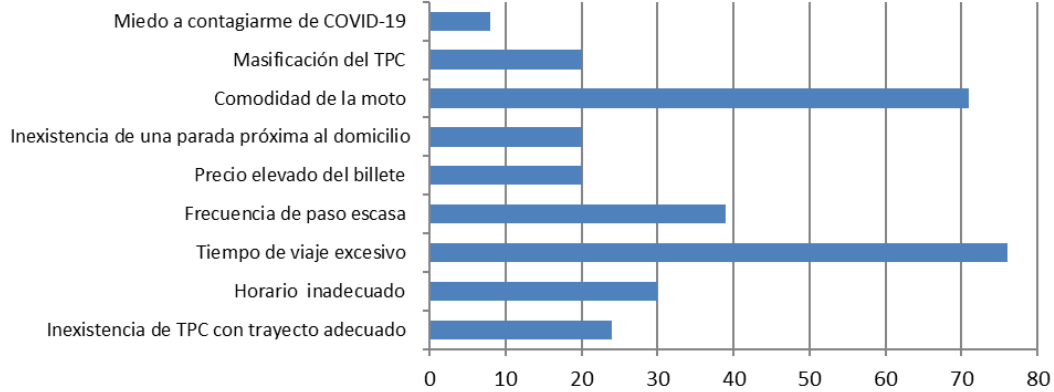


La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (50%). Sin embargo resulta muy significativo el 42% de usuarios de moto que afirma no ir a pie por comodidad.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en TPC

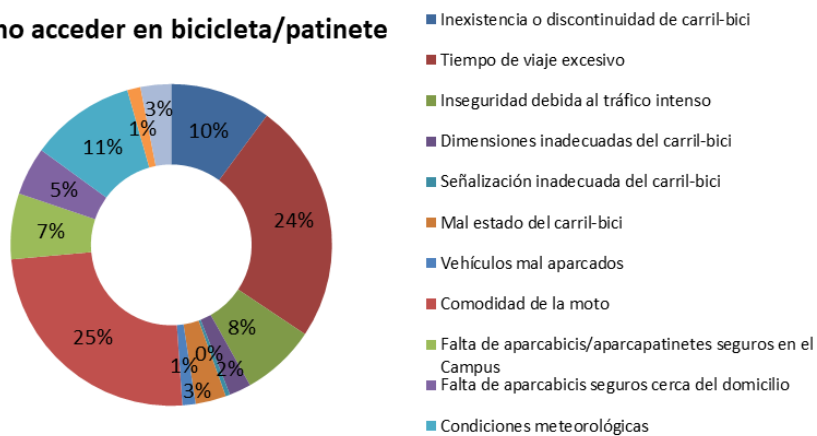


El primer motivo para no acceder al campus en transporte público colectivo es el tiempo de viaje excesivo (25%).

Sin embargo, resulta muy significativo el 23% de usuarios de moto que afirma no utilizar el TPC por comodidad.

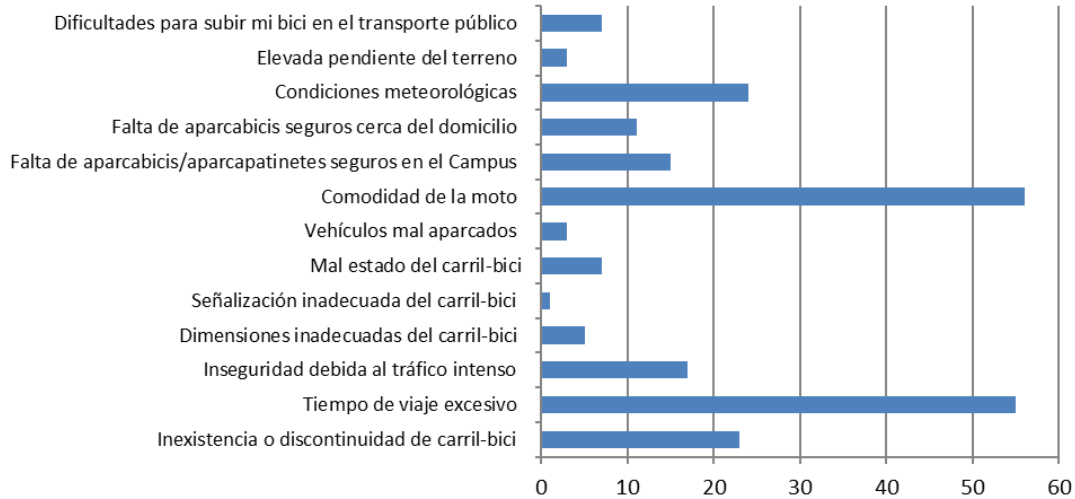
La frecuencia de paso escasa es el tercer motivo (13%).

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



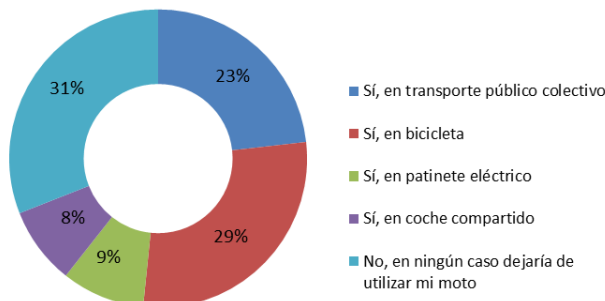
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Motivos de no acceder en bicicleta/patinete



Los motivos principales para no acceder al campus en bicicleta son la comodidad de la moto (25%) y el tiempo de viaje excesivo (24%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (10%) y las condiciones meteorológicas (11%).

Dispuesto a ir en otro modo de transporte

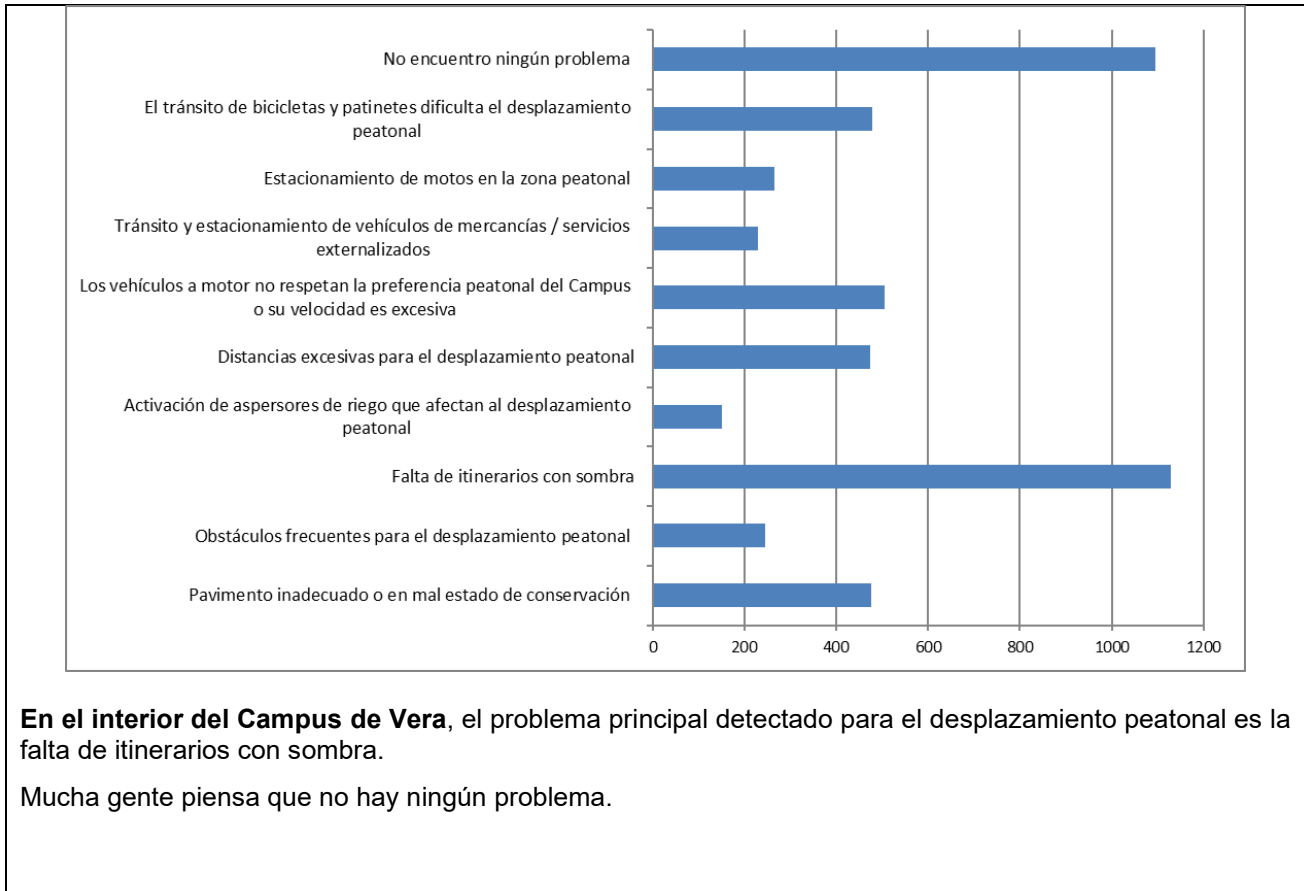


El 29% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados

El 23% de usuarios de moto estaría dispuesto a utilizar el transporte público colectivo para ir al campus.

Destaca el 31% que afirma que en ningún caso dejaría de usar la moto.

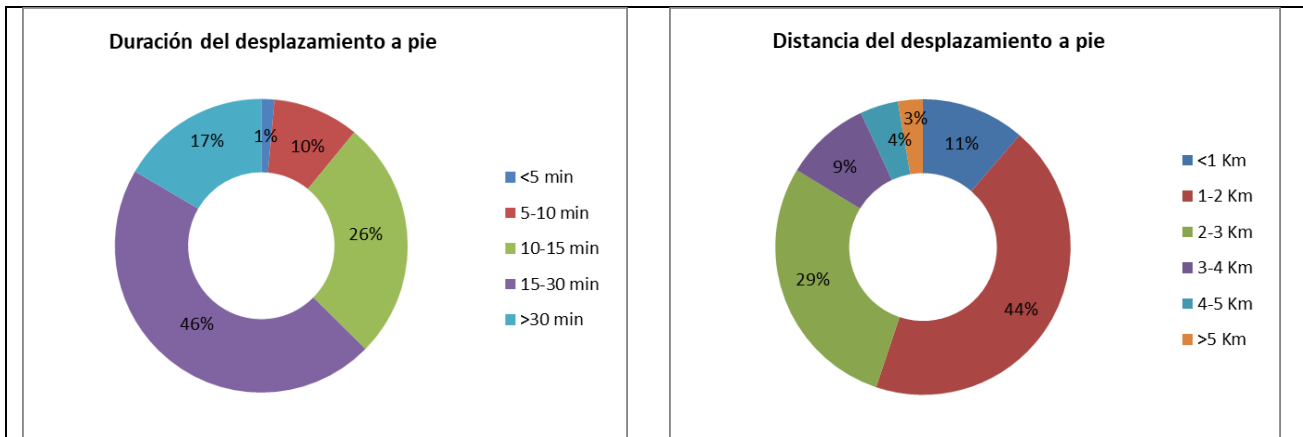
Desplazamiento peatonal



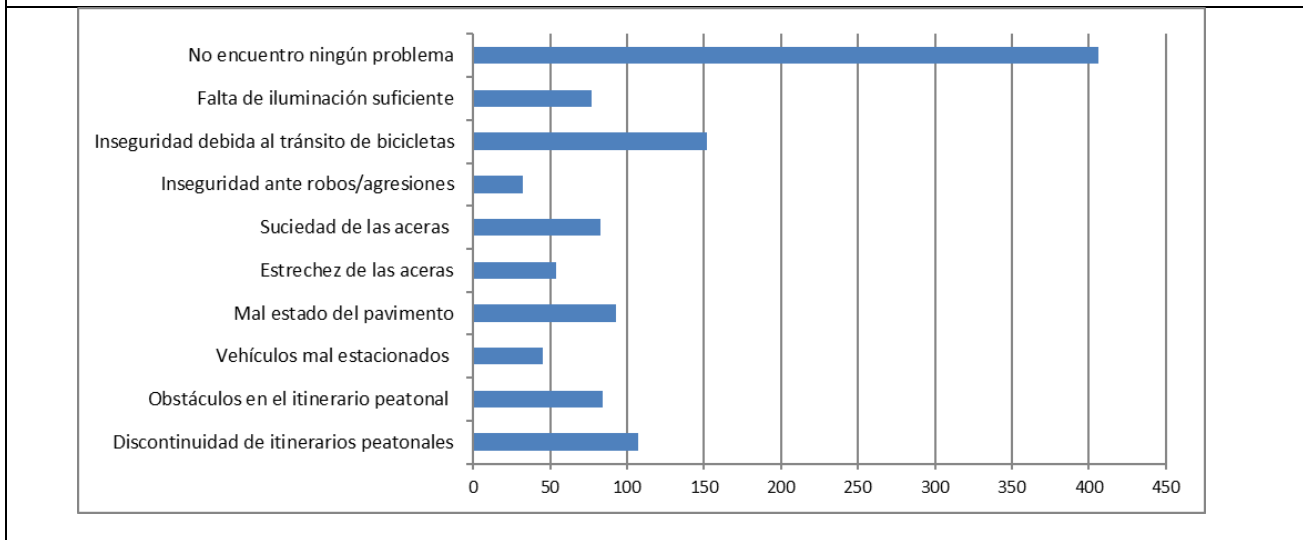
En el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra.

Mucha gente piensa que no hay ningún problema.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



La duración mayoritaria del desplazamiento a pie **para acceder al campus** es de 15 a 30 minutos (46%).
La distancia más frecuente está comprendida entre 1 y 2 km (44%).

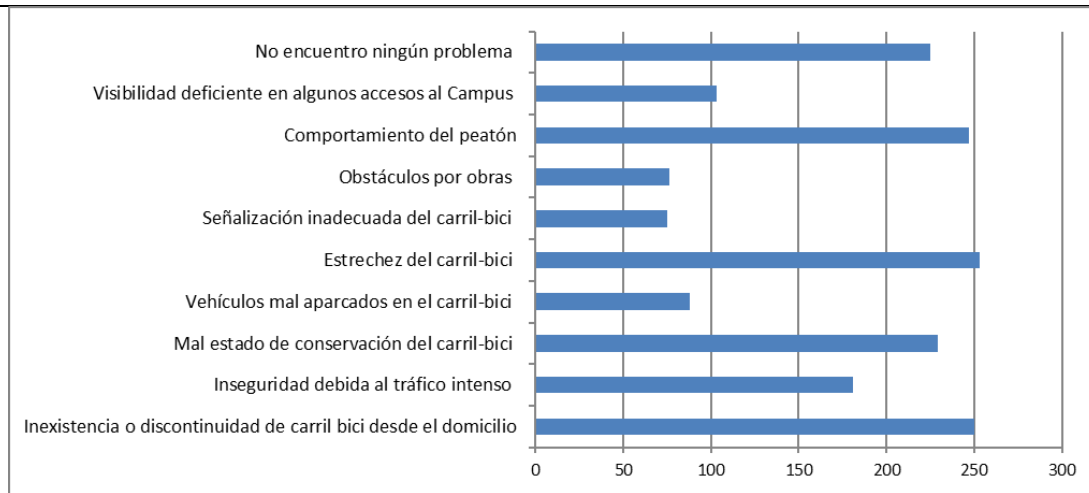


En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.

Bicicleta

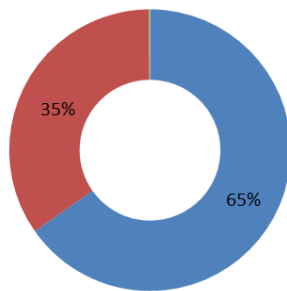
<p>Propiedad de la bicicleta</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bicicleta propia</td> <td>72%</td> </tr> <tr> <td>Bicicleta de préstamo municipal</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>Combinación de bici de préstamo de dos municipios</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Bicicleta propia	72%	Bicicleta de préstamo municipal	27%	Combinación de bici de préstamo de dos municipios	1%	<p>Gran parte de usuarios de bicicleta utiliza su propia bici (72%).</p> <p>El uso del sistema de bici público Valenbisi es del 27%.</p> <p>Solo un 1% combina dos sistemas de préstamo de bici de municipios distintos.</p>																
Categoría	Porcentaje																								
Bicicleta propia	72%																								
Bicicleta de préstamo municipal	27%																								
Combinación de bici de préstamo de dos municipios	1%																								
<p>Duración del desplazamiento en bici</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><5 min</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>5-10 min</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>10-15 min</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>15-30 min</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>>30 min</td> <td>9%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	<5 min	2%	5-10 min	19%	10-15 min	37%	15-30 min	33%	>30 min	9%	<p>Distancia del desplazamiento en bici</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><2 Km</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>2-5 Km</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>5-10 Km</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>10-15 Km</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>>15 Km</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	<2 Km	19%	2-5 Km	52%	5-10 Km	23%	10-15 Km	5%	>15 Km	1%
Categoría	Porcentaje																								
<5 min	2%																								
5-10 min	19%																								
10-15 min	37%																								
15-30 min	33%																								
>30 min	9%																								
Categoría	Porcentaje																								
<2 Km	19%																								
2-5 Km	52%																								
5-10 Km	23%																								
10-15 Km	5%																								
>15 Km	1%																								
<p>La duración del desplazamiento en bici está comprendida entre 10 y 30 minutos. La distancia recorrida está comprendida entre 2 y 5 km en la mayoría de los casos (52%).</p>																									
<p>Aparcamiento bici propia</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trastero</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Garaje</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Interior de mi casa</td> <td>49%</td> </tr> <tr> <td>Terraza o patio</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>En instalaciones (trastero, garaje...) de un familiar o amigo</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>En los puntos de aparcamiento de la calle</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Trastero	19%	Garaje	17%	Interior de mi casa	49%	Terraza o patio	9%	En instalaciones (trastero, garaje...) de un familiar o amigo	4%	En los puntos de aparcamiento de la calle	2%	<p>Lugar aparcamiento bici propia adecuado</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sí</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>No</td> <td>35%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Sí	65%	No	35%				
Categoría	Porcentaje																								
Trastero	19%																								
Garaje	17%																								
Interior de mi casa	49%																								
Terraza o patio	9%																								
En instalaciones (trastero, garaje...) de un familiar o amigo	4%																								
En los puntos de aparcamiento de la calle	2%																								
Categoría	Porcentaje																								
Sí	65%																								
No	35%																								
<p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa. El lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p>																									

UNITAT DE MEDI AMBIENT



La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, la estrechez del carril-bici y el comportamiento del peatón son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.

Aparcamiento bici en el campus



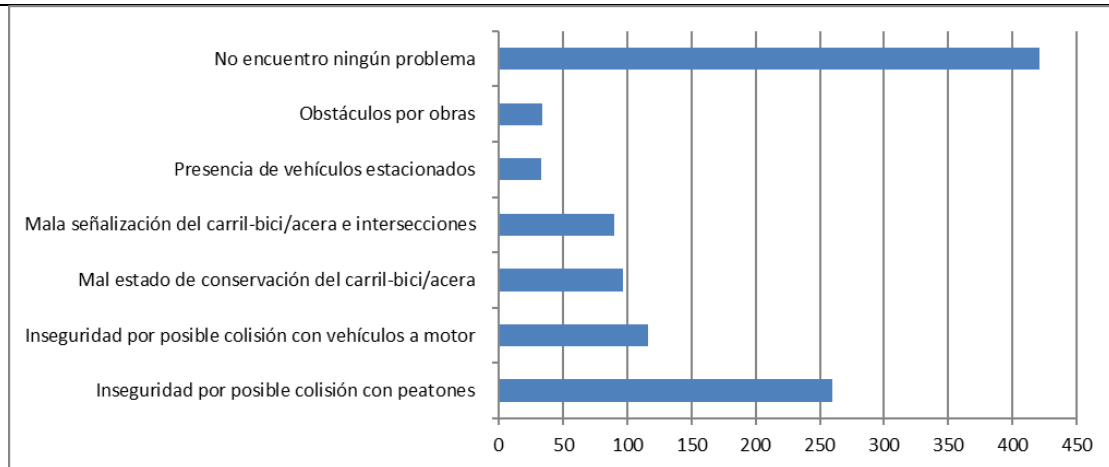
- En aparcabicis o bases del sistema de préstamo municipal
- En el edificio donde trabajo/estudio
- En cualquier sitio dentro del Campus (árboles, mobiliario urbano, farolas...)

Gran parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (65%).

Destaca el 35% que introduce la bici en su edificio.

El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es prácticamente inexistente.

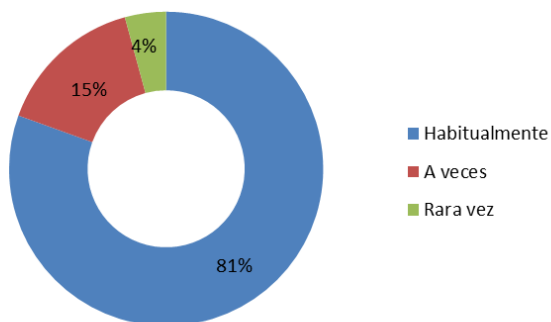
UNITAT DE MEDI AMBIENT



La mayoría de usuarios de bici no encuentra ningún problema al circular dentro del campus.

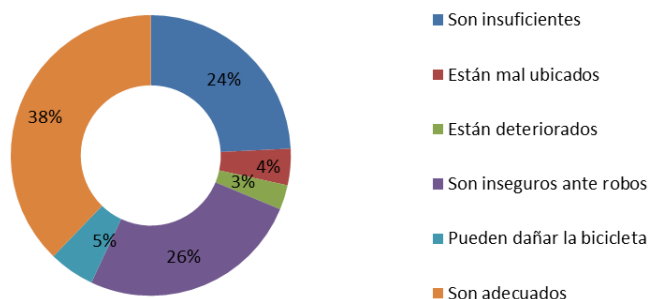
La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado.

Aparcabicis libres próximos



La gran mayoría de usuarios de bici propia opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (81%).

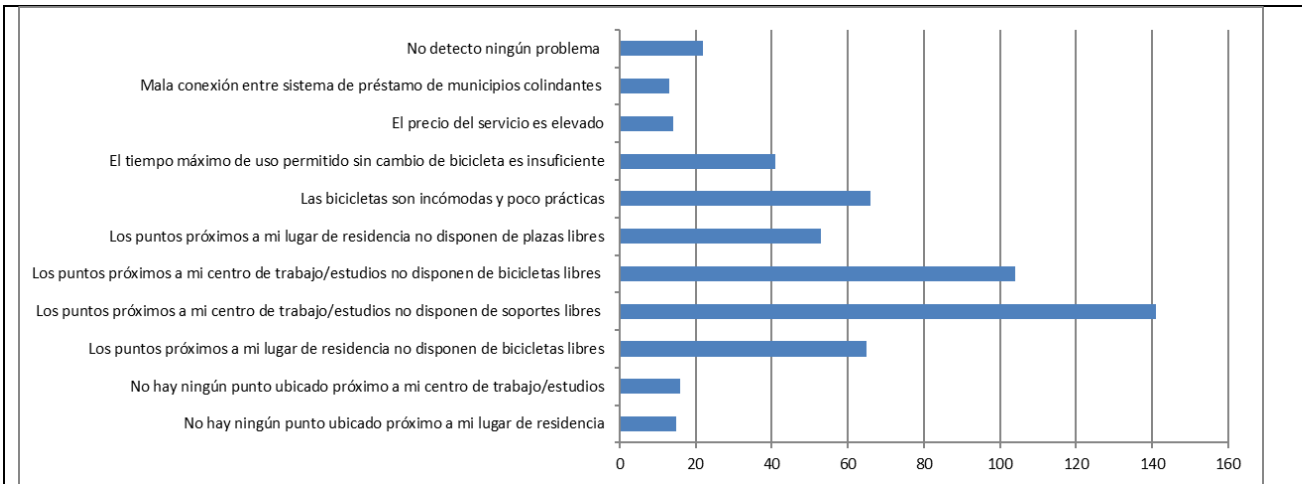
Aparcabicis existentes en el campus



El 38% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados.

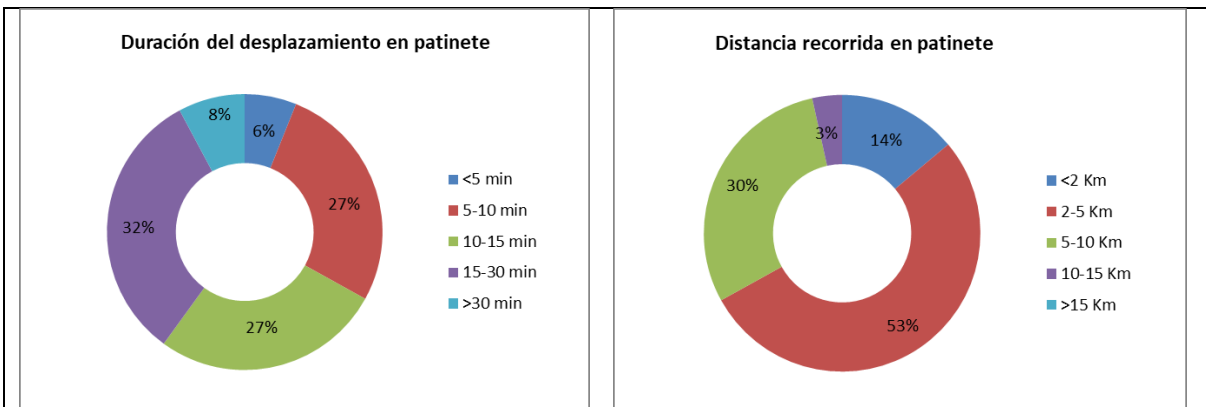
El 26% opina que son inseguros ante robos; el 24% piensa que son insuficientes.

UNITAT DE MEDI AMBIENT



Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de soportes y bicicletas libres en el campus, en los momentos de entrada y salida respectivamente.

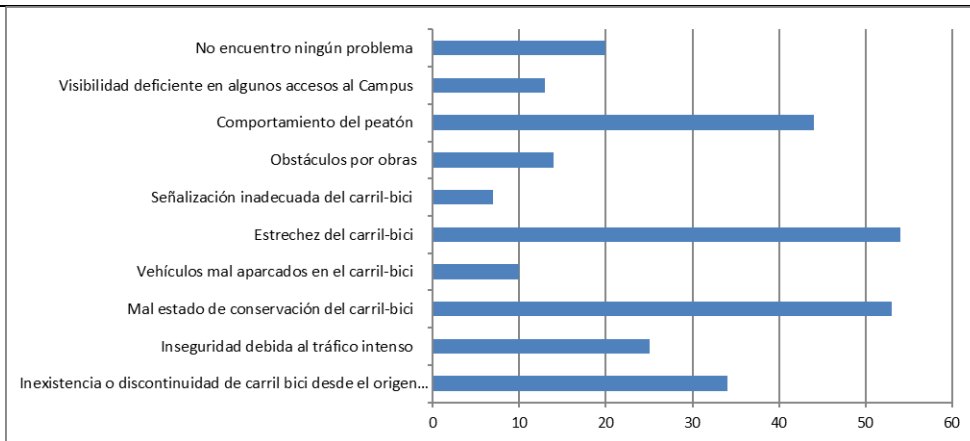
Patinete eléctrico



El trayecto en patinete eléctrico dura de 5 minutos a 30 minutos. La franja de 15 a 30 minutos es la más seleccionada.

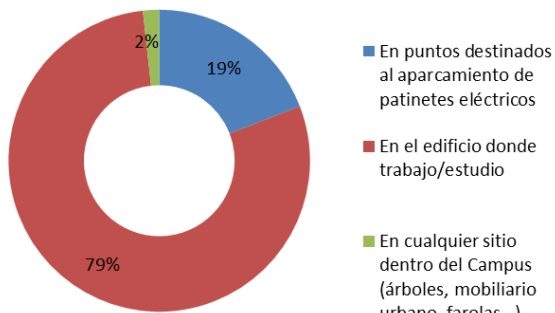
Se recorre una distancia entre 2 y 5 km en la mayoría de los casos (53%), pero la franja de 5-10 km también es significativa (30%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT



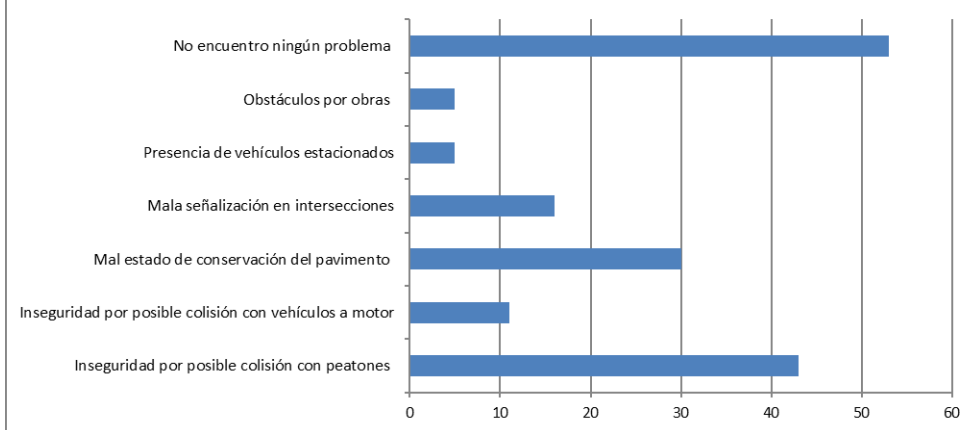
La estrechez o el mal estado de conservación del carril-bici, así como el comportamiento del peatón, son los principales problemas para los usuarios de patinetes.

Lugar de aparcamiento del patinete en el Campus



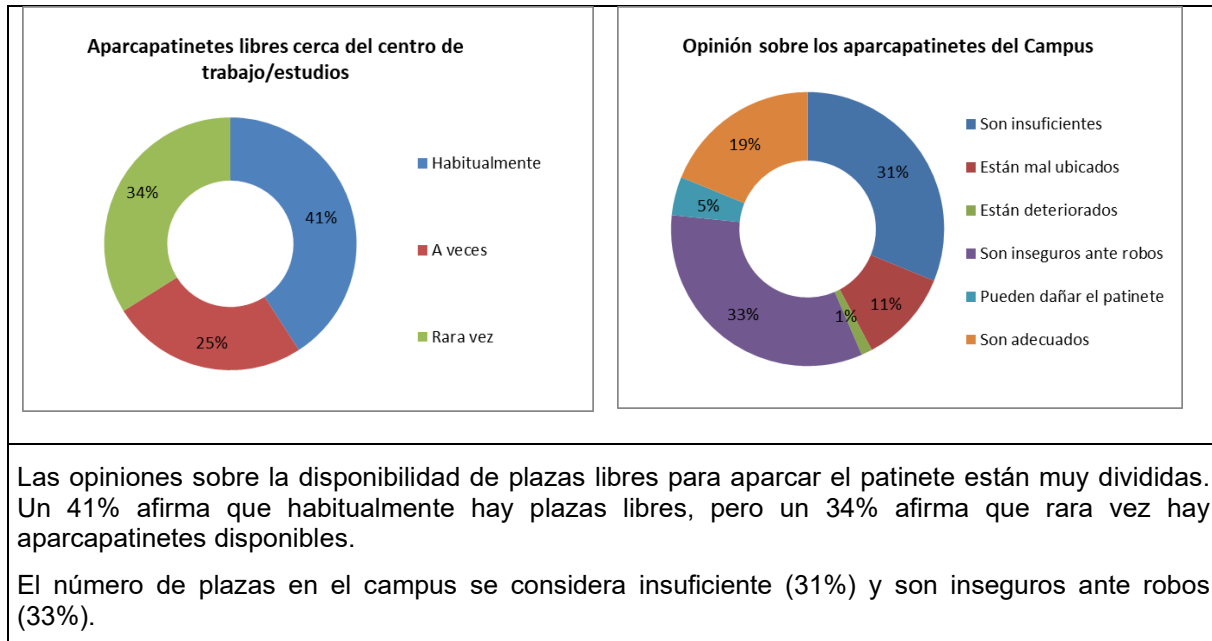
De forma mayoritaria, los patinetes se aparkan en los puntos destinados al aparcamiento de patinetes eléctricos dentro del Campus.

Sin embargo, es destacable el 19% que afirma que los introduce en el edificio donde trabaja o estudia.

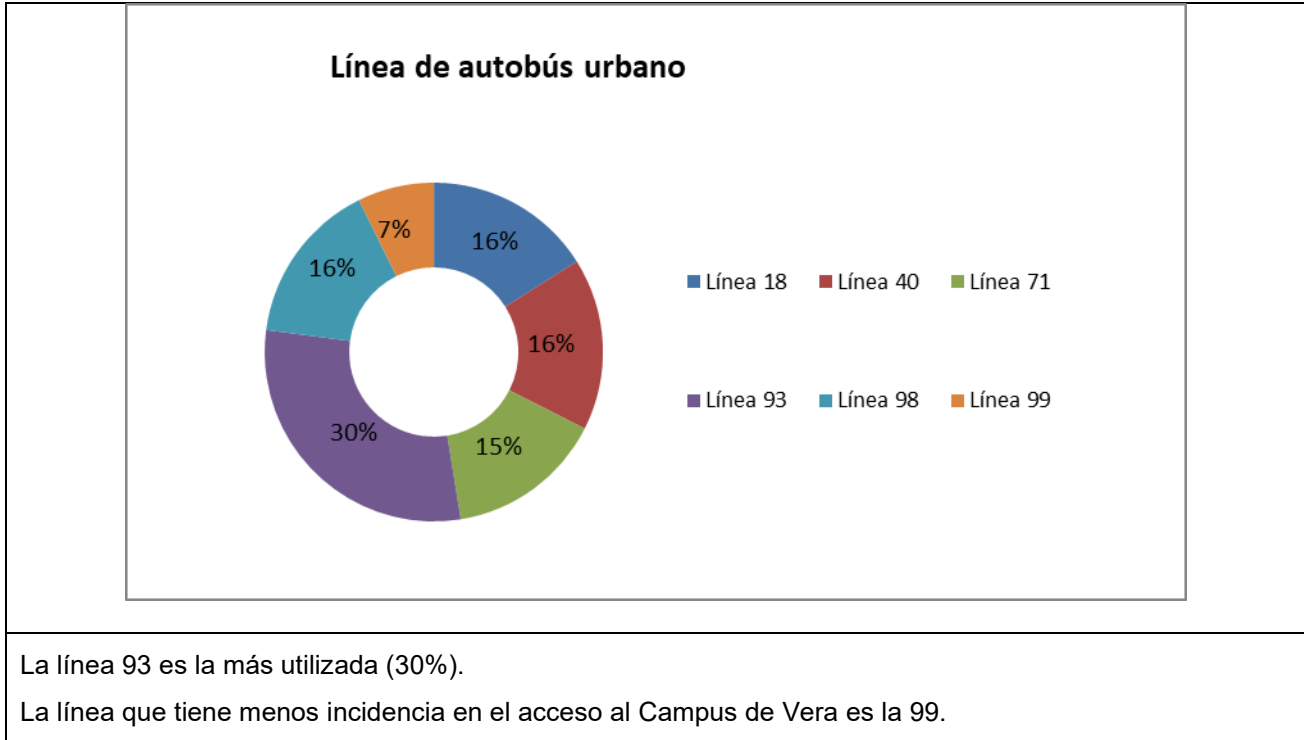


La mayoría de usuarios de patinete no encuentra ningún problema en el interior del campus. El problema principal que señalan es la inseguridad por posible colisión con peatones, seguido del mal estado de conservación del pavimento.

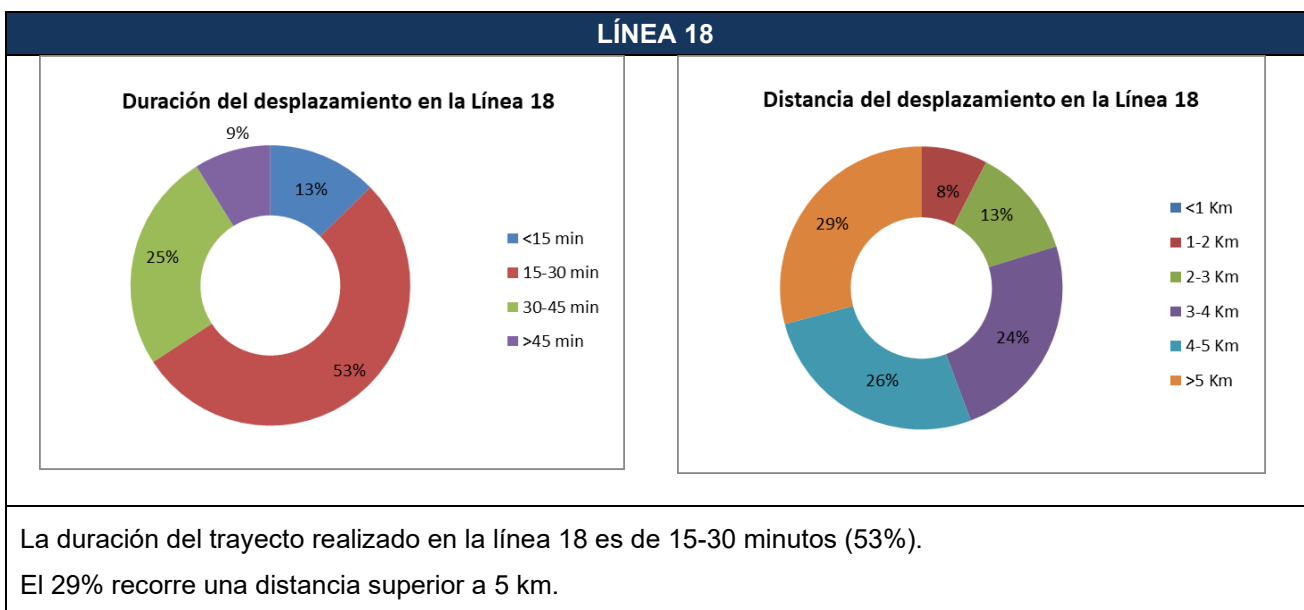
UNITAT DE MEDI AMBIENT



Transporte público colectivo. Autobús urbano

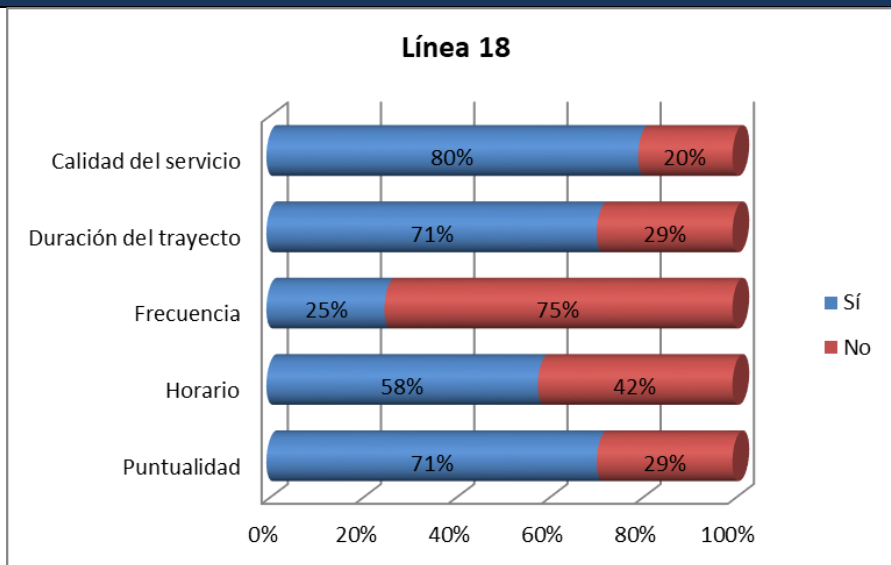


A continuación, se van a analizar los resultados obtenidos línea por línea.



UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 18

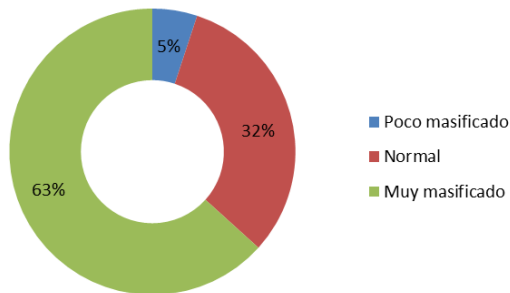


Los usuarios de la línea 18 consideran la puntualidad, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza), puntos fuertes de esta línea de autobús.

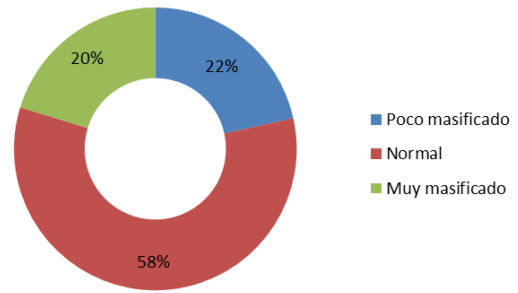
El horario se considera adecuado en un 58% de casos.

Sin embargo, de forma mayoritaria consideran que la frecuencia no es adecuada (75%).

Masificación a la ida en la Línea 18



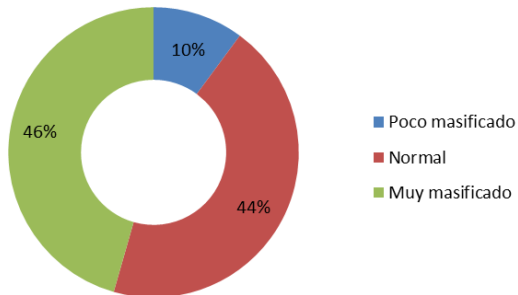
Masificación a la vuelta en la Línea 18



UNITAT DE MEDI AMBIENT

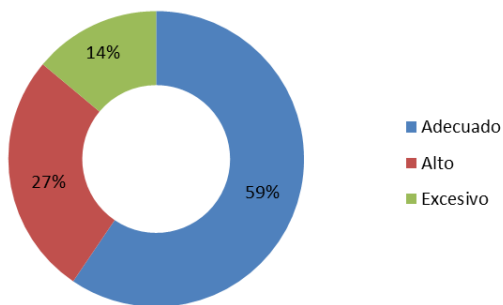
LÍNEA 18

Masificación en época de exámenes Línea 18



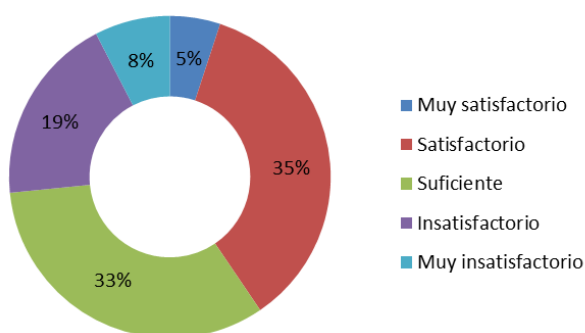
Los usuarios de la línea 18 consideran que existe masificación a la ida (63%) y en época de exámenes (44%).

Precio del servicio Línea 18



El precio del servicio de autobús se considera adecuado (59%).

Satisfacción global del servicio Línea 18

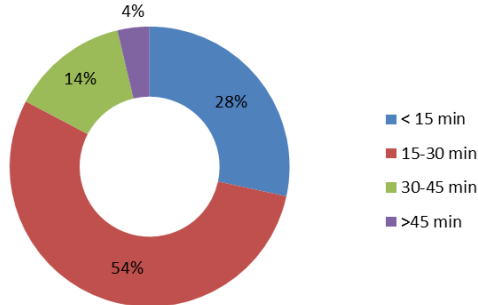


La valoración del servicio prestado por la línea 18 está entre satisfactoria (35%) y suficiente (33%).

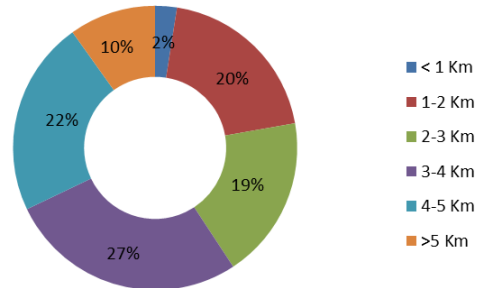
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 40

Duración del desplazamiento en la Línea 40



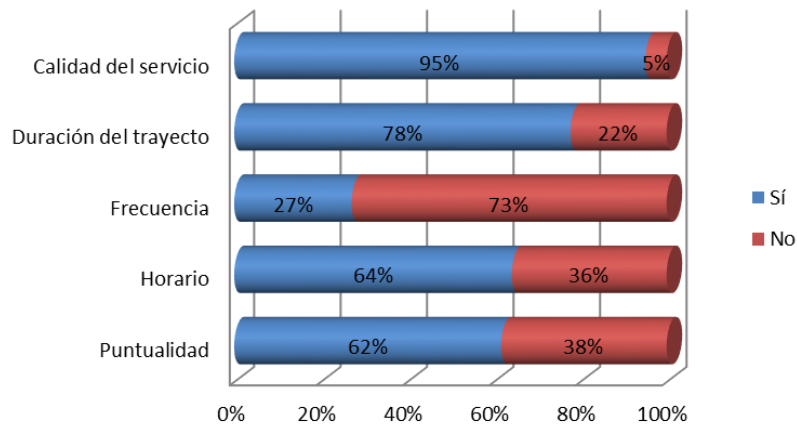
Distancia del desplazamiento en la Línea 40



La duración del trayecto realizado en la línea 40 está comprendida entre 15 y 30 minutos (54%).

Aunque hay variedad de respuestas, la distancia mayoritaria recorrida está comprendida entre 3 y 4 km (27%).

Línea 40



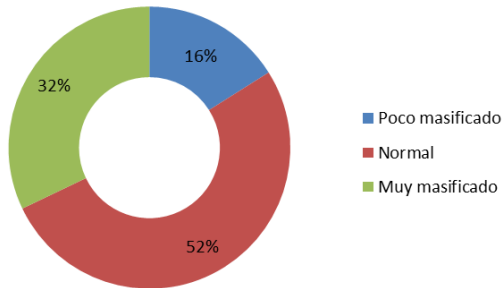
Los usuarios de la línea 40 consideran adecuada la puntualidad, la duración del trayecto, el horario y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

Sin embargo, la frecuencia es considerada no adecuada por la mayor parte de los usuarios (73%).

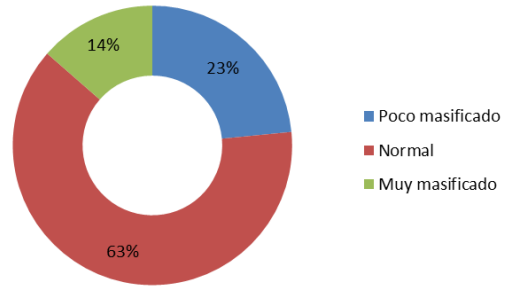
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 40

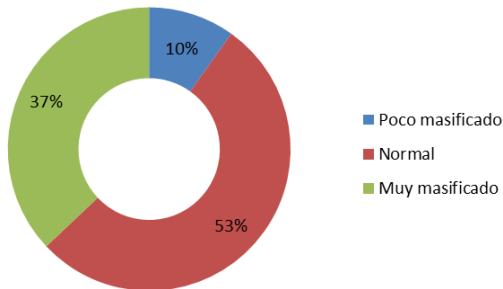
Masificación a la ida en la Línea 40



Masificación a la vuelta en la Línea 40

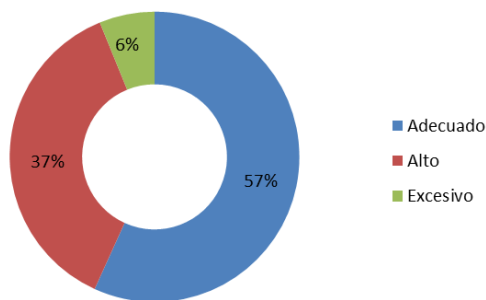


Masificación en época de exámenes Línea 40



Los usuarios de la línea 40 consideran que no existe masificación.

Precio del servicio Línea 40

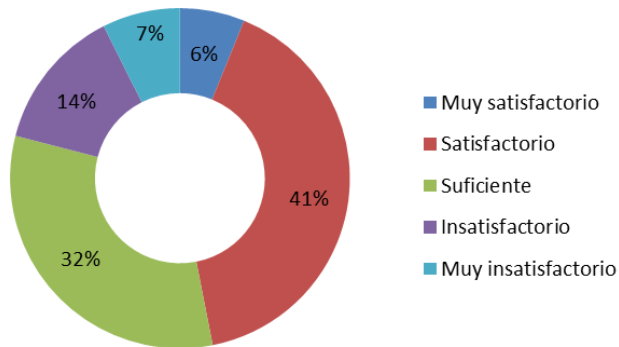


El precio del servicio de autobús se considera adecuado (57%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 40

Satisfacción global del servicio Línea 40



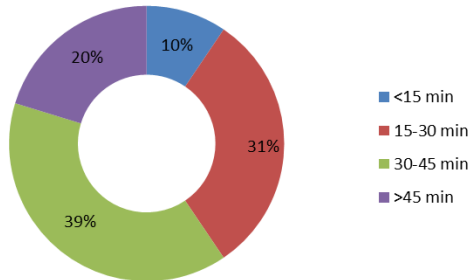
La valoración del servicio prestado por la línea 40 se considera satisfactoria (41%).

El 32% opina que es suficiente.

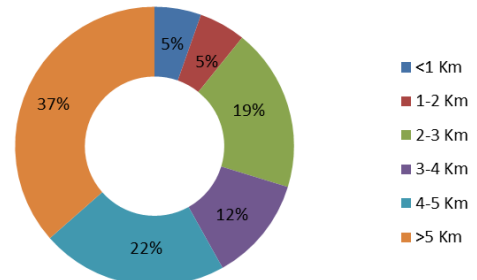
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 71

Duración del desplazamiento en la Línea 71

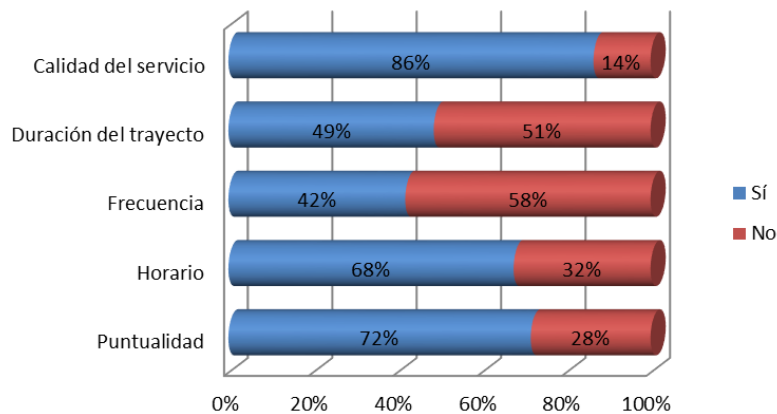


Distancia del desplazamiento en la Línea 71



La duración del trayecto realizado en la línea 71 está comprendida entre 30-45 minutos (39%) y 15-30 minutos (31%). La distancia recorrida en la mayor parte de los casos es superior a 5 km (37%).

Línea 71



Los usuarios de la línea 71 consideran adecuadas de forma mayoritaria la calidad del servicio (conservación, limpieza), la puntualidad y el horario.

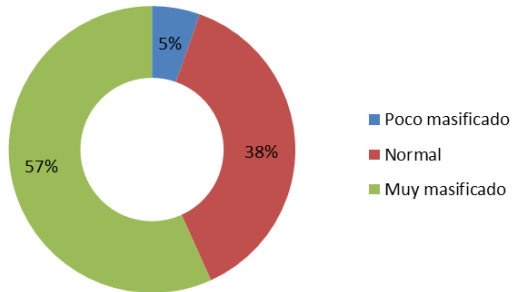
Hay división de opiniones en cuanto a la duración del trayecto (51% no adecuada).

La frecuencia se considera no adecuada por un 58%.

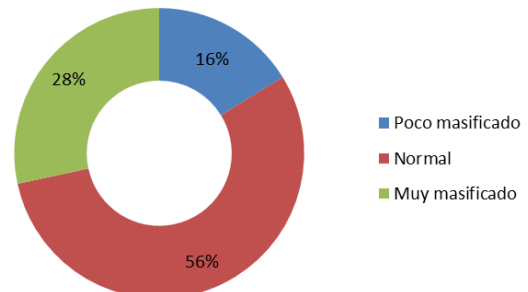
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 71

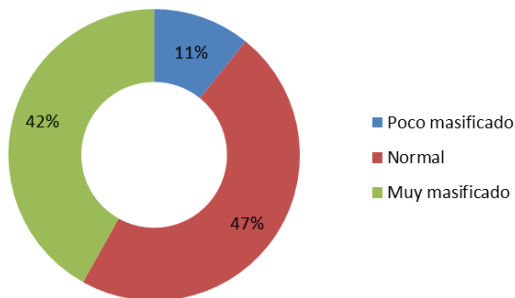
Masificación a la ida en la Línea 71



Masificación a la vuelta en la Línea 71

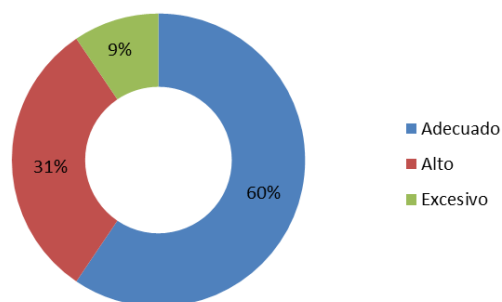


Masificación en época de exámenes Línea 71



Se percibe masificación en el trayecto de ida (57%) y en época de exámenes (42%).

Precio del servicio Línea 71

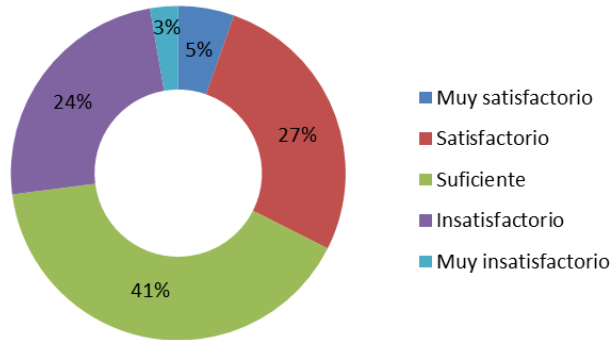


El precio del servicio de autobús se considera adecuado (60%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 71

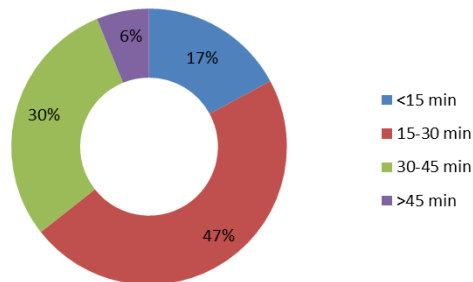
Satisfacción global del servicio Línea 71



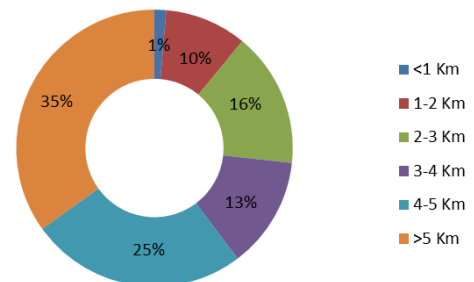
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 71 es Suficiente (41%).

LÍNEA 93

Duración del desplazamiento en la Línea 93



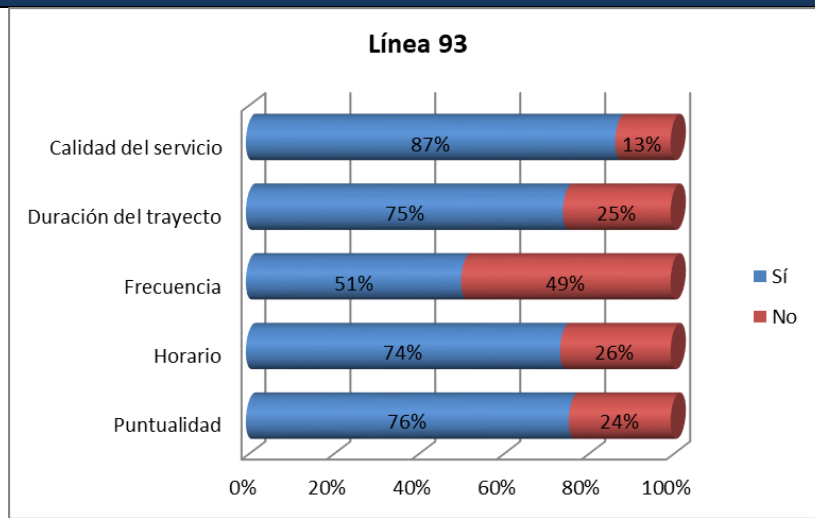
Distancia del desplazamiento en la Línea 93



La duración del trayecto realizado en la línea 93 está comprendida entre 15 y 30 minutos (47%). La distancia recorrida es superior a 5 km (35%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT

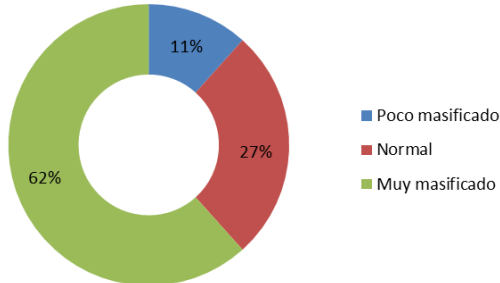
LÍNEA 93



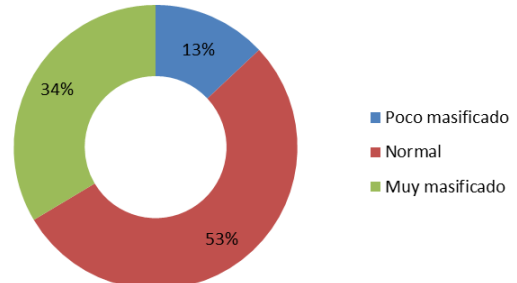
Los usuarios de la línea 93 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

Las opiniones sobre la frecuencia están divididas; el 51% opina que es adecuada.

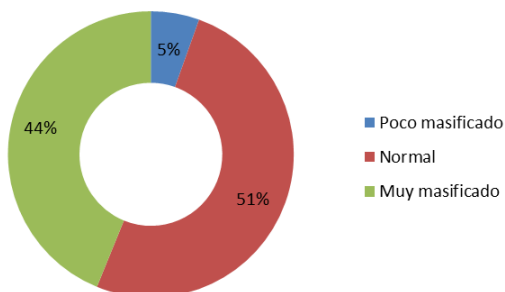
Masificación a la ida en la Línea 93



Masificación a la vuelta en la Línea 93



Masificación en época de exámenes Línea 93



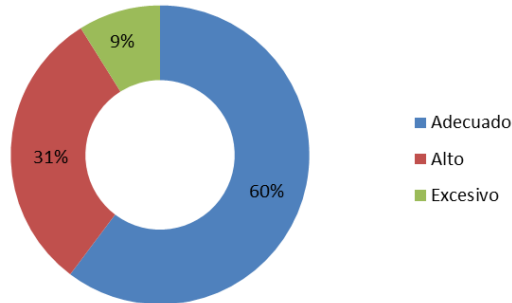
Los usuarios de la línea 93 consideran que existe masificación en el trayecto de ida (62%).

Destaca el 44% que opina que existe masificación en época de exámenes.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

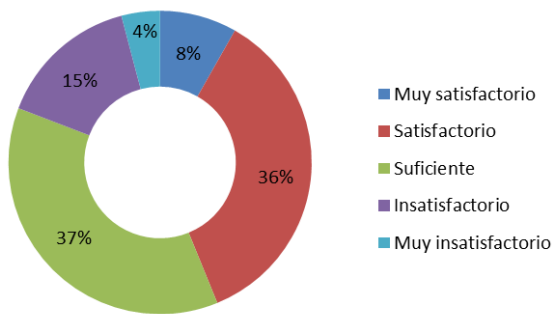
LÍNEA 93

Precio del servicio Línea 93



El precio del servicio de autobús se considera adecuado por un 60%.

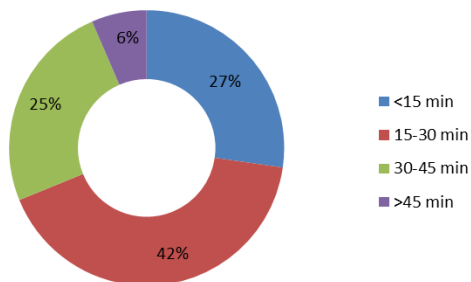
Satisfacción global del servicio Línea 93



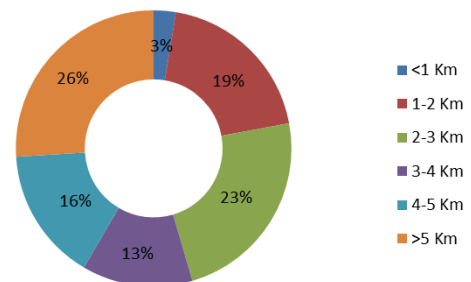
La valoración de la línea 93 está comprendida entre suficiente (36%) y satisfactoria (37%).

LÍNEA 98

Duración del desplazamiento en la Línea 98



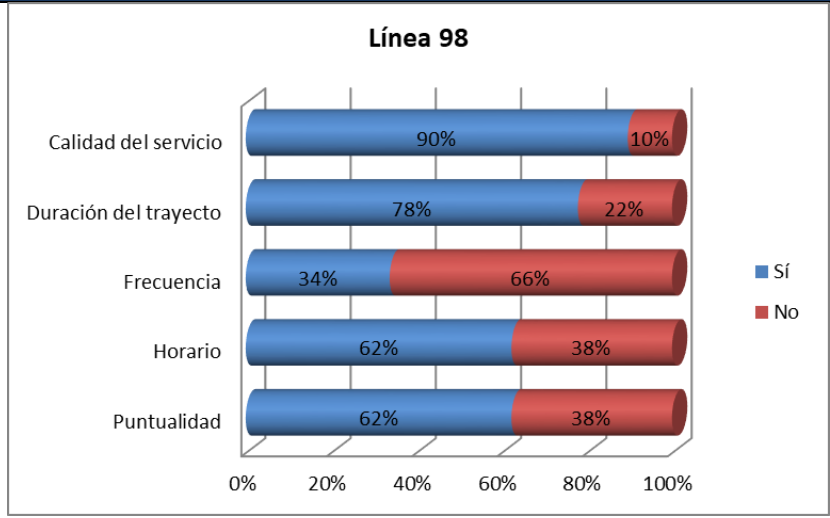
Distancia del desplazamiento en la Línea 98



La duración del trayecto realizado en la línea 98 está entre 15 y 30 minutos, Existe una importante variación en las distancias recorridas, pero destaca una distancia superior a 5 km (26%).

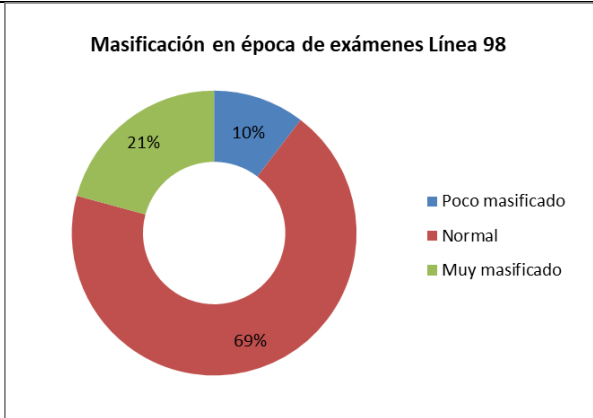
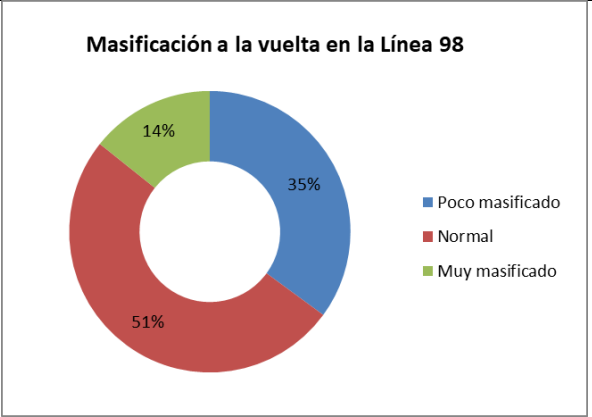
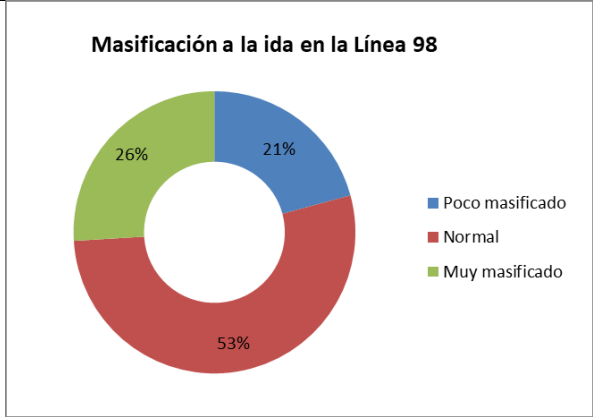
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 98



Los usuarios de la línea 98 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia es considerada no adecuada por un 66%.

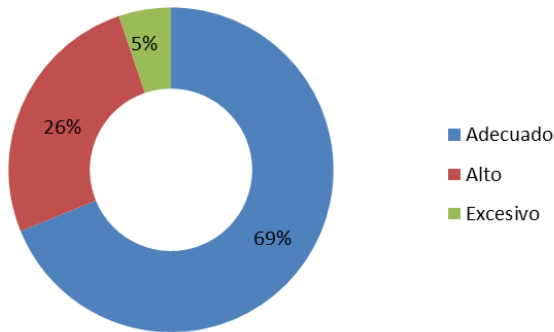


No hay masificación en la línea 98.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

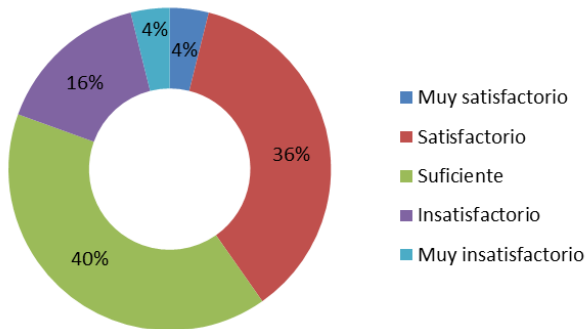
LÍNEA 98

Precio del servicio Línea 98



El precio del servicio de autobús se considera adecuado (69%).

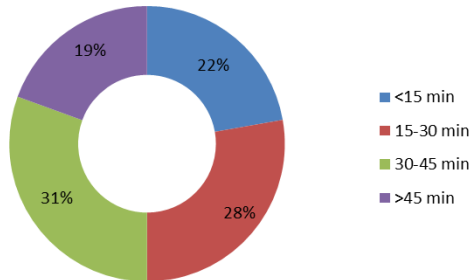
Satisfacción global del servicio Línea 98



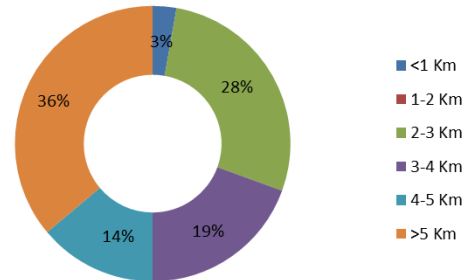
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 98 está comprendido entre suficiente (40%) y satisfactorio (36%).

LÍNEA 99

Duración del desplazamiento en la Línea 99



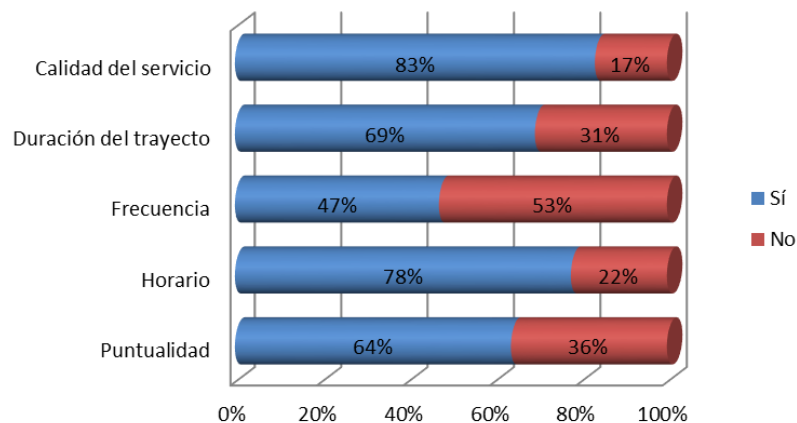
Distancia del desplazamiento en la Línea 99



La duración del trayecto realizado en la línea 99 está comprendida está muy dividida. Destaca el intervalo 30-45 minutos.

En cuanto a las distancias recorridas, destaca una distancia superior a 5 km.

Línea 99



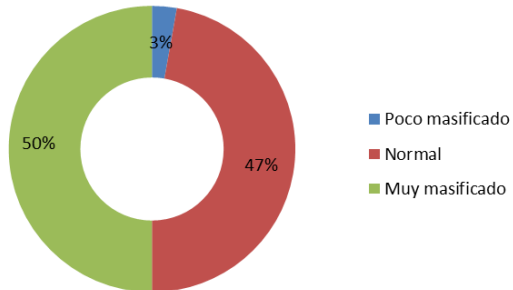
Los usuarios de la línea 99 consideran adecuadas la puntualidad, el horario, la duración del trayecto y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia es considerada no adecuada por un 53%.

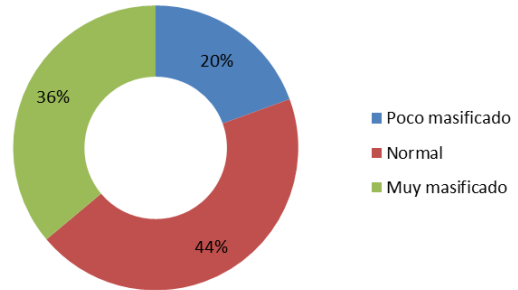
UNITAT DE MEDI AMBIENT

LÍNEA 99

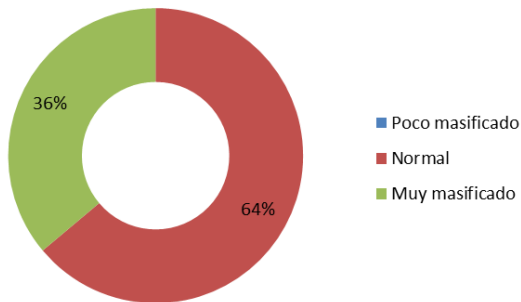
Masificación a la ida en la Línea 99



Masificación a la vuelta en la Línea 99

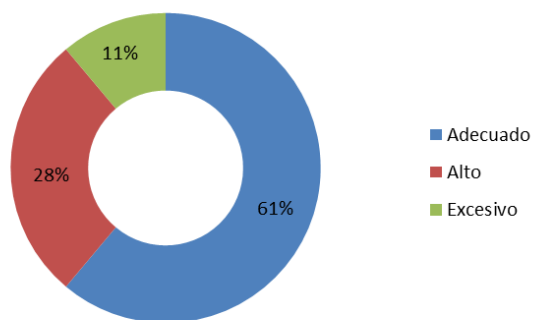


Masificación en época de exámenes Línea 99



Los usuarios de la línea 99 consideran que existe masificación en el trayecto de ida (50%).

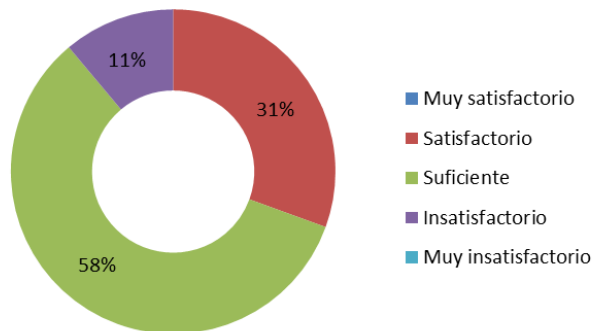
Precio del servicio Línea 99



El precio del servicio de autobús se considera adecuado (61%).

LÍNEA 99

Satisfacción global del servicio Línea 99



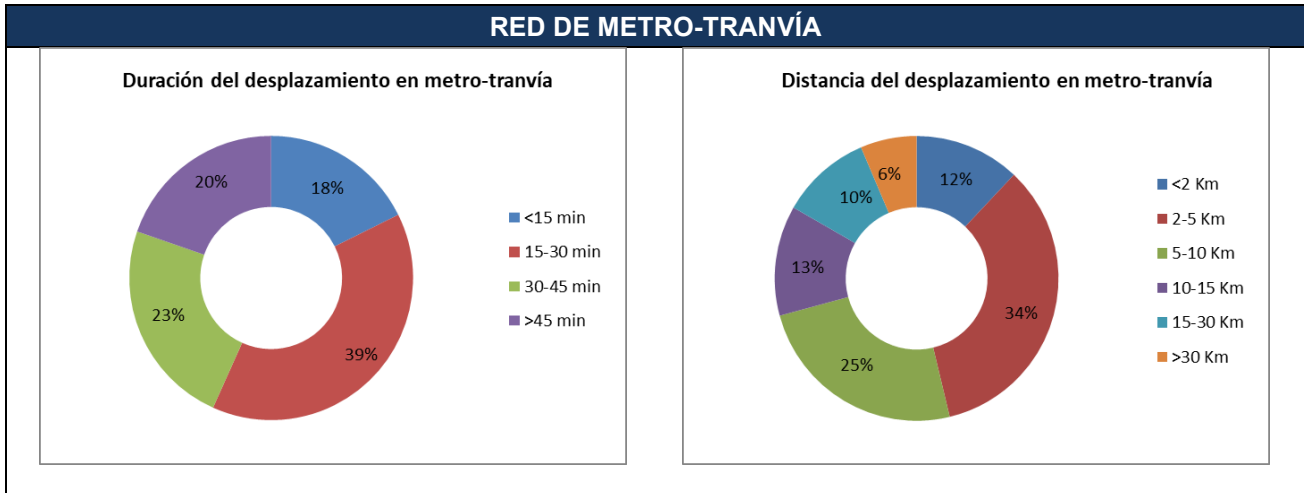
En términos generales, la valoración del servicio prestado por la línea 99 es suficiente (58%).

La siguiente tabla sintetiza los resultados obtenidos:

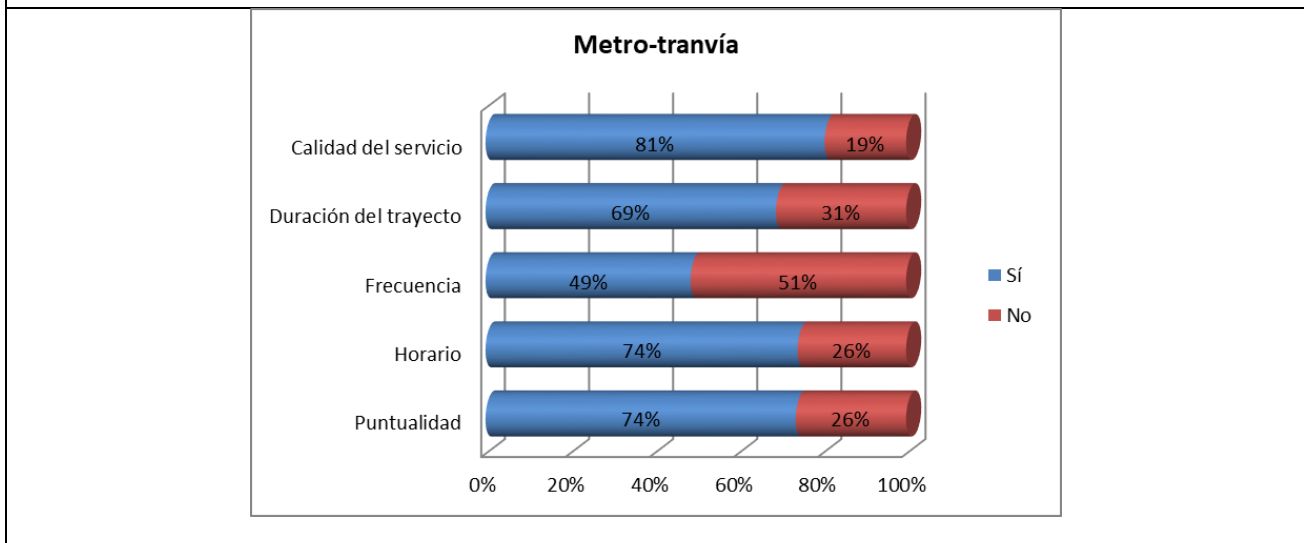
SÍNTESIS DE OPINIONES POR LÍNEA DE AUTOBÚS

ATRIBUTO VALORADO	18	40	71	93	98	99
Duración del trayecto PUNTO FUERTE						
Puntualidad PUNTO FUERTE						
Horario PUNTO FUERTE						
Frecuencia PUNTO DÉBIL						
Calidad del servicio (conservación, limpieza) PUNTO FUERTE						
Grado de masificación DEPENDE DE LA LÍNEA, TRAYECTO Y ÉPOCA						
Precio del servicio ADECUADO						
Satisfacción global SUFICIENTE-SATISFACTORIA						

Transporte público colectivo. Red Metro / tranvía.



La duración del trayecto mayoritaria está comprendida entre 15 y 30 minutos. La distancia recorrida predominante es de 2-5 km.



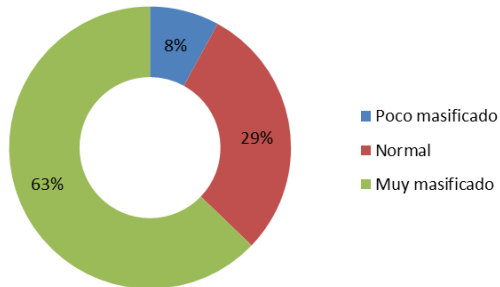
Los usuarios de metro-tranvía consideran adecuados el horario, la duración del trayecto, la puntualidad y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia presenta opiniones divididas; es considerada no adecuada por un 51% de los usuarios.

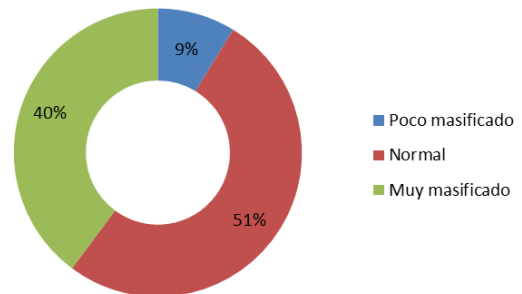
UNITAT DE MEDI AMBIENT

RED DE METRO-TRANVÍA

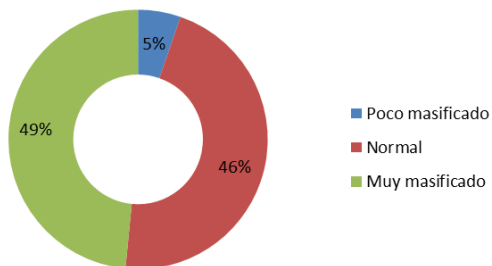
Masificación a la ida en metro-tranvía



Masificación a la vuelta en metro-tranvía



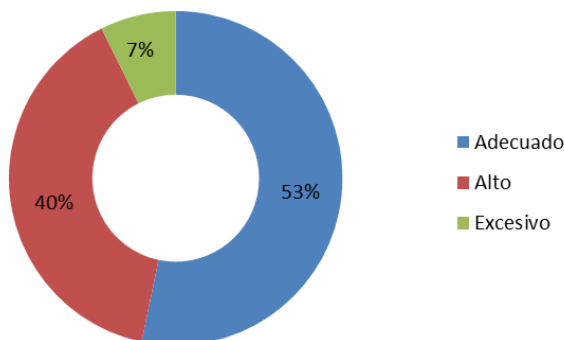
Masificación en época de exámenes en metro-tranvía



Los usuarios de metro-tranvía consideran que existe masificación especialmente en el trayecto de ida (63%), así como en época de exámenes (49%).

Asimismo destaca el 40% que opina que existe masificación en el trayecto de vuelta.

Precio del servicio

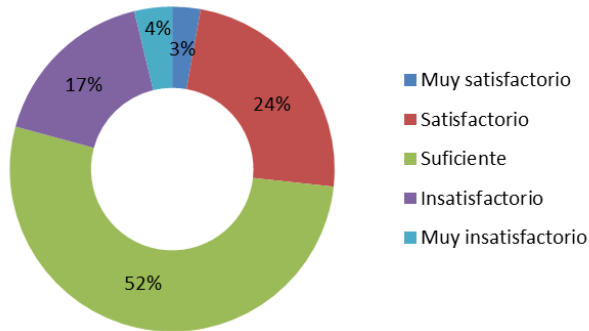


El precio del servicio de metro-tranvía se considera adecuado por un 53% de los usuarios.

Un 40% lo considera alto.

RED DE METRO-TRANVÍA

Satisfacción global del servicio de metro-tranvía

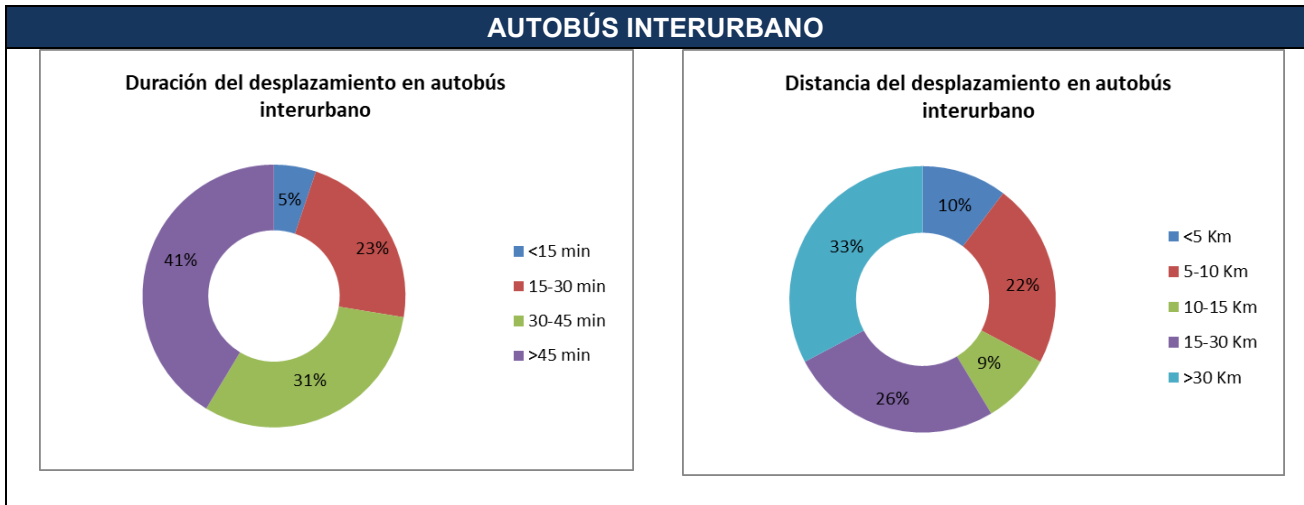


En términos generales, la valoración del servicio prestado por la red de metro-tranvía es suficiente (52%).

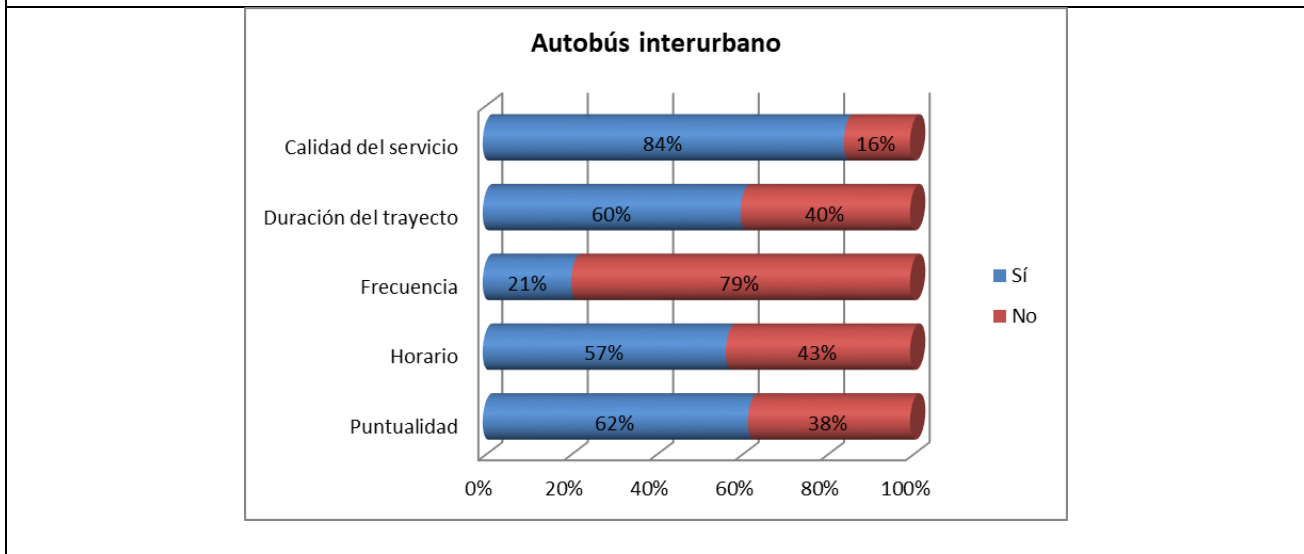
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA RED DE METRO-TRANVÍA

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Transporte público colectivo. Autobús interurbano



La duración del trayecto en la mayor parte de los casos es superior a 45 minutos. La distancia recorrida es superior a 30 km en la mayoría de las ocasiones.



Los usuarios de autobús interurbano consideran adecuada la duración del trayecto, la puntualidad y la calidad del servicio (conservación, limpieza).

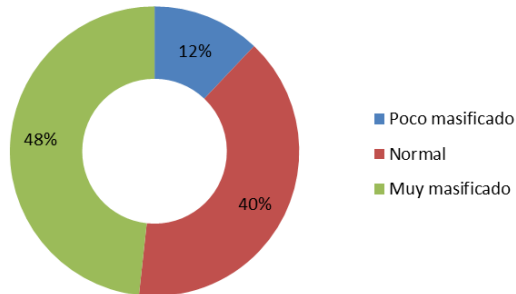
El horario obtiene una valoración intermedia, siendo considerado adecuado en el 57%.

La frecuencia es considerada no adecuada por un 79% de los usuarios.

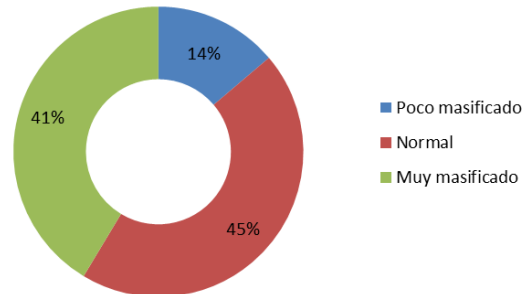
UNITAT DE MEDI AMBIENT

AUTOBÚS INTERURBANO

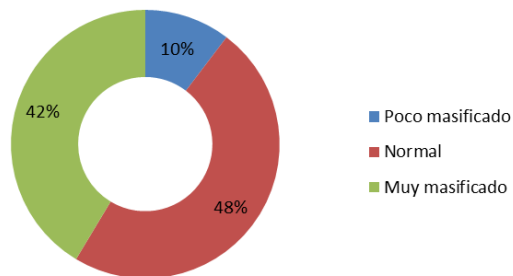
Masificación a la ida en autobús interurbano



Masificación a la vuelta en autobús interurbano



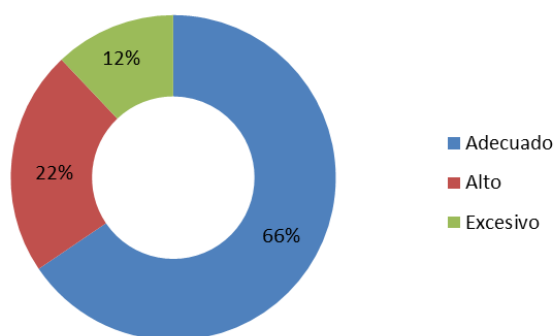
Masificación en época de exámenes en autobús interurbano



Los usuarios de autobús interurbano consideran que existe masificación en el trayecto de ida (48%) y de vuelta (41%).

Asimismo destaca el 42% que opina que existe masificación en periodo de exámenes.

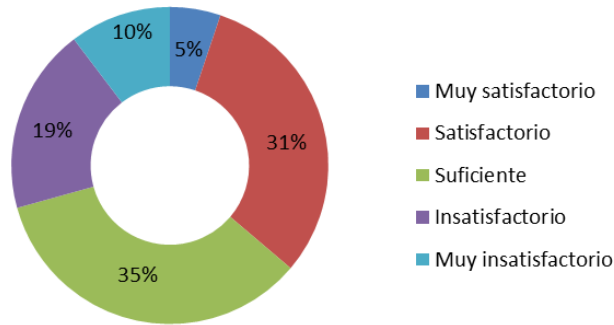
Precio del servicio



El precio del servicio de autobús interurbano se considera adecuado por un 66% de los usuarios.

AUTOBÚS INTERURBANO

Satisfacción global del servicio de autobús interurbano



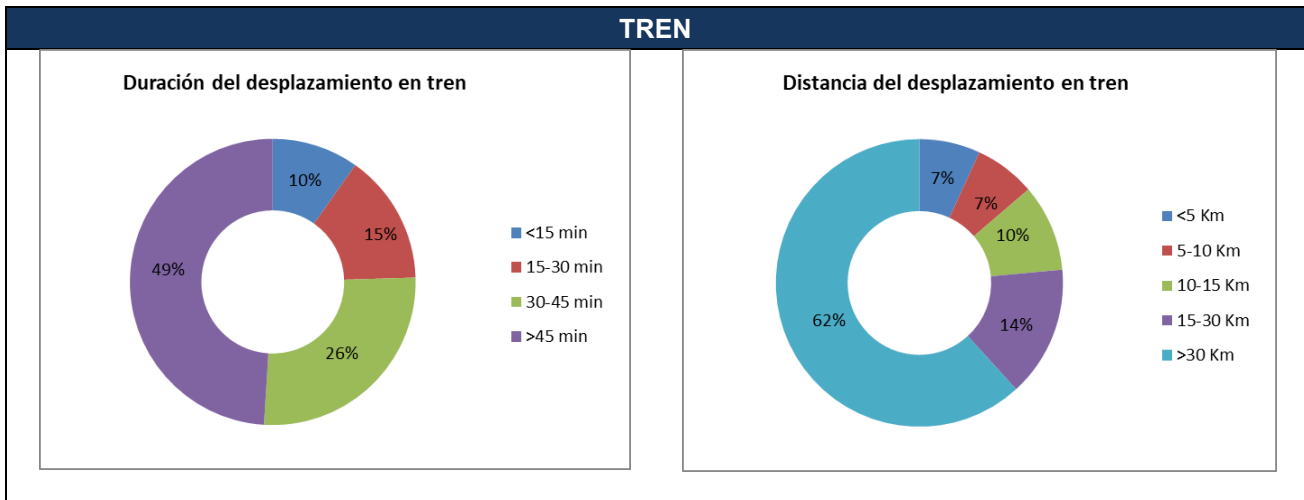
En términos generales, la valoración del servicio prestado por el autobús interurbano está entre suficiente (40%) y satisfactorio (31%).

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

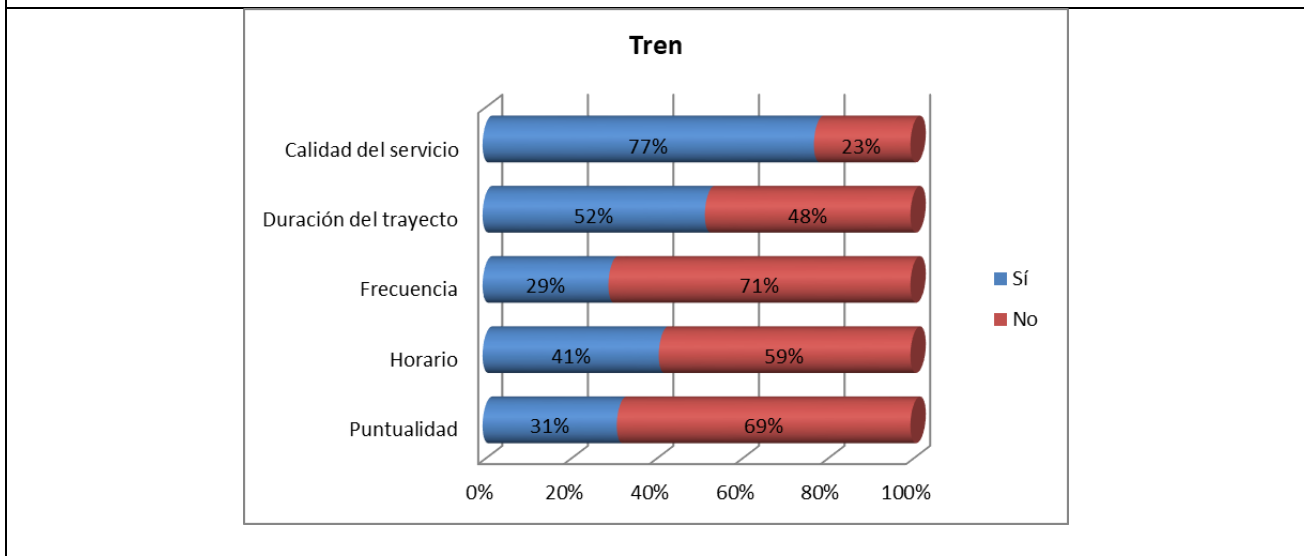
UNITAT DE MEDI AMBIENT

Transporte público colectivo. Tren



La duración del trayecto, en la mayor parte de los casos, es superior a 45 minutos (49%).

La distancia recorrida es superior a 30 km en la mayoría de las ocasiones (62%).



Los usuarios de tren consideran adecuada la calidad del servicio (conservación, limpieza).

La frecuencia y la puntualidad es inadecuada para la mayor parte de usuarios (71% y 69% respectivamente).

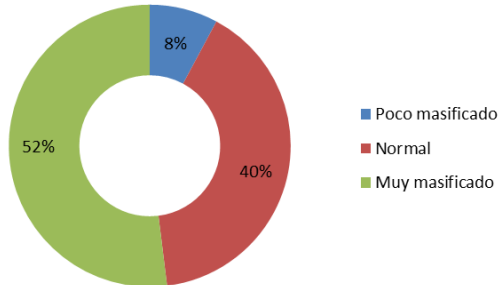
El horario es inadecuado para el 59% de los usuarios.

La duración del trayecto es adecuada en el 52% de los casos.

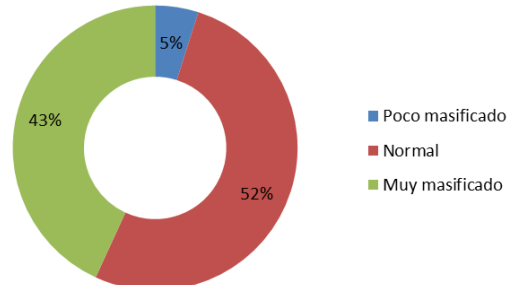
UNITAT DE MEDI AMBIENT

TREN

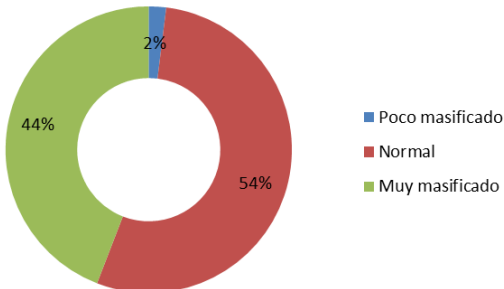
Masificación a la ida en tren



Masificación a la vuelta en tren



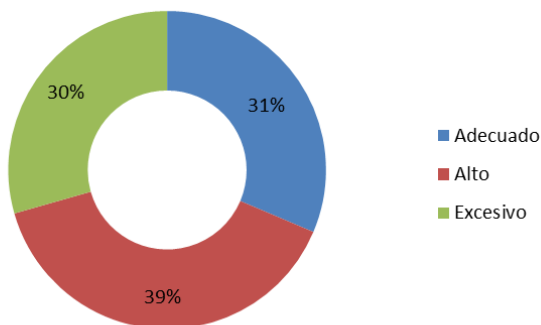
Masificación en época de exámenes en tren



Los usuarios de tren consideran que existe masificación en el trayecto de ida (52%).

Asimismo destaca el 43% que opina que existe masificación en el trayecto de vuelta y el 44% en periodo de exámenes.

Precio del servicio

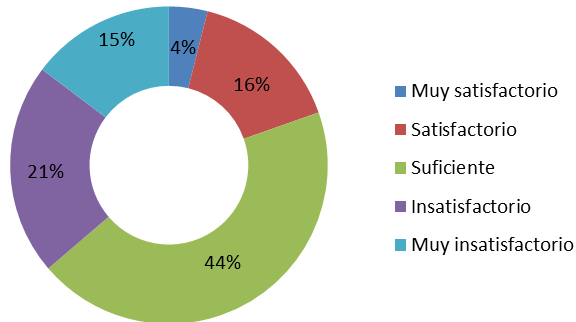


El precio del servicio de tren se considera alto por un 39% de los usuarios, y excesivo por un 30%.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

TREN

Satisfacción global del servicio de tren



En términos generales, la valoración del servicio prestado por el tren es suficiente (44%).

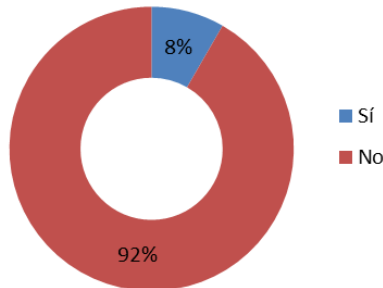
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

UNITAT DE MEDI AMBIENT

Combinación de modos de transporte

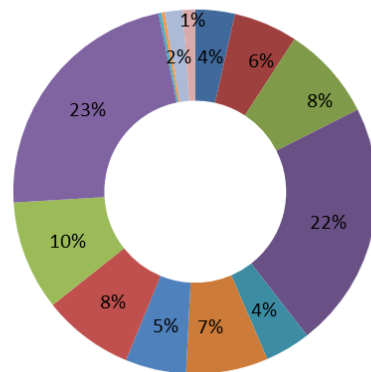
Combinación de modos de transporte



La combinación de distintos modos de transporte o la realización de transbordos sólo supone el 8% de los casos.

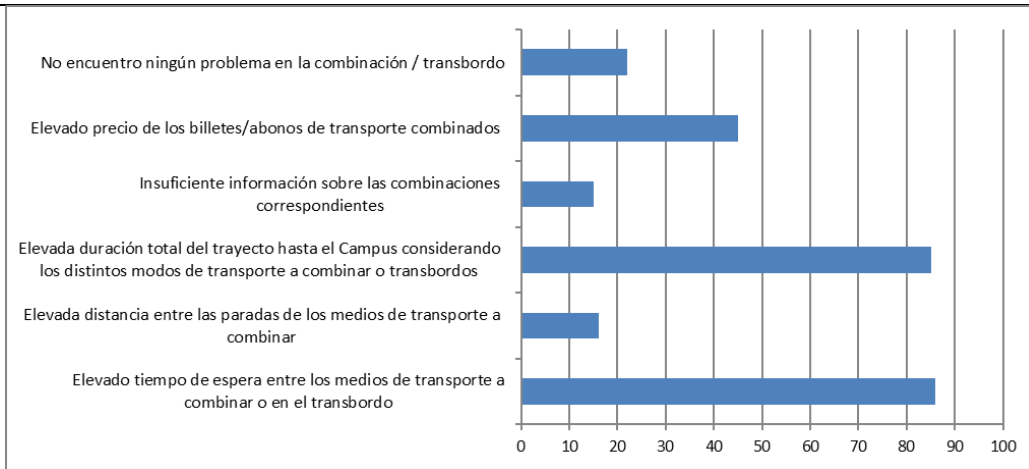
Predomina realización de transbordos en la red de metro-tranvía y la combinación del tren con la red de metro-tranvía.

Modos combinados



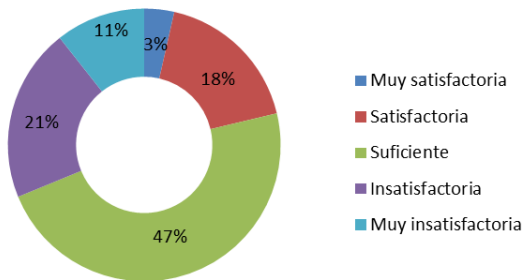
- Autobús interurbano – Autobús urbano
- Autobús urbano - Autobús urbano
- Tren - Autobús urbano
- Tren - Red de metro/tranvía
- Red de metro/tranvía – Autobús urbano
- Tren - Bicicleta
- Red de metro/tranvía – Bicicleta
- Autobús interurbano- red de metro/tranvía
- Coche- Red de metro/tranvía
- Transbordo en red de metro/tranvía
- Autobús interurbano – patinete eléctrico
- Autobús urbano – patinete eléctrico
- Tren – patinete eléctrico
- Red Metro/tranvía – patinete eléctrico

UNITAT DE MEDI AMBIENT



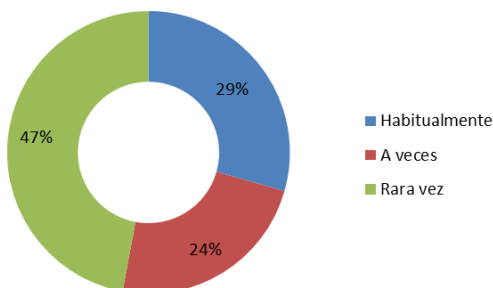
Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte o realizar transbordo en el mismo viaje son el elevado tiempo de espera y la elevada duración total del viaje.

Satisfacción global de la combinación de transporte

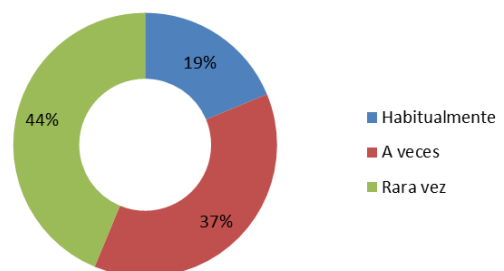


En términos generales, la valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es suficiente (47%).

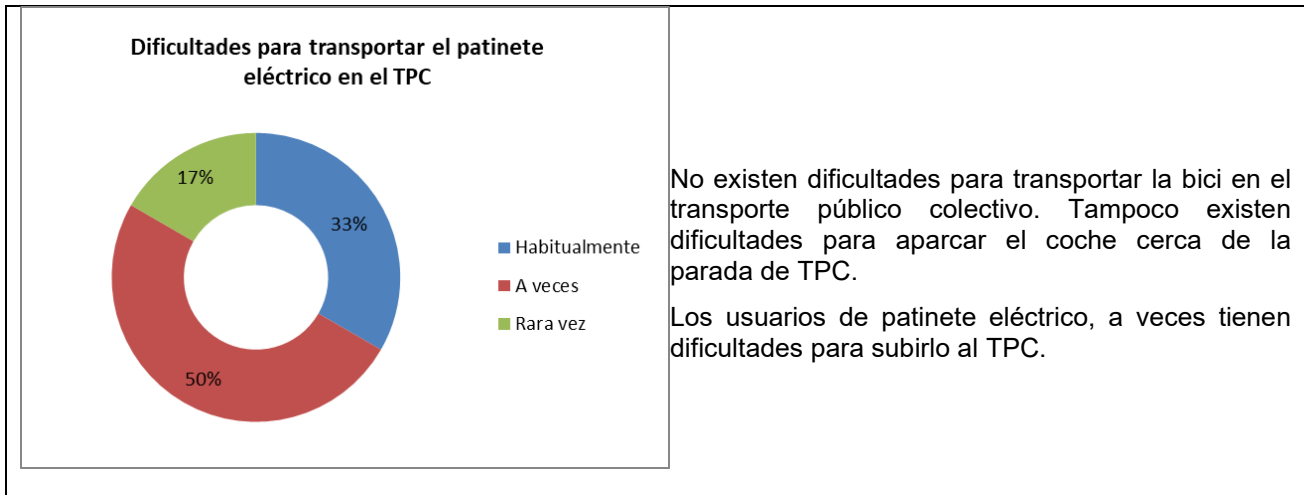
Dificultades para transportar la bici en TPC



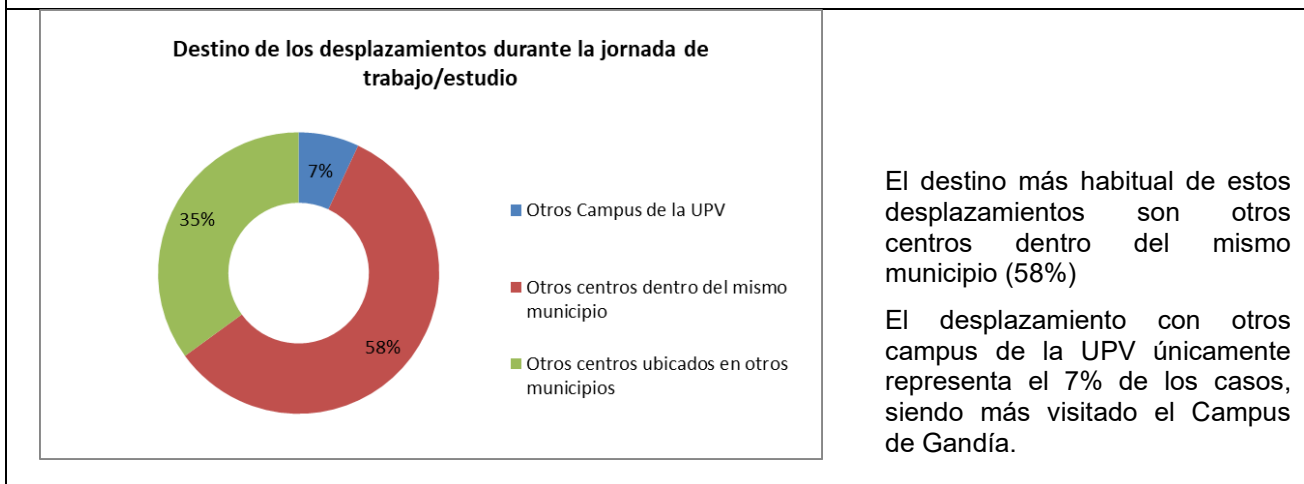
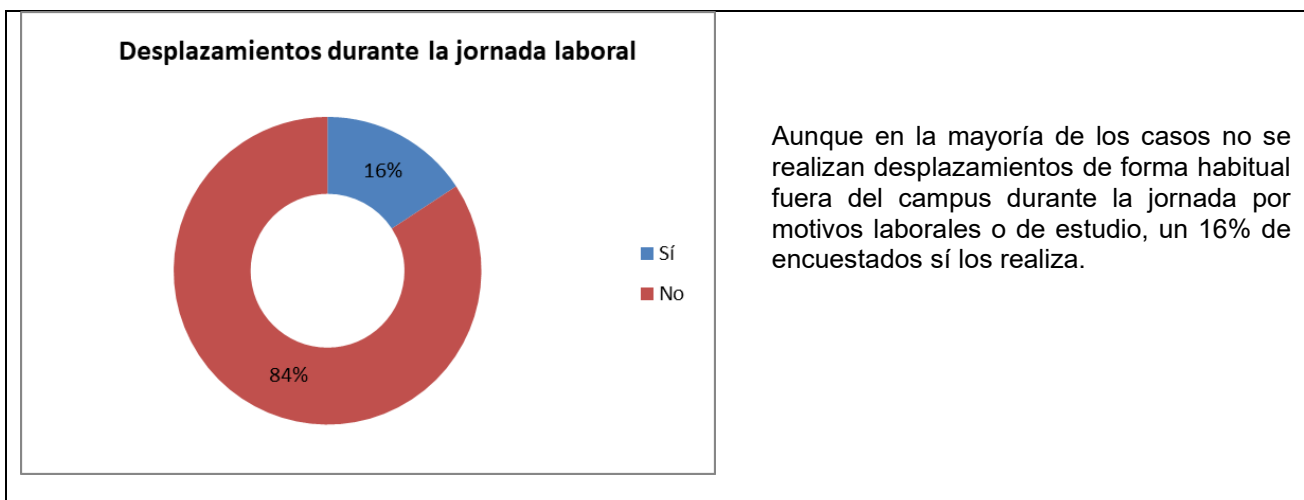
Dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC



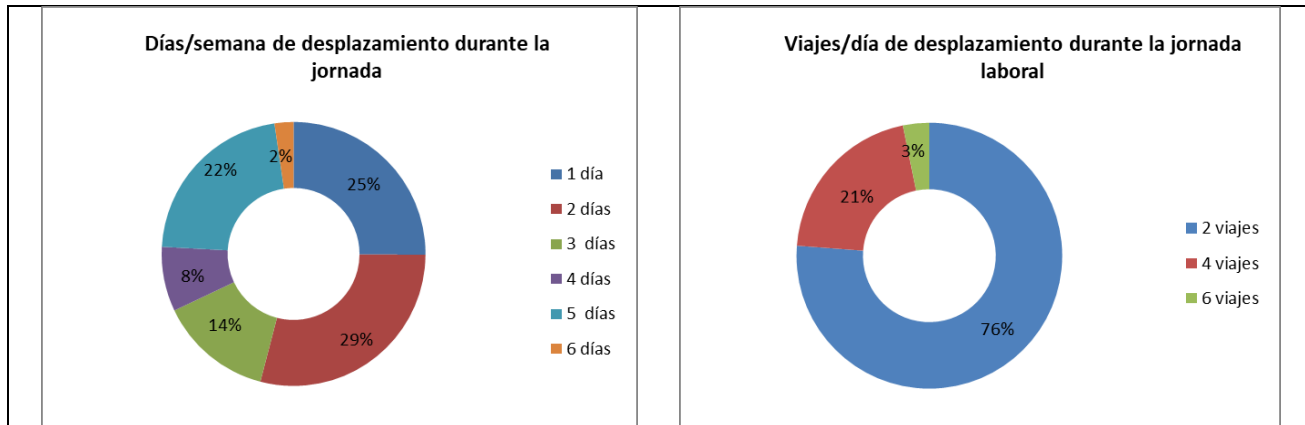
UNITAT DE MEDI AMBIENT



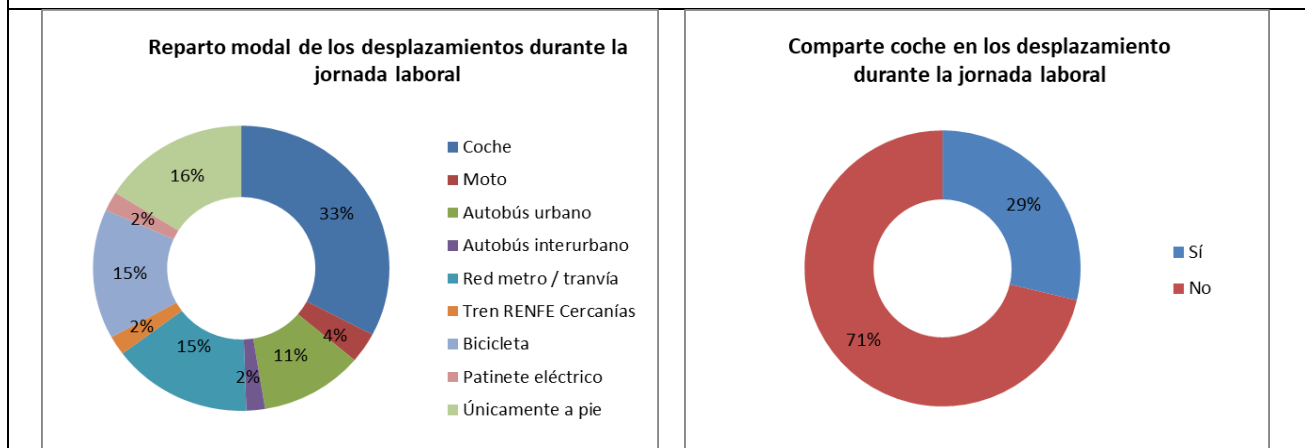
Desplazamientos fuera del campus



UNITAT DE MEDI AMBIENT



En caso de realizar estos desplazamientos, el 29% lo hace 2 días/semana y el 25% 1 día/semana. Lo más habitual es realizar sólo 2 viajes/día (76%).



El coche se utiliza en primer lugar en estos desplazamientos (33%), seguido del desplazamiento a pie (16%), en bici (15%) y en la red de metro-tranvía (15%).

La gran mayoría, en el caso de los que utilizan el coche, afirma no compartir coche en estos desplazamientos (71%).

La encuesta de movilidad incorpora un apartado final para que, de forma abierta, los encuestados puedan añadir información adicional a la contestada en preguntas anteriores, o sugerencias sobre la movilidad sostenible en los campus.

Por esta vía se han recogido un total de **647 aportaciones** de la comunidad universitaria en relación a la movilidad sostenible.

5. RESUMEN Y CONCLUSIONES

1. Subcomisión de Movilidad Sostenible

La Subcomisión de Movilidad Sostenible de la UPV es un órgano creado en el seno de la Comisión Ambiental de la UPV, destinado al fomento de la movilidad sostenible y que sirve de instrumento de participación de la comunidad universitaria.

El 29 de marzo de 2022 se celebró un taller participativo con la finalidad de proponer y debatir propuestas relativas al fomento de la movilidad sostenible en la UPV.

Como resultado de ese debate, se dispone de una serie de propuestas relacionadas con las siguientes líneas de acción:

- Fomento del uso racional del vehículo privado, restringiendo el aparcamiento, priorizando las procedencias con peor conexión en transporte público y favoreciendo el uso compartido del vehículo.
- Fomento del uso del transporte público colectivo, mediante una labor de formar/informar a la comunidad universitaria, “presionar” a la administración pública para mejorar el servicio y fomentar las subvenciones de transporte para alumnos.
- Fomento del desplazamiento a pie, en bicicleta y patinete eléctrico, fomentando la seguridad frente a robos, facilitando la compra o préstamo, informando sobre los seguros o promocionando el desplazamiento peatonal.
- Importancia de la participación del alumnado. Se considera fundamental implicar a los estudiantes haciéndolos partícipes de las soluciones.

2. Plataforma “Indignats amb Renfe”

El día 28 de marzo de 2022 se celebró una reunión con representantes de la plataforma “Indignats amb Renfe” para conocer la problemática del servicio de tren de cercanías de Valencia.

A raíz del deterioro del servicio en los últimos años, hace cuatro años se constituyó una organización espontánea a través de las redes sociales: plataforma “Indignats amb Renfe”. Ahora tiene más de 250 usuarios y 25 entidades municipales se han adherido, entre ellas el Ayuntamiento de Valencia.

Se quejan de la impuntualidad, la baja frecuencia y la baja fiabilidad (se anulan servicios en el último momento por averías). La consecuencia es que el número de usuarios de tren de cercanías se ha reducido en los últimos años.

En enero 2022, la Ministra de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se comprometió a implementar un plan de acción para mejorar la situación. Impulsó la iniciativa “Centinela Cercanías Valencia” para la mejora del servicio; y creó un grupo de trabajo que se reúne semanalmente con asistencia de representantes del Ministerio, Generalitat Valenciana, Renfe y Adif.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

La plataforma considera insuficiente el plan de acción definido porque afirma que el objetivo no puede quedarse solo en recuperar los niveles pre-Covid porque ya eran malos. Y propone medidas a corto, medio y largo plazo.

3. Delegación de alumnos

En febrero de 2022, la Delegación de Alumnos elaboró un informe en el que propone la unificación del soporte Móvilis personalizado del transporte público de Valencia (actual tarjeta SUMA personalizada) con el carnet de la UPV, y así disponer de más usos dentro de la tarjeta universitaria.

En dicho informe se explica que los soportes actuales de ambas tarjetas son compatibles y que existen precedentes de implementación de esta medida en otras universidades como en la región de Piamonte en Italia.

4. Encuesta de movilidad

En mayo de 2022 se lanzó una encuesta de movilidad a toda la comunidad universitaria con las siguientes finalidades:

- Conocer las pautas de movilidad actuales de la población universitaria
- Saber cuáles son los motivos de la elección de un determinado modo de transporte
- Identificar las posibilidades de cambio hacia un modo de transporte sostenible.

Se han obtenido un total de 3317 encuestas respondidas, 181 en Alcoy, 154 en Gandía y 2982 en Vera (Valencia), obteniéndose una participación muy similar a la obtenida en la encuesta anterior (2015).

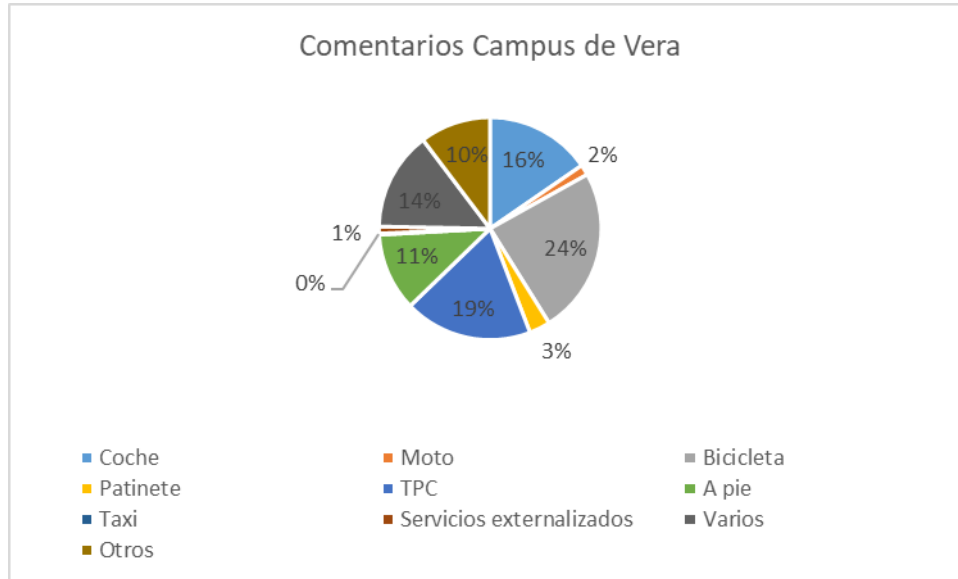
Las siguientes tablas resumen las respuestas obtenidas.

Asimismo, se realiza una comparativa con los resultados de reparto modal 2015-2022.

Además, la encuesta de movilidad incorpora un apartado final para que, de forma abierta, los encuestados puedan añadir información adicional a la contestada en preguntas anteriores, o sugerencias sobre la movilidad sostenible en los campus. Por esta vía se han recogido un total de 647 aportaciones.

En el Campus de Vera, se observa una gran calidad y cantidad de comentarios (591). Muchos engloban distintos aspectos de la movilidad y los clasificamos como “varios” (14%). Destacan los relacionados específicamente con la bicicleta (24%), con el transporte público (19%) y con el coche (16%).

UNITAT DE MEDI AMBIENT



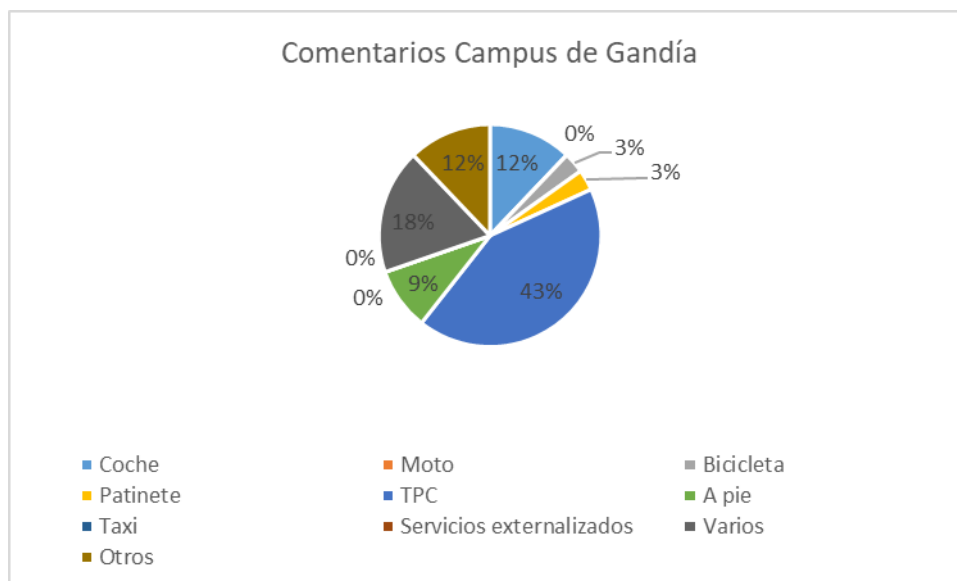
Las cuestiones más repetidas son las siguientes:

BICI	Sustitución de modelos de aparcabici hacia U invertida
	Aparcabici protegidos del sol y de la lluvia
	Robos de bici. Falta de vigilancia en los aparcabici del Campus, necesidad de contar con espacios de aparcamiento seguros
	Deficiencias en el carril bici en el interior del campus (estos comentarios ponen de manifiesto que mucha gente no sabe que el carril se va a eliminar)
	Sistema de bicicletas para desplazamiento dentro del campus
	Falta de duchas y vestuarios
	Falta de disponibilidad en los puntos Valenbisi del Campus en horas punta
	Falta/deficiencias del carril-bici municipal en las proximidades (Calle Serrería, Avenida Cardenal Benlloch, Calle Ramón Llull, Avenida Fernando Abril Martorell y Calle Tomás Montañana, Calle Manuel Candela)
	Peligro de accidente debido al seto del carril bici de la Avda Naranjos
TPC	Elevado tiempo de desplazamiento desde fuera de Valencia: la combinación de medios de transporte alarga mucho la duración total del viaje
	Baja frecuencia del metro-tranvía y autobús urbano en hora punta. Masificación
	Inexistencia de trayecto directo en autobús urbano desde distintas zonas de Valencia (Ronda Norte, Patraix, Poblats Marítims, Poblats del Sud)
	Conexión desde la Estación del Norte: más frecuencia, autobús lanzadera
	Incumplimiento de horarios y cancelaciones frecuentes del tren de cercanías

UNITAT DE MEDI AMBIENT

COCHE	Creación de una herramienta para poner en contacto a estudiantes/empleados que quieran compartir coche
	Instalación de más puntos de recarga para vehículo eléctrico en los aparcamientos de la UPV
MOTO	Prohibición de la circulación de motos por las zonas peatonales del Campus
PEATÓN	Falta de itinerarios protegidos del sol y la lluvia en el Campus
	Charcos en zonas pavimentadas cuando llueve (por ejemplo acceso J, CPI)
	Pavimentación del itinerario peatonal que va desde la Ciudad Politécnica de la Innovación (CPI) hasta los invernaderos
	Falta de medios de transporte internos para recorrer el Campus (las distancias a pie son excesivas): bici, patinete, autobús eléctrico
PATINETE	Aparcapatinetes cerrados para evitar robos, con puntos de recarga
	Servicio de patinetes para uso dentro del campus
SERVICIOS EXTERNALIZADOS	Fomento del uso de vehículos sostenibles
OTROS	Fomento del teletrabajo
	Conflictos entre modos de transporte: velocidad, uso de zona peatonal, intersecciones
	Incrementar la iluminación en el Campus para fomentar la seguridad de todos los modos de transporte

En el Campus de Gandía, tenemos 33 comentarios que están relacionados mayoritariamente con el transporte público (43%).

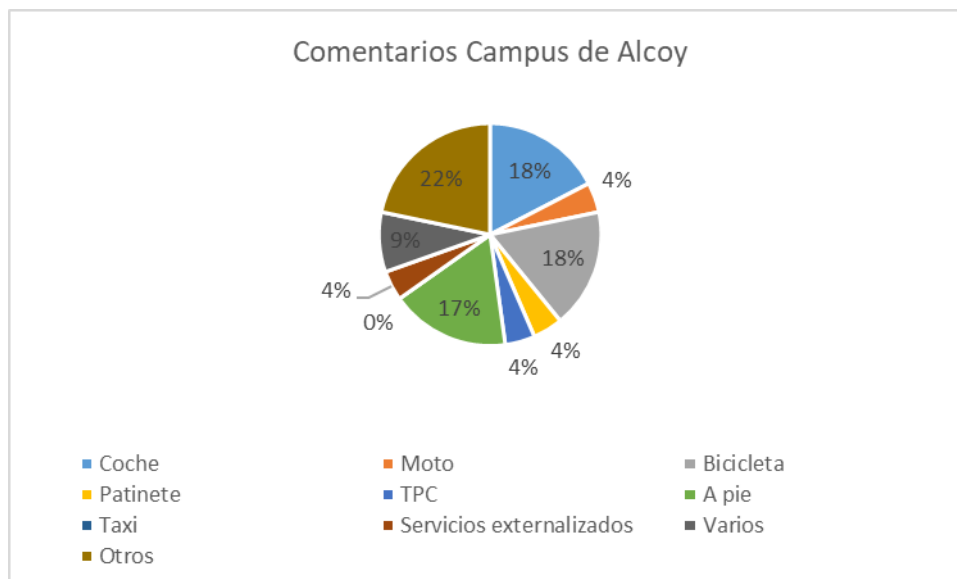


UNITAT DE MEDI AMBIENT

Las cuestiones más repetidas son las siguientes:

TPC	Incremento del servicio de tren de cercanías hasta Estación del Grao (más próxima al Campus): más trenes cada día
	Reducción del precio de la conexión desde Valencia
	Incremento de la frecuencia del autobús urbano al Campus
	Falta de líneas de autobús interurbano desde municipios próximos (Bellreguard, Denia)
COCHE	Instalación de puntos de recarga para vehículo eléctrico
OTROS	Mejora de la conexión entre Campus (por ejemplo, vehículo compartido)

En el Campus de Alcoy, se han recogido 23 comentarios sobre distintos temas.



Algunas cuestiones son las siguientes:

BICI	Carril bici en Alcoy. Conexión ciclista con el edificio Viaducto-Colegio Mayor.
PEATÓN	Suelo resbaladizo en días de lluvia

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Procedencia</i>	<p>El 72% de los desplazamientos al Campus procede de Alcoy y el 25% de otros municipios. Desde Alcoy, son mayoritarios los desplazamientos desde el distrito de Zona Centro (27%), el más próximo al campus.</p> <p>Con respecto a los municipios destacan Ibi (13%), Banyeres de Mariola (9%) y Ontinyent (9%), y después Alicante (7%) y San Vicente del Raspeig (6%).</p>	<p>El 52% de los desplazamientos habituales al Campus procede de Gandía, el 34% de otros municipios, el 14% de Valencia.</p> <p>Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Platja (45%) y Grao (36%), los más próximos al campus.</p> <p>Con respecto a los municipios, destacan Oliva (7%), Tavernes de la Valldigna (8%), Sueca (8%) y Cullera (7%).</p>	<p>El 67% de los desplazamientos al Campus de Vera procede de la ciudad de Valencia y el 32% de otros municipios.</p> <p>Por distritos, destacan Algirós (20%) y Benimaclet (12%) y Poblats Maritims (9%), próximos al campus.</p> <p>Por barrios destacan Benimaclet (10%) y L'Amistat (7%).</p> <p>Con respecto a los municipios, existe una gran dispersión, destacando Alboraya (7%), Torrent (6%), Paterna (6%), Mislata (5%) y Sagunto (5%).</p>
<i>Horario</i>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 18:00, destacando la franja después de las 20:00.</p>	<p>Entrada: un pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 17:00.</p>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana.</p> <p>La entrada a mediodía no es significativa.</p> <p>Salida: pico significativo en la franja 14:00-15:00 de mediodía.</p> <p>La salida por la tarde se produce de forma más escalonada a partir de las 17:00.</p>
<i>Nº viajes</i>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,27; el nº viajes/día es de 2,72.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 11,61.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,14; el nº viajes/día es de 2,6.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 10,76.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,5; el nº viajes/día es de 2,3.</p> <p>Por tanto, el nº viajes/semana es de 10,44.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Modo de desplazamiento</i>	<p>El 51% del desplazamiento se realiza a pie.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 43% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (41%) ya que la moto sólo representa el 2%.</p> <p>El TPC es utilizado únicamente en el 4% de los casos, de los cuales un 2% corresponde al autobús urbano y un 2% al tren.</p> <p>La bicicleta y el patinete únicamente representan el 2%.</p>	<p>El vehículo privado a motor representa el 40% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (38%) ya que la moto sólo representa el 2%.</p> <p>El TPC es utilizado de forma habitual en el 23% de los casos, de los cuales un 12% corresponde al tren y un 8% al autobús urbano.</p> <p>El desplazamiento peatonal representa el 28%.</p> <p>La bicicleta y el patinete representan el 9%.</p>	<p>El TPC es utilizado por el 27%, destacando con un 15% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 8%, el tren un 3% y el autobús interurbano sólo el 1%.</p> <p>El vehículo privado a motor representa el 33% del reparto modal, siendo mayoritario el coche (30%) frente al 3% que supone la moto.</p> <p>La bicicleta supone el 19% y el patinete el 3%.</p> <p>El desplazamiento peatonal supone el 18%.</p>
<i>Coche</i>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (55%). El coche híbrido tiene una incidencia del 7% y el coche eléctrico del 2%.</p> <p>El 78% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,31.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 21% de los casos y tener que llevar a familiares/amigos supone el 20%.</p> <p>El 67% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (97%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (81%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (94%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (58%). El coche híbrido representa el 6% y el coche eléctrico supone un 2%.</p> <p>El 82% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,2.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar. La comodidad representa el 25%.</p> <p>El 77% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (76%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 19% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>El número de plazas disponibles en el campus es adecuado (87%); asimismo la distribución de plazas es adecuada (88%).</p>	<p>El combustible utilizado es el gasóleo (49%), seguido de la gasolina (42%). El coche híbrido supone el 7% y el coche eléctrico el 2%.</p> <p>El 81% no comparte vehículo. El índice de ocupación del coche es de 1,22.</p> <p>Los motivos principales para no compartir vehículo son el hecho de no conocer a nadie con horario similar o que viva cerca del domicilio. La comodidad representa el 19%.</p> <p>El 58% afirma estar dispuesto a compartir coche si se le facilitara la posibilidad.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche (93%) aparca en plazas de aparcamiento en el interior del campus, frente al 5% que utiliza las plazas situadas en las vías próximas.</p> <p>La gran mayoría de usuarios de coche considera que el número de plazas disponibles en el campus y la distribución de las plazas es adecuado (87%).</p>



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Coche (continuación)</i>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (47%), aunque un 41% opina que existe a veces. Rara vez hay congestión en el recinto interior (81%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (91%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%). Es muy destacable el 29% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (27%). 2. El horario inadecuado (21%). <p>La comodidad del coche supone el 14%</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta o patinete es el tiempo de viaje excesivo (23%).</p> <p>Otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (19%) y la elevada pendiente del terreno (18%).</p> <p>La comodidad del coche supone un 16%.</p> <p>El 37% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 12% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta y el 7% en patinete.</p> <p>Los que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte suponen un % muy elevado (44%).</p>	<p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus (84%); rara vez hay congestión en el recinto interior (94%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (93%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (66%).</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La inexistencia de TPC con trayecto adecuado (24%) es el primero. 2. El tiempo de viaje excesivo (17%) y el horario inadecuado (16%) están en segundo lugar. 3. La frecuencia de paso escasa (14%) y la comodidad del coche (13%) se señalan en tercer lugar. <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta o patinete es el tiempo de viaje excesivo (28%); otros motivos secundarios son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (16%) y la inseguridad debido al tráfico intenso (15%).</p> <p>El 43% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 23% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta.</p> <p>El 26% considera que no puede/quiere dejar de usar su coche.</p>	<p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (51%); rara vez hay congestión en el recinto interior (82%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (88%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (65%). Destaca el 22% de usuarios de coche que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Motivos para no acceder en TPC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El tiempo de viaje excesivo (25%). 2. Destaca el 16% de usuarios de coche que afirma no utilizar el TPC por comodidad. 3. La frecuencia de paso escasa (14%). <p>El motivo principal para no acceder al campus en bicicleta o patinete es el tiempo de viaje excesivo (27%); otros motivos son la inseguridad debido al tráfico intenso (15%) y la comodidad del coche (16%).</p> <p>El 37% de usuarios de coche estaría dispuesto a utilizar el TPC para ir al campus si se solucionarían los problemas detectados.</p> <p>El 21% de usuarios de coche estaría dispuesto a ir en bicicleta, y el 7% en patinete.</p> <p>El 35% no puede/quiere dejar de usar el coche.</p>



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Moto</i>	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia. El motosharing carece de representación en el Campus de Alcoy.</p> <p>La mayoría (75%) aparca en plazas de aparcamiento.</p> <p>Número de plazas disponibles y su distribución en el campus: se considera adecuado (75%).</p> <p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (75%).</p> <p>El 75% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus no es adecuada.</p> <p>La comodidad de la moto es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%). La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el segundo (40%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (25%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (25%) y el horario inadecuado (25%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta o patinete es la comodidad de la moto (23%).</p> <p>El 33% de usuarios de moto estaría dispuesto a ir al campus en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 33% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>El 100% de los usuarios utiliza gasóleo. La moto eléctrica carece de incidencia. La opción de motosharing no tiene representación.</p> <p>La mayoría (75%) aparca en plazas de aparcamiento, el 25% en las vías próximas.</p> <p>Hay diversidad de opiniones en cuanto al número de plazas disponibles y su distribución dentro del campus.</p> <p>Rara vez existe congestión de tráfico en los accesos del campus o en el recinto interior (100%).</p> <p>El 100% de usuarios opina que la señalización vial en el interior del campus es adecuada.</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (60%). El 40% de usuarios de moto afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>Los motivos para no acceder en TPC son el tiempo de viaje excesivo (22%) y la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (22%).</p> <p>Otros motivos son la inexistencia de TPC con trayecto adecuado (37%) y el tiempo de viaje excesivo (25%).</p> <p>Los motivos principales para no acceder en bicicleta son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (37%) y el tiempo de viaje excesivo (25%).</p> <p>El 37% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 25% estaría dispuesto a utilizar el TPC.</p> <p>El 13% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>	<p>Aunque en la gran mayoría de los casos la moto es propia, el 8% que utiliza la moto compartida.</p> <p>Aunque el combustible utilizado por los usuarios de moto es mayoritariamente la gasolina (87%), destaca el 11% que representa la moto eléctrica.</p> <p>La mayoría de usuarios de moto (59%) aparca en plazas en el interior del campus, sin embargo, el 29% afirma aparcar fuera de plazas (acera).</p> <p>Aproximadamente la mitad de usuarios de moto no considera adecuado el número y distribución de las plazas de aparcamiento.</p> <p>A veces existe congestión de tráfico en los accesos del campus (49%); rara vez hay congestión en el recinto interior (88%).</p> <p>La señalización vial en el interior del campus es adecuada (83%).</p> <p>La distancia y/o tiempo de viaje excesivo es el motivo principal para no ir a pie al campus (50%). Resulta muy significativo el 42% que afirma no ir a pie por comodidad.</p> <p>El primer motivo para no acceder en TPC es el tiempo de viaje excesivo (25%). El 23% afirma no utilizar el TPC por comodidad. La frecuencia de paso escasa es el tercer motivo (13%).</p> <p>El motivo principal para no acceder en bicicleta es la comodidad de la moto (25%), y el tiempo de viaje excesivo (24%); otros motivos son la inexistencia o discontinuidad de carril-bici (10%) y las condiciones meteorológicas (11%).</p> <p>El 29% estaría dispuesto a ir en bicicleta si se solucionaran los problemas detectados. El 23% estaría dispuesto a utilizar el TPC. El 31% en ningún caso dejaría de usar la moto.</p>



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Desplazamiento peatonal</i>	<p>En el interior del Campus de Alcoy, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus. Sin embargo, destaca en segundo lugar la estrechez de las aceras.</p>	<p>En el interior del Campus de Gandía, la gran mayoría no encuentra ningún problema para el desplazamiento peatonal.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p>	<p>En el interior del Campus de Vera, el problema principal detectado para el desplazamiento peatonal es la falta de itinerarios con sombra.</p> <p>Mucha gente piensa que no hay ningún problema.</p> <p>En la gran mayoría de los casos, no se percibe ningún problema en el acceso al campus.</p>
<i>Bicicleta</i>	<p>La bicicleta es propia en todos los casos; no existe sistema de bicicletas municipal.</p> <p>A partes iguales, la bici propia se aparca en el interior de la casa (67%) y en el garaje (33%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, el comportamiento del peatón y los vehículos aparcados en el carril-bici son los problemas principales al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios (67%) utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus. Un 33% introduce la bici en su edificio.</p> <p>El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayor parte de los miembros de la UPV que acceden al campus en bicicleta, lo hacen en bici propia (85%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el garaje (35%) o en el interior de la casa (29%). El lugar de aparcamiento se considera adecuado (71%).</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici es considerado el problema principal por parte de los ciclistas al acceder al campus.</p> <p>La mayor parte de usuarios de bici utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (67%), sin embargo, un 33% introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es inexistente.</p>	<p>La mayoría de usuarios de bicicleta, utilizan bici propia (72%). El uso del sistema de bici público Valenbisi es significativo (27%).</p> <p>En la mayoría de los casos, la bici propia se aparca en el interior de la casa, y no en un trastero, garaje o terraza. Aun así, el lugar de aparcamiento se considera adecuado.</p> <p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici, la estrechez del carril-bici y el comportamiento del peatón son considerados los problemas principales por parte de los ciclistas al acceder al campus.</p> <p>Gran parte de usuarios utiliza los puntos de aparcamiento habilitados en el campus (65%), pero destaca el 35% que introduce la bici en su edificio. El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es despreciable.</p>

	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Bicicleta (continuación)</i>	<p>La mayoría opina que habitualmente hay aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>Las respuestas están repartidas entre los que piensan que los aparcabicis del campus son adecuados, son insuficientes o son inseguros ante robos.</p>	<p>La gran mayoría opina que dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios (88%).</p> <p>El 74% de usuarios de bici propia opina que los aparcabicis del campus son adecuados.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios del sistema de préstamo municipal de bicicletas son la falta de bicicletas en su lugar de residencia y que las bicicletas son incómodas y poco prácticas.</p>	<p>La mayoría de usuarios de bici no encuentra ningún problema al circular dentro del campus. La inseguridad por posible colisión con peatones es el principal problema detectado.</p> <p>El 81% dispone de aparcabicis libres en las proximidades de su centro de trabajo/estudios.</p> <p>El 38% opina que los aparcabicis del campus son adecuados. El 26% opina que son inseguros ante robos; el 24% piensa que son insuficientes.</p> <p>Los principales problemas detectados por los usuarios de Valenbisi son la falta de bicicletas y soportes libres en el campus, en los momentos de salida y entrada respectivamente.</p>
<i>Patinete eléctrico</i>	<p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici desde el domicilio y la inseguridad debida al tráfico son los principales problemas para los usuarios de patinetes.</p> <p>Los patinetes se aparcan en los puntos destinados al aparcamiento de patinetes eléctricos dentro del Campus.</p> <p>El problema principal que señalan los usuarios de patinete eléctrico en el interior del campus es la inseguridad por posible colisión con peatones.</p> <p>Las opiniones sobre la disponibilidad de plazas libres para aparcar el patinete están muy divididas. El número de plazas en el campus se considera insuficiente.</p>	<p>La inexistencia o discontinuidad de carril-bici desde el domicilio es el problema que señalan los usuarios de patinetes para llegar al campus, sin embargo, destacan los que no encuentran ningún problema.</p> <p>Los patinetes se aparcan en el edificio donde se trabaja o estudia.</p> <p>Los usuarios de patinetes no encuentran ningún problema en el interior del campus.</p> <p>En términos generales, no hay dificultades para encontrar puntos de aparcamiento libres, aunque el 50% piensa que estos puntos son insuficientes.</p>	<p>La estrechez o el mal estado de conservación del carril-bici, así como el comportamiento del peatón, son los principales problemas para los usuarios de patinetes.</p> <p>De forma mayoritaria, los patinetes se aparcan en los puntos destinados al aparcamiento de patinetes eléctricos dentro del Campus. Sin embargo, el 19% afirma que los introduce en el edificio donde trabaja o estudia.</p> <p>La mayoría no encuentra ningún problema en el interior del campus. El problema principal que señalan es la inseguridad por posible colisión con peatones, seguido del mal estado de conservación del pavimento.</p> <p>Un 41% afirma que habitualmente hay plazas libres, pero un 34% afirma que rara vez hay aparcatinetes disponibles.</p> <p>El número de plazas se considera insuficiente (31%) y son inseguros ante robos (33%).</p>



	Campus de Alcoy	Campus de Gandía	Campus de Vera
<i>Combinación de modos de transporte</i>	<p>La combinación de distintos modos de transporte apenas supone el 2% de los casos.</p> <p>Los problemas señalados se relacionan con el tiempo de espera en el transbordo y la insuficiente información sobre las combinaciones.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es insatisfactoria (67%).</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte supone el 16% de los casos. Predomina mayoritariamente la combinación del tren con el autobús urbano.</p> <p>Los problemas detectados al combinar distintos modos de transporte son el elevado tiempo de espera, el elevado precio de los billetes y la elevada duración total del viaje, por ese orden.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte es Suficiente (40%), aunque es destacable el 35% que la considera Insatisfactoria.</p>	<p>La combinación de distintos modos de transporte o la realización de transbordos supone el 12% de los casos.</p> <p>Predomina la combinación del tren con la red de metro-tranvía. Destaca también la realización de transbordos en la red de metro-tranvía.</p> <p>Los problemas detectados son el elevado tiempo de espera, la elevada duración total del viaje y el elevado precio de los billetes.</p> <p>La valoración de la combinación de modos de transporte y/o transbordos es Suficiente (45%).</p> <p>A veces se perciben dificultades para transportar la bici en el TPC (50%). A veces, existen dificultades para aparcar el coche cerca de la parada de TPC a combinar (47%).</p>
<i>Desplazamientos fuera del campus</i>	<p>Un 19% realiza desplazamientos fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio, tanto a centros ubicados en otros municipios (42%) como en el mismo municipio (38%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV supone el 20%, siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia: 1 día/semana (32%), 2 días/semana (34%).</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (72%).</p> <p>El coche se utiliza mayoritariamente (50%). La mayoría no comparte coche (74%).</p>	<p>Un 23% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (41%), seguido de otros centros en otros municipios (35%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV supone un 24%, siendo el Campus de Vera el destino principal.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 35% lo hace 2 días/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (69%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (44%). La gran mayoría no comparte coche (79%).</p>	<p>Un 18% realiza desplazamientos de forma habitual fuera del campus durante la jornada por motivos laborales o de estudio. El destino más habitual son otros centros dentro del mismo municipio (59%).</p> <p>El desplazamiento con otros campus de la UPV únicamente representa el 6% de los casos.</p> <p>En cuanto a la frecuencia, el 32% lo hace 2 días/semana y el 24% 1 día/semana.</p> <p>Lo más habitual es realizar 2 viajes/día (76%).</p> <p>El coche se utiliza en primer lugar (28%), seguido de la bici (17%) y a pie (17%). La gran mayoría afirma no compartir coche (71%).</p>

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE ALCOY

Autobús urbano

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							

Tren

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE GANDÍA

Autobús urbano

Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 1							
SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA LÍNEA 2							

Autobús interurbano

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global
					No concluyente		

Tren

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Transporte Público Colectivo. CAMPUS DE VERA

Autobús urbano

SÍNTESIS DE OPINIONES POR LÍNEA DE AUTOBÚS						
ATRIBUTO VALORADO	18	40	71	93	98	99
Duración del trayecto PUNTO FUERTE						
Puntualidad PUNTO FUERTE						
Horario PUNTO FUERTE						
Frecuencia PUNTO DÉBIL						
Calidad del servicio (conservación, limpieza) PUNTO FUERTE						
Grado de masificación DEPENDE DE LA LÍNEA, TRAYECTO Y ÉPOCA						
Precio del servicio ADECUADO						
Satisfacción global SUFICIENTE-SATISFACTORIA						

Red metro-tranvía

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE LA RED DE METRO-TRANVÍA							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Autobús interurbano

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL AUTOBÚS INTERURBANO							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Tren

SÍNTESIS DE OPINIONES SOBRE EL TREN							
Duración del trayecto	Puntualidad	Horario	Frecuencia	Calidad del servicio	Masificación	Precio	Satisfacción global

Por último, se realiza una **comparativa de los resultados de reparto modal 2015-2022**:

ALCOY	Encuesta 2015	Encuesta 2022	Diferencia
% Coche	38	41	3
% Moto	3	2	-1
% Autobús urbano	3	2	-1
% Autobús interurbano	2	0	-2
% Tren	1	2	1
% Bicicleta	1	1	0
% Patinete eléctrico	0	1	1
% A pie	52	51	-1
Índice de ocupación coche	1,48	1,31	-0,17

En Alcoy, desde la encuesta anterior se incrementa el uso del coche y se reduce el TPC, el desplazamiento a pie y el índice de ocupación del coche.

GANDÍA	Encuesta 2015	Encuesta 2022	Diferencia
% Coche	37	38	1
% Moto	3	2	-1
% Autobús urbano	14	8	-6
% Autobús interurbano	2	2	0
% Metro-tranvía	0	1	1
% Tren	16	12	-4
% Bicicleta	6	8	2
% Patinete eléctrico	0	1	1
% A pie	22	28	6
Índice de ocupación coche	1,37	1,20	-0,17

En Gandía, se incrementa el uso del coche, de la bicicleta y del desplazamiento a pie, se introduce el patinete eléctrico, y se reduce el TPC y el índice de ocupación del coche.

VERA	Encuesta 2015	Encuesta 2022	Diferencia
% Coche	28	30	2
% Moto	3	3	0
% Autobús urbano	9	8	-1
% Autobús interurbano	2	1	-1
% Metro-tranvía	18	15	-3
% Tren	4	3	-1
% Bicicleta	19	19	0
% Patinete eléctrico	0	3	3
% A pie	17	18	1
Índice de ocupación coche	1,35	1,22	-0,13

En Valencia, se incrementa el uso del coche y del desplazamiento a pie, se introduce el patinete eléctrico, y se reduce el TPC y el índice de ocupación del coche.

Parece evidente el efecto pandemia en la reducción del transporte público y del vehículo compartido, y en el incremento del uso del coche.