

V. SÍNTESIS

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Antecedentes

La Universidad Politécnica de Valencia (UPV) tiene una larga trayectoria en materia de sostenibilidad. Su **Sistema de Gestión Ambiental**, certificado en base al Reglamento Europeo de Ecogestión y Ecoauditoría (EMAS), demuestra su firme compromiso ambiental. El fomento de la movilidad sostenible se encuentra integrado en dicha gestión.

El **Plan Estratégico 2014-2020** incluye la sostenibilidad ambiental entre los proyectos estratégicos, así como un objetivo específico en relación con la movilidad sostenible.

En el año 2008, el Instituto de Transporte y Territorio de la UPV (ITRAT) elaboró el primer estudio de movilidad. En 2015, la UPV desarrolló un diagnóstico de movilidad y un plan de acción para el periodo 2015-2020. Tras la pandemia, en 2022, la UPV ha decidido realizar un **nuevo diagnóstico de movilidad que sirva de base para desarrollar un nuevo plan de acción** para el periodo siguiente.

Organización interna

En el 2015, la UPV definió las responsabilidades en relación a la gestión de la movilidad en su *Procedimiento para el establecimiento de los recursos, funciones, responsabilidades y autoridad ambiental del Sistema de Gestión Ambiental*.

Creó la figura del **Gestor de movilidad sostenible** y definió sus funciones como **responsable** dentro de la Unidad de Medio Ambiente **de gestionar la movilidad interna y externa de los campus de la UPV**. Asimismo, la UPV constituyó la **Subcomisión de Movilidad Sostenible como el 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.

Participación en foros de movilidad

En los últimos años, la UPV ha impulsado la creación y la participación en foros de debate con las partes interesadas relevantes en las localidades donde se ubican sus campus.

La **Mesa Interadministrativa del Campus de Vera** es el órgano que sirve de instrumento para el debate de los problemas existentes, así como para la búsqueda de actuaciones concretas. Está compuesta por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Diputación de Valencia, Ayuntamiento de Valencia, ATMV, RENFE, FGV, ADIF, EMT, Confederación de transporte de autobuses, Universitat de València y la UPV.

Asimismo, la UPV forma parte de la **Mesa de la Movilidad de Valencia** que fue creada por el Ayuntamiento en 2015 como órgano de participación y debate ciudadano, para recoger las propuestas ciudadanas en la materia. En el seno de la Mesa, se han creado grupos de trabajo específicos, en alguno de los cuales está participando la UPV, como el **Foro de la Bicicleta o el Foro del Vehículo Eléctrico**.

En **Alcoy**, aunque el ayuntamiento no ha impulsado la creación de un foro de participación local, la UPV estableció un **canal de comunicación** en 2020 para sentar las bases para la **cooperación mutua** en relación a los planes de movilidad que se desarrollen a partir del 2021. En Gandía, hasta la fecha **no se ha creado un foro local ni establecido un canal de comunicación** entre los actores locales y la UPV.

Campañas de sensibilización

Mediante campañas la UPV transmite mensajes para incidir en distintos temas ambientales, y concretamente para fomentar la movilidad sostenible. Destacan las campañas realizadas con motivo de la celebración de la **Semana Europea de la Movilidad sostenible que se celebra internacionalmente todos los años entre el 16 y el 22 de septiembre**.

Teletrabajo

En julio de 2022, **la UPV ha aprobado un Reglamento para regular el teletrabajo**. Por tanto, ha incorporado esta opción para sus empleados.

La formación a distancia no se plantea a fecha de hoy.

Contexto actual

Existen **oportunidades** en el contexto actual que potencian la movilidad; destacamos las nuevas tecnologías (unidas a la afinidad de los jóvenes por soportes digitales), los nuevos enfoques participativos para abordar problemas y el *networking* entre universidades. También existen **amenazas** como el rechazo social ante medidas encaminadas a limitar el uso del coche, tanto su circulación como su estacionamiento.

CARACTERÍSTICAS POBLACIONALES Y TERRITORIALES

1. Población Universitaria

En el **curso 2021-2022**, la población de la UPV asciende a un total de **38.778 personas**; 2.403 en el Campus de Alcoy, 1.472 en el Campus de Gandía y 34.903 en el campus de Vera. En este cómputo se consideran los estudiantes, el Personal Docente e Investigador (PDI), el Personal de Administración y Servicios (PAS) y el personal externo.

En los tres campus el **mayor porcentaje de la población corresponde al alumnado** (78-88%), mientras que el colectivo PAS y PDI representa un porcentaje entre el 11 y el 14%. Los externos tienen un peso considerable en el Campus de Vera (8%).

Con respecto a la **evolución en los últimos años**, la tendencia en el número de estudiantes marca la tendencia global puesto que constituyen el colectivo de mayor peso.

- En **Alcoy** se observa una tendencia decreciente desde el 2018, especialmente marcada en el curso 2021. En el periodo 2015-2021 se produce una reducción de un 16% en el número de estudiantes y un 14% en la población total.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- En Gandía la tendencia ha sido decreciente en 2016, estable desde el 2016 hasta el 2020, y decreciente en el curso 2021. En el periodo 2015-2021 se produce una reducción de un 13% en el número de estudiantes y un 11% en la población total.
- En Vera la tendencia ha sido decreciente en 2016, estable desde el 2016 hasta el 2020, y decreciente en el curso 2021. En el periodo 2015-2021 se produce una **reducción de un 21% en el número de estudiantes y un 17% en la población total.**

2. Características territoriales de los campus

Campus de Alcoy

La Escuela Politécnica Superior de Alcoy se emplaza dentro del **núcleo urbano de la ciudad de Alcoy**, en el municipio del mismo nombre.

El municipio de Alcoy se ubica en la provincia de Alicante, a 54 km de la ciudad de Alicante y a 107 km a Valencia, y limita con los términos municipales de Banyeres de Mariola, Benifallim, Benilloba, Bocairente, Cocentaina, Ibi, Jijona, Onil, Penáguila y Torremanzanas.

Cuenta con 60.716 habitantes (INE, 2021) y una superficie de 129,86 km². Alcoy es la capital de la comarca de L'Alcoià y se encuentra muy próxima a la comarca de El Comtat.

Los edificios del campus se encuentran plenamente **integrados del núcleo urbano de la ciudad de Alcoy. Por tanto, se trata de un campus de carácter urbano.**

El campus de Alcoy está integrado por tres edificios integrados en el centro histórico de Alcoy: **Ferrándiz, Carbonell y Georgina Blanes-Polideportivo-Centro de Investigación e Innovación.**

La superficie construida del campus es de 28.717 m². La densidad de población en el curso 2021-22 es de 0,084 personas/m².

La superficie ajardinada es de 1.270 m², lo que representa un 4,4% de la superficie total.

Respecto a los accesos al campus, puesto que los edificios de la UPV se encuentran integrados en el casco antiguo de la ciudad, predominan los **accesos peatonales**, salvo el acceso para vehículos motorizados al aparcamiento del edificio Georgina Blanes.

La **Plaza Ferrándiz y Carbonell** es una zona peatonal cerrada al tráfico de vehículos a motor, y las calles **Joan Cantó** y **Bartolomé J Gallardo** son también peatonales, con acceso restringido a vehículos autorizados, lo que integra los edificios de la UPV en un entorno eminentemente peatonal.

Campus de Gandía

La Escuela Politécnica Superior de Gandía se encuentra **ubicada en el Grao de la ciudad de Gandía a 3 km de la ciudad** de Gandía.

El campus se ubica **al pie de la Carretera de la Sèquia del Rei**, que es una de las principales arterias del municipio y que da acceso al mismo en coche.

El municipio de Gandía se ubica en la provincia de Valencia, a 70 km de la ciudad Valencia. Cuenta con 75.970 habitantes (INE, 2021) y una superficie de 60,8 km². Limita con los términos municipales de Xeresa, Xeraco, Barx, Palma de Gandía, Bellreguard, Miramar, Guardamar de la Safor y Daimuz.

Gandía es capital de comarca de La Safor.

En cuanto a las vías de comunicación se refiere, el campus de Gandía es de fácil acceso en coche a través de la carretera Nacional 332.

En lo que respecta a la **ubicación de los edificios** de la UPV cabe señalar que se encuentran **localizados en la zona de la Platja- El Grau de Gandía. Esta zona está conectada con el resto de la ciudad, pero la distancia con el centro es de 3 km.**

El campus de Gandía cuenta con ocho edificios con 32.416 m² construidos. La densidad de población en el curso 2021-2022 es de 0,045 personas/m².

Tiene 7.020 m² ajardinados, lo que representa un 21,7% en el total

La Carretera de Sequia del Rei **divide en dos partes el campus** (norte y sur).

El Campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por tanto, todos los accesos al recinto universitario son peatonales. Únicamente es posible acceder en vehículo motorizado a las zonas de aparcamiento del campus.

Es posible acceder a la **zona norte del campus** desde tres accesos peatonales situados al este y sur; no hay acceso peatonal desde el oeste debido a la presencia de la carretera. El acceso mediante vehículos a motor a la zona norte de edificios del campus se realiza desde Camí Vell de Valencia hasta el aparcamiento habilitado en dicha zona.

El acceso a la **zona sur del campus** (edificio H) es posible a través de un acceso peatonal desde la carretera Sèquia del Rei.

La conexión peatonal entre las zonas norte y sur, cruzando la Carretera Sèquia del Rei, se garantiza mediante pasos de peatones que van desde el acceso B hasta el edificio H.

Los vehículos a motor acceden desde la calle Ronda de l'Àgora hasta los dos aparcamientos de la zona sur (aparcamiento libre en superficie y regulado subterráneo).

Solo el acceso A tiene señalizado el uso exclusivo peatonal del recinto interior. Todos los accesos peatonales están bien conectados con las vías adyacentes.

Campus de Vera (Valencia)

El Campus de Vera está situado en la ciudad de Valencia. Se encuentra ubicado al norte de la ciudad, entre la salida de la ciudad hacia Cataluña (V-21). Tiene una **ubicación periférica en la ciudad de Valencia, pero está perfectamente integrado en la trama urbana.**

El municipio de Valencia se sitúa dentro de la comarca de L'Horta.



Según el Ayuntamiento de Valencia, el **área metropolitana de Valencia constituye una red urbana integrada por la ciudad de Valencia y 44 municipios** que forman **L'Horta Nord, L'Horta Oest y L'Horta Sud**. La población de estos municipios (780.842 habitantes) es similar a la población de la ciudad de Valencia (801.545 habitantes), arrojando una población en el área de 1.582.387 habitantes según padrón 2020.

Sin embargo el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (**PMoMe**) utiliza un concepto de área metropolitana muy superior en extensión. Este documento considera un **primer ámbito estricto del Área Metropolitana de València con un total de 71 municipios** que se corresponden con todos los de las comarcas de l'Horta, gran parte de los del Camp de Túria, cinco de la Ribera Alta, tres de la Ribera Baixa, dos del Camp de Morvedre, cuatro de la Hoya de Buñol y uno en la comarca de Los Serranos.

El campus está conectado con el exterior de la ciudad (zona norte) mediante la Autovía V-21 (hacia Cataluña), que discurre paralela al lado oeste del campus.

Las conexiones con la ciudad son por la calle Ingeniero Fausto Elio por el lado Este, Avenida Los Naranjos por el lado Sur y Avenida Cataluña por el lado Oeste. En la zona norte, el campus linda con el Camí de Vera y c/ A. Alaman i Rodrig.

El Campus de Vera es el más grande de la UPV. Sus dimensiones máximas son 1.530 metros en el sentido este-oeste y 500 metros en el sentido norte-sur. Por tanto, **la distancia máxima de punta a punta es de aproximadamente 1,5 km.**

Cuenta con más de 100 edificios, una superficie construida de 633.488 m² y 120.227 m² de superficie ajardinada, lo que representa un **19%** del total.

El campus dispone de **26 accesos distribuidos a lo largo de su perímetro**. Se puede acceder a pie por la mayoría de ellos.

De análisis de las características de los accesos actuales se puede concluir que:

- En ningún acceso se informa sobre el uso compartido peatonal y ciclista de las zonas peatonales del campus. De hecho, aún quedan restos de pintura del carril bici sobre el pavimento en varios accesos, lo cual genera confusión (accesos A, E, F, G, H, I).
- Se advierte de la limitación de velocidad de circulación de vehículos a motor en los accesos de entrada a la red vial interior (30 km/h).
- La conexión peatonal en los accesos con las aceras de las vías adyacentes es adecuada. Existen pasos de peatones (antes y después de los accesos) que favorecen la preferencia de peatones frente a los vehículos a motor.
- En los accesos de vehículos a motor se garantiza la continuidad de la acera exterior, excepto en el acceso desde Camí de Vera en edificio 3M y acceso D.
- Muchos accesos cuentan con bolardos para proteger las aceras de la invasión de vehículos a motor.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- Se observa tráfico lento durante la entrada en hora punta de la mañana en los accesos G y J1 debido a que la entrada a los parkings P7A y P8B respectivamente está muy cerca de los accesos.
- El acceso J1 no es peatonal, pero se observa la entrada de grupos de peatones por el carril de vehículos, especialmente tras la llegada del tranvía o autobús a las paradas próximas.
- Existe falta de visibilidad en los accesos para vehículos a motor desde la Avenida de los Naranjos debido al seto que delimita el carril bici, lo cual supone un peligro de atropello de peatones y ciclistas.

VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR

1. Red vial de acceso

Red vial de acceso al Campus de Alcoy

Las principales vías de tráfico rodado de acceso al Campus de Alcoy son las mismas que las que existen para llegar al casco urbano del municipio.

Las calles existentes en las proximidades de los edificios del campus son **vías estrechas**, de un sólo sentido de circulación y con el **estacionamiento** (en línea) **limitado** como máximo a un lado de la calle. La **preferencia peatonal** se garantiza mediante señalización horizontal y vertical, limitación de velocidad en algunas vías y presencia de reductores en otras.

Destaca el itinerario formado por las **calles Bartolomé J. Gallardo y Joan Cantó**, que tienen **preferencia para peatones** con acceso restringido a vehículos autorizados, con velocidad limitada a 20 km/h.

Sólo hay **un punto de acceso para vehículos a motor al interior de los edificios del campus**: el que conduce al aparcamiento situado en el edificio 4 (Georgina Blanes, Polideportivo, Centro de Investigación). La **entrada a este aparcamiento se realiza desde la calle Alarcón y la salida por la calle Zorrilla**.

Red vial de acceso al Campus de Gandía

Las principales vías de acceso al Campus de Gandía son:

- **Camí Vell de Valencia (Carretera Nazaret-Oliva - CV605) - Calle Polígono Universidad**, constituye la principal vía de acceso a la zona norte del campus.
- **Ronda de l'Àgora**. Esta ronda enlaza por un lado con la Carretera de Sèquia del Rei y por otra, por el tramo sur del Camí Vell de València.

Desde el Camí Vell de València se accede al aparcamiento en superficie regulado mediante barrera, P0G, situado al norte; y desde la Ronda de l'Àgora se accede al aparcamiento subterráneo regulado, P0G2, y al aparcamiento libre en superficie, ambos al sur del campus.

La vía principal CV-605 (Camí Vell de València) dispone de un desvío para la entrada al campus, que enlaza con la calle Polígono Universidad que rodea la zona norte del campus por su lado este. La velocidad está limitada en este tramo a 20 km/h.

La carretera Sèquia del Rei conecta por un lado con la N-337, y por otro, con el entramado urbano de la zona Playa de Gandía. Se trata una vía principal de tráfico rodado de acceso a al Campus que separa los edificios al norte y sur.

La Ronda de l'Àgora rodea el edificio H (CRAI) por su parte este y sur.

Red vial de acceso al Campus de Vera

Las principales vías de acceso al Campus de Vera para los vehículos a motor son:

- Avenida de los Naranjos (al sur): constituye la **principal vía de acceso** desde la ciudad de Valencia
- Avenida de Catalunya (conecta con V-21) – Camí de Vera (al oeste)
- Camí de Vera – Calle Agustí Alamán i Rodrig (al norte)
- Calle Ingeniero Fausto Elio (al este)

Hay 17 accesos al campus para vehículos a motor que pueden ser de entrada, de salida o tener ambos sentidos. Desde ellos se accede, bien al vial interior o bien a los aparcamientos regulados del recinto universitario.

Desde la **Avenida de los Naranjos** es posible acceder al interior del Campus con vehículo a motor desde 8 puntos. La mayoría de estos accesos son de entrada y salida al recinto universitario.

Se trata de una vía con dos sentidos de circulación, cada uno con tres carriles y un **carril adicional segregado para taxi, autobús urbano y en algunos tramos para motocicletas**. Tiene regulación semafórica. El **tráfico en esta vía es denso y la velocidad no se encuentra limitada** de forma específica por la proximidad a centros educativos. Por la zona central de la vía discurre el **trazado del tranvía, lo cual limita y dificulta los cambios de sentido**.

La **rotonda ubicada en el cruce de Avenida de Catalunya y Avenida de los Naranjos** es muy amplia con 8 carriles y cuenta con regulación semafórica.

El **Camí de Vera limita con el campus por su lado oeste**. Es de un sentido único de circulación y cuenta con 4 carriles en su inicio, para pasar a sólo dos tras su bifurcación en el acceso A del campus. En este segundo tramo la velocidad se limita a 40 Km/h. Desde esta vía es posible acceder al campus por los accesos S, A y B.

El tramo del **Camí de Vera al norte** del campus se inicia en el Acceso B y finaliza en el acceso D. A partir de ahí, se inicia el vial de la **calle Agustí Alamán i Rodrig** que continúa por el norte del Campus hasta las cocheras de la EMT. La **señalización horizontal** en estas vías se encuentra **muy borrada**. Desde estas vías es posible acceder al campus por los puntos de acceso codificados como D, E, G y H.

En la **Calle Ingeniero Fausto Elio** (al este del campus) existen dos puntos de salida para vehículos a motor, I y J. El vial es de dos sentidos de circulación, cada uno de ellos con tres carriles. Por la zona central de la vía discurre el trazado de las vías del tranvía.

La **rotonda Avenida de los Naranjos – Calle Fausto Elio** es una rotonda pequeña que se satura con facilidad, atravesada por las vías de tranvía, que cuenta con 4 carriles de circulación y regulación semafórica.

2. Red vial interior

Únicamente el **Campus de Vera** cuenta con una red vial interior. Ésta dispone de **dos tramos independientes** que conectan los accesos A, B, E, G, H, I y P con las áreas reservadas para el aparcamiento, bien libre o bien regulado.

Las normas de circulación se señalizan en los accesos de entrada (A, B, E, G y P). La **velocidad máxima permitida es de 30 Km/h.**

El tramo oeste, que conecta los accesos A, B, E y P, tiene doble sentido de circulación; el tramo este presenta sentido de entrada en el acceso G y de salida en los accesos H e I.

Las aceras colindantes con el vial interior se encuentran marcadas con línea amarilla y protegidas mediante bolardos para evitar la invasión de las mismas por los vehículos a motor. Hay reductores de velocidad en varios puntos. La permeabilidad peatonal se garantiza mediante pasos de peatones que conectan las aceras, algunos de ellos son elevados lo que obliga a reducir la velocidad. Las marcas viales que indican el sentido de circulación se encuentran bastante borradas en muchos tramos.

Asimismo, en el Campus existen viales de corta longitud que comunican muchos **accesos con aparcamientos** regulados (J, K, L, M, N, S y R), **evitando la circulación interior de vehículos a motor.**

3. Aparcamiento

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Alcoy

Se dispone de un **aparcamiento regulado mediante barrera**, subterráneo, con una oferta total de 240 plazas para coches, 4 plazas de motos, 6 plazas discapacitados **y dos plazas para vehículos eléctricos con punto de recarga.**

Se observa que la tercera planta no se llega a saturar, existiendo plazas libres incluso en el horario de máxima ocupación.

El acceso a este aparcamiento se realiza mediante tarjeta de la UPV, por lo que sólo pueden acceder miembros de la comunidad universitaria. A partir del 95% de ocupación, sólo se permite el acceso a PAS-PDI, pero no se llega a dicho porcentaje de ocupación.

Por tanto, se puede considerar que no existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario en el Campus de Alcoy.

Además del aparcamiento regulado, en la zona exterior existe una zona de **aparcamiento en superficie para motocicletas con acceso libre** (frente a las pistas deportivas) con 15 plazas. Se observa una ocupación muy baja.

Con respecto al **aparcamiento exterior**, se observa que las calles próximas presentan niveles de ocupación del 100%. La oferta de plazas de aparcamiento libre es muy escasa y se encuentran saturadas.

Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Gandía

La oferta total de plazas en el Campus de Gandía es de aproximadamente 240 plazas para coches no reservadas (distribuidas entre aparcamiento regulado y no regulado). De éstas, el 73% son de acceso libre para toda la comunidad universitaria, y el resto sólo para PAS-PDI.

A estas plazas propias de la universidad, hay que sumarle la oferta de aparcamiento libre (municipal) de las calles adyacentes al Campus, lo que supone unas 125 plazas más.

Se observa **elevados niveles de ocupación en los aparcamientos para estudiantes** (regulados y no regulados), y saturación en las calles/zonas próximas a los accesos al Campus, encontrándose en ellas incluso **numerosos vehículos mal estacionados** (fuera de plaza o en zonas donde está prohibido).

Se dispone de **dos aparcamientos regulados** mediante barrera, uno al norte en superficie y otro subterráneo en el edificio H al sur, con un total de 190 plazas para coches, 3 para moto y 6 plazas reservadas para discapacitados. **No hay plazas reservadas para vehículo eléctrico**. El parking del edificio H es únicamente para PAS y PDI.

El aparcamiento norte se satura en hora valle, mientras que el aparcamiento del edificio H presenta plazas libres. Por tanto, **son los estudiantes los que tienen más dificultades para aparcar**.

Además de los dos aparcamientos regulados Campus, existe una zona de **aparcamiento en superficie no regulado** en la zona sur (edificio H), con 50 plazas para coche, 2 para PMR y una zona con capacidad para unas 8 motos. **Las plazas de coche se encuentran totalmente ocupadas**.

A estas plazas propias de la universidad, hay que sumarle la oferta de **aparcamiento libre** (municipal) **de las calles adyacentes** al Campus, lo que supone unas 125 plazas más para coche, 14 para moto y 3 para PMR. Las plazas de coche se saturan, mientras que las de moto se encuentran prácticamente vacías.

Se detectan **zonas de aparcamiento indebido** en los alrededores del campus. Destaca por su magnitud el estacionamiento en el **descampado situado al oeste del edificio H con más de 50 vehículos estacionados**.



Aparcamiento para vehículos a motor en el Campus de Vera

El número total de plazas ofertadas para aparcamiento de vehículos a motor en este Campus asciende a 4.938, estando distribuidas la mayoría de éstas (88%) en los 11 aparcamientos regulados del Campus. El resto se distribuye en las distintas zonas de aparcamiento libre (no regulado mediante barrera) ubicadas en el interior de este recinto universitario.

El número de plazas totales disponibles en los aparcamientos regulados del Campus de Vera es de **4.472**, de las cuales 4.208 son para coche, 174 para moto y el resto son reservadas para discapacitados (90).

El número de **plazas para coche** en los aparcamientos regulados de Vera **se ha reducido desde 2015 en un 6,5%**. Es importante resaltar que **el aparcamiento P8A ha sido transformado** recientemente **en una zona ajardinada**.

No se dispone de plazas para vehículo eléctrico en estos aparcamientos porque la política de la UPV no es proporcionar la energía de forma gratuita, sino proveer un servicio que permita la carga a un precio limitado que fomente la rotación. Desde diciembre de 2021, la comunidad universitaria puede recargar vehículos eléctricos en el **CEDAT** (edificio 9E) a través de **dos puntos de recarga**.

En esta línea de pago por la energía, se ha planificado la **creación de 30 puntos de carga más** para vehículos eléctricos **en el Campus de Vera** en los aparcamientos de los edificios 6G y 3P, así como **otra zona de carga** en el parking del edificio H (CRAI) del **Campus de Gandía**.

Del **análisis de ocupación de los aparcamientos regulados** se desprenden las siguientes conclusiones:

La mayoría de aparcamientos tienen establecido un porcentaje de ocupación a partir del cual sólo se permite la entrada a PAS y PDI; por tanto, superado ese porcentaje, los estudiantes ya no pueden entrar. Estos % son diferentes en cada parking.

La UPV no dispone de datos de ocupación de estos aparcamientos puesto que actualmente no se están registrando estos datos, por lo que no se puede analizar la demanda de estos aparcamientos regulados.

Además de la oferta de aparcamiento regulado por barrera, en el Campus de Vera se dispone de plazas de **aparcamiento libre** situadas en los tramos de vial interior: 317 plazas para coches y 9 reservadas para discapacitados.

Se observa que la **ocupación de las plazas de aparcamiento libre** para coches **es muy elevada**, alcanzando prácticamente **el 100%** en horario de mañana.

El Campus de Vera dispone de **34 puntos de aparcamiento de motos** con un total de **263 plazas**, ubicados en las proximidades de los accesos y del vial para la circulación de vehículos de motor existente en el interior del Campus. Las plazas se encuentran bien sobre calzada o bien sobre acera. Se observa que los **aparcamientos que presentan una mayor ocupación** ($\geq 75\%$) son el 12 (entre edificios 3K y 5J), 17 (edificio 4D), 20 (entre edificios 6C y 6G), 27 y 28 (ambos en c/Kisshomaru Uesiba y Luis García Lorente).

Se observan **motocicletas estacionadas junto a las entradas de varios edificios**. Las zonas con mayor concentración de motos indebidamente estacionadas son los edificios 1F, 2E, 3P, 5C, 5M, 4G, 6C, 7I y 8G- 8E.

El día de la toma de datos el **número total de motos aparcadas en zona peatonal** detectadas fue de **68 motos**. Este número es muy inferior al conteo realizado en 2015 que arrojaba 243 motos, por tanto, se observa una reducción del 72%.

La ocupación media de las plazas de moto es del 32%, por lo que **la causa de la existencia de motos mal aparcadas no es la falta de plazas**.

En el exterior del Campus, las vías adyacentes presentan una **oferta** aproximada de unas 670 plazas para coches, de las cuales más de 500 se encuentran en la Avenida de los Naranjos. Se ha observado que, la ocupación de estas plazas exteriores alcanza prácticamente la **saturación** en la franja horaria de máxima ocupación.

Asimismo, se detecta una zona de aparcamiento **indebido de coches en los alrededores** del campus: en la Calle Agustí Alaman i Rodrig, frente a las instalaciones de la EMT. El conteo de vehículos en esta zona en hora punta asciende a unos 50 coches.

4. Flota de vehículos

La compra de vehículos no se encuentra centralizada, lo que **complica la aplicación de criterios homogéneos y la existencia de un inventario** preciso y actualizado de la flota. Para tratar de uniformizar, la UPV elaboró una **guía con criterios para priorizar el uso de vehículos ecoeficientes**.

Asimismo, comenzó a realizar un inventario exhaustivo, sin embargo, todavía **no se dispone de una lista actualizada y completa de las características de los vehículos a motor de la universidad**.

En 2020, los tres primeros híbridos enchufables fueron incorporados a la flota vía renting **para dar servicio al Rectorado**. Y el personal técnico del Servicio de Mantenimiento e Infraestructuras ha sustituido las motocicletas a combustión por motocicletas eléctricas.

5. Coche compartido

La UPV **no dispone de un servicio propio** para fomentar los desplazamientos compartidos en el acceso a sus campus, facilitando el encuentro entre los miembros de la comunidad universitaria. Pero sí **cuenta con una landing page** desde la que enlaza con las iniciativas de contacto puestas en marcha por otras entidades.

BICICLETA

Red ciclista

La **red ciclista** del municipio de Alcoy dispone básicamente de **dos itinerarios**, que se encuentran **muy alejados del campus**. **No hay carril bici** en las inmediaciones del mismo.

En las proximidades del campus, **el tramo de carril bici procedente** de Gandía se aproxima **por la Ronda de l'Agora**, al sur del edificio H. Y por el norte, la **conexión ciclista con la zona de la playa** se realiza a través del carril bici que discurre por la **C/ Rábida**:

- El tramo que discurre por el lado sur de Ctra. Sèquia del Rei, **del tipo "acera bici"**, lo que **reduce el espacio para el desplazamiento peatonal**. **Es estrecho** si se considera para doble sentido.
- El tramo de la Ronda de L'Agora también **discurre sobre la acera, reduciendo considerablemente el espacio para el peatón**. De hecho, en los puntos donde se insertan farolas y señales, el espacio para el desplazamiento peatonal es prácticamente inexistente. Si es doble sentido, **es estrecho**. **No se señalizan las prioridades/peligro** en los accesos a los dos aparcamientos (en superficie y subterráneo).
- El tramo de carril-bici **por calzada** que discurre por la C/ Rábida, calle de acceso a las pistas deportivas de la UPV. Presenta señalización vertical y limitación de velocidad a 30 km/h para los vehículos a motor que circulan en el carril adyacente. No hay conexión de este tramo de carril con el campus.

La ciudad de Valencia cuenta con una red ciclista que ha sufrido un **proceso de expansión en los últimos años (36% en ocho años)** y que continúa expandiéndose, tanto dentro de la ciudad, como en su conexión con el área metropolitana. **La longitud actual de la red es de 166 km y ha mejorado sensiblemente su conectividad, su alcance cubriendo todos los barrios de la ciudad, y su presencia en vías principales**. Esta red discurre por las proximidades del Campus, facilitando su conexión en bici con el resto de la ciudad.

El **Anillo Verde** se conforma como un eje estructurante de la **futura malla metropolitana** integrada por los carriles bici existentes más las actuaciones que se desarrollen a nivel municipal y comarcal, uniendo municipios contiguos y permitiendo recorridos de mayor longitud. Actualmente **se encuentra ejecutado el 50%** de los 55 km proyectados.

El Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (**PMoMe**) prevé la creación de una **red estructurante ciclista metropolitana**, que permita una conexión ciclista rápida, segura y continua desde los distintos municipios del área metropolitana hacia la ciudad de Valencia. Se pretende crear una malla que una los distintos tramos ciclistas existentes y planificados por las distintas administraciones (Ayuntamientos, Diputación de València y Generalitat), creando una serie de corredores radiales y circunvalares en Valencia.

El PMoMe planea **extender la actual infraestructura ciclista de los 353 km actuales** (incluyendo Valencia serían 545 km) **hasta los 975 km** (incluyendo Valencia 1.047 km).

En las proximidades del campus, en la Avda de los Naranjos (sur) el carril se encuentra conectado con la red ciclista de la ciudad, sin embargo, al norte del campus hay un tramo de carril inconexo que discurre por la C/Agustí Alaman i Rodrig (norte), ya que no existe continuidad por la C/ Ing. Fausto Elio.

En la Avda. de los Naranjos (**lado norte-UPV**), el carril-bici discurre sobre acera, es bidireccional y continuo pero **estrecho** para ser de doble sentido. Está separado de la calzada a través de un **seto que reduce la anchura libre** para la circulación ciclista **y dificulta la visibilidad** en los cruces. La **pintura** se encuentra **bastante deteriorada** en gran parte del recorrido.

En el lado sur (UV), el carril se inserta sobre la acera sin vegetación que lo delimite, permitiendo una mayor anchura libre y visibilidad. Dispone de pintura claramente visible. La conexión ciclista entre ambos lados de la avenida no se garantiza en todos los cruces de la calzada.

El **carril-bici** que discurre por la **C/Agustí Alaman i Rodrig** no es bidireccional y presenta una **pintura muy deteriorada** en la totalidad de su recorrido.

La **intermodalidad bici-transporte público** es difícil debido a las restricciones que establecen todos los operadores de transporte. Incluso alguno de ellos obliga a pagar un billete adicional.

Red ciclista interior

Debido a las características del Campus de Alcoy, integrado en el municipio, no existe una red ciclista interior. El Campus de Gandía no permite la circulación interior de bicicletas, según se indica mediante señal vertical.

En el Campus de Vera existen tramos de carril bici que fueron ejecutados antes del **2015**, año en que **se decidió el uso compartido peatonal-ciclista**, por lo que estos tramos **serán eliminados progresivamente** cuando se realicen otras actuaciones hasta que desaparezcan en su totalidad. Sin embargo, **no existe señalización que lo indique**. En todos los tramos de carril-bici del campus, **el pavimento y la pintura se encuentran muy deteriorados**, dando una **sensación de abandono**.

Aparcamientos de bicicletas y patinetes

Existen 6 modelos de aparcabicis en los campus de la UPV. El modelo que hemos denominado cuadrado con apoyo es el tipo de aparcabicis más cómodo y seguro de los instalados y constituyen el modelo mayoritario en los campus (70%).

Recientemente se ha puesto en marcha como prueba piloto una **instalación cerrada de acceso restringido mediante tarjeta universitaria** y previa alta, ubicada en el aparcamiento de vehículos a motor de la ETSID en el Campus de Vera. Dispone de 20 plazas para bicis y 20 plazas para patinete, y puntos de carga eléctrica. En función de los resultados, se prevé su extensión al resto de aparcamientos.

El Campus de **Alcoy** cuenta con **3 aparcabicis** con un total de 26 plazas. Se observa que se encuentran **prácticamente vacíos**.

Se dispone de **8 aparcabicis** en el Campus de **Gandía** con una oferta total de plazas de 98. La **ocupación es baja**, excepto el punto situado al norte del Edificio F.

En el Campus de **Vera**, la UPV cuenta con un total de **105 puntos** distribuidos por todo el recinto universitario con una capacidad total de **1.894 plazas**. Se observa:

- Hay 12 aparcabicis que tienen patinetes atados en ellos, incluso aunque exista algún aparcatinetes próximo con plazas libres.
- Dos bicicletas abandonas atadas a aparcabicis.
- Motos estacionadas que impiden el acceso a los soportes del aparcabicis en los edificios 8By 8G.
- Aparcabicis con alta ocupación ($\geq 75\%$) en los edificios: 1G.Sur; 2B.Este; 2A.Sur; 3A.Este; 2E.Norte; 3M.Sur; 3I.Oeste; 5K.Acceso; 5F.Este; 5N.Sur; 8B; 8E; 8G.

Asimismo, en el **Campus de Vera** se dispone de un total de **15 puntos para el aparcamiento de patinete eléctrico** con un total de **162 plazas**. Su distribución no es homogénea en el campus, **localizándose la mayor parte de ellos (80%) en la parte oeste**. La **ocupación de los aparcatinetes es baja** en términos generales. Presentan una ocupación mayor los aparcatinetes ubicados en los edificios 1G (70%), interior del 1B (60%) y en el parking de la ETSID (45%).

No se observan bicicletas mal estacionadas en los campus de Alcoy y Gandía, y solo dos en el Campus de Vera. Por tanto, **el estacionamiento de bicis en puntos no destinados a ello se puede considerar prácticamente inexistente**.

Equipamientos para bicicletas

Existen **duchas y taquillas en las instalaciones deportivas** de los campus, sin embargo, las distancias a recorrer desde estas instalaciones hasta los edificios en el caso del Campus de Vera, dificulta su uso por los ciclistas.

La Fundación CEDAT ofrece el servicio de **reparación de bicicletas**.

Se dispone de **6 infladores de ruedas, 5 de ellos en el Campus de Vera y 1 en Alcoy**.

Robos de bicicletas

En el Campus de Vera, el Servicio de Seguridad realiza dos tipos de acciones:

- **Prevención de robos:** retira las bicicletas y patinetes que no están atados y los devuelve a su dueño previa explicación de cómo realizar un correcto amarre.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- **Registro de robos:** registra las bicis y patinetes que son robados, con la descripción del punto donde se encontraban, el modo de atado y el tipo de aparcabicis/aparcapatinetes en algunos casos. No siempre la información necesaria para el análisis está completa. El registro en papel **dificulta el análisis de los robos**; una aplicación informática, o una hoja de cálculo, facilitaría el análisis.

Los registros de 2021 muestran:

- 148 bicicletas y 4 patinetes eléctricos fueron retirados por no estar atados y devueltos posteriormente a sus dueños, lo que evidencia una **profunda labor de concienciación**.
- **12 bicicletas y 16 patinetes eléctricos fueron robados. Los robos se distribuyen por todo el campus**, sin concentrarse en ninguna zona específica. Las bicis y patinetes se encontraban **atados a distintos modelos** de aparcabicis/aparcapatinetes.

Sistemas de préstamo de bicicletas

Actualmente **Alcoy no dispone de un sistema municipal de préstamo de bicicletas**.

Gandía **dispone de un sistema de préstamo municipal de bicicletas**, Safor Bici, **que actualmente no está en funcionamiento**.

El sistema de alquiler de **bicicleta pública Valenbisi** cuenta con 275 estaciones distribuidas por toda la ciudad de Valencia, con 5.500 puntos de anclaje y 2.750 bicicletas. Está disponible las 24 horas del día, los 365 días del año. El importe del abono es **29,21 € al año**. Hay **4 estaciones Valenbisi** ubicadas **dentro del campus y otra situada en la acera exterior** en el cruce Avda de los Naranjos-Ingeniero Fausto Elio, con un total de **148 puntos de anclaje**.

Adicionalmente se dispone de **una estación del sistema de préstamo metropolitano MIBISIVALENCIA** ubicada junto al Rectorado, con 20 puntos de anclaje.

El sistema MIBISIVALENCIA está presente en Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Torrent, Alboraià, Meliana, San Antonio de Benageber, Alfara del Patriarca, Foios, Bonrepòs y Mirambell, Vinalesa. Disponible 24 horas, los 365 días del año, cuenta con 1.000 bicicletas distribuidas en 100 estaciones.

MIBISIVALENCIA ha desarrollado un plan de integración con la ciudad de Valencia consistente en la instalación de **5 estaciones intermodales**.

TRANSPORTE PÚBLICO

1. Autobús urbano

Campus de Alcoy

La red de autobuses urbanos de Alcoy cuenta con cinco líneas. Las que tienen parada próxima al campus y funcionan en días laborables son tres:

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- Línea 1 (Sant Vicent – Zona Nord)
- Línea 2 (Sant Vicent – Centre – Batoi – Eixample)
- Línea 4 (Zona Nord – Centre – L'Alameda)

La **frecuencia** de paso durante días laborables en periodo de invierno y julio es de **20-35 minutos**, tanto en horario de mañana como de tarde, lo cual supone una **frecuencia de paso baja**.

Los horarios de las primeras salidas de autobuses varían entre las 6:40-7:25 y los de las últimas salidas entre las 21:10 – 22:20 horas. Por tanto, son **horarios compatibles con los horarios de entrada y salida de la universidad**.

En cuanto a la **cobertura de las líneas** con parada a próxima al Campus, se observa que éstas llegan a los principales barrios de la ciudad de Alcoy.

Las **paradas** próximas al campus se encuentran identificadas, tienen información sobre los recorridos y horarios de las líneas, y en aquellas en las que hay espacio suficiente, se dispone de marquesina y asientos.

Campus de Gandía

Gandía cuenta con dos servicios regulares de autobús:

- L'Urbanet son líneas del Ayuntamiento de Gandía que recorren el centro de la ciudad de Gandía y lo conectan con Marenys de Rafalcaid y Marxuquera.
- La Marina Gandiense ofrece dos líneas que comunican Gandía con su playa y llegan a las proximidades del campus:
 - L1: Gandía - Grau de Gandía (universidad)
 - L2: Gandía - Grau de Gandía - Playa de Gandía

La **línea 1 da servicio a la universidad** y funciona en periodo lectivo (de septiembre a junio, de lunes a viernes). Sus horarios están coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia, en las horas punta de entrada y salida de la universidad. La Tarjeta Politécnico permite el **transporte gratuito** en esta línea **para estudiantes** en el trayecto entre la estación de trenes y el campus.

Solo hay tres expediciones al día desde Gandía al campus, cubriendo la hora de entrada de mañana y tarde. Desde el campus a Gandía hay siete expediciones entre las 13.00 y las 20.30 aproximadamente.

La parada **de la Línea 1, pese a encontrarse ubicada muy próxima al campus, presenta grandes deficiencias** en cuanto a su identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal, pudiendo suponer esto último un peligro para los pasajeros.

La **línea 2** es una línea regular con **frecuencia de paso baja** (24 minutos).



Campus de Vera

Valencia dispone de una amplia red de autobuses que cuenta con **44 líneas** gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes (EMT).

- **Tres de ellas son circulares**, C1 Centro histórico, C2 Grandes vías y C3 Ronda tránsitos.
- **Y el resto enlaza distintos barrios:** 4,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,18,19,23, 25,26,27,28,29,30,31,32,35,40,60,62,63,64,67,70,71,72,73,81,92,93,94,95,98 y 99.
- **23 de ellas funcionan también en horario nocturno.**

Su trazado cubre todos los barrios de Valencia y algunas localidades colindantes como Alboraiá, Moncada, Tavernes Blanques, Bonrepós i Mirambel, Vinalesa, Burjassot, Benetússer, Sedaví, y llega hasta las proximidades del Campus de Vera.

Las líneas **regulares** que llegan al campus sin necesidad de transbordos, y tienen **parada muy próxima** son las **líneas 18, 40, 71, 93, 98 y 99**. De ellas, la 93 y la 99 también tienen servicio nocturno. Ofrecen un servicio similar a lo largo del año, sin diferencias apreciables en periodo de verano.

El 67% de los barrios de Valencia tienen conexión directa con el Campus de Vera. Hay 4 **distritos enteros**, de los 19 de Valencia, que no tienen acceso a estas líneas desde ninguno de sus barrios: Distrito 15. Rascanya, Distrito 17. Pobles del Nord, Distrito 18. Pobles de l'Oest y Distrito 19. Pobles del Sud.

Considerando la **frecuencia de paso de las líneas** durante los días laborables lectivos:

- Las líneas 71, 93, 98 y 99 tienen una frecuencia adecuada, entre 8-15 minutos.
- La línea 18 y la 40 en horario de mañana tienen una frecuencia de 11-15 minutos, pero las frecuencias no son adecuadas por la tarde llegando a 18-19 minutos.

Con respecto a las **paradas de autobús** próximas al campus, todas tienen información sobre el recorrido y los horarios de las líneas que paran en ellas y el 60% cuenta con planos de toda la red de autobuses de Valencia. El 60% tiene marquesina que protege del sol y de la lluvia, y asientos; el 40% restante cuenta con un poste informativo.

La **Estrategia Energética del Plan de Movilidad Urbana Sostenible** (noviembre 2018) plantea como líneas de acción en relación al autobús urbano:

- Optimizar la eficiencia energética mediante la **segregación del tramado viario en vías rápidas** que **eviten congestiones y embotellamientos**, y fomentando la **intermodalidad**, con **rutas más eficientes**.
- **Incorporar fuentes de energía más sostenibles** mediante el cambio a vehículos eléctricos o alimentados con biocombustibles o GNL.



2. Red de metro-tranvía

Campus de Vera

La red viaria de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) en Valencia **cuenta con 138 estaciones** (35 subterráneas, 103 en superficie) distribuidas **a lo largo de 156 kilómetros**. Tiene **nueve líneas, 6 de metro** (L1, L2, L3, L5, L7, L9) **y 3 de tranvía** (L4, L6 y L8), con las que da **cobertura a la ciudad de Valencia, su área metropolitana y zonas de influencia**.

Las **líneas que paran cerca del Campus de Vera** son la **T4 y T6**, ambas de **tranvía**. Estas líneas tienen **cuatro paradas próximas** a los accesos al Campus, **ubicadas a lo largo de la Avenida de los Naranjos**.

Todas las paradas, en ambos sentidos de circulación, **tienen marquesina y asientos**, así como máquina expendedora de billetes con instrucciones de uso. Se **encuentran identificadas** con el nombre de la estación, las líneas con parada y los destinos finales de éstas. En todas hay **información sobre los trayectos** de las líneas, así como un plano de toda la **red de metro-tranvía** en Valencia. Además, cuentan con información sobre **horarios, tarifas, normativa** y disponen de **pantalla informativa de llegadas**.

La **frecuencia de paso** en periodo ordinario de estas líneas es de **10 minutos**.

La parada de metro de Benimaclet, que se encuentra a unos 1,5-2 km, permite el transbordo con las líneas de tranvía que llegan al campus.

La **cobertura de la red en la ciudad de Valencia es buena**. Únicamente el DISTRITO 1. CIUTAT VELLA y el DISTRITO 19. POBLES DEL SUD, no están comunicados por la red metro-valencia con en el resto de la ciudad.

Además, la red de metro-tranvía conecta distintos **municipios del área metropolitana** de Valencia, así como otros situados a una distancia mayor. Sin embargo, **los tiempos de desplazamiento** hasta llegar al campus desde muchos municipios, **considerando los transbordos** que habría que hacer, **son muy elevados** (>45 min), a excepción de:

- < 30 minutos desde: Albalat dels Sorells, Foios, Meliana, Almàssera, Alboraya.
- Entre 30-45 minutos: Burjassot, Paterna, Paiporta, Picanya, Torrent, Rafelbunyol, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Museros, Manises, Quart de Poblet, Mislata.

Actualmente existen **proyectos de mejora y ampliación de la red**:

- Extensión de la línea 10 y dos nuevas líneas, la 11 y la 12 (todas ellas de tranvía).
- Ejecución de otro túnel entre las estaciones de Bailén y Alameda para convertir la estación de Alameda en el gran punto de interconexión de líneas de la red.
- Extensión de la línea de Ribarroja hasta el centro urbano del municipio.

- Extensión de la red de metro hacia el corredor oeste de l'Horta, conectando los

municipios de Xirivella, Alaquàs, Aldaia y el Barri del Crist.

- El **Plan de Mejora de Frecuencias** permitirá disminuir los tiempos de paso de circulación en todos los tramos de la red a partir de 2023.

3. Autobús interurbano

Campus de Alcoy

Las líneas que conectan Alcoy con otras poblaciones son:

- Bus Comarcal: Alcoy-Cocentaina-Muro de Alcoy
- Líneas desde Alicante (grupo SUBUS. La Alcoyana)
 - Línea M-3: Alcoy - Alicante (por Tibi)
 - Línea M-4: Alcoy - Castalla - Alicante
 - Línea M-43: Alcoy - Alicante (por Ibi - Onil - Castalla - Tibi)
- Líneas M-9: Banyeres de Mariola – Alcoy (grupo SUBUS)
- Línea Valencia – Alcoy (TRAVICOI)

Las **poblaciones desde las que se considera más viable** acceder al Campus de Alcoy en autobús interurbano, **tanto por duración del trayecto (<45 min) como por frecuencias y horarios de las líneas** que los cubren son Cocentaina, Muro de Alcoy, Ibi y Albaida. Sin embargo, **ninguna de estas líneas cuenta con parada próxima a los edificios del campus.**

Aunque el tiempo de trayecto entre Alcoy y las poblaciones de Banyeres de Mariola y Polop es bajo, el **número de expediciones** de las líneas de autobús que cubren estas localidades es muy escasa (sólo una diaria). Tampoco existen paradas de estas líneas en las proximidades al Campus.

El desplazamiento diario entre Alicante-Alcoy o Valencia-Alcoy para acceder al campus en autobús interurbano se considera inviable por la duración del trayecto.

En conclusión, es **muy complicado** el desplazamiento diario al campus de Alcoy en **autobús interurbano** por los tiempos de desplazamiento y por los horarios y frecuencias del servicio existente.

Campus de Gandía

Las líneas que unen Gandía con municipios próximos y tienen un número de expediciones significativo son:

- Línea Gandía-Piles-Oliva
- Línea Gandía-Villalonga
- Línea Gandía- La Font d'en Carròs

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- Línea Gandía- Simat
- Línea Real de Gandía - Gandía

Teniendo en cuenta el tiempo de desplazamiento en autobús interurbano y la duración del trayecto en autobús urbano hasta el campus, así como la frecuencia y horarios de las líneas, los **municipios comunicados de forma viable en autobús interurbano** serían Real de Gandía, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoinés, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Xeraco-Xeresa y Favareta. No se considera viable la conexión con Valencia para realizar los desplazamientos diarios al campus.

Campus de Vera

MetroBus es el proveedor de transporte público local que opera **54 líneas en el área metropolitana de Valencia con 943 paradas**.

Entre las rutas viables por horario/frecuencia, sólo tienen parada muy próxima al Campus de Vera las líneas que van a Port de Sagunt (115-b) y El Puig (112). El punto de parada no dispone de marquesinas con asientos, ni información de recorridos y horarios. Asimismo, paran en la C/Ramón Llull las líneas que van a Riola y Carcaixent.

Las paradas del resto de líneas se encuentran alejadas del Campus, lo que hace necesario completar el desplazamiento con otros modos de transporte, lo cual alarga el tiempo total de desplazamiento.

La mayoría de las líneas se consideran inviables, bien porque la duración del viaje o bien porque los horarios o frecuencias son incompatibles con las actividades del campus. Las más viables son las líneas **Port de Sagunt (115-b) y El Puig (112)** que conectan en menos de 45 minutos los municipios de **Sagunto, Puzol, El Puig y Puebla de Farnals**. Con una duración de trayecto de 60 minutos encontramos Canet, Paterna, Burjassot, Manises, Quart, Mislata, Xirivella, Aldaia, Alaquàs, Alfafar, Sedaví, Massanassa y Benetusser.

Por otra parte, existen **líneas subvencionadas por la Generalitat Valenciana que comunican directamente distintas poblaciones del área metropolitana de Valencia con el Campus de Vera**, con parada próxima al campus. Para el curso 2021-2022 las líneas son:

- Ruta 12; Llombai - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 13; Real- Campus de Vera (UPV)
- Ruta 15; Turís - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 19; Benifaió - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 21; Yátova - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 23; Chiva - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 26; Ontinyent - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 29; Ontinyent - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 30; Sumacàrcer - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 32; Altura - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 35; Castellón de la Plana - Campus de Vera (UPV)

UNITAT DE MEDI AMBIENT

- Ruta 47; Borriana - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 60; La Vall d'Uixó - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 69; Utiel - Campus de Vera (UPV)
- Ruta 8.- Carcaixent- Campus de Vera (UPV)
- Ruta 9; Riola - Campus de Vera (UPV)

Las paradas de estas líneas en las proximidades del campus no se encuentran identificadas, ni hay información sobre sus horarios de paso.

4. Tren

Campus de Alcoy

A Alcoy llega la línea ferroviaria 47 de Media Distancia de RENFE que une Alcoy con Valencia, pasando por Xàtiva, así como con otra serie de municipios intermedios en su trayecto. Además, es posible conectar con la línea de cercanías C-2 en Xàtiva.

No hay línea de tren directa que conecte Alcoy con Alicante.

La línea Alcoy – Xàtiva – Valencia cuenta únicamente con **3 expediciones diarias** durante los días laborables (de lunes a viernes). La **duración** aproximada del trayecto **desde Alcoy hasta Valencia** es de **2 horas** (servicio sin conexión con línea de Cercanías), y aproximadamente de **2 horas y media** en los servicios con paradas en las **estaciones de Cercanías entre Valencia y Xàtiva**, lo cual es inviable para un desplazamiento diario.

Considerando la duración del trayecto en tren y la combinación con el autobús urbano para llegar hasta desde la estación al campus, **únicamente Cocentaina y Agres presentan una duración del viaje inferior a 45 minutos**; el resto de municipios presentan tiempos que se consideran excesivos para un desplazamiento diario. Sin embargo, el **horario** de inicio de esta línea **no permite llegar al campus a primera hora lectiva**.

Campus de Gandía

Gandía cuenta con dos estaciones pertenecientes a la red de cercanías de Valencia, siendo ambas final de recorrido de la línea C1 puesto que la red se bifurca:

- Línea C1- València Nord – Gandia
- Línea **C1**- València Nord – **Platja i Grau de Gandia**

Asimismo, desde otros municipios de las provincias de Valencia y Castellón es posible acceder a Gandía mediante transbordos con el resto de líneas de cercanías de Valencia.

El servicio de trenes de la línea C1 Gandía – Valencia cuenta con una frecuencia en los días laborables (lunes a viernes laborables) de todo el año que no supera los 30 minutos. **En hora punta de la mañana y de mediodía, la frecuencia se reduce a 15 minutos**. La conexión del Campus con la Estación de Gandía se realiza en autobús urbano.

La línea con parada en la estación de **Platja i Grau de Gandia** también opera todo el año, **pero su intervalo de paso se reduce a 3 trenes los días laborables**. Desde esta estación,

puede accederse al campus a pie en un trayecto de 10 minutos de duración.

Los municipios con duración de viaje en tren inferior a 45 minutos únicamente son **Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera**. Desde Sueca, Sollana, Silla, Catarroja, Massanassa, Benetússer y Valencia, la duración del viaje se considera excesiva para un desplazamiento diario.

Campus de Vera

Mediante tren de Cercanías de RENFE es posible llegar desde Gandía (C-1), Moixent / L'Alcúdia de Crespins (C-2), Utiel (C-3), Xirivella (C-4), Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), así como desde una serie de poblaciones intermedias, hasta Valencia.

En Valencia, las líneas C-1 y C-2 llegan a la Estación del Norte, las líneas C-3 y C-4 llegan a la Estación de San Isidro y las líneas C-5 y C-6 llegan a la Estación Valencia-Cabañal. Las tres estaciones están conectadas con el campus mediante autobús o metro-tranvía. La estación más próxima al campus es la del Cabañal.

Las **poblaciones de Sagunt, Puçol, El Puig, Massalfasar y Albuixech** son las que tienen una **duración de trayecto más adecuada**, considerando tanto el desplazamiento en tren como el trayecto desde la estación al campus, seguidas de **Catarroja, Massanassa y Alfafar-Benetússer**.

El resto de poblaciones conectadas por la red de cercanías presentan una duración de trayecto superior a una hora puesto que, al trayecto en tren hay que sumar el tiempo de desplazamiento desde la estación correspondiente.

En enero de 2022, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana elaboró un **plan para mejorar el servicio de tren de cercanías de Valencia**, en respuesta a las presiones sociales que reclamaban mejoras urgentes en relación a la falta de puntualidad y cancelaciones frecuentes del servicio.

Este plan recoge una serie de medidas enmarcadas en varias **líneas de acción**:

- Acciones para la mejora de la puntualidad y reducción de cancelaciones de servicios.
- Medidas para la recuperación del servicio a los niveles pre-covid antes junio de 2022.
- Medidas de mejora de la información.
- Medidas de seguimiento y control de supresiones y cancelaciones: Iniciativa "Centinela Cercanías".
- Mejora de la imagen en trenes.
- Medidas de mejora de imagen en estaciones e instalaciones.
- Devolución Xpress y bonificación temporal de tarifas.

5. Propuestas de mejora del TPC en el Área Metropolitana de Valencia

El Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe), en su versión

preliminar de junio 2022, plantea una serie de actuaciones para **mejorar la eficiencia de la red de transporte público**.

- METRO-01. Incremento capacidad red actual
- METRO 02A. Ampliación red de metro
- METRO 02B. Extensión a Ribarroja
- METRO 02C. Ramal Horta Oest
- METRO 02D. Servicio ferroviario Horta Oest
- CER01. Desarrollo del Plan de Rodalia metropolitano
- TRAM-01. Finalización Línea 10 y extensión a la Marina
- TRAM-02. Extensión Línea 11
- TRAM-03. Extensión Línea 12
- NUEVA RED DE MOVILIDAD METROPOLITANA – METROTRAM
- BUS-01. Accesos BusVAO a Valencia
- BUS-02. Sistema de lanzaderas
- BUS-03. Priorización de la circulación para el transporte público metropolitano de superficie
- BUS-04. Reestructuración de la red de autobuses metropolitanos (Metrobús) y licitación de las nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de viajeros por carretera
- Medidas para fomentar la intermodalidad

6. Integración tarifaria del TPC en el Área Metropolitana de Valencia

SUMA son los nuevos títulos de la Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV) que permiten viajar con una **misma tarjeta por el área metropolitana utilizando EMT, Metrovalencia, RENFE Cercanías y MetroBus**, en vigor desde el **31 de enero de 2022**.

Con esta iniciativa se consigue la **integración tarifaria** de las redes de autobús urbano, autobús interurbano, tren de cercanías y metro-tranvía, es decir del **transporte público colectivo, en el área metropolitana de Valencia**.

La **zonificación** en las tarifas es **común**, más **simplificada**, y **los precios se reducen entre un 11% y un 55%** según la ATMV. El ahorro es mayor al incrementarse la distancia del punto de origen hasta Valencia.

Los **estudiantes** pueden acogerse al título SUMA Mensual Jove, que es el título SUMA Mensual con un **descuento adicional del 15%** para los titulares del Carnet Jove.

Está **prevista la extensión** del uso de la tarjeta SUMA más allá del área metropolitana de Valencia, con objeto de **cubrir la red de tren de cercanías de Valencia**.

Adicionalmente a estas condiciones generales, **de forma temporal** por la elevada inflación, la Generalitat Valenciana:

- Aplica un descuento de un 30% en los medios de transporte que gestiona (red de metro-tranvía y red de autobuses interurbanos), desde el mes de septiembre de 2022.
- Para menores de 30 años (afecta mayoritariamente al colectivo de **estudiantes**), ofrece bonos de transporte gratuitos desde octubre 2022 hasta el 15 de enero de 2023.

7. Intermodalidad TPC-bicicleta

La bicicleta sufre **restricciones** para ser introducida en los distintos medios de transporte público, a excepción de la bici plegable.

En el caso de que se permita su introducción, hay **limitaciones** en cuanto a su número y prioridad, que hacen que el ciclista **no tenga garantías** de poder subirla al autobús/tren/tranvía. **No hay espacios reservados** para bicicletas no plegables en ningún medio de transporte.

En algunos casos, el billete incluso tiene un **coste adicional**.

FGV, a petición de la UPV, ha instalado **Cicloparcs** en las estaciones de TorrentAVINGUDA, Empalme, Alboraya-Peris Aragón y Quart de Poblet. Son habitáculos cerrados, techados y dotados de medidas de seguridad para bicis y patinetes eléctricos que pueden utilizar los usuarios de la red de metro-tranvía durante un tiempo máximo de 24 horas.

DESPLAZAMIENTO PEATONAL

1. Acceso peatonal

Acceso peatonal al Campus de Alcoy

Puesto que los edificios del Campus de Alcoy se encuentran integrados en el centro urbano de Alcoy, los accesos peatonales a éstos los constituyen las diferentes aceras y zonas peatonales municipales situadas alrededor.

El acceso principal a los edificios Ferrándiz y Carbonell se realiza desde la Plaça Ferrándiz i Carbonell, plaza peatonal amplia con dos accesos protegidos con bolardos extraíbles desde c/ Bartolomé J. Gallardo y la Pl. Mossèn Josep.

Las calles adyacentes, C/ Bartolomé J. Gallardo - C/ Joan Cantó, constituyen una zona de preferencia peatonal, con acceso restringido a vehículos autorizados con velocidad limitada.

La Pl. Mossèn Josep cuenta con una isleta peatonal que ocupa gran parte de la plaza, protegida mediante bolardos para evitar la parada de vehículos a motor, así como un tramo de calzada adoquinada que se encuentra cerrado.

La C/ Sant Doménech presenta aceras muy estrechas, protegidas mediante bolardos en las proximidades del acceso al edificio Ferrándiz, con escasa circulación de vehículos por calzada adoquinada.

La C/ Zorrilla presenta aceras de anchura adecuada, conectadas mediante pasos de peatones. La C/ Alarcón presenta una acera de anchura adecuada colindante con el edificio de la UPV y conecta con la trama urbana del centro de Alcoy de manera continua, aunque las pendientes en esta zona son pronunciadas en algunos tramos.

Por tanto, el entorno del Campus de Alcoy favorece el desplazamiento peatonal continuo y seguro, y la trama urbana propia de un caso antiguo (calles estrechas) permite la existencia de sombra.

Acceso peatonal al Campus de Gandía

El acceso al Campus de la UPV en Gandía únicamente es posible desde determinadas calles, puesto que en buena parte de su perímetro no existen itinerarios para la circulación peatonal. Especialmente **no hay posibilidad de acceso peatonal al campus desde el oeste** debido a la presencia de la carretera CV-605.

El acceso a los edificios de la **zona norte** se realiza por la c/ Polígono de la Universidad. Se trata de una acera amplia, continua en la mayoría de su recorrido, salvo en el tramo anterior a la cafetería donde se interrumpe por la presencia de plazas de aparcamiento en batería. Está conectada con las calles adyacentes de forma continua, aunque algunas aceras son muy estrechas (por ejemplo, en la C/ Paraninfo).

El acceso a la **zona sur** del Campus - edificio H se realiza por la Carretera Sèquia del Rei.

La acera sur de Ctra. Sèquia del Rei presenta una gran amplitud en el tramo que discurre junto al edificio H. Sin embargo, no existe conexión peatonal con otras vías: la acera se interrumpe al llegar a una zona de aparcamiento libre (descampado) situada al oeste del edificio.

La continuidad peatonal entre las zonas norte y sur del campus se garantiza mediante un paso de peatones en dos tiempos que cruza la carretera y con una pasarela central que permite el cruce de la acequia.

La Ronda de l'Agora circunvala al edificio H (CRAI) por su lado este y sur. Dispone de aceras a ambos lados y cuenta con dos pasos de peatones que permiten la conexión peatonal entre las dos. La anchura libre se ve reducida por la presencia de carril bici en la acera al pasar el parking subterráneo de la UPV P0G2 y presenta interrupción del itinerario peatonal al oeste debido a la carretera CV-605.

Acceso peatonal al Campus de Vera

La **Avenida de los Naranjos** dispone de aceras a ambos lados conectadas mediante 9 pasos de peatones que cruzan la calzada y las vías del tranvía en dos tiempos. Todos los pasos cuentan con señalización horizontal y están regulados por semáforos.

Son especialmente complejos los pasos de peatones en los dos cruces del vial sobre las vías del tranvía. Además, las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones que tienen que esperar en ellas.

En general, las aceras son anchas y libres de obstáculos, salvo en algún tramo donde se estrechan puntualmente (entre el acceso M y el N debido a la presencia de edificios del campus). La zona este, de más reciente construcción, dispone de aceras más anchas y despejadas, sin obstáculos ni seto que delimite el carril bici, lo cual favorece la visibilidad de peatones y ciclistas.

Además, en toda la acera en el lado del Campus de Vera, es difícil la accesibilidad peatonal desde la zona de aparcamiento hasta la acera debido a la presencia del seto, que actúa como una barrera continua.

La **rotonda de Avenida de los Naranjos – Ingeniero Fausto Elio - Lluís Peixó** dispone de aceras que se encuentran conectadas mediante 3 pasos de peatones que cruzan la calzada, uno de ellos en dos tiempos sobre la vía de tranvía. Todos los pasos cuentan con señalización horizontal y disponen de regulación semafórica.

El tramo de acera en la C/L. Peixó se estrecha de forma considerable debido a existencia del carril-bici, especialmente en algún punto donde además existen obstáculos verticales.

Las isletas intermedias no disponen de protección para los peatones que esperan.

La **c/ Ingeniero Fausto Elio**, en el tramo que discurre junto al Campus de Vera, dispone de aceras a ambos lados conectadas mediante 2 pasos de peatones en dos tiempos que cruzan la calzada y las vías del tranvía. Ambos pasos cuentan con señalización horizontal y están regulados por semáforos.

La acera en el lado del Campus es muy ancha, prácticamente libre de obstáculos.

La **c/Agustí Alaman i Rodrig** (norte del Campus) presenta aceras estrechas en el lado del Campus debido a la presencia del carril-bici. Además, la presencia de abundantes motos mal aparcadas en la acera dificulta enormemente la circulación peatonal.

En el Camino de Vera, el itinerario peatonal es continuo mediante acera sólo en el lado del Campus, bastante estrecha en algunos tramos. En las proximidades del acceso A, la anchura libre se reduce más en determinados puntos por la presencia de obstáculos verticales.

2. Red peatonal interior

Red peatonal interior Campus de Gandía

La zona interior del Campus de Gandía es eminentemente peatonal: los accesos al recinto universitario son únicamente peatonales y está prohibida la circulación interior de bicicletas, motos y patinetes, tal y como se indica mediante señal vertical en el acceso A. El acceso en coche y furgoneta no es posible debido a la presencia de bolardos, a menos que sea autorizado por Seguridad y los bolardos sean extraídos de forma puntual.

La **zona peatonal de los edificios norte del Campus** se caracteriza por presentar continuidad y mucha amplitud para la circulación peatonal. Algunos tramos tienen sombra por la presencia de árboles, pero también es posible protegerse del sol al realizar el desplazamiento por el itinerario existente bajo edificios. En algunos tramos se observan algunas discontinuidades en el pavimento.

El **itinerario peatonal desde el aparcamiento P0G hasta el acceso A** se caracteriza por la continuidad peatonal, aceras con amplitud libre suficiente y sombra en su mayor parte.

Con respecto a la **zona sur del campus**, el itinerario peatonal en el edificio H, tanto desde su entrada principal como la entrada desde el aparcamiento en superficie situado al sur del edificio, se caracteriza por la continuidad y la amplitud.

Red peatonal interior Campus de Vera

El Campus de Vera cuenta con una **red peatonal interior amplia y continua**, formada por paseos reservados al tránsito peatonal, pavimentados y conectados con una red de aceras que permiten el desplazamiento de extremo a extremo del recinto universitario, el acceso a los distintos edificios, así como la entrada/salida por la mayoría de los accesos.

Como **excepción** a lo anterior, cabe resaltar la **discontinuidad en los caminos peatonales** en la zona que se encuentra en **obras al sur del edificio 8P**.

Hay zonas con sombra por la presencia de árboles o elementos estructurales de los edificios, pero hay otras que no tienen ninguna protección contra el sol. No existe un itinerario continuo con sombra que permita cruzar el campus. Del mismo modo, no existe un itinerario que permita recorrer el campus protegido de la lluvia.

Existen zonas que constituyen verdaderos **paseos destinados al desplazamiento peatonal**. Son zonas amplias, libres de obstáculos, pavimentadas, señalizadas como de uso peatonal, algunas cuentan con tramos de sombra debido a la presencia de árboles:

- ✓ Paseo central Paul Samuelson – Santiago Calatrava hasta Franco Modigliani-José Saramago

Zona ajardinada con caminos peatonales que la cruzan en sentido longitudinal y transversal, pavimentados, anchos y sin obstáculos. Presencia de árboles que proporcionan zonas con sombra. Aceras laterales anchas y libres de obstáculos. Amplia explanada peatonal frente al Rectorado.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

✓ Fco. Fernández Ordóñez – Jacques Yves Cousteau

Zona ajardinada con camino pavimentado, ancho y sin obstáculos, que la cruza en sentido longitudinal, con sombra. Tiene una explanada central peatonal muy amplia, y un camino transversal pavimentado a la altura del Colegio mayor, ancho y libre de obstáculos. Varios caminos laterales no pavimentados (espontáneos) cruzan la zona ajardinada. Acera lateral muy amplia sin obstáculos frente al edificio 6G.

✓ Calle Enric Valor

Zona pavimentada con espacio libre para la circulación peatonal. Algunos árboles ofrecen sombra.

✓ Federico Mayor Zaragoza – José Antonio Marina- Plaza Álvaro Siza

Zona ajardinada con caminos pavimentados, de anchura suficiente y libres de obstáculos. Los árboles dan sombra en algunos tramos. El pavimento de los caminos presenta hendiduras que pueden dificultar el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

✓ Calle entre edificios 2 y 4 (calle perpendicular a C/Norman Foster)

Zona ajardinada con aceras laterales anchas y libres de obstáculos. Caminos pavimentados que cruzan la zona ajardinada. Hay algunos árboles que dan sombra.

✓ Área peatonal-ajardinada edificios 5 (ETSII)

Itinerarios centrales peatonales en zona ajardinada conectados con 4 aceras laterales a los edificios de la zona, que cuentan con árboles que dan sombra. Los caminos están pavimentados, no tienen obstáculos verticales; las aceras laterales presentan mucha anchura libre, aunque se encuentran algunas motos mal estacionadas y aparcabici que no obstaculizan el paso.

✓ Tramo Acceso M – C/ Santiago Grisolia – Emilio Attard – Acceso F

Desde el acceso M, una acera de anchura suficiente conecta con una zona peatonal muy amplia que cuenta con dos aceras muy amplias y libres de obstáculos. Hay algunos árboles que dan sombra en este tramo. Explanada central peatonal muy amplia, y tramo peatonal muy amplio hasta acceso F con algunos árboles que dan poca sombra.

✓ Valentina Tereshkova – Juan Fco. Gálvez Morros

Zona muy amplia y libre de obstáculos para el desplazamiento peatonal, constituida por una franja central de adoquines (pavimento irregular) y dos aceras laterales. No hay árboles que proporcionen sombra. Tres caminos pavimentados comunican con la acera de la c/ José Calavera Ruiz entre los edificios 7A-7D, 7D-7F y 7F-7G.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

✓ Oeste edificios 8G, 8E y 8B

Amplio camino peatonal pavimentado y libre de obstáculos, aunque las ranuras existentes en el pavimento pueden dificultar el desplazamiento para personas con movilidad reducida. No hay árboles que den sombra. Está comunicado mediante caminos pavimentados y rampas (pavimento irregular) con los edificios 8B, 8E y 8G, y con una nueva zona ajardinada mediante un camino amplio y libre de obstáculos.

✓ Norte edificios 8F, 8J y 8P

Amplio camino peatonal pavimentado y libre de obstáculos que da continuidad desde la ZP2 hasta la ZP9, completando el eje este-oeste que cruza el campus. En el tramo que discurre al norte del edificio 8P, conecta con la nueva zona ajardinada ejecutada en el parking P8A, en la que la vegetación comienza a proporcionar cierta sombra.

Del análisis de los **itinerarios más destacables entre los edificios** se desprende:

- ✓ Aceras Edificios Informática: Zona de antigua construcción. La disposición de los edificios hace que el itinerario peatonal alrededor de ellos sea un auténtico laberinto. Se hace difícil la movilidad en esta zona.
- ✓ Aceras Edificios Arquitectura, Caminos y Telecomunicaciones: Zona de antigua construcción. El itinerario peatonal describe frecuentes cambios de dirección. La disposición de los edificios no permite disponer de paseos peatonales rectos y amplios como en otras zonas del Campus más recientes.
- ✓ Aceras Edificios Agrónomos: En esta zona hay edificios de antigua y reciente construcción. Zonas ajardinadas y aceras amplias y libres de obstáculos para el desplazamiento peatonal.
- ✓ Aceras Edificios Industriales: Zona de antigua construcción. La disposición de los edificios no permite disponer de paseos peatonales rectos y amplios como en otras zonas del Campus más recientes.
- ✓ Aceras Edificios Institutos: **Nueva zona ajardinada** con gran espacio libre para el desplazamiento peatonal, construida **ocupando gran parte del parking P8A**, y que cuenta con árboles que empiezan a dar sombra. Por otra parte, existe una zona en obras al sur del edificio 8P, en la que **se interrumpe el pavimento, por lo que no es posible el desplazamiento peatonal**.

De **las aceras del vial interior para el tráfico rodado** se puede concluir que la continuidad peatonal está garantizada, la anchura de la banda libre para la circulación peatonal es muy variable, existen restos de carril bici que dan lugar a confusión en varios puntos y no siempre existen árboles que proporcionen sombra.

El resumen de cada tramo sería:

UNITAT DE MEDI AMBIENT

✓ Tramo C/ Adolfo Suarez González

Existe continuidad peatonal desde acceso P por ambas aceras. La acera oeste es amplia en casi todo su recorrido y carece de sombra. La acera este es muy estrecha y presenta algunos árboles que proporcionan sombra en algunos tramos. Tres pasos de peatones conectan ambas aceras a lo largo del vial dando continuidad al itinerario.

✓ Tramo C/Princesa Muna Al Hussein

La acera oeste constituye un tramo en zigzag con abundantes obstáculos (señales, bancos, palmeras) que reducen la anchura libre peatonal frente al edificio 1G, dificultando el desplazamiento. Además, hay restos de carril bici en esta acera. La acera este presenta una amplia zona peatonal libre de obstáculos frente a acceso a Rectorado. Ambas aceras están conectadas mediante un paso de peatones.

✓ Tramo desde acceso A por c/ Joaquín Rodrigo Vidre hasta rotonda

Dos aceras muy amplias y libres de obstáculos, con árboles que dan sombra en algunos puntos, y conectadas mediante un paso de peatones.

✓ Tramo C/Alicia Alonso

Aceras de anchura suficiente, aunque con obstáculos en algunos puntos. Existen marcas de carril bici sobre la acera oeste. La continuidad peatonal se garantiza mediante pasos de peatones. Los árboles existentes en la acera oeste proporcionan sombra en ese lado.

✓ Tramo C/ Vicente Aguilera

Aceras amplias, libres de obstáculos, pero sin sombra en casi todo el recorrido. La continuidad se garantiza mediante pasos de peatones.

✓ Tramo C/Gianluigi Colalucci

Acera norte muy amplia libre de obstáculos; hay árboles que dan sombra en un tramo. La acera sur se estrecha debido a la presencia del parking P3A pero sigue teniendo anchura suficiente, pero sin sombra. Tres pasos de peatones comunican ambas aceras a lo largo del tramo.

✓ Tramo aceras C/Luis Blanes – Vicente Ferrer

Acera norte muy ancha y con árboles que dan cierta sombra. La acera sur presenta irregularidades en el pavimento, hay restos de carril bici y de otras actuaciones sobre la acera; no tiene continuidad en los puntos de cruce de vehículos para acceder al parking P5A. Ambas aceras están conectadas mediante un paso de peatones.

✓ Tramo aceras c/José Calavera Ruiz

Aceras anchas y sin obstáculos. Presentan restos de carril bici que pueden dar lugar a confusión. Hay algunos árboles que proporcionan algo de sombra. Un paso de peatones que permite el cruce del vial en José Calavera Ruiz, conectando ambas aceras.

UNITAT DE MEDI AMBIENT

✓ Tramo aceras c/Pedro Duque

Acera norte muy ancha y sin obstáculos, que presenta restos de carril bici. La acera sur es una senda estrecha segregada sobre la calzada y protegida mediante barra metálica. Ambas aceras están conectadas mediante un paso de peatones y tienen árboles que dan sombra.

✓ Tramo aceras c/Luis García Lorente/Kisshomaru Uesiba

Aceras anchas y sin obstáculos, que presentan restos de carril bici, y están conectadas mediante paso de peatones. Hay algunos árboles que proporcionan algo de sombra.

✓ Tramo acera edificio 9D (cafetería El Trinquet) - acceso I

Acera ancha y libre de obstáculos, conectada mediante pasos de peatones cada vez que se interrumpe por el cruce del vial que rodea el edificio 9B, y en el cruce del vial hacia las plazas de aparcamiento. Tiene marcas de carril bici.

VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS EXTERNALIZADOS

1. Acceso y parada de vehículos de mercancías

Campus de Alcoy

El Campus de Alcoy tiene una implantación urbana y por tanto el acceso de vehículos de mercancías se realiza a través de las calles del municipio adyacentes a los edificios universitarios. Como se trata de una trama de casco antiguo con **calles estrechas y de preferencia peatonal, las operaciones de carga y descarga se ven dificultadas.**

En las proximidades de los **edificios Ferrándiz y Carbonell** del campus, el ayuntamiento ha dispuesto dos posibilidades:

- ✓ Itinerario formado por las calles Sant Doménech y Joan Cantó, de acceso restringido excepto para vehículos autorizados, **con horario definido para la carga y descarga**: Lunes -Viernes de 8.30-10.30 y 19.30-20.30, y Sábados de 8.30-10.30. No hay zonas concretas de parada establecidas en esas vías.
- ✓ Zona de carga y descarga delimitada mediante señal horizontal y vertical en la c/Zorrilla, con uso regulado desde las 8.00-12.00 y 17.00-19.00. Es muy estrecha; las furgonetas exceden la anchura, dificultando la circulación por el vial.

Se observa la **parada habitual indebida** de los vehículos de mercancías **sobre la acera de acceso a la Plaza Ferrándiz i Carbonell desde la Plaza Mossèn Josep.**

El **edificio Georgina Blanes**- Pabellón Polideportivo- Centro de Innovación e Investigación cuenta con un itinerario de acceso para vehículos de mercancías ubicado junto al acceso al parking subterráneo del edificio, aunque no se observa **ninguna zona delimitada para la carga y descarga** en el interior.

Campus de Gandía

El acceso de vehículos de mercancías en la zona peatonal del campus se realiza mediante **autorización del servicio de Seguridad**, quien actúa **suprimiendo los bolardos** en determinados puntos de forma temporal. Existen bolardos extraíbles en el **acceso A** en la zona norte del campus, y bolardos abatibles en la rampa que conecta el edificio H con el aparcamiento en superficie ubicado al sur.

La carga y descarga de mercancías de la Cafetería del Campus se realiza desde la C/ Polígono Universidad, donde existe **una zona** reservada para ello. Se observa la presencia de **coches ocupando hasta saturar la zona de carga y descarga**.

Campus de Vera

Se dispone de **7 accesos exclusivos** para vehículos de transporte de mercancías dentro del Campus de Vera, cuyo acceso se encuentra **regulado** mediante barrera/puerta. Cubren la totalidad del campus aunque **se concentran mayoritariamente en el lado norte**.

Están **regulados mediante puertas/barreras**, gestionadas por el servicio de Seguridad, servicio de mantenimiento, un departamento universitario o una concesión (cafetería). En general, no se encuentra señalizado que se trate de accesos para uso exclusivo de vehículos de mercancías autorizados.

El **Campus de Vera** dispone de **13 de zonas habilitadas para la carga y descarga** de mercancías, distribuidas por todo el recinto, aunque están **más concentradas en la mitad oeste** del campus. Como la mayoría de ellas **no disponen de plazas delimitadas**, no es posible indicar una oferta total de plazas.

Al 62% de las zonas (1, 3, 4, 5, 7, 9, 11 y 12) **se accede mediante accesos regulados mediante barrera/puerta**, gestionados por el servicio de Seguridad, o bien por las concesiones de las cafeterías. Al resto (zonas C/D 2, 6, 8, 10 y 13) es posible acceder por puntos no exclusivos para vehículos de mercancías, es decir, compartidos con otros vehículos a motor.

Aunque el **85% de las zonas tiene señalización vertical**, **solo el 40%** de las zonas tiene **indicación del tiempo máximo de parada**. En aquellas que indican el tiempo de parada, se establece un periodo de **10 minutos**; sin embargo, el Reglamento de Circulación y Estacionamiento de la UPV establece un periodo de **20 minutos** para estas operaciones (artículo 5.5). **Solo el 46% de las zonas tiene señalización horizontal**.

La ocupación observada muestra que **no hay problemas de saturación** de las zonas de carga y descarga del Campus de Vera.

Se observa la presencia de **vehículos parados o realizando operaciones de carga y descarga en zonas no habilitadas** para ello. Estas operaciones están permitidas en zonas no habilitadas para ello si se dispone de la **autorización de acceso a la zona peatonal emitida por el personal de Seguridad**. El control de estos vehículos también es responsabilidad del personal de seguridad.

2. Desplazamiento de vehículos de servicios externalizados

Por necesidades de **mantenimiento, limpieza y seguridad**, algunos vehículos de los servicios externalizados requieren **circular de manera habitual por las zonas peatonales**. La sistemática que sigue la UPV para el control de estos desplazamientos se basa en un **proceso de autorización** de circulación por las zonas peatonales y **vigilancia** de cumplimiento según lo establecido en el **Reglamento de Circulación y Estacionamiento**.

Por otra parte, la UPV tiene como objetivo fomentar que las empresas que trabajan habitualmente en el campus utilicen **modos de transporte sostenibles**. Para ello **ha empezado a introducir en los pliegos requisitos en este sentido**. Algunas empresas ya utilizan vehículos sostenibles, como la **empresa de Seguridad en el Campus de Vera que utiliza motos eléctricas**, en cambio otras utilizan vehículos que utilizan combustibles fósiles y hacen mucho ruido.

ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

Emisiones de CO₂

Las emisiones de CO₂ derivadas de la movilidad de la población universitaria son **1.731 tCO₂/año en el Campus de Alcoy, 1.360 tCO₂/año en el Campus de Gandía y 15.907 tCO₂/año en el Campus de Vera**.

La mayor fuente de emisiones de CO₂ derivada de la movilidad de la población universitaria se debe a la utilización del coche.

Comparando con los cálculos realizados a partir de la encuesta de 2015, se observa:

- En valor absoluto se reducen las emisiones considerablemente en los tres campus (12% en Alcoy, 7% en Gandía y 10% en Vera).
- En valor relativo, considerando la población de cada campus, las variaciones son muy pequeñas en Alcoy y Vera, mientras que en Gandía se observa un incremento del 10,7%.

Consumo de energía

El consumo energético derivado de la movilidad de la población universitaria es del orden de **657 TEP/año en el Campus de Alcoy, 489 TEP/año en el Campus de Gandía y 6.023 TEP/año en el Campus de Vera**.

La mayor fuente de consumo energético derivado de la movilidad de la población universitaria se debe a la utilización del coche.

Comparando con los cálculos realizados a partir de la encuesta de 2015, se observa:

- En valor absoluto se reduce el consumo energético considerablemente en los tres campus (14% en Alcoy, 4% en Gandía y 8% en Vera).

- En valor relativo, considerando la población de cada campus, las variaciones son muy pequeñas en Alcoy y Vera, mientras que en Gandía se observa un incremento del 14%.

DIAGNÓSTICO CUALITATIVO

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.

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.

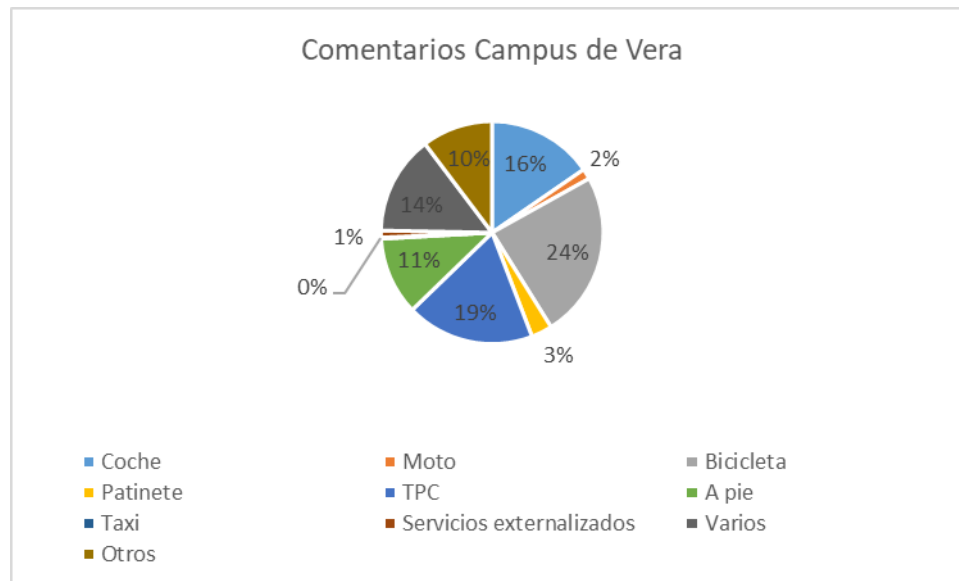
Se han obtenido un total de 3317 encuestas respondidas, 181 en Alcoy, 154 en Gandía y 2982 en Vera (Valencia), obteniéndose una participación muy similar a la obtenida en la encuesta anterior (2015).

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%).



Las cuestiones más repetidas son las siguientes:

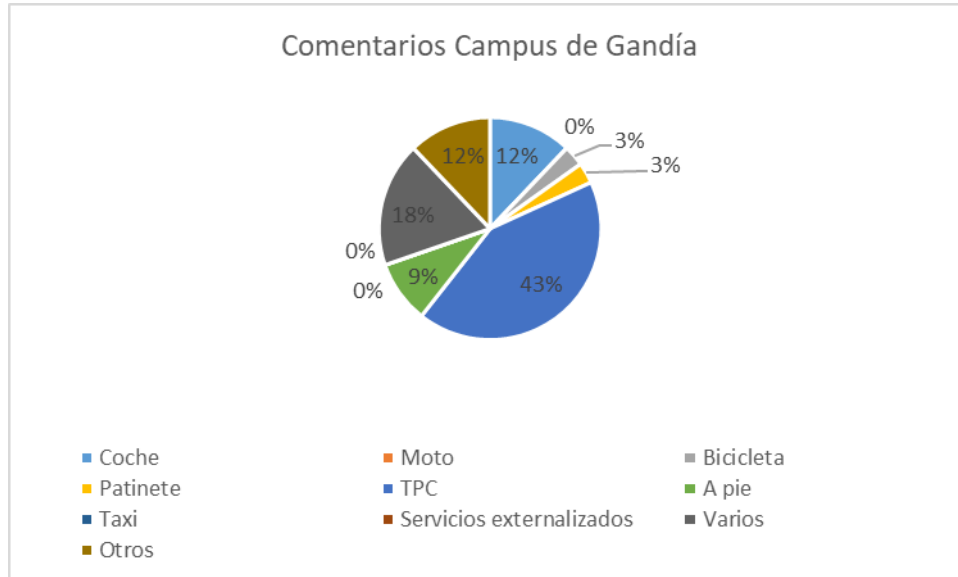
BICI	Sustitución de modelos de aparcabicis hacia U invertida
	Aparcabicis protegidos del sol y de la lluvia
	Robos de bicis. Falta de vigilancia en los aparcabicis del Campus, necesidad de contar con espacios de aparcamiento seguros
	Deficiencias en el carril bici en el interior del campus (estos comentarios 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 EXT.	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

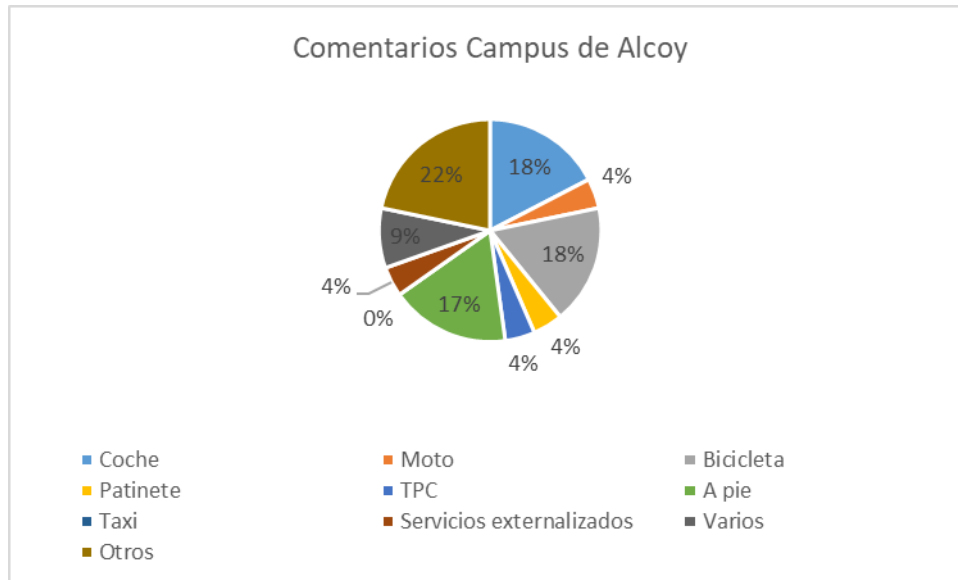
En el Campus de Gandía, tenemos 33 comentarios que están relacionados mayoritariamente con el transporte público (43%).



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. Con respecto a los municipios destacan Ibi (13%), Banyeres de Mariola (9%) y Ontinyent (9%), y después Alicante (6%) 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. Desde Gandía, son mayoritarios los desplazamientos desde los distritos de Platja (45%) y Grao (36%), los más próximos al campus. 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. Por distritos, destacan Algirós (20%) y Benimaclet (12%) y Poblats Maritims (9%), próximos al campus. Por barrios destacan Benimaclet (10%) y L'Amistat (7%). 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. La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00. Salida: 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 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. La entrada a mediodía no es tan significativa. Se observa un pico mucho menor en la franja 15:00-16:00. Salida: 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.</p>	<p>Entrada: pico muy significativo en la franja horaria 8:00-9:00 de la mañana. La entrada a mediodía no es significativa. Salida: 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.</p>
<i>Nº viajes</i>	<p>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.</p>	<p>El nº días/semana promedio es de 4,14; el nº viajes/día es de 2,6. 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. 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 solucionararan 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 solucionararan 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 solucionararan 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 solucionarían 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 solucionarían 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 ir en bici 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 bici si se solucionarían los problemas; el 23% a utilizar el TPC; el 31% en ningún caso dejaría 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 aparcapatinetes 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 día/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.