

**ESTUDIO DE VIABILIDAD  
DE TRANSPORTE COMPARTIDO  
PARA LA  
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA**

**MOBILITAT  
2012 UV**

**MEMORIA.**



**VNIVERSITAT  
ID VALÈNCIA**

**alkime**





# Contenido

1. Introducción.....	10
1.1. Información A La Comunidad Universitaria Del Proyecto De Movilidad Sostenible. 11	
1.1.1. Diseño De Carteles.....	12
1.2. Página Web Del Proyecto.....	16
1.2.1. Objetivos De La Página Web.....	16
1.2.2. Esquema De La Página Web.....	18
1.3. Incentivos Para La Encuesta.....	25
2. Antecedentes.....	27
2.1. Contexto de la movilidad de la Universitat de València.....	28
2.1.2. Cronología.....	32
2.2. La distribución geográfica de la Universitat de València en el área urbana de la ciudad de Valencia.....	66
2.3. Infraestructuras disponibles y medios de transporte utilizados por la Universitat de València.....	69
2.3.3.1. Renfe Cercanías.....	83
2.3.3.2. Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.....	96

2.3.3.3.	Empresa Municipal de Transportes de Valencia.....	107
2.3.3.4.	Autobuses Metropolitanos.....	115
2.3.3.5.	. Eficiencia de los Transportes Públicos.....	126
2.3.3.6.	Calidad de Servicio de los Transportes Públicos. ....	129
2.4.	Infraestructuras de la Universitat de València. ....	132
3.	Encuesta. ....	144
3.1.	Metodología. ....	145
3.2.	Características generales de la población y la movilidad universitaria. ....	149
3.2.1.	Distribución por campus, colectivo y sexo.....	149
3.3.	Lugar de residencia y lugar de trabajo. ....	154
3.4.	Disponibilidad de medios de transporte privados.....	173
3.4.1.	Disponibilidad de automóvil. ....	174
3.4.2.	Disponibilidad de bus. ....	174
3.4.3.	Disponibilidad de valenbisi o similar. ....	175
3.4.4.	Disponibilidad de taxi.....	176
3.4.5.	Disponibilidad de metro. ....	176
3.4.6.	Disponibilidad de bici.....	177

3.4.7.	Disponibilidad de tranvía. ....	178
3.4.8.	Disponibilidad de tren. ....	178
3.4.9.	Disponibilidad de moto. ....	179
3.5.	Reparto Modal De Los Desplazamientos. ....	180
3.5.1.	Desplazamiento en coche. ....	181
3.5.2.	Desplazamiento a pie.....	181
3.5.3.	Desplazamiento en bus. ....	182
3.5.4.	Desplazamiento en metro. ....	182
3.5.5.	Desplazamiento en bici.....	183
3.5.6.	Desplazamiento en tranvía.....	184
3.5.7.	Desplazamiento en valenbisi o similar. ....	184
3.5.8.	Desplazamiento en moto. ....	185
3.5.9.	Desplazamiento en tren. ....	186
3.5.10.	Desplazamiento en taxi. ....	186
3.5.11.	Resumen de los modos de desplazamientos. ....	188

3.6.	Reparto por preferencias en los desplazamientos. ....	190
3.6.1.	Preferencia por el desplazamiento a pie. ....	191
3.6.2.	Preferencia por el desplazamiento en coche. ....	191
3.6.3.	Preferencia por el desplazamiento en bici. ....	191
3.6.4.	Preferencia por el desplazamiento en metro. ....	192
3.6.5.	Preferencia por el desplazamiento en autobús. ....	192
3.6.6.	Preferencia por el desplazamiento en valenbisi o similar. ....	192
3.6.7.	Preferencia por el desplazamiento en tranvía. ....	193
3.6.8.	Preferencia por el desplazamiento en moto. ....	193
3.6.9.	Preferencia por el desplazamiento tren. ....	193
3.6.10.	Grado de satisfacción del medio de transporte utilizado. ....	194
3.7.	Compartir Coche. ....	196
3.7.1.	Comparten coche actualmente. ....	197
3.7.2.	Compartirían coche. ....	197
3.8.	Razones Para Utilizar El Coche Privado. ....	199

3.9.	Desplazamientos Diarios. ....	201
3.10.	Desplazamientos Entre Centros. ....	202
3.11.	Horarios De Salida y Regreso. ....	206
3.12.	Tiempo Invertido En Desplazamientos. ....	214
3.13.	Duración De Trayecto Aceptable. ....	215
3.14.	Alternativas Al Transporte Privado.....	216
3.15.	Medios De Transporte Alternativos. ....	217
3.16.	Medios De Transporte Públicos. ....	220
3.17.	Valoración De Aspectos Relacionados Con El Coche.....	221
3.18.	Valoración De Aspectos Relacionados Con La Moto.....	223
3.19.	Comunicaciones y Movilidad.....	225
4	Conclusiones y propuestas de mejora. ....	227
4.1	Conclusiones.....	228
4.2	Propuestas de mejora. ....	234
4.2.1	Privatizar la primera planta del parking de rectorado y/o una parte del parking del aulario V.....	236

4.2.2	Desarrollar una aplicación para descargar en el smartphone o tablet que permita compartir el coche. ....	238
4.2.3	Ofrecer un servicio de lanzadera mediante autobús con servicio directo desde determinados puntos de la ciudad a los campus.....	242
4.2.4	Potenciar el uso de la bici y bici eléctrica. ....	254
4.2.5	Dotar de un mínimo de infraestructura las zonas de aparcamiento para que los usuarios de vehículos eléctricos puedan recargarlos.....	260
4.2.6	Facilitar coches eléctricos para desplazamientos entre centros.....	264
4.2.7	Control de flota y carga. ....	265
4.2.8	Carril bici.....	266
4.2.9	Aparcabicis. ....	268
4.2.10	La motocicleta. ....	271
4.2.11	Transmitir a las empresas de transporte público FGV y EMT. ....	273
4.2.12	Solicitar a FGV.....	274
4.2.13	Llegar a un acuerdo con alguna empresa de Mobility Sharing .....	274
4.2.14	Solicitar a la Consellería de Infraestructuras y Transporte.....	275





# **1.Introducción.**

## **1.1. Información A La Comunidad Universitaria Del Proyecto De Movilidad Sostenible.**

El proyecto se focaliza en el personal de la Universidad de Valencia, y en concreto sus recursos humanos como son, personal docente e investigador y personal de administración y servicios.

Para informar se han desarrollado un conjunto de presentaciones del proyecto en el ámbito universitario, coincidiendo con otros actos de la agenda de Vicerrectorado de Sostenibilidad e Infraestructuras de la Universidad de Valencia.

El objetivo ha sido doble: por un lado dar a conocer la campaña que se ha realizado, y por otro fomentar la colaboración en la realización de la encuesta de opinión para lograr la consecución de los objetivos planteados.

A través de los medios que la propia Universidad de Valencia dispone para la información masiva a todos sus miembros, se ha dado a conocer la existencia del proyecto de movilidad. El envío de correos masivos nos ha permitido informar uno a uno a todos los miembros de la universidad. Esto se ha reforzado con la pegada de carteles que se han diseminado por toda la Universidad y el reparto de octavillas..



### 1.1.1. Diseño De Carteles.

A los efectos de informar acerca del proyecto se ha diseñado un conjunto de carteles en tres formatos diferentes:

- Formato octavilla con un total de 600 unidades distribuidas por los campus de a universidad.
- Formato A4, con un total de 200 unidades distribuidas por los Campus de la Universidad de Valencia.
- Formato A3. con un total de 100 unidades distribuidas por los campus de la Universidad de Valencia.

Los campus a los que hacemos alusión son:

Campus de Tarongers.

Campus de Blasco Ibáñez.

Campus de Burjassot-Paterna.



Relació de localitzacions on s'ha promogut el projecte:

Escola Universitària d'Infermeria "Nuestra Señora del Sagrado Corazón

Fundació Universitat-Empresa ADEIT

Tenda de la Universitat

Patronat Sud-Nord. Solidaritat i Cultura

Patronat d'Activitats Musicals

Patronat Martínez Guerricabeitia

Voluntariat cultural

Patrimoni cultural

Institut d'Història de la Medicina i de la Ciència López Piñero

Centre Universitari EDEM

Jardí Botànic

Amics i antics alumnes

[IDOCAL]

(ERI-Lectura)

Col·legi Major "Lluís Vives"

Institut Universitari de la Creativitat i Innovacions Educatives

Institut Universitari d'Estudis de la Dona

Institut Interuniversitari de Filologia Valenciana

Institut Interuniversitari de Llengües Modernes Aplicades (IULMA)

Unitat per a la integració de persones amb discapacitat

Facultat de Medicina i Odontologia

Facultat de Psicologia

Facultat de Geografia i Història

Facultat de Filosofia i Ciències de l'Educació

Institut "Confucio"

Facultat de Filologia, Traducció i Comunicació

Centre de documentació europea

Facultat de Ciències de l'Activitat Física

Facultat de Fisioteràpia



Facultat d'Infermeria i Podologia  
Fundació General  
(OPAL)  
Clínica Odontològica  
Fundació Lluís Alcanyís  
Centre d'Idiomes  
Col·legi Major "Lluís Vives"  
Institut Valencià d'Infertilitat (IVI)  
Clínica Podològica  
Unitat d'Optometria  
Clínica Nutricional  
Centre universitari de diagnòstic i atenció primerenca  
Facultat de Magisteri  
Institut Interuniversitari d'Economia Internacional  
(IUDESCOOP)  
Facultat de Ciències Socials  
Facultat de Dret  
Facultat d'Economia  
Institut de Criminologia i Ciències Penals  
(ERI-Sostenibilitat)  
Residència Universitària Damià Bonet  
(ERI-CES)  
Centre de Formació i Qualitat Manuel Sanchis Guarner  
Institut de Drets Humans  
(Polibenestar)  
[INTRAS]  
Institut Interuniversitari de Desenvolupament  
Escola Universitària d'Infermeria "La Fe "  
Centre internacional de Gandía  
Facultat de Farmàcia  
Escola Tècnica Superior d'Enginyeria



Facultat de Ciències Biològiques

Facultat de Ciències Matemàtiques

Facultat de Física

Facultat de Química

(BIOTECMED)

(IDM)

Centre d'Investigació sobre la Desertificació

Florida Universitària

Laboratori de Processament d'Imatges (IPL)

Institut de Física Corpuscular (IFIC)

(IRTIC)

ICMUV

ICMOL

Observatori Astronòmic

Institut Cavanilles

Parc Científic

Se ha entregado siempre que ha sido posible en mano a los responsables de los edificios o bien se han colgado en los lugares destinados a tal efecto.

En muchos casos se han entregado por departamentos de forma directa, comentando el objeto de la campaña y del proyecto.



## 1.2. Página Web Del Proyecto.

La encuesta de movilidad de la comunidad universitaria se ha alojado en una página web general:

Página Web <http://www.mobilitat2012uv.es/>

El portal web se ha dividido en 2 partes diferenciadas:

- Menú Principal, en la parte superior de la página. Este menú consta de 7 enlaces: Inicio, Encuesta, Transporte, Medio Ambiente, Inventario, Resultados, Contacto.
- Página Principal, donde se colocan iconos con breves noticias sobre el entorno de la movilidad ecológica y futurista, que pretende divulgar las nuevas tecnologías del transporte y hacer atractivo el portal.

### 1.2.1. Objetivos De La Página Web.

La Creación de una página Web que va a ser uno de los pilares del proyecto, y que tiene varios objetivos ligados a ella:

1. Informar del proyecto que se ha emprendido.
2. Plataforma informativa que nos permita sensibilizar del problema a la comunidad Universitaria.
3. Llevar el registro electrónico de las encuestas.
4. Conocer los resultados tanto de la evolución de la campaña, en función de las encuestas que se van respondiendo, como de los resultados parciales de la misma. Esto nos va a permitir en todo momento conocer la evolución y poder tomar medidas correctivas dado el caso, tales como promocionar el acceso al portal en el caso que





no se estén respondiendo encuestas a buen ritmo, apoyar la difusión con publicidad gráfica, etc.

5. Portal en el que el personal participante podrá colgar información (previa autorización del administrador Web).
6. Portal de divulgación de noticias relacionadas y relevantes con el tema.
7. Plataforma que sustentará el futuro servicio de gestión de coche compartido.



## 1.2.2. Esquema De La Página Web.



VNIVERSITAT  
ID VALÈNCIA

CAMPUS SOSTENIBLE

Castellano

[Inici](#) | [Enquesta](#) | [Transport](#) | [Inventari](#) | [M.Ambient](#) | [Resultats](#) | [Contacte](#)

# MOBILITAT 2012



## MILLORA LA TEUA MOBILITAT

### Benvinguda

La universitat en el seu afany de continuar millorant a posat en marxa la campanya 'fes la teua petjada verda' dins del seu pla de millora de mobilitat. L'arreglada de dades es realitzarà a través d'una enquesta telemàtica des d'este portal web. L'objectiu de la present iniciativa és contribuir a un transport ecològic i sostenible, proposar millores on troba deficiències i facilitar la implantació dels transports ecològics.

Gràcies per la seua atenció



### Car Pooling

Informació sobre cotxe compartit.

- ▶ [Universitat de Valladolid inicia el seu plan "compartir vehicle".](#)
- ▶ [Universitat de Murcia posa en marxa el plan Versicar 2.](#)
- ▶ [La UC impulsa un sistema per a promoure el cotxe compartit.](#)

### Projectes Futuristes

Tramvia 2030?



3D Fast Bus



ULTra



Monorail Bike



Levi Car



H2 Car



Electric Car



Jet Pack



### Notícies

**01**

Universitat Carlos III, Excel lent en eficiència energètica.

**02**

UAH primera universidad espanyola en polítiques mediambientals.

**03**

El Ministeri aprova els primers 40 'Projectes Clima' del Fons de Carboni.

**04**

Multat per arregar a les seues dos filles amb bici a l'eixida del col legi.

**05**

Nou rècord de gasos d'efecte hivernacle.

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València. Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00



VNIVERSITAT  
D VALÈNCIA CAMPUS SOSTENIBLE

Castellano

[Inici](#) | [Enquesta](#) | [Transport](#) | [Inventari](#) | [M.Ambient](#) | [Resultats](#) | [Contacte](#)

## MOBILITAT 2012

### MILLORA LA TEUA MOBILITAT

### Transports

En este apartat podrà trobar informació referent als combustibles, potència, capacitat, petjada de CO2, etc. dels diferents mitjans de transport tant públics com privats

Gràcies.

#### Mitjans De Transport

Els mitjans de transport, fan referència genèrica a la forma en la qual es du a terme l'acció del transport. Genèricament els mitjans de transport es poden classificar en 3: aquàtics, aeris i terrestres. Encara que ja existeix el cotxe-avió i en la nostra ciutat podríem utilitzar algun mitjà de transport aquàtic per a realitzar els nostres desplaçaments, en la present pàgina ens centrarem en els transports terrestres per ser els de major rellevància per al cas de la contaminació de la ciutat.

#### Bus

Ací trobarà informació referent a les emissions del transport urbà en autobus, fent focus en l'EMT de València.

[Veure mes...](#)

#### Tren

Ací trobarà informació referent a les emissions de CO2 dels trens gestionats per Renfe.

[Veure mes...](#)

#### Cotxe

Ací trobarà informació referent a les emissions de CO2 dels turismes.

[Veure mes...](#)

#### Metre

Ací trobarà informació referent a la flota del metre i les emissions de CO2 dels trens del metre.

[Veure mes...](#)

#### Moto

Ací trobarà informació referent a les emissions de CO2 de les motocicletes.

[Veure mes...](#)

#### Tramvia

Ací trobarà informació referent a la flota del tramvia i les emissions de CO2 dels trens que la componen.

[Veure mes...](#)

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València. Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00




UNIVERSITAT  
DE VALÈNCIA


  
**CAMPUS SOSTENIBLE**
Castellano

[Inici](#) | [Enquesta](#) | [Transport](#) | [Inventari](#) | [M.Ambient](#) | [Resultats](#) | [Contacte](#)

## MOBILITAT 2012



### MILLORA LA TEUA MOBILITAT

## Inventari UV

En estos moments estem realitzant l'inventari d'infraestructures. En este apartat podrà conèixer tot el referent quant a infraestructura que oferix la UV als mitjans de transport a partir de gener de 2013.

Gràcies.



#### Pàrquing Cotxes



Places de pàrquing per a cotxe.

#### Pàrquing Motos



Places de pàrquing per a motos

#### Pàrquing Bicis



Places de pàrquing per a bicis.

#### Pàrquing Minusvàlids



Places de pàrquing per a minusvàlids.

#### Punts De Recarrega



Ubicació de punts de recarrega elèctrica.

#### Miscel·lanis



Informació diversa relacionada amb els aparcaments.

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València, Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00




UNIVERSITAT  
ID VALÈNCIA
CAMPUS SOSTENIBLE
Castellano

Inici
Enquesta
Transport
Inventari
M.Ambient
Resultats
Contacte



## MOBILITAT 2012

### MILLORA LA TEUA MOBILITAT

### Medi Ambient

En este apartat podrà trobar informació relacionada amb el medi ambient.

Gràcies.



#### Emissions Globals Carboni

El Protocol de Kyoto sobre el canvi climàtic<sup>2</sup> és un protocol de la CMNUCC Convenció Marco de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic , i un acord internacional que té per objectiu reduir les emissions de sis gasos d'efecte hivernacle que causen el calentament global: diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>) , gas metà (CH<sub>4</sub>) i òxid nitrós (N<sub>2</sub>O) , a més de tres gasos industrials fluorats: Hidrofluorocarbonos (HFC) , Perfluorocarbonos (PFC) i Hexafluoruro de sofre (SFB) , en un percentatge aproximat del menys un 5%, dins del període que va des de l'any 2008 al 2012, en comparació a les emissions a l'any 1990.

El protocol va ser inicialment adoptat l'11 de desembre de 1997 en Kyoto, Japó però no va entrar en vigor fins al 16 de febrer de 2005.

[Veure mes](#)



#### Efecte Hivernacle

Es denomina efecte hivernacle al fenomen pel qual determinats gasos, que són components d e l'atmosfera planetària, retenen part de l'energia que la superfície planetària emet per haver sigut calçada per la radiació estel lar. Afecta tots els cossos planetaris rocosos dotats d'atmosfera. Este fenomen evita que l'energia rebuda constantment torne immediatament a l'espai, produint a escala planetària un efecte semblant a l'observat en un hivernacle.

En el sistema solar, els planetes que presenten efecte hivernacle són Venus, la Terra i Mart.

[Veure mes](#)



#### Cicle Del Carboni

El cicle del carboni són les transformacions químiques de compostos que contenen carboni en els intercanvis entre biosfera, atmosfera, hidrosfera i litosfera. És un cicle de gran importància per a la supervivència dels sers vius en el nostre planeta, pel fet que d'ell depèn la producció de matèria orgànica que és l'aliment bàsic i fonamental de tot ser viu.

El carboni és un component essencial per als vegetals i animals. Intervé en la fotosíntesi davall la forma de CO<sub>2</sub> (diòxid de carboni) o de H<sub>2</sub>CO<sub>3</sub> (àcid carbònic) , tal com es troben en l'atmosfera. Forma part de compostos com: la glucosa, carbohidrat fonamental per a la realització de processos com la respiració i l'alimentació dels sers vius, i del qual es deriven successivament la majoria dels altres elements.

[Veure mes](#)



Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València, Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00



VNIVERSITAT ID VALÈNCIA CAMPUS SOSTENIBLE

Castellano

[Inici](#) [Enquesta](#) [Transport](#) [Inventari](#) [M.Ambient](#) [Resultats](#) [Contacte](#)

# MOBILITAT 2012

## MILLORA LA TEUA MOBILITAT

### Resultats

En este apartat podrà encontra informació dels resultats obtinguts de l'enquesta de mobilitat de la Universitat de València. La informació estarà disponible a partir de gener de 2013.

Gràcies.

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València, Espanya. Tel (+34) 963 88 41 00



VNIVERSITAT  
D VALÈNCIA  
CAMPUS SOSTENIBLE

Castellano

Inici | Enquesta | Transport | Inventari | M.Ambient | Resultats | Contacte

**MOBILITAT 2012**

**MILLORA LA TEUA MOBILITAT**

Contacte

Si desitja fer-nos arribar algun dubte, comentari o suggeriment, pot fer-ho deval, en l'espai que hi ha reservat.

Gràcies.

Formulari de contacte

Vinculació (PAS, PDI, otros):

Nom:

Telèfon

Email:

Comentaris/dudtes/suggeriments:

Enviar

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46100 València. Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00



VNIVERSITAT  
DQ VALÈNCIA

CAMPUS SOSTENIBLE

Castellano

Inici Enquesta Transport Inventari M.Ambient Resultats Contacte

# MOBILITAT 2012

## MILLORA LA TEUA MOBILITAT

Enquesta Tancada.

L'enquesta esta dirigida exclusivament al PAS i POI de la Universitat de València.  
Com a mostra d'agraïment se sortejaran 3 tablets Android de 10" entre tots els que rellenen l'enquesta.

Sort a tots.

CUPONS GUANYADORS DE TABLET DE 10" SAMSUNG, DIVENDRES 21/12/12:

9s7eKejxPIAiFKZmHd27IQ==

rFYowsw7BhitvOWjaLae3A==

Mps8UJQmxT8NujH/KrjyeQ==

Guanyadors contacten amb [info@mobilitat2012uv.es](mailto:info@mobilitat2012uv.es) abans del 11/1/13

o perdran els seus premis.

Universitat de València - Avda. Blasco Ibañez, 13. 46010 València, Espanya. Tel (+34) 963 86 41 00





### 1.3. Incentivos Para La Encuesta.

Para el incentivo a la participación, se han sorteado un conjunto de Tablet PC posteriormente a la realización de la encuesta. A cada uno de los participantes se le ha entregado un boleto de participación para el sorteo, tras la realización de la encuesta.





## **2. Antecedentes.**

## 2.1. Contexto de la movilidad de la Universitat de València.

### 2.1.1. La distribución de la comunidad universitaria en los campus.

En el curso 2010-2011 el conjunto de la población universitaria estaba formada por 66.408 personas, de las cuales el 59% (46.048) eran estudiantes de grado, siendo estos el colectivo más numerosos de estudiantes a los que hay que añadir los estudiantes de postgrado (12.670), los estudiantes de intercambio (1.901) procedentes tanto de otros países como de otras universidades españolas, personal docente e investigador (PDI, 3.961), y personal de administración y servicios (PAS, 1.828 personas).

	Curs 08/09	Curs 09/10	Curs 10/11
<b>ENSENYAMENT</b>			
Alumnat de Grau als centres propis	45.815	46.358	46.048
Alumnat de Grau als centres adscrits	1.105	1.149	1.378
Alumnat de Màsters Universitaris	2.150	4.063	4.534
Alumnat de Doctorat RD 1393/2007	338	761	1.140
Alumnat de Doctorat RD 778/1998	1.830	2.417	1.917
Alumnat de Postgraus propis	4.358	5.142	5.079
Beques de Grau concedides	9.146	9.356	10.009
Programes d'intercanvi de Grau: alumnat rebut	1.920	1.996	1.901
Programes d'intercanvi de Grau: alumnat enviat	1.315	1.342	1.558
Titulats i titulades de Grau	6.666	6.979	7.779 (*)
Graduats i graduades de Màsters Universitaris	786	1.926	926 (*)
<b>PERSONAL</b>			
Docent i Investigador (PDI)	3.664	3.662	3.961
Administració i Serveis (PAS)	1.773	1.813	1.828

Fuente: Universitat de València



## Evolució dels estudiants i les estudiantes de grau per província de residència familiar i gènere




PROVÍNCIA	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
ÀLAGA [1]	9	78%	8	88%	6	83%	6	83%
ALACANT [3]	2.472	63%	2.537	61%	2.554	59%	2.565	60%
ALBACETE [2]	624	62%	665	59%	722	60%	699	61%
ALMERIA [4]	11	64%	11	64%	16	69%	18	50%
ÀVILA [5]	2	50%						
BADAJOZ [6]	11	45%	17	47%	16	44%	9	33%
BALEARS [7]	117	61%	132	58%	125	53%	99	62%
BARCELONA [8]	32	59%	34	62%	33	67%	30	67%
BISCÀIA [48]	10	60%	10	50%	10	40%	6	33%
BURGOS [9]	11	45%	7	29%	9	56%	9	44%
CÁCERES [10]	10	70%	9	67%	8	63%	11	73%
CADIS [11]	14	43%	11	55%	12	42%	10	40%
CASTELLÓ [12]	1.887	67%	1.893	65%	1.912	63%	1.902	63%
CÈUTA [51]	3	67%	2	100%	2	100%	2	50%
CIUDAD REAL [13]	47	70%	57	67%	64	64%	66	65%
CONCA [16]	405	73%	402	70%	424	68%	446	70%
CÓRDOVA [14]	6	50%	4	50%	4	50%	8	63%
GIRONA [17]	2	50%	3	33%	4	50%	5	40%
GRANADA [18]	8	63%	9	78%	15	53%	12	58%
GUADALAJARA [19]	10	40%	8	50%	7	71%	8	63%
GUIPÚSCOA [20]	11	55%	11	55%	13	62%	9	67%
HUELVA [21]	4	50%	4	50%	6	50%	8	50%
JAÉN [23]	12	83%	17	71%	16	88%	11	82%
LA CORUNYA [15]	6	83%	11	64%	10	50%	10	40%
LA RIOJA [26]	17	59%	17	53%	19	68%	17	88%
LES PALMES [35]	29	69%	35	71%	33	67%	40	60%
LLEIDA [25]	1	100%	4	25%	2	100%	1	100%
LLEÓ [24]	5	80%	3	100%	5	80%	8	88%
LUGO [27]	6	50%	2	0%	3	67%	2	100%
MADRID [28]	48	54%	57	56%	62	52%	65	60%
MÁLAGA [29]	10	50%	9	56%	13	62%	16	63%
MELILLA [52]	4	100%	3	100%			1	0%
MÚRCIA [30]	198	53%	170	53%	164	52%	172	53%
NAVARRA [31]	10	80%	8	63%	9	67%	9	67%
ORENSE [32]	1	100%	1	100%	1	0%	2	50%
OSCA [22]	10	70%	9	78%	10	70%	12	75%
OVIEDO [33]	7	57%	5	80%	8	75%	4	75%
PALÈNCIA [34]	1	100%	1	100%			2	0%
PONTEVEDRA [36]	13	54%	12	50%	6	17%	15	47%
SALAMANCA [37]	4	25%	10	60%	11	55%	8	38%
SANTANDER [39]	9	67%	12	58%	9	44%	4	75%
SARAGOSSA [50]	57	68%	61	61%	63	63%	59	68%
SEGÒVIA [40]	2	50%	2	50%			1	0%
SEVILLA [41]	11	45%	13	46%	17	47%	20	40%
SÒRIA [42]	3	67%	6	83%	4	75%	5	80%
TARRAGONA [43]	14	57%	17	53%	20	40%	21	38%
TENERIFE [38]	31	61%	23	52%	22	41%	20	45%
TEROL [44]	308	65%	318	63%	313	60%	309	62%

Fuente: Servicio De Informática - Universitat de València



PROVÍNCIA	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
TOLEDO [45]	19	68%	17	71%	23	70%	21	71%
VALÈNCIA [46]	37.614	60%	37.399	58%	37.609	58%	37.719	59%
VALLADOLID [47]	10	80%	12	50%	12	33%	17	59%
ZAMORA [49]	1	100%	3	67%	8	50%	6	50%
NO INFORMAT [99]	1.564	69%	1.724	66%	1.924	63%	1.523	67%
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>	<b>61%</b>	<b>45.815</b>	<b>59%</b>	<b>46.358</b>	<b>58%</b>	<b>46.048</b>	<b>59%</b>



Agrupació	07/08	08/09	09/10	10/11
	82,26%	81,63%	81,13%	81,91%
	12,88%	13,35%	13,40%	13,23%
	1,44%	1,26%	1,32%	1,55%
Desconeguda	3,42%	3,76%	4,15%	3,31%
<b>Total</b>	<b>45.731</b>	<b>45.815</b>	<b>46.358</b>	<b>46.048</b>

Fuente: Servicio De Informática - Universitat de València



El patrimonio cultural reunido por la Universidad de Valencia durante más de cinco siglos es variadísimo, tanto arquitectónicamente como de objetos son un legado histórico de extraordinario valor ya que representa el testimonio de la trayectoria seguida desde su constitución y el esfuerzo y colaboración de muchas personas que de una u otra manera ayudaron a la consolidación, exaltación y expansión de la Universidad.

La procedencia del patrimonio es muy diversa desde la propia Universidad y donaciones procedentes de sus miembros y exalumnos.

La población universitaria se encuentra actualmente repartida en tres campus principales, ubicados en distintas localizaciones dentro del Área Metropolitana de Valenciana (campus de Tarongers, campus de Blasco Ibáñez y campus de Burjassot-Paterna), además de numerosas extensiones, delegaciones y centros adscritos

El hecho de que existan diferentes ubicaciones dentro de la Universitat de València se debe a que su expansión se a realizado a la par que lo ha hecho la ciudad de Valencia y así viene realizándose desde hace más de 500 años, esto ha derivado en una fragmentación de la Universidad en cuanto a la ubicación de inmuebles.

La historia de la Universitat de València comienza hace más de cinco siglos atrás, concretamente al 30 de abril de 1499 fecha en la que se fundó bajo el nombre de Estudi General, y posteriormente el 23 de enero de 1501 fue reconocida en una bula del papa Alejandro VI para impartir los grados de bachiller y doctor. El 2 de febrero de 1502 se inauguró oficialmente tras una ratificación del rey Fernando el Católico como universidad perteneciente a la corona de Aragón con un modelo medieval compuesto por 6 cátedras: artes, cánones, gramática, leyes, medicina y teología. (M.P. Reig )<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Datos extraídos del libro Historia de la Universidad de Valencia Volumen III, autores: M.P. Reig, J. Correa, P.L. Trobat, P Marzal, J. Palao.



### 2.1.2. Cronología:

#### Estudi general.

1498. Pere Compte interviene en la adaptación de las casa compradas por el Consell para la instalación del Estudi general. La Universidad siempre ha puesto un especial cuidado en la elección de sus arquitectos, ello ha permitido que hoy en día la arquitectura de la Universitat de València forme una colección arquitectónica urbana que abarca todas las épocas.

El Estudi general, inicio su actividad en la actual ubicación del edificio La Nau, donde inicialmente se hallaba una casa con huertas y patios, para posteriormente ampliarlo mediante la adquisición de un par de casas y un horno vecinos. El Estudi inicialmente estaba compuesto por aulas, a las que posteriormente se le añadieron nuevas aulas, teatro, una capilla de la Sapiencia (lugar polivalente donde se celebraban importantes celebraciones religiosas y académicas), una biblioteca, la Real Academia de bellas artes, el laboratorio químico y el observatorio astronómico.

1812. El bombardero de la ciudad por tropas francesas destruyó completamente la biblioteca y gran parte de los edificios

1932. Un devastador incendio destruyó completamente: el museo de historia natural, el aulario de ciencias, el observatorios astronómico, los laboratorios de análisis químico y de química general y la biblioteca de la catedra de historia natural.

1997 y 1999. Exhaustiva rehabilitación al Estudi general que permite que vuelva a recuperar todo su esplendor. (M.P. Reig ).





### **Jardín Botánico.**

Inicialmente se encontraba en un campo junto al Estudi general.

1802. Construcción del actual jardín botánico.

1808. El jardín botánico fue destruido durante el primer ataque a Valencia por tropas francesas y posteriormente se reconstruyó.

1867. El jardín botánico se reforma, se levanta el invernadero de madera, se instalan las estufas de aclimatización y se construye un gran umbráculo sobre 44 columnas de madera.

1900. Se inauguró el umbráculo de hierro, obra del arquitecto madrileño Arturo Mélida. (Reig 1)

### **Facultad de Medicina.**

Inicialmente se encontraba en el Estudi general.

1875. Sebastián Monleón redactó el proyecto de una nueva Facultad de Medicina que debía ser instalada junto al Hospital General. Fallece en 1878 y no puede llevarse a término.

1882. Su obra fue proseguida por su discípulo Antonio Martorell que introdujo algunas modificaciones y lo regularizó y amplió.

1964. Derriban la Facultad de Medicina, donde todavía pueden observarse los restos del tripe arco de entrada y las esculturas y relieves de Aixá, en el jardín público que hoy ocupa sus terrenos, (junto a la biblioteca sita en el antiguo hospital)..

1949. Nueva Facultad de Medicina en Blasco Ibáñez. (M.P. Reig )



## Principios del siglo XX

El aumento notable del número de estudiantes, hace patente las deficiencias y la escasez de las instalaciones del edificio La Nau

1922. El proyecto del arquitecto José Luis Oriol es elegido en un concurso “templo de la ciencia” que agrupará las nuevas Facultades de Medicina y Ciencias y que constituye el más grande y avanzado centro de investigación medico científica.

1932. El incendio de la sección de la Facultat de Ciències y las protestas impulsaron la reanudación de las obras bajo la dirección del arquitecto Mariano Peset Aleixandre.

1940. Se termina la nueva Facultat de Ciències (tras el paréntesis de la guerra civil), en el que hoy es el edificio de Rectorado. También se termina la residencia estudiantil, hoy colegio mayor Luis Vives, proyectado por Javier Goerlich.

El arquitecto madrileño Fernando Moreno Barberá levanta más importantes edificios en las siguientes décadas en el campus de Blasco Ibáñez que transformará el antiguo paseo de Valencia al mar en un auténtico campus universitario.

1949. Se finalizan las obras del Colegio Luis Vives y de la Facultad de Medicina.

1956-1966. Construcción de los laboratoris de la Facultad de Ciències.

1958-1960. Escuela Superior de Ingenieros Agrónomos (hoy Facultad de Psicología).

1960. Finalización de obras de la Antigua Escuela de Magisterio Ausiàs March.

1956-1958. Nuevas Facultades de Derecho.



1960-1969. Nuevas Facultades de Filosofía y Letras.

1991. Instituto de investigación de actividades deportivas.

1995. Pabellón polideportivo.

1998. Escuela de Estomatología.

2002. Biblioteca de Humanidades Joan Reglà

2009. Biblioteca de Ciencias de la Salud Pelegrí Casanova. (M.P. Reig )



Fuente: UV



## Campus de Burjassot.

El campus de Burjassot-Paterna fue creado a fines de los años 1970 sobre uno de los principales ejes de articulación del espacio metropolitano, el eje noroeste, de carácter predominantemente residencial y de servicios, que ha servido de elemento articulador para la descentralización de funciones terciarias vinculadas a la ciudad de Valencia (Feria Valencia, Televisión Valenciana, espacios comerciales, etc.). Aunque próximo al casco urbano de Burjassot, que forma conurbación con la ciudad de Valencia, el campus tiene una situación periférica respecto al núcleo urbano de València, y sus principales medios de transporte enlazan de manera radial con éste, siguiendo la estructura radio céntrica que caracteriza al Área Metropolitana de Valencia. (J.M.A. Puebla)<sup>2</sup>



Fuente: UV

<sup>2</sup> Los hábitos de la movilidad en la Universitat de València (2005-2006), J.M. Albertos Puebla,



1978. Facultad de Matemáticas.

Facultad de Ciencias Biológicas.

Facultad de Química.

Facultad de Física.

1990. Biblioteca Eduard Boscà.

1991. Facultad de Farmacia.

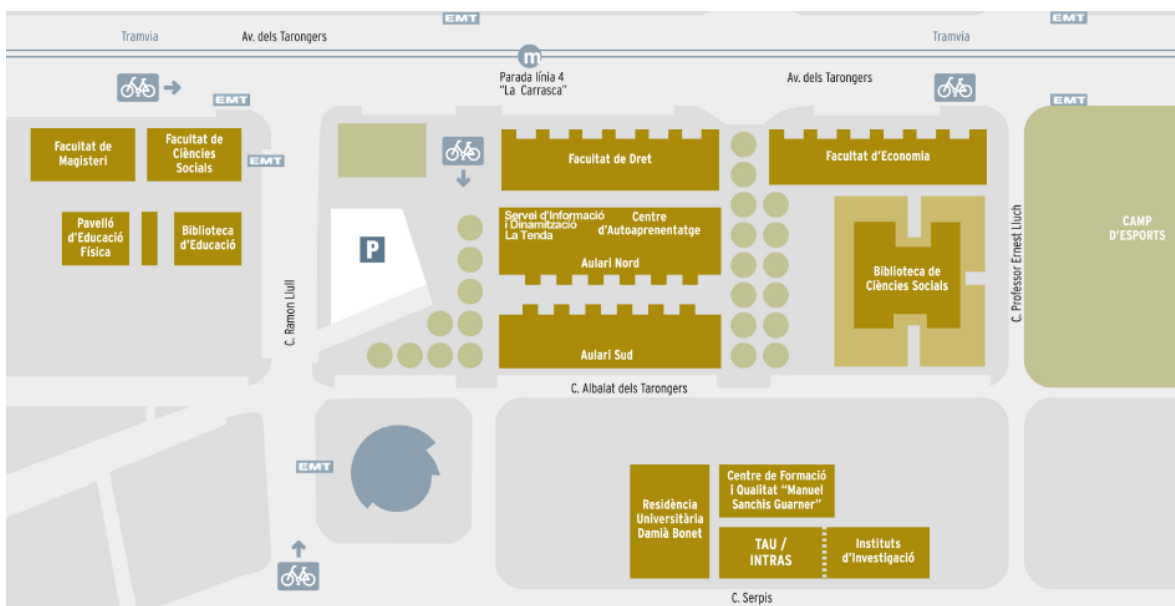
1995. Edificio de Investigación.

2003. ETSE. (Reig 1)



## Campus de Tarongers.

Finalmente, el campus de Tarongers es el de creación más reciente (en torno a 2000). Su creación ha contribuido a compactar el espacio vacío entre la ciudad y el mar que atravesaba el antiguo tren de FEVE, hoy línea de tranvía explotada por FGV, en una zona -la norte- en donde la expansión suburbana ha sido más lenta que a lo largo de otros ejes de la periferia metropolitana. (J.M.A. Puebla)<sup>3</sup>



Fuente: UV

1995. Edificio departamental, levantado por Vicente González Mostoles

1999. Biblioteca de Ciencias Sociales Gregori Maians. (Reig)<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Los hábitos de la movilidad en la Universitat de València, J.M. Albertos Puebla.

<sup>4</sup> Datos extraídos del libro Historia de la Universidad de Valencia Volumen III, autores: M.P. Reig, J. Correa, P.L. Trobat, P Marzal, J. Palao.



Las unidades de **campus**, y en particular la de Blasco Ibáñez, se crea a principios del año 1997, al parecer con la finalidad de coordinar los Centros y Servicios que integraban el campus, así como para poder descentralizar gran parte de la gestión económica tanto de los Centros y Servicios como de aquellos edificios que no pertenecían a ninguno de ellos.

El artículo 46 de los recientes Estatutos de la Universidad de Valencia (Estudi General), aprobados por Decreto 128/2004 de 30 de julio del Consell de la Generalitat, formaliza y menciona la coordinación entre los centros docentes de cada campus, el reglamento que la regulará, la mesa de campus y su composición, así como las materias objeto de coordinación.

El apartado 46.3 de dicho artículo dice que “En cada campus habrá una unidad de gestión”.

El día 10 de septiembre de 1998 se convocó la mesa de decanos y directores del campus de Blasco Ibáñez y se eligió el primer decano coordinador de campus.

Desde su creación y hasta hoy, se sigue trabajando para facilitar al campus aspectos relacionados con la gestión económica, la coordinación entre los distintos Centros, la asignación de espacios comunes, y la atención que el resto de servicios de la Universitat demanda, asumiendo día a día nuevas competencias que justifican y dan entidad propia a la Unidad. (M.P.Reig)<sup>5</sup>



---

<sup>5</sup> Datos extraídos del libro Historia de la Universidad de Valencia Volumen III, autores: M.P. Reig, J. Correa, P.L. Trobat, P Marzal, J. Palao.

### 2.1.3. Reparto por tipo de estudios cursados.

Estudiants i estudiantes de la Universitat de València			
Grau	Total	Homes	Dones
Escola Tècnica Superior d'Enginyeria	1.638	1.308	330
Escola Universitària de Fisioteràpia	715	280	435
Escola Universitària de Magisteri "Ausiàs March"	2.841	668	2.173
Escola Universitària d'Infermeria i Podologia	1.219	280	939
Facultat de Ciències Biològiques	2.041	800	1.241
Facultat de Ciències de l'Activitat Física i l'Esport	804	662	142
Facultat de Ciències Socials	3.184	1.155	2.029
Facultat de Dret	5.981	2.732	3.249
Facultat de Farmàcia	2.305	681	1.624
Facultat de Filologia, Traducció i Comunicació	3.876	1.175	2.701
Facultat de Filosofia i Ciències de l'Educació	2.558	746	1.812
Facultat de Física	772	446	326
Facultat de Geografia i Història	2.566	1.285	1.281
Facultat de Matemàtiques	481	237	244
Facultat de Medicina i Odontologia	2.467	780	1.687
Facultat de Psicologia	2.903	766	2.137
Facultat de Química	986	446	540
Facultat d'Economia	8.711	4.311	4.400
<b>Total Grau</b>	<b>46.048</b>	<b>18.758</b>	<b>27.290</b>
Postgrau	Total	Homes	Dones
Màsters Universitaris	4.534	1.783	2.751
Programes de doctorat R.D. 1393/2007	1.140	534	606
Programes de doctorat R.D. 778/1998	1.917	843	1.074
Postgraus propis	5.079	3.630	1.449
<b>Total Postgrau</b>	<b>12.670</b>	<b>6.790</b>	<b>5.880</b>
<b>Total Universitat de València</b>	<b>58.718</b>	<b>25.548</b>	<b>33.170</b>

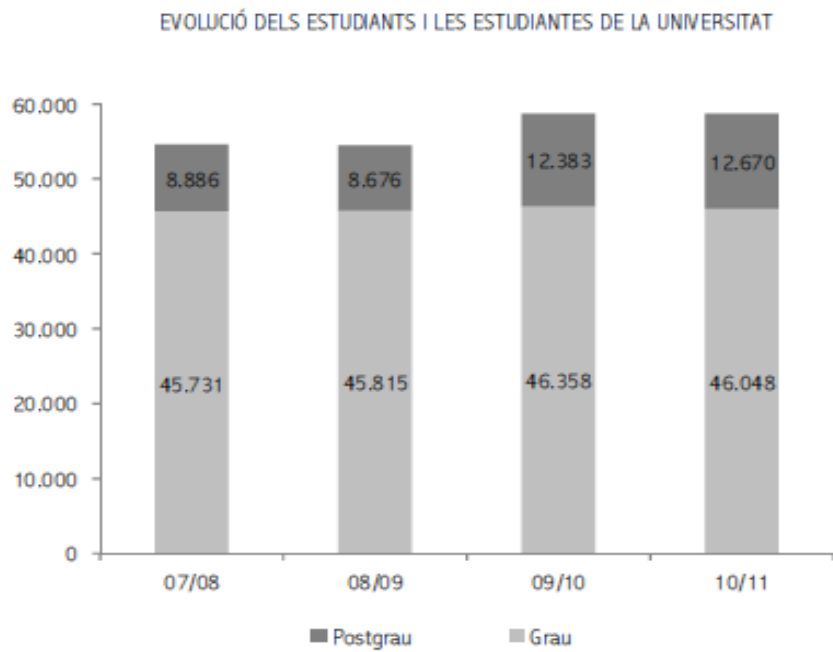
Grau (Centres adscrits)	Total	Homes	Dones
Escola Universitària d'Infermeria "La Fe"	242	39	203
Escola Universitària d'Infermeria de Castelló	220	32	188
Florida - Centre de Formació Cooperativa Valenciana	916	403	513
<b>Total Grau (Centres adscrits)</b>	<b>1.378</b>	<b>474</b>	<b>904</b>

Fuente: Universitat de València

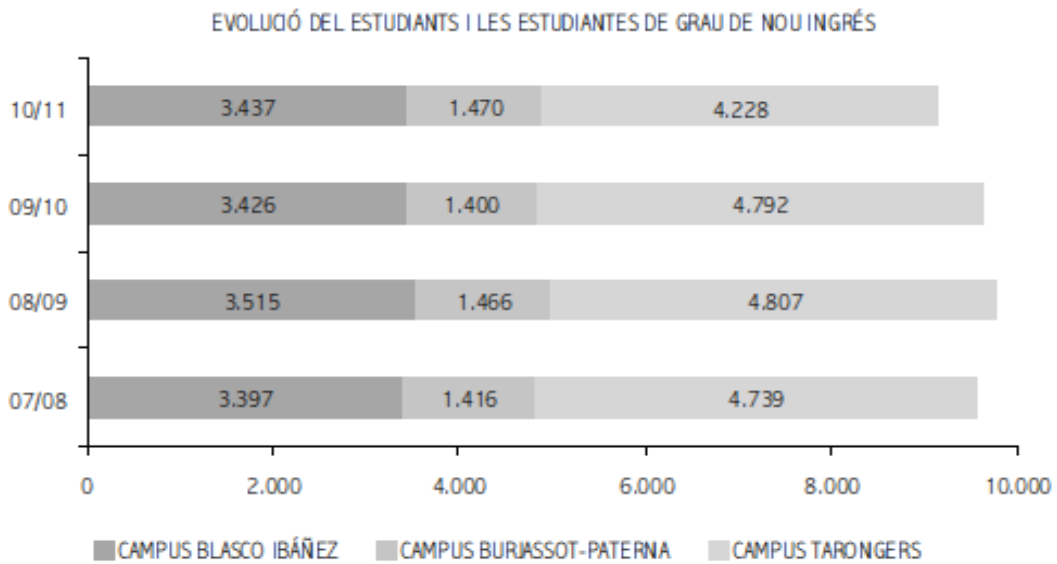




### 2.1.4. Evolución de los estudiantes y de los campus de la Universidad.



Fuente: Universitat de València



Fuente: Universitat de València



Reparto de estudiantes por campus y sexo.

CENTRE	ESTUDI	07/08		08/09		09/10		10/11	
		Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
CAMPUS BLASCO IBÁÑEZ		16.455	68%	16.568	65%	16.804	64%	17.108	65%
CAMPUS BURJASSOT-PATERNA		8.695	55%	8.404	54%	8.275	53%	8.223	52%
CAMPUS TARONGERS		20.581	59%	20.843	57%	21.279	56%	20.717	57%
TOTAL		45.731	61%	45.815	59%	46.358	58%	46.048	59%

Fuente: Universitat de València

### Superficie construida y útil

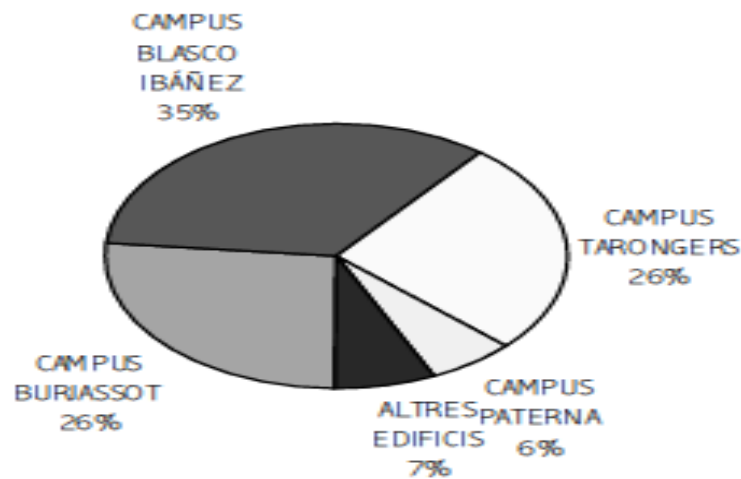
Como puede observarse, es el campus de Blasco Ibáñez el que ocupa una mayor parte de la superficie, tanto útil como construida (246.236 m<sup>2</sup>, un 34% del total), seguido por el campus de Burjassot-Paterna (32%) y el de Tarongers (26%).

Universitat de València per Campus			
Campus	Superficie construida (m <sup>2</sup> )	Superficie útil (m <sup>2</sup> )	% Univ.
CAMPUS BURJASSOT	169.268	152.596	26%
CAMPUS BLASCO IBÁÑEZ	246.236	198.803	34%
CAMPUS TARONGERS	185.253	149.454	26%
CAMPUS PATERNA	39.471	35.323	6%
ALTRES EDIFICIS	48.663	40.475	7%
TOTAL	688.891	576.650	100%

Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento de la Universitat de València



## DISTRIBUCIÓ DE LA SUPERFÍCIE ÚTIL PER CAMPUS



Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento de la Universitat de València

El campus de Tarongers con la menor superficie construida, tiene la mayor concentración de población universitaria (20.717 personas, un 45% del total), PDI (31%).y PAS(11%).

El campus de Burjassot-Paterna, que ocupa el segundo lugar por superficie (32% del total), sólo concentra un 17,9%% de la población universitaria, mientras que el campus de Blasco Ibáñez, con un 26% de la superficie, concentra el 35,6% de la población.

Finalmente, hay que citar los centros denominados "Otras ubicaciones o diseminados" que están formados por: la antigua Escuela Universitaria de Magisterio Ausiàs March, otros equipamientos no docentes (Jardín Botánico, edificio histórico de la Nau, extensión universitaria de Onteniente, el colegio mayor Rector Peset, el palacio de Cerveró, el edificio Amadeo de Saboya, Centro de Formación y Calidad Manuel Sanchis Guarner) a los que se adscribe personal administrativo pero no estudiantes ni personal docente.



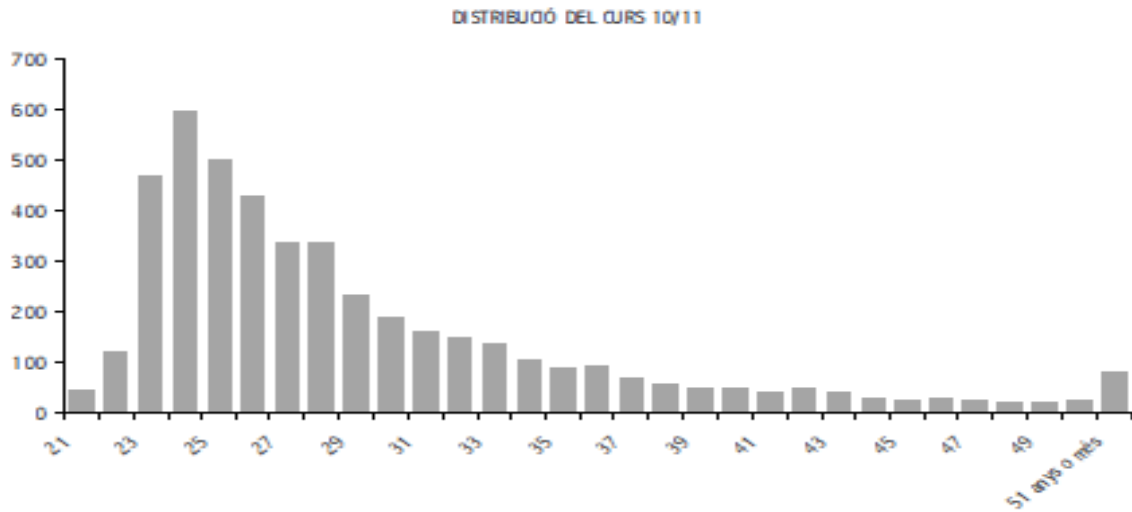
Distribución por Campus, Colectivo y Sexo									
	Campus								Total
	B. Ibáñez	B. Ibáñez	Tarongers	Tarongers	B- Paterna	B- Paterna	Diseminados	Diseminados	
	V	M	V	M	V	M	V	M	
<b>PAS</b>	253	493	69	134	268	520	31	60	1.828
<b>PDI</b>	1.090	732	735	493	545	366	0	0	3.961
<b>Total</b>	1.343	1.225	804	627	813	886	31	60	5.789

En el curso 2010-2011, el 59% de los estudiantes grado eran mujeres, aunque su peso relativo varía según campus: Aunque suponen siempre más de la mitad del total, los porcentajes más elevados se encuentran en el campus de Blasco Ibáñez (65%).

RANG D'EDAT	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
20 anys	1	100%	4	75%	4	100%		
21 anys	45	89%	31	84%	48	94%	42	74%
22 anys	65	66%	76	70%	110	69%	116	71%
23 anys	166	63%	204	67%	488	69%	467	65%
24 anys	194	64%	255	71%	456	66%	594	65%
25 anys	199	64%	240	58%	437	65%	501	63%
26 anys	158	67%	228	64%	385	58%	430	63%
27 anys	161	70%	152	66%	343	64%	334	58%
28 anys	87	62%	154	66%	248	62%	333	59%
29 anys	78	60%	98	68%	191	54%	231	57%
30 anys	62	65%	103	59%	176	59%	188	56%
31 a 35 anys	212	57%	281	64%	574	57%	633	57%
36 a 40 anys	98	59%	124	64%	277	57%	307	59%
41 a 45 anys	75	59%	85	55%	150	52%	172	53%
46 a 50 anys	56	52%	57	63%	96	60%	106	55%
51 anys o més	56	68%	58	59%	63	51%	80	53%
<b>TOTAL</b>	<b>1.713</b>	<b>64%</b>	<b>2.150</b>	<b>65%</b>	<b>4.046</b>	<b>62%</b>	<b>4.534</b>	<b>61%</b>

Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

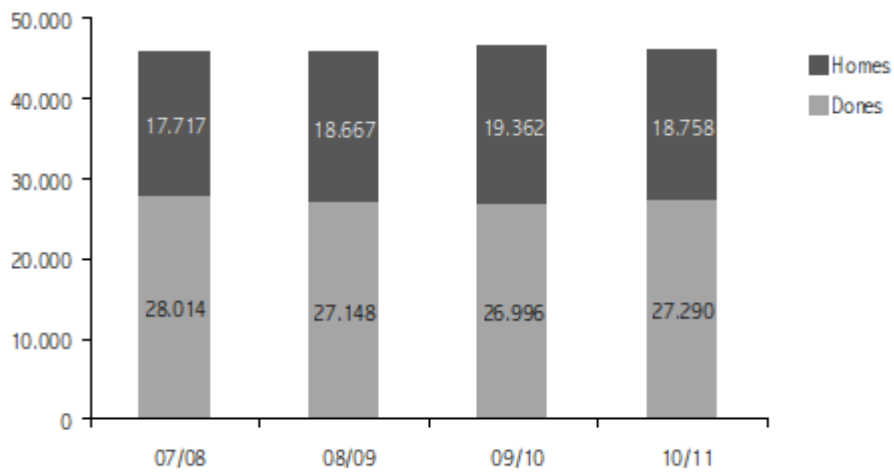




Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

Para explicar las pautas de movilidad de la comunidad universitaria, hay que tener en cuenta las variables relacionadas con su edad, trabajo, disponibilidad de plaza de aparcamiento, disponibilidad de transporte público y privado, y nivel de ingresos.

EVOLUCIÓ DELS ESTUDIANTS I LES ESTUDIANTES DE GRAU PER GÈNERE



Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

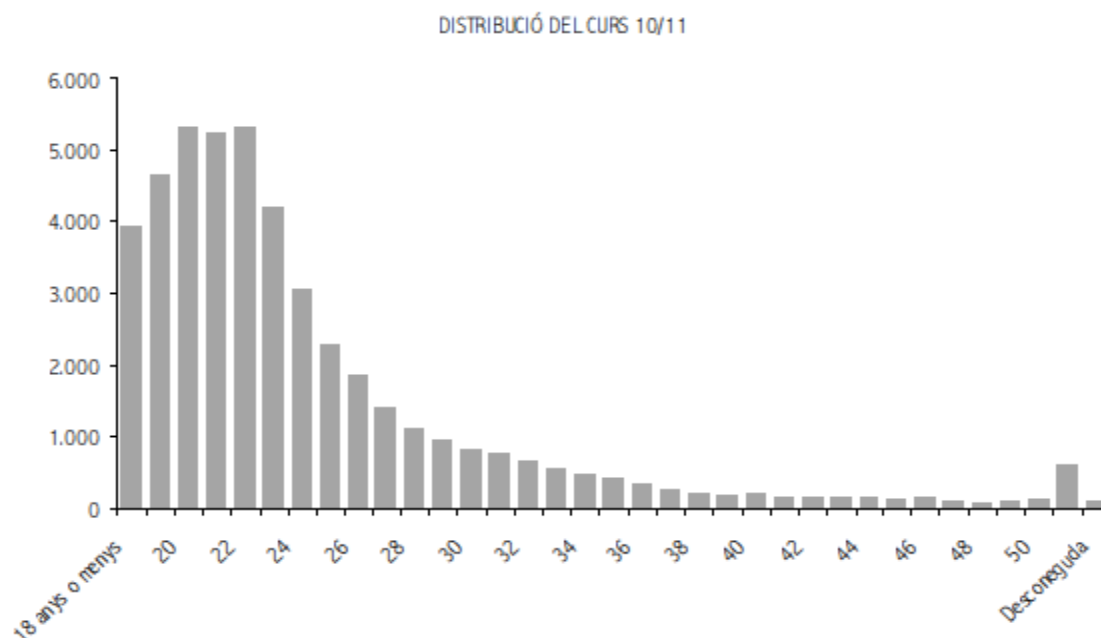


Evolució dels estudiants i les estudiantes de grau per rang d'edat i gènere

RANG D'EDAT	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
18 anys o menys	3.776	58%	3.649	54%	4.207	58%	3.926	66%
19 anys	<b>4.684</b>	63%	4.656	57%	4.879	55%	4.650	59%
20 anys	5.183	65%	5.065	63%	5.096	58%	5.318	58%
21 anys	5.210	65%	5.231	63%	5.321	62%	5.220	59%
22 anys	5.072	65%	5.091	64%	5.098	62%	5.289	62%
23 anys	<b>4.387</b>	64%	4.093	63%	4.249	62%	4.178	60%
24 anys	3.201	60%	3.231	62%	3.088	60%	3.041	60%
25 anys	2.556	59%	2.389	57%	2.406	59%	2.269	60%
26 anys	1.926	60%	1.914	57%	1.816	56%	1.846	58%
27 anys	1.511	59%	1.484	59%	1.461	57%	1.400	57%
28 anys	1.255	58%	1.187	58%	1.168	57%	1.111	57%
29 anys	1.006	55%	1.002	58%	971	57%	953	57%
30 anys	823	54%	849	55%	832	59%	810	59%
31 a 35 anys	2.168	54%	<b>2.446</b>	53%	2.705	53%	2.826	54%
36 a 40 anys	975	50%	1.009	50%	1.087	52%	1.163	52%
41 a 45 anys	704	53%	757	51%	747	52%	757	53%
46 a 50 anys	473	56%	523	52%	531	57%	563	63%
51 anys o més	449	48%	495	48%	534	47%	616	50%
Desconeguda	372	61%	744	60%	162	56%	112	57%
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>	<b>61%</b>	<b>45.815</b>	<b>59%</b>	<b>46.358</b>	<b>58%</b>	<b>46.048</b>	<b>59%</b>

Font: Servei d'Informàtica

Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València



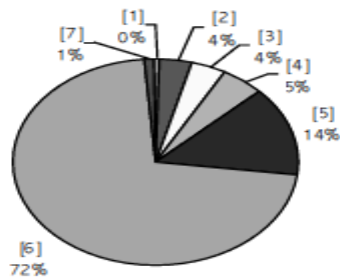
Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València



## Evolució dels estudiants i les estudiantes de grau per altres estudis i gènere

ALTRES ESTUDIS	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
Doctorat [1]	120	52%	121	50%	141	51%	215	60%
Estudis universitaris de cicle llarg [2]	1.576	58%	1.823	59%	1.887	58%	1.774	59%
Estudis universitaris de cicle curt [3]	1.408	64%	1.740	63%	1.726	65%	1.898	63%
Tres anys de carrera o 180 crèdits [4]	3.565	63%	2.893	63%	2.506	62%	2.226	63%
Estudis superiors no univ. [5]	6.659	62%	6.551	60%	6.319	59%	6.360	62%
Cap títol superior [6]	31.604	61%	31.947	59%	33.009	57%	33.046	58%
Desconeguts [7]	799	64%	740	59%	770	64%	529	61%
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>	<b>61%</b>	<b>45.815</b>	<b>59%</b>	<b>46.358</b>	<b>58%</b>	<b>46.048</b>	<b>59%</b>

DISTRIBUCIÓ DEL CURS 10/11

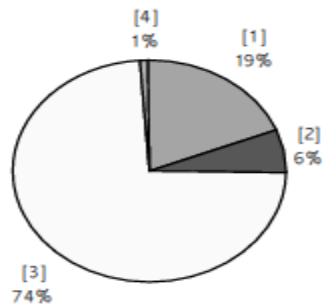


Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

## Evolució dels estudiants i les estudiantes de grau per treball i gènere

TREBALL	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
Mitjana de 15 o més hores/setmana [1]	9.949	56%	10.171	55%	9.537	55%	8.794	56%
Mitjana de menys de 15 hores/setmana [2]	3.098	60%	3.061	57%	3.031	57%	2.988	60%
Cap treball remunerat [3]	32.368	63%	32.271	61%	33.424	59%	33.928	60%
Desconegut [4]	316	66%	312	62%	366	61%	338	58%
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>	<b>61%</b>	<b>45.815</b>	<b>59%</b>	<b>46.358</b>	<b>58%</b>	<b>46.048</b>	<b>59%</b>

DISTRIBUCIÓ DEL CURS 10/11



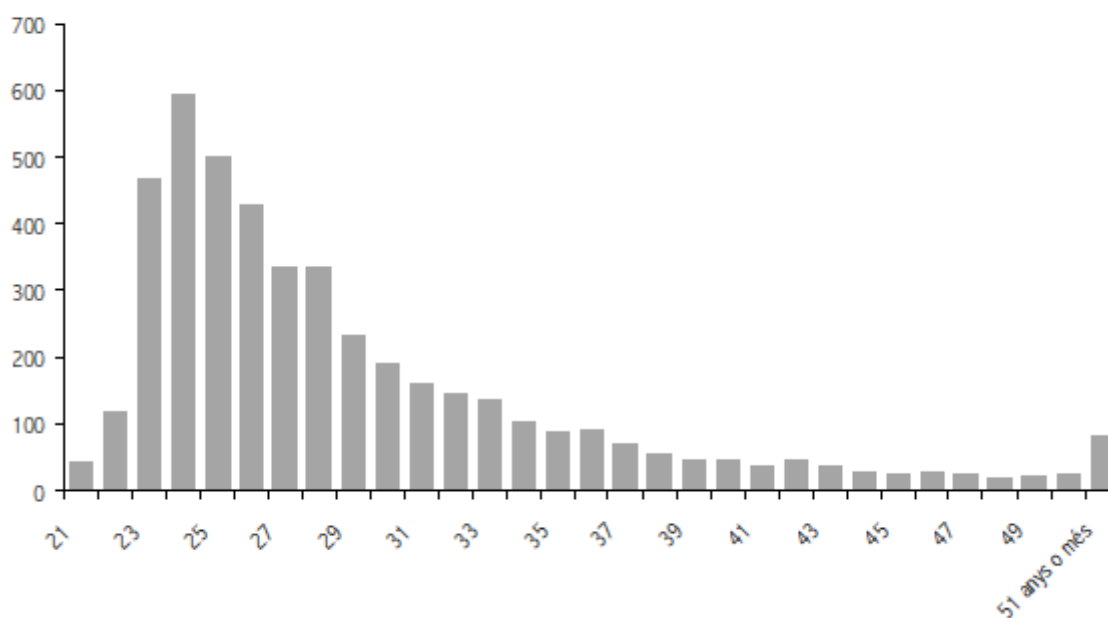
Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València



Evolució dels estudiants i les estudiantes de màster per rang d'edat i gènere

RANG D'EDAT	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
20 anys	1	100%	4	75%	4	100%		
21 anys	45	89%	31	84%	48	94%	42	74%
22 anys	65	66%	76	70%	110	69%	116	71%
23 anys	166	63%	204	67%	488	69%	467	65%
24 anys	194	64%	255	71%	456	66%	594	65%
25 anys	199	64%	240	58%	437	65%	501	63%
26 anys	158	67%	228	64%	385	58%	430	63%
27 anys	161	70%	152	66%	343	64%	334	58%
28 anys	87	62%	154	66%	248	62%	333	59%
29 anys	78	60%	98	68%	191	54%	231	57%
30 anys	62	65%	103	59%	176	59%	188	56%
31 a 35 anys	212	57%	281	64%	574	57%	633	57%
36 a 40 anys	98	59%	124	64%	277	57%	307	59%
41 a 45 anys	75	59%	85	55%	150	52%	172	53%
46 a 50 anys	56	52%	57	63%	96	60%	106	55%
51 anys o més	56	68%	58	59%	63	51%	80	53%
<b>TOTAL</b>	<b>1.713</b>	<b>64%</b>	<b>2.150</b>	<b>65%</b>	<b>4.046</b>	<b>62%</b>	<b>4.534</b>	<b>61%</b>

DISTRIBUCIÓ DEL CURS 10/11



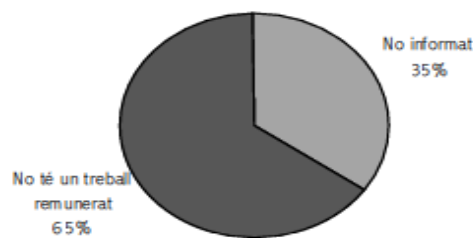


## Evolució dels estudiants i les estudiantes de màster per treball de l'alumnat i gènere

TREBALL DE L'ALUMNAT	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
En el sector públic (exclosa la Universitat)	7	14%	6	17%	7	57%	4	50%
En la pròpia Universitat	4	50%			3	100%	5	40%
No informat	887	66%	1.010	64%	1.483	61%	1.566	59%
No té un treball remunerat	815	62%	1.134	65%	2.553	63%	2.959	62%
<b>TOTAL</b>	<b>1.713</b>	<b>64%</b>	<b>2.150</b>	<b>65%</b>	<b>4.046</b>	<b>62%</b>	<b>4.534</b>	<b>61%</b>

Font: Servei d'Informàtica

DISTRIBUCIÓ DEL CURS 10/11

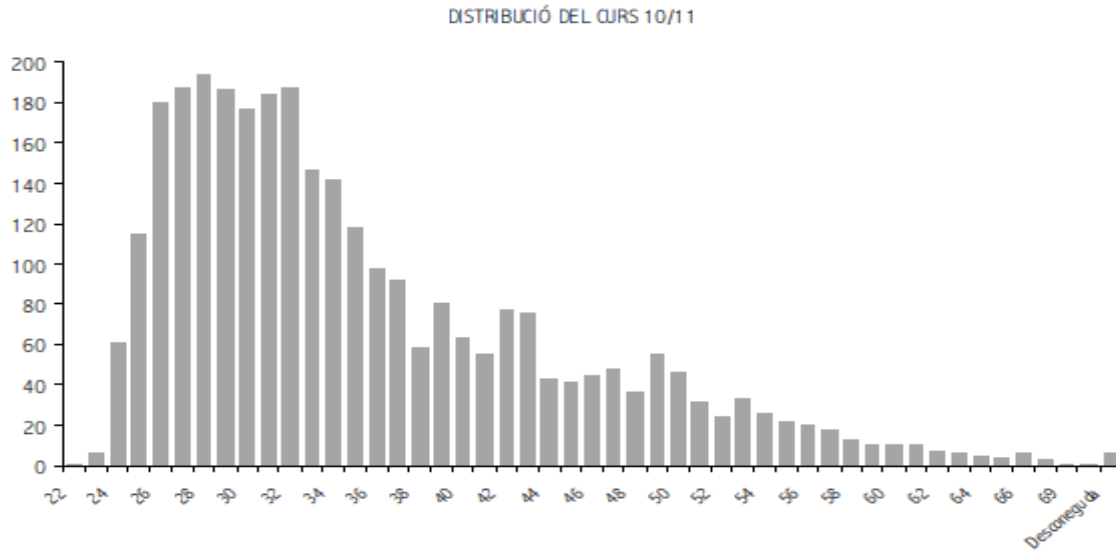


## Evolució dels estudiants i les estudiantes de doctorat per rang d'edat i gènere

RANG D'EDAT	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
19 anys			1	0%				
20 anys			1	0%				
22 anys	1	100%	3	67%			1	100%
23 anys	73	77%	62	65%	4	75%	6	17%
24 anys	146	56%	146	67%	105	59%	61	61%
25 anys	199	71%	221	60%	152	59%	114	59%
26 anys	247	63%	188	70%	208	61%	180	61%
27 anys	205	59%	193	55%	207	63%	187	57%
28 anys	178	54%	148	61%	228	53%	194	62%
29 anys	138	52%	129	56%	208	60%	186	55%
30 anys	116	56%	92	53%	199	52%	177	59%
31 a 35 anys	381	55%	342	52%	727	56%	777	59%
36 a 40 anys	217	47%	218	50%	365	50%	391	53%
41 a 45 anys	190	45%	156	51%	286	51%	293	51%
46 a 50 anys	130	48%	119	50%	240	52%	230	50%
51 anys o més	146	43%	143	40%	240	39%	254	39%
Desconeguda	5	60%	6	33%	9	33%	6	67%
<b>TOTAL</b>	<b>2.372</b>	<b>56%</b>	<b>2.168</b>	<b>56%</b>	<b>3.178</b>	<b>54%</b>	<b>3.057</b>	<b>55%</b>

Font: Servei d'Informàtica



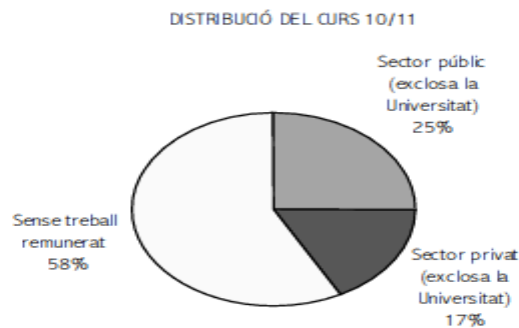


Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

Evolució dels estudiants i les estudiantes de doctorat per treball i gènere

TREBALL	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones	Total	%Dones
En la pròpia Universitat	1	100%	6	50%	8	75%	11	55%
Sector públic (exclosa la Universitat)	886	61%	750	62%	849	61%	766	59%
Sector privat (exclosa la Universitat)	578	49%	551	51%	750	49%	511	51%
Sense treball remunerat	907	55%	858	53%	1.564	52%	1.745	54%
Desconegut			3	67%	7	43%	24	58%
<b>TOTAL</b>	<b>2.372</b>	<b>56%</b>	<b>2.168</b>	<b>56%</b>	<b>3.178</b>	<b>54%</b>	<b>3.057</b>	<b>55%</b>

Font: Servei d'Informàtica



Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

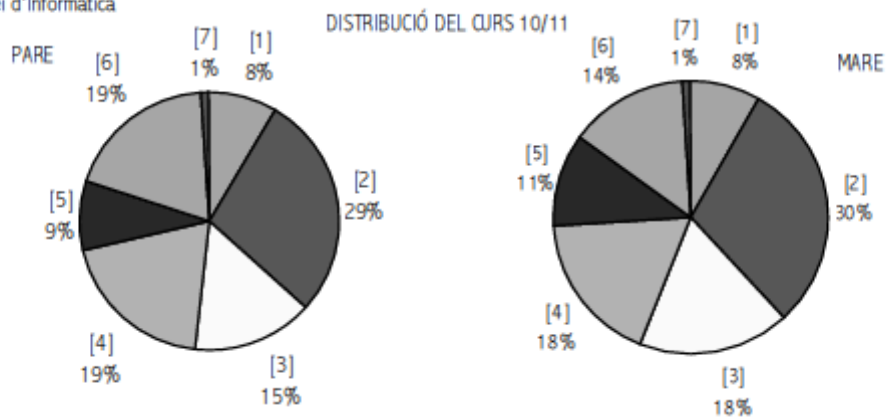


Para los estudiantes los factores condicionantes de que se desplacen en medios de transporte públicos o privados, puede estar condicionado por la fuente de ingresos de compatibilizar los estudios con el trabajo y del nivel de estudios y trabajo de los padres.

### Evolució dels estudiants i les estudiantes per estudis del pare i de la mare

ESTUDIS	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Pare	Mare	Pare	Mare	Pare	Mare	Pare	Mare
Sense estudis [1]	3.004	3.135	3.270	3.337	3.553	3.490	3.911	3.787
Primaris complets [2]	14.301	15.651	13.838	14.841	13.386	14.261	13.018	13.694
Batxillerat elemental o assimilats [3]	6.815	8.053	6.613	7.945	6.830	8.168	6.878	8.197
Batxillerat superior o assimilats [4]	8.520	7.637	8.749	7.962	8.887	8.176	8.940	8.340
Diplomat universitari o assimilat [5]	4.637	5.516	4.465	5.480	4.571	5.528	4.136	5.100
Llicenciat, Enginyer, Arquitecte o assimilat [6]	8.138	5.423	8.567	5.937	8.765	6.369	8.827	6.592
Desconegut [7]	316	316	313	313	366	366	338	338
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>		<b>45.815</b>		<b>46.358</b>		<b>46.048</b>	

Font: Servei d'Informàtica



Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

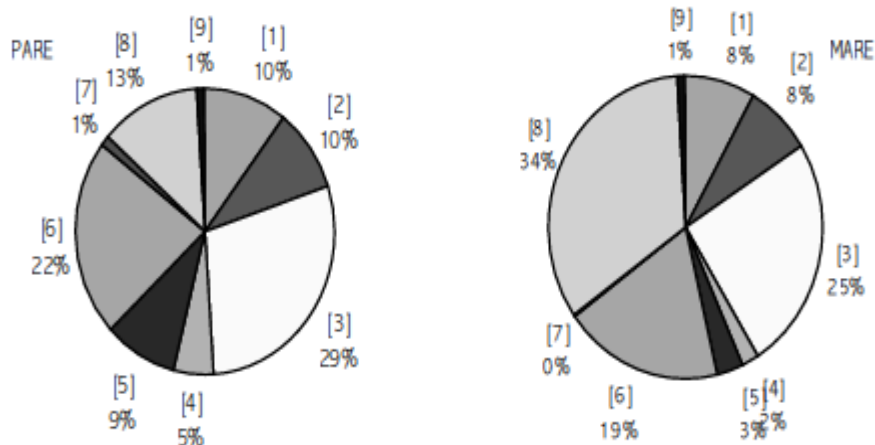


Evolució dels estudiants i les estudiantes per treball del pare i de la mare

TREBALL	07/08		08/09		09/10		10/11	
	Pare	Mare	Pare	Mare	Pare	Mare	Pare	Mare
Direcció d'empreses i de la Administració Pública [1]	3.639	2.533	4.222	3.072	4.768	3.671	4.799	3.849
Professionals associats a títols universitaris [2]	5.914	4.430	5.242	3.967	4.879	3.848	4.398	3.532
Treball administratiu i de serveis [3]	13.740	11.292	13.641	11.438	13.487	11.536	13.345	11.610
Treball qualificat en agricultura i pesca [4]	2.347	860	2.256	819	2.290	863	2.298	897
Treball qualificat en indústria [5]	5.498	1.501	4.950	1.436	4.536	1.442	4.124	1.327
Treball no qualificat [6]	9.544	8.108	10.052	8.501	10.200	8.579	10.253	8.623
Professionals de les forces armades [7]	639	89	615	84	633	78	621	81
Sense treball remunerat [8]	4.094	16.602	4.524	16.185	5.199	15.975	5.872	15.791
Desconegut [9]	316	316	313	313	366	366	338	338
<b>TOTAL</b>	<b>45.731</b>	<b>45.731</b>	<b>45.815</b>	<b>45.815</b>	<b>46.358</b>	<b>46.358</b>	<b>46.048</b>	<b>46.048</b>

Font: Servei d'Informàtica

DISTRIBUCIÓ DEL CURS 10/11



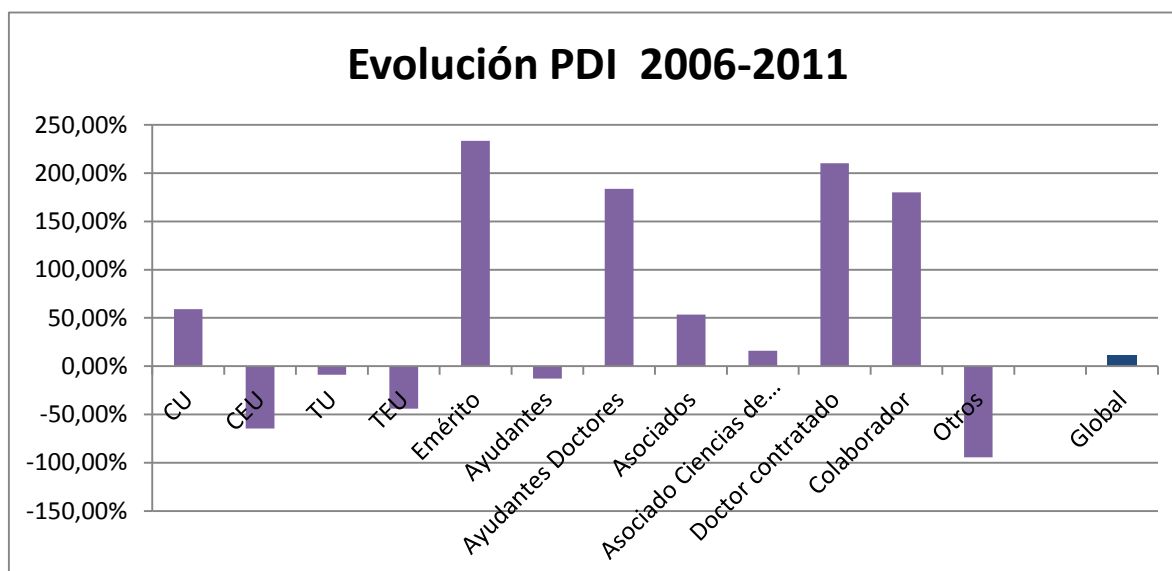
Fuente: Servicio de Informática de la Universitat de València

Los padres de los estudiantes tienen niveles de estudios muy diversificados, con una presencia principal de trabajadores administrativos y del sector servicios seguido de los trabajadores no cualificados.



### 2.1.5. La evolución de la plantilla del PDI desde 2006 hasta 2011.

- En números globales la plantilla de los PDI se ha incrementado (11,14%).
- En global el número de catedráticos se incrementa, siendo los catedráticos universitarios los que reflejan un balance positivo (incremento del 59,16%), mientras que por otro lado los catedráticos es escuela universitaria bajan (decremento del 64,58%).
- Los titulares de universidad y los titulares de escuela universitaria, bajan ambos, siendo muy contenido el descenso de los TU (9%), y bastante más acusado el de los TEU (44,17%).
- Los profesores eméritos han tenido un incremento porcentual espectacular en los últimos 6 años (233,33%), pasando de 6 a 20.
- También hay incrementos porcentuales muy notables en ayudantes doctores (183,87%) , doctores contratados(210,26%), y colaboradores (180%).
- En asociados hay un incremento en cantidad muy importante (pasan de 751 a 1151 personas).



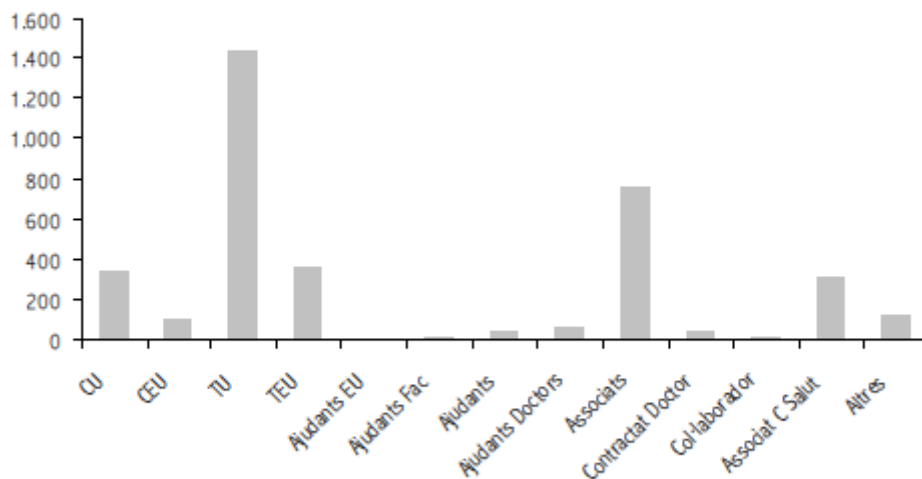
Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 05/06

Fuente: Servicio de informática



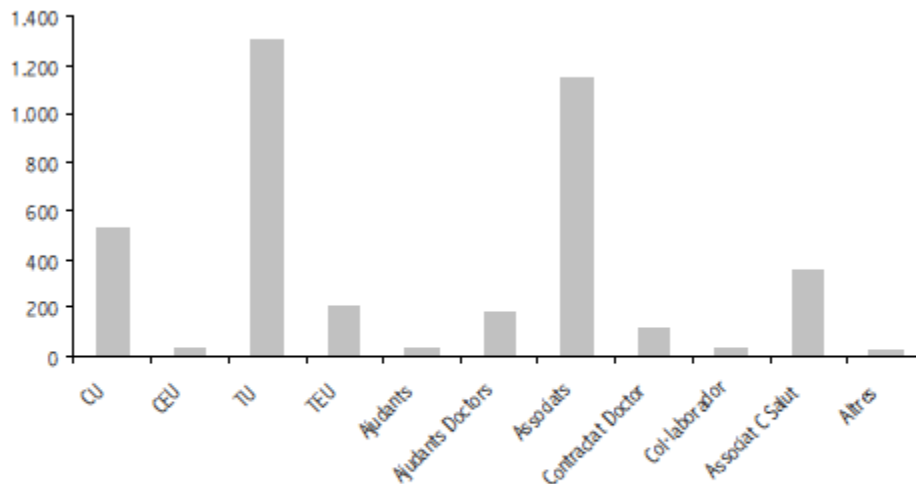
Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 05/06

Plantilla d'Ocupacions de PDI per categories



Font: Servei d'Informàtica

PLANTILLA D'OCCUPACIONS DE PDI PER CATEGORIES



Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



## Evolució de la Plantilla d'Ocupacions de PDI per categories i sexe

CATEGORIA	01/01/2004			01/01/2005			01/01/2006		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Catedràtic Universitat	277	58	335	272	57	329	273	60	333
Catedràtic Escola Universitària	63	39	102	61	39	100	60	36	96
Titular Universitat	909	540	1.449	902	536	1.438	902	531	1.433
Titular Escola Universitària	187	178	365	187	175	362	186	174	360
Emèrit	6	0	6	7	0	7	6	0	6
Ajudant Facultat	27	28	55	15	22	37	5	9	14
Ajudant Escola Universitària	9	6	15	9	6	15	0	2	2
Ajudant Doctor	9	13	22	17	25	42	27	35	62
Ajudant	1	4	5	9	14	23	18	21	39
Contractat Doctor	0	3	3	11	5	16	22	17	39
Col·laborador	1	0	1	2	0	2	8	2	10
Investigador Contractat	33	15	48	43	23	66	42	29	71
Professor Visitant	1	0	1	2	0	2	1	3	4
Associat	419	235	654	443	276	719	465	286	751
Associat Ciències de la Salut	196	89	285	195	86	281	202	104	306
Becari V Segles	0	0	0	0	0	0	3	2	5
Becari	53	66	119	31	38	69	19	14	33
<b>TOTAL</b>	<b>2.191</b>	<b>1.274</b>	<b>3.465</b>	<b>2.206</b>	<b>1.302</b>	<b>3.508</b>	<b>2.239</b>	<b>1.325</b>	<b>3.564</b>

Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 05/06

Font: Servei d'Informàtica

## Evolució de la Plantilla d'Ocupacions de PDI per categories i gènere

CATEGORIA	01/01/2009			01/01/2010			01/01/2011		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Catedràtic Universitat	321	81	402	347	96	443	401	129	530
Catedràtic Escola Universitària	32	14	46	29	14	43	23	11	34
Titular Universitat	909	573	1.482	868	560	1.428	779	525	1.304
Titular Escola Universitària	134	132	266	114	113	227	100	101	201
Emèrit	13	1	14	13	1	14	19	1	20
Ajudant Doctor	40	47	87	53	78	131	83	93	176
Ajudant	14	15	29	11	13	24	14	20	34
Contractat Doctor	61	59	120	57	59	116	61	60	121
Col·laborador	5	2	7	5	2	7	14	14	28
Professor Visitant	2	2	4	2	2	4	3	4	7
Associat	525	346	871	551	329	880	668	483	1.151
Associat Ciències de la Salut	206	130	336	201	144	345	205	150	355
<b>TOTAL</b>	<b>2.262</b>	<b>1.402</b>	<b>3.664</b>	<b>2.251</b>	<b>1.411</b>	<b>3.662</b>	<b>2.370</b>	<b>1.591</b>	<b>3.961</b>

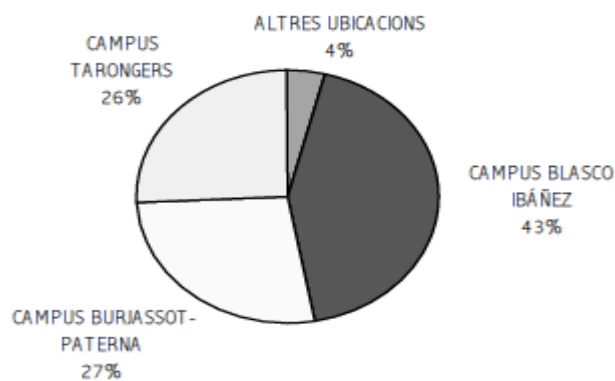
Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



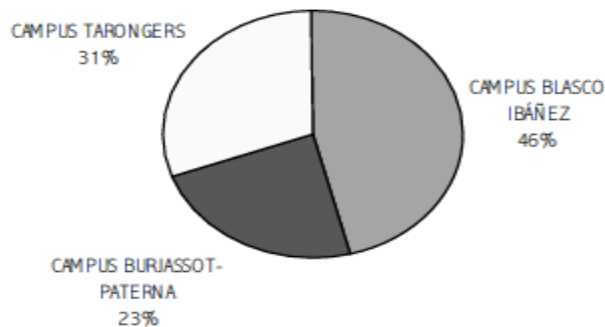
Desde 2006 al 2011, el campus de Blasco Ibáñez ha aumentado su cuota de PDI en un 3%, y sigue manteniendo su liderazgo en cantidad de PDI entre los campus. En otras ubicaciones en 2006 se recogía principalmente la antigua Escuela de Magisterio que desde 2010 está ubicada en el campus de Tarongers, y en ella sólo se imparten los cursos de Master en secundaria, así el campus de Tarongers ha incrementado su cuota en PDI hasta el 31%, pasando a ocupar el segundo puesto en número de PDI por campus.

Plantilla d'Ocupacions de PDI per campus



Font: Servei d'Informàtica

PLANTILLA D'OCCUPACIONS DE PDI PER CAMPUS



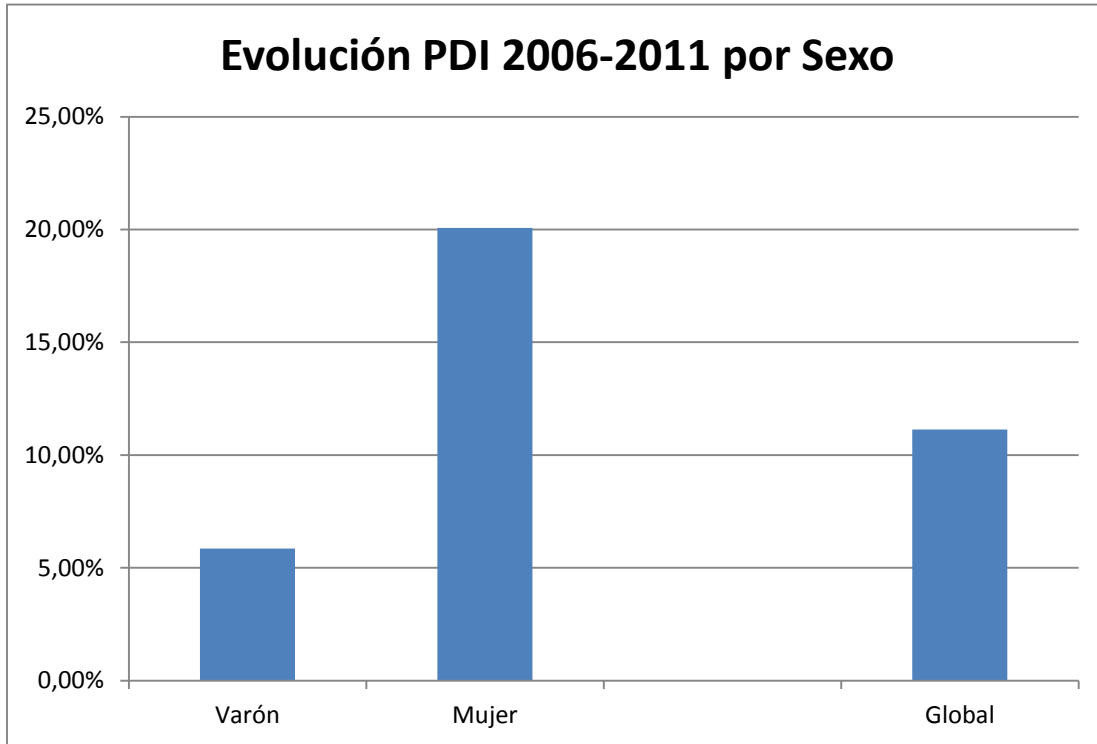
Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica





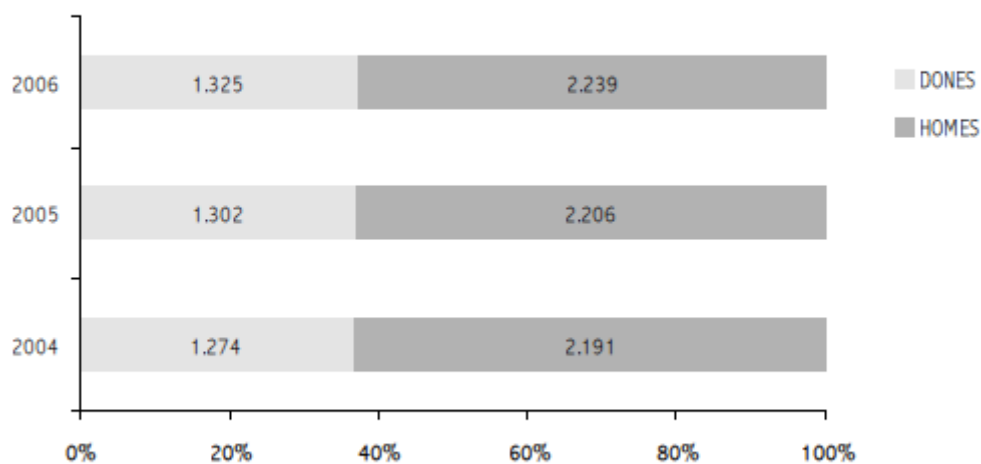
En los últimos 5 años globalmente se ha aumentado la presencia del PDI (11,14%), pero ha sido la mujer quien lo ha hecho con más fuerza con un 20,08% mientras que los hombres lo han hecho con un 5,85%.



Fuente: UV - Elaboración propia

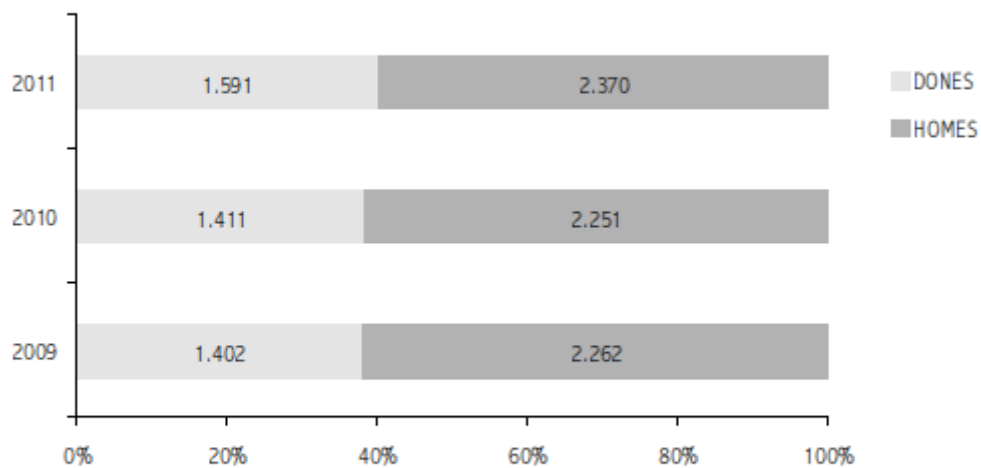


Evolució de la Plantilla d'Ocupacions de PDI per sexe



Font: Servei d'Informàtica

EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA D'OCCUPACIONS DE PDI PER GÈNERE



Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



En cuanto a la edad destacar que la edad media del PDI ha aumentado de 46,7 a 48,3 años y que ha bajado la edad media de acceso a una cátedra en más de un año (se ha pasado de 56,8 a 55,6 años).

#### Edat mitjana de la Plantilla d'Ocupacions de PDI

Categoria	Homes	Dones	Total
CJ	56,58	55,50	56,38
TU i CEU	47,86	46,78	47,46
TEU	48,39	47,47	47,95
Ajudants	34,70	35,15	34,96
Contractats	43,37	38,77	41,60
Associats Salut	53,18	49,10	51,79
Becaris	28,60	28,00	28,35
Total	47,95	44,60	46,70

#### EDAT MITJANA DE LA PLANTILLA D'Ocupacions de PDI SEGONS CATEGORIA

Categoria	Homes	Dones	Total
CJ	55,8	55,2	55,6
TU i CEU	50,2	48,9	49,7
TEU	52,5	50,2	51,4
Ajudants	37,1	37,1	37,1
Contractats	45,3	41,3	43,6
Associats Salut	54,8	51,9	53,5
Total	49,7	46,3	48,3

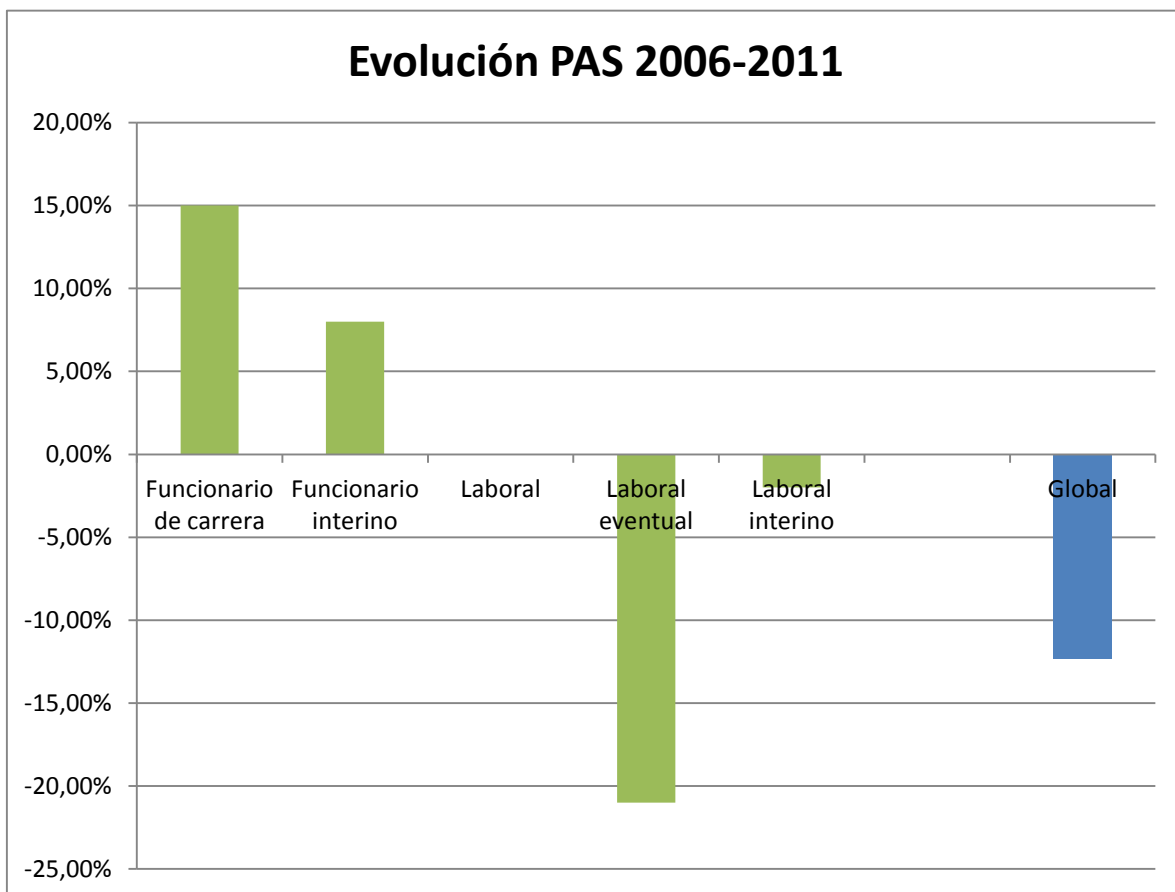
Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



### 2.1.6. La evolución de la plantilla del PAS desde 2006 hasta 2011.

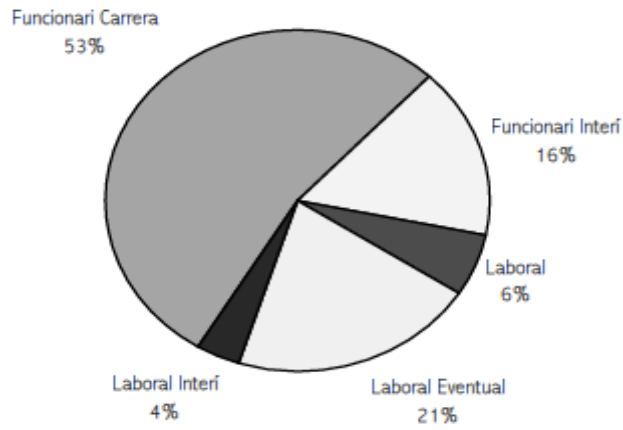
En general ha disminuido la eventualidad y ha aumentado el personal propio de plantilla de carácter indefinido. La plantilla también ha disminuido.



Fuente: UV - Elaboración propia

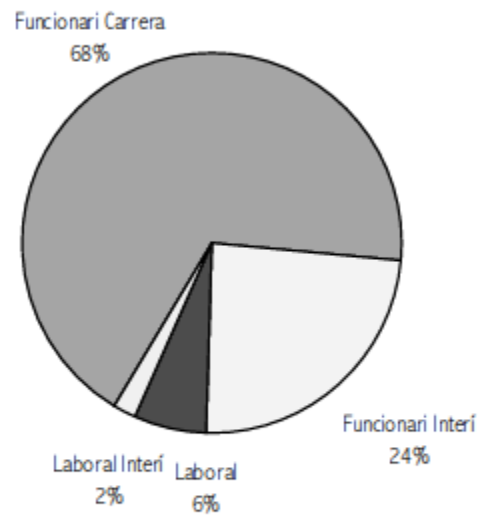


### Plantilla d'Ocupacions de PAS per tipus de vinculació



Font: Servei de Recursos Humans (PAS)

### PLANTILLA D'OCUPACIONS DE PAS PER TIPUS DE VINCULACIÓ



Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



## Relació de Llocs de Treball (RLT) de 27/06/2006

## RLT de PAS per unitat i sector

	Adm. General	Adm. Especial	Laborals	Personal Eventual	Total
CAMPUS BURIASSOT-PATERNA	189	95	19		303
CAMPUS BLASCO IBÁÑEZ	256	70	37		363
CAMPUS TARONGERS	166	2	14		182
ALTRES UBICACIONS	48	12	15		75
SERVEIS GENERALS	108	322	47		477
CONSELL SOCIAL	4				4
RECTORAT	41	23	3	1	68
SERVEIS CENTRALS	197	15	22		234
<b>TOTALS</b>	<b>1.009</b>	<b>539</b>	<b>157</b>	<b>1</b>	<b>1.706</b>

Font: Servei de Recursos Humans (PAS)

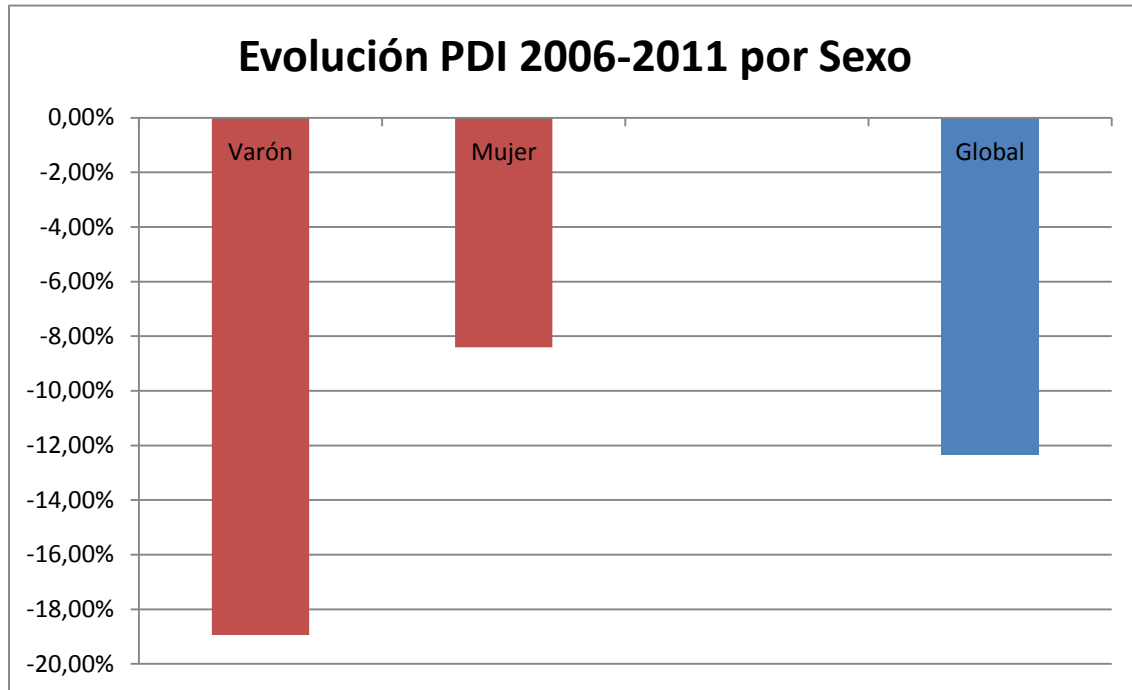
## Plantilla d'Ocupacions de PAS a 01/01/2011 per tipus de vinculació

	Funcionari Carrera	Funcionari Interí	Personal Eventual	Laboral	Laboral Eventual	Laboral Interí	Total
CAMPUS BURIASSOT-PATERNA	216	65		16		3	300
CAMPUS BLASCO IBÁÑEZ	266	78		23	2	5	374
CAMPUS TARONGERS	146	50		6		1	203
ALTRES UBICACIONS	51	25		8		7	91
SERVEIS GENERALS	303	137		33	2	13	488
CONSELL SOCIAL	3						3
RECTORAT	54	14	3	3		1	75
SERVEIS CENTRALS	204	64		19		7	294
<b>TOTALS</b>	<b>1.243</b>	<b>433</b>	<b>3</b>	<b>108</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>1.828</b>

Font: Servei d'Informàtica



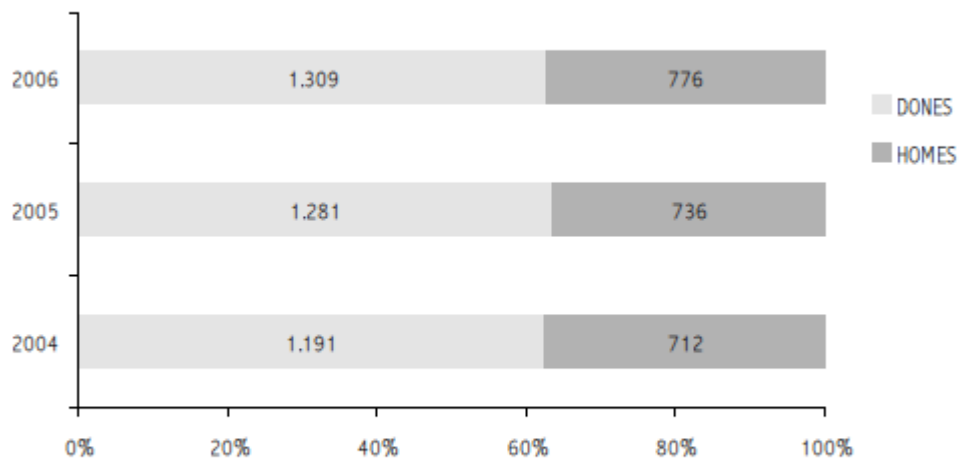
La plantilla del PAS globalmente ha disminuido un 12,33%, siendo más pronunciada en los varones donde han reducido su presencia en un 18,94%.



Fuente: UV - Elaboración propia



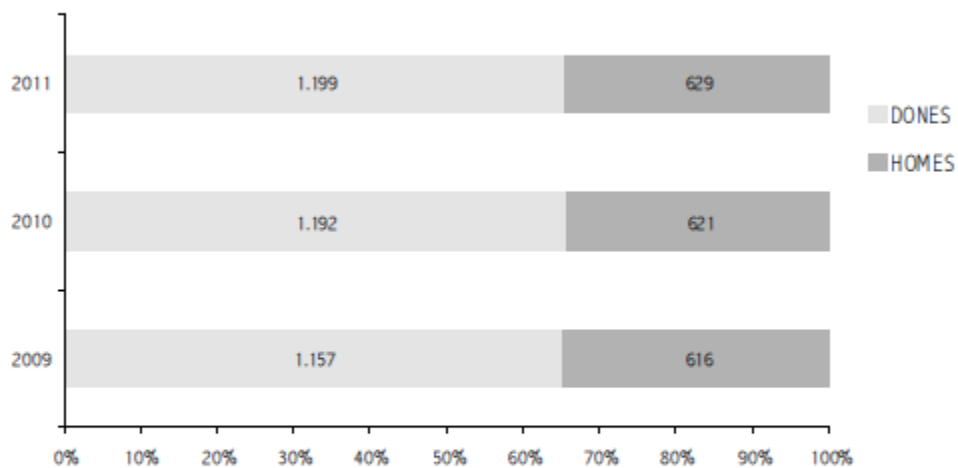
Evolució de la Plantilla d'Ocupacions de PAS per sexe



Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 05/06

Font: Servei d'Informàtica

EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA D'Ocupacions de PAS per Gènere



Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica





En cuanto a la edad destacar que la edad media del PDA ha aumentado significativamente casi 5 años pasando de 41,48 a 46,7 años y el grupo E sigue siendo el de mayor edad media, pero en este período el grupo A ha sido el que más ha aumentado su media pasando de 36,04 a 46,3 años.

### Edat mitjana de la Plantilla d'Ocupacions de PAS

Grup	Homes	Dones	Total
A	36,19	35,87	36,04
B	42,08	43,09	42,68
C	42,08	43,34	42,98
D	42,01	42,25	42,13
E	48,73	51,87	50,95
Total	40,74	42,44	41,81

### EDAT MITJANA DE LA PLANTILLA D'OCUPACIONS DE PAS

Grup	Homes	Dones	Total
A	46,2	46,4	46,3
B	44,5	45,7	45,3
C	46,3	46,8	46,7
D	46,7	47,4	47,1
E	55,5	55,3	55,4
Total	46,4	46,9	46,7

Universitat de València  
Dades Estadístiques Curs 10/11

Font: Servei d'Informàtica



## 2.2. La distribución geográfica de la Universitat de València en el área urbana de la ciudad de Valencia.

La Universitat de València está distribuida en tres grandes campus a los que se añaden un conjunto de edificios diseminados, tal circunstancia es uno de los aspectos importantes a tener en cuenta en cuanto a los problemas de accesibilidad y movilidad. El hecho de tener su ubicación repartida en tres grandes núcleos es fruto del crecimiento de la Universitat a la par con el crecimiento de la ciudad de Valencia. Dentro de los centros diseminados en los que se imparte docencia actualmente encontramos, la antigua Escuela Universitaria de Magisterio Ausiàs March donde se imparte el Master de Secundaria, el Estudi general donde se ubica la universidad de adultos y el Palacio Cerveró donde se imparte el Master en Historia de la Ciencia y Comunicación Científica, ello genera desplazamientos del PDI, pero también tenemos otros centros como el Centro de Idiomas, el Centro de Formación y Calidad Manuel Sanchis Guarner, y el Jardín Botánico, también generadores de desplazamientos por parte del PAS y PDI.

De los tres campus el de Burjassot-Paterna se encuentra localizado fuera de la ciudad de Valencia, concretamente distribuido entre los municipios de Burjassot y Paterna, pero formando una sola unidad administrativa y territorial, ya que los terrenos ocupados por ambos campus se encuentran en terrenos colindantes de ambos municipios. El de Tarongers se encuentra situado al noreste en la periferia de la ciudad de Valencia y el de Blasco Ibáñez que es el más integrado urbanísticamente dentro de la ciudad de Valencia.



### Blasco Ibáñez

- humanidades
- ciencias de la salud
- ciencias de la educación



### Tarongers

- ciencias sociales, económicas y jurídicas
- magisterio



### Burjassot - Paterna

- ciencias básicas y experimentales
- ingenierías



### Rectorado

Sede del Rectorado de la Universitat, donde se encuentran además los vicerrectorados y los servicios centrales



### La Nau

Sede histórica de la Universitat, actualmente es un centro cultural y acoge ceremonias académicas

Edificio abierto al público



### Jardín Botánico

Jardín Botánico Bicentenario, ubicado en el centro de la ciudad, es un centro de investigación

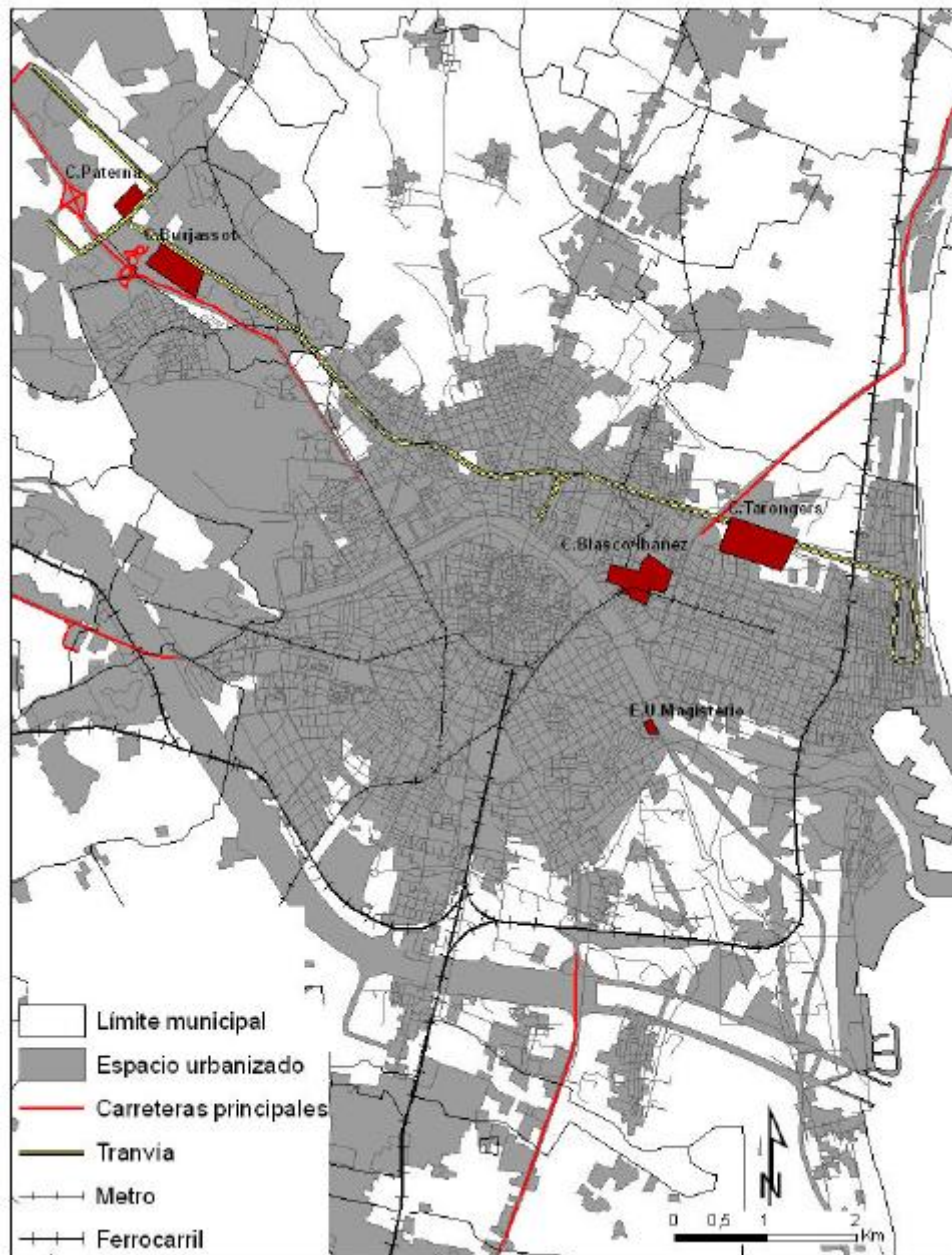
Edificio abierto al público



Fuente: UV



Mapa. Localización de los campus de la Universitat de València en el Área Metropolitana



Fuente: Laboratorio de SIG y Teledetección del Departament de Geografia  
de la Universitat de València

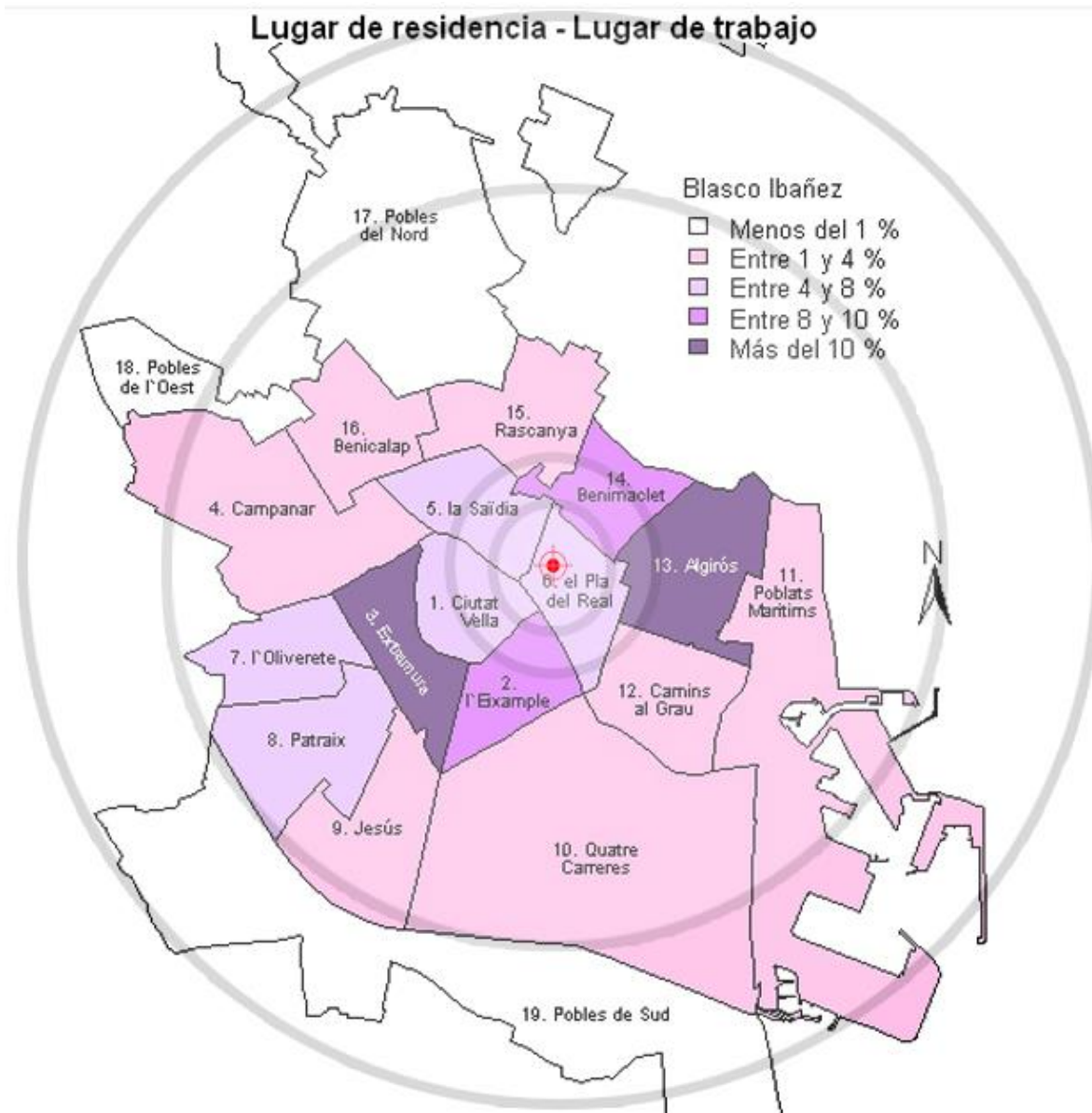
## **2.3. Infraestructuras disponibles y medios de transporte utilizados por la Universitat de València.**

### **2.3.1. El acceso a pie y en bicicleta.**

Los tres campus de la Universidad de Valencia, Blasco Ibáñez, Tarongers, y Burjassot-Paterna, a los que hay que añadir la Antigua Escuela de Magisterio y el hospital politécnico universitario La Fe, se encuentran en localizaciones muy dispares dentro de la ciudad y del Área Metropolitana de Valencia, lo que condiciona su accesibilidad por medios motorizados.

La posición más céntrica es la del campus de Blasco Ibáñez y a su vez las mejores condiciones para realizar los desplazamientos a pie, ya que casi la totalidad del distrito del Pla del Real se encuentra dentro del radio de distancia aconsejable (2 km) para venir caminando dentro del rango de entre 20 y 30 minutos de duración del trayecto, y parte de los distritos que rodean al distrito del Pla del Real. A una distancia de 6 km se encuentran más del 75% de los distritos de Valencia desde los cuales se podría realizar el desplazamiento en bici dentro del rango de entre 20 y 30 minutos y casi la totalidad de los distritos entrarían dentro del radio de los 10km, distancia desde la que los desplazamientos se podrían realizar en bici eléctrica dentro del tiempo tolerable (20-30 minutos).

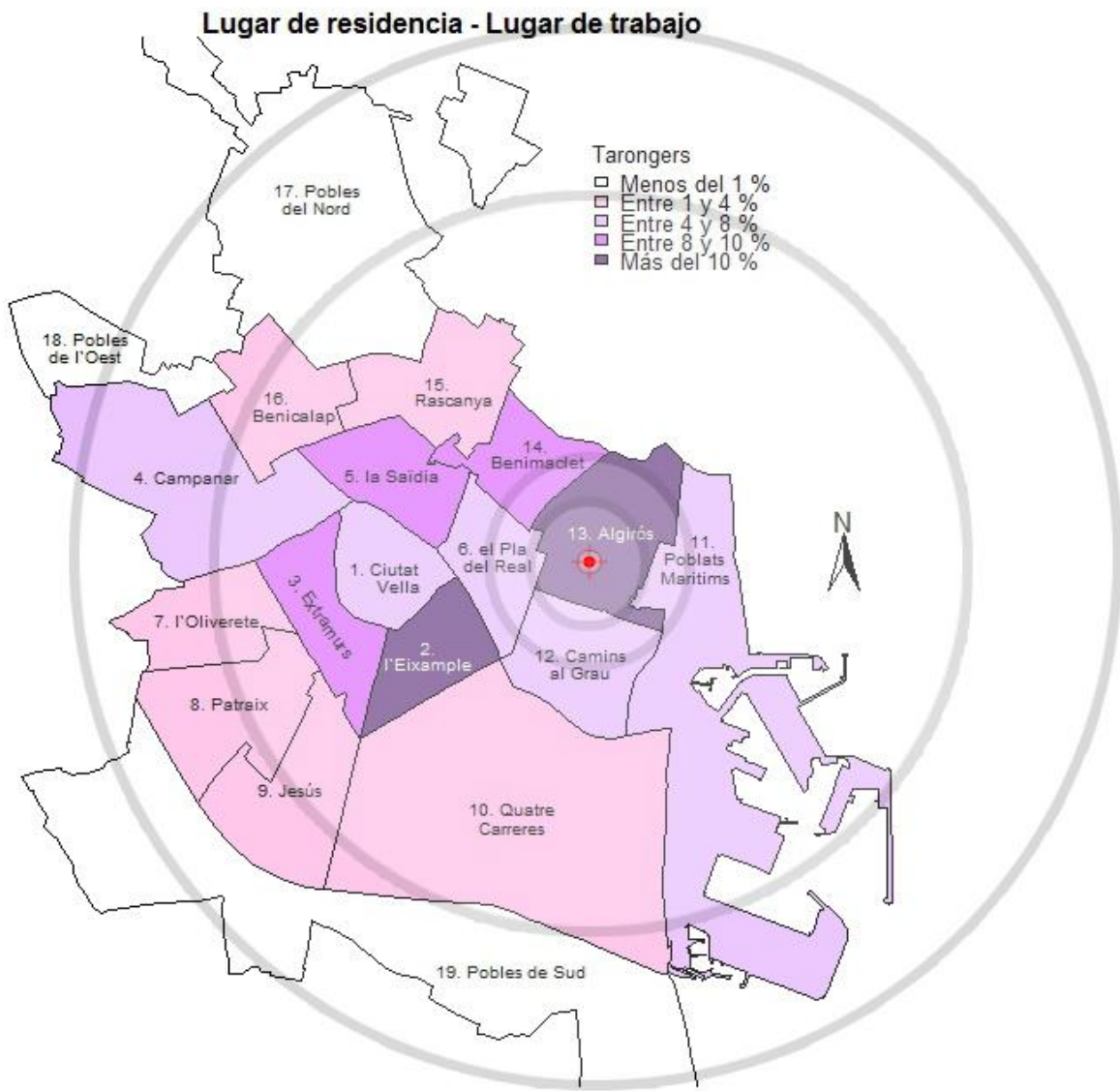




Elaboración propia



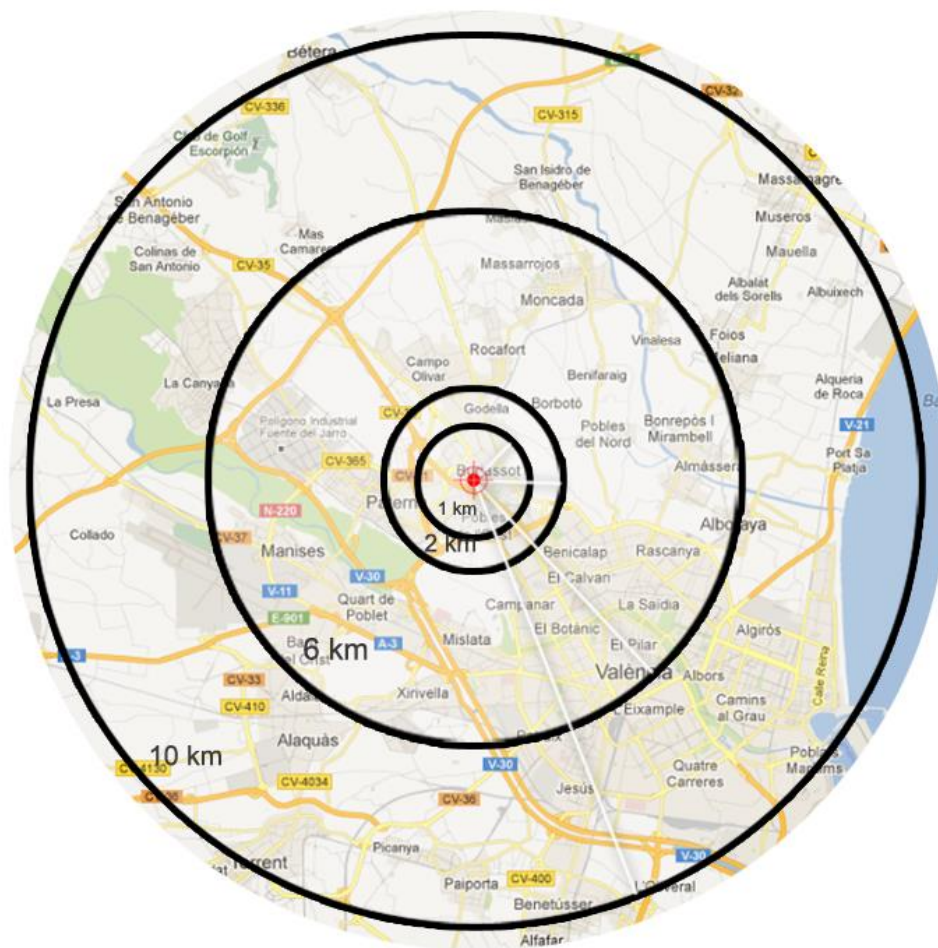
El campus de Tarongers situado en la periferia, al noreste de la ciudad de Valencia, casi la totalidad del distrito de Algirós se encuentra dentro del radio de distancia aconsejable (2 km) para venir caminando dentro del tiempo tolerable (entre 20 y 30 minutos), y parte de los distritos que lo rodean. A una distancia de 6 km se encuentran más del 50% de los distritos de Valencia desde los cuales se podría realizar el desplazamiento en bici dentro del rango de entre 20 y 30 minutos y casi la totalidad de los distritos entrarían dentro del radio de los 10km, distancia desde la que los desplazamientos se podrían realizar en bici eléctrica dentro del tiempo tolerable (20-30 minutos).



Elaboración propia



Por último, el campus de Burjassot, con un acceso peatonal sencillo desde este municipio, pero complicado desde muchas poblaciones cercanas como por ejemplo las situadas en buena parte de l’Horta Oest y Camp de Turia. A su vez también resulta complicado el desplazamiento en bici incluso dentro del radio de los 6 kilómetros, debido a la escasa o nula presencia del carril bici y a la falta de acuerdos entre los diferentes ayuntamientos de las localidades adyacentes para constituir una red continua y mallada, teniendo el ciclista que utilizar en buena parte de su trayecto calzadas que representan un riesgo para la integridad personal. Mejor suerte corren los ciclistas que quieran realizar sus recorridos entre este campus y Valencia, ya que el pasado mes de abril de 2012 se inauguró el tramo de carril bici Valencia-Burjassot, en realidad se trata de un combinado de carril bici más ciclo calle.



Elaboración propia





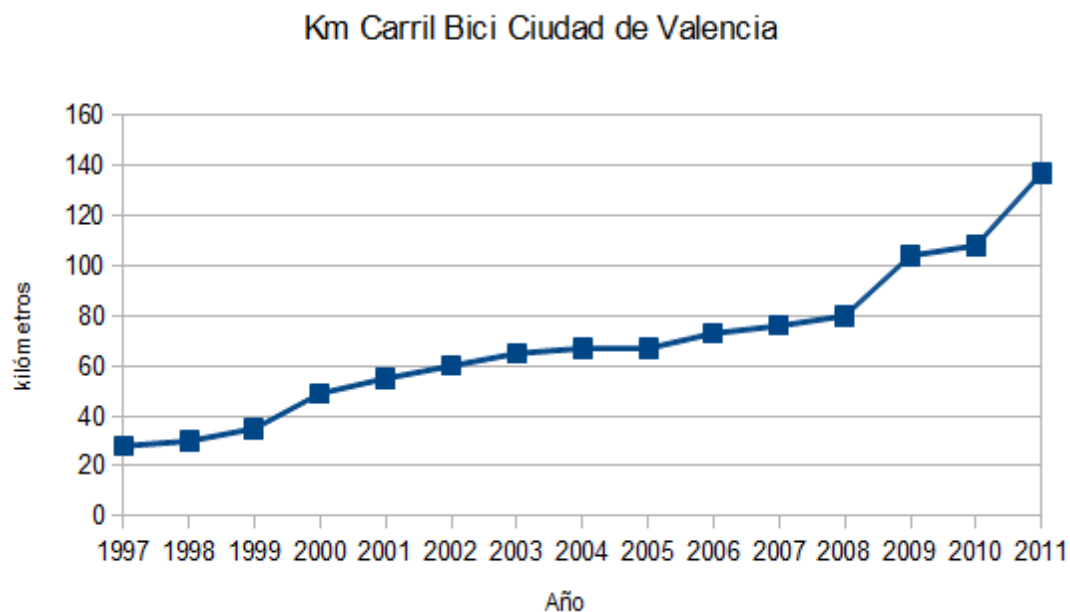
La viabilidad de los desplazamientos a pie depende en alto grado de las distancias a recorrer, de las vías de acceso y del tiempo que uno considere tolerable invertir en el desplazamiento. El campus de Blasco Ibáñez con la ubicación más céntrica y su gran oferta de transporte público complementada con carriles bici y ciclo calles hace fácil que este campus se pueda convertir en un campus sostenible en lo que respecta a la movilidad, ya que más de dos tercios del PAS y PDI reside en la ciudad de Valencia Km., y prácticamente el 90% en un radio de 10 Km.

Algo más al este se encuentra el Campus de Tarongers, con casi dos tercios del PAS y PDI residente en la ciudad de Valencia y con casi el 90% dentro de la primera corona metropolitana, y con una oferta de transporte público aceptable, complementado con posible una mayor utilización de la bici y bici eléctrica, hace que se pueda convertir en un campus sostenible en lo que respecta a movilidad, pero para ello tienen que reducirse los tiempos de desplazamiento hasta la franja tolerable (20-30 minutos) en lo que respecta al transporte público...

Finalmente, tenemos el campus de Burjassot-Paterna, en el que su población se encuentra radialmente más dispersa que en los otros campus, la menor dotación de infraestructuras de los municipios adyacentes y con una oferta reducida de transporte público, desemboca en un mayor uso de medios de transporte motorizados, y mientras no se presenten alternativas públicas que permitan llegar al campus en un tiempo aceptable, sus potenciales usuarios seguirán utilizando los medios de transporte privados preferentemente.



Un elemento crucial para fomentar y hacer posible el uso de la bici y/o bici eléctrica como medio de transporte es la existencia de itinerarios seguros y continuos que permitan a las bicicletas circular con seguridad en el entorno urbano, lo que comúnmente se asocia a la existencia de carril bici o ciclo calles.. Aunque el número de kilómetros de carril bici sigue creciendo, todavía no es suficiente, la red debe quedar bien mallada con itinerarios cortos entre origen y destino y con continuidad entre vías principales y secundarias.



Fuente:

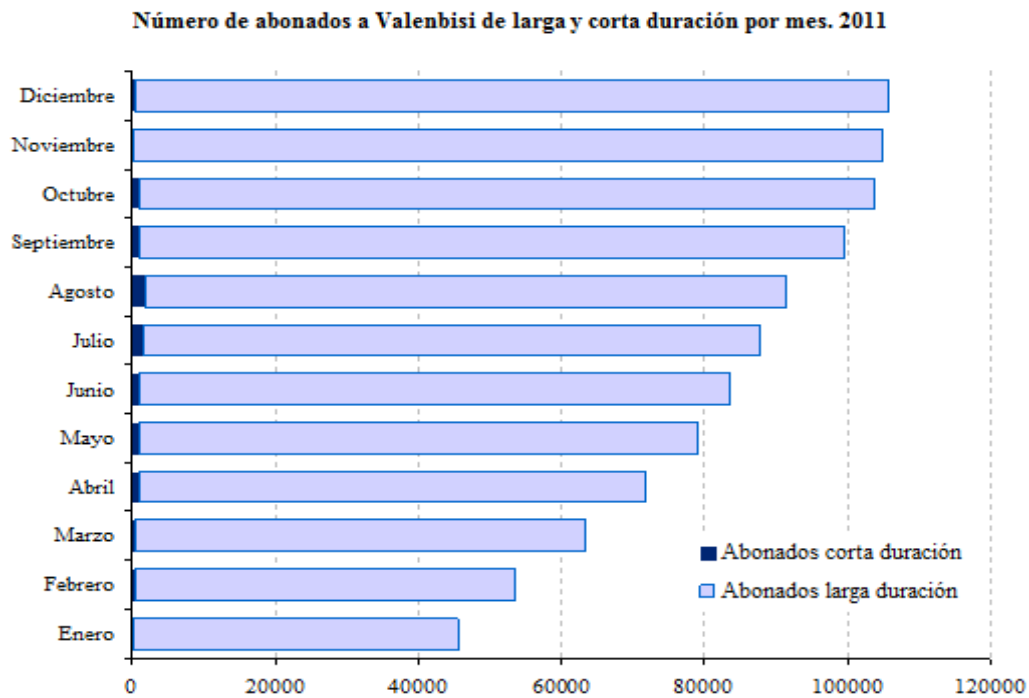
Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

La ciudad de Valencia cuenta con un ambicioso plan de construcción de carriles bici. Con el fin de obtener el mayor rendimiento de las inversiones realizadas en esta infraestructura, sería conveniente construir con carácter prioritario las interconexiones que permitieran contar con una red coherente, además de completar los grandes ejes internos y transversales que son los que pueden ofrecer rutas atractivas para el uso de la bicicleta como alternativa de transporte universitario.



Existen ciertos indicios, si bien parciales, de que en los últimos años se está produciendo un incremento en el uso de la bicicleta por parte de la población en general.

Otra forma de utilización de la bici es mediante el sistema de uso mediante abono la plataforma valenbisi, que ha visto incrementado las suscripciones a esta modalidad de transporte, que ya ha sobrepasado los 100.000 abonados.

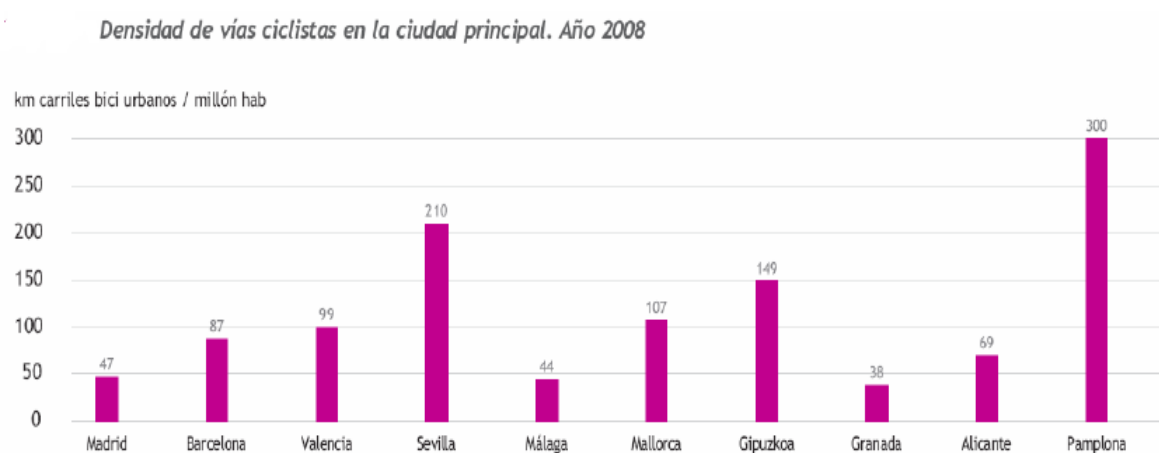
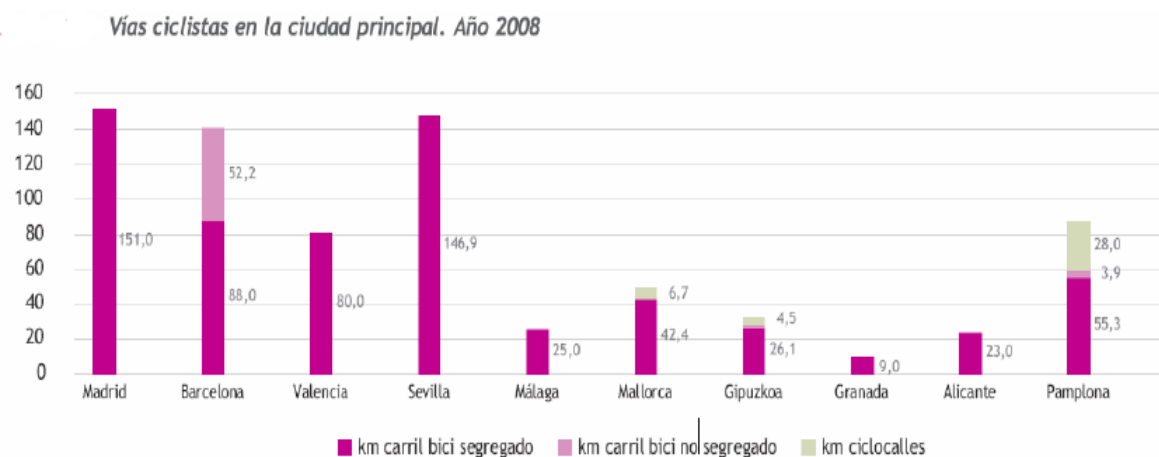


Fuente: Ayuntamiento de Valencia



## Comparativa del carril bici a nivel estatal..

Para realizar un uso seguro de la bicicleta, es necesaria la existencia de una red bien diseñada de carriles bici en las ciudades. En los últimos años, se ha progresado en la creación de dicha infraestructura, lo que unido a los servicios públicos de préstamo de bicicletas, está dando un impulso a este modo de transporte.

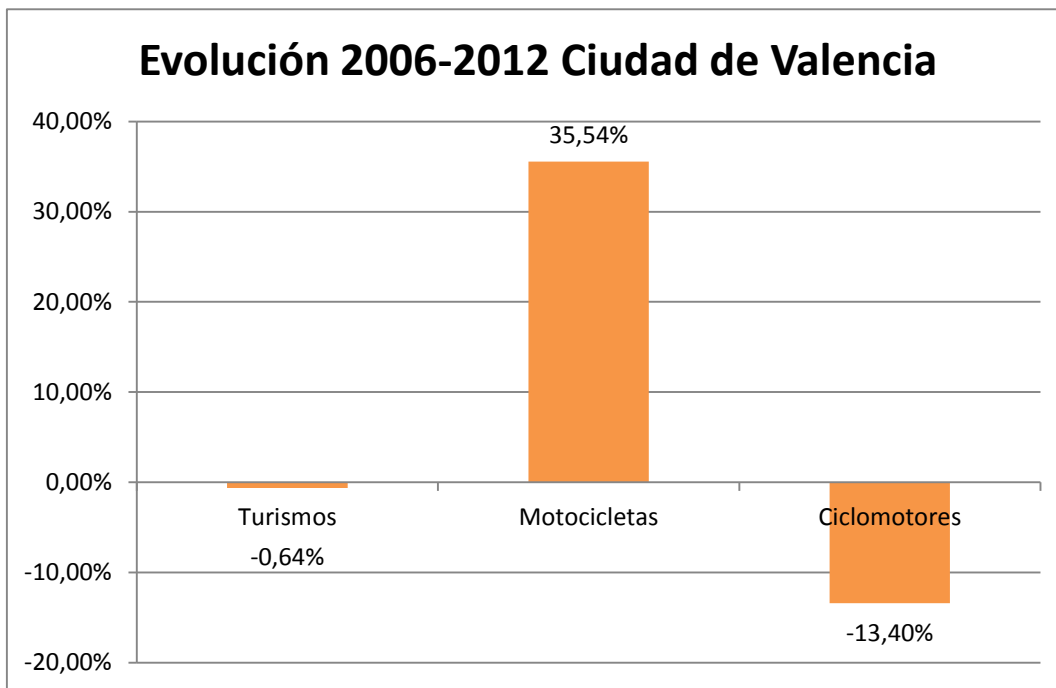


Fuente: Ministerio de Fomento



### 2.3.2. . El acceso en vehículo privado.

La tasa de motorización de la población valenciana ha por cada 100 habitantes ha aumentado muy ligeramente en turismos (41,1 → 41,3), pese a que en números globales ha bajado el número de vehículos en 2012 frente al año 2006. En número globales el parque de las motocicletas ha aumentado espectacularmente (35,54%), mientras el de ciclomotores ha descendido (-13,40%).



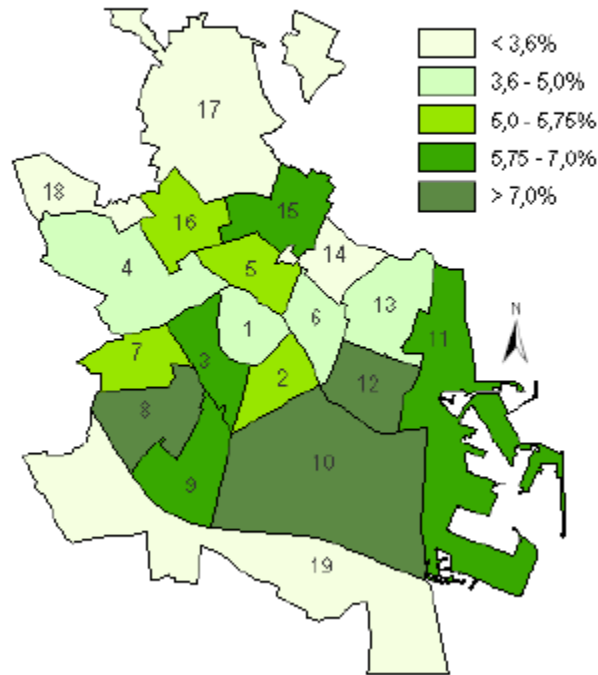
Fuente: IVE. Elaboración propia.

Parque de vehículos. 2006				Parque de vehículos. 2012			
Total	484.262	Camiones	41.489	Total	476.546	Camiones	26.238
Turismos	358.556	Tractores	7.781	Turismos	356.266	Tractores	7.648
Particulares	331.861	Remolques	5.853	Particulares	330.334	Remolques	6.715
Por 100 habitantes	41,1	Motocicletas	37.757	Por 100 habitantes	41,3	Motocicletas	51.177
Autobuses	1.003	Ciclomotores	31.823	Autobuses	943	Ciclomotores	27.559

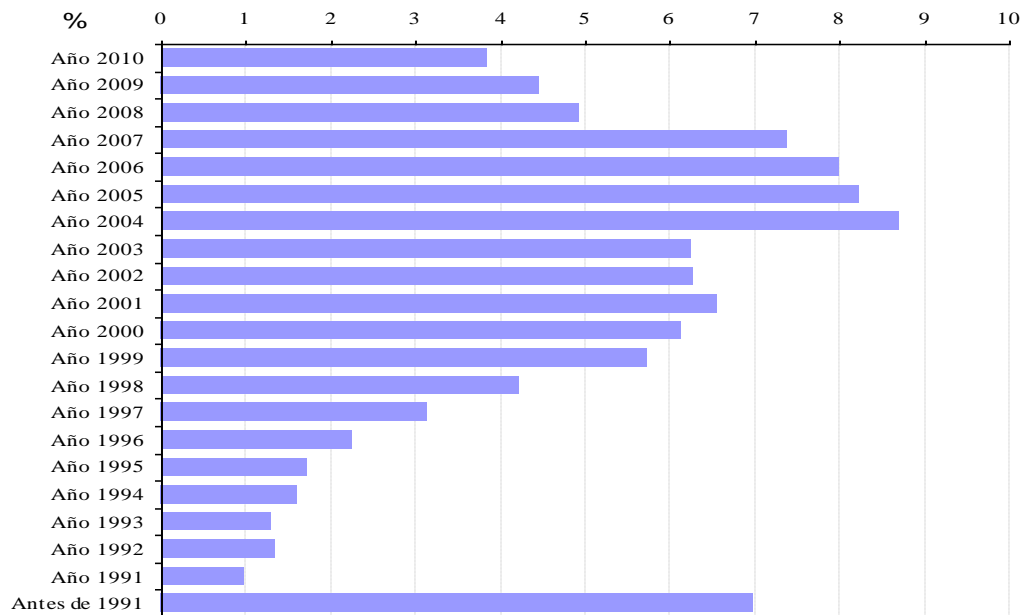
Fuente: Ayuntamiento de Valencia



**Número de turismos particulares. 2010**



**DISTRIBUCIÓN DE LOS TURISMOS SEGÚN EL AÑO DE MATRICULACIÓN. 2011**



Fuente: Ayuntamiento de Valencia



**Parque de vehículos**

Año (a 31 de diciembre)	Alicante	Castellón	Valencia	C. Valenciana	España	% CV/E
2006	1.166.048	382.927	1.597.326	3.146.301	28.531.183	11,0
2007	1.237.431	407.670	1.682.180	3.327.281	30.318.457	11,0
2008	1.253.534	413.198	1.700.829	3.367.561	30.969.224	10,9
2009	1.230.988	410.529	1.685.054	3.326.571	30.855.969	10,8
2010	1.235.300	411.501	1.683.487	3.330.288	31.086.035	10,7
<b>Por tipo</b>						
Turismos	894.606	283.490	1.205.926	2.384.022	21.983.485	10,8
Motocicletas	117.837	32.806	163.159	313.802	2.606.674	12,0
Camiones y furgonetas	191.777	79.073	250.361	521.211	5.136.214	10,1
Autobuses	1.613	491	2.506	4.610	62.663	7,4
Tractores industriales	5.153	3.666	15.535	24.354	206.730	11,8
Remolques y semiremolques	12.018	6.325	26.940	45.283	412.840	11,0
Otros vehículos	12.296	5.650	19.060	37.006	447.363	8,3
<b>Por carburante <sup>1</sup></b>						
Gasolina	631.936	174.393	738.689	1.545.018	14.261.822	10,8
Gas-oil	590.908	230.411	915.784	1.737.103	16.155.934	10,8
Otros	12.456	6.697	29.014	48.167	25.373	189,8

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística

**Parque nacional de automóviles por CCAA, periodo, tipo de vehículo y carburante.**

Unidades: Número de automóviles

	2010			
	TURISMOS			
	Total	Gasolina	Gas-oil	Otros
Andalucía	3.755.645	1.642.807	2.112.590	248
Aragón	573.660	280.351	293.263	46
Asturias, Principado de	498.750	214.991	283.717	42
Balears, Illes	650.541	442.898	207.607	36
Canarias	982.865	832.747	150.093	25
Cantabria	285.390	121.751	163.538	101
Castilla y León	1.246.949	584.517	662.267	165
Castilla-La Mancha	971.841	385.053	586.743	45
Cataluña	3.355.779	1.775.444	1.579.974	361
Comunitat Valenciana	2.384.022	1.165.356	1.218.498	168
Extremadura	544.059	238.681	305.347	31
Galicia	1.451.547	555.003	896.416	128
Madrid, Comunidad de	3.297.220	1.483.228	1.813.665	327
Murcia, Región de	688.004	278.718	409.244	42
Navarra, Comunidad Foral de	297.770	130.163	167.569	38
País Vasco	949.655	437.239	510.633	1.783
Rioja, La	133.473	61.787	71.662	24
Ceuta y Melilla	80.285	46.269	34.016	0

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior



La dotación de infraestructuras es vital para el desarrollo del transporte público, si bien Madrid y Barcelona dotan de mayores dotaciones lo cual permite un mejor acceso a los usuarios de estas dos ciudades, también es cierto que estas ciudades son las más pobladas y con mayor densidad de habitantes por kilómetro cuadrado a nivel nacional que hacen mayor uso de los medios de transporte públicos, lo cual exige un mayor desarrollo, eficiencia y coordinación en el transporte de pasajeros.. Valencia se sitúa como el tercer municipio con más habitantes de España (797.028 habitantes) y en densidad de población por kilómetro cuadrado (239 habitantes) ocupa el puesto octavo en el ranking nacional. Valencia comparativamente es similar a Sevilla en número de habitantes y a Málaga en densidad de población por kilómetro cuadrado.

Cada modo de transporte presenta una horquilla de distancia característica para todas las áreas, siendo las distancias menores las realizadas en bus urbano (3-6 km), seguidas de las distancias en tranvía (5-7 km) y el metro (6-9 km), todos ellos modos propios del ámbito urbano. En cambio, las distancias aumentan en el ámbito metropolitano, ya que el autobús metropolitano presenta distancias de 13-20 km y los servicios de cercanías, tanto de RENFE como de operadores autonómicos, de 15-40 km.





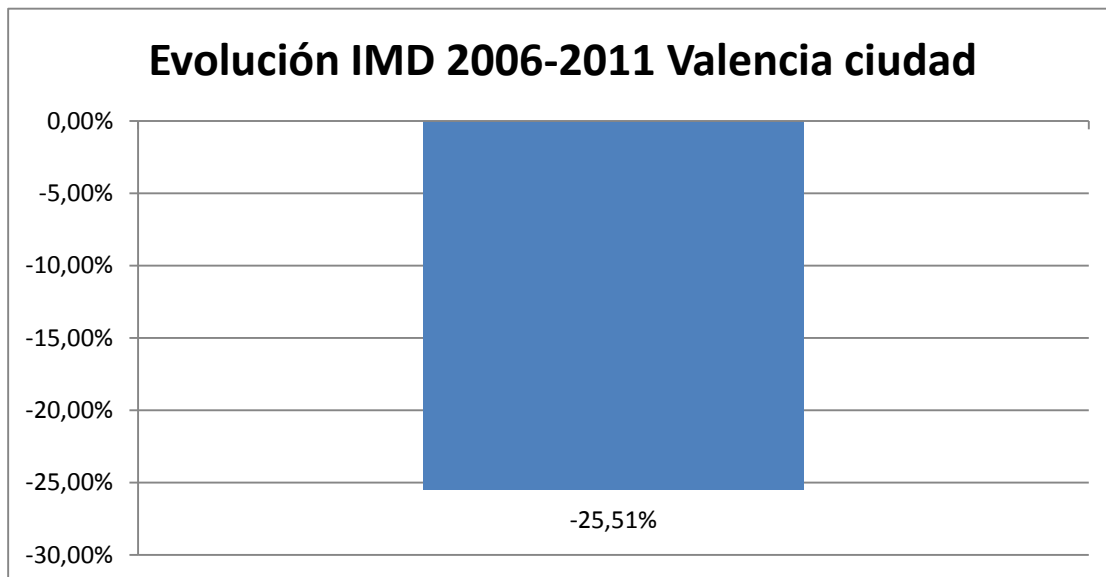
## Transporte Privado.

No es extraño, por tanto, que la ciudad de Valencia, como centro de un entorno metropolitano en el que los esfuerzos realizados en materia de extensión y mejora del transporte público durante las últimas décadas han sido notorio, aunque insuficiente.

En los últimos años, la entrada de nuevas líneas de metro y la crisis, están favoreciendo una disminución en el tráfico privado, registrando una disminución. Entre 2006 y 2011, la IMD medida en los ocho principales accesos de la ciudad ha pasado de 652.620 a 486118 vehículos diarios (un decremento del 25,51%).

Intensidad media diaria anual de los principales accesos a la ciudad de Valencia. 2006		Intensidad media diaria de los principales accesos a la ciudad de Valencia. 2011	
Acceso Avenida del Cid	137.002	Acceso Av. del Cid	104.063
Acceso Ausiàs March	118.276	Acceso Ademuz por Cortes	73.347
Acceso Ademuz por Cortes Valencianas	109.903	Acceso Barcelona	79.091
Acceso Archiduque Carlos	97.788	Acceso Archiduque Carlos	67.163
Acceso Barcelona	89.034	Acceso Ausiàs March	89.053
Acceso Autopista del Saler	49.583	Acceso Autopista del Saler	31.087
Acceso Avenida Constitución	26.033	Acceso Avenida Constitución	23.446
Acceso Mislata (salida)	25.001	Acceso Mislata (salida)	18.869

Fuente: Ayuntamiento de Valencia.



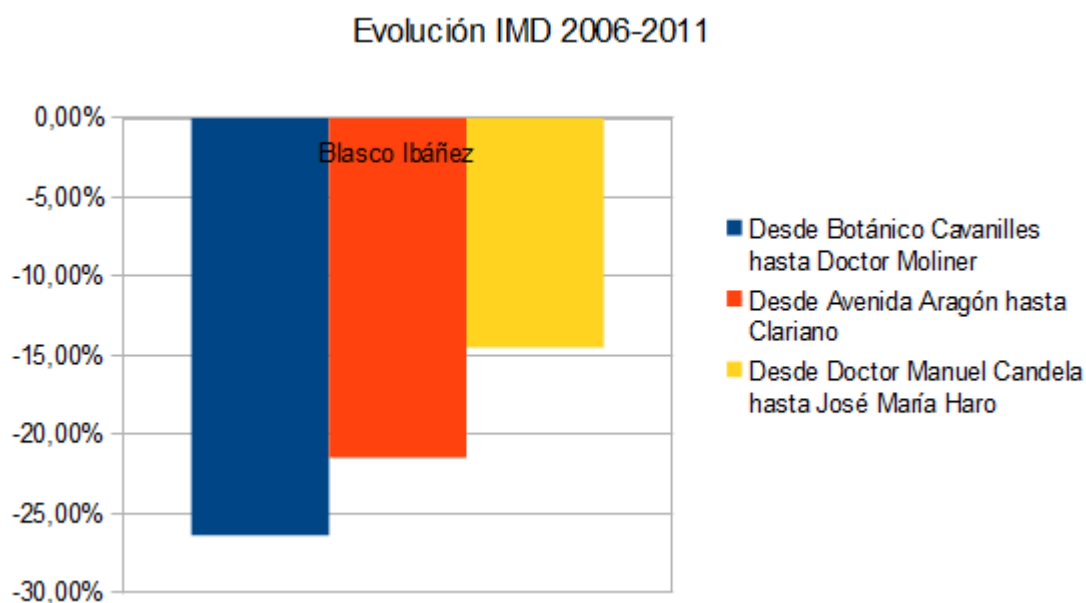
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Las consecuencias de un intenso tráfico repercuten sobre la salud de los ecosistemas tanto de la naturaleza como de las personas, sobre la economía y sobre el uso racional de los recursos energéticos fósiles, además también influye en el entorno de los campus.

Como ejemplo se muestra el índice medio diario de vehículos que transitan por algunas de las principales vías del campus de Blasco Ibáñez.

Blasco Ibáñez	2006	2011
Desde Botánico Cavanilles hasta Doctor Moliner	50.647	37305
Desde Avenida Aragón hasta Clariano	70.138	55106
Desde Doctor Manuel Candela hasta José María Haro	51.672	44194

Fuente: Ayuntamiento de Valencia - Elaboración propia.



Fuente: Ayuntamiento de Valencia - Elaboración propia.

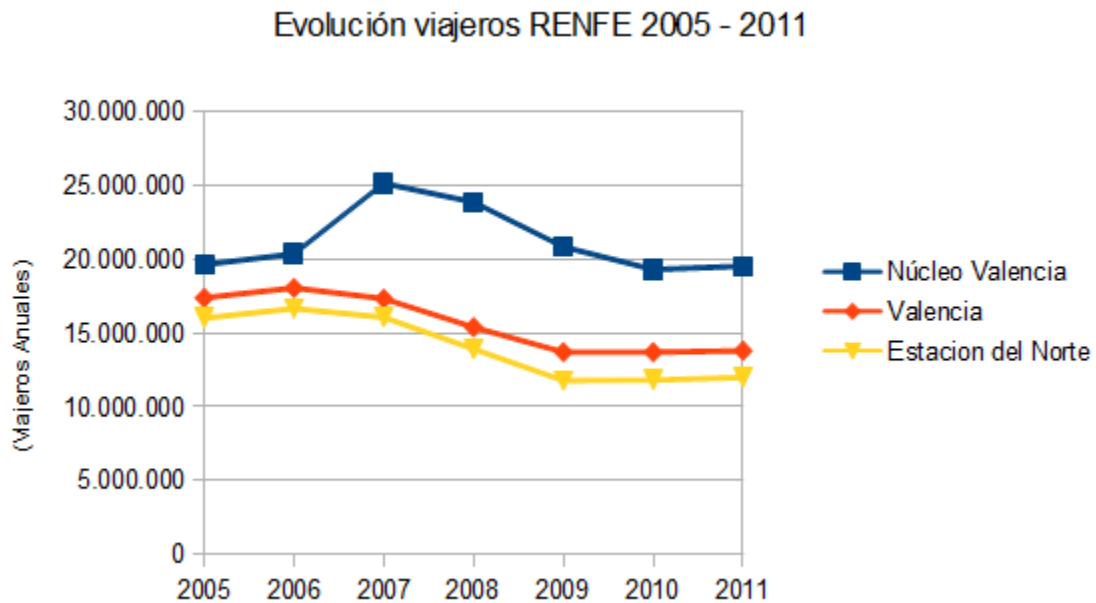


### 2.3.3. El transporte público.

#### 2.3.3.1. Renfe Cercanías.

Renfe Cercanías proporciona un medio de transporte eficiente hasta el centro de la ciudad de Valencia (excepto línea C3) o hasta la estación de Cabañal para buena parte de la población de l'Horta Nord, y Sud, la Ribera Alta y Baixa, la Safor, la Costera, el Camp de Morvedre y La Plana Alta y Baixa, comarcas de donde procede un importante número de estudiantes de la Universitat de València.

Desde 2007, el volumen de pasajeros de Renfe se ha reducido drásticamente en el núcleo de Valencia desde poco más de 25 millones hasta los 19 millones y medio de pasajeros anuales registrados en 2011, aunque parece que la corrección ya ha tocado fondo..



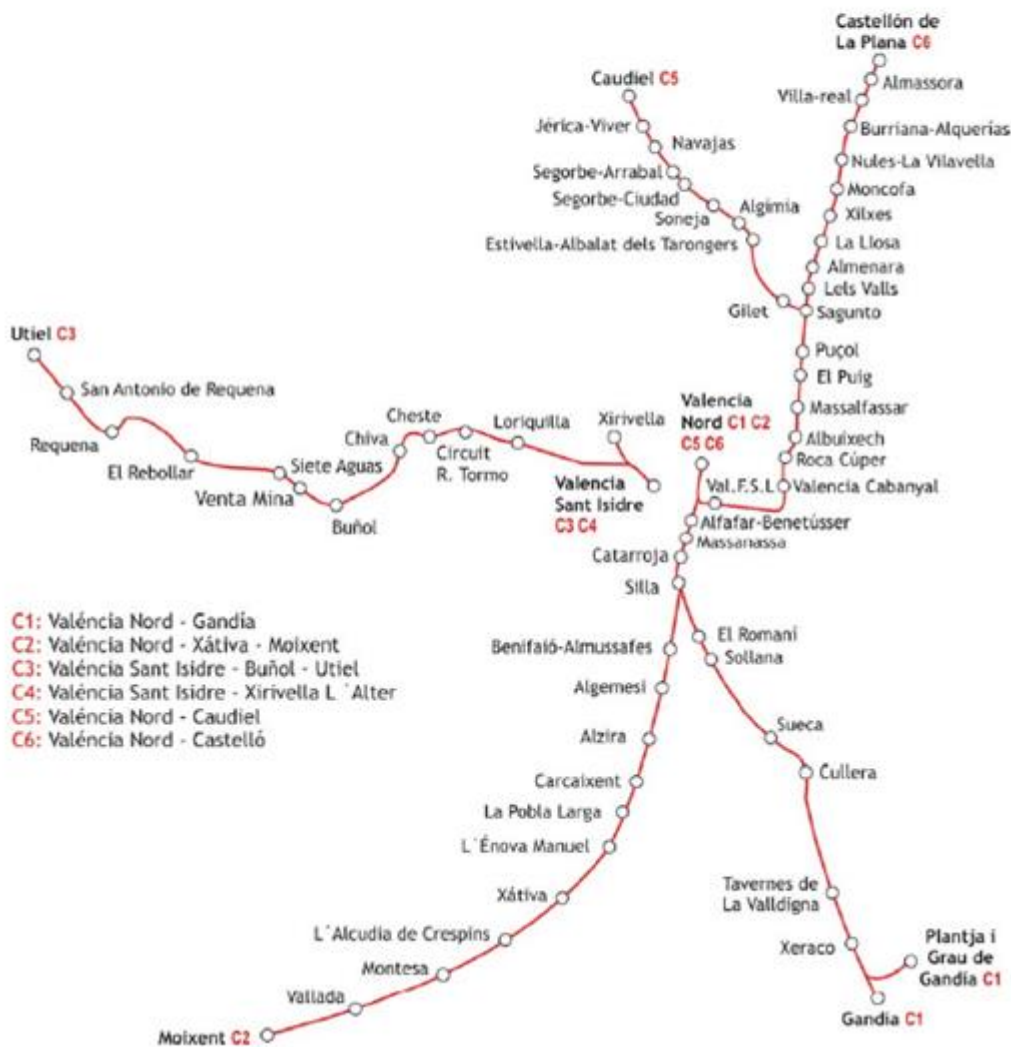
Fuente: RENFE. Elaboración: Propia.



## Núcleo de Valencia

El total de viajeros del núcleo de Renfe cercanías de Valencia en 2010 fue de 19,3 millones (-7,4 sobre 2009). Los ingresos totales fueron de 29.3 millones de euros (+1,3 % sobre 2009).

### Líneas con servicio de cercanías Renfe en Valencia



Fuente: RENFE



*Viajeros de cercanías Renfe 2010 por núcleos. Miles de viajeros*

Núcleos	2009	2010	Variación %
Madrid	224.998	224.642	-0,2
Barcelona	110.129	103.701	-5,8
Valencia	20.833	19.291	-7,4
Bilbao	16.126	14.236	-11,7
Málaga	8.358	8.737	4,5
San Sebastián	7.528	7.295	-3,1
Sevilla	6.827	6.878	0,8
Asturias	7.469	6.699	-10,3
Alicante/Murcia	4.624	4.302	-7
Cádiz	2.967	2.951	-0,5
Santander	1.159	1.056	-8,9
Zaragoza	281	252	-10,2
<b>Total</b>	<b>411.298</b>	<b>400.040</b>	<b>-2,7</b>

*Tráfico de viajeros de cercanías Renfe subidos y bajados por ciudades 2005-2010...*

2005		2006		2007	
Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros
Madrid	221.322.779	Madrid	233.724.277	Madrid	229.051.742
Barcelona	83.231.789	Barcelona	80.630.569	Barcelona	71.769.556
Bilbao	19.576.888	Bilbao	19.372.548	Valencia	17.319.045
Valencia	17.381.698	Valencia	18.046.057	Bilbao	16.959.020

2008		2009		2010	
Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros
Madrid	233.051.779	Madrid	222.158.759	Madrid	215.408.396
Barcelona	71.835.344	Barcelona	70.976.127	Barcelona	64.444.130
Fuenlabrada	18.206.278	Fuenlabrada	15.386.564	Getafe	15.415.389
Bilbao	16.842.088	Leganés	14.855.075	Fuenlabrada	14.796.007
Leganés	16.372.489	Valencia	13.703.648	Leganés	14.127.437
Valencia	15.389.627	Bilbao	13.643.132	Valencia	13.696.877

Fuente: RENFE



Tráfico de viajeros de cercanías Renfe subidos y bajados por estaciones 2005-2010

2005		2006		2007	
Estación	Viajeros	Estación	Viajeros	Estación	Viajeros
Madrid-Atoch-C.	49.337.469	Madrid-Atoch-C.	50.748.412	Madrid-Atoch-C.	46.510.534
Barcelona-Sants	26.360.528	Nuevos Ministerios	26.926.164	Nuevos Ministerios	24.791.443
Barna P. Cataluña	24.877.430	Barcelona-Sants	25.443.053	Barcelona-Sants	23.064.718
Nuevos Ministerios	24.202.835	Barna P. Cataluña	23.548.760	Barna P. Cataluña	20.573.030
Valencia-Nord	16.006.066	Valencia-Nord	16.649.446	Valencia-Nord	16.058.820
Mendez Álvaro	15.617.131	Mendez Álvaro	13.645.924	Mendez Álvaro	13.335.454

2008		2009		2010	
Estación	Viajeros	Estación	Viajeros	Estación	Viajeros
Madrid-Atoch-C.	40.336.077	Madrid-Atoch-C.	34.228.823	Madrid-Atoch-C.	31.244.901
Nuevos Ministerios	26.340.820	Nuevos Ministerios	29.094.748	Nuevos Ministerios	30.966.656
Barcelona-Sants	22.600.540	Barcelona-Sants	21.471.120	Barcelona-Sants	18.478.549
Barna P. Cataluña	20.955.553	Barna P. Cataluña	15.862.414	Madrid Ch.	14.973.019
Valencia-Nord	13.913.185	Barcelona-P.Gr	15.164.465	Sol	14.320.677
Aluche	13.349.520	Madrid Ch.	14.364.946	Barcelona-P.Gr	13.414.825
Mendez Álvaro	13.335.653	Valencia-Nord	11.779.841	Barna P. Cataluña	12.953.764
Madrid Ch.	12.618.419	Aluche	11.341.645	Mendez Álvaro	12.143.381
Móstoles	12.217.549	Mendez Álvaro	10.963.572	Valencia-Nord	11.806.221
Fuenlabrada	12.020.609	Fuenlabrada	10.177.682	Parla	10.788.861

Fuente: RENFE



Líneas actuales de cercanías:

línea	recorrido	km
<b>C-1</b>	València-Nord - Gandia / Platja i Grau de Gandia	62
<b>C-2</b>	València-Nord - Xàtiva - Moixent	80
<b>C-3</b>	València-Sant Isidre - Buñol - Utiel	84
<b>C-4</b>	València-Sant Isidre - Xirivella-l'Alter	2
<b>C-5</b>	València-Nord-Sagunt-Caudiel	72
<b>C-6</b>	València-Nord - Castelló de la Plana	70

Fuente: RENFE



Tren de la serie 592 empleado en las líneas C3, C4 y C5 de la red



Tren de la serie 447 empleado en las líneas C-1, C-2 y C-6 de la red



Tren de la serie 440R empleado ocasionalmente en las líneas C-2 y C-6 de la red





La línea C1 de cercanías presta sus servicios en las comarcas de la Ribera Baixa, y La Safor.

En un futuro, tras la construcción de la Estación Central, está previsto que se incorporen nuevas paradas en la ciudad de Valencia: Aragón y Tarongers-Universitats, y que en el sur incorpore las paradas de Oliva y Denia, creando además en Denia correspondencia con las líneas FGV en Alicante.



La línea C2 de cercanías presta sus servicios en las comarcas de L'Horta Sud, Ribera Alta y La Costera.

En un futuro, tras la construcción de la Estación Central, está previsto que se incorporen nuevas paradas en la ciudad de Valencia: Aragón y Tarongers-Universitats, y que en el sur incorpore las paradas de Oliva y Denia, creando además en Denia correspondencia con las líneas FGV en Alicante

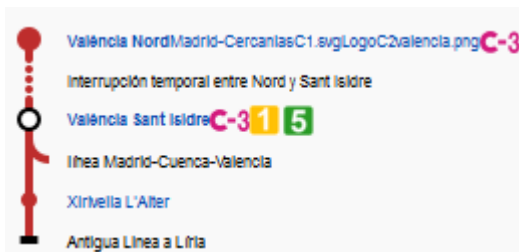
Fuente: RENFE







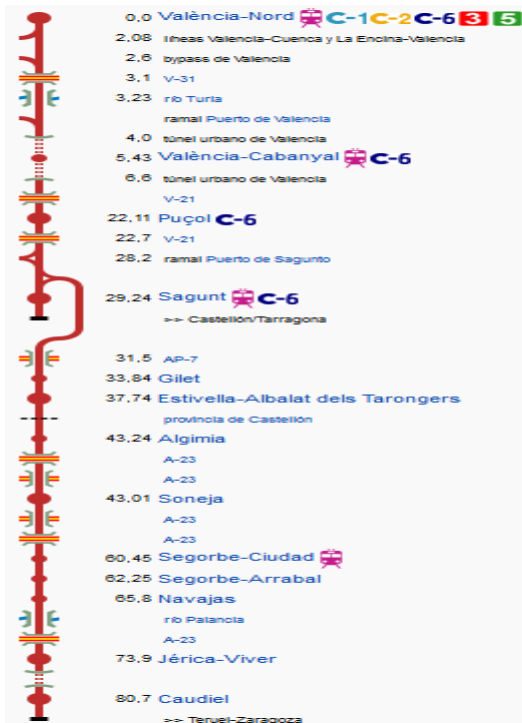
Los usuarios de la línea C3 Utiel-Valencia-Nord, han visto modificada su línea temporalmente, terminando el recorrido en la periferia de la ciudad de Valencia concretamente en la estación de San Isidro, desde abril de 2008 con motivo de las obras del AVE, sin tener confirmación de cuando se restablecerá el servicio hasta la estación de Valencia-Nord, aunque las obras del AVE concluyeron en diciembre de 2010. El restablecimiento completo del servicio depende entre otros de las obras de la Estación Central de Valencia de la que se dan plazos para su finalización en 2015, o sea que podemos estar hablando de 3 años de espera como mínimo para que la línea C3 tenga como destino la estación Valencia-Nord.



La línea C4 hoy en día da servicio únicamente a la población de Xirivella y en el futuro será integrada esta parada en la línea de cercanías C3, y por tanto desaparecerá la línea C4..

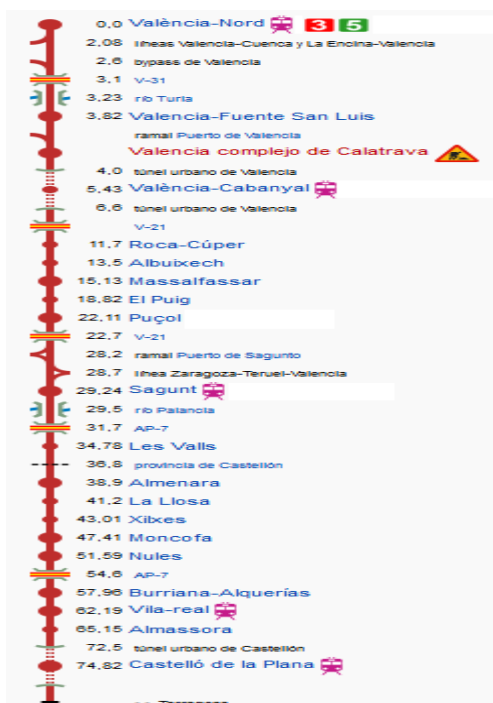
Fuente: RENFE

Ambas líneas tienen a 500m la estación de metro de San Isidro que da servicio a las líneas de Metro L1 y L5. En el futuro tendrán correspondencia en la también con la L7, cuando entre en funcionamiento esta nueva línea de Metro.



La línea C5 de cercanías presta sus servicios en las comarcas de L’Horta Nord, Camp de Morvedre y Alto Palancia.

En un futuro, tras la construcción de la Estación Central, está previsto que se incorporen nuevas paradas en la ciudad de Valencia: Aragón y Tarongers-Universitats.



La línea C6 de cercanías presta sus servicios en las comarcas de L’Horta Nord, Plana Alta y Plana Baixa.

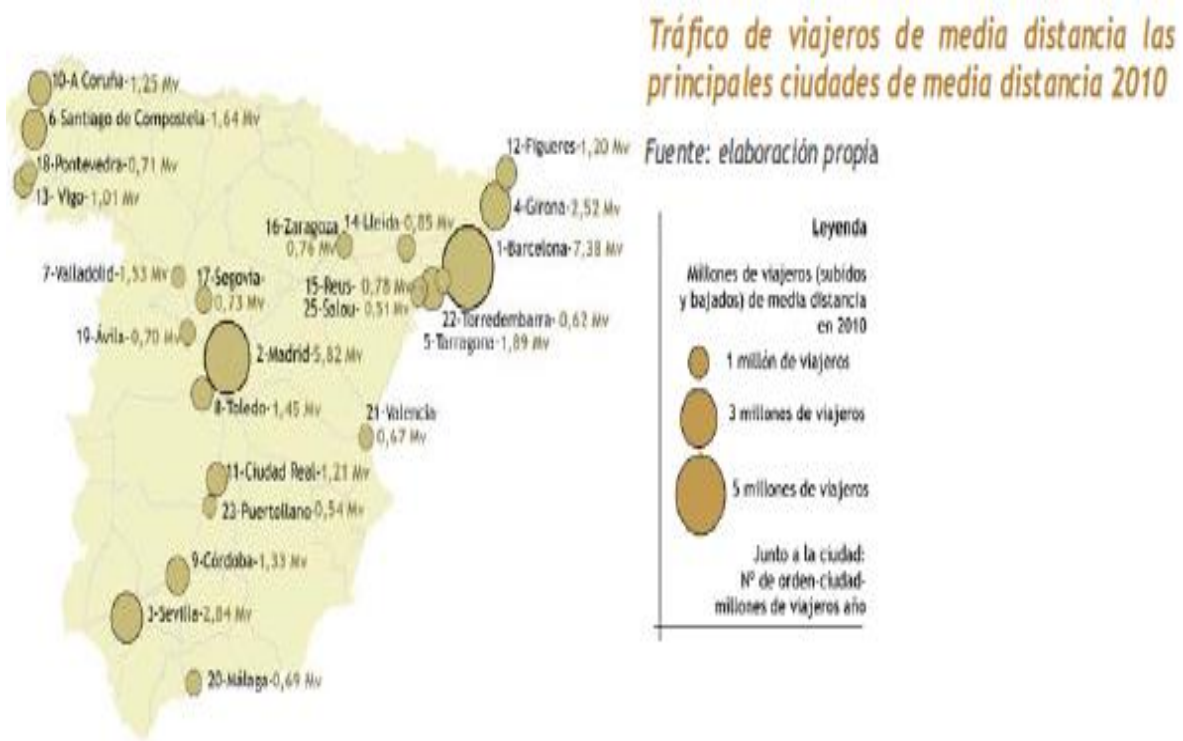
En un futuro, tras la construcción de la Estación Central, está previsto que se incorporen nuevas paradas en la ciudad de Valencia: Aragón y Tarongers-Universitats. Además está previsto dentro del plan 2010-2020 que la línea llegue en un principio hasta Benicasim y Oropesa del Mar, para más tarde acometer la ampliación del tramo Oropesa del Mar-Vinaroz.

Fuente: RENFE



**RENFE, trenes Regionales. Pasajeros 2011.**

La comunidad valenciana es la octava por superficie, la cuarta por población y la sexta por densidad de población por kilómetro cuadrado. Por longitud de red ferroviaria se sitúa la octava, según los datos anteriores debería estar por delante de este puesto, pero los datos del uso que realizamos de algunos servicios como los de los trenes de media distancia entre los que se incluyen los de cercanías, hacen que nos paremos a reflexionar sobre la oferta/demanda de este tipo de servicios de transporte ya que por número de pasajeros nos en los últimos años nos situamos entre las puestos décimo sexto y vigésimo primero, en el período de 2005-2008 nos mantuvimos en el puesto décimo séptimo para en 2010 llegar al vigésimo primero. De hecho recientemente se ha publicado en un medio de prensa local que :“La Comunitat Valenciana tiene 23 estaciones de Renfe que sólo reciben un pasajero al día. Junto con Aragón, Valencia es la autonomía con más enclaves infrutilizados de la red de Media Distancia (regionales)”.



Fuente: RENFE



Este descenso de viajeros y la actual situación económica está haciendo replantearse los servicios prestados para sustituirlos por otros más eficientes, y el principio de universalidad de servicio se va a sustituir por el de rentabilidad de servicio o mejora de la rentabilidad.

Un estudio encargado por Fomento, tiene previsto suplir con autobuses y suprimir las líneas menos rentables. En el caso valenciano, las tres líneas regionales (Valencia-Alcoy, Valencia-Teruel o Valencia-Cuenca) son las más deficitarias de toda la red. Los trenes de estas tres líneas apenas cubren el 20 % de su coste con los billetes. De todas, la que ofrece peores resultados es la que une la capital con Teruel, con menos de 15.000 viajeros en 2011 que apenas cubrieron el 7-8 % del coste de mantenimiento. Sólo se declarará como "obligación de servicio público" a los trenes que sean más eficientes desde tres puntos de vista (medioambiental, económico y social). El resto, se suprimirá o sustituirá por otros transportes.

Los cinco trenes regionales de Renfe que circulan con una ocupación superior al 50% son los que unen Salamanca y Zaragoza, Madrid y Sigüenza, Coruña y Vigo, Barcelona y Valencia, y el que realiza el recorrido Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena.

2008		2009		2010	
Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros	Ciudad	Viajeros
Barcelona	7.237.944	Barcelona	7.421.182	Barcelona	7.379.405
Madrid	4.977.570	Madrid	5.663.721	Madrid	5.822.802
Sevilla	2.790.305	Sevilla	2.847.941	Sevilla	2.844.404
Girona	2.723.475	Girona	2.576.152	Gerona	2.519.251
Tarragona	1.986.185	Tarragona	1.956.939	Tarragona	1.885.476
Figueres	1.305.842	Valladolid	1.428.058	Santiago	1.641.196
Santiago	1.225.247	Toledo	1.420.975	Valladolid	1.530.822
Ciudad Real	1.188.188	Santiago	1.383.197	Toledo	1.446.882
Toledo	1.155.872	Figueres	1.236.509	Córdoba	1.325.508
Valladolid	1.113.635	Ciudad Real	1.233.498	A Coruña	1.249.784
Córdoba	1.037.237	Córdoba	1.227.125	Ciudad Real	1.205.818
Vigo	939.370	A Coruña	1.021.337	Figueres	1.204.771
A Coruña	881.457	Vigo	965.103	Vigo	1.040.460
Reus	812.198	Lleida	887.562	Lleida	852.097
Zaragoza	809.414	Reus	799.852	Reus	778.436
Avila	773.373	Avila	738.490	Zaragoza	764.526
Valencia	731.997	Zaragoza	718.083	Segovia	731.304
Lleida	715.631	Pontevedra	692.665	Pontevedra	708.463
Pontevedra	675.133	Málaga	670.548	Avila	702.141
Torredembarra	626.713	Valencia	671.839	Málaga	689.503
Salamanca	596.001	Segovia	666.876	Valencia	667.390
Salou	584.960	Torredembarra	630.940	Torredembarra	622.301

Fuente: RENFE



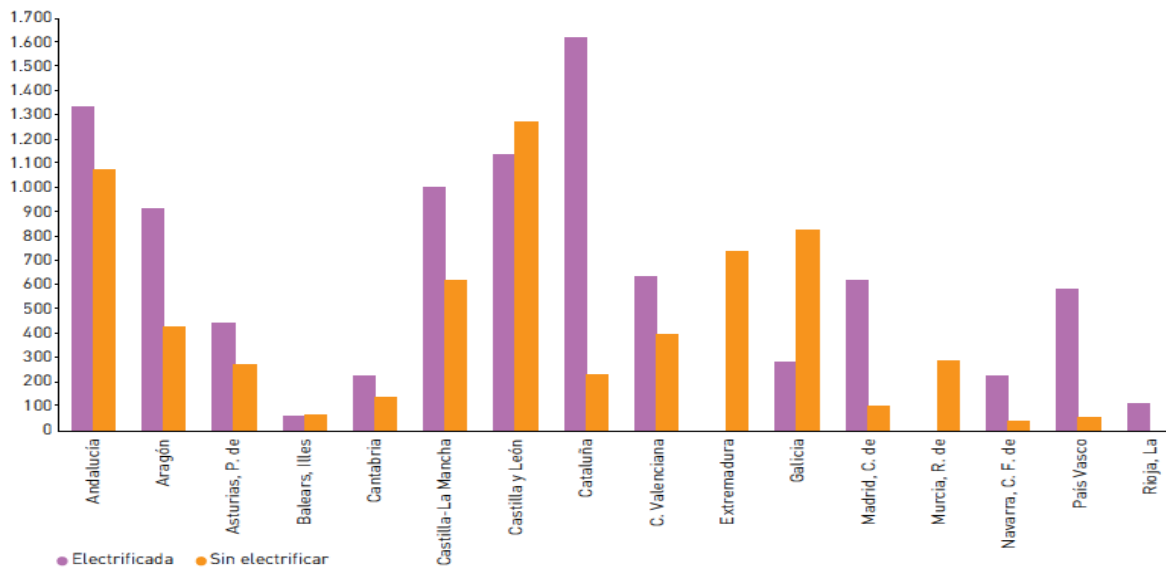
**Regionales RENFE. Personas con origen o destino la ciudad de Valencia según estación y mes - 2011**

Estación	Origen				Destino			
	Del Norte	Del Cabanyal	San Isidro	Font Sant Lluís	Del Norte	Del Cabanyal	San Isidro	Font Sant Lluís
Total	387.846	18.920	25.763	0	357.863	16.626	28.966	8
Enero	24.297	1.099	1.471	0	23.890	1.256	1.739	0
Febrero	25.915	1.419	1.374	0	24.175	1.361	1.628	0
Marzo	36.587	1.772	2.433	0	33.934	1.651	2.627	0
Abril	34.063	1.633	2.534	0	29.616	1.265	2.619	0
Mayo	32.047	1.440	1.716	0	31.471	1.492	2.095	0
Junio	33.233	1.680	1.953	0	29.620	1.279	2.063	0
Julio	41.465	1.876	2.878	0	38.650	1.265	3.246	4
Agosto	32.587	1.544	3.290	0	31.383	1.300	3.944	2
Septiembre	34.765	1.691	2.395	0	31.137	1.576	2.689	1
Octubre	33.741	1.689	2.118	0	31.262	1.464	2.234	1
Noviembre	30.336	1.573	1.686	0	29.487	1.588	1.970	0
Diciembre	28.810	1.504	1.915	0	23.238	1.129	2.112	0

Fuente: Renfe.

Fuente RENFE. Elaboración ayuntamiento de Valencia

**LONGITUD TOTAL DE LA RED FERROVIARIA POR COMUNIDAD AUTÓNOMA, 2008.**



FUENTE: Ministerio de Fomento [2008]. Anuario Estadístico 2008.



En comparación con el resto de los principales núcleos de cercanías españoles, el de Valencia disfruta de la velocidad comercial más elevada (64 Km./h.). Sin embargo, las frecuencias de paso en horas punta son peores (desde los 5 minutos hasta casi las 3 horas en función de la hora y línea.) que en los de Madrid y Barcelona (5 y 7 minutos respectivamente).

Línea	Frecuencia (Minutos)
C1	25-30
C2	30
C3	5-10-12-40-45-60
C4	60
C5	120-130-145-170

Fuente: RENFE. Elaboración propia.

El principal inconveniente que presente el tren es la necesidad de realizar el transbordo a otro modo de transporte público (metro, tranvía, EMT, valenbisi) para acceder finalmente a la universidad. Sólo una buena combinación de ambos medios atraerá a potenciales usuarios que hoy en día utilizan el coche. La mayoría de usuarios potenciales ponen como premisa en general que el tiempo de desplazamiento desde el origen hasta la universidad no sea mayor de 30 minutos, tiempo que por potenciales usuarios de la segunda corona y resto están dispuestos a elevar hasta los 50-60 minutos.

Los planes de futuro de Renfe para la ciudad de Valencia se pensaban que podrían cambiar radicalmente este escenario a medio plazo. Como parte de la operación de penetración del AVE en Valencia, se plantea la construcción de un túnel pasante de uso mixto (AVE y Cercanías) que, desde la nueva estación central subterránea, discurriría por las grandes vías de Germanías y Marqués del Turia, la avenida de Aragón, y el campus de Tarongers y la Universidad Politécnica hasta emerger de nuevo, al norte de los campus universitarios, en dirección a Barcelona.



Esta nueva infraestructura ferroviaria, que contaría con dos nuevas estaciones en la Avenida de Aragón y en el campus de Tarongers, permitiría reducir ostensiblemente los tiempos totales de desplazamiento de los universitarios que tienen por destino los campus de Blasco Ibáñez y, sobre todo, Tarongers, y que provienen del ámbito metropolitano y supra metropolitano servido por Renfe Cercanías, desincentivando de forma muy notable el uso del vehículo privado en estos casos. El acceso directo de Renfe cercanías a los Campus haría mucho más competitiva su oferta al eliminar la necesidad de realizar transbordos a otros modos, reducir los tiempos totales de desplazamiento y, presumiblemente, restando atractivo al uso del vehículo privado para la población universitaria que vive en comarcas relativamente alejadas de Valencia, pero actualmente no han tenido un impacto significativo.



### 2.3.3.2. Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana se constituyó en 1986 y se ha convertido en una pieza clave de la movilidad en la ciudad de Valencia y en su área metropolitana formado a día de hoy por 3 líneas de metro y 2 de tranvía , con una longitud total de 146,797 km, 132 estaciones y 121 trenes, como fiel reflejo de esta situación, este operador de transporte público juega un papel también primordial en la movilidad universitaria..

Los tres principales campus (Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna) cuentan con estaciones que les dan servicio: la estación de la Línea 3 de metro de Facultats como principal y las estaciones de Primado Reig de la Línea 4 junto con la de Aragón de la Línea 5 en el caso de Blasco Ibáñez. El campus de Tarongers cuenta con las paradas de la Línea 4 y 6 de tranvía. El campus de Burjassot-Paterna cuenta con la parada de Vicent Andrés Estellés de la línea 4 como estación principal y como secundarias las estaciones de Burjassot de la Línea 1. Respecto a los centros Diseminados, no disponen cerca de estaciones de metro y normalmente hay que andar un mínimo de 10 minutos hasta la estación más próxima, el centro más perjudicado en este sentido es la antigua Escuela de Magisterio en la que las estaciones más cercanas se encuentran a unos 20 minutos.





Líneas que prestan servicio a los Campus y Centros				
Campus/Centro	Actualmente		Futuro	
	Menos 300m	Más de 300m	Menos 300m	Más de 300m
B.Ibáñez	L3	L4, L5	L7	-
Tarongers	L4, L6	-	-	-
Burjassot-Paterna	L1	L4	-	-
Antigua Escuela Magisterio	-	-	-	L2, Orbital
Nau	-	L5	-	L2
Botánico	-	L1, L5	-	-
Cerveró	-	L4	-	L2

En azul aquellas líneas que tienen parada a menos de 300m del Campus o Centros. Filtro aplicado: estaciones a menos de 10 minutos caminando.

Fuente: FGV. Elaboración propia.

En cuanto a estaciones de metro muy próximas a los centros, Tarongers es el más favorecido con una estación compartida por 2 líneas y como valoración global queda mejor posicionado B.Ibáñez por su configuración futura reforzada por la Línea 7. Cabe destacar que la totalidad de los centros Diseminados no poseen estaciones a menos de 300 m.

En cuanto a frecuencia la Línea 3 que da servicio a la estación de Facultats, es la que mejor niveles de frecuencia presenta, los cuales replicará la Línea 2 cuando entre en servicio. La mínima frecuencia que se presenta en el conjunto de Líneas es de 15 minutos.



<b>Líneas que prestan servicio a los Campus y Centros</b>	
Líneas	Frecuencia(minutos)
L1	15
"L2"	7
L3	7
L4	10
L5	15
L6	10

Fuente: FGV. Elaboración propia.

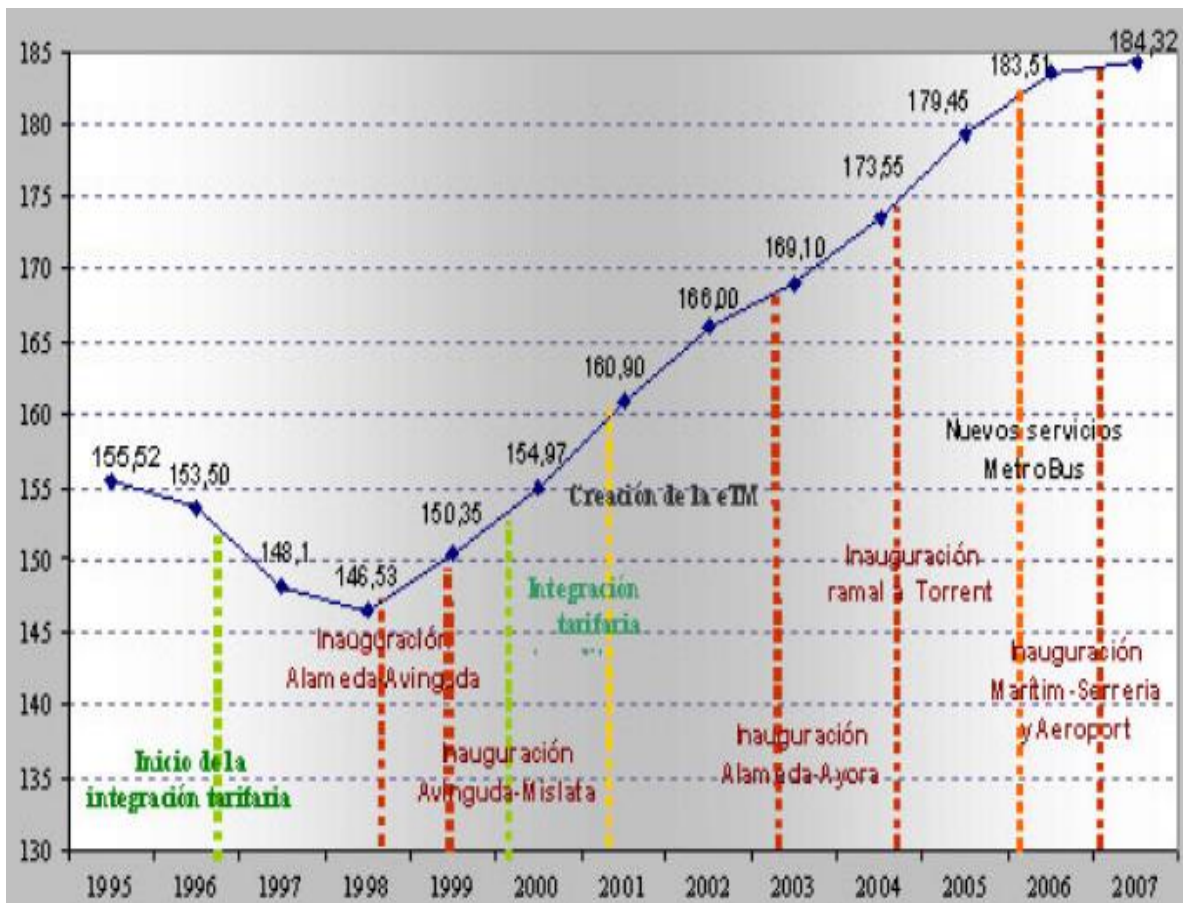
En las estaciones citadas anteriormente gran parte del tráfico de viajeros es atribuible en diferente medida a las demandas de movilidad de la Universitat de València. En el caso de las parada de Facultats, el principal usuario de este servicio es la UV, al que complementan en buena medida el Hospital Clínico de Valencia con una plantilla de 2.600 trabajadores, la Clínica Quirón con 2700 trabajadores más los pacientes que diariamente acuden a este centros de salud y más indirectamente los trabajadores de la Confederación Hidrográfica del Júcar y del Ayuntamiento de Valencia-Aragón. En la parada de Tarongers el principal usuario es la UPV seguida de la UV. Finalmente, en la parada de Vicent Andrés Estellés el principal usuario es la UV seguido de RTVV con una plantilla de 1.800 trabajadores.



Longitud de la red de FGV en función de sus características



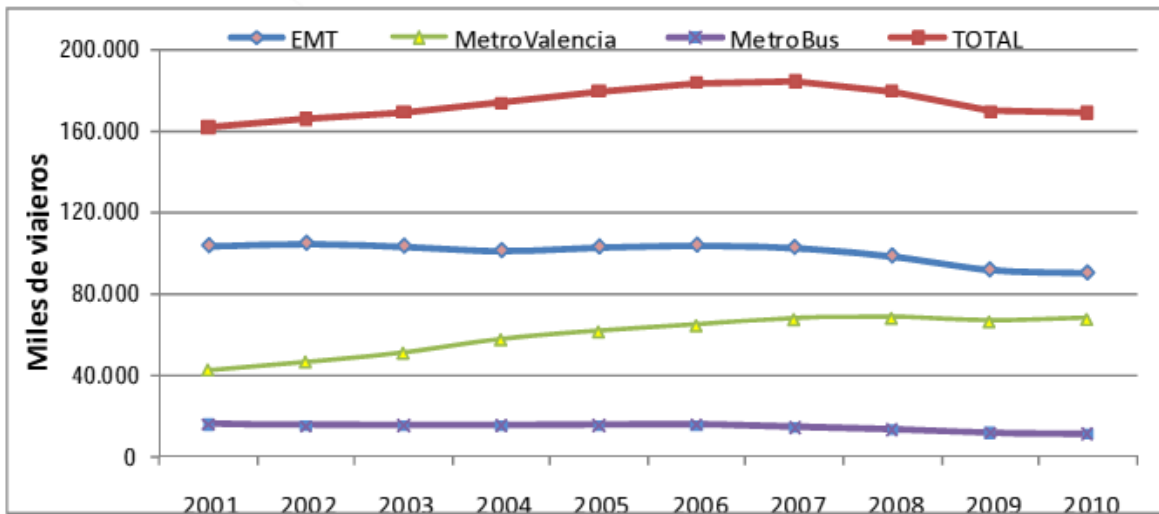
Fuente: FGV.



Fuente: AVM



## Evolución de viajeros por modos.

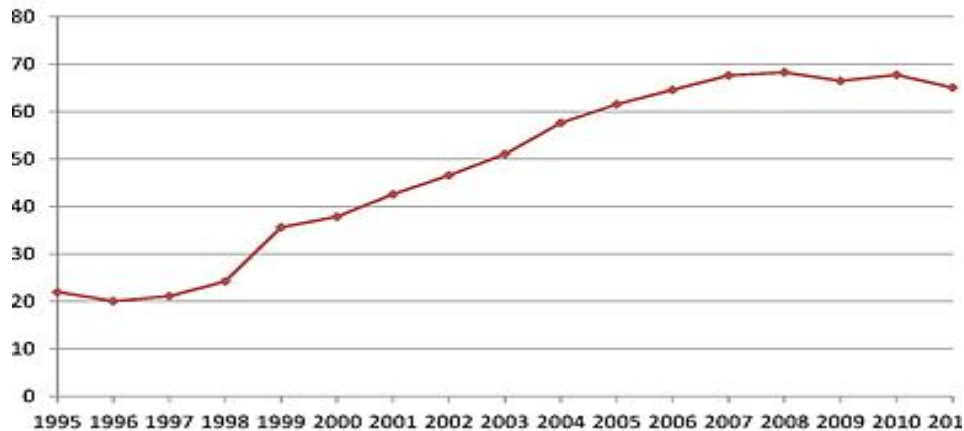


Fuente: AVM

El incremento de pasajeros en FGV ha ido marcado por las etapas de expansión de Metrovalencia, de sus líneas e infraestructuras. En el siguiente gráfico puede observarse el importante incremento de pasajeros de la estación de Facultats en 1998 y 1999 una vez inaugurado el tramo de túnel Alameda-Avinguda (septiembre de 1998) y la extensión de la Línea 3 hasta Mislata-Almassil en mayo de 1999. De igual forma, la inauguración del tramo de tranvía hasta Televisión Valenciana en marzo de 1999 incrementó notablemente la accesibilidad del Campus de Burjassot, con el consiguiente aumento de pasajeros y viajes para el tranvía y FGV. El cierre del tramo Alameda-Avinguda (que permitió interconectar las líneas 1 y 3 en Ángel Guimerà) y su posterior ampliación hasta Mislata supusieron una mejora de la extensión y de la conectividad que repercutió en toda la red; como reflejo, es también en 1999 cuando se produce el incremento absoluto más importante de viajeros del Tranvía en el Campus de Burjassot.



**Evolución del número de viajeros (en millones) en la red de Metrovalencia (España)**



Fuente: AVM

Aunque el número de usuarios de Metro Valencia e ha ido incrementando hasta 2008 y a partir de aquí más o menos se ha mantenido, en lo que respecta a la comunidad universitaria a disminuido la utilización de este medio de transporte. El elemento más remarcable de la evolución de los pasajeros de FGV en las estaciones sitas en los campus es, claramente, el cambio de tendencia que se observa de forma generalizada a partir del año 2002. En aquel momento se alcanzó el máximo de viajeros y desde entonces, en conjunto, éste ha ido cayendo: en concreto entre 2002 y 2005, en sólo tres años, se perdieron 444.000 viajeros (el 10% del total). Esta caída contrasta con el constante incremento general de pasajeros de FGV, que en ese mismo período ha crecido un 32%. El crecimiento del conjunto de FGV se ha visto ciertamente favorecido por la expansión que supuso la inauguración de la línea 5 en abril de 2003.

También señalar el año 2007 momento en el que los pasajeros del Tarongers (usuarios de las paradas de La Carrasca y Tarongers) abandonaban masivamente este medio hasta dejarlo en niveles inferiores incluso a los del año 1.999 a los del año 2.007 (504.000 pasajeros aproximadamente), siguiéndole la estela los pasajeros del Campus de Burjassot-Paterna para en el año 2.008 caer a su cota mínima (457.000 pasajeros aproximadamente) cota sensiblemente superior que la del año 2.000.



El siguiente hito a resaltar es en 2008 cuando la estación de Facultats alcanza su pico de tráfico (2.861.069 pasajeros) habiendo entrado en servicio en 2007 el tramo Mislata-Aeropuerto de la línea 3, y en 2008 las estaciones de La Carrasca y de Campus Burjassot-Paterna (formada por Televisió Valenciana, Vicent Andrés Estellés y Campus) registran su mínimo histórico.

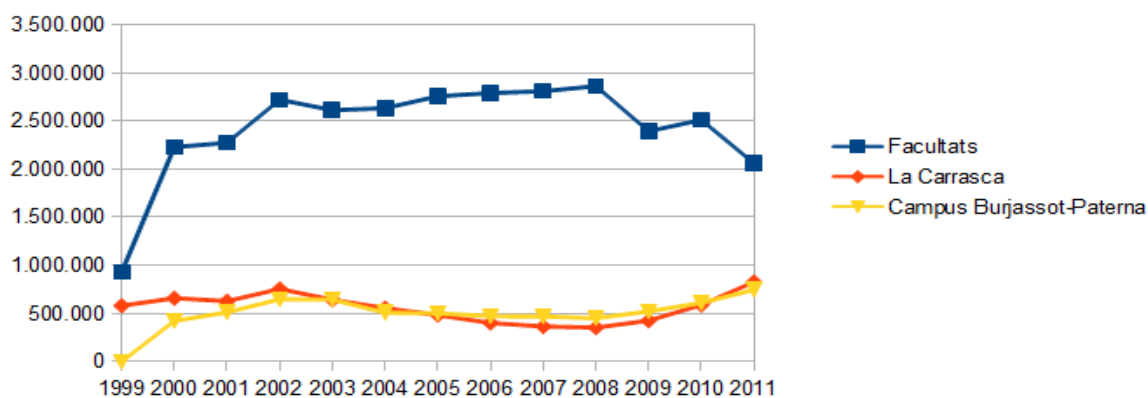
El último hito ha destacar ocurrió en 2011 registrando la estación de Facultats su mínimo registro de pasajeros de los últimos 11 años (2.058.898) y por el contrario las estaciones de La Carrasca y Campus Burjassot-Paterna registraron su máximo histórico ese mismo año.

Globalmente el número de pasajeros de los tres campus fue similar en los años 2008 y 2011 (3.600.000 pasajeros aproximadamente), siendo el año con peor resultado global el 2009 (3.300.000 pasajeros aproximadamente) resultado que no se daba desde el año 2000.

No obstante, ello no explica el decrecimiento comentado en las paradas que sirven a los campus; en buena lógica, como ha ocurrido en otras ocasiones, una ampliación de la infraestructura, al mejorar la extensión y conectividad de la red, debería repercutir en un incremento de los viajeros en el conjunto de la misma, y no sólo en el tramo ampliado.

En cambio el tráfico global de pasajeros en el conjunto de FGV ha ido en aumento.

Metrovalencia. Pasajeros según estación de origen.



Fuente FGV. Elaboración propia.



En el marco de esta preocupante perspectiva de reducción del papel de FGV en la movilidad hacia los campus universitarios donde se han perdido unos 400.000 pasajeros comparativamente en 2011 con respecto a 2002., conviene distinguir entre la situación del campus de Blasco Ibáñez, -servido por la línea 3 de metro-, de la de los campus de Tarongers y Burjassot, servidos por la línea 4 de Tranvía.

Si tanto el metro como el tranvía pierde atractivo para la comunidad universitaria, ello hace menos sostenible el modelo de movilidad universitaria, y más todavía si se hace a cambio del acceso en vehículo privado.

Parece claro que el actual modelo de gestión y explotación del tranvía no está resultando atractivo para la población en general, y en especial para la población universitaria, que lo utiliza para recorridos largos, y muy a menudo como modo de acceso final tras un último transbordo desde el metro en Benimaclet o en Empalme.

La velocidad comercial del tranvía de Valencia, calculada en 18,5 Km./h supera sólo a la de Alicante con 17 km/h estando por delante Barcelona (19 km/h), Madrid (19,5 km/h) y Sevilla (20 km/h).

Las distancias a recorrer son ligeramente elevadas (7.5 Km. entre el campus de Burjassot y Benimaclet, o entre el Campus de Tarongers y Empalme), están rozando el límite de los 30 minutos y superándolo en caso del desplazamiento entre campus de Burjassot y Tarongers por lo que ya de entrada hace sistemáticamente al potencial usuario del transporte privado, y más si cabe en el caso del PAS&PDI cuando se trata de un desplazamiento entre centros tras haberse desplazado a su centro habitual de trabajo y considerando que con la ronda norte el desplazamiento entre ambos campus se reduce a 10 minutos, mucho tiene que mejorar la velocidad del tranvía y su tiempo de traslado u ofrecer alguna alternativa para desistir del coche.



Según datos del año 2012 el Metro Valencia la frecuencia de la línea 4 se sitúa en(10 minutos y según Fomento año 2008 es de 5 minutos, por detrás de Barcelona y por delante de Madrid.

Otra cosa que hay que mejorar es la capacidad de los convoyes en horas punta o aumentar la frecuencia en esas horas, pero necesitamos que sea más rápido para que sea atractivo, y para ello se debe aumentar la velocidad y ofrecer un servicio más directo entre los campus.

Otra mejora puntual, que puede tener importancia para la mejora de tiempos de acceso a los campus, sería la puesta en funcionamiento del tramo de vía que evita el paso de los tranvías de la Línea 4 por la estación de Pont de Fusta, evitando un rodeo de casi 1.2 Km. en muchos de los trayectos que van a los campus, Esta actuación, sin embargo, no sería posible hasta que la nueva línea de tranvía T2 en construcción (Orriols-Mercat) esté en funcionamiento. Esta es una decisión de explotación de FGV, que debería hacer posible la nueva infraestructura de la línea de tranvía T2, con transbordo entre ambas líneas de tranvía en la nueva parada prevista de Maximiliano Thous.

Una última mejora que ayudaría a mejorar la velocidad comercial del tranvía, sería la preferencia semafórica en horas punta que todavía no se ha implantado.





Futuras ampliaciones de líneas de metro y tranvía.



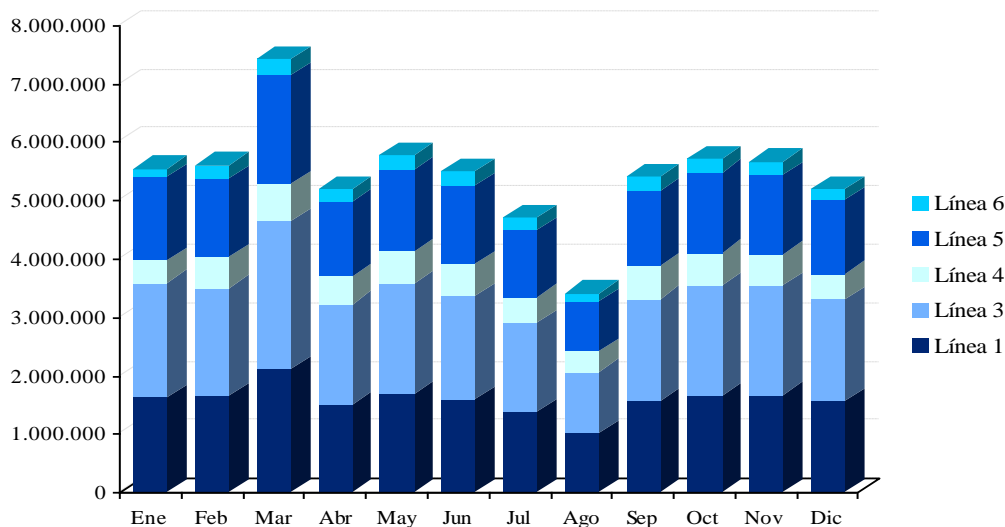
Fuente: FGV.



En principio, todos los proyectos en marcha de extensión del metro y del tranvía (extensión de la línea 5 a Quart y Manises, de la Línea 4 entre Ayora y Dr. Lluch) o de modernización y mejora de lo existente (Plan de Mejora de la Línea 1), deberían redundar en un mayor uso de FGV para acceder a los campus universitarios, siempre que estos proyectos vayan acompañados de un incremento de material móvil y de las frecuencias de paso. Sin embargo, estas mejoras pueden no tener todo el impacto buscado si no se mejora la rapidez, eficiencia y capacidad del tranvía de la Línea 4, como modo de transporte que en última instancia deberá absorber todo el tráfico generado con destino a los campus de Burjassot y Tarongers gracias a la ampliación de la red de Metrovalencia. De lo contrario, la Línea 4 puede convertirse en el cuello de botella que impida que la red de Metrovalencia sea plenamente funcional para vehicular la demanda de movilidad universitaria.

A nivel global marzo es el mes pico por usuarios de metro sobrepasando los siete millones impulsado por las fiestas de Las Fallas y agosto en mes que menos usuario utilizan el metro coincidiendo con el mes de vacaciones por excelencia, bajando hasta poco más de 3 millones.

**PERSONAS USUARIAS POR MES Y LÍNEA. 2011**



Fuente FGV. Elaboración: Ayuntamiento de Valencia



### **2.3.3.3. Empresa Municipal de Transportes de Valencia.**

La EMT, Empresa Municipal de Transportes de Valencia es, con FGV, el otro operador de transporte público con un gran peso en la movilidad universitaria. Es, además, el único operador público que está presente en todos los campus, incluido el de la antigua E.U. de Ausiàs March.

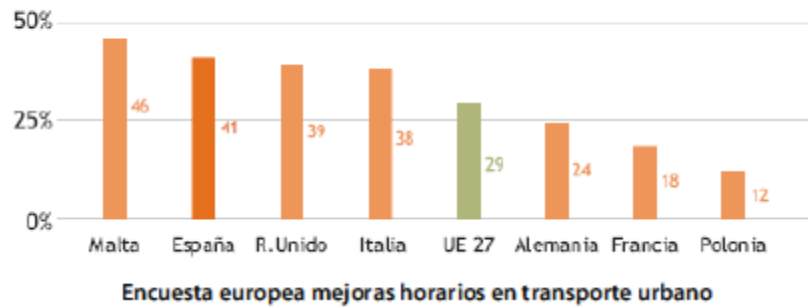
Es una empresa dependiente del Ayuntamiento de Valencia, que durante mucho tiempo llevó a que asumiera en determinados momentos líneas que iban más allá del término municipal de Valencia manteniendo en funcionamiento hasta el día de hoy la actual Línea 63 que comunica el centro de Valencia con el campus de Burjassot.

La EMT ha mantenido durante los últimos años una estrategia de adaptación de sus líneas a los cambios que se han ido produciendo en la ciudad de Valencia como consecuencia de los cambios poblacionales, del desarrollo urbanístico de nuevos barrios o de la aparición de nuevos hitos urbanos de generación de demanda. La creación del campus de Tarongers y el traslado de las facultades de Ciencias Sociales desde su anterior ubicación en Blasco Ibáñez desde mediados de los años 90, fue uno de los principales retos a que debió responder la compañía, creando nuevas líneas y modificando el itinerario de otras con el fin de mejorar la accesibilidad desde diferentes barrios de la ciudad a las nuevas instalaciones. De hecho, las demandas a la EMT de conexión directa de los distintos barrios con los campus universitarios han sido, y siguen siendo, una tónica constante en la ciudad.

Aunque resulta difícil establecer cómo ha evolucionado exactamente la demanda universitaria de la EMT y concretamente el PAS y PDI, lo cierto es que es el medio de transporte público más disponible pero porcentualmente el que más potenciales usuarios pierde (46%), principalmente motivado por el tiempo de desplazamiento y por la falta de información de la frecuencia de paso en tiempo real en las paradas, coincidiendo con la encuesta realizada a nivel estatal.

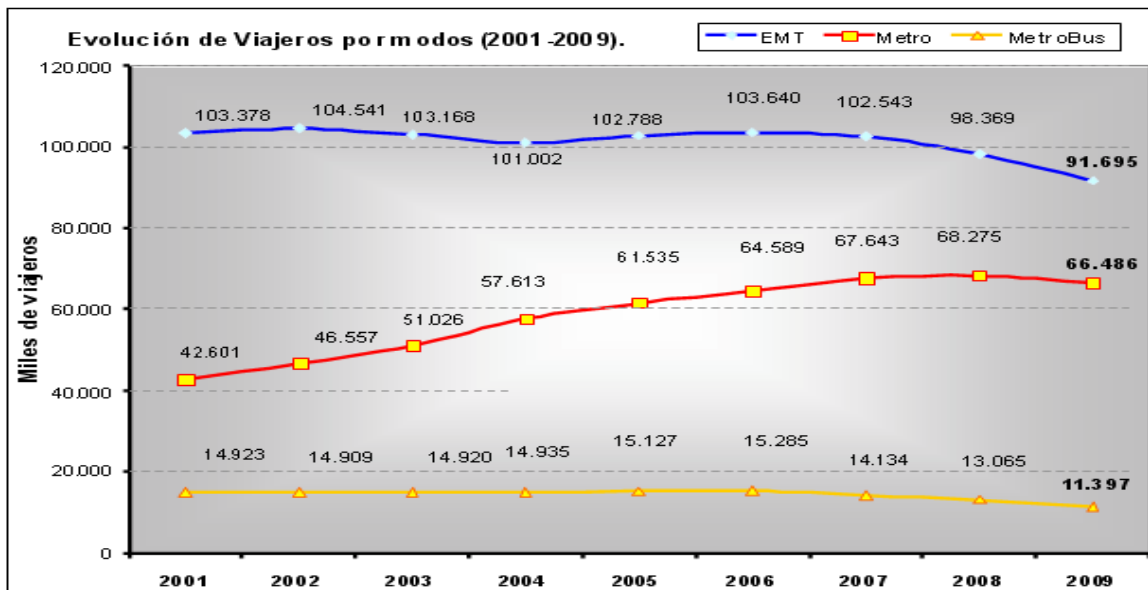


Porcentaje de encuestados europeos que consideran que las mejoras en horarios del transporte público urbano conllevaría la mejora de la prestación del servicio.



Fuente: FEMP 2009

A nivel general, desde 2006 hasta 2009, los usuarios de EMT y Metrobús han ido disminuyendo, por el contrario el número de usuarios de metro ha ido aumentando hasta 2008 y a partir de entonces a perder viajeros, en números globales se han perdido usuarios del transporte público, y los últimos datos confirman que la tendencia a la baja se mantiene, salvo el metro que en el período 2009-2010 ha sido el único transporte que ha recuperado pasajeros.



Fuente: Agencia Valenciana de la Movilidad



	Viajeros (miles)	2007	2008	2009	2010	Δ 2009-2010
Ciudad de Valencia	EMT	102.542.666	98.368.942	91.694.633	90.157.383	-1,68%
	Metro (A)	35.869.306	34.177.776	35.071.554	33.550.646	-4,34%
	<b>Total Zona A</b>	<b>138.411.972</b>	<b>132.546.718</b>	<b>126.766.187</b>	<b>123.708.029</b>	<b>-2,41%</b>
Resto Área Metropolitana	Metro (resto Zonas)	31.774.186	34.097.716	31.414.480	34.199.070	8,86%
	MetroBus	14.096.937	13.065.109	11.397.272	10.899.446	-4,37%
	<b>Total Resto Zonas</b>	<b>45.871.123</b>	<b>47.162.825</b>	<b>42.811.752</b>	<b>45.098.516</b>	<b>5,34%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>184.283.095</b>	<b>179.709.543</b>	<b>169.577.939</b>	<b>168.806.545</b>	<b>-0,45%</b>	

Fuente: Agencia Valenciana de la Movilidad

La situación de los diferentes campus en relación con la oferta y el uso de los servicios de EMT, no es la misma, dependiendo fundamentalmente de su carácter más o menos periférico dentro de la estructura general de organización del servicio de la compañía.

La línea 63, que sirve al campus de Burjassot, es la que más claramente atiende una demanda inequívocamente universitaria. Esta línea fue creada en 1984 con destino en el campus de Burjassot e inicio, primero en la Av. Pío XII, y desde 1992 en la calle Xàtiva en el centro de Valencia, facilitando así los transbordos con otras líneas de EMT, Renfe y, posteriormente, Metrovalencia. Es una línea que sólo da servicio los días lectivos, permaneciendo inactiva en los períodos de exámenes, vacacionales, o en fines de semana.

En mayo de 2012 ha vuelto a firmarse el convenio entre los ayuntamientos de Valencia y Burjassot para seguir prestando el servicio.



## Las líneas de autobús que dan servicio a los diferentes campus son:

-Campus de Blasco Ibáñez

La línea FontSanta-Alboraia es la que mejor tiempo medio por kilómetro ofrece para sus usuarios, pasando a mitad de recorrido y en ambos sentidos por el oeste del campus de Blasco Ibáñez, y en cuanto a frecuencia la mejor posicionada es la línea 90 Circular-Ronda Transits.

Línea	Longitud (I+V) (km)	Velocidad Comercial	Tiempo recorrido (minutos)	Autobuses diarios	Tiempo medio en recorrer 1km (minutos)	Autobuses por km
9	20,0	12,26	98	15	4,90	0,75
10	18,0	11,27	96	13	5,33	0,72
12	15,3	12,88	71	7	4,64	0,46
29	20,5	12,47	99	13	4,83	0,63
30	16,0	13,87	69	4	4,31	0,25
31	15,8	12,67	75	7	4,75	0,44
40	10,1	10,55	57	7	5,64	0,69
41	11,5	13,84	50	6	4,35	0,52
70	17,5	12,55	60	12	3,43	0,69
71	17,8	11,26	95	13	5,34	0,73
79	8,6	12,92	40	5	4,65	0,58
80	8,7	12,65	41	4	4,71	0,46
81	17,4	10,71	97	15	5,57	0,86
89	12,5	11,55	65	12	5,20	0,96
90	12,3	11,80	63	12	5,12	0,98

*Nota: El número de autobuses se refiere a los días laborables de invierno. (\*) Servicio a discapacitados.*

*Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Valencia.*



## -Campus de Tarongers

La línea 30 de la EMT Nazaret-Hospital Clínic es al que mejores registros de tiempo obtiene por kilómetro recorrido, y la línea Hospital General-Avenida Blasco Ibáñez es la mejor en cuanto a frecuencia.

Línea	Longitud (I+V) (km)	Velocidad Comercial	Tiempo recorrido	Autobuses diarios	Tiempo medio en recorrer 1km	Autobuses por km
29	20,5	12,47	99,00	13	4,83	0,63
30	16,0	13,87	69,00	4	4,31	0,25
31	15,8	12,67	75,00	7	4,75	0,44
40	10,1	10,55	57	7	5,64	0,69
41	11,5	13,84	50	6	4,35	0,52
71	17,8	11,26	95	13	5,34	0,73
81	17,4	10,71	97	15	5,57	0,86

*Nota: El número de autobuses se refiere a los días laborables de invierno.*

*Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Valencia.*

## Campus de Burjassot-Paterna

La Línea 63 de la EMT, Noves Facultats-Estació Nord, es la única que llega hasta este campus, con unos buenos valores de tiempo por kilómetro recorrido, pero con escasa frecuencia.

Línea	Longitud (I+V) (km)	Velocidad Comercial	Tiempo recorrido	Autobuses diarios	Tiempo medio en recorrer 1km	Autobuses por km
63	15,3	16,99	54	3	3,53	0,20

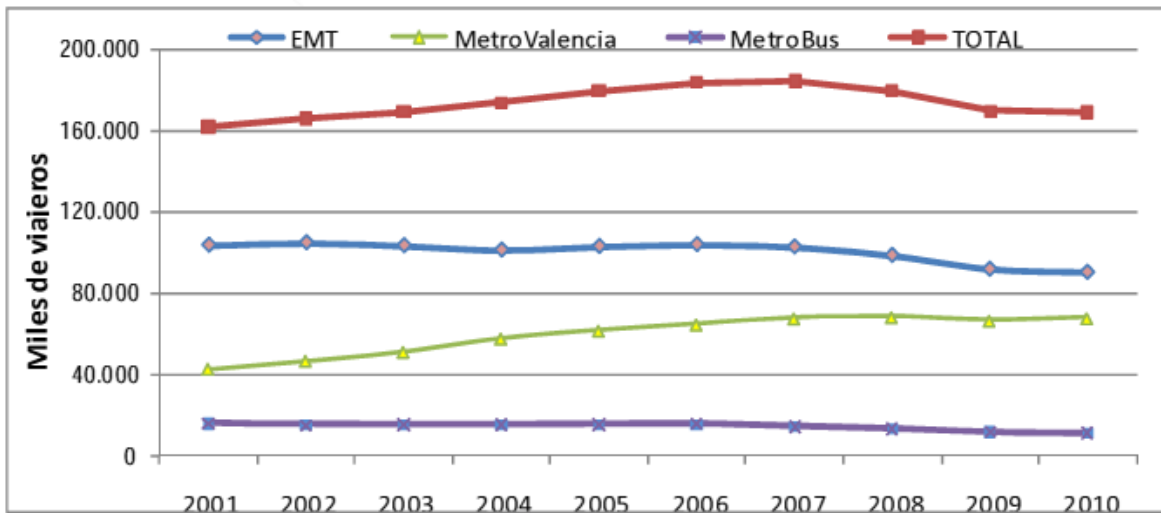
*Nota: El número de autobuses se refiere a los días laborables de invierno.*

*Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Valencia.*



A nivel global el autobús ha perdido pasajeros durante los últimos años.

### Evolución de viajeros por modos.



Fuente: AVM

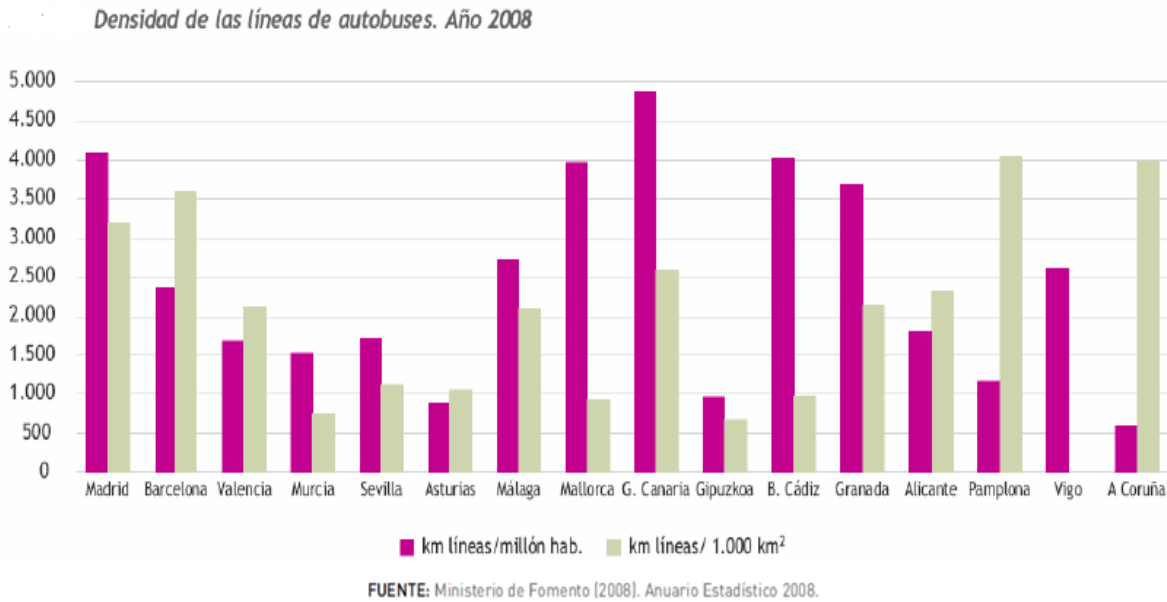
Un 50% del PAS y PDI opinan en 2012 que estarían dispuesto a utilizar el autobús, pero que la frecuencia debe ser inferior a 15 minutos, que debe haber indicadores de tiempo de espera y el tiempo tolerable para el desplazamiento debe no ser mayor de 30 minutos.



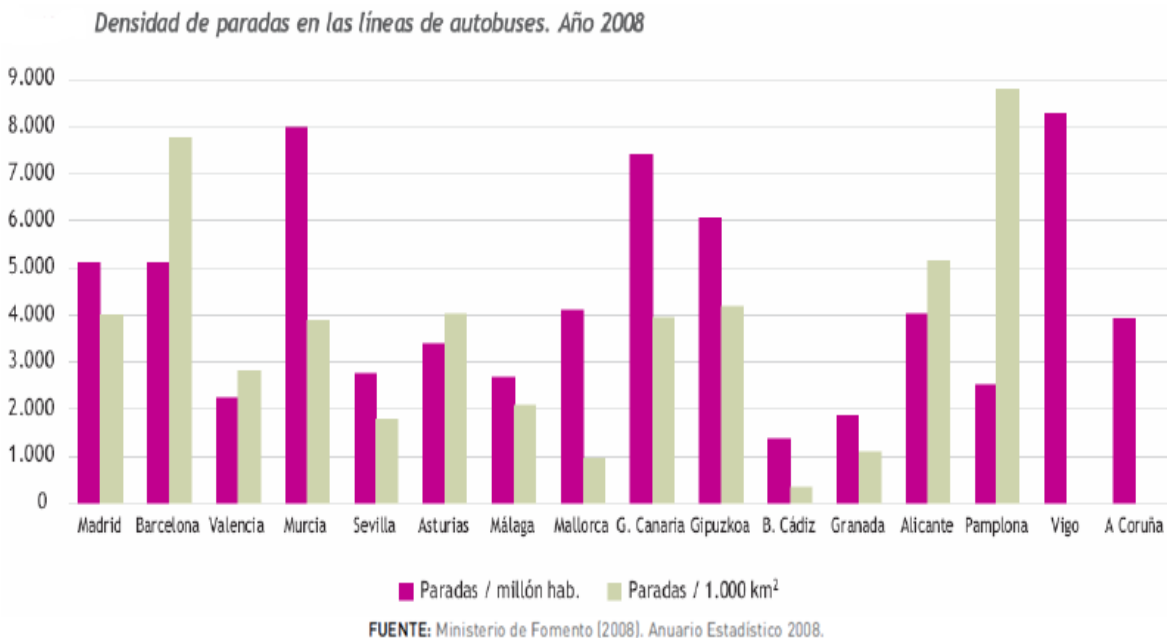


### Características del sistema de autobuses.

Valencia se encuentra por detrás de Barcelona y por delante de Sevilla en cuanto a km de líneas de autobuses, aunque Málaga se encuentra por delante también dispone de menor oferta de ferrocarriles.

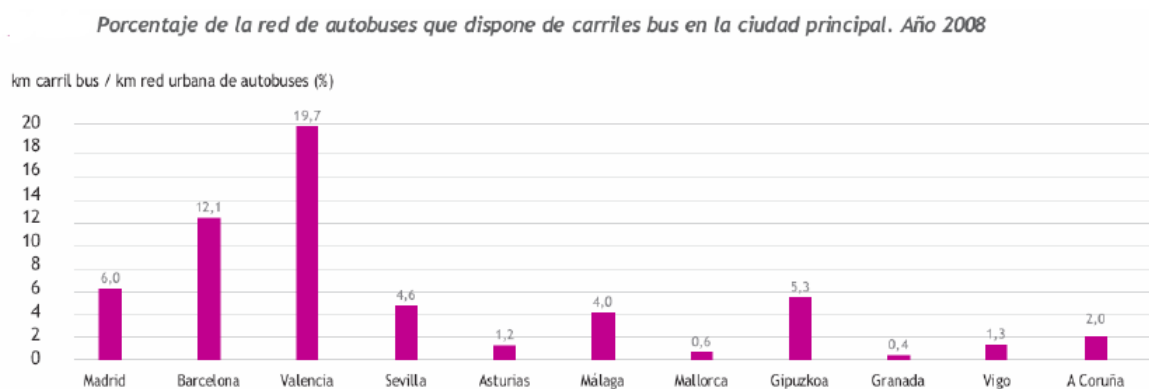
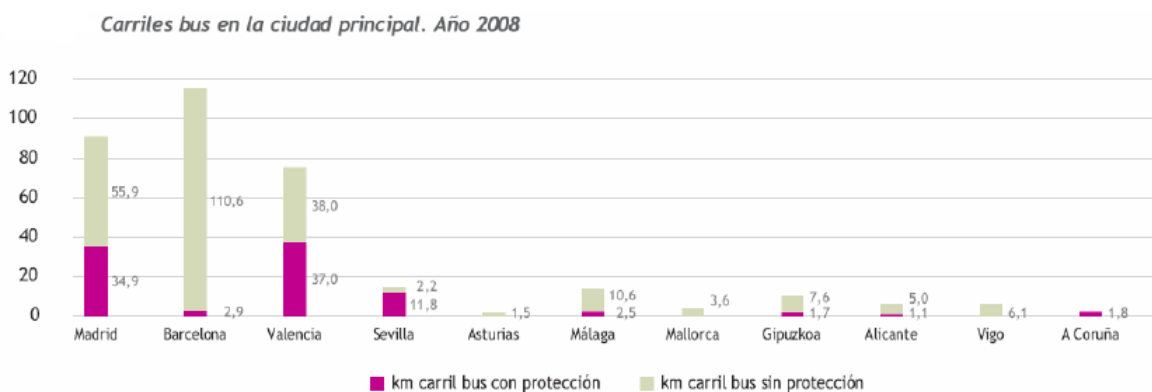


Llama la atención Barcelona con bastantes más paradas de autobús que Valencia consigue una velocidad media de 11,6 km/h mientras que Valencia ligeramente con 11,9 km/h



## Carril Bus.

Barcelona con 113 km de carril bus es la ciudad con mayor número de km, siendo la mayoría carril bus sin protección. En Valencia, casi el 50% de los carriles bus tienen protección, siendo Sevilla la ciudad que presenta mayor proporción de carriles bus con protección (84%).

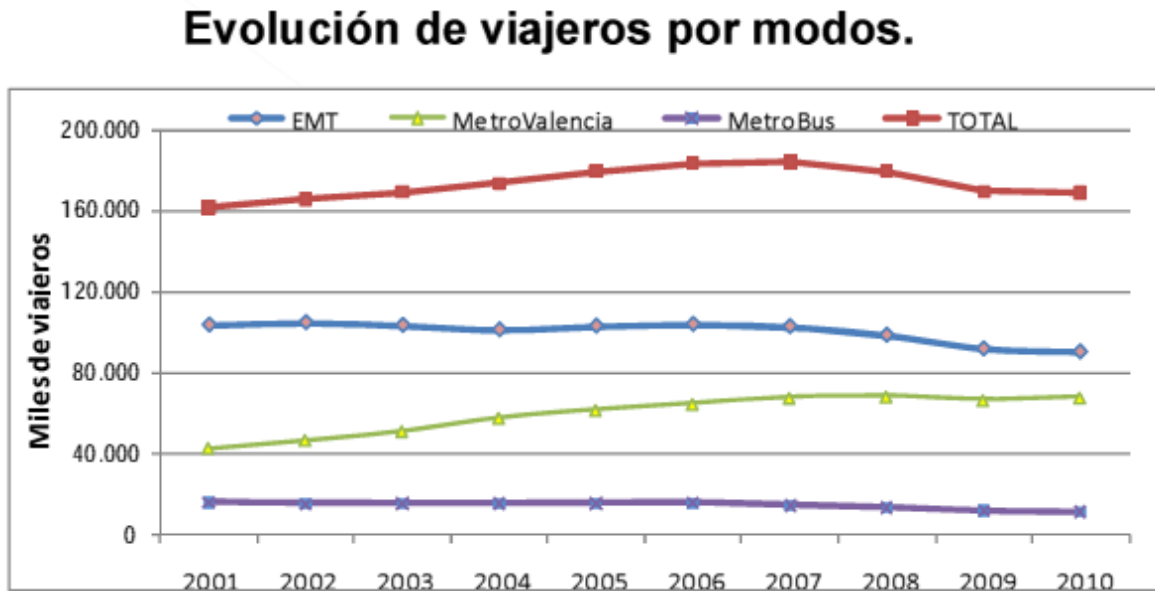


FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.



### 2.3.3.4. Autobuses Metropolitanos.

Aunque con un volumen de pasajeros mucho menor, es preciso tener en consideración también las líneas de Metrobús que sirven a los campus universitarios.



Fuente: Agencia Valenciana de la Movilidad

En el caso de Metrobús, el pasaje ha ido disminuyendo año tras año desde 2001 hasta 2010.

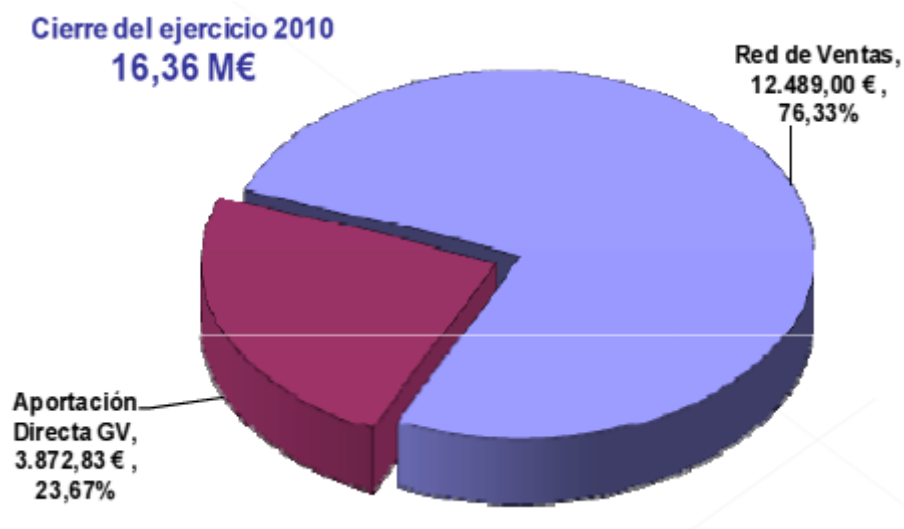
Estos autobuses recorren distancias medias y largas, llegando a realizar en ocasiones trayectos directos desde y hasta los campus.

Se intenta hacer estas líneas más atractivas para el usuario con la integración tarifaria de Metrobús en el sistema de transporte metropolitano coordinado desde la EMT.



Al igual que otro tipo de transportes públicos, estos también son deficitarios y la Generalitat sufraga los gastos no cubiertos con los ingresos para pagar a las empresas prestadoras de servicios.

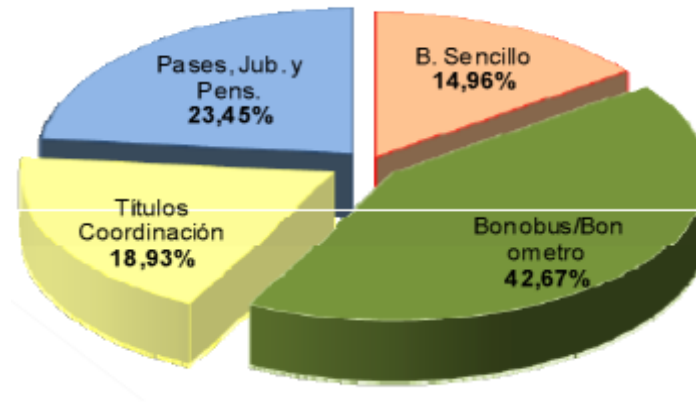
INGRESOS (M€)		GASTOS (M€)	
RED DE VENTAS (A repartir entre los operadores)		(A repartir entre los operadores)	
Títulos multiviaje (Bonotransbordo Zona A, Bono-10 Viatges, Bono Transbordo Zona AB)	3,37 M€	Metrobus	1,67 M€
Abono Transporte	8,59 M€	FGV	4,44 M€
Tarjetas T-1	0,15 M€	EMT	5,42 M€
Tarjetas soporte de títulos	0,14 M€	Comisiones Red de Ventas	0,54 M€
		Coste obligaciones de servicio a Metrobus	1,15 M€
<b>TOTAL</b>	<b>12,25 M€</b>	<b>TOTAL</b>	<b>13,63 M€</b>



Fuente: AVM



En este tipo de transporte la mayoría se decanta por la modalidad de billete mediante bono bus/bono metro.



Reparto de viajeros por títulos 2010 – Fuente: Agencia Valenciana de la Movilidad

El papel futuro de los autobuses metropolitanos puede aumentar su presencia ya que por un lado se potencian cada vez más los transportes públicos en los centros de las ciudades y por otro ciertos servicios que mediante líneas de ferrocarril resulten altamente deficitarios, pueden verse sustituidos por otro tipo de transporte más rentable.

Esquema de líneas de Metrobús:



Fuente: AVM



Las líneas de autobuses metropolitanos actualmente vigentes son:

<b>LÍNEAS METROBÚS</b>			
<b>AUTOS VALDEUIXENSE S.A. (AVSA)</b>		<b>AUTOBUSES BUÑOL S.L.</b>	
101	La Magdalena de Massamagrell-Platja Poble de Farnals	186	Valencia-Centre Penitenciari (directe)
110	Valencia-Puçol	280	Valencia-Llombai
111	Valencia-Port Sagunt (per N-340)	281	Valencia-Benimodo
112	Valencia-Port Sa Platja-Platja Poble-El Puig	185a	Valencia-Benifaló
115	Valencia-Port Sagunt (per A-7 fins Sagunt)	185b	Valencia-Benifaló-Centre Penitenciari
116	Valencia-Port Sagunt (per A-7 fins El Puig)	260a	Valencia-Godelleta-Turís (per A-3)
118	Valencia-Port Sagunt (per A-7, per IV Planta)	260b	Valencia-Godelleta-Turís (per Quart de Poblet)
201	Massamagrell-Nàquera-Serra	265a	Valencia-Yátova (directe)
102a	Sagunt-Port Sagunt (per Mini Fe)	265b	Valencia-Cheste-Yátova
102b	Sagunt-Port Sagunt (per Avda. Nou D'Octubre)	266	Valencia-Cheste
104	Moncada-Meliana	<b>FERNANBUS</b>	
310	Port Sagunt - Les Valles	106	Torrent-C.C. Bonsaire-Quart de Poblet
311	Port Sagunt - Gillet - Sant Esprít	160a	Valencia-Xirivella-Aldaia
<b>AUVACA S. A.</b>		160b	Valencia-Xirivella-Alaquàs-Aldaia
108	Picassent-El Saler Verano	161	Valencia-Aldaia-Quart de Poblet-Mislata
182	Valencia-Silla	170a	Valencia-Torrent
184	Valencia-Palporta-Picanya	170b	Valencia-El Vedat
180	Valencia-Albal	170c	Valencia-Santa Apolonia
181	Valencia-Picassent	170d	Valencia-Torrent-Calicanto
103	Alcàsser-Silla	150	Valencia-Manises
<b>EDETANIA</b>		151	Valencia-Quart de Poblet/Bº San Jerónim
130	Valencia-Bº La Coma	155	Riba-roja-Valencia
131	Valencia-Santa Bàrbara	<b>AUTOCARES HERCA S.L.</b>	
146	Valencia-Benaguasil	120	Valencia-Moncada
230	Bétera-Serra	183	Valencia-Sedavi
140a	Valencia-Paterna	191	Valencia-El Palmar-El Perelló
140a	Valencia-Paterna-El Plantío	290	Valencia-El Perelló-El Far de Cullera
145a	Valencia-Lliria	190a	Valencia-El Perelló
145b	Valencia-Lliria (directe)	190b	Valencia-El Perelló-El Mareny Blau
246a	Valencia-Lliria-Gestalgar (per Vilamarxant)	192	Valencia-El Palmar (directe) Verano
246b	Valencia-Lliria-Gestalgar (per la Rambla)	<b>URBETUR</b>	
132	Empalme-Bº La Coma-Parc Tecnològic	205	Lliria-Cheste
<b>UBESA</b>		105a	Vilamarxant-Riba-roja
285	Valencia-Sollana-Cullera	105b	Lliria-Riba-roja

Fuente: AVM



AUVACA, cuenta con las segunda línea con más pasajeros (Valencia-Albal) y con la segunda por el final que menos pasajeros transporta (Valencia - Paiporta - Albal).

<b>AUVACA S.A</b>
182. Valencia - Silla
180. Valencia - Albal
184. Valencia -Paiporta- Picanya
181. Valencia - Picassent
108. Picassent-El Saler
103. Alcàsser-Silla

Fuente: AVM. Elaboración propia

La compañía AVSA opera en el norte de Valencia.

<b>AVSA</b>
102. Sagunto - Puerto Sagunto
110. Valencia - Puçol
112. Valencia - Port Saplaya - Playa Pobra - el Puig
115. Valencia - Puerto Sagunto (por A-7 hasta Sagunto)
104. Moncada-Meliana

Fuente: AVM. Elaboración propia





Autobuses Buñol es la empresa que más líneas explota con un total de 10 líneas.

<b>AUTOBUSES BUÑOL S.L.</b>
186. Valencia - Centro Penitenciario (directo)
185b. Valencia - Benifaió - Centro Penitenciario
281. Valencia - Benimodo
185a. Valencia - Benifaió
280. Valencia - Llombai
260a. Valencia - Godelleta - Turís (por A-3)
260b. Valencia - Godelleta - Turís (por Quart)
265a. Valencia - Yátova (directo)
265b. Valencia - Cheste - Yátova
266. Valencia - Cheste

Fuente: AVM. Elaboración propia

La compañía EDETANIA presta sus servicios principalmente entre Valencia y la comarca de Camp de Turia.

<b>EDETANIA BUS</b>
130. Empalme - Parque Tecnológico
131. Valencia - Mas Camarena
140a. Valencia - Paterna
140b. Valencia - Paterna - el Plantío
145a. Valencia - Lliria
245a. Valencia - Lliria - Gestalgar (por Vilamarxant)
245b. Valencia - Lliria - Gestalgar (por la Rambla)
146. Valencia - L'Eliana - Benaguasil
230. Valencia - Bétera - Serra

Fuente: AVM. Elaboración propia



La empresa FERNANBUS tiene tres líneas con más de un millón de pasajeros anuales y globalmente es la empresa que más pasajeros transporta cada año.

<b>FERNANBUS</b>
106 Torrent - CC Bonaire - Quart de Poblet
160a. Valencia - Xirivella - Aldaia - B. Cristo - C.C. Bonaire
161. Valencia - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Quart - Mislata
170a. Valencia - Torrent
170b. Valencia - el Vedat
170c. Valencia - Santa Apolonia
150. Valencia - Manises

Fuente: AVM. Elaboración propia

La empresa UBESA ha iniciado recientemente la explotación de una nueva línea.

<b>UBESA</b>
285. Valencia - Sollana

Fuente: AVM. Elaboración propia



La compañía HERCA opera principalmente en la comarca de Pueblos del Sur, y entre sus líneas se encuentra la que menos pasajeros transporta (Valencia-Sedaví).

<b>AUTOCARES HERCA S.L.</b>
120. Valencia - Moncada
183. Valencia - Sedaví
290. Valencia - el Perelló - el Faro de Cullera
191. Valencia - el Palmar - el Perelló
190a. Valencia - el Perelló
190b. Valencia - el Perelló - el Mareny Blau

Por último la compañía URBETUR, conecta Villamachante con diferentes puntos de la provincia de Valencia. Sin contar con UBESA es la compañía que menos pasajeros transporta por año.

<b>URBETUR</b>
105a. Vilamarxant-Riba-roja
105b. Vilamarxant-Lliria
185. Vilamarxant - Valencia

Fuente: AVM. Elaboración propia



**Novedades.**

En diciembre de 2010 se han puesto en marcha nuevos servicios a través de la marca Metrorbital, con un servicio que conecta las poblaciones del área metropolitana de Valencia desde estaciones de metro y de ferrocarril con el nuevo Hospital La Fe, cuyo recorrido ha sido adaptado al recorrido de la futura línea de metro orbital.

En febrero de 2011 se ha puesto en marcha el servicio de transporte Sagunto-Puerto de Sagunto, que dará soporte también a aquellos que quieran desplazarse hasta la estación de Renfe para utilizar este medio en sus desplazamientos hacia Valencia.

Marzo de 2011, puesta en servicio de Metrobús Nord, que realiza un recorrido circular entre los municipios de Museros, Emperador, Massalfassar y Albuixech y que ofrece el servicio de conexión con Renfe-Albuixech y Metrovalencia Museros.

Mayo 2011, puesta en marcha del servicio de transporte directo entre el centro de Valencia y Villamaxant.

Junio 2011, nuevo servicio intermodal Madrid-Denia, AVE+Bus, para promocionar el tren de alta velocidad.

Anteproyecto servicio Estación de metro de Bétera con Hospital Dr.Moliner.

Resta un último comentario en relación al papel de Metrobús en la movilidad universitaria. La integración urbana de las paradas de Metrobús en la ciudad de Valencia y particularmente en los campus universitarios dista de ser correcta. La concentración de sus servicios en determinadas horas, especialmente al inicio del día, provoca aglomeraciones (particularmente en el caso de Tarongers) e incluso situaciones de peligro potencial, que deberían solventarse a través de una más adecuada ordenación de los espacios de bajada y subida de los pasajeros.



## Comparativa tarifas a nivel estatal de autobuses metropolitanos.

Tarifas de los títulos de transporte en las áreas metropolitanas (en euros). Año 2008

	Corona Mínima						Corona Máxima					
	Billete sencillo	Billete múltiple	Pase diario	Abono mensual	Abono estudiante	Abono jubilado	Billete sencillo	Billete múltiple	Pase diario	Abono mensual	Abono estudiante	Abono jubilado
Madrid*	1,00	7,00	5,00	43,50	28,00	10,50	4,20	28,70	10,00	79,00	49,50	10,50
Barcelona <sup>1</sup>	1,30	7,20	5,50	46,25	108,0	-	5,40	31,20	15,65	131,00	297,00	-
Valencia <sup>2</sup>	1,20	5,65	3,30	35,60	26,70	18,00	2,00	15,40	-	60,40	-	-
Murcia <sup>3</sup>	1,00-1,95	10,00-15,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asturias <sup>4</sup>	1,20	7,50	-	34,00	31,00	-	-	70,00	-	175,00	160,00	-
Málaga <sup>5</sup>	1,20	-	-	-	-	-	2,55	-	-	-	-	-
Mallorca <sup>6</sup>	0,90	12,00-19,20	-	-	-	-	6,05	45,00-60,00	-	-	-	-
Gran Canaria	1,10	5,80	-	23,00	16,25	16,25	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gipuzkoa <sup>7</sup>	1,20	-	-25,20-28,00	30,00	-	-	6,55	-	-	-	-	-
Bahía de Cádiz <sup>8</sup>	1,40	1,13	-	-	-	-	2,25	1,87	-	-	-	-
Camp de Tarragona <sup>9</sup>	1,15	-	-	28,00	-	-	1,34	44,00-93,00	-	-	-	-
Granada <sup>10</sup>	1,10	5,90	-	35,00	-	-	1,05-2,00	-	-	-	-	-
Alicante <sup>11</sup>	1,03	-	-	-	-	Gratuito	-	-	-	-	-	-
Pamplona <sup>12</sup>	1,00	5,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vigo <sup>13</sup>	1,08	-	-	-	0,49-0,69	Gratuito	-	-	-	-	-	-

\*En Madrid el abono estudiante se denomina Abon Joven, y el abono jubilado, Abono Tercera Edad

1: Múltiple, 10 viajes. Abono estudiante, anual

2: Corona mínima, bus urbano. Corona máxima, tarifa máxima bus metropolitano

3: Existen varias tipologías de multivaje

4: Hace referencia a los billetes del C.T.A. Corona mínima, un salto. Corona máxima, 8 saltos. Billete sencillo Corona máxima, tarifa kilométrica

5 y 6: Sólo metropolitano

7: Corona mínima, bus urbano San Sebastián. Corona máxima, 4º salto en bus metropolitano. Eskotren: sencillo 1,2-7,2 € y abono mensual 23,2-140,0€, según corona mínima y máxima

8: Corona mínima, 3 saltos. Corona máxima, 5 saltos. Estos viajes suponen el 90% de los realizados en el área metropolitana. Múltiple, hace referencia a la tarjeta monedero

9: Corona mínima: urbano. Corona máxima, metropolitano

10: Corona mínima, urbano. Corona máxima, metropolitano. Múltiple urbano, bono 10

11: Si se utilizan bonos, el trayecto sale a 0,60748. Además hay bonos para jubilados -gratuitos-, y descuentos para jóvenes. Los trayectos con bono tienen derecho a trasbordo

12: 5 euros es la recarga mínima permitida en la tarjeta

13: En abono estudiante, coste del viaje para estudiantes y universitarios

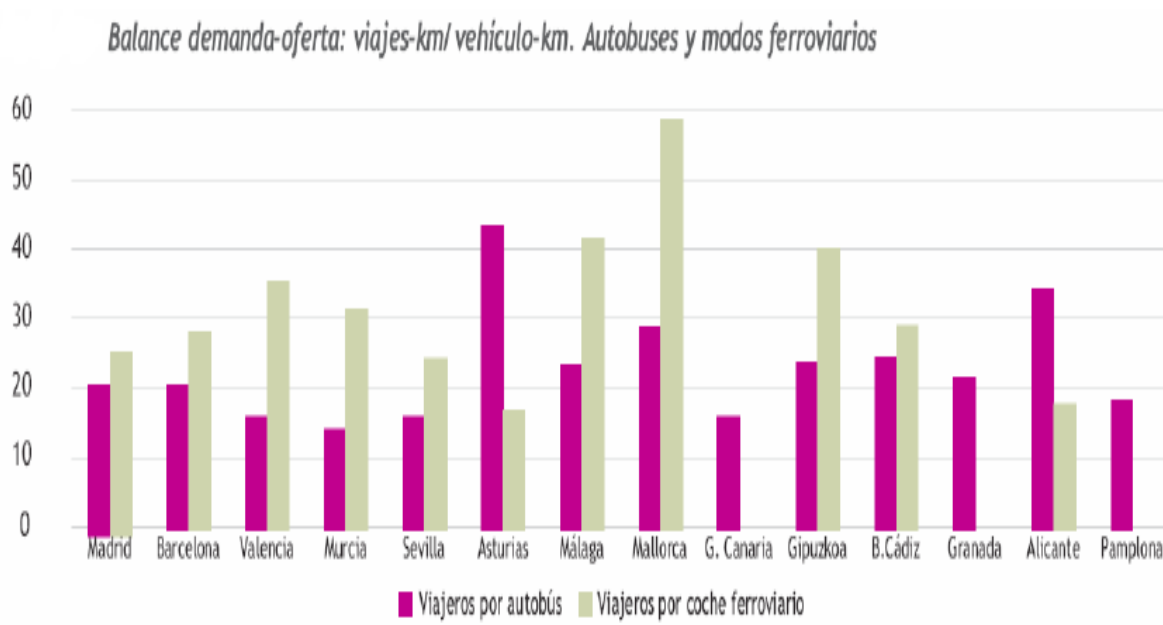
Fuente: ATP

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.



**2.3.3.5. . Eficiencia de los Transportes Públicos.**

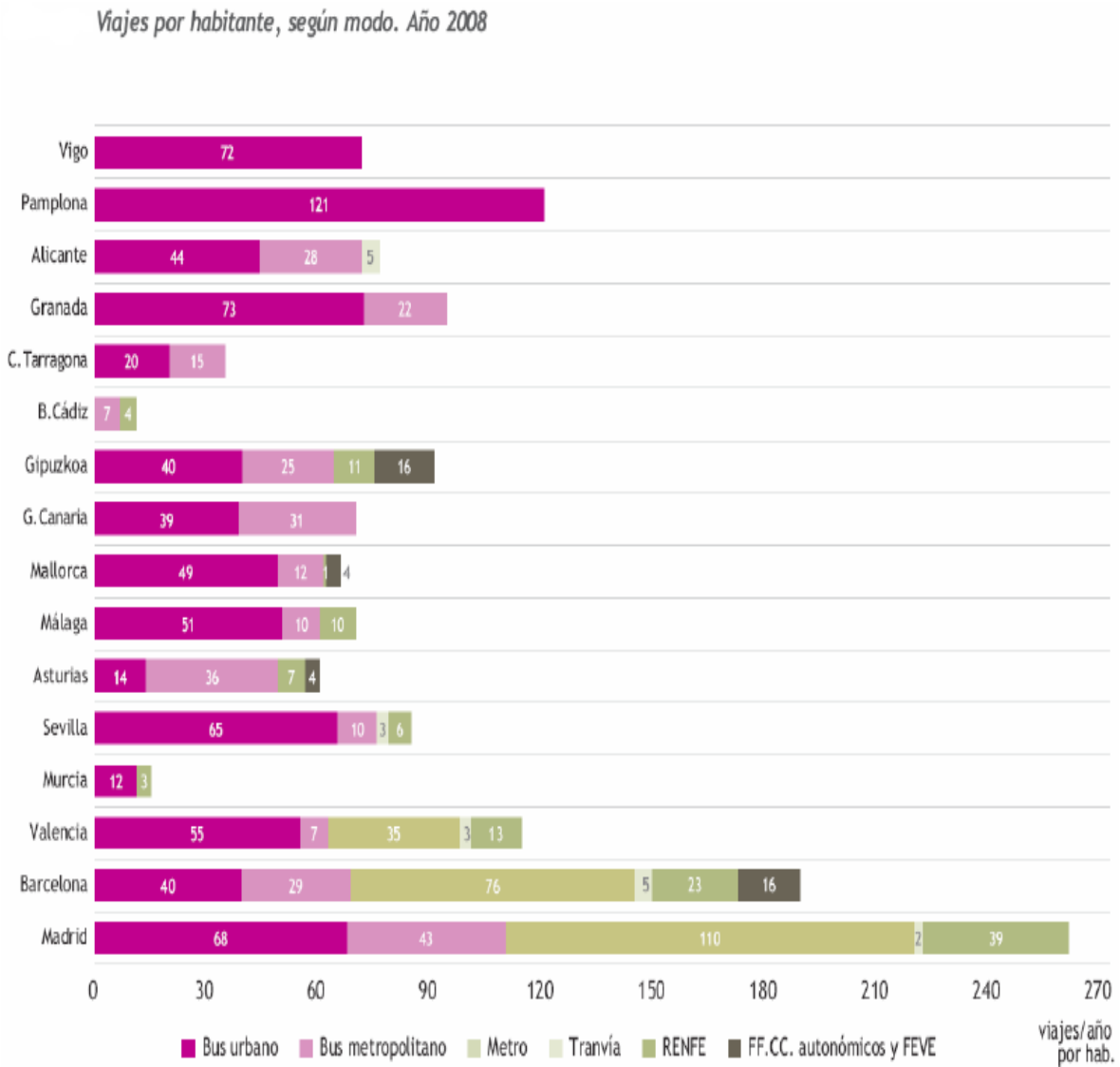
En cuanto la eficiencia de uso de los ferrocarriles, Valencia sale bien parada superando a las dos grandes y a Sevilla, y cerca de Málaga. En cuanto a la eficiencia de uso del autobús, nos vamos al pelotón de cola por detrás de las dos grandes y nuestros homólogos del sur.



FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.



En cuanto al uso de los medios de transportes públicos Valencia muestra el uso de todo el abanico de opciones disponibles sólo superando a Barcelona en el uso del bus. Con respecto a Málaga y Sevilla, muestra un mayor uso de los ferrocarriles.

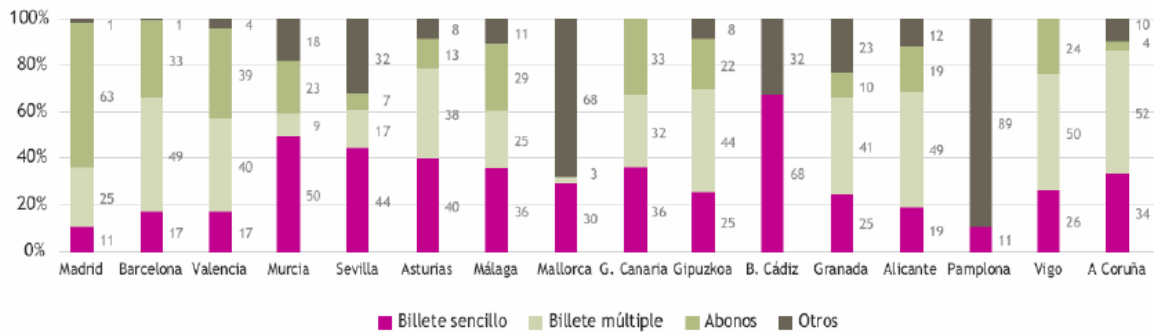


Fuente: M. Fomento 2009



En cuanto a la modalidad de billete utilizado, Valencia muestra un comportamiento similar al de Barcelona, siendo Madrid donde menos billetes sencillos se emiten. En Málaga y Sevilla se expenden más del doble de billetes sencillos que en Valencia, indicación de un uso más esporádico de los transportes públicos.

Porcentaje de utilización de los billetes. Año 2008



Valencia: Otros, pase diario y trasbordos  
 Murcia y Alicante: Otros, mayoritariamente trasbordos  
 Sevilla, Granada y Pamplona: Otros, tarjeta monedero y trasbordos  
 Asturias: Otros, billeteaje de carácter social, trasbordos y tarjeta monedero  
 Málaga: Otros, billeteaje de carácter social y tarjeta monedero  
 Mallorca y B. Cádiz: Otros, tarjeta monedero  
 Gipuzkoa: Otros, pases diarios y trasbordos  
 A Coruña: Otros, billeteaje de carácter social

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.





### 2.3.3.6. Calidad de Servicio de los Transportes Públicos.

En cuanto a la calidad de servicio, tenemos que considerar la velocidad comercial del que deriva el tiempo invertido en los desplazamientos, en general la velocidad de los autobuses es menor que las de los ferrocarriles en el ámbito urbano, los autobuses alcanzan velocidades entre 12 y 17 km/h, el metro los 35 km/h, el tranvía los 20km/h y el tren de cercanías entre 40 y 60 km/h.

A destacar la velocidad de nuestros ferrocarriles, con los trenes de cercanías y metro más rápidos del estado (64,4 y 35,3 km/h).

*Velocidad comercial. Media diaria anual (km/h). Año 2008*

	Autobús urbano	Autobús metropolitano	Metro	Tranvía/Metro ligero	RENFE*	FF.CC. autonómicos y FEVE
Madrid	13,7	n.d.	27,9	22,8	52,1	-
Barcelona	11,7	28,2	27,7	18,2	49,2	40,8
Valencia	11,9	22,0	35,3	17,0	64,4	-
Murcia	11,6-16,8	n.d.	-	n.d.	59,5	n.d.
Sevilla	12,2	24,0	-	11,3	56,9	-
Asturias <sup>1</sup>	15,2	37,8	-	-	48,8	46,0
Málaga	13,9	36,0	-	-	41,5	-
Mallorca	16,9	33,0	55,4	-	-	54,8
Gran Canaria	14,8	23,4	-	-	-	-
Gipuzkoa	14,1 - 16,8	n.d.	-	-	50,9	n.d.
B. de Cádiz	-	n.d.	-	-	56,9	-
C. Tarragona	17,8	30,6	-	-	-	-
Granada	12,2	19,9	-	-	-	-
Alicante	12,0	15,9	-	17,0	-	-
Pamplona		13,1	-	-	-	-
Vigo		17,7	-	-	-	-
A Coruña		14,5	-	12,5	-	-

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.

En cuanto a frecuencia de transportes públicos a nivel global estamos donde nos corresponde, pero llama la atención la frecuencia de pasa de RENFE donde todas las ciudades excepto las dos grandes presentan un gran salto respecto a estas, no obstante Valencia se sitúa en primer lugar de este subgrupo.



**Frecuencia media en hora punta (min). Año 2008**

	Autobús urbano	Autobús metropolitano	Metro	Tranvía/Metro ligero	RENFE*	FF.CC. autonómicos y FEVE
Madrid	9,4	12,2	3,3	6,0	5,0	-
Barcelona	6,0	15,0	2,6	4,0	7,0	6,0
Valencia	6,0	15,0	3,7	5,0	25,0	-
Murcia	10,0-15,0	n.d.	-	n.d.	30,0	n.d.
Sevilla	8,04	20,0	-	8,0	30,0	-
Asturias <sup>1</sup>	23,1	n.d.	-	-	30,0	30,0
Málaga	9,0	20,0	-	-	30,0	-
Mallorca	n.d.	n.d.	15,0	-	-	15-20
Gipuzkoa	5,0	12,0-30,0	-	-	30,0	n.d.
B. de Cádiz	-	15,0	-	-	30,0	-
C. Tarragona	5,0	5,0	-	-	-	-
Granada	11,0	20,0	-	-	-	-
Alicante	13,6	12,3	-	11,0	-	-
Pamplona		8,1	-	-	-	-
Vigo <sup>2</sup>		23,0	-	-	-	-
A Coruña		12,0	-	15,0	-	-

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.

**Horas de servicio (horas). Año 2008**

	Autobús urbano	Autobús metropolitano	Metro	Tranvía/Metro ligero	RENFE*	FF.CC. autonómicos y FEVE
Madrid	19,0	20,0	19,5	19,9	18,0	-
Barcelona	17,0	17,0	19,0	19,0	18,0	19,0
Murcia	n.d.	n.d.	-	n.d.	16,0	-
Valencia	19,5	19,0	17,3	18,5	18,0	-
Sevilla	18,0	18,5	-	20,0	18,0	-
Asturias <sup>1</sup>	16,5	16,0	-	-	18,0	-
Málaga	18,0	17,0	-	-	18,0	-
Mallorca	21,0	19,7	16,6	-	-	17,8
Gran Canaria	16,0	16,0-19,0	-	-	-	-
Gipuzkoa	19,3	18,8	-	-	18,0	17,0
Bahía de Cádiz	-	19,5	-	-	18,0	-
Camp de Tarragona	15,0	15,0	-	-	-	-
Granada	17,0	16,0	-	-	-	-
Alicante	16,0	15,5	-	17,0	-	-
Pamplona		16,0	-	-	-	-
Vigo		18,2	-	-	-	-
A Coruña		17,0	-	n.d.	-	-

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.



En cuanto a la flota de autobuses urbanos de emisiones reducidas, en 2008 sólo 4 ciudades tenían la flota completa que cumplieran estos criterios.

Porcentaje de autobuses urbanos de emisiones reducidas respecto al total de la flota (en %)

	Euro IV	Euro V	GNC	GLP	Híbridos	Biodiésel	Otros	Total
Madrid <sup>1</sup>	7,8	0,0	18,5	0,0	0,0	34,0	1,2	61,5
Barcelona	66,3	0,0	23,0	0,0	0,0	10,8	0,0	100,0
Valencia	0,0	0,0	14,6	0,0	0,0	20,8	0,0	35,4
Murcia	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0
Sevilla	64,6	0,0	34,4	0,0	1,0	0,0	0,0	100,0
Asturias <sup>2</sup>	51,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51,6
Málaga <sup>3</sup>	0,4	20,1	1,6	0,0	0,0	77,5	0,4	100,0
Mallorca	6,4	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	13,5
Gran Canaria	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6
Gipuzkoa	17,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,4
Camp de Tarragona	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	1,2	0,0	2,4
Alicante	17,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,3
Pamplona	24,6	0,0	0,0	0,0	0,0	35,2	0,0	59,9
Vigo	18,6	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	21,2
A Coruña	8,7	7,6	0,0	0,0	0,0	83,7	0,0	100,0

1: Otros: 5 bioetanol y 20 eléctricos

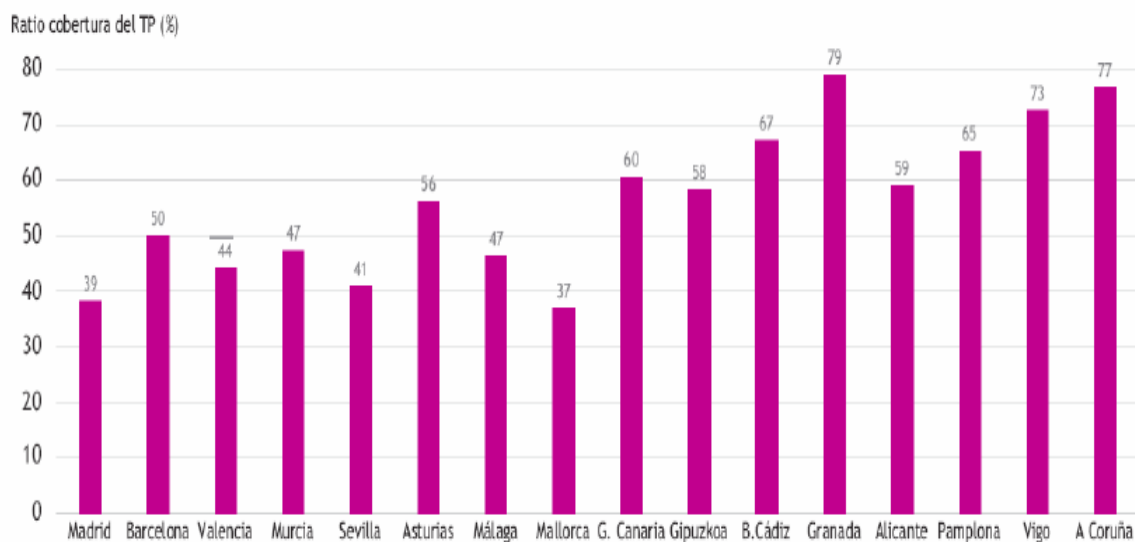
2: Urbano, sólo Oviedo

3: Otros: Eléctrico

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.

En cuanto al ratio de cobertura del transporte público del área metropolitana, comparativamente nos encontramos más o menos donde nos corresponde por delante de Madrid y de Sevilla, y por detrás de Barcelona y Málaga.

Ratio de cobertura del sistema de transporte público del área metropolitana. Año 2008



Murcia, Sevilla, Asturias, Málaga y Gipuzkoa, sólo bus urbano ciudad principal

No se ha tenido en cuenta RENFE en ningún caso

FUENTE: Ministerio de Fomento (2008). Anuario Estadístico 2008.



## 2.4. Infraestructuras destinadas al estacionamiento de medios de transporte privados.

### 2.4.1. La disponibilidad de aparcamiento.

La existencia de plazas de aparcamiento en los campus es un servicio que la Universitat intenta ofrecer para aquellos miembros de la comunidad universitaria que tienen que desplazarse desde su lugar de residencia diariamente y lo realizan en un medio de transporte privado como pueda ser la bici, la moto o el coche. Hasta el momento se han creado aproximadamente unas 4250 plazas para automóviles, algunas de las cuales son de acceso reservado para PAS y PDI, y otras para personal UV.

El acceso a los parkings de acceso reservado se realiza mediante la tarjeta de identificación de la UV. El último parking que ha entrado en funcionamiento ha sido el del Aulario Oeste del campus de Tarongers en pasado año 2012.

En cuanto a la oferta de plazas de aparcamiento Burjassot-Paterna y Tarongers, ambos tocan las 1700 plazas, pero Tarongers dispone de mucho terreno libre en el parking de Magisterio que se podría habilitar como parking. Blasco Ibáñez no ofrece plazas para alumnos debido a la escasez de terreno presente en este campus.

Dentro de los aparcamientos para bicicletas, Blasco Ibáñez es el campus que ofrece mayor cantidad de plazas, seguido por Tarongers y Burjassot-Paterna. Los estacionamientos reservados para bicicletas a día de hoy, superan los 1300.

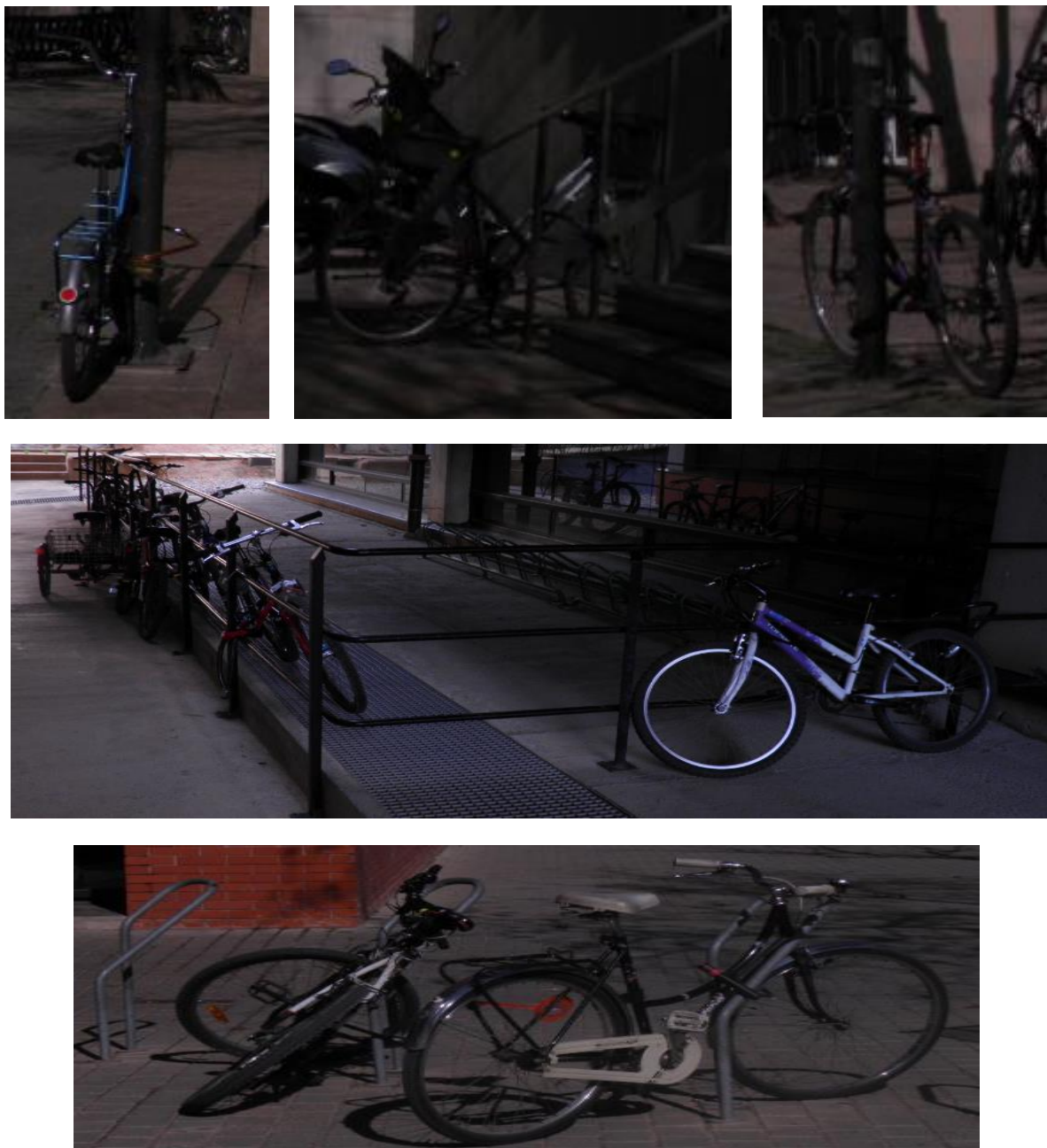
Por último, el campus Tarongers es el campus que más espacio destina al estacionamiento de motos, seguido Burjassot-Paterna gracias al aporte significativo del Parque Científico.



### 2.4.2. Inventario de plazas de parking para bicicleta.

Se siguen encontrando bicicletas mal estacionada, atadas a lugares inapropiados (rejas, vallas, farolas, árboles...) e incluso colocadas transversalmente en los aparcabicis.

Fotos de estacionamientos de bicicletas inadecuados.



Elaboración propia



**Modelos de aparcabicis (elaboración propia):**



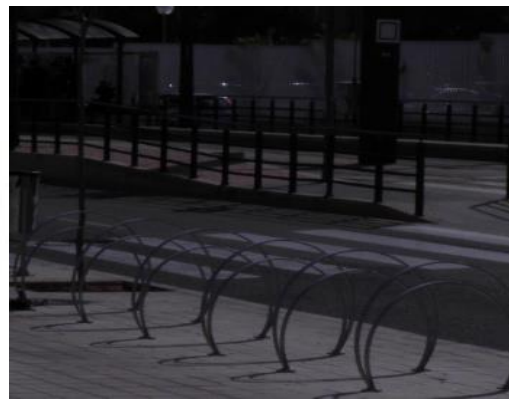
**U-Invertida**



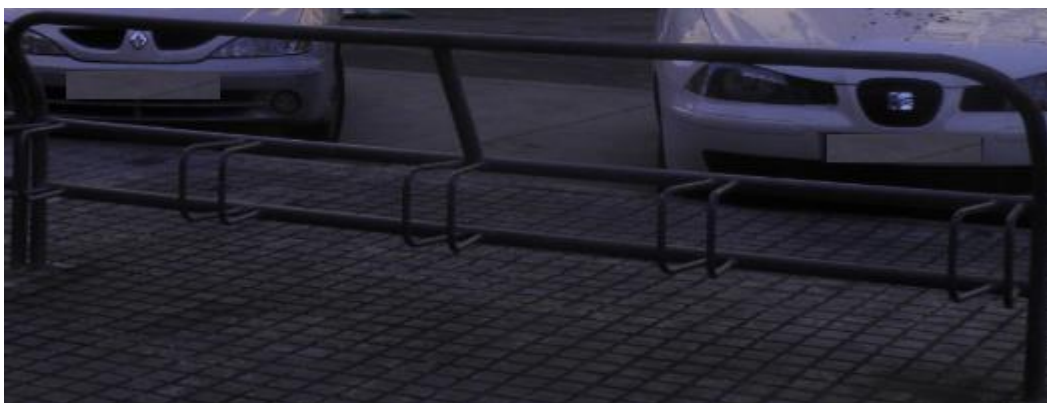
**Sprint**



**Theta**



**Diadema**



**Western**





**Resorte**



**Trinchera**

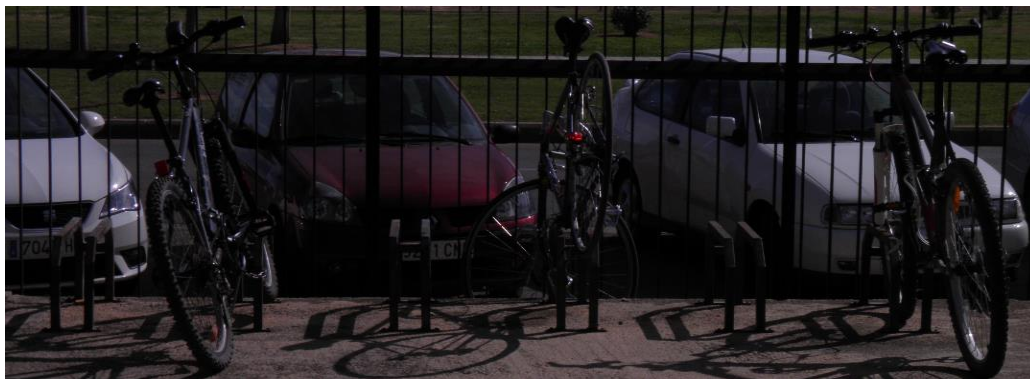


**Doble Horquilla**

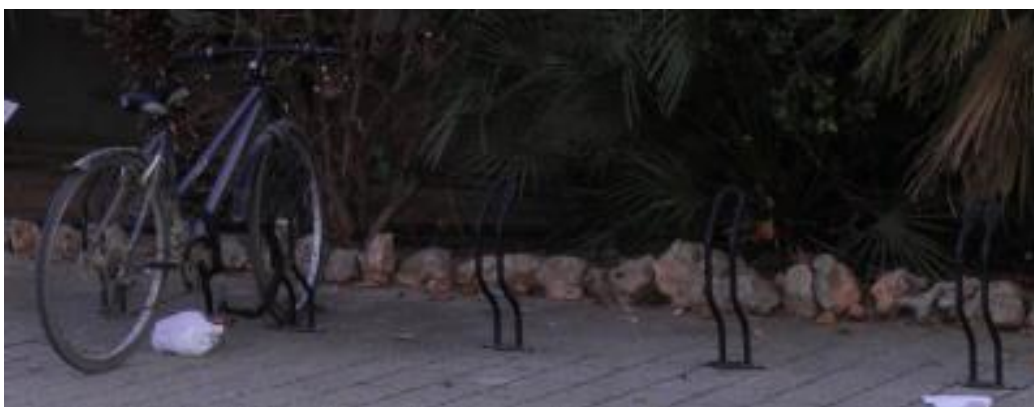




**Peine**



**Cricket**



**Cobra**





**Inventario aparcabicis.**

<b>Aparcabicis Campus Blasco Ibáñez</b>				
<b>Facultad/Centro</b>	<b>Modelo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Plazas</b>	<b>Lugar</b>
	Western	2	10	Vía pública
Clínicas Guardia Civil	U Invertida	8	16	Vía pública
Rectorado	U Invertida	11	22	Vía pública
F. Medicina - Cafetería	Resorte	5	20	UV
F. Enfermería	Resorte	4	16	UV
F. Odontología	U Invertida	10	20	UV
	U Invertida	5	10	UV
Aulario I	Resorte	3	12	UV
Aulario III	U Invertida	20	40	UV
	Resorte	4	16	Vía pública
Aulario V	U Invertida	44	88	Vía pública
Pabellón Polideportivo	Doble Horquilla	10	10	UV
Pistas Atletismo	Western	3	15	UV
Colegio Mayor Luis Vives	U Invertida	10	20	Vía pública
F. Psicología	U Invertida	30	60	Vía pública
F. Geografía e Historia	U Invertida	20	40	Vía pública
F. Filosofía	U Invertida	25	50	Vía pública
F. Filología	U Invertida	25	50	Vía pública
Biblioteca Joan Regla	U Invertida	20	40	UV
<b>Total</b>		<b>269</b>	<b>511</b>	

Fuente: Elaboración propia



<b>Aparcabis Campus Tarongers</b>				
<b>Facultad/Centro</b>	<b>Modelo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Plazas</b>	<b>Lugar</b>
F. Magisterio	U Invertida	26	52	UV
	Theta	15	30	UV
Cafetería Magisterio	U Invertida	9	18	UV
Biblioteca de Educación	U Invertida	29	58	UV
F. Ciencias Sociales	U Invertida	26	52	UV
Biblioteca Gregori Maians	U Invertida	26	52	Vía Pública
Entre Derecho y Aulario	Sprint	59	59	Vía Pública
Entre Aularios	Sprint	68	68	Vía Pública
Cale Albalat dels Tarongers	Peine	8	48	Vía Pública
<b>Total</b>		<b>266</b>	<b>437</b>	

Fuente: Elaboración propia

<b>Aparcabis Diseminados</b>				
<b>Centro</b>	<b>Modelo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Plazas</b>	<b>Lugar</b>
	Western	1	5	Vía pública
Fundación Amadeo Saboya	U Invertida	4	8	Vía pública
Estudi general	U Invertida	5	10	Vía pública
Residencia Damià Bonet	U Invertida	27	58	Vía pública
INTRAS - Sanchis Guarner	U Invertida	8	16	Vía pública
Botánico	Western	1	5	Vía pública
E. Magisterio C/ Alcalde Reig	Horquilla	17	5	UV
Escuela Enfermería La Fe	Western	6	30	Vía pública
<b>Total</b>		<b>69</b>	<b>137</b>	

Fuente: Elaboración propia



<b>Aparcabicis Campus Burjassot-Paterna</b>				
<b>Facultad/Centro</b>	<b>Modelo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Plazas</b>	<b>Lugar</b>
Parque Científico	Peine	1	6	UV
	Cricket	21	21	UV
IATA - ICMUV	Peine	3	18	UV
ETSE exterior	Diadema	18	36	Vía Pública
ETSE interior	Diadema	8	16	Vía Pública
F. Farmacia	U Invertida	12	24	Vía Pública
F. Matemáticas	Muelle	4	16	Vía Pública
	Cobra	7	7	UV
F. Química	Theta	6	12	UV
F. Física	U Invertida	20	40	UV
F. Biología	Theta	12	24	UV
Biblioteca Eduard Boscà	Cobra	24	24	UV
<b>Total</b>		<b>136</b>	<b>244</b>	

Fuente: Elaboración propia



### 2.4.3. Inventario de plazas de parking para coche.

<b>Campus Blasco Ibáñez</b>		
<b>Parking</b>	<b>Plazas</b>	<b>Acceso</b>
Rectorado	141	PAS&PDI
C. Odontológica	21	PAS&PDI
Aulario V	468	PAS&PDI
<b>Total</b>	<b>630</b>	

Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento UV. Elaboración propia

<b>Campus Tarongers</b>		
<b>Parking</b>	<b>Plazas</b>	<b>Acceso</b>
Servicio Educación Física	202	UV
Biblioteca Gregori Maians	134	PAS&PDI
F. Económicas	155	PAS&PDI
F. Derecho	155	PAS&PDI
Parking Aulario Este	269	Libre
Parking Aulario Oeste	459	PAS&PDI
Parking Magisterio	297	Libre
Centro Sanchis Guarnier	13	PAS&PDI
INTRAS	45	PAS&PDI
Instituto de Investigación	42	PAS&PDI
<b>Total</b>	<b>1771</b>	

Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento UV. Elaboración propia



<b>Campus Burjassot-Paterna</b>		
<b>Parking</b>	<b>Plazas</b>	<b>Acceso</b>
P. Científico	138	PAS&PDI
IATA-ICMUJ	354	PAS&PDI
	124	PAS&PDI
Recinto campus	285	Libre
	118	PAS&PDI
F. Farmacia	215	Libre
Aulario Interfacultativo	222	UV
	196	PAS&PDI
ETSE	122	Libre
<b>Total</b>	<b>1774</b>	

Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento UV. Elaboración propia

<b>Plazas Parking Minusválidos</b>	
<b>Campus</b>	<b>Plazas</b>
Blasco Ibáñez	11
Burjassot-Paterna	19
Tarongers	54
<b>Total</b>	<b>84</b>

Fuente: Servicio Técnico y de Mantenimiento de la Universitat de València



#### **2.4.4. Convenios e intermodalidad del transporte.**

La Universidad, trata de mejorar el sus accesos para toda la comunidad universitaria mediante acuerdos con los operadores de públicos, a la vez que también trata de que exista una intermodalidad dentro de los transportes públicos y una integración de tarifas para que sus campus sean accesibles tanto para los trabajadores y estudiantes que residen tanto en la ciudad de Valencia como en su periferia.





### **3. Encuesta.**



### 3.1. Metodología.

Una parte importante del presente estudio es representada por el diseño y la ejecución de la encuesta, el procesamiento de la información colectada, el análisis y la interpretación de los resultados de las encuestas.

Con el objetivo de observar y comparar hábitos de movilidad entre distintos grupos de personal de la Universitat de València, la encuesta se ha realizado teniendo en cuenta tres variables de referencia: la vinculación del encuestado con la Universidad, Personal Administración y Servicios (PAS) y Personal Docente e Investigador (PDI); el campus donde se localiza su puesto de trabajo, Campus de Blasco Ibáñez, Campus de Tarongers y Campus de Burjassot Paterna y la distribución por sexo.

Las variables tomadas como referencia se consideran relevantes para los objetivos del análisis. Por un lado, los colectivos que conforman la comunidad universitaria tienen relaciones diferentes con el entorno de la Universidad que condicionan sus pautas y necesidades de movilidad. De este modo, el PAS se rige, mayoritariamente, por horarios laborales en ciclos de 8 horas diarias y turnos de mañana o tarde, y el PDI muestra una mayor flexibilidad horaria. Por otro lado, la localización de los tres campus supone una variabilidad de la distribución y acceso a los medios de desplazamiento. Por último, mujeres y hombres pueden mostrar un comportamiento diferenciado respecto de la movilidad en el que tienen un peso específico factores culturales o socioeconómicos.

Para maximizar la cantidad de información y aportar información más precisa para diferentes subpoblaciones, se ha elegido un diseño de muestreo estratificado. Consideramos subdividir la población heterogénea en subpoblaciones lo más homogéneas posible no solapadas, correspondientes a las variables referencia elegidas.

La encuesta se realizó durante los meses de noviembre y diciembre de 2012. Las encuestas se realizaron individualmente, mediante cuestionario electrónico al que se accedía desde tres lugares diferentes: desde el enlace insertado en el correo que envió el servicio de prensa, desde el enlace que había en la página principal de la web de la UV y desde la web creada para la campaña “Mobilitat 2012 UV” dentro del marco de Campus Sostenible.



Las muestras recogidas pertenecientes a Diseminados, no han sido suficientes para realizar el análisis de este conjunto de centros, por lo que se han sumados las encuestas de estos a los campus cuando estaban muy próximos a alguno de ellos. Las muestras del Parque Científico se han sumado al campus Burjassot-Paterna, las de la Residencia Damià Bonet se han sumado al campus de Tarongers, y las de la Fundación General al campus de Blasco Ibáñez.

En la siguiente tabla observamos la distribución del universo poblacional de los PAS y PDI de la Universidad de Valencia, a partir de la cual se ha estimado la muestra de cada estrato.

Universo poblacional						
Colectivo	Campus					
	Blasco Ibáñez		Tarongers		Burjassot Paterna	
	Varón	Mujer	Varón	Mujer	Varón	Mujer
PAS	277	528	182	348	170	324
PDI	1.090	732	735	493	545	366
Total	1.367	1.260	917	841	715	690

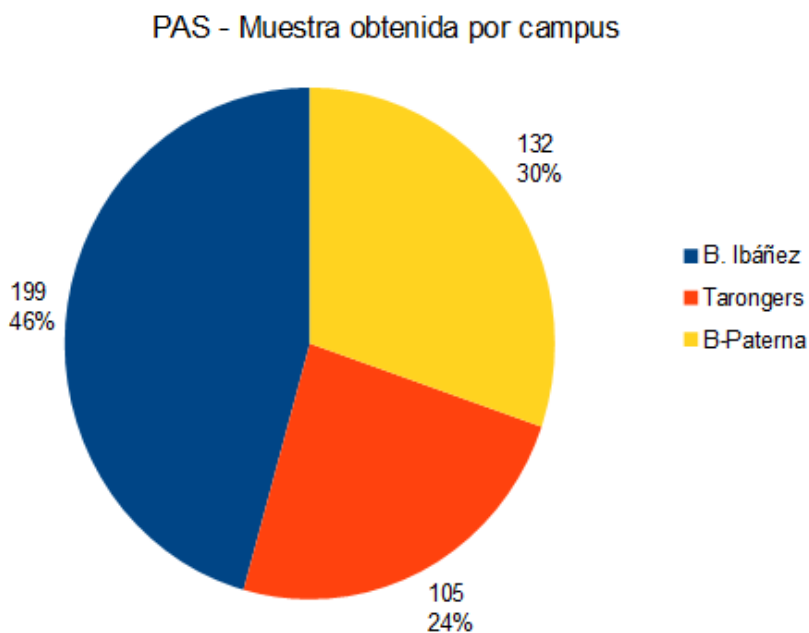
La muestra obtenida permite conseguir resultados con grado de significación de 5% por cada substrato considerado y un nivel de confianza de 95%. El tamaño de cada estrato de la muestra obtenida no es directamente proporcional a su peso en la población. Aplicamos coeficientes de ponderación a las proporciones de cada estrato, de esta manera obtenemos resultados globales para el conjunto de los campus, sexos y vinculaciones.

Calculando las estimaciones a posteriori de las varianzas hemos obtenido un rango de errores muy bueno, entre 2% y 5%.

El tratamiento, la explotación de los datos y el análisis estadístico se han realizado utilizando la versión 3.4.1 de Open Office, Microsoft Office 2010 y la versión 2.14.2 del software estadístico R.

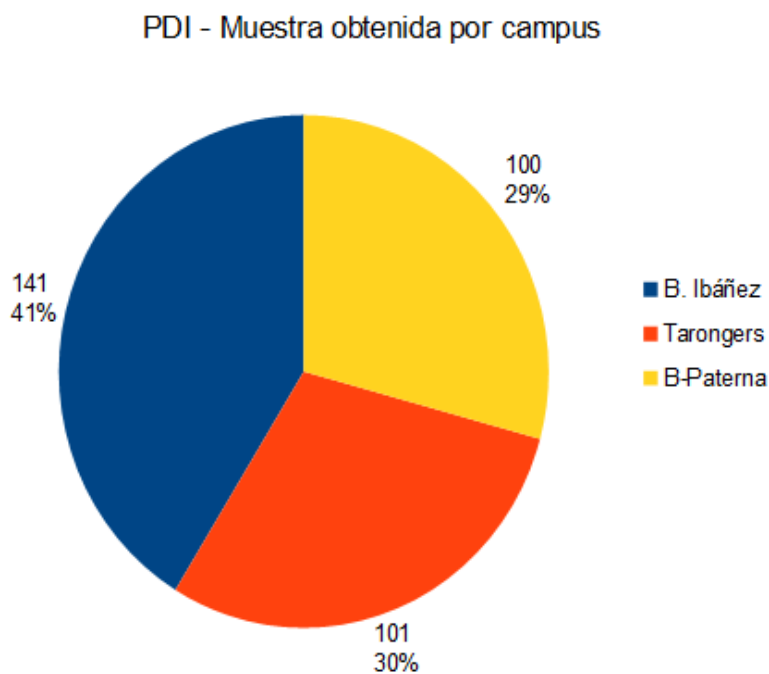


Para el PAS se recogieron 436 encuestas distribuidas de la siguiente manera:



Fuente: elaboración propia.

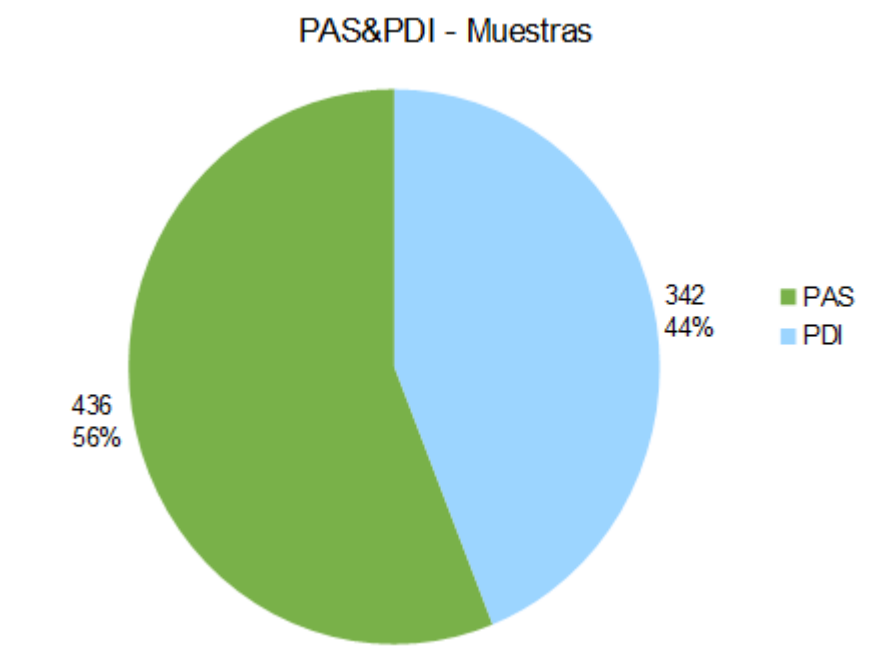
Para el PDI se recogieron 342 encuestas distribuidas de la siguiente manera:



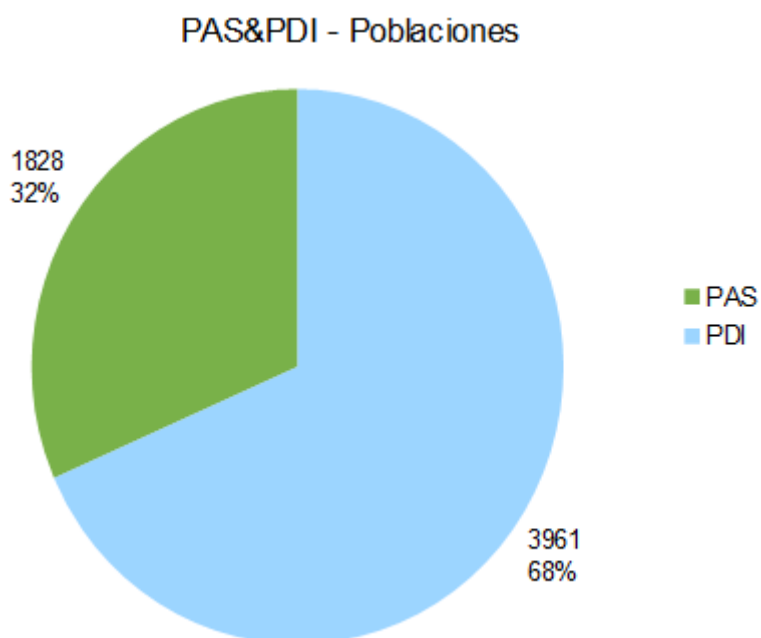
Fuente: elaboración propia.



La respuesta mayoritaria ha sido por parte del PAS:



La muestra obtenida ha sido inversamente proporcional al universo de cada uno de los grupos:



Fuente: elaboración propia.



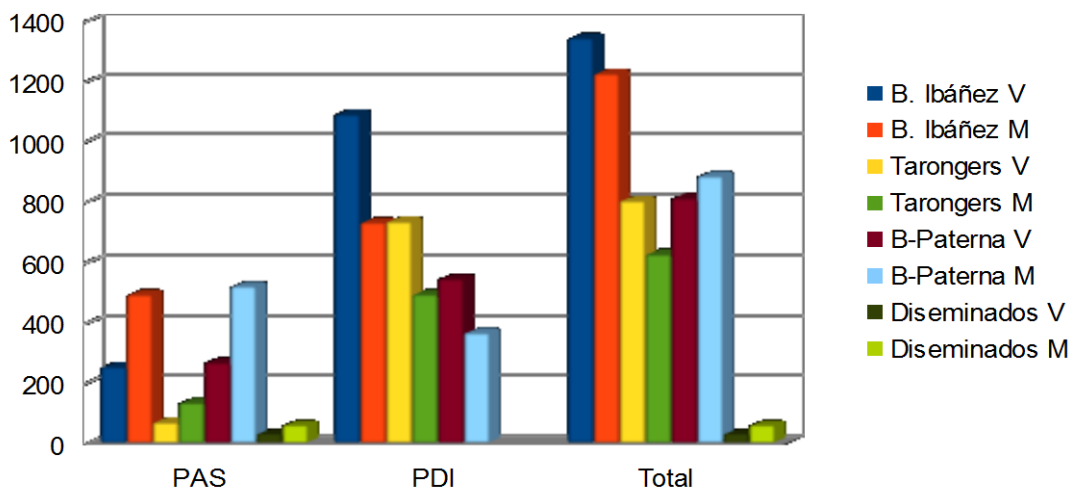
## 3.2. Características generales de la población y la movilidad universitaria.

### 3.2.1. Distribución por campus, colectivo y sexo.

La distribución por Campus del PAS y PDI revela un desequilibrio notable entre las tres Campus, Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna que suman las tres cuartas partes del total. Con una población algo inferior (algo más del 20% se sitúa el campus de ciencias de Burjassot), mientras que los estudios de Magisterio sitos en la E.U. Ausiàs March suponen el 4% restante.

Distribución por Campus, Colectivo y Sexo									
	Campus								Total
	B. Ibáñez	B. Ibáñez	Tarongers	Tarongers	B-Paterna	B-Paterna	Diseminados	Diseminados	
	V	M	V	M	V	M	V	M	
<b>PAS</b>	253	493	69	134	268	520	31	60	1.828
<b>PDI</b>	1.090	732	735	493	545	366	0	0	3.961
<b>Total</b>	1.343	1.225	804	627	813	886	31	60	5.789

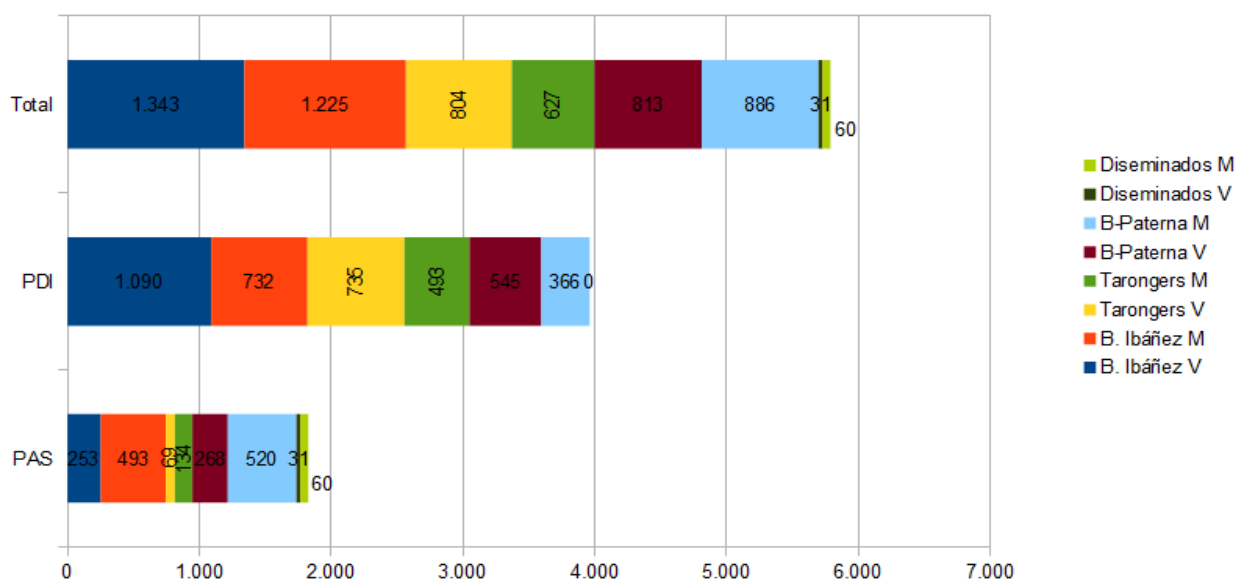
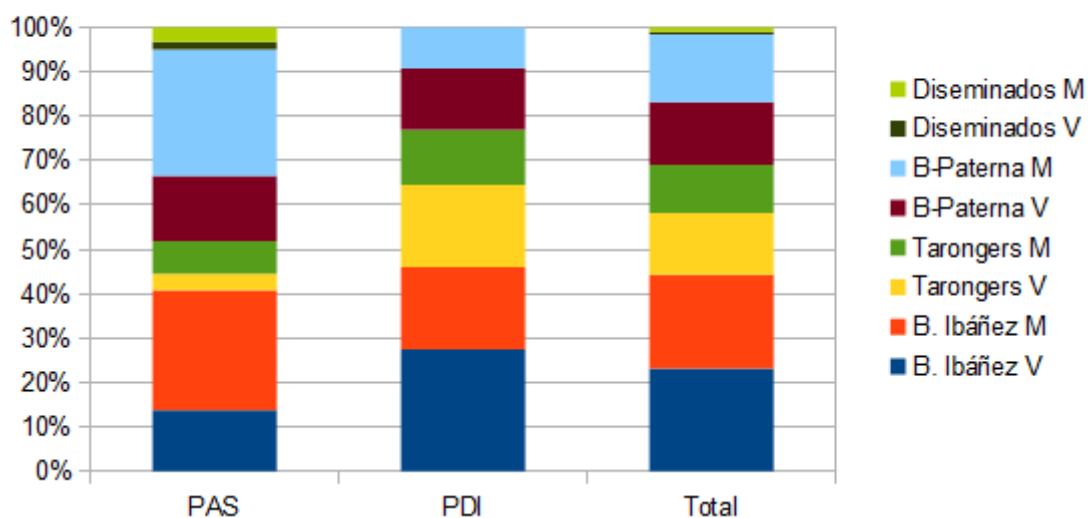
Distribución por Campus, Vinculación y Sexo



Fuente: UV. Elaboración propia

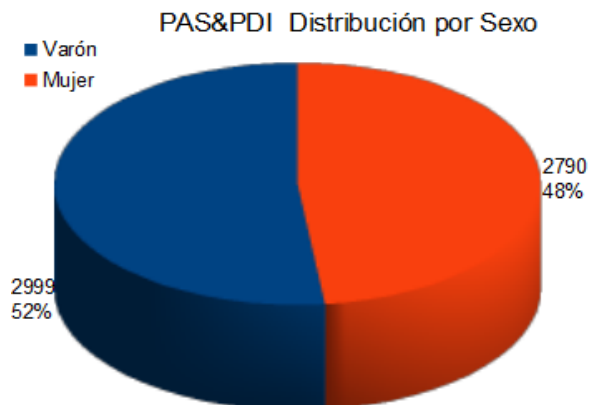


### Distribución del PAS y PDI por Campus, Colectivo y Sexo

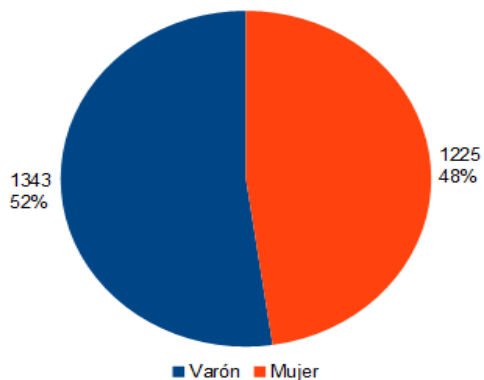


Fuente: UV. Elaboración propia

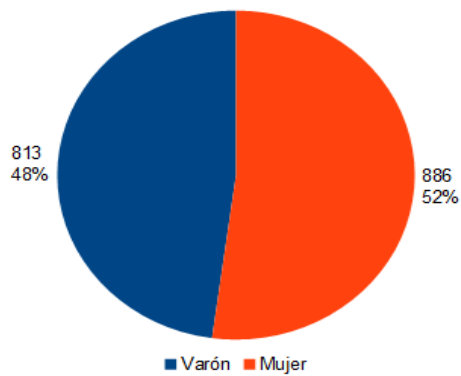




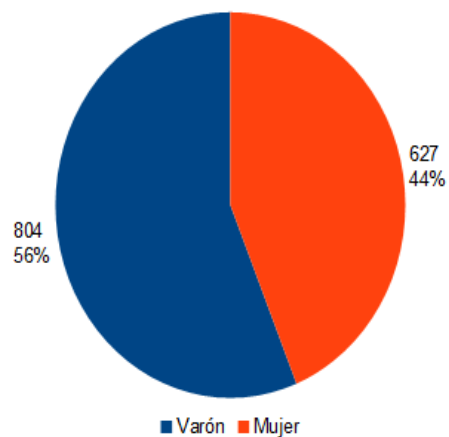
Campus B. Ibáñez - Distribución por Sexo



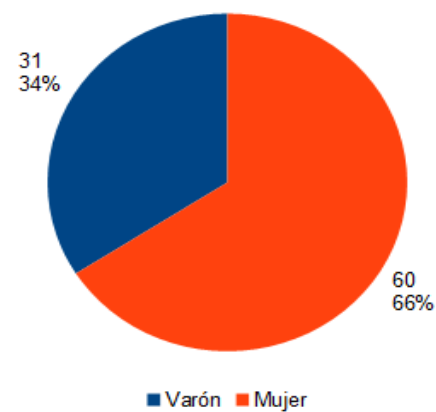
Campus B. Patema - Distribución por Sexo



Campus Tarongers - Distribución por Sexo



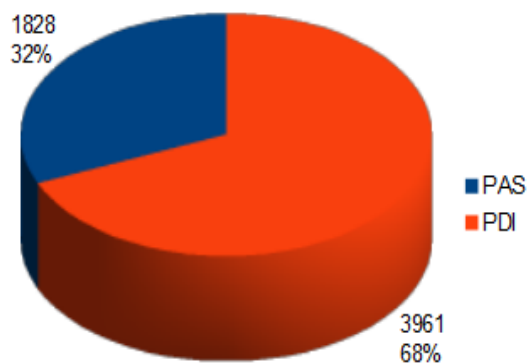
Diseminados - Distribución por Sexo



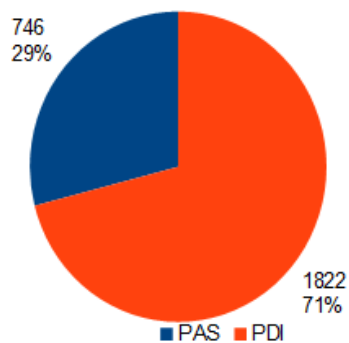
Fuente: Elaboración propia



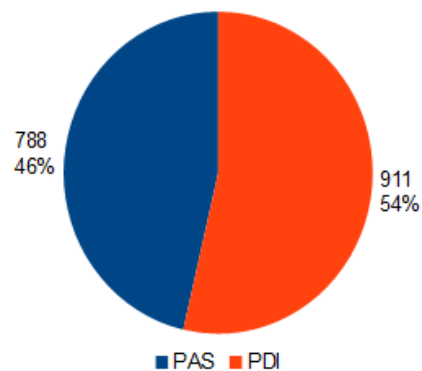
Distribución por Vinculación



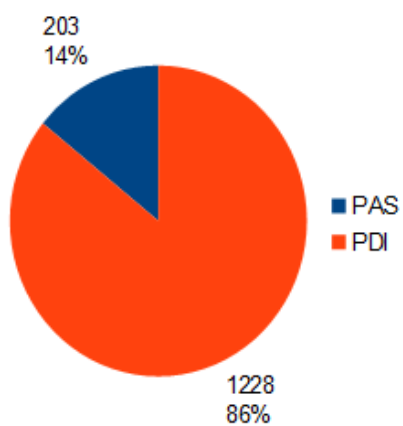
Distribución PAS y PDI - Campus Blasco Ibáñez



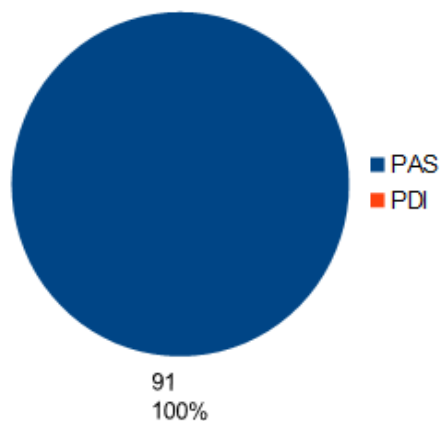
Distribución PAS y PDI - Campus Burjassot-Paterna



Distribución PAS y PDI - Campus Tarongers



Distribución PAS y PDI - Diseminados

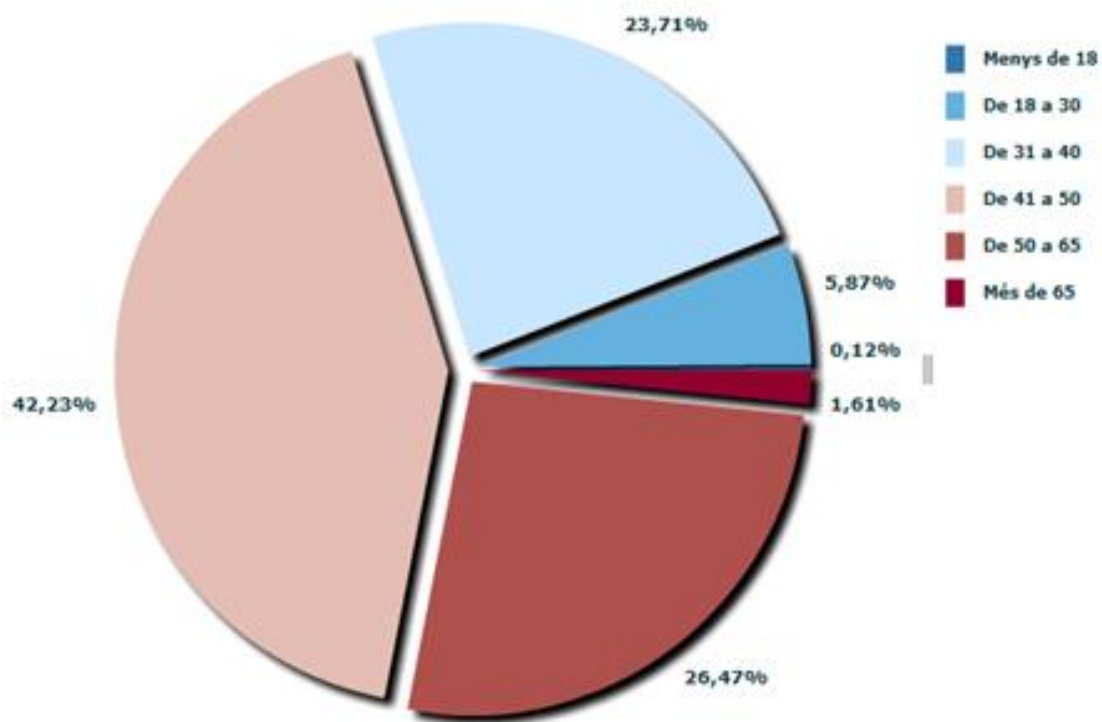


Fuente: Elaboración propia





### PAS y PDI – Distribución por Edades



Fuente: Elaboración propia



### 3.3. Lugar de residencia y lugar de trabajo.

La información sobre el lugar de residencia de lunes a viernes de los encuestados durante el curso académico es fundamental para valorar las necesidades de movilidad de cada colectivo considerado y en cada espacio universitario. Para ello se ha elaborado una tabla que recoge la relación entre la comarca de residencia y el lugar de trabajo o estudio.

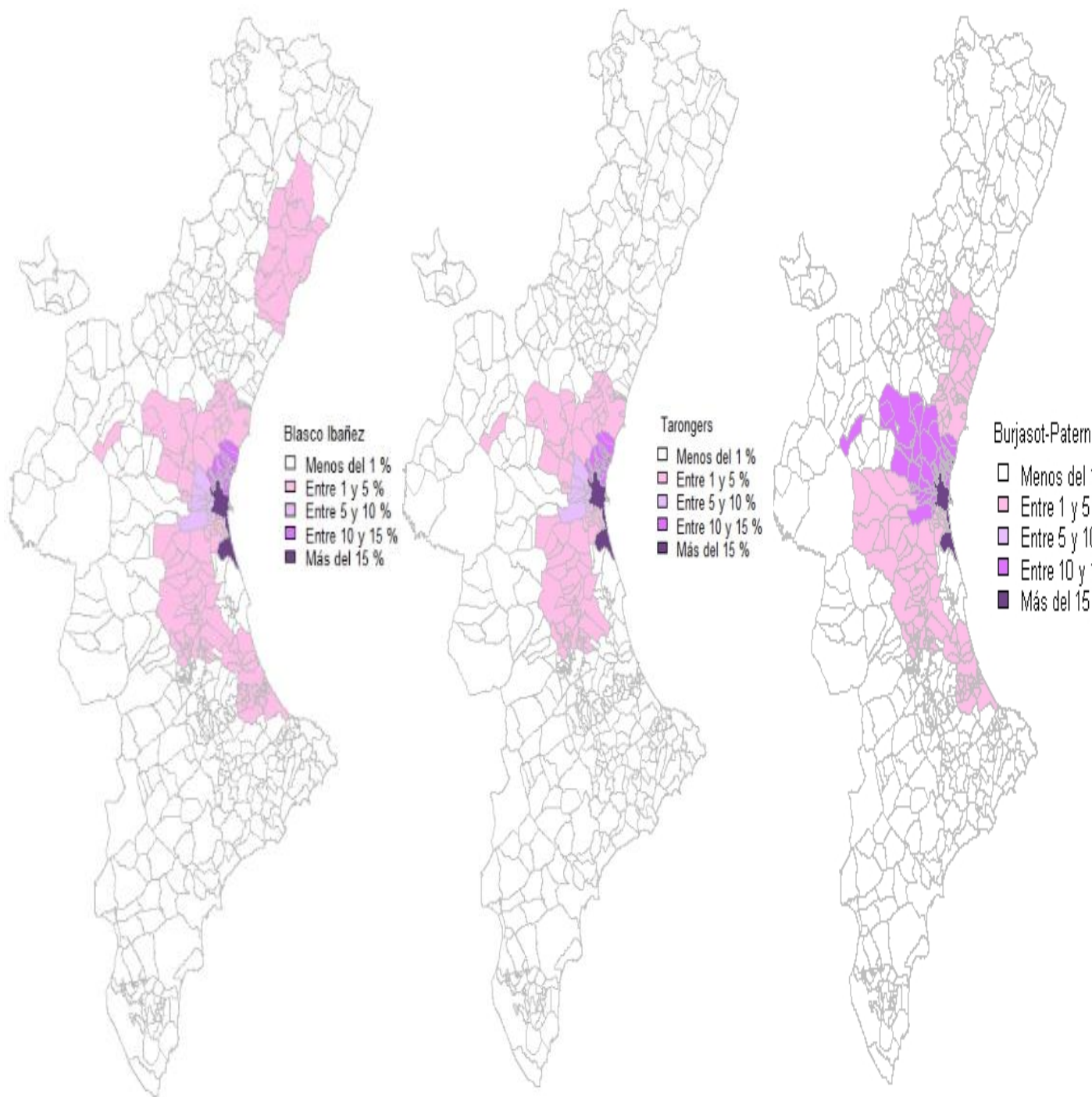
Se observa que los trabajadores de la Universitat de València, tienen localizada su residencia preferentemente en los lugares más próximos a su lugar de trabajo. En el campus de Blasco Ibáñez, el situado en una posición más céntrica en la ciudad de Valencia, es el campus donde más trabajadores han fijado su residencia en dicha ciudad (68,6%), por otro lado el campus de Burjassot-Paterna es el más alejado de la ciudad de Valencia, marcando el número mínimo de residencias en dicha ciudad (50,8%).

<b>Distribución de la comunidad universitaria según lugar de residencia (%)</b>				
<b>Lugar de Residencia</b>	<b>Burjassot</b>			<b>Total</b>
	<b>B.Ibáñez</b>	<b>Tarongers</b>	<b>Paterna</b>	
Ciudad de Valencia	68,6	63,8	50,8	62
L'Horta Nord	10,5	13,8	12,5	12
L'Horta Oest	6,8	9,2	12,1	9
L'Horta Sud	2	2,8	3,2	2,6
<b>Subtotal Primera Corona Metropolitana</b>	<b>19,2</b>	<b>25,7</b>	<b>27,8</b>	<b>23,5</b>
Camp de Morvedre	3,1	1,4	1,2	2,1
Camp de Túria	2,3	2,3	10,9	4,9
Foia de Bunyol	0,8	0,9	1,6	1,1
Ribera Alta	2	3,2	2	2,3
Ribera Baixa	0,3	0,9	0,4	0,5
<b>Subtotal Segunda Corona Metropolitana</b>	<b>8,5</b>	<b>8,7</b>	<b>16,1</b>	<b>10,9</b>
Plana Alta	1,7	0,9	0,4	1,1
Plana Baixa	0,3	0	1,6	0,6
Requena-Utiel	0,3	0	0,4	0,2
La Costera	0,3	0	0,4	0,2
Vall d'Albaida	0	0,5	0	0,1
La Safor	1,1	0	2	1,1
Marina Alta	0	0,5	0,4	0,2
<b>Subtotal Resto de Comarcas</b>	<b>3,7</b>	<b>1,8</b>	<b>5,2</b>	<b>3,7</b>

Fuente: Elaboración propia



**Mapas comarcales, distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo**



Fuente: Elaboración propia



La ciudad de Valencia junto con la primera corona metropolitana, suman más de dos tercios de la ubicación de las residencias en todos los campus, siendo el campus de Burjassot-Paterna el que muestra menor porcentaje (78,6%), ya que este campus es el que mayor número de residencia tiene en la segunda corona metropolitana y en el resto de comarcas.

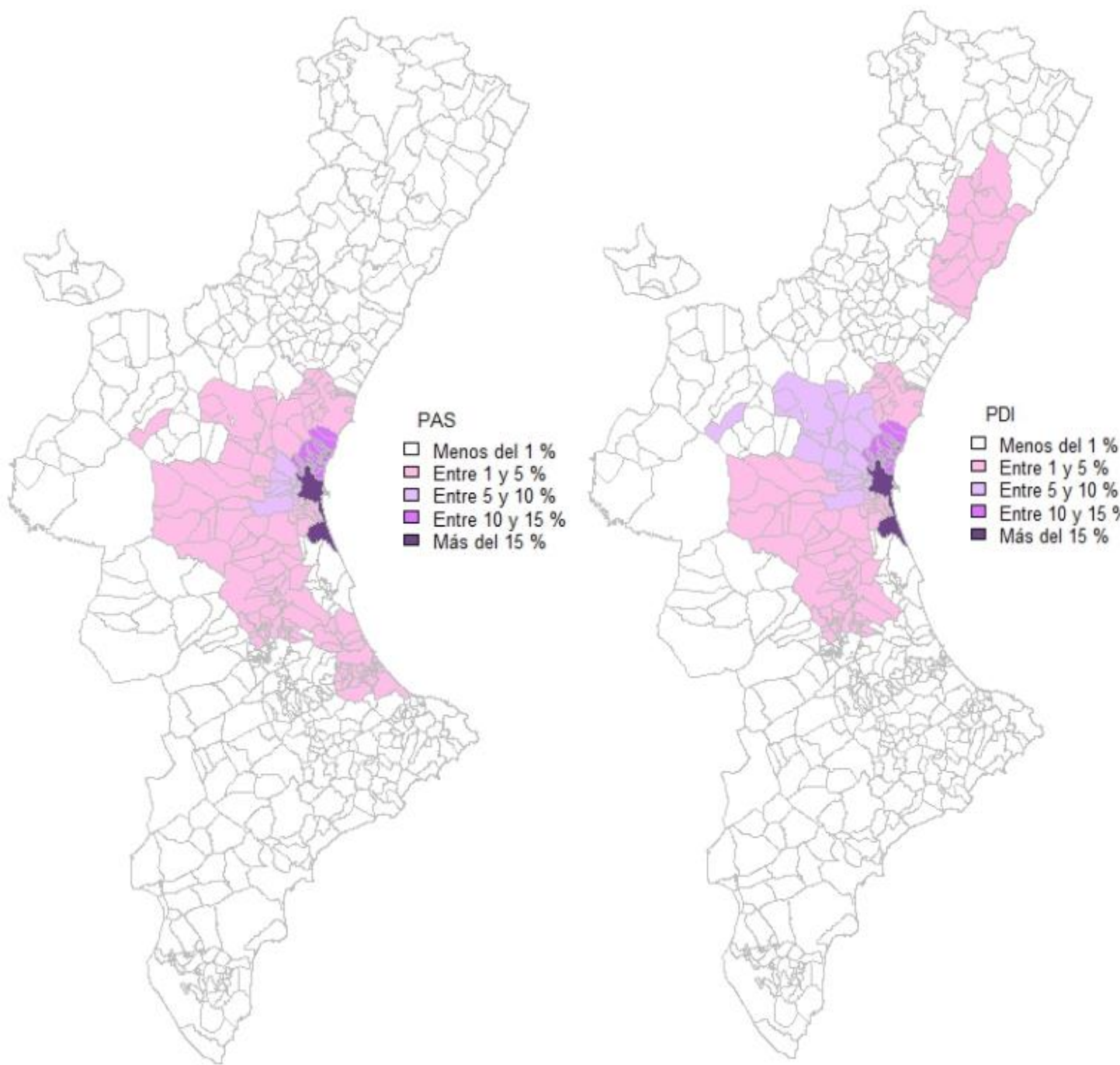
En cuanto a la distribución del lugar de residencia por vinculación, los resultados son muy parecidos entre PAS y PDI, si bien destacar que la mayor diferencia se encuentra en la primera corona metropolitana (4,7%) donde predomina el PAS (25,2%).

<b>Distribución de la comunidad universitaria según vinculación (%)</b>			
<b>Lugar de Residencia</b>	<b>PAS</b>	<b>PDI</b>	<b>Total</b>
Ciudad de Valencia	61,1	63,1	62
L'Horta Nord	12,3	11,6	12
L'Horta Oest	9,8	8	9
L'Horta Sud	3,1	1,9	2,6
<b>Subtotal Primera Corona Metropolitana</b>	<b>25,2</b>	<b>21,5</b>	<b>23,5</b>
Camp de Morvedre	2,4	1,7	2,1
Camp de Túria	4,2	5,8	4,9
Foia de Bunyol	1,1	1,1	1,1
Ribera Alta	2,6	1,9	2,3
Ribera Baixa	0,7	0,3	0,5
<b>Subtotal Segunda Corona Metropolitana</b>	<b>10,9</b>	<b>10,7</b>	<b>10,9</b>
Plana Alta	0,2	2,2	1,1
Plana Baixa	0,4	0,8	0,6
Requena-Utiel	0,4	0	0,2
La Costera	0,2	0,3	0,2
Vall d'Albaida	0	0,3	0,1
La Safor	1,3	0,8	1,1
Marina Alta	0,2	0,3	0,2
<b>Subtotal Resto de Comarcas</b>	<b>2,8</b>	<b>4,7</b>	<b>3,7</b>

Fuente: Elaboración propia



### Mapas comarcales, distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



Fuente: Elaboración propia



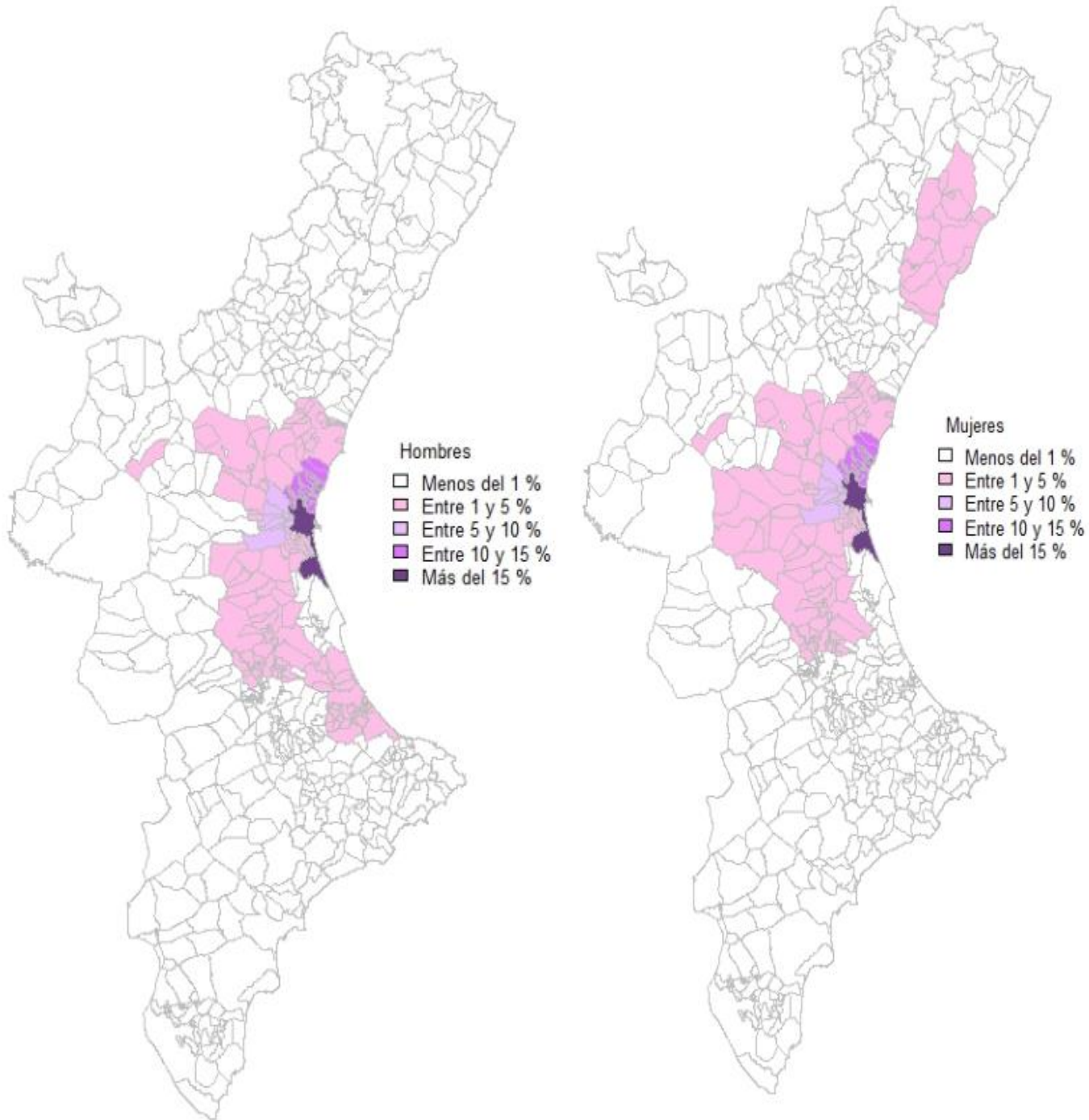
Por otro lado, la distribución del lugar de residencia por sexo, los resultados son muy parecidos entre PAS y PDI, siendo el criterio que menos diferencias marca entre los tres seleccionados a la hora de fijar la residencia. La distribución de resultados es similar a los obtenidos en la distribución por vinculación.

<b>Distribución de la comunidad universitaria según sexo (%)</b>			
<b>Lugar de Residencia</b>	<b>Varón</b>	<b>Mujer</b>	<b>Total</b>
Ciudad de Valencia	61,2	62,6	62
L'Horta Nord	13,2	10,9	12
L'Horta Oest	9,6	8,5	9
L'Horta Sud	1,9	3,1	2,6
<b>Subtotal Primera Corona Metropolitana</b>	<b>24,8</b>	<b>22,5</b>	<b>23,5</b>
Camp de Morvedre	2,5	1,8	2,1
Camp de Túria	5	4,8	4,9
Foia de Bunyol	0,8	1,3	1,1
Ribera Alta	2,2	2,4	2,3
Ribera Baixa	0	0,9	0,5
<b>Subtotal Segunda Corona Metropolitana</b>	<b>10,5</b>	<b>11,2</b>	<b>10,9</b>
Plana Alta	0,6	1,5	1,1
Plana Baixa	0,6	0,7	0,6
Requena-Utiel	0,3	0,2	0,2
La Costera	0	0,4	0,2
Vall d'Albaida	0	0,2	0,1
La Safor	1,7	0,7	1,1
Marina Alta	0,6	0	0,2
<b>Subtotal Resto de Comarcas</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>3,7</b>

Fuente: Elaboración propia



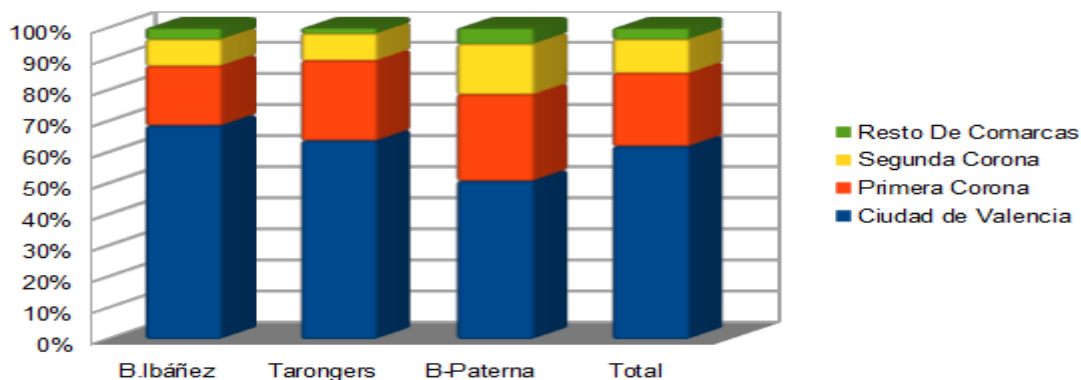
### Mapas comarcales, distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



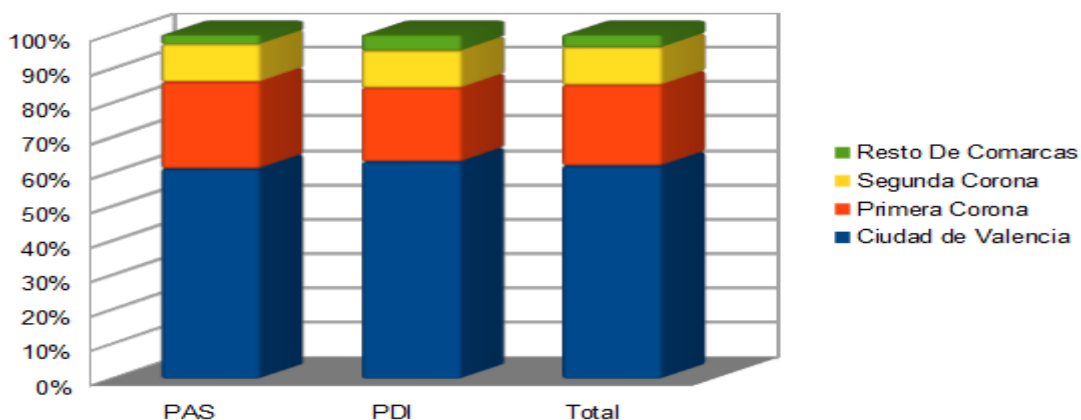
Fuente: Elaboración propia

A continuación encontramos gráficamente la comparativa entre los diferentes tipos de distribución:

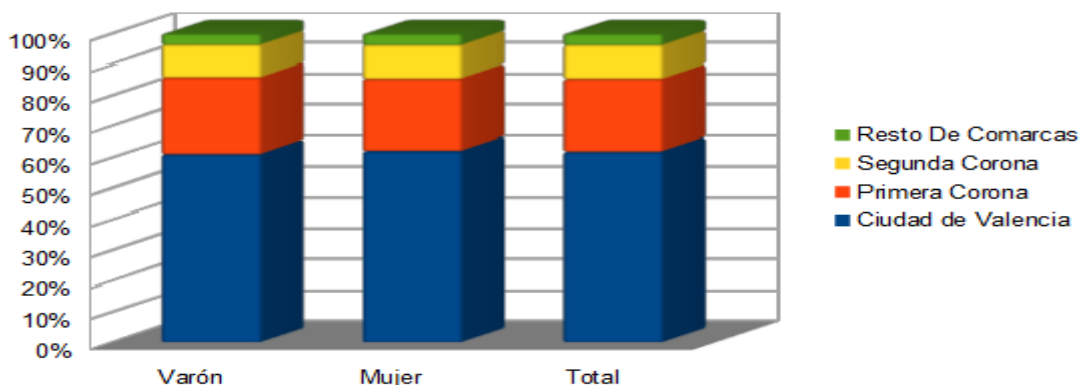
Distribución de lugar de residencia por campus



Distribución del lugar de residencia por vinculación



Distribución del lugar de residencia por sexo



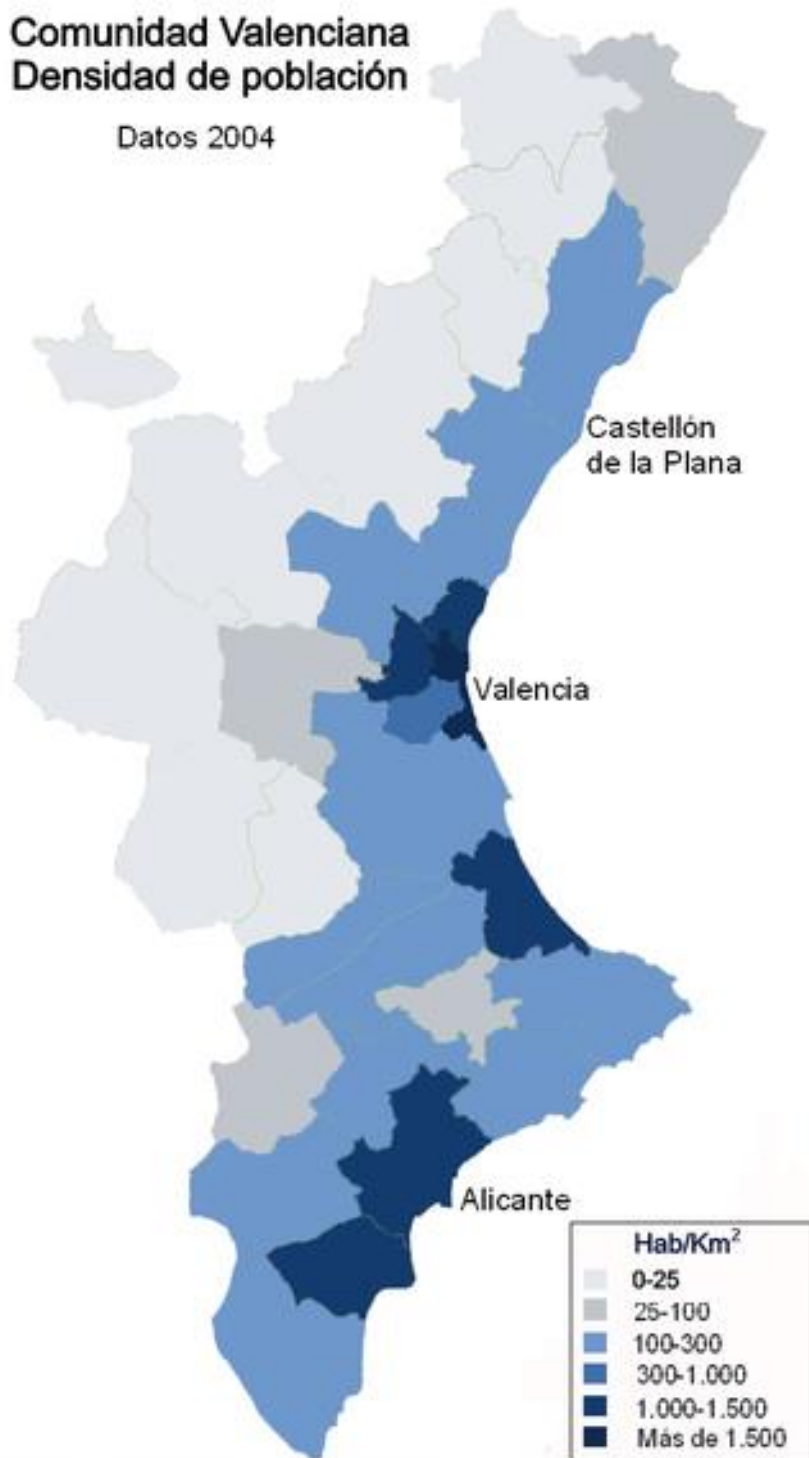
Fuente: Elaboración propia





## Comunidad Valenciana Densidad de población

Datos 2004

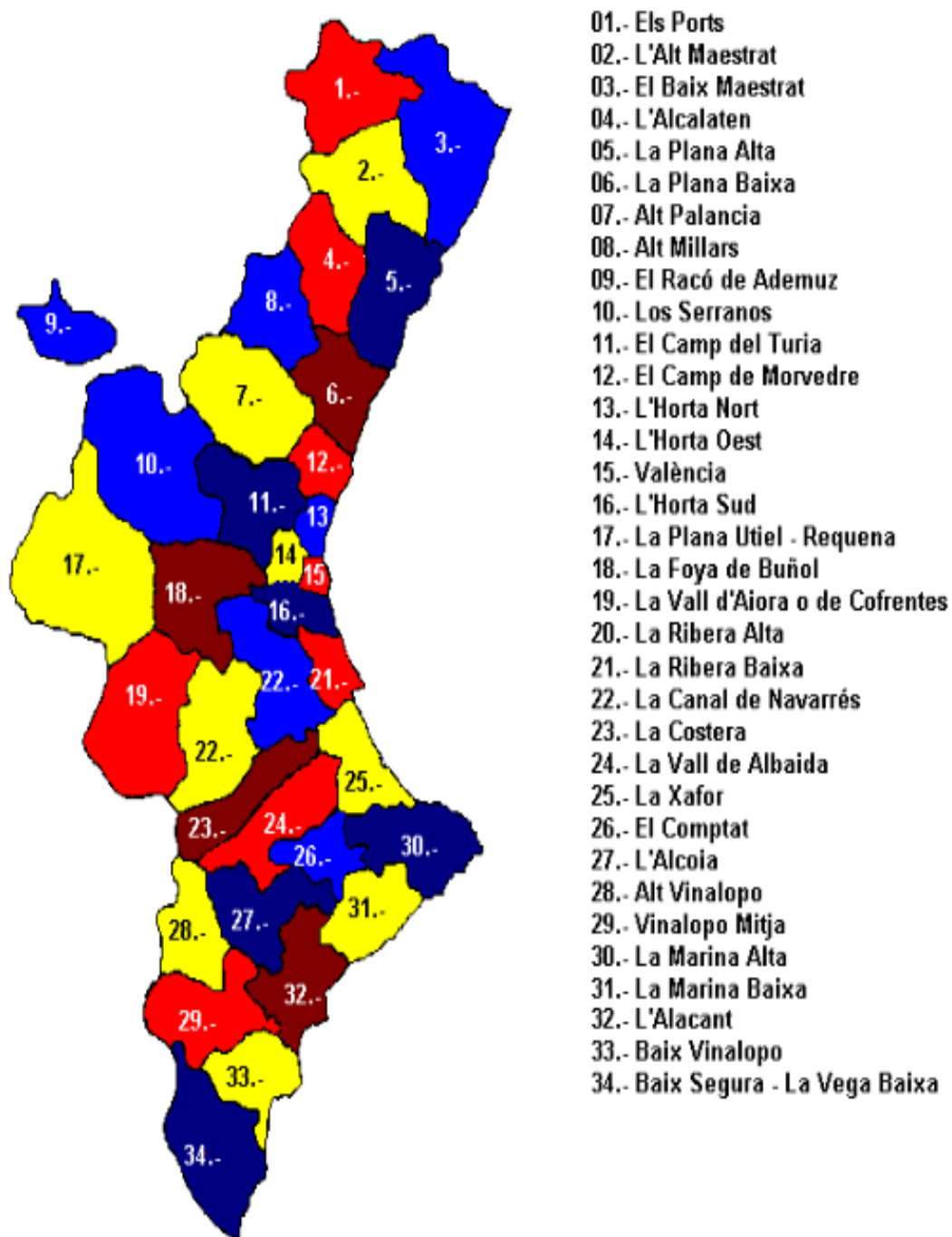


Licencia Creative Commons BY-SA/2.5/Es

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística



### Mapa comarcal de la comunidad valenciana



Fuente: Federación valenciana de municipios y provincias



### Mapa comarcal de la provincia de Valencia



Fuente: Federación valenciana de municipios y provincias





El primer rasgo destacable en cuanto a movilidad es que la población que procede de fuera de la ciudad de Valencia alcanza una cifra elevada, que en el mejor de los casos es del 31,4% (campus Blasco Ibáñez), lo que resulta un primer indicio de la necesidad de realizar importantes desplazamientos motorizados, en los que a menudo es preciso utilizar diferentes modos de transporte y emplear bastante tiempo.

El campus de Blasco Ibáñez al ser el más céntrico de la ciudad de Valencia, aparece como el más favorecido en la medida en que es más importante la afluencia de personas desde la propia ciudad de Valencia llegando al 68,6%.

<b>Distribución del PAS&amp;PDI según el lugar de residencia y trabajo</b>		
<b>Lugar de Residencia</b>	<b>Total (%)</b>	<b>Muestra (%)</b>
Ciudad de Valencia	62	> 20
L'Horta Nord	12	> 5 y < 20
L'Horta Oest	9	
Camp de Túria	4,9	> 1 y < 5
L'Horta Sud	2,6	
Ribera Alta	2,3	
Camp de Morvedre	2,1	
Foia de Bunyol	1,1	
Plana Alta	1,1	< 1
La Safor	1,1	
Plana Baixa	0,6	
Ribera Baixa	0,5	
Requena-Utiel	0,2	
La Costera	0,2	
Marina Alta	0,2	
Vall d'Albaida	0,1	

Fuente: Elaboración propia



La peculiaridad del campus de Burjassot merece mención aparte; debe considerarse que su localización en este municipio de l’Horta Nord ha inducido el traslado de residencia desde comarcas alejadas hasta Burjassot de un importante colectivo de trabajadores, lo que explica las cifras de procedencia especialmente elevadas desde l’Horta Nord y las cifras relativamente bajas de la ciudad de Valencia.

Más del 85% de los trabajadores están comprendidos hasta la primera corona metropolitana (excepto en el campus Burjassot-Paterna, en el que hay que tener en cuenta la comarca de Camp de Túria por su proximidad para llegar a tal cifra).

La concentración mayoritaria de residencia de lunes a viernes de PAS y PDI coincide con las comarcas con más densidad de población de la provincia de Valencia.

El conjunto de los campus muestran áreas de atracción similares, formando áreas concéntricas.

En la segunda corona metropolitana destacan al norte las comarcas de Camp de Morvedre con 2,1%, Camp de Túria con 4,9%, y al Sur la Ribera Alta con 2,3%.

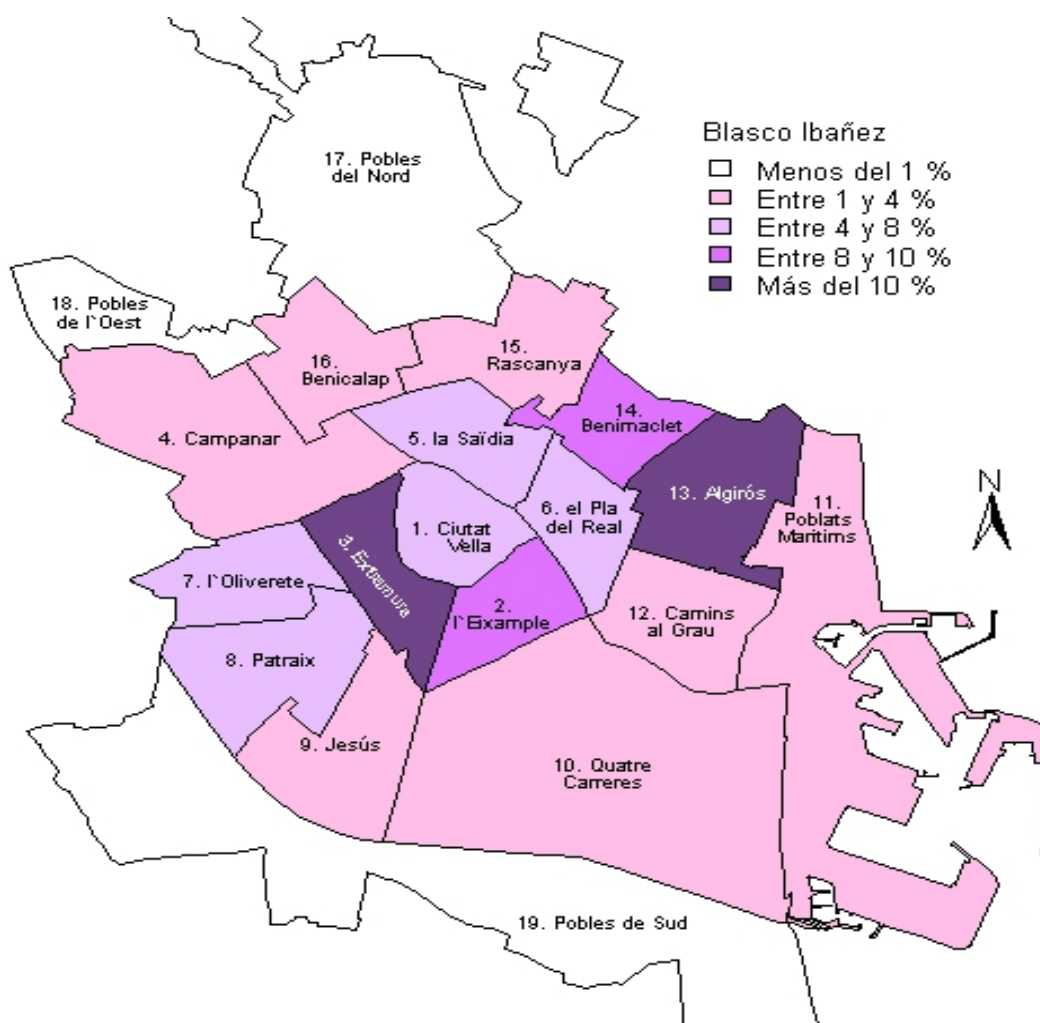
En el área “resto” destacan las comarcas de la Plana Alta y la Safor ambas con un 1,1%.

Si observamos la distribución del lugar de residencia del PAS y PDI en la ciudad de Valencia, obtenemos los siguientes resultados:



### Mapas por distritos de la ciudad de Valencia

#### Distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



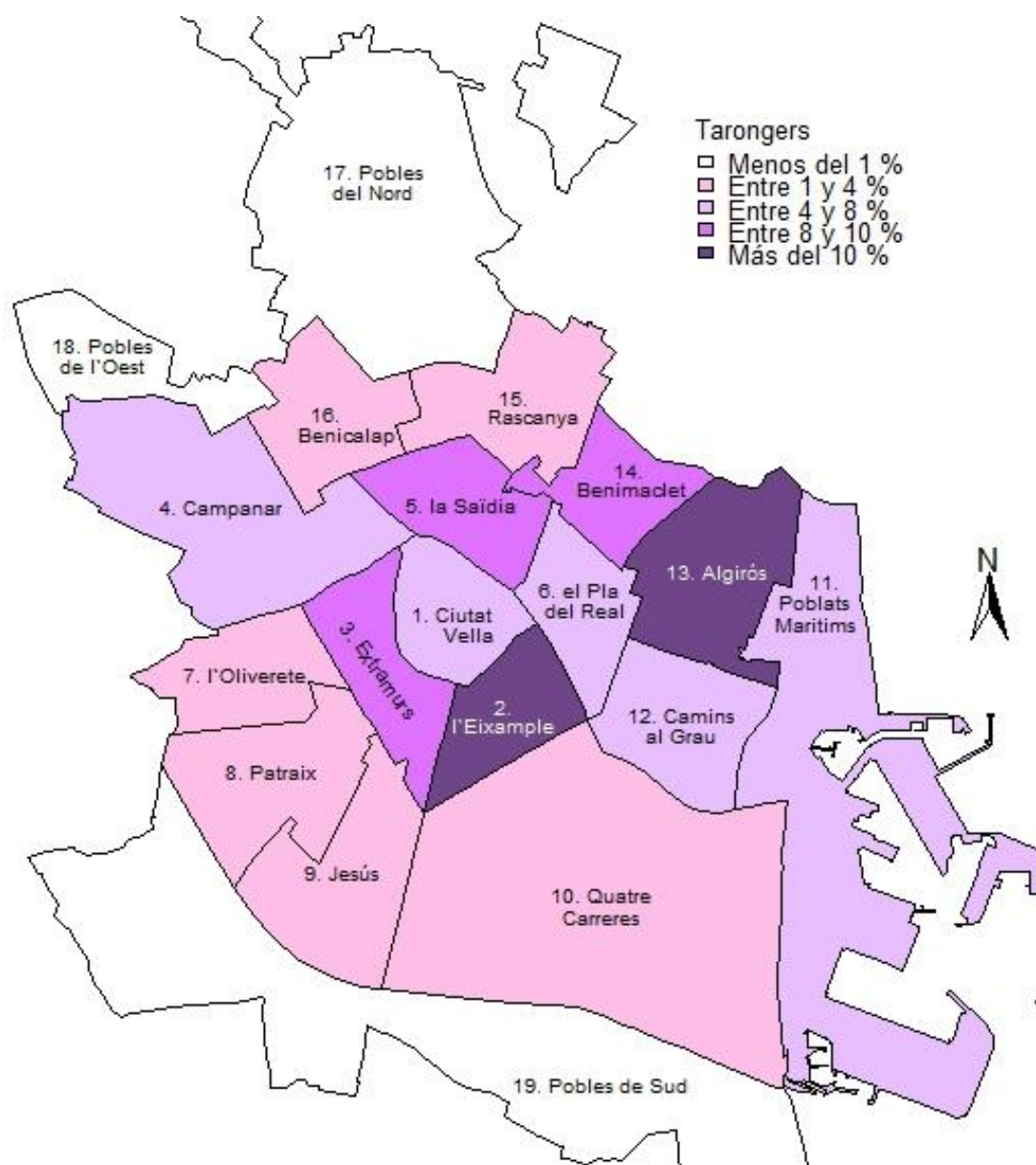
Fuente: elaboración propia

Los distritos con más presencia de residentes en la ciudad de Valencia del PAS y PDI del campus de Blasco Ibañez, son los de Algirós y Extramurs, seguidos de los de Benimaclet y l'Eixample.



### Mapas por distritos de la ciudad de Valencia

#### Distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



Fuente: elaboración propia

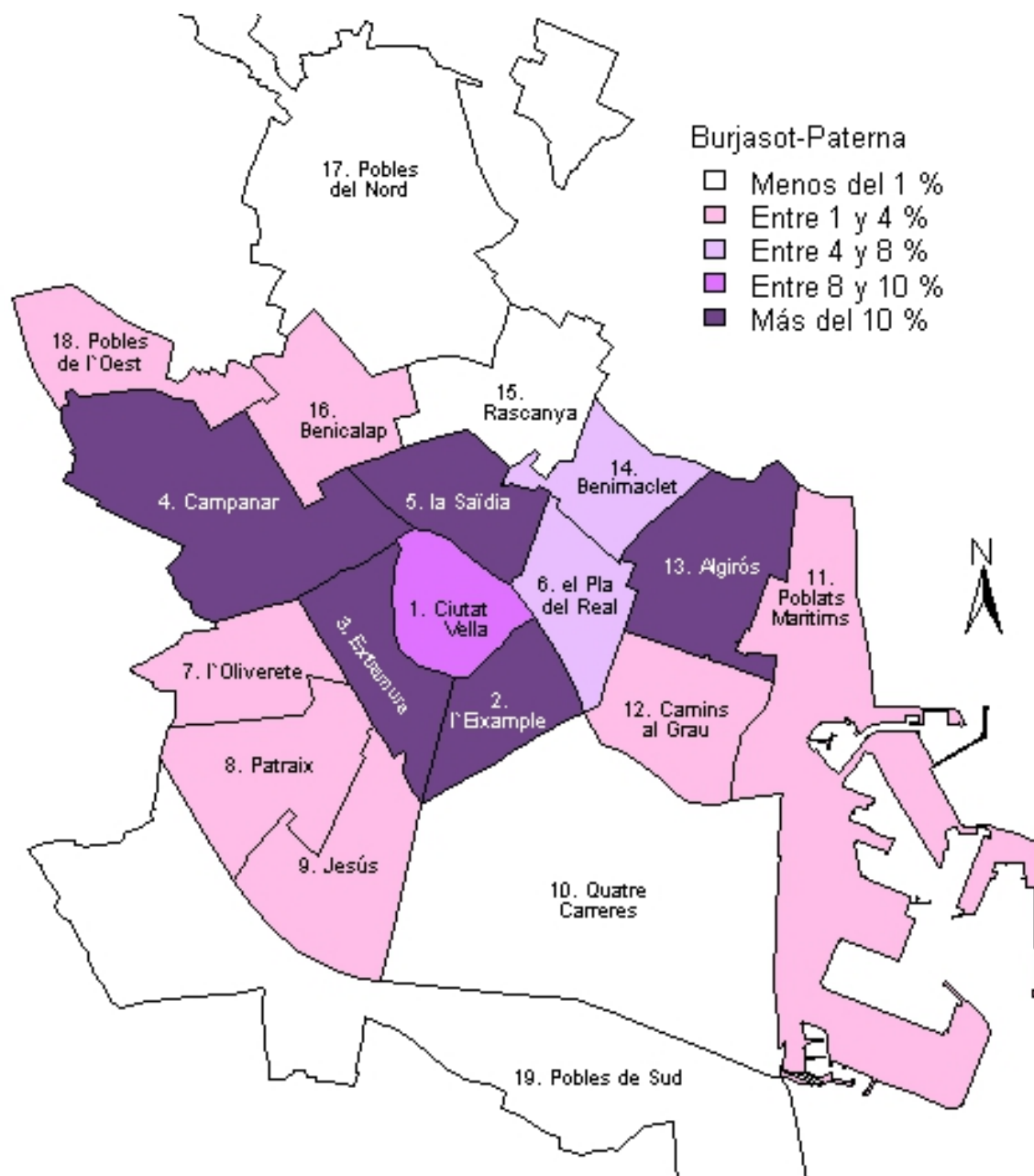
Los distritos con más presencia de residentes en la ciudad de Valencia del PAS y PDI del campus de Tarongers, son los de Algirós y l'Eixample., seguidos de los de Benimaclet y Extramurs





### Mapas por distritos de la ciudad de Valencia

#### Distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



Fuente: elaboración propia



Los distritos con más presencia de residentes en la ciudad de Valencia del PAS y PDI del campus de Burjassot-Paterna, son los de Algirós, l'Eixample., Extramurs, Campanar y la Saïdia, seguidos de los de Ciutat Vella, Benimaclet y el Pla del Real.

El distrito de Algirós es el distrito con una mayor predilección para los trabajadores de los tres campus de la Universitat de València, aunque el PAS y PDI del campus de Burjassot-Paterna, reparte su mayor predilección con valores similares entre los distritos de: Extramurs, Campanar, l'Eixample y el Pla del Real.

En segunda línea de preferencia encontramos los distritos de l'Eixample, Extramurs y Benimaclet también, también son otros distritos en los que coinciden los colectivos de trabajadores de los tres campus a la hora de fijar su residencia. Y en tercera línea de preferencia por los colectivos de los tres campus están los distritos de: Benimaclet, Ciutat Vella, La Saïdia y el Pla del Real.

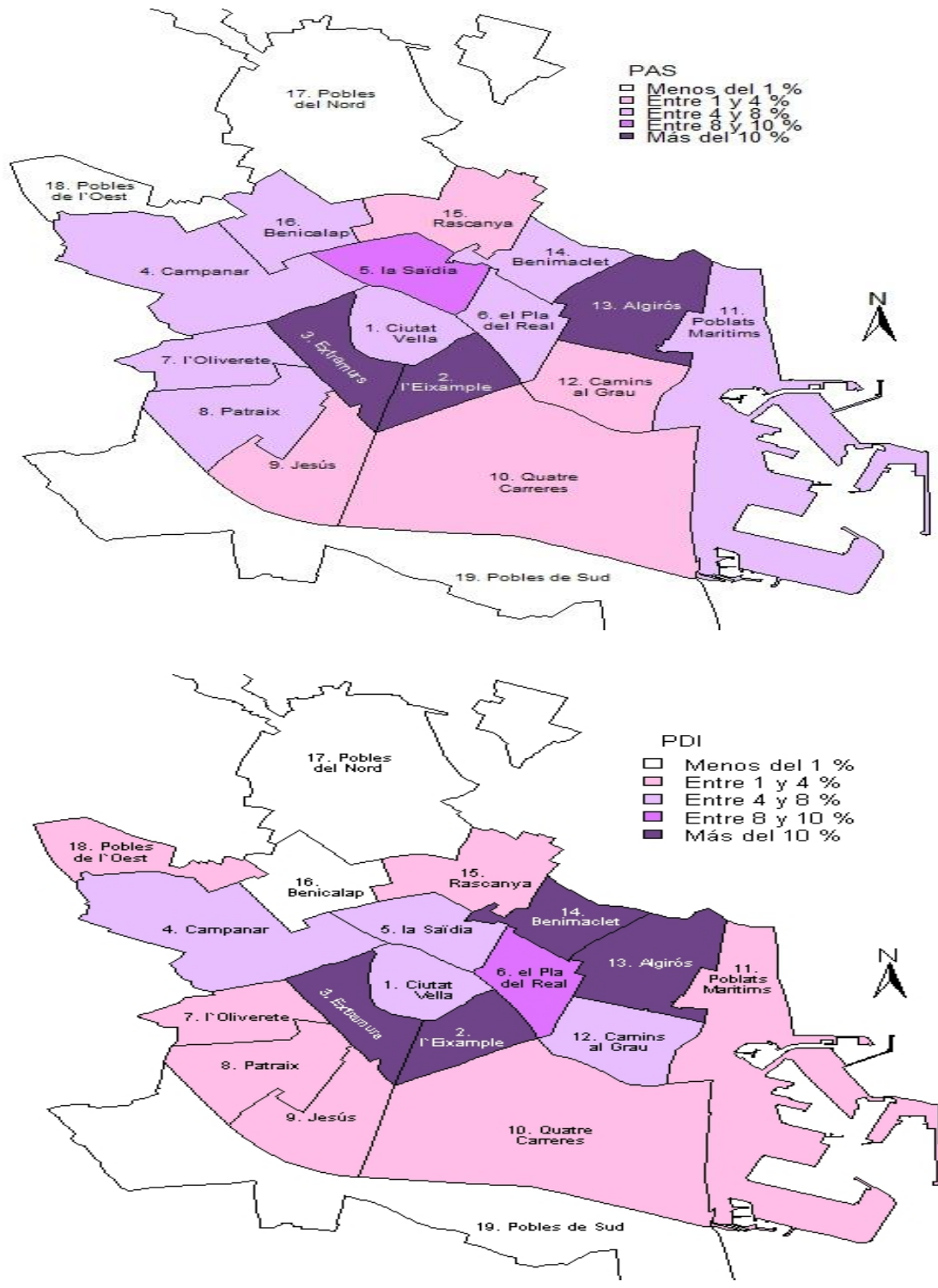
En cuanto a la preferencia por distrito entre PAS y PDI, coinciden ambos colectivos coinciden en porcentaje en cuanto a fijar su residencia en los distritos de: Algirós, l'Eixample, Extramurs, Ciutat Vella Campanar y Jesús.

Por últimos, en lo que respecta a la preferencia por distrito entre sexos, coinciden ambos colectivos coinciden en porcentaje en cuanto a fijar su residencia en los distritos de: Algirós, l'Eixample, el Pla del Real, Ciutat Vella, Campanar, Jesús y Quatre Carrers.



### Mapas por distritos de la ciudad de Valencia

#### Distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo

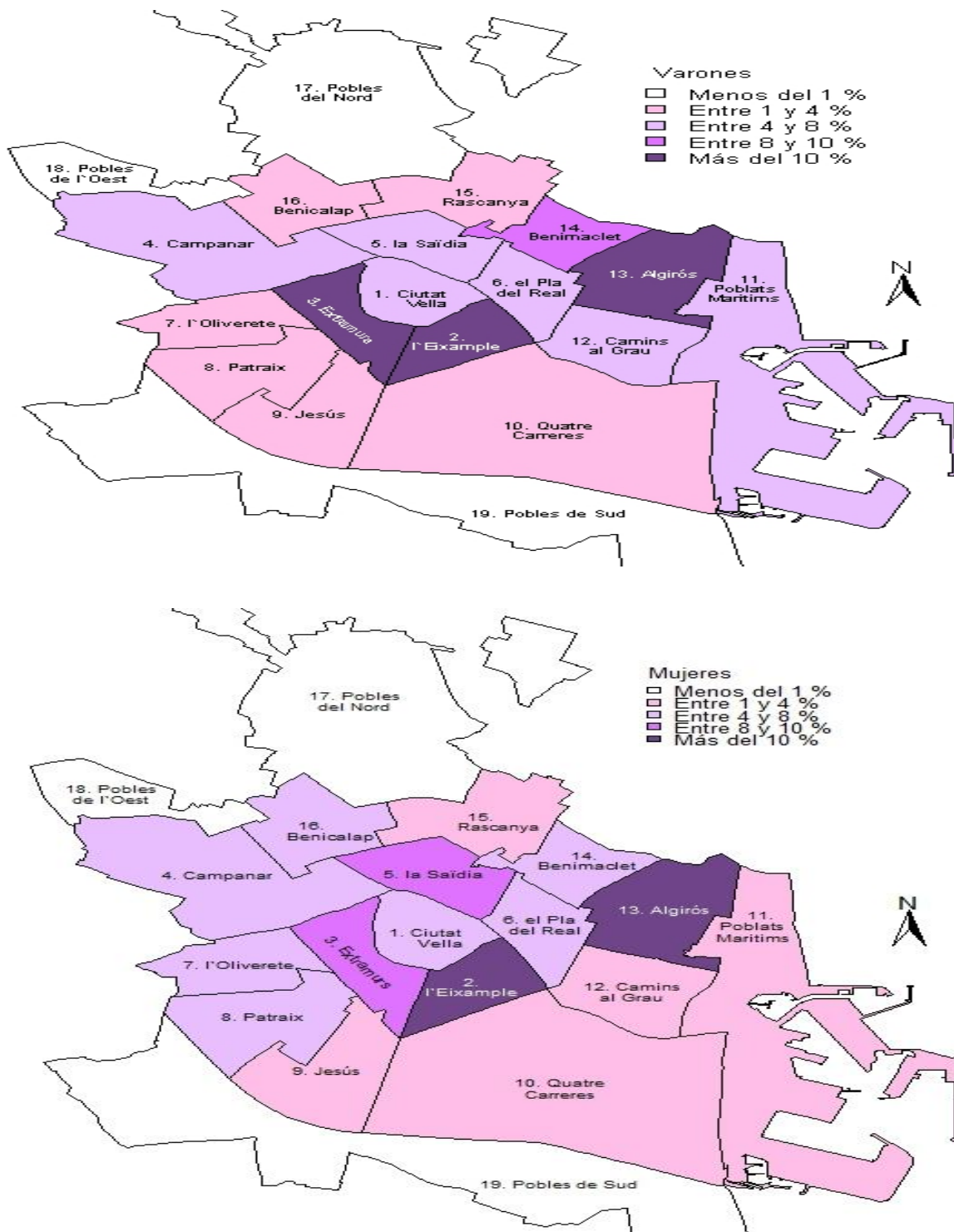


Fuente: elaboración propia



### Mapas por distritos de la ciudad de Valencia

#### Distribución por lugar de residencia - lugar de trabajo



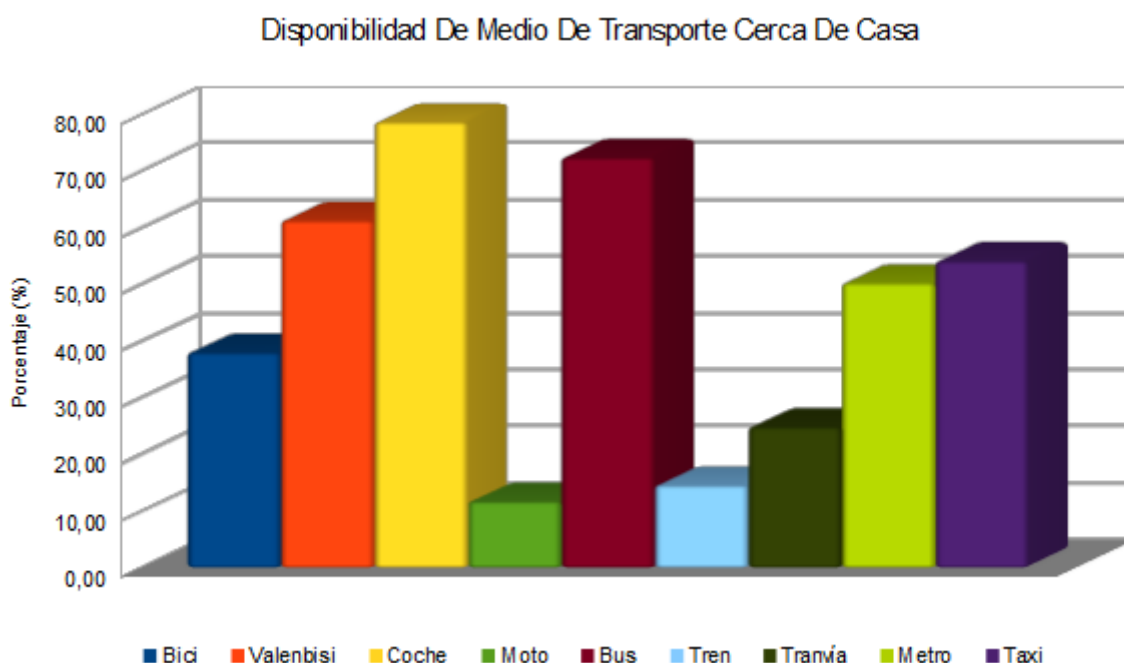
Fuente: elaboración propia



### 3.4. Disponibilidad de medios de transporte privados.

En este apartado se analiza la información referente a la disponibilidad de los diversos medios de transporte privados (coche, bicicleta, motocicleta, autobús, tren, tranvía, metro y taxi).

El análisis se refiere a la posibilidad de encontrar y utilizar cada uno de los medios de transporte cerca de casa ( a menos de 5 minutos andando).



Fuente: Elaboración propia.



### 3.4.1. Disponibilidad de automóvil.

Más de la tres cuartas partes de los encuestados afirman disponer de un coche para desplazarse hasta el centro de trabajo (un 78,72%), siendo el medio más utilizado entre todos, con algunas diferencias significativas entre diseminados y el resto de campus (diferencia mínima 12%), también existen diferencias entre los colectivos PAS y PDI, rozando el PDI el 90% con una diferencial del 15% respecto al PAS, y por último resaltar que por sexo los varones disponen en un 9% de diferencia con respecto a las mujeres llegando al 85,83%.

<b>Disponibilidad de coche por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	74,81
	Tarongers	82,76
	Burjassot-Paterna	80,99
Vinculación	PAS	70,8
	PDI	82,38
Sexo	Varón	81,16
	Mujer	76,11
<b>Total</b>		<b>78,72</b>

### 3.4.2. Disponibilidad de bus.

El autobús es el segundo medio de transporte más utilizado y el primero entre los transportes públicos. Destacable la disponibilidad de este medio en la mayoría de centros diseminados (83,72%), el campus de Burjassot-Paterna es el que menos disponibilidad tiene de autobús (60,73%). En la disponibilidad por vinculación encontramos resultados similares (diferencia inferior al 2%), y en cuanto a disponibilidad por sexo también encontramos resultados similares (diferencia inferior al 2%).



<b>Disponibilidad de bus por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	77,25
	Tarongers	74,58
	Burjassot-Paterna	60,89
Vinculación	PAS	72,74
	PDI	72,35
Sexo	Varón	71,48
	Mujer	73,53
<b>Total</b>		<b>72,47</b>

### 3.4.3. Disponibilidad de valenbisi o similar.

Es un medio de transporte con gran disponibilidad dentro de todas las distribuciones, destacando la alta disponibilidad en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers con porcentajes que superan el 72%, por vinculación PAS y PDI tienen porcentajes similares de disponibilidad con una diferencia menor del 3% habiendo más disponibilidad para el PDI y por sexo la diferencia es menor al 5% con mayor disponibilidad para la mujer.

<b>Disponibilidad de valenbisi o similar por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	66,53
	Tarongers	62,51
	Burjassot-Paterna	50,09
Vinculación	PAS	60,4
	PDI	61,75
Sexo	Varón	59,55
	Mujer	63,22
<b>Total</b>		<b>61,32</b>



### 3.4.4. Disponibilidad de taxi.

Medio de transporte disponible para algo más de la mitad de estos colectivos. En lo que respecta a campus Tarongers es el que más disponible lo tiene (60,19%), mientras que Burjassot-Paterna es el que menos disponible lo tiene (42,51%). Por vinculación el PDI lo tiene más disponible (56,04%) con una diferencia de casi un 8% respecto al PAS, y entre sexo las diferencias son inferiores al 2%, siendo la mujer quien más disponible lo tiene (52,59%).

Disponibilidad de taxi por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	55,34
	Tarongers	59,92
	Burjassot-Paterna	44,9
Vinculación	PAS	49,24
	PDI	56,49
Sexo	Varón	53,12
	Mujer	55,36
<b>Total</b>		<b>54,2</b>

### 3.4.5. Disponibilidad de metro.

Medio de transporte disponible casi para la mitad de conjunto de PAS y PDI, por campus Blasco Ibáñez y Diseminados son los que lo encuentran más disponibles con tasas superiores al 52%, por vinculación los PDI lo tienen más accesible (con un 51,92%), y por sexo casi un 10% más de varones que de mujeres lo tienen disponible (con un 51,92%).





<b>Disponibilidad de metro por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	56,52
	Tarongers	46,1
	Burjassot-Paterna	43,94
Vinculación	PAS	44,11
	PDI	53,16
Sexo	Varón	55,48
	Mujer	44,74
<b>Total</b>		<b>50,3</b>

### 3.4.6. Disponibilidad de bici.

Poco más de un tercio de los encuestados afirman disponer de una bici para desplazarse hasta el centro de trabajo (un 34,84%), siendo el medio más utilizado entre todos, con algunas diferencias significativas entre diseminados y el resto de campus (diferencia mínima 12%), también existen diferencias entre los colectivos PAS y PDI, rozando el PDI el 90% con una diferencial del 15% respecto al PAS, y por último resaltar que por sexo los varones disponen en un 9% de diferencia con respecto a las mujeres llegando al 85,83%.

<b>Disponibilidad de bici por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	36,42
	Tarongers	44,23
	Burjassot-Paterna	33,19
Vinculación	PAS	31,77
	PDI	40,89
Sexo	Varón	43,98
	Mujer	31,6
<b>Total</b>		<b>38,01</b>



### 3.4.7. Disponibilidad de tranvía.

Poca discrepancia entre los resultados obtenidos en cada una de sus clasificaciones. Entre los campus Burjassot-Paterna es el que más disponible lo tiene, llegando a cerca de un tercio de su conjunto.

Disponibilidad de tranvía por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	22,02
	Tarongers	26,65
	Burjassot-Paterna	27,94
Vinculación	PAS	26,35
	PDI	24,17
Sexo	Varón	24,19
	Mujer	25,58
<b>Total</b>		<b>24,86</b>

### 3.4.8. Disponibilidad de tren.

La disponibilidad de este medio de transporte es la que menos discrepancias ofrece entre todos sus subconjuntos y clasificaciones, y sólo destacar que se sitúa como el penúltimo medio de transporte disponible.

Disponibilidad de tren por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	14,59
	Tarongers	16,78
	Burjassot-Paterna	11,64
Vinculación	PAS	16,03
	PDI	13,85
Sexo	Varón	13,3
	Mujer	15,88
<b>Total</b>		<b>14,54</b>



### 3.4.9. Disponibilidad de moto.

La moto es el medio menos disponible entre todos, con disponibilidad similares entre los campus y destaca la elevada disponibilidad en Diseminados (58,14%), por vinculación los resultados similares y por sexo hay una gran diferencia entre el varón y la mujer que alcanza casi el 9% de diferencia.

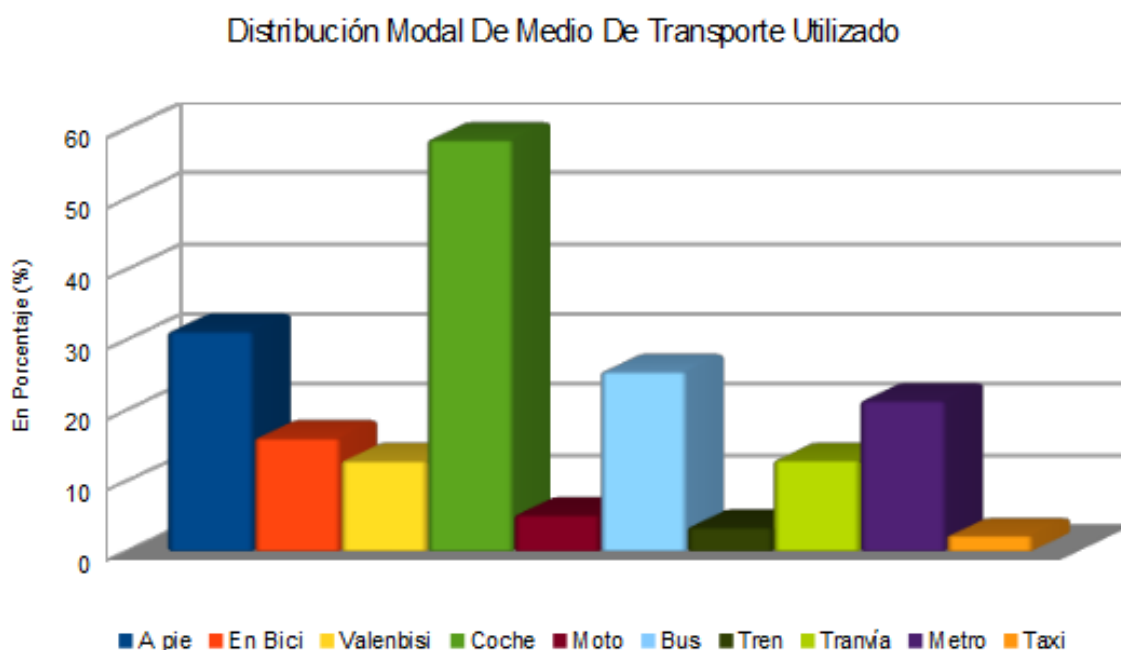
<b>Disponibilidad de moto por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	14,03
	Tarongers	9,72
	Burjassot-Paterna	9,75
Vinculación	PAS	11,21
	PDI	11,91
Sexo	Varón	14,77
	Mujer	8,37
<b>Total</b>		<b>11,69</b>

### 3.5. Reparto Modal De Los Desplazamientos.

Dentro del reparto modal de los desplazamientos encontramos como el medio más utilizado con muchísima diferencia con el segundo y tercer medio utilizado ya que la suma de ambos no llega a alcanzar al primer medio utilizado, el medio en cuestión ha sido el coche con una cuota del 58,2%,

Destacar que como segundo medio más utilizado encontramos el desplazamiento más ecológico y saludable entre las opciones ofrecidas a los encuestados, nos estamos refiriendo al modo a pie con un 30,1%

El tercer medio de transporte más utilizado ha sido el gestionado por la Empresa Municipal de Transportes de la Ciudad de Valencia que complementado con los medios de transporte gestionados por los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana llegan a alcanzar el 60,8%.



Fuente: Elaboración propia.



### 3.5.1. Desplazamiento en coche.

El desplazamiento en coche es el desplazamiento rey entre todos los demás,, es el más realizado y el mayor usabilidad tiene entre quienes lo tienen disponible.

En los desplazamientos en coche existe una gran diferencia entre cada uno de los campus siendo el campus de Burjassot-Paterna el que más desplazamientos realiza en coche con un 77,51%, en el lado opuesto encontramos al campus de Blasco Ibáñez con un 43,97%.

En la distribución por vinculación y sexo encontramos resultados similares con una cuota media del 58.6% con una diferencia de  $\pm 1\%$ .

Desplazamientos en coche por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	43,97
	Tarongers	65,14
	Burjassot-Paterna	77,51
Vinculación	PAS	59,08
	PDI	58,28
Sexo	Varón	58,79
	Mujer	58,26
<b>Total</b>		<b>58,53</b>

### 3.5.2. Desplazamiento a pie.

Casi un tercio de los de los trabajadores de la Universitat de València se desplazan diariamente al lugar de trabajo a pie en parcialmente o totalmente, destacando por una lado el campus de Blasco Ibáñez (con un 39,78%) y por el lado opuesto el campus de Burjassot-Paterna (con tan solo un 16,17%.)

La distribución por vinculación muestra que el PDI hace mayor uso de este medio, y la distribución por sexo son similares con porcentajes del 31%.



<b>Desplazamientos a pie por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	39,78
	Tarongers	30,88
	Burjassot-Paterna	16,17
Vinculación	PAS	26,65
	PDI	33,52
Sexo	Varón	31,34
	Mujer	31,36
<b>Total</b>		<b>31,35</b>

### 3.5.3. Desplazamiento en bus.

El autobús aunque es el tercer medio de transporte más utilizado, es el que mayor cota de potenciales usuarios pierde en cuanto a la alta disponibilidad que ofrece (73%),

Por campus es Blasco Ibáñez es el que mayor porcentaje de uso tienen (29,9%) Por vinculación el PAS hacer mayor uso(27,67%) y por sexo la mujer se sitúa por encima (26,61%).

<b>Desplazamientos en bus por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	29,9
	Tarongers	23,07
	Burjassot-Paterna	20,79
Vinculación	PAS	27,67
	PDI	24,67
Sexo	Varón	24,68
	Mujer	26,61
<b>Total</b>		<b>25,61</b>

### 3.5.4. Desplazamiento en metro.

El desplazamiento constituye uno de los principales medios de transporte y el segundo en cuanto a medio de transporte público. Es el medio de transporte público con mejor relación uso/disponibilidad.



Por campus destaca el campus de Blasco Ibáñez (27,38%) y en el lado contrario Tarongers (12,97%) respectivamente.

Por vinculación resultados similares con diferencia aproximadamente del 2%, siendo el PDI quien más lo utiliza (22,19%).

Por sexo hay una diferencia del 6%, siendo el varón quien más lo utiliza.

<b>Desplazamientos en metro por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	27,38
	Tarongers	12,97
	Burjassot-Paterna	21,27
Vinculación	PAS	20,07
	PDI	22,19
Sexo	Varón	24,41
	Mujer	18,42
<b>Total</b>		<b>21,52</b>

### 3.5.5. Desplazamiento en bici.

Se encuentra en el ecuador en cuanto a ranking de clasificación por tasa de desplazamiento (5º puesto). El campus donde más se utiliza es en Tarongers (21,72%). Por vinculación el PDI (17,45%) lo utiliza un 4% más el PAS, y por sexo el varón (32,99%) lo utiliza mucho más que la mujer con una diferencia superior al 20%.

<b>Desplazamientos en bici por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	15,85
	Tarongers	21,72
	Burjassot-Paterna	9,85
Vinculación	PAS	13,42
	PDI	17,45
Sexo	Varón	32,99
	Mujer	12,34
<b>Total</b>		<b>16,18</b>



### 3.5.6. Desplazamiento en tranvía.

Del uso del tranvía destacar el alto uso que realizan los campus de Tarongers y Burjassot-Paterna.

Desplazamientos en tranvía por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	5,27
	Tarongers	14,23
	Burjassot-Paterna	26
Vinculación	PAS	13,71
	PDI	12,7
Sexo	Varón	14,64
	Mujer	11,29
<b>Total</b>		<b>13,02</b>

### 3.5.7. Desplazamiento en valenbisi o similar.

Valenbisi es el tercer medio de transporte en cuanto a “disponibilidad”, pero a la hora de utilizarlo es junto al taxi los más penalizados teniendo en cuenta la relación disponibilidad/uso.

El campus de Tarongers es el que mayor uso hace de este medio de transporte(14,25%).

Por vinculación el PDI hace un mayor uso (14,26%), y por sexo apenas hay diferencia siendo el varón quien más la utiliza (13,19%). En esta modalidad de uso de bici ambos sexo se equilibran respecto al uso de bici propia.

**Desplazamientos en valenbisi o similar por Campus, Colectivo y Sexo (%)**





Campus	B.Ibáñez	15,05
	Tarongers	17,4
	Burjassot-Paterna	3,48
Vinculación	PAS	10,14
	PDI	14,26
Sexo	Varón	13,19
	Mujer	12,7
<b>Total</b>		<b>12,96</b>

### 3.5.8. Desplazamiento en moto.

A pesar de la buena climatología de la ciudad de Valencia, la moto es el medio de transporte menos disponible y el antepenúltimo en cuanto a su uso.

Por campus Blasco Ibáñez es el que mayor uso hace (7,72%).

Por vinculación, el PAS y PDI hacen un uso similar (en torno al 5%), y por sexo hay una diferencia superior al 5% siendo el varón el que mayor uso hace (7,76%).

Desplazamientos en moto por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	7,72
	Tarongers	3,51
	Burjassot-Paterna	2,93
Vinculación	PAS	5,76
	PDI	5,06
Sexo	Varón	7,76
	Mujer	2,61
<b>Total</b>		<b>5,28</b>



### 3.5.9. Desplazamiento en tren.

El tren aunque tiene un porcentaje de uso muy bajo, mantiene coherencia en cuanto a la relación disponibilidad/uso, ya que en ambos casos está situado en la penúltima posición y pierde una cuota superior al 11% de potenciales usuarios.

Por campus Burjassot-Paterna tiene una mínima utilización de este medio (1,19%), siendo más de tres veces superior en Blasco Ibáñez y Tarongers (4,63% y 4,03% respectivamente). Por vinculación resultados similares siendo el PDI quien más lo utiliza (3,6%) y por sexo también los resultados son similares, siendo la mujer quien más lo utiliza (3,89%).

<b>Desplazamientos en tren por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	4,03
	Tarongers	4,63
	Burjassot-Paterna	1,19
Vinculación	PAS	3,37
	PDI	3,6
Sexo	Varón	3,19
	Mujer	3,89
<b>Total</b>		<b>3,52</b>

### 3.5.10. Desplazamiento en taxi.

El taxi es el gran derrotado en casi todos los sentidos, ya que siendo el cuarto medio en cuanto a disponibilidad, es el último en lo referente a uso, y es el que mayor cuota pierde en cuanto a potenciales usuarios en términos relativos. Por otro lado no hay que olvidar que se trata del medio de transporte más caro.

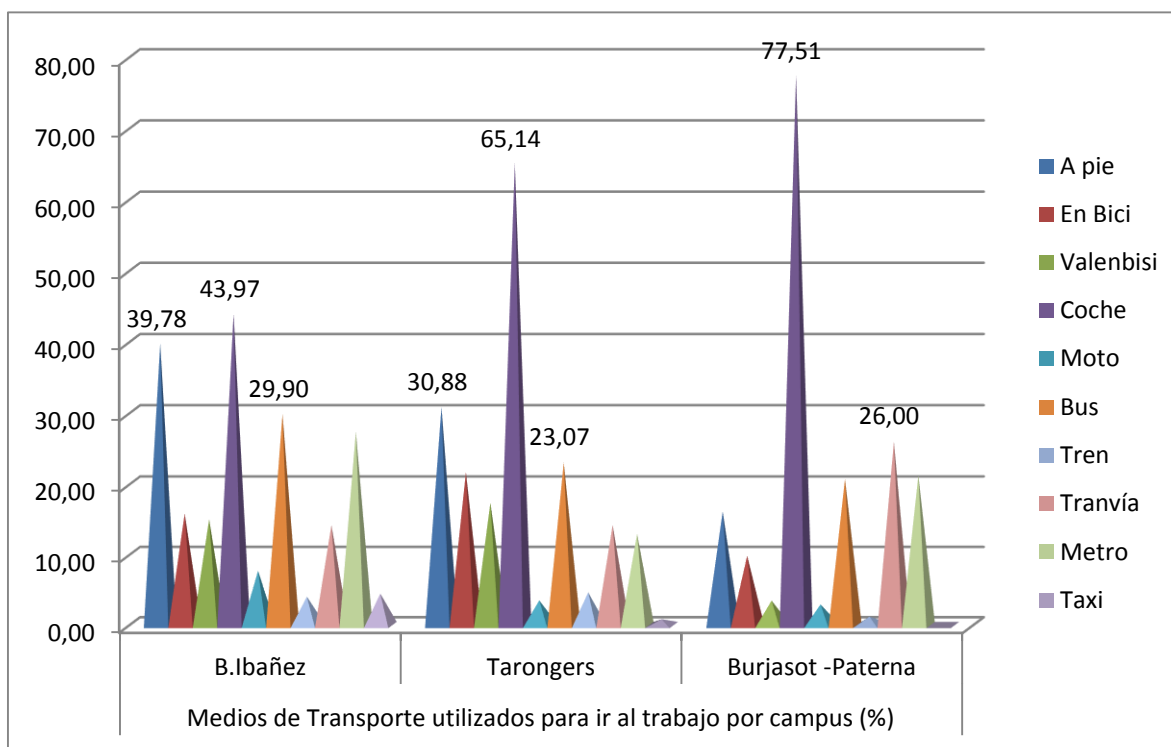
Por campus Blasco Ibáñez es el que mayor uso hace (4,46%) y en el lado opuesto Burjassot-Paterna con un uso nulo.



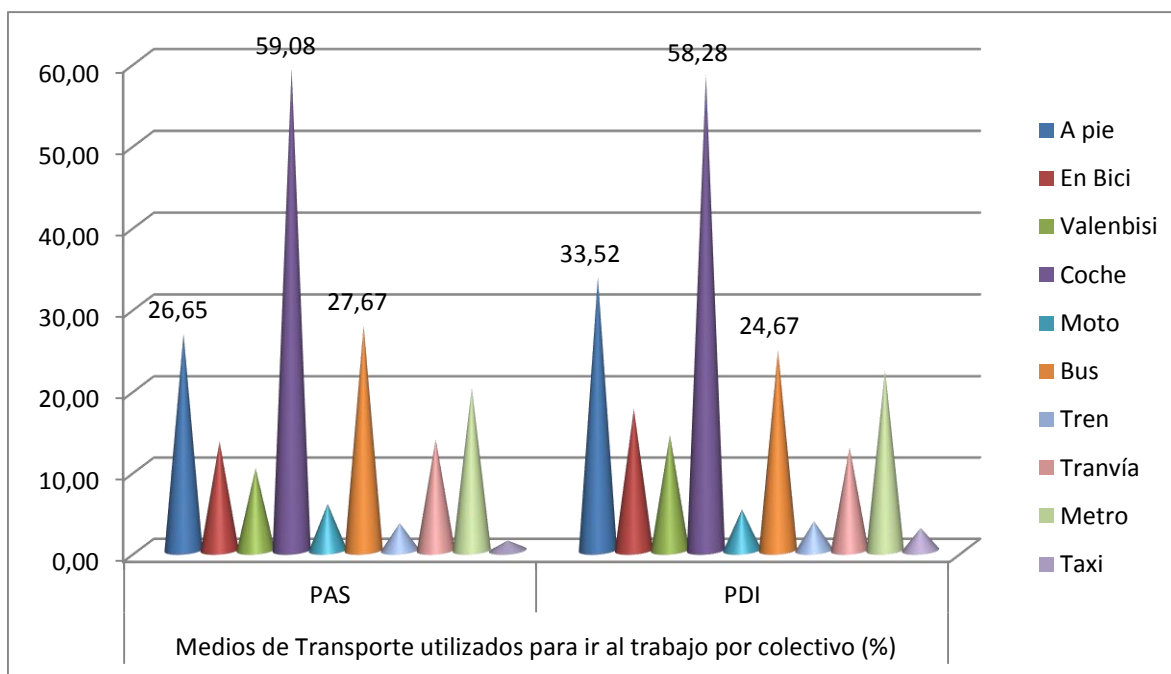
Por vinculación el PDI hace mayor uso(2,77%), y por sexo el uso que hacen ambos sexos es similar aunque la mujer se impone (2,07%).

<b>Desplazamientos en taxi por Campus, Colectivo y Sexo (%)</b>		
Campus	B.Ibáñez	4,46
	Tarongers	0,82
	Burjassot-Paterna	0
Vinculación	PAS	1,21
	PDI	2,77
Sexo	Varón	2,22
	Mujer	2,33
<b>Total</b>		<b>2,28</b>

### 3.5.11. Resumen de los modos de desplazamientos.

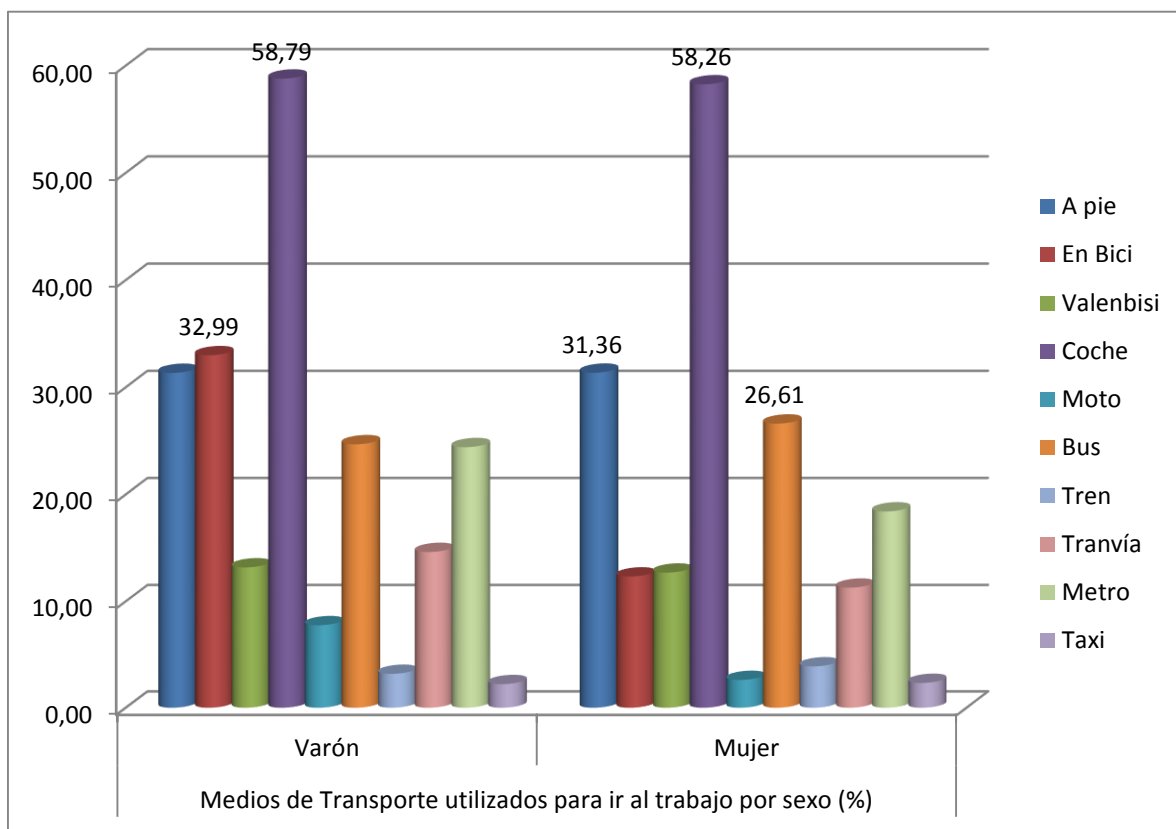


Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia





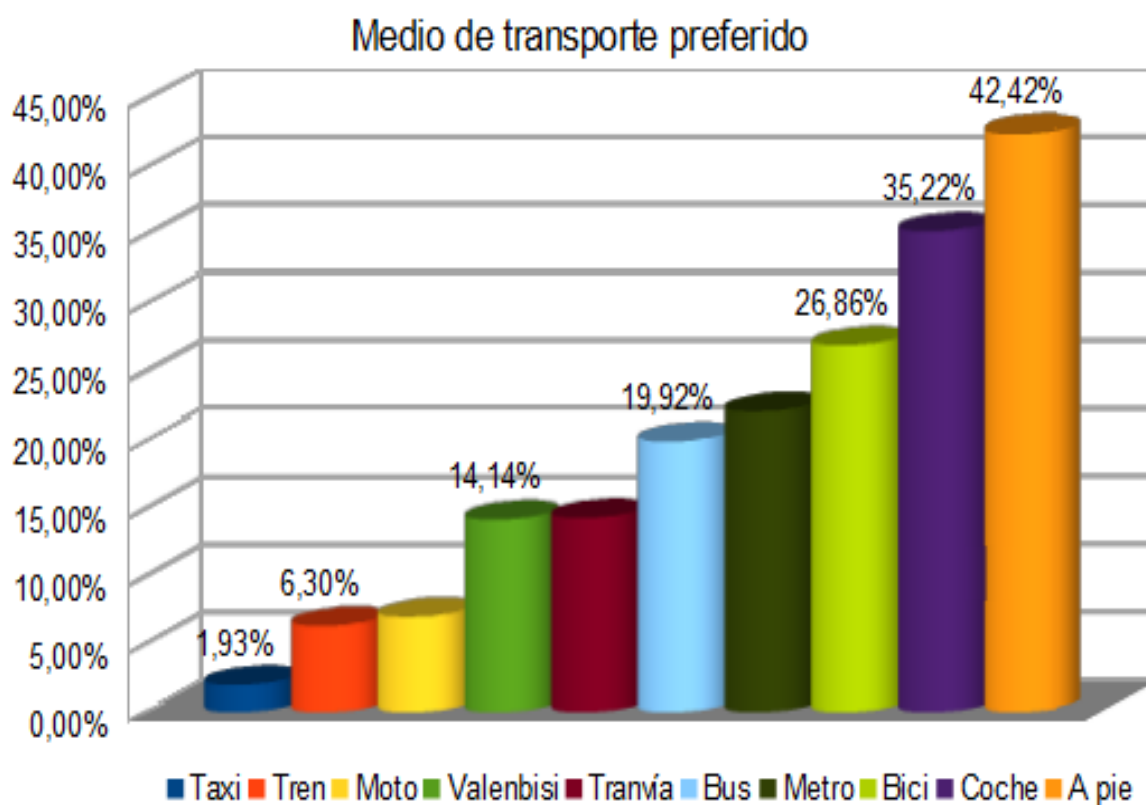
Fuente: Elaboración propia

Las mayores diferencias se encuentran en la distribución por campus. Por colectivo las distribuciones son bastante parecidas siendo la mayor diferencia en el modo de desplazamiento a pie donde aproximadamente hay un 7% de diferencia haciendo el PDI un mayor uso de este medio (33,52%). Por último la distribución por sexo es bastante similar, en la que llama la atención la diferencia de la bici como medio de transporte, donde la diferencia es aproximadamente del 20%, en cambio en cuanto al uso de valenbisi los resultados son similares.



### 3.6. Reparto por preferencias en los desplazamientos.

Entre todos los medios de transporte disponibles los trabajadores de la Universitat de València muestran su preferencia para los desplazamientos hasta el lugar de trabajo por los medios más ecológicos ocupando el primer lugar de la elección el desplazamiento a pie (40,86%) y en tercer lugar el desplazamiento en bici(25,46%). A un segundo lugar es relegado el coche (32,87%) como en cuanto a preferencia. En cuarto y quinto lugar aparecen los trasportes públicos del metro (20,72%) y autobús (18,98%).



Fuente: Elaboración propia



### 3.6.1. Preferencia por el desplazamiento a pie.

Prefieren a pie (%)		
Campus	B.Ibáñez	51,37
	Tarongers	47,53
	Burjassot-Paterna	27,71
Vinculación	PAS	40,65
	PDI	46,23
Sexo	Varón	44,81
	Mujer	44,09
<b>Total</b>		<b>44,47</b>

### 3.6.2. Preferencia por el desplazamiento en coche.

Prefieren en coche (%)		
Campus	B.Ibáñez	23,21
	Tarongers	33,13
	Burjassot-Paterna	44,48
Vinculación	PAS	35,2
	PDI	29,63
Sexo	Varón	28,28
	Mujer	34,73
<b>Total</b>		<b>31,39</b>

### 3.6.3. Preferencia por el desplazamiento en bici.

Prefieren en bici (%)		
Campus	B.Ibáñez	27,5
	Tarongers	33,16
	Burjassot-Paterna	22,26
Vinculación	PAS	25,29
	PDI	29,17
Sexo	Varón	47,07
	Mujer	24,15
<b>Total</b>		<b>27,95</b>

### 3.6.4. Preferencia por el desplazamiento en metro.

Prefieren en metro (%)		
Campus	B.Ibáñez	24,74
	Tarongers	17,74
	Burjassot-Paterna	20,44
Vinculación	PAS	20,07
	PDI	22,26
Sexo	Varón	22,58
	Mujer	20,49
<b>Total</b>		<b>21,57</b>

### 3.6.5. Preferencia por el desplazamiento en autobús.

Prefieren en bus (%)		
Campus	B.Ibáñez	18,45
	Tarongers	14,79
	Burjassot-Paterna	17,73
Vinculación	PAS	21,99
	PDI	14,93
Sexo	Varón	15,23
	Mujer	19,25
<b>Total</b>		<b>17,16</b>

### 3.6.6. Preferencia por el desplazamiento en valenbisi o similar.

Prefieren en valenbisi o similar (%)		
Campus	B.Ibáñez	14,68
	Tarongers	19,02
	Burjassot-Paterna	7,78
Vinculación	PAS	13,17
	PDI	14,86
Sexo	Varón	16,11
	Mujer	12,4
<b>Total</b>		<b>14,32</b>



### 3.6.7. Preferencia por el desplazamiento en tranvía.

Prefieren en tranvía (%)		
Campus	B.Ibáñez	6,61
	Tarongers	17,24
	Burjassot-Paterna	20,08
Vinculación	PAS	13,96
	PDI	12,72
Sexo	Varón	15,6
	Mujer	10,43
<b>Total</b>		<b>13,11</b>

### 3.6.8. Preferencia por el desplazamiento en moto.

Prefieren en tranvía (%)		
Campus	B.Ibáñez	6,61
	Tarongers	17,24
	Burjassot-Paterna	20,08
Vinculación	PAS	13,96
	PDI	12,72
Sexo	Varón	15,6
	Mujer	10,43
<b>Total</b>		<b>13,11</b>

### 3.6.9. Preferencia por el desplazamiento tren.

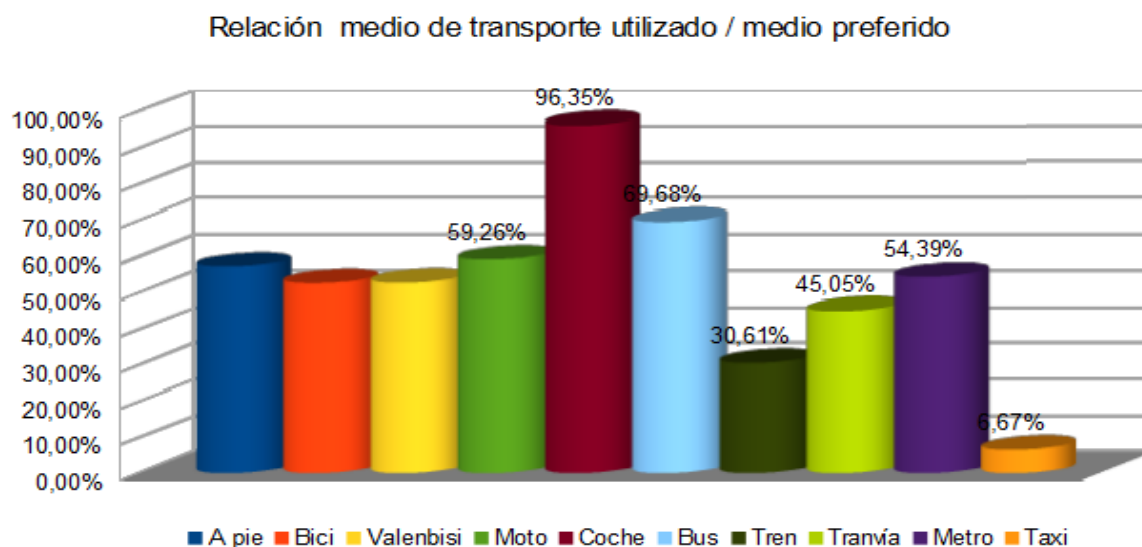
Prefieren en tren (%)		
Campus	B.Ibáñez	5,71
	Tarongers	6,79
	Burjassot-Paterna	7,4
Vinculación	PAS	4,98
	PDI	7,13
Sexo	Varón	6,6
	Mujer	6,29
<b>Total</b>		<b>6,45</b>

Preferencia por el desplazamiento en taxi.

Prefieren en taxi (%)		
Campus	B.Ibáñez	2,85
	Tarongers	1,82
	Burjassot-Paterna	1,26
Vinculación	PAS	1,82
	PDI	2,3
Sexo	Varón	3,26
	Mujer	0,96
<b>Total</b>		<b>2,15</b>

### 3.6.10. Grado de satisfacción del medio de transporte utilizado.

Entre todos los usuarios de medios de transporte de la Universitat de València, los más satisfechos son los que prefieren el coche como medio de transporte, ya que el 96,35% que lo prefieren lo utilizan habitualmente como medio de transporte. Por otro lado llama la atención que de los usuarios que prefieren el tren como medio de transporte, tan solo el 30,61% lo utilice.



Fuente: Elaboración propia

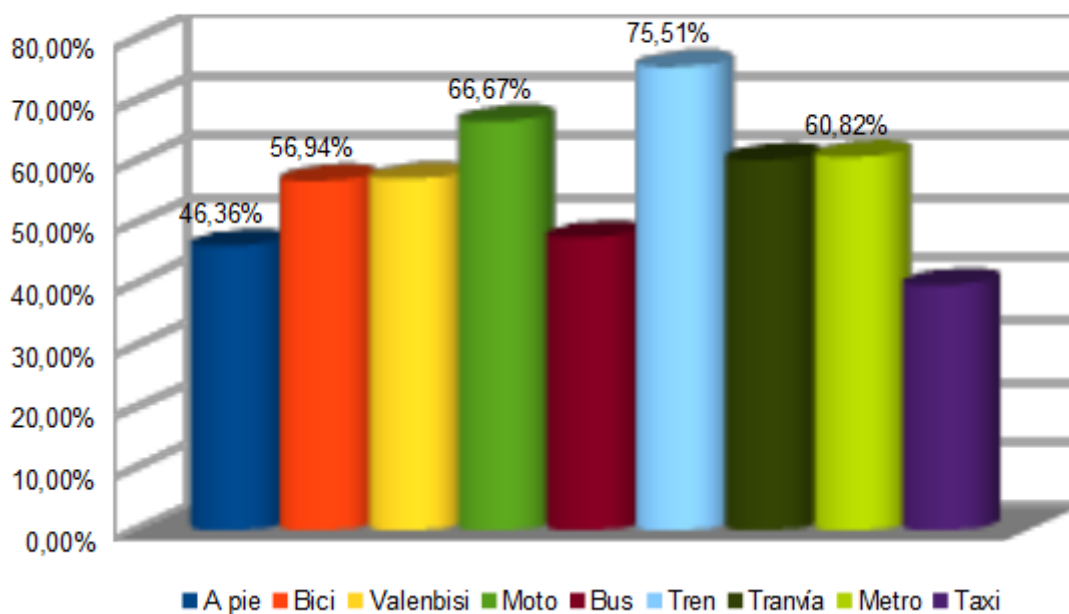
Si observamos más detenidamente, vemos que los usuarios que utilizan un medio de transporte distinto del preferido para realizar sus desplazamientos, se decantan



mayoritariamente por el coche. Por un lado tenemos los usuarios con preferencia del tren que utilizan en un 75,51% el coche para realizar sus desplazamientos al trabajo, con un 60% al metro y tranvía, siendo los usuarios con preferencia por el autobús los que menos utilicen el coche para sus desplazamientos (47,74%).

También es a destacar que los usuarios con preferencia de bici, valenbisi y motocicleta, utilicen el coche en sus desplazamientos en un porcentaje superior al 56%.

Usuarios que utilizan el coche con preferencia por otro medio de transporte

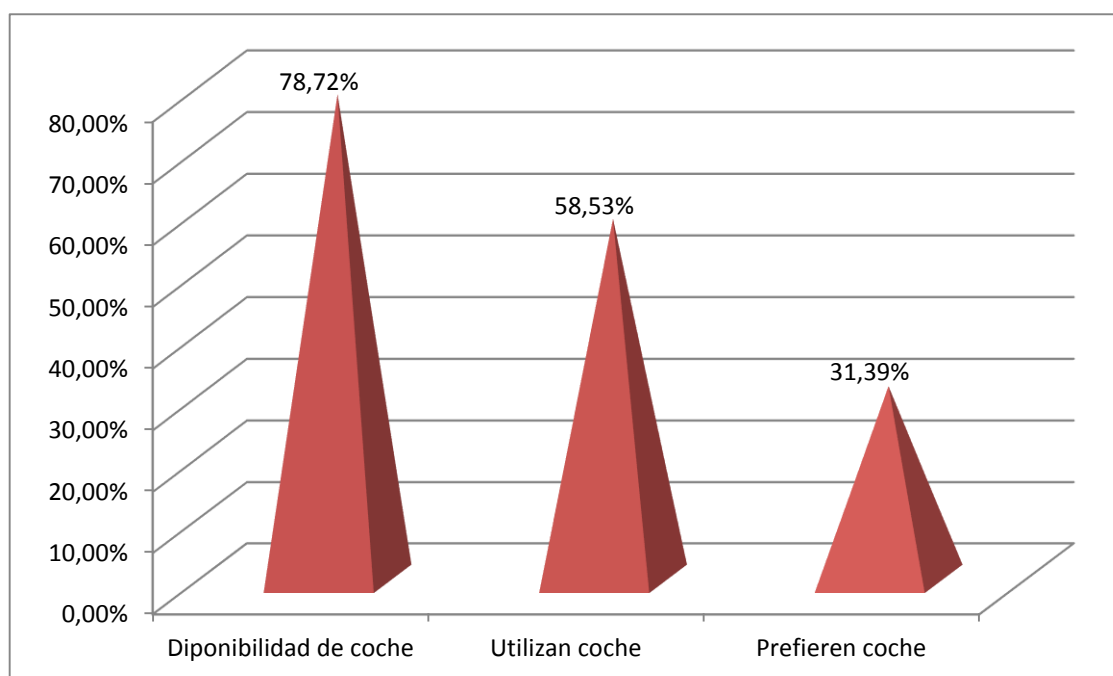


Fuente: Elaboración propia



### 3.7. Compartir Coche.

Según lo visto anteriormente, hemos podido comprobar que el coche juega un papel importante en lo que respecta a medios de transporte utilizados para ir al trabajo por los colectivos PAS y PDI de la Universitat de València. Dado que casi un tercio prefieren el coche como su medio de transporte y que lo utilizan casi un 60%, una buena alternativa es ver la viabilidad de compartir el coche con otros compañeros de trabajo.



Fuente: Elaboración propia



### 3.7.1. Comparten coche actualmente.

Son muy pocos los usuarios que actualmente comparten el coche en sus desplazamiento al trabajo, aunque está información no es muy precisa ya que se ha extraído del campo sugerencias dentro de la página de preguntas relacionadas con compartir coche.

Comparten coche actualmente (%)		
Campus	B.Ibáñez	3,01
	Tarongers	5,19
	Burjassot-Paterna	1,17
Vinculación	PAS	2,72
	PDI	3,46
Sexo	Varón	2,82
	Mujer	3,66
<b>Total</b>		<b>3,22</b>

### 3.7.2. Compartirían coche.

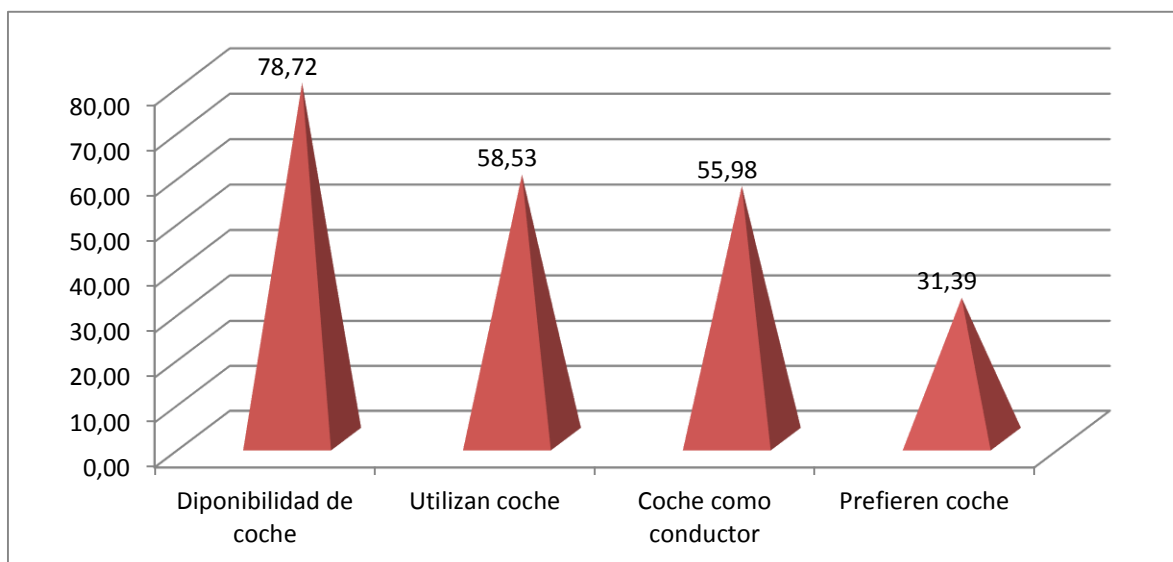
Más de dos tercios de los colectivos PAS y PDI que vienen en coche como conductor, estarían dispuestos a compartir su vehículo con sus compañeros en los desplazamientos al trabajo, y casi en el mismo porcentaje no le importaría venir como acompañante en el coche de otra persona.

Por campus el de Burjassot-Paterna es el más dispuesto a compartir el coche (75,46%), por vinculación el PAS se sitúa en un 3% por encima en cuanto a la compartición y por sexo la mujer está más a favor de la compartición (73,02%).

Coche como conductor, compartiría por Campus, Colectivo y Sexo(%)		
Campus	B.Ibáñez	71,67
	Tarongers	68,56
	Burjassot-Paterna	75,46
Vinculación	PAS	73,83
	PDI	70,64
Sexo	Varón	70,37
	Mujer	73,02
<b>Total</b>		<b>71,65</b>

Compartiría coche como acompañante, por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	70,05
	Tarongers	77,66
	Burjassot-Paterna	64,79
Vinculación	PAS	74,93
	PDI	69,31
Sexo	Varón	71,46
	Mujer	70,67
<b>Total</b>		<b>71,08</b>

Destaca sobre todo la amplia disposición de los trabajadores de la Universitat a compartir el coche en sus desplazamientos.



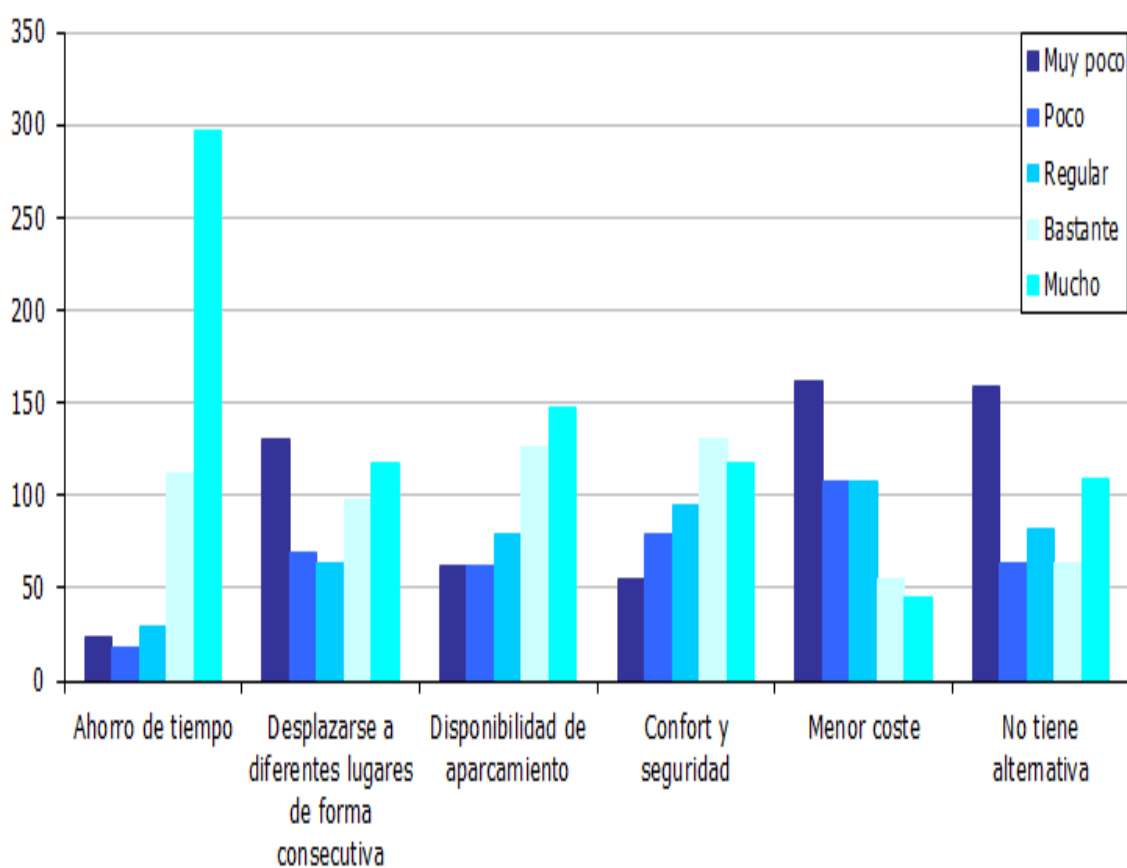
Fuente: Elaboración propia



### 3.8. Razones Para Utilizar El Coche Privado.

La principal razón de los usuarios que se desplazan en coche es el ahorro de tiempo a la que le sigue a mucha distancia la disponibilidad de aparcamiento. También a destacar por otro lado que algo más de un octavo del personal se desplace a diferentes lugares de forma consecutiva y en el mismo porcentaje que el anterior que no tengan alternativa.

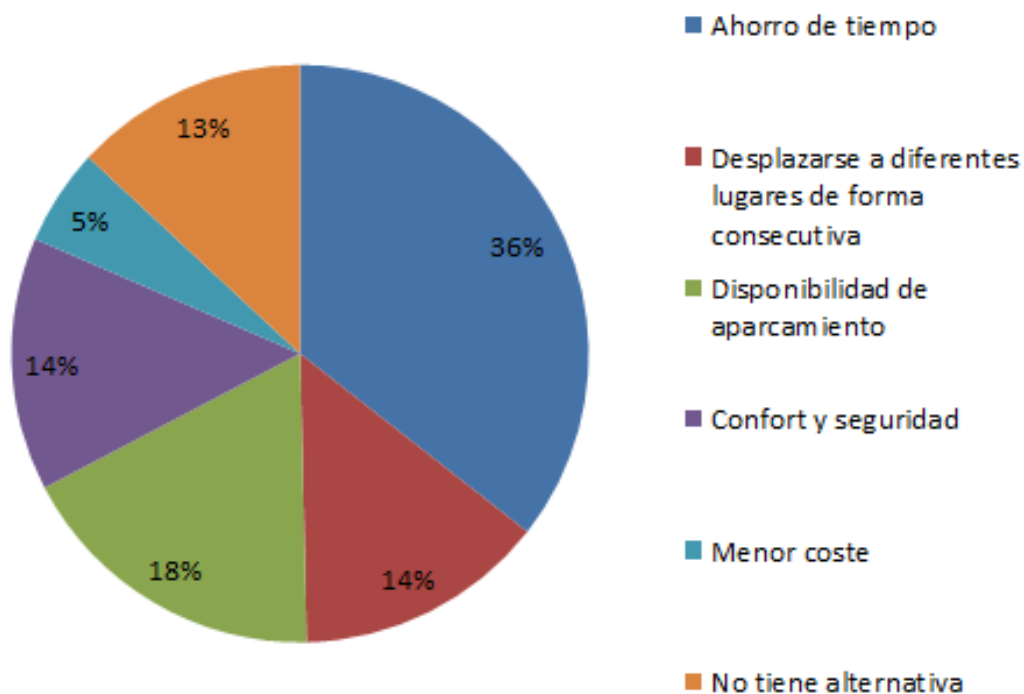
Importancia de las siguientes razones para utilizar el transporte privado en lugar del transporte público o alternativo.



Fuente: Elaboración propia



## Aspecto que más influye para utilizar el coche



Fuente: Elaboración propia

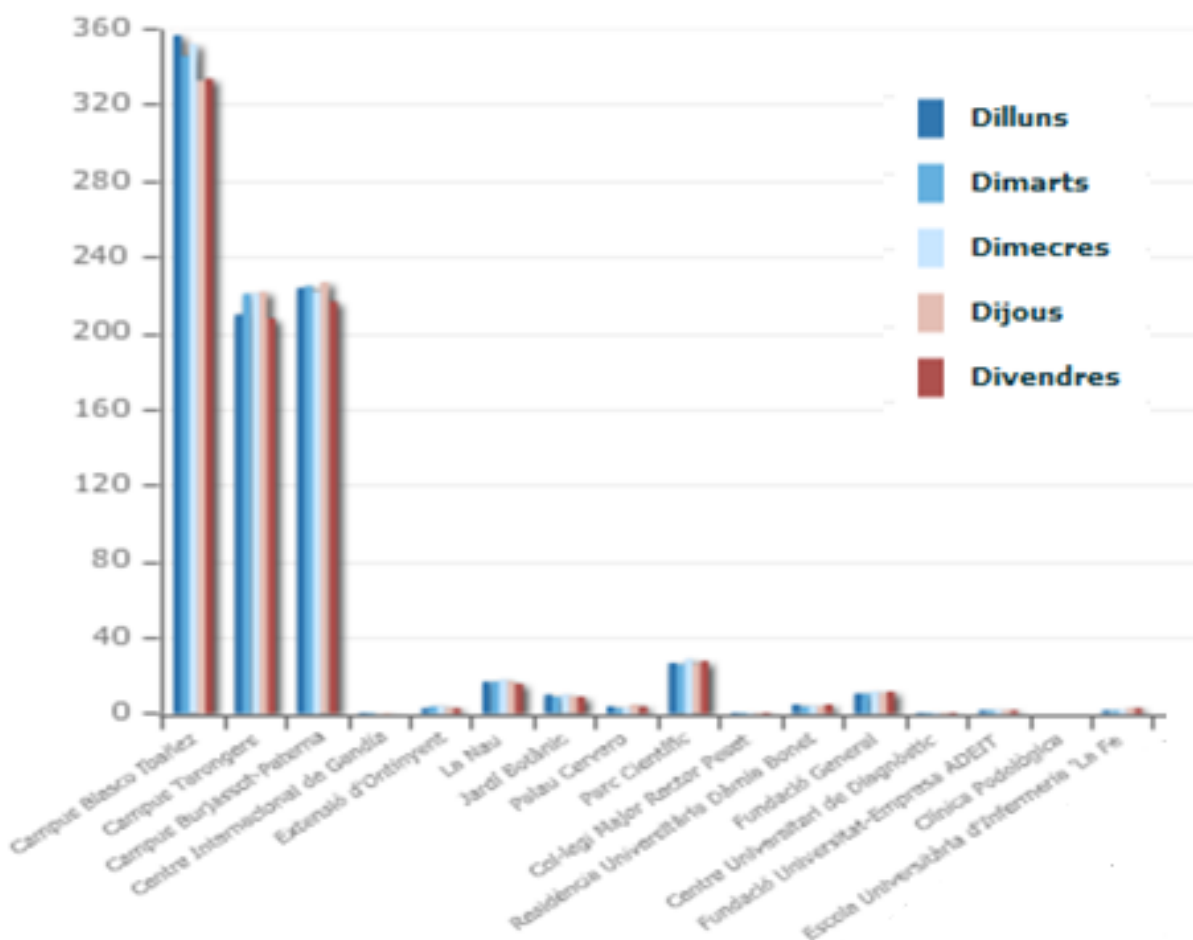




### 3.9. Desplazamientos Diarios.

El campus que más desplazamientos registra todos los días de la semana es el de Blasco Ibáñez, siendo el lunes el día pico (41,44% del total de desplazamientos), y siendo el campus que más desplazamientos realiza todos los días de la semana.. En segundo lugar tenemos el campus de Burjassot-Paterna con un pico los lunes (25,58% de los desplazamientos), (, y en tercer lugar tenemos el campus de Tarongers con un pico los jueves (25% de total de los desplazamientos).

En los tres campus ( aproximadamente un 3%) y en general en el resto de centros, los viernes hay un menor número de desplazamientos.

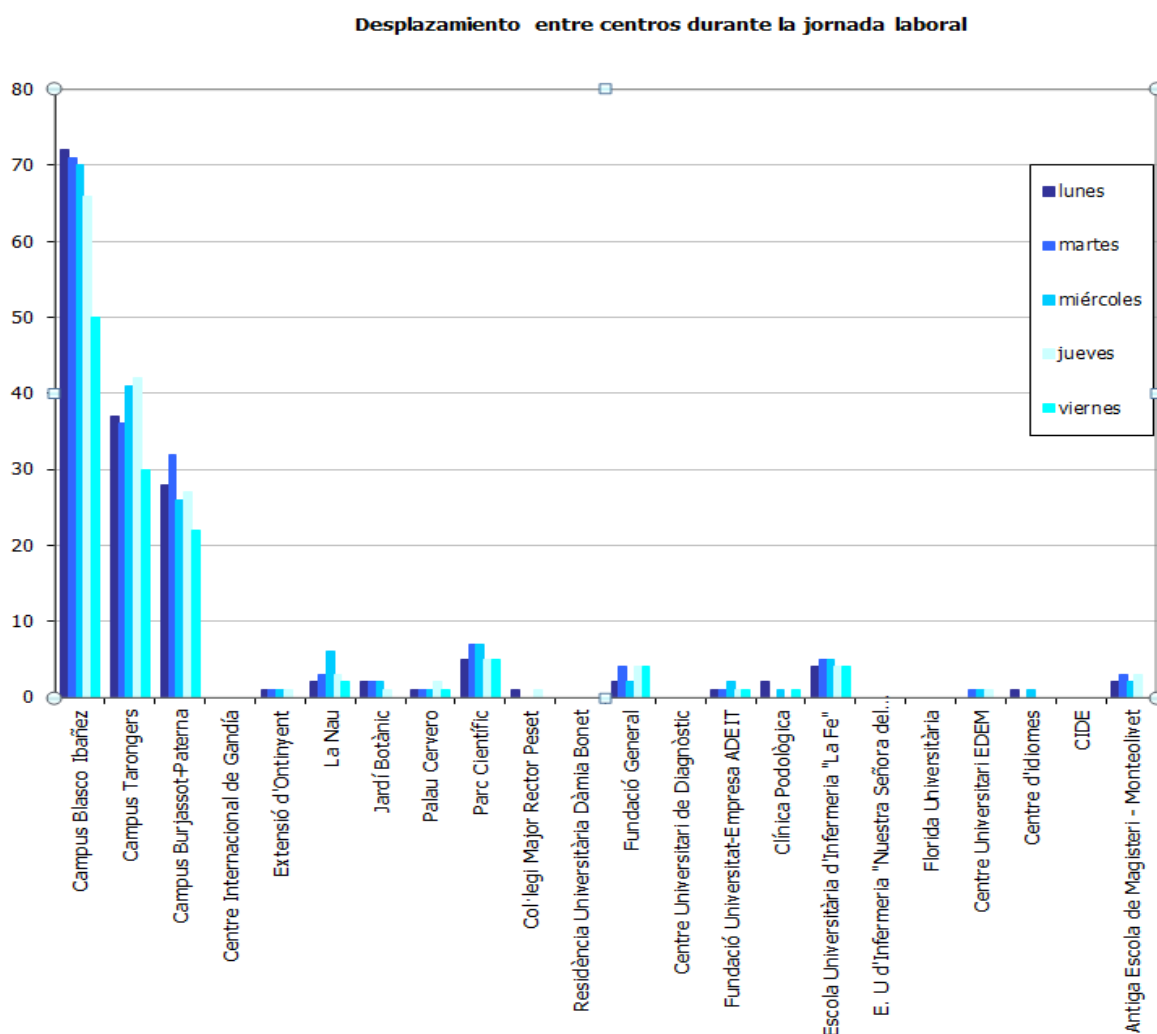


Fuente: Elaboración propia



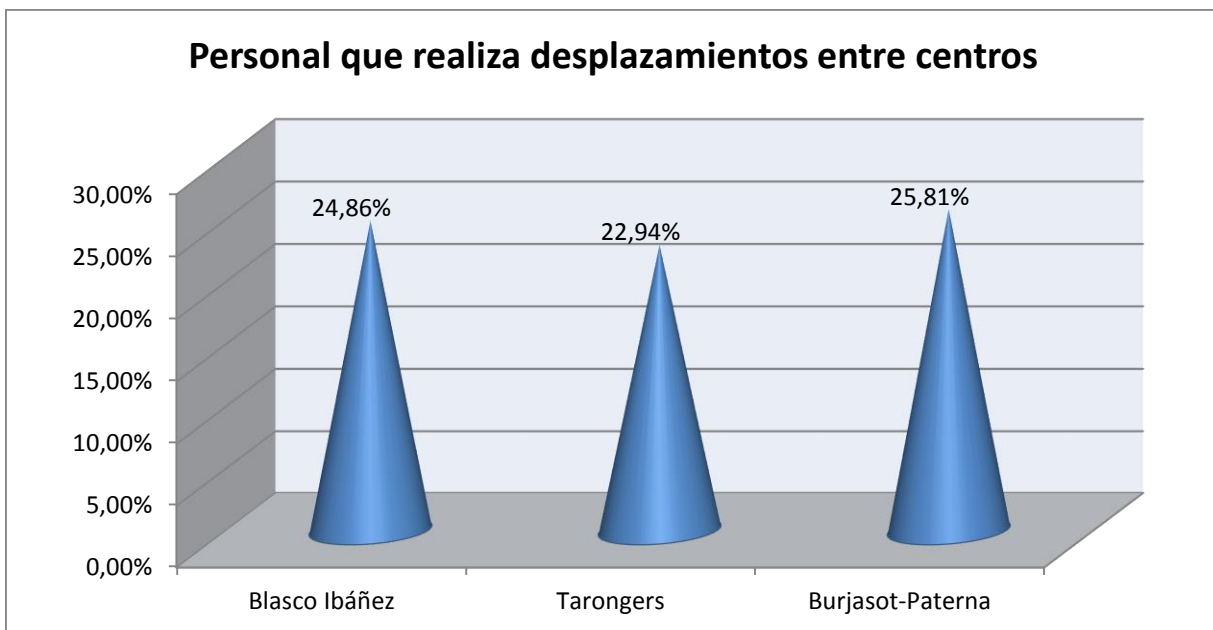
### 3.10. Desplazamientos Entre Centros.

Aproximadamente la cuarta parte de los trabajadores de la Universitat de València, realizan desplazamientos entre los campus,

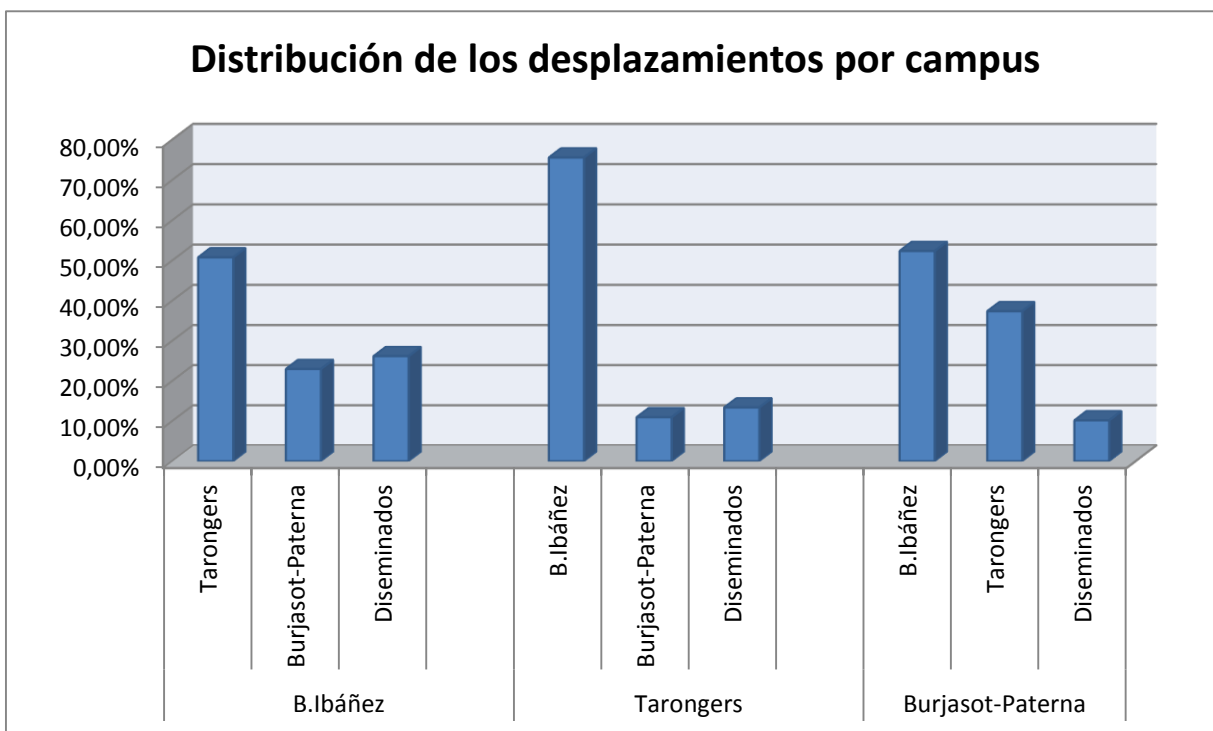


Fuente: Elaboración propia





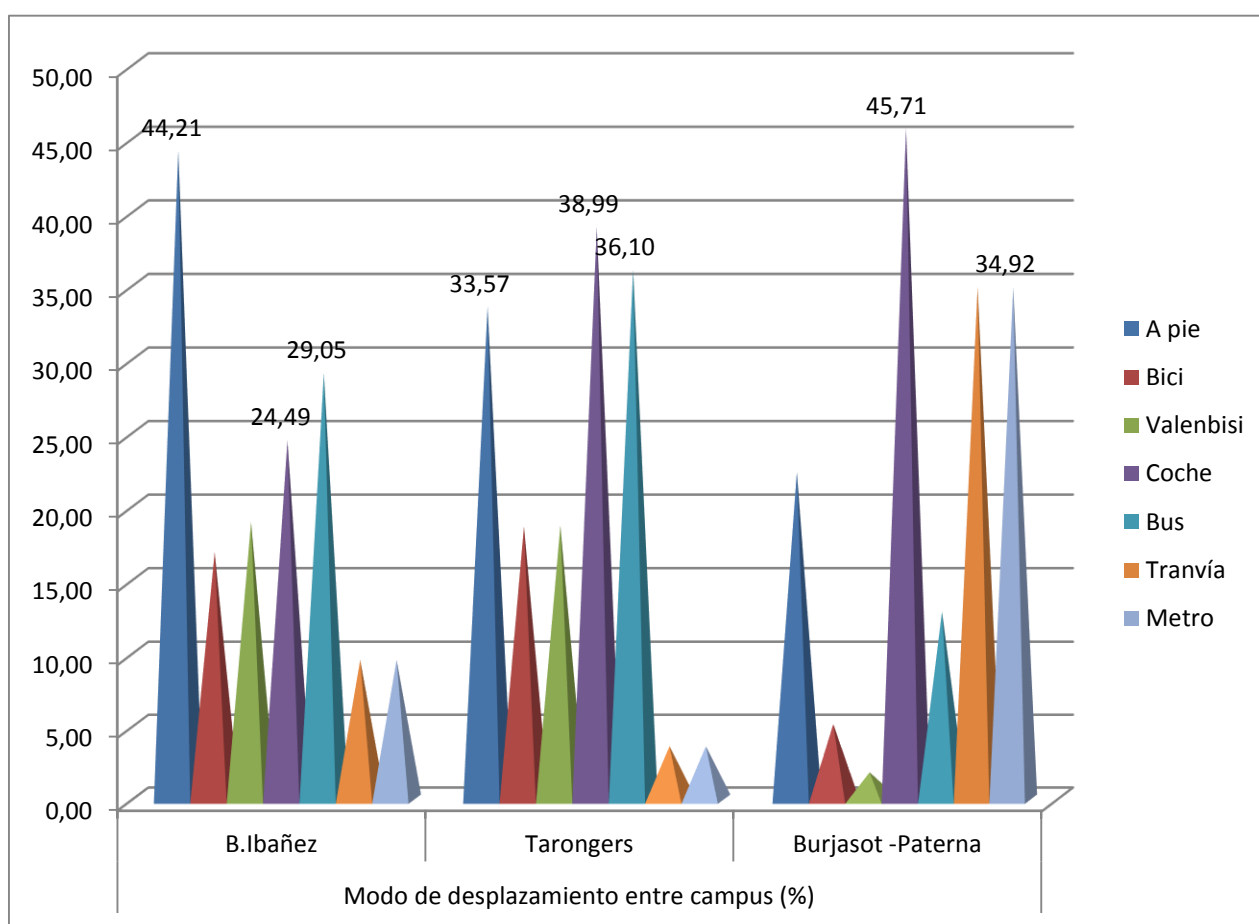
Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia



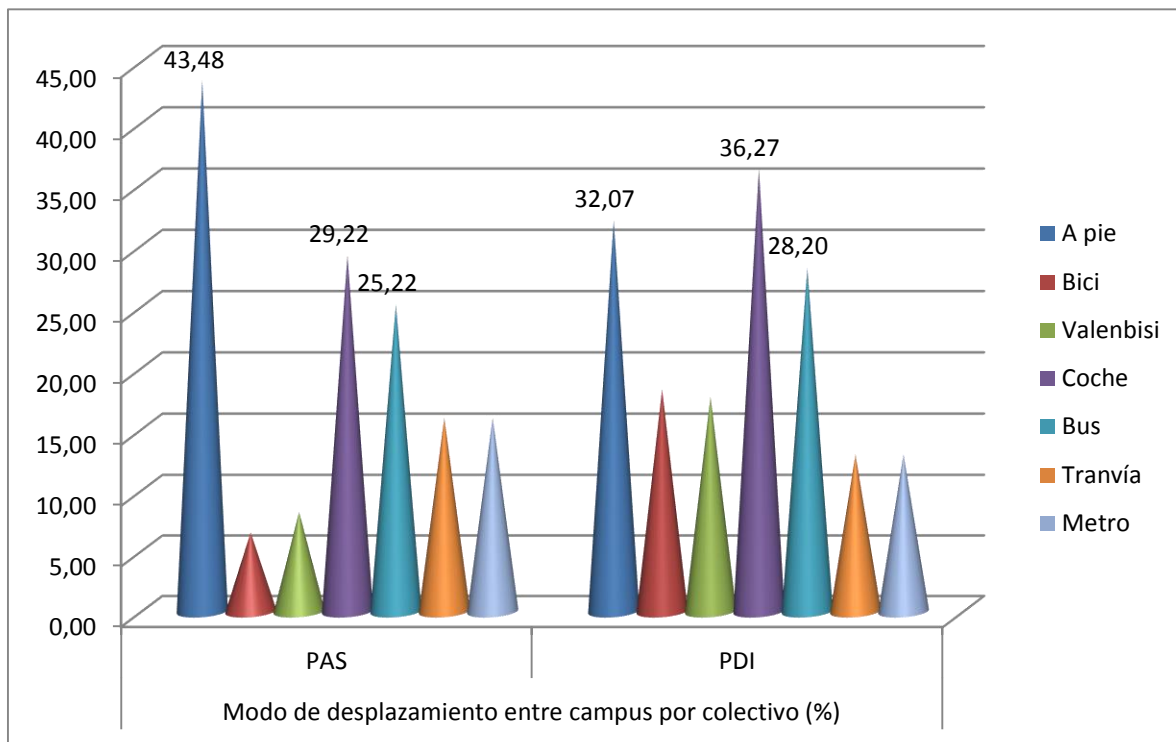
Los trabajadores del campus de Blasco Ibáñez, realizan preferentemente sus desplazamientos entre centros a pie, seguidos con una diferencia porcentual superior al 15% por el autobús y el coche. En el campus de Tarongers los tres medios más utilizados son bastante similares en porcentaje imponiéndose el coche, seguido por el autobús y a pie. Por último el campus de Burjassot-Paterna muestra una preferencia clara por el coche seguido por el metro y tranvía con porcentajes similares.



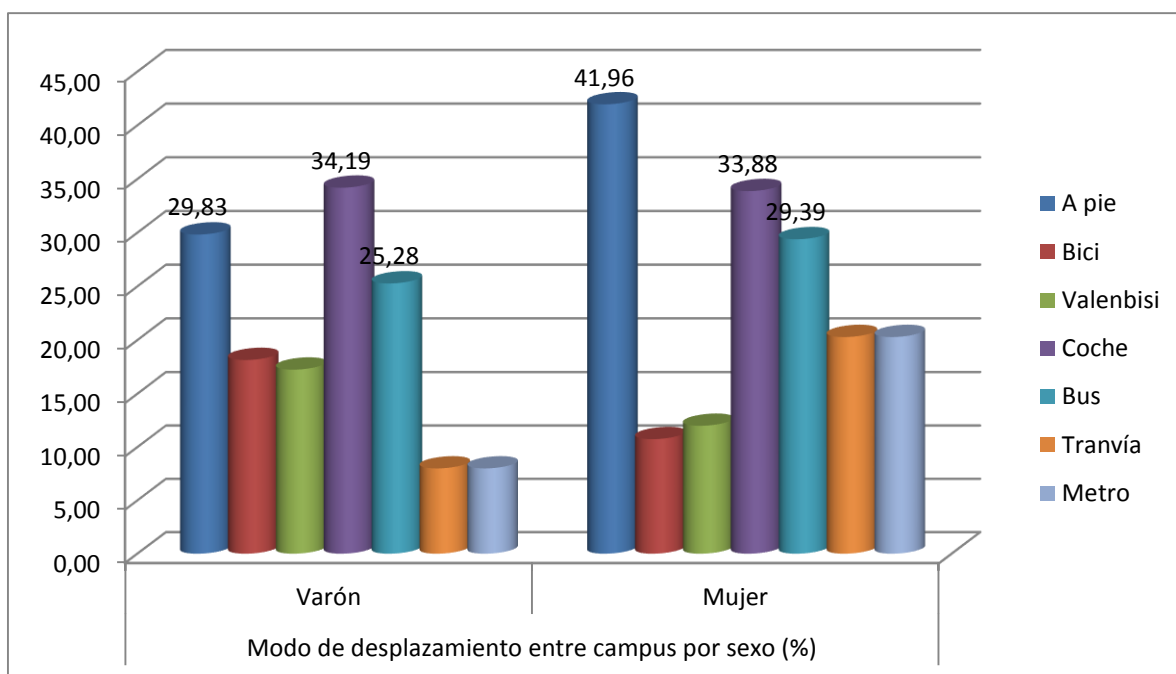
Fuente: Elaboración propia



En cuanto a la distribución por colectivo y por sexo se observa que el diagrama de barras del PAS se asemeja bastante al de la mujer y el del PDI al del hombre.



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

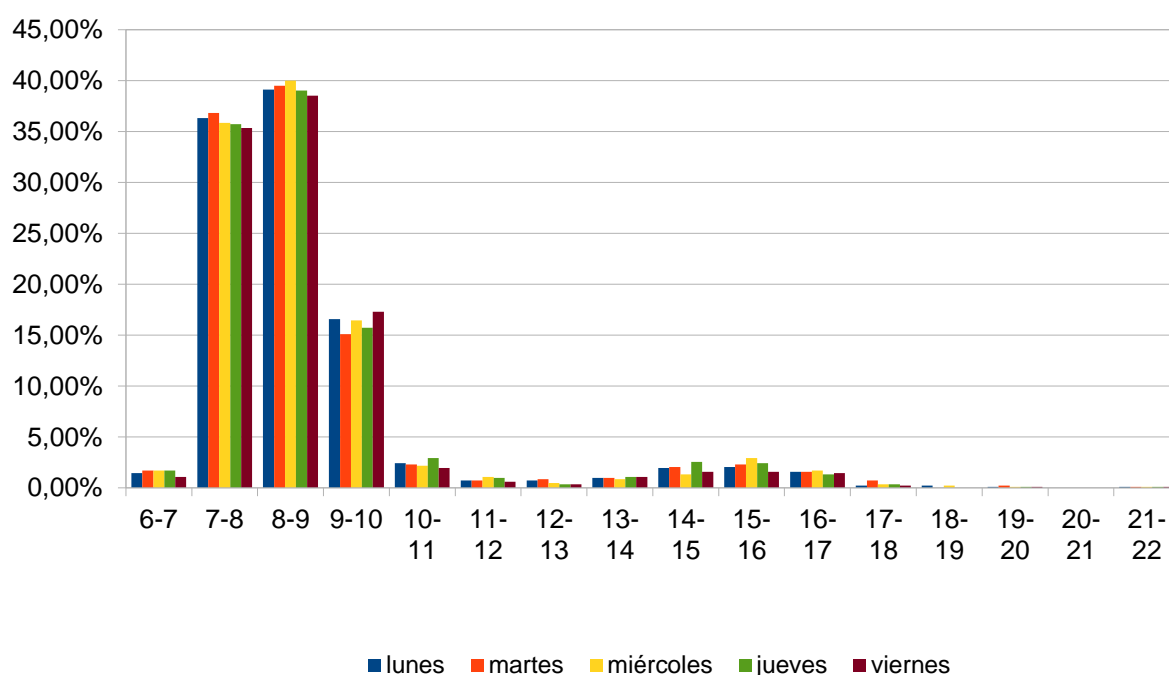


### 3.11. Horarios De Salida y Regreso.

#### -Horario de trayectos de ida.

Las principales franjas de horarios en los desplazamientos están muy localizadas en dos de ellas: de 7-8 y 8-9 con predominio de la franja de 8-9, para luego bajar a en la franja de 9-10 a un tercio respecto de la franja con mayor número de desplazamientos, en el horario de 7-10 se efectúan más del 90 de los desplazamientos de ida al trabajo. El día y franja pico a nivel global se encuentra los miércoles de 8-9 (39,58%).

Horario de ida al trabajo, Universitat de València

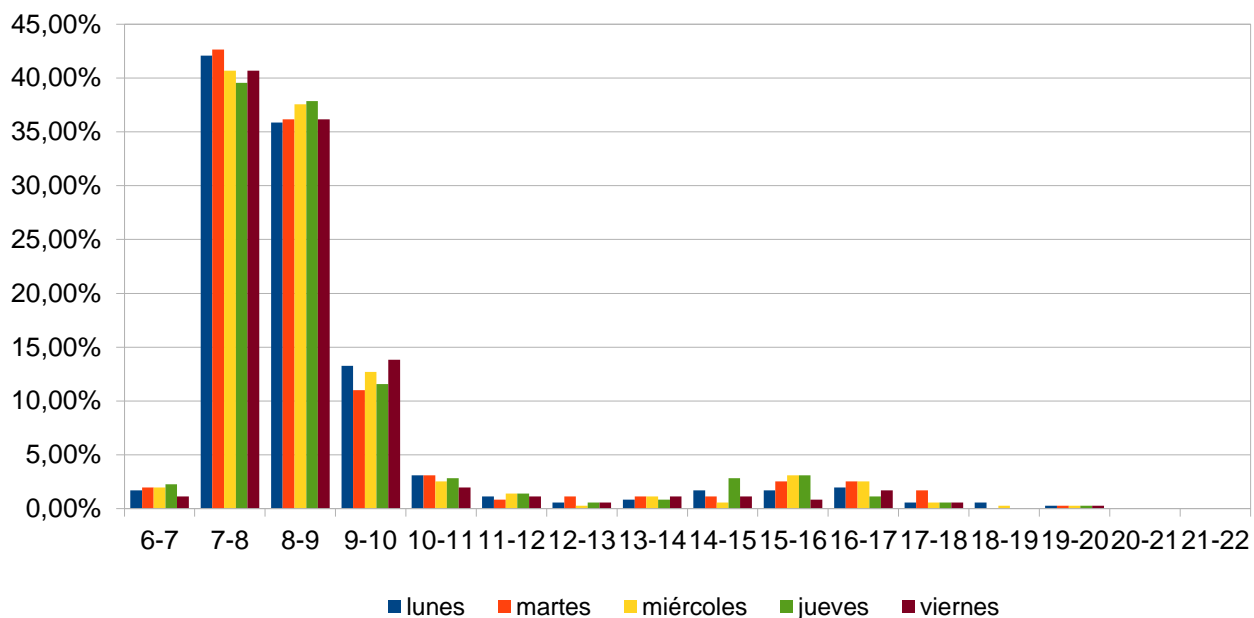


Fuente: Elaboración propia



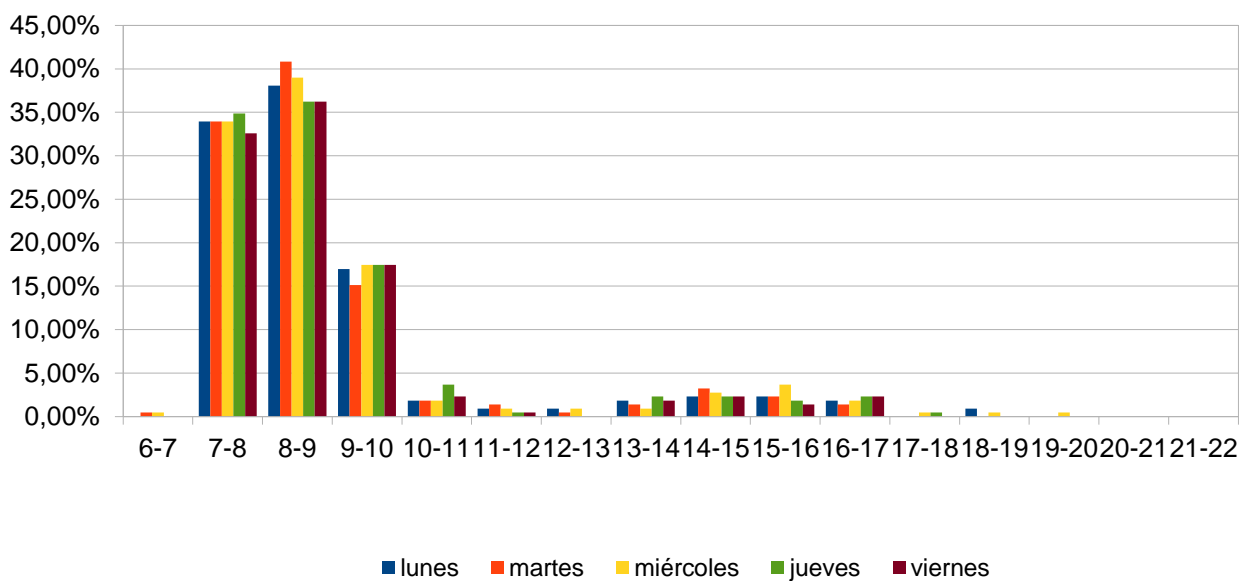
Por campus las distribuciones quedan de la siguiente manera:

Horario de ida al campus de Blasco Ibáñez



Fuente: Elaboración propia

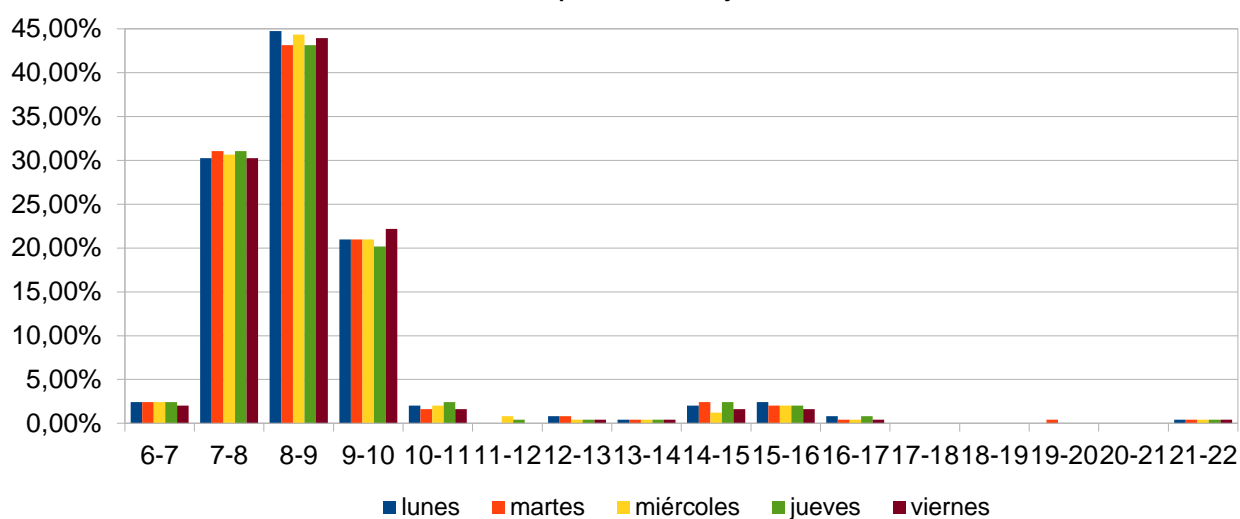
Horario de ida al campus de Tarongers



Fuente: Elaboración propia



## Horario de ida al campus de Burjassot-Paterna



Fuente: Elaboración propia

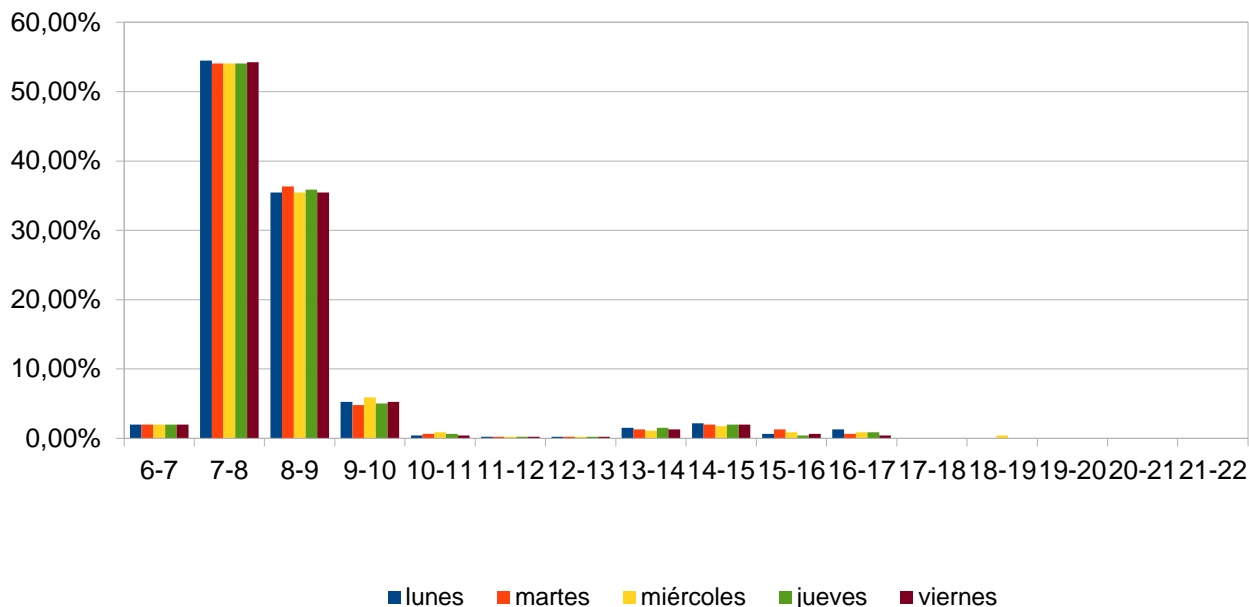
Los tres campus coinciden en las franjas horarias de ida principales de sus trabajadores. El campus de Blasco Ibáñez es proporcionalmente el que más madruga, desplazándose de 7-8 horas más de un 40% del personal, siendo el día pico en esta franja el martes (42,66%). Los trabajadores del campus de Tarongers son los que más equitativamente se reparten en los desplazamientos de ida entre las 7 y las 10 horas, el día pico se sitúa los martes de 8-9 horas (40,83%). Por último el campus de Burjassot-Paterna es el que proporcionalmente más desplazamientos de ida realiza en una hora, siendo la franja pico los martes de 8-9 horas (superior al 43,95% todos los días) y tiene su día pico en el mismo horario los lunes (44,76%), además es el campus que mayor en el que mayor número de personas realizan desplazamiento de ida de 7-10 horas llegando a sobrepasar el 95%.





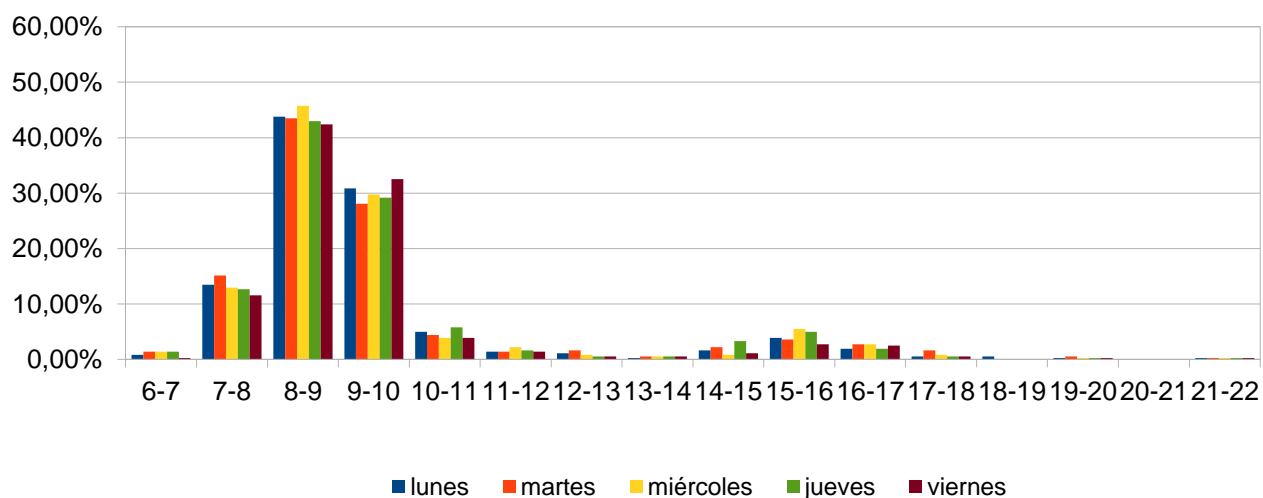
Por colectivo las distribuciones quedan de la siguiente manera:

### Horarios de ida del PAS



Fuente: Elaboración propia

### Horarios de ida del PDI



Fuente: Elaboración propia

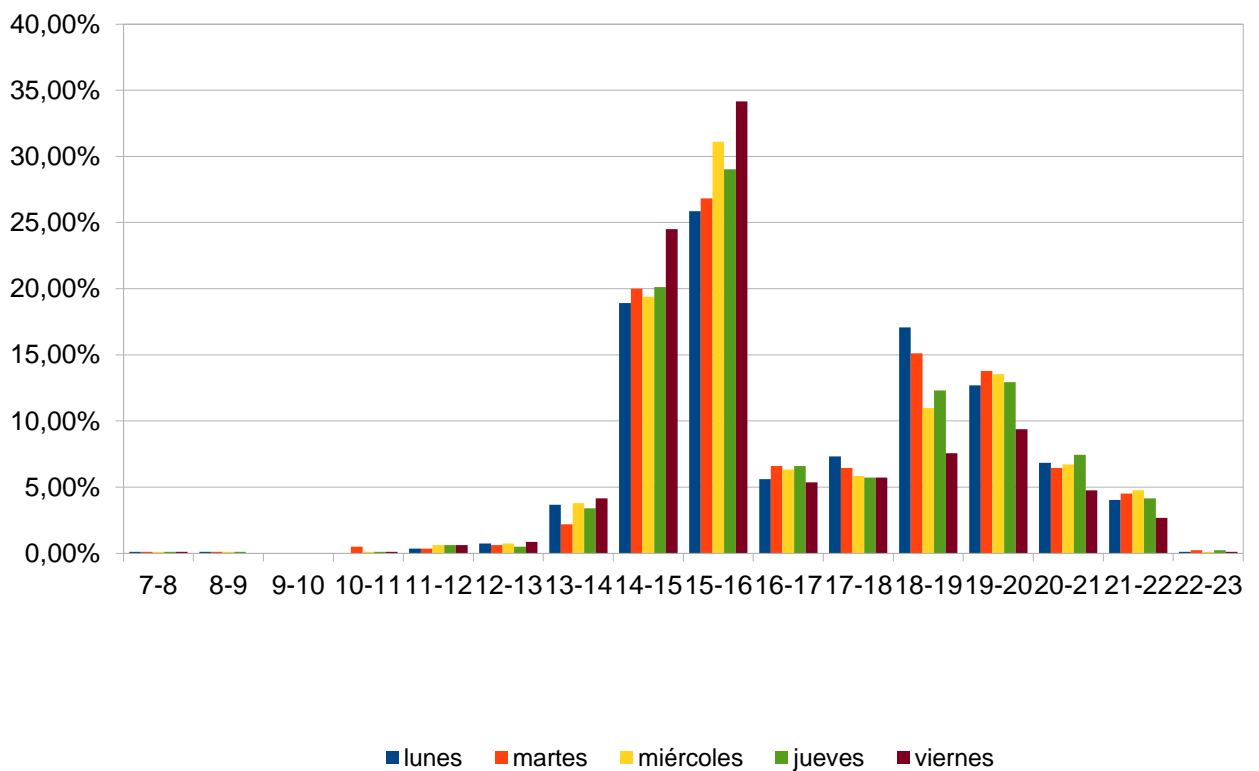


**-Horario de trayectos de vuelta.**

En el horario de tarde el número de desplazamientos está bastante más repartido en las franjas horarias respecto al horario de mañana.

La franja con mayor número de desplazamientos durante todos los días de la semana es la que va desde las 15-16 horas, dándose el pico a nivel global los viernes (34,15%).

Horario de vuelta, Universitat de València

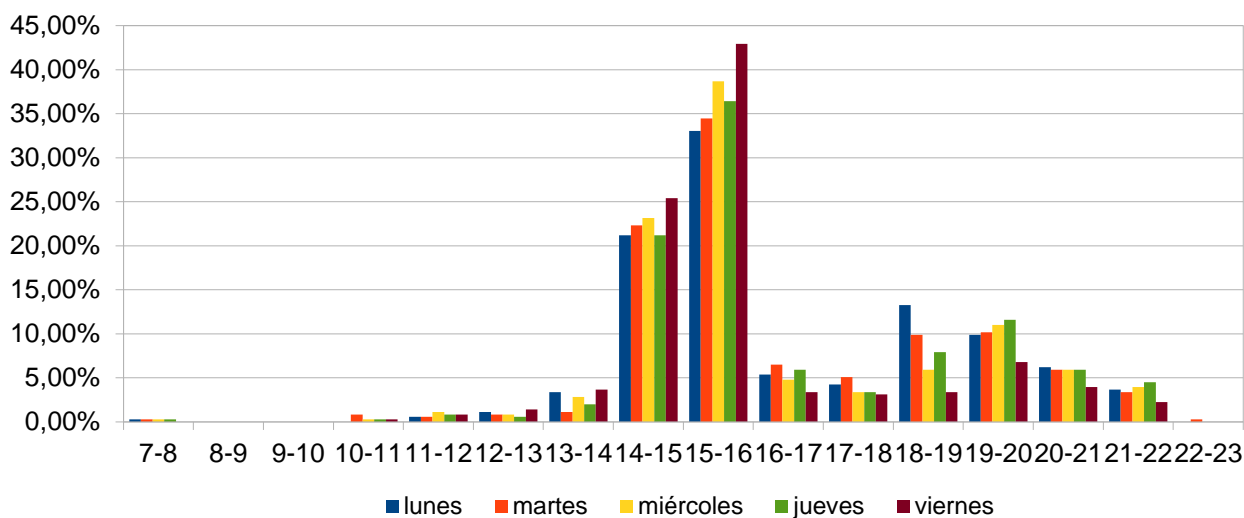


Fuente: Elaboración propia



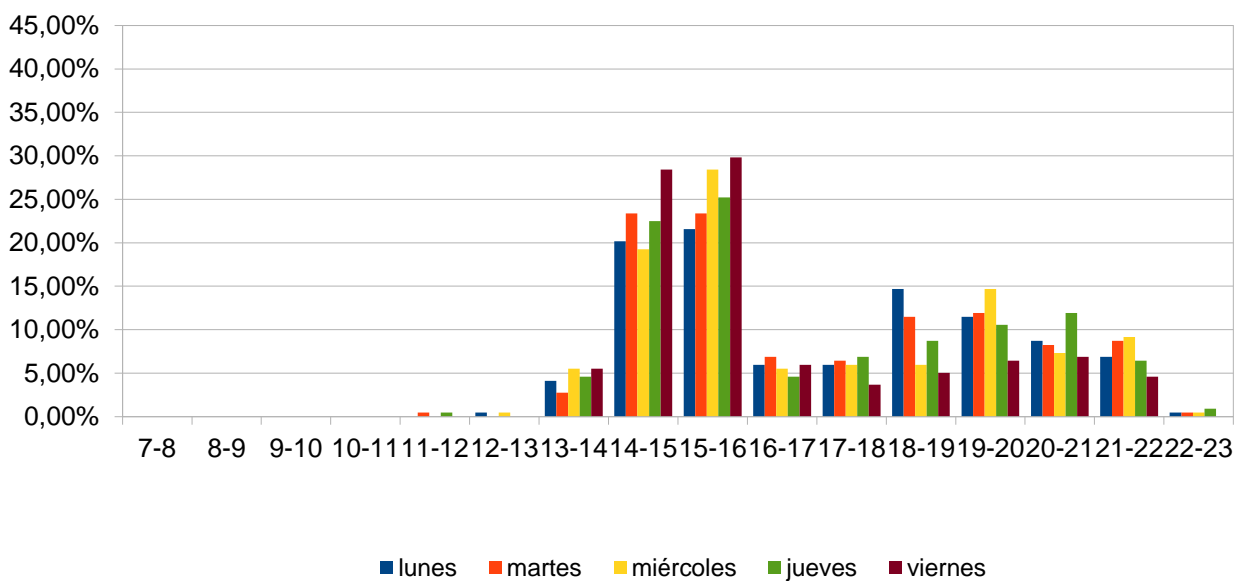
Por campus las distribuciones quedan de la siguiente manera:

### Horario de vuelta del campus de Blasco Ibáñez



Fuente: Elaboración propia

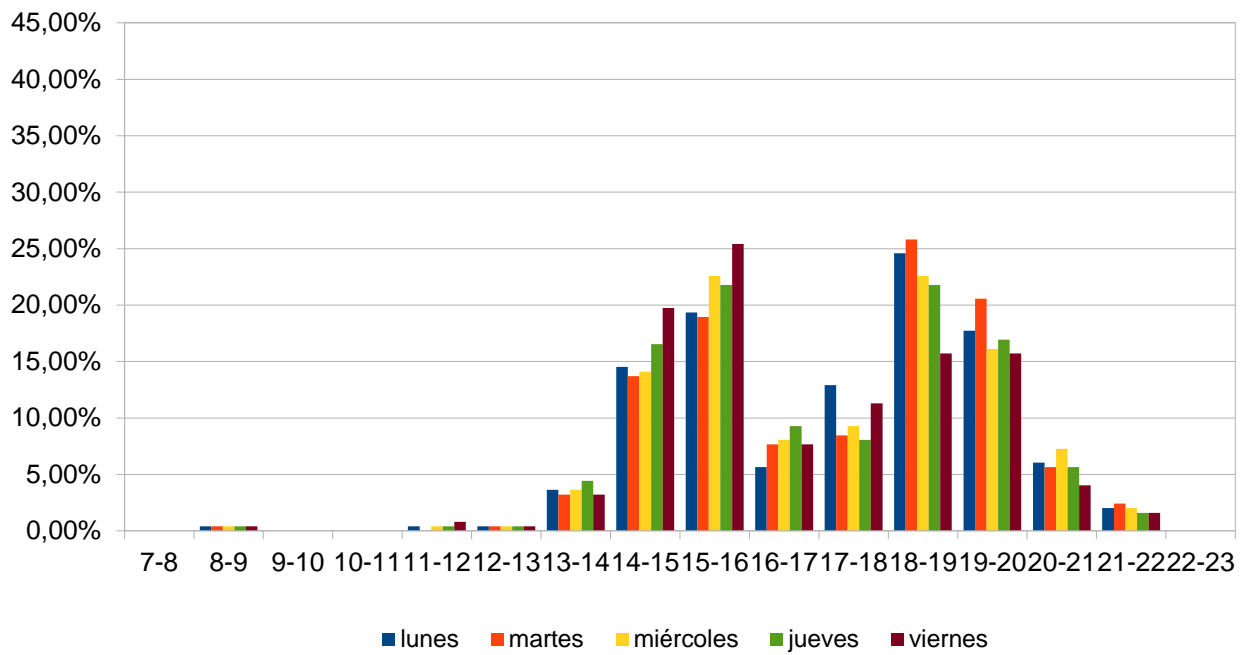
### Horario de vuelta del campus de Tarongers



Fuente: Elaboración propia

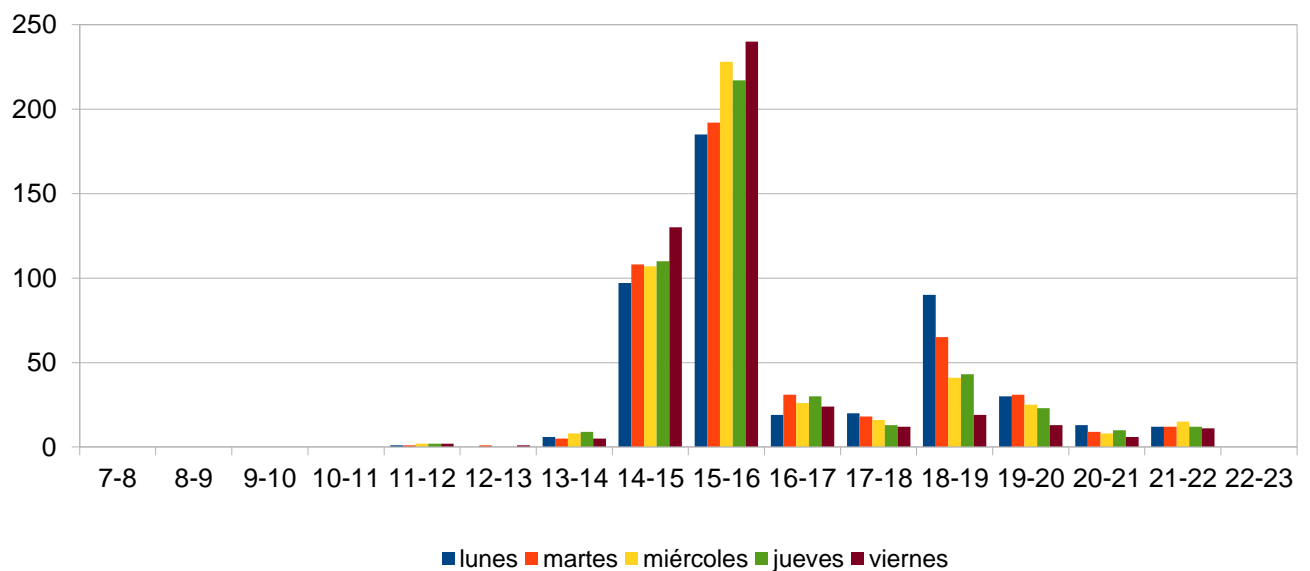


### Horario de vuelta del campus de Burjasot-Paterna



Fuente: Elaboración propia

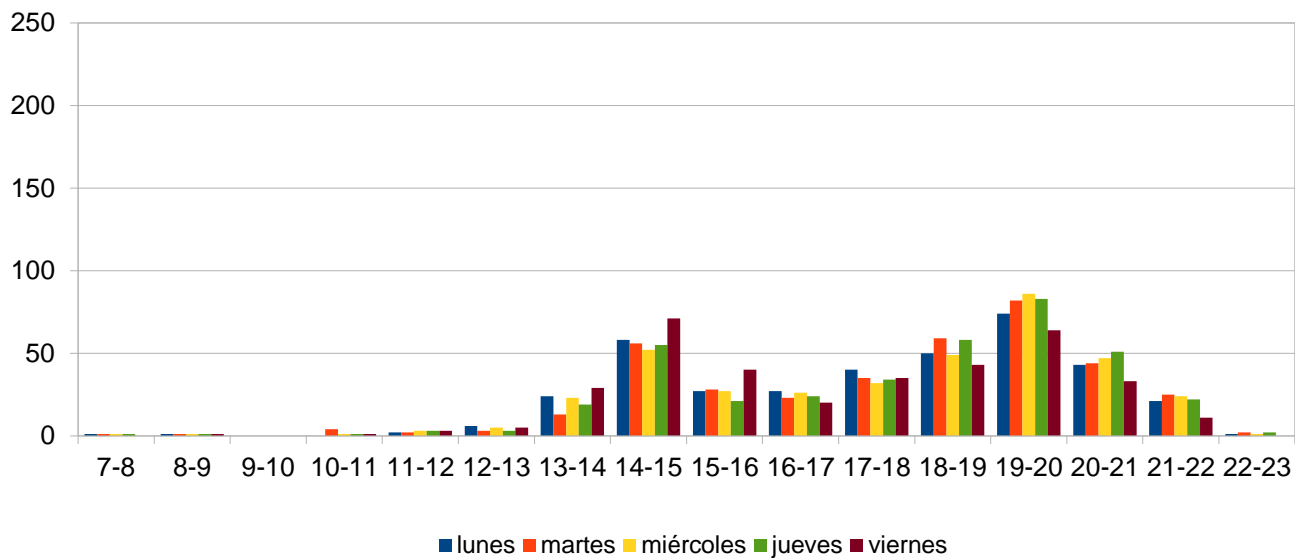
### Horario de vuelta del PAS



Fuente: Elaboración propia



### Horario de vuelta del PDI

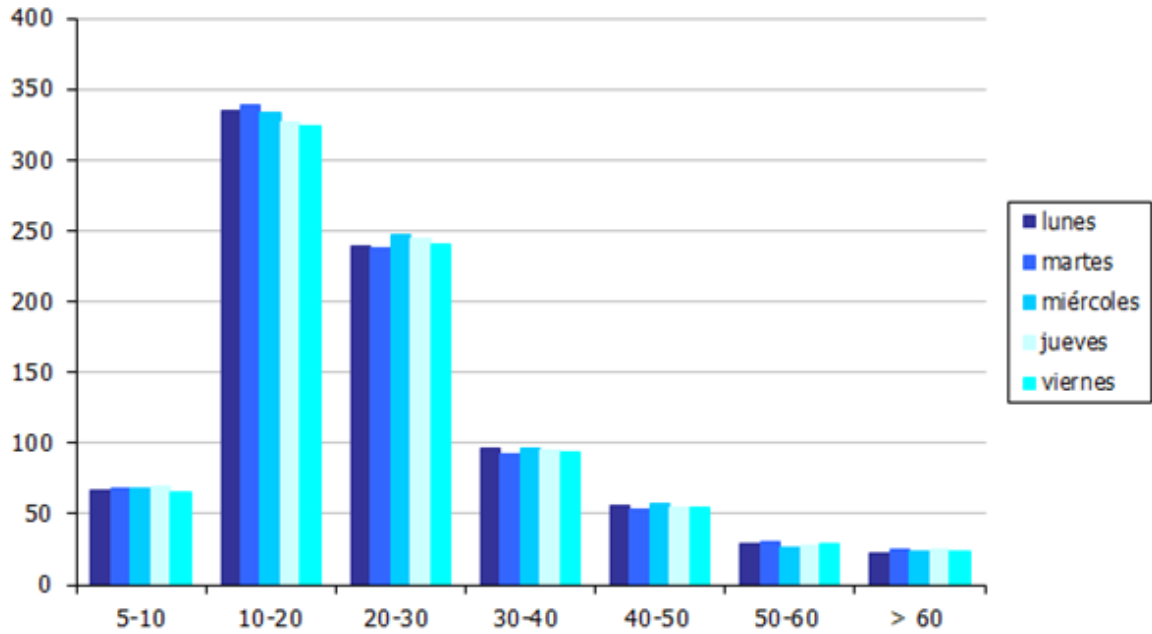


Fuente: Elaboración propia



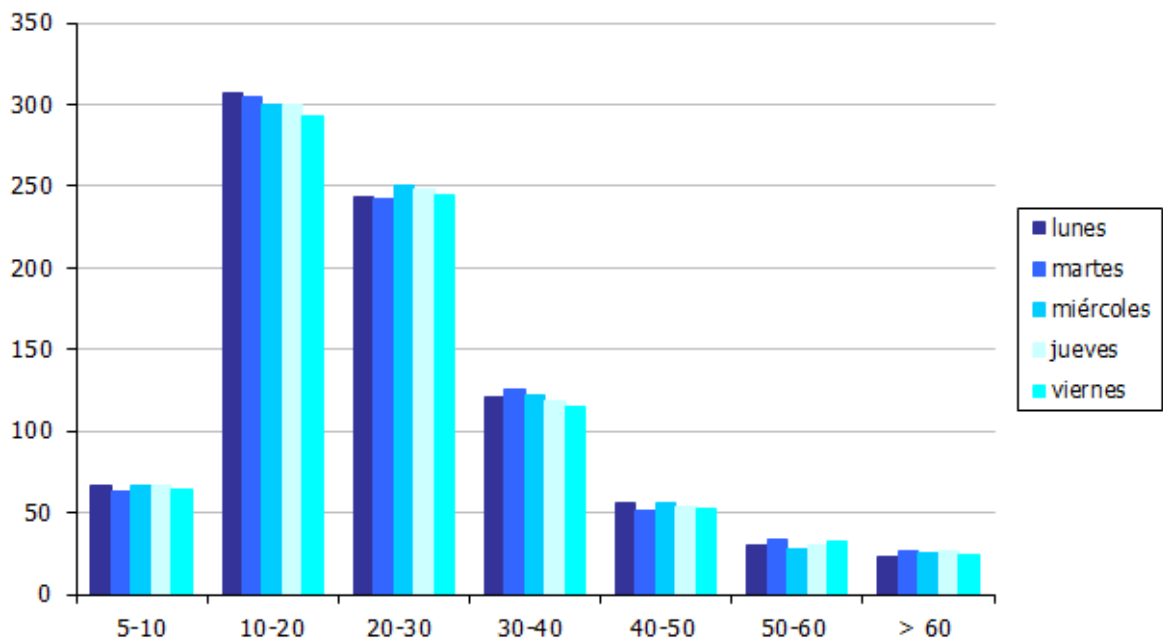
### 3.12. Tiempo Invertido En Desplazamientos.

Duración Trayecto De Ida.



Fuente: Elaboración propia

Duración Trayecto De Vuelta.



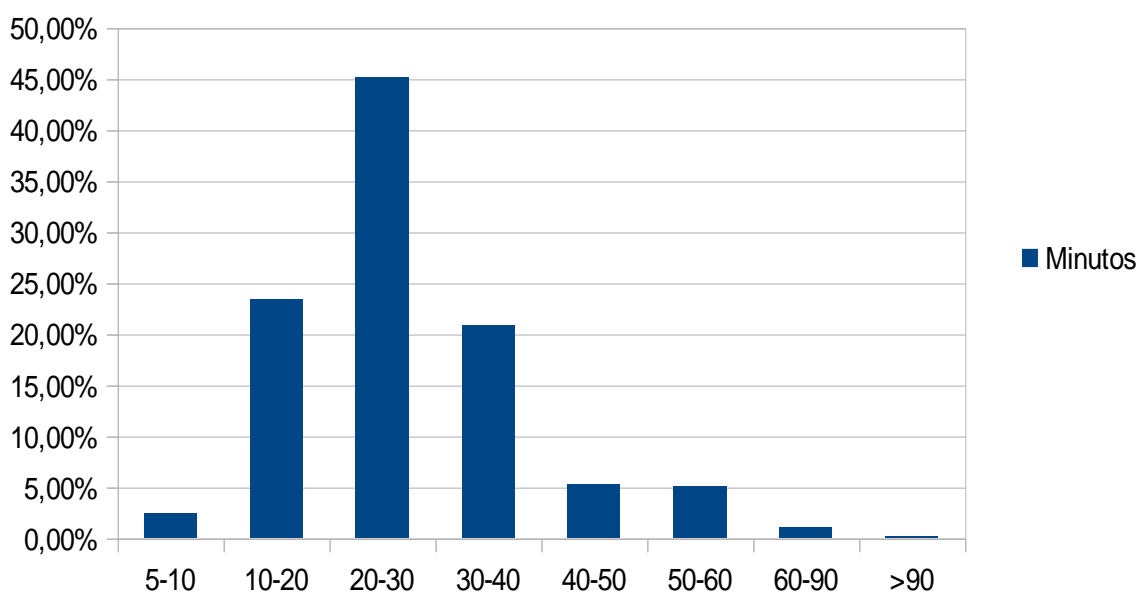
Fuente: Elaboración propia



### 3.13. Duración De Trayecto Aceptable.

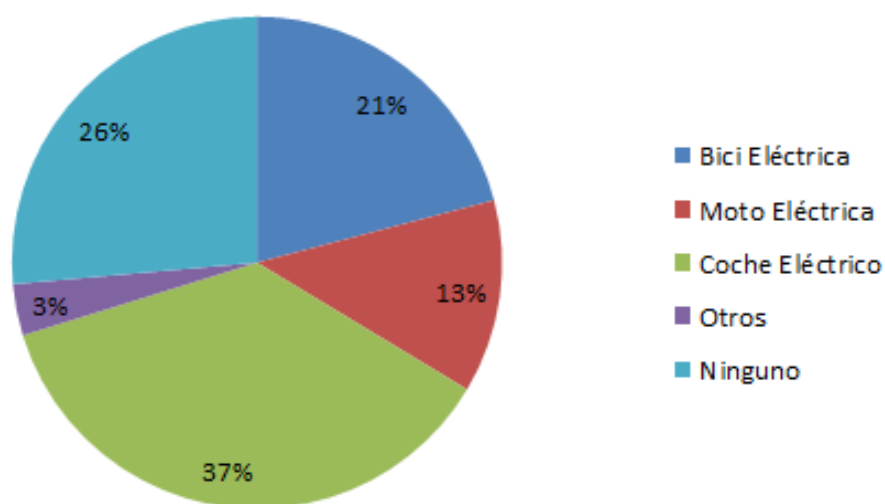
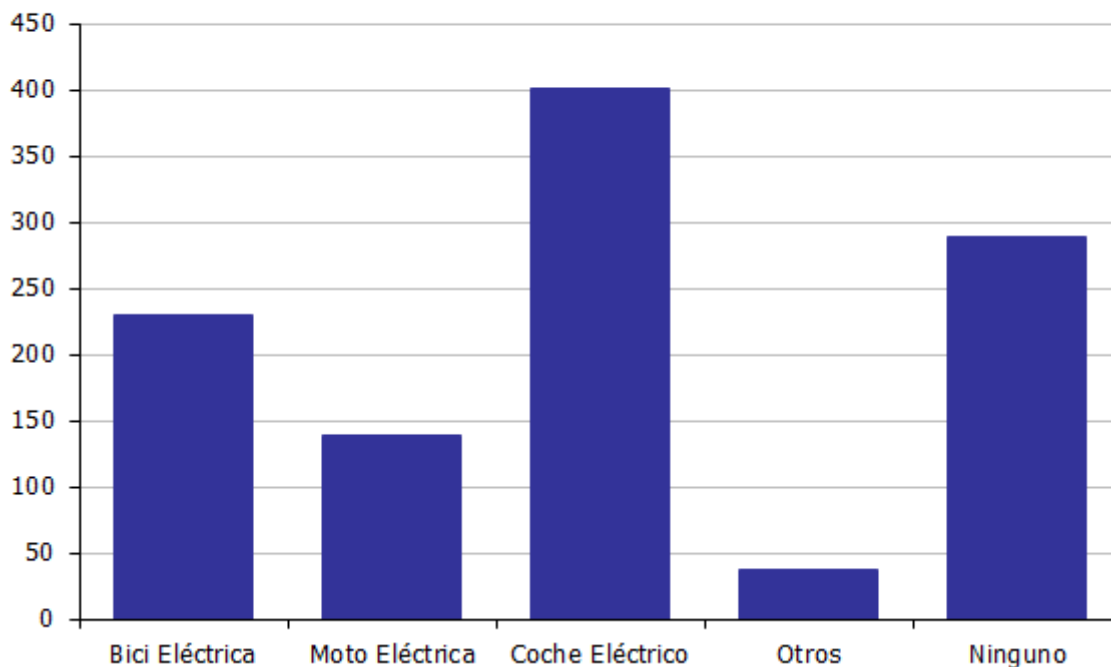
Para la mayoría de los encuestados (45,14%) entre 20 y 30 minutos, es un tiempo considerado aceptable para desplazarse hasta el lugar de trabajo.

Tiempo Invertido En El Desplazamiento, Considerado Tolerable



### 3.14. Alternativas Al Transporte Privado.

**Alternativas Eléctricas que utilizaría a su medio de transporte habitual.**



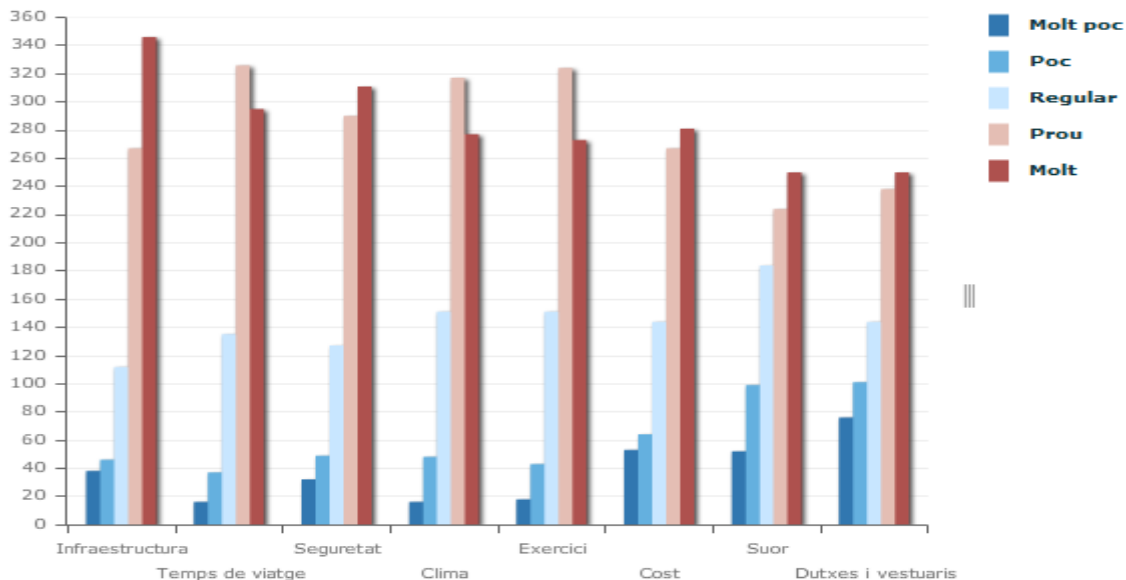
Fuente: Elaboración propia





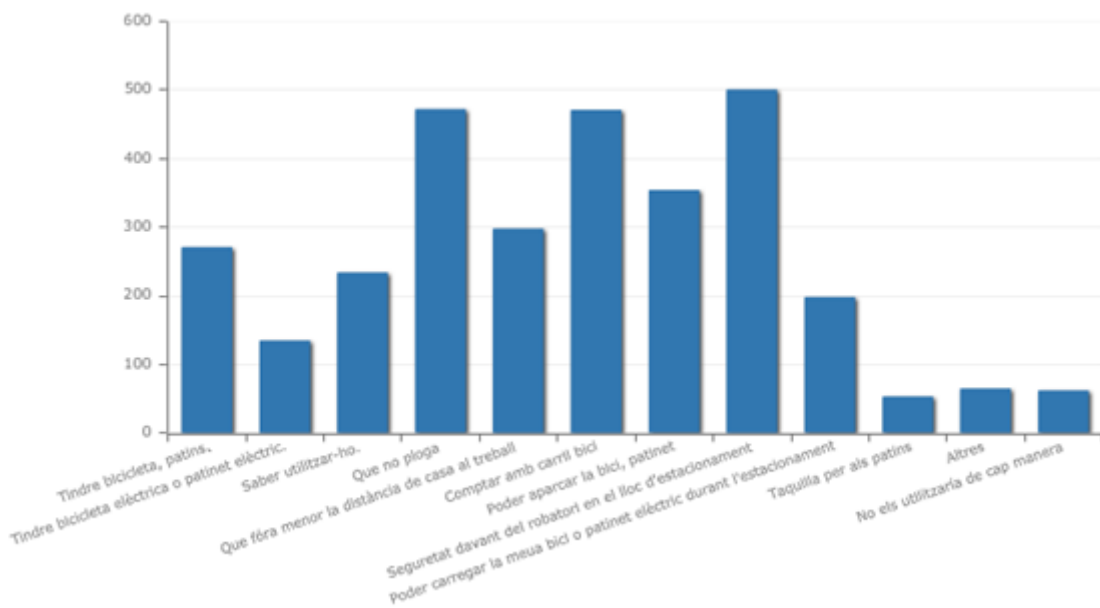
### 3.15. Medios De Transporte Alternativos.

Los encuestados están muy de acuerdo con todas las afirmaciones ofrecidas para el uso de estos medios, lo cual indica que para utilizarlos deben reunir una serie de requisitos.



Fuente: Elaboración propia

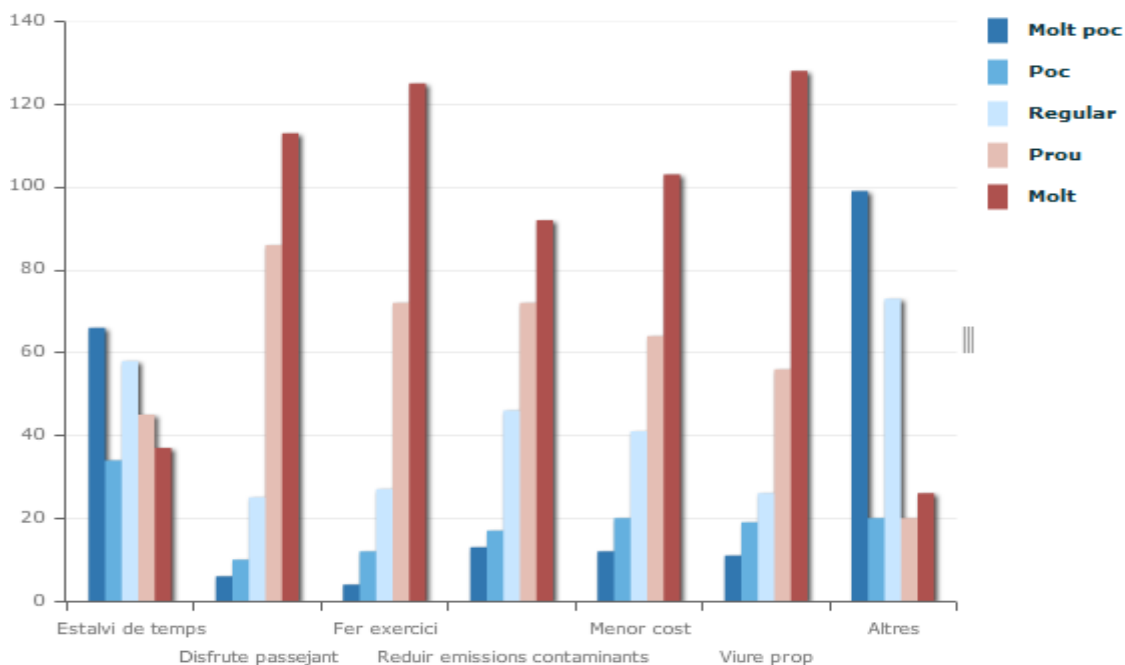
Para utilizarlos opinan que sobre todo tiene que haber seguridad ante el robo, que haya carril bici y que no llueva.



Fuente: Elaboración propia

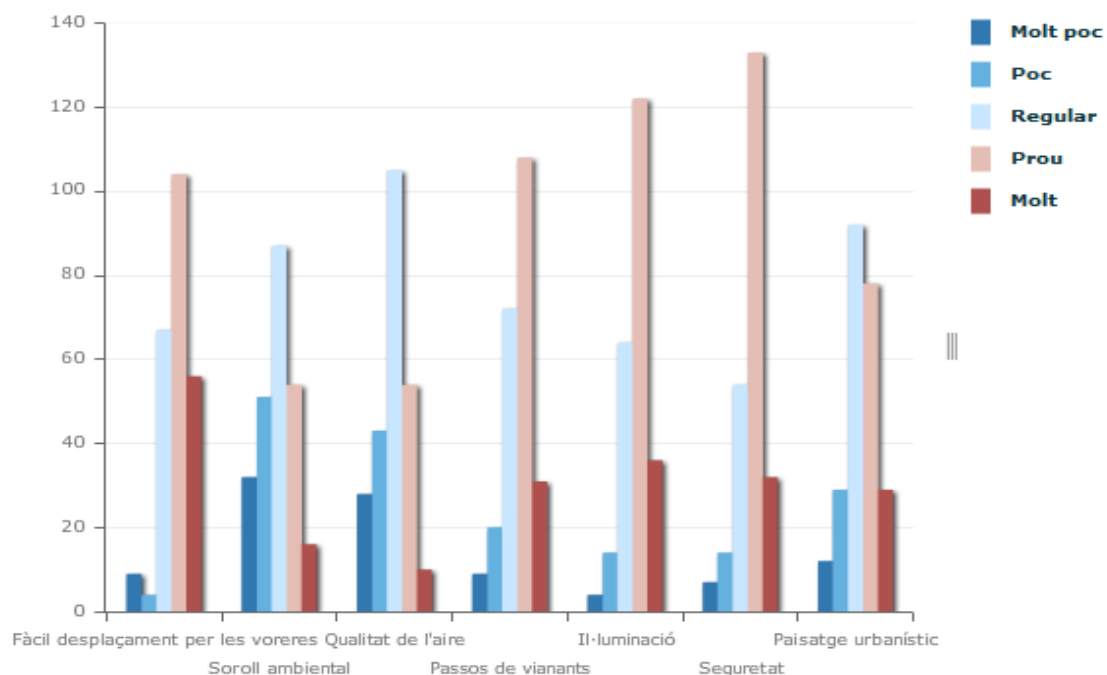


Los usuarios que actualmente lo realizan sus desplazamientos en bici hasta el lugar de trabajo lo hacen principalmente por cinco causas: vivir cerca, hacer ejercicio, disfrutar paseando, ahorro de costes y reducir emisiones contaminantes.



Fuente: Elaboración propia

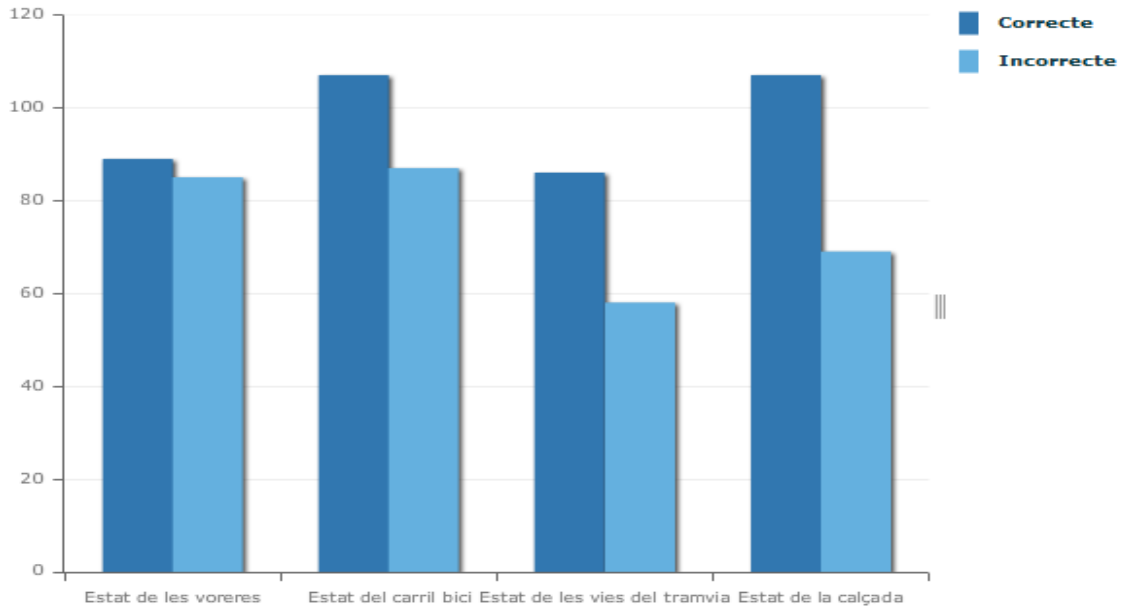
A lo anterior hay que añadir que valoran negativamente el entorno y las infraestructuras.



Fuente: Elaboración propia



Aunque el estado de las principales vías de desplazamiento para bici está en buen estado para algo más de la mitad de los usuarios.

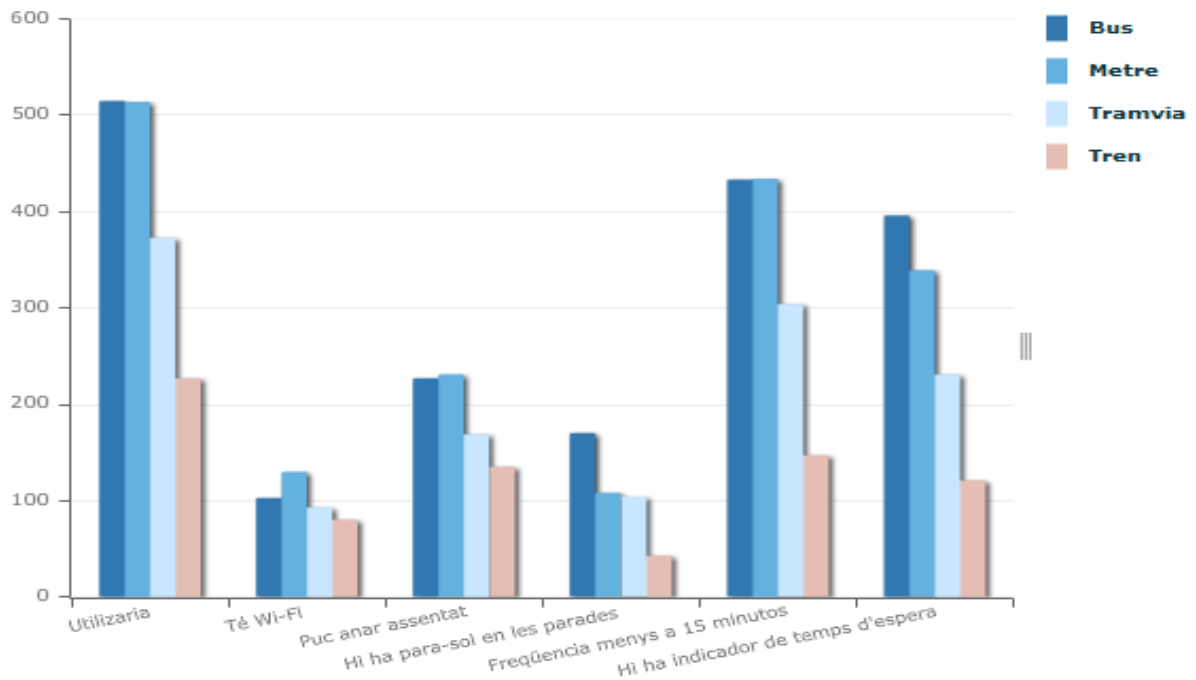


Fuente: Elaboración propia



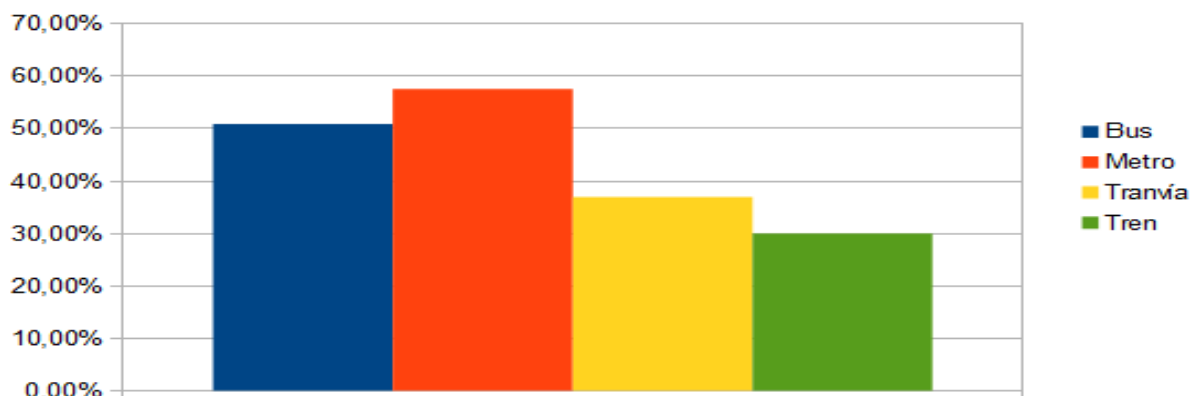
### 3.16. Medios De Transporte Públicos.

Los usuarios dicen que utilizarían sobre todo los medios de transporte públicos de autobús y metro, si la frecuencia de paso fuera como máximo 15 minutos y hubiese indicador de tiempo de espera en las paradas.



Más de la mitad de los usuarios que utilizan el coche para sus desplazamientos habituales se subirían al transporte público si se cumpliesen las condiciones anteriores.

Cambiarían el uso del coche por el transporte público



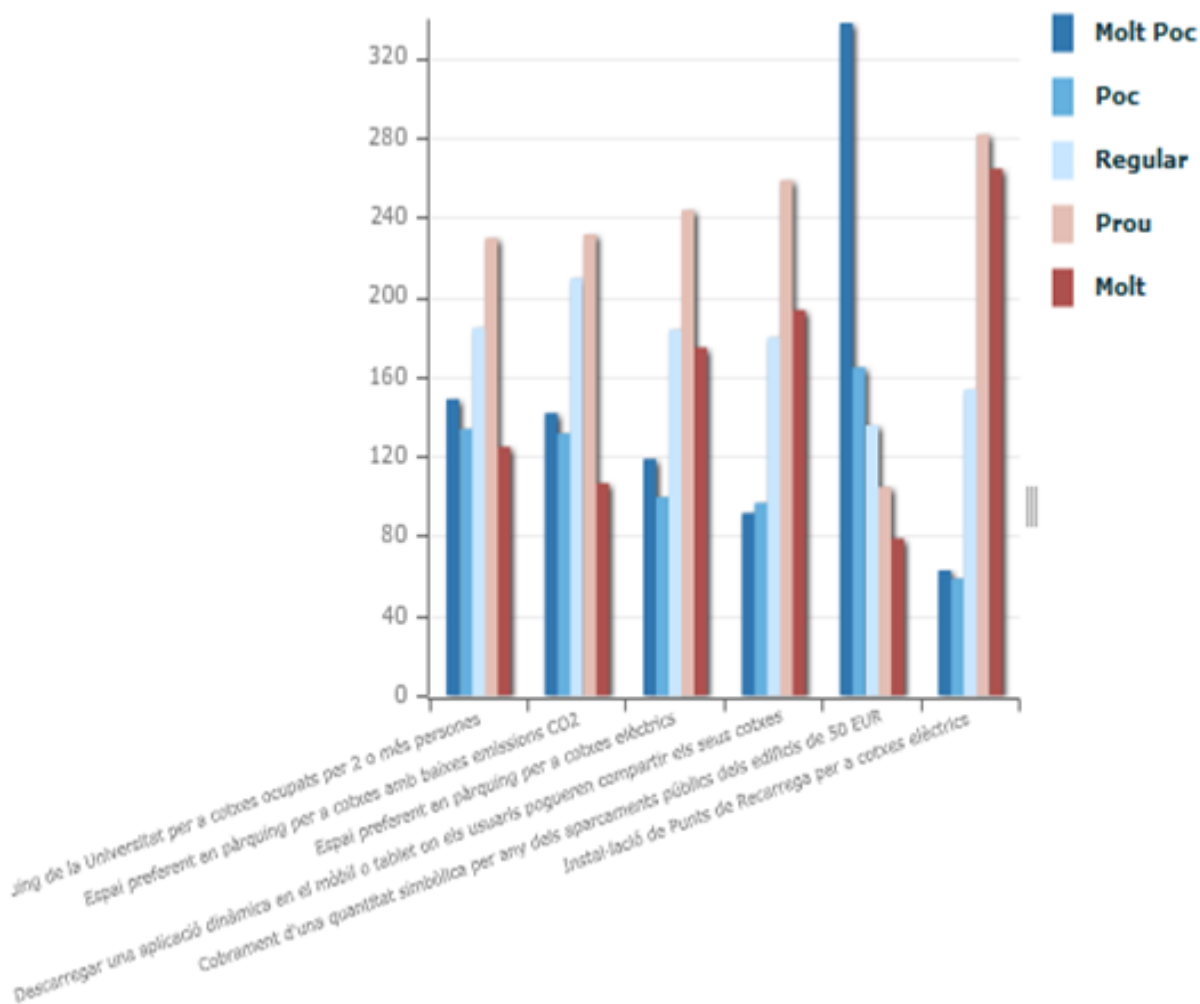
Fuente: Elaboración propia



### 3.17. Valoración De Aspectos Relacionados Con El Coche.

Las dos opciones con las que los encuestados han estado de acuerdo han sido, primero la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos y segundo la descarga de una aplicación dinámica en el móvil o Tablet para que los usuarios puedan compartir sus coches.

La opción más seleccionada entre las menos efectivas seleccionada por los encuestados ha sido el establecimiento de un cuota anual por aparcar en los parkings de la UV.



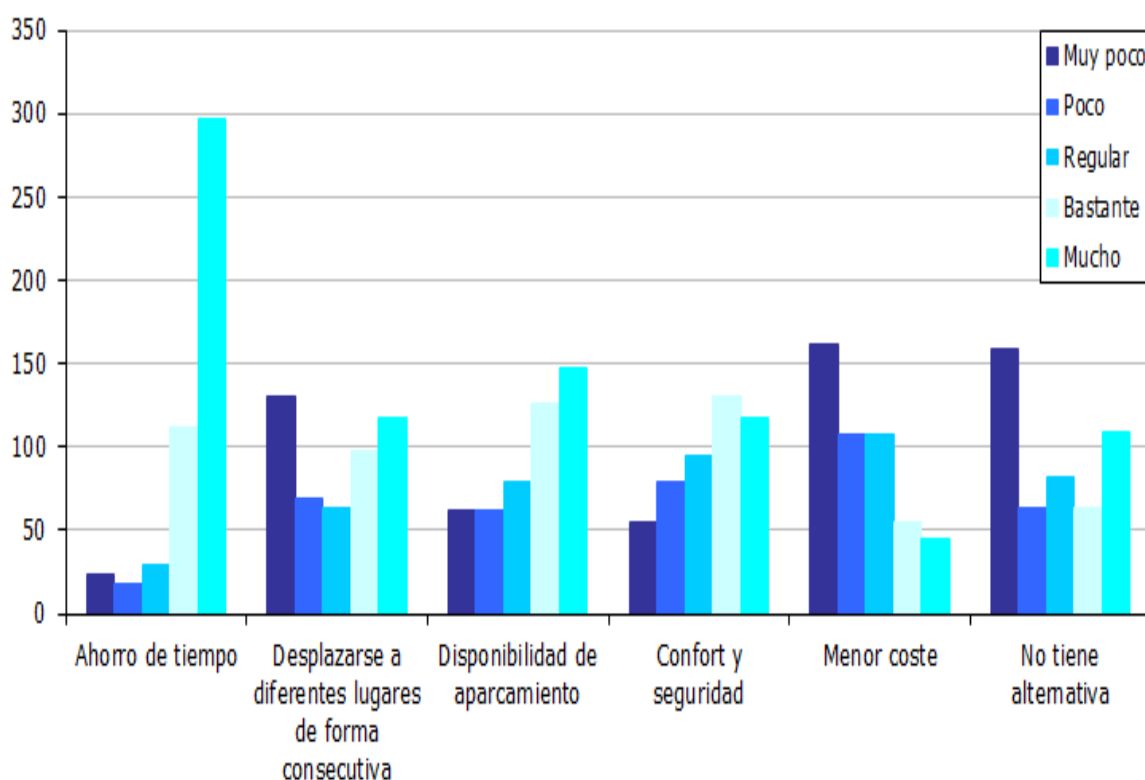
Fuente: Elaboración propia



Entre las dos opciones elegidas por los encuestados que más peso tienen a la hora de desplazarse en coche predomina la del ahorro de tiempo y el segundo lugar lo ocupa la disponibilidad de aparcamiento.

Entre las dos opciones elegidas por los encuestados que menos peso tienen a la hora de desplazarse en coche han sido la de menor coste y la falta de alternativa con porcentajes de respuesta similares.

**Importancia de las siguientes razones para utilizar transporte privado en lugar del transporte público o alternativo.**



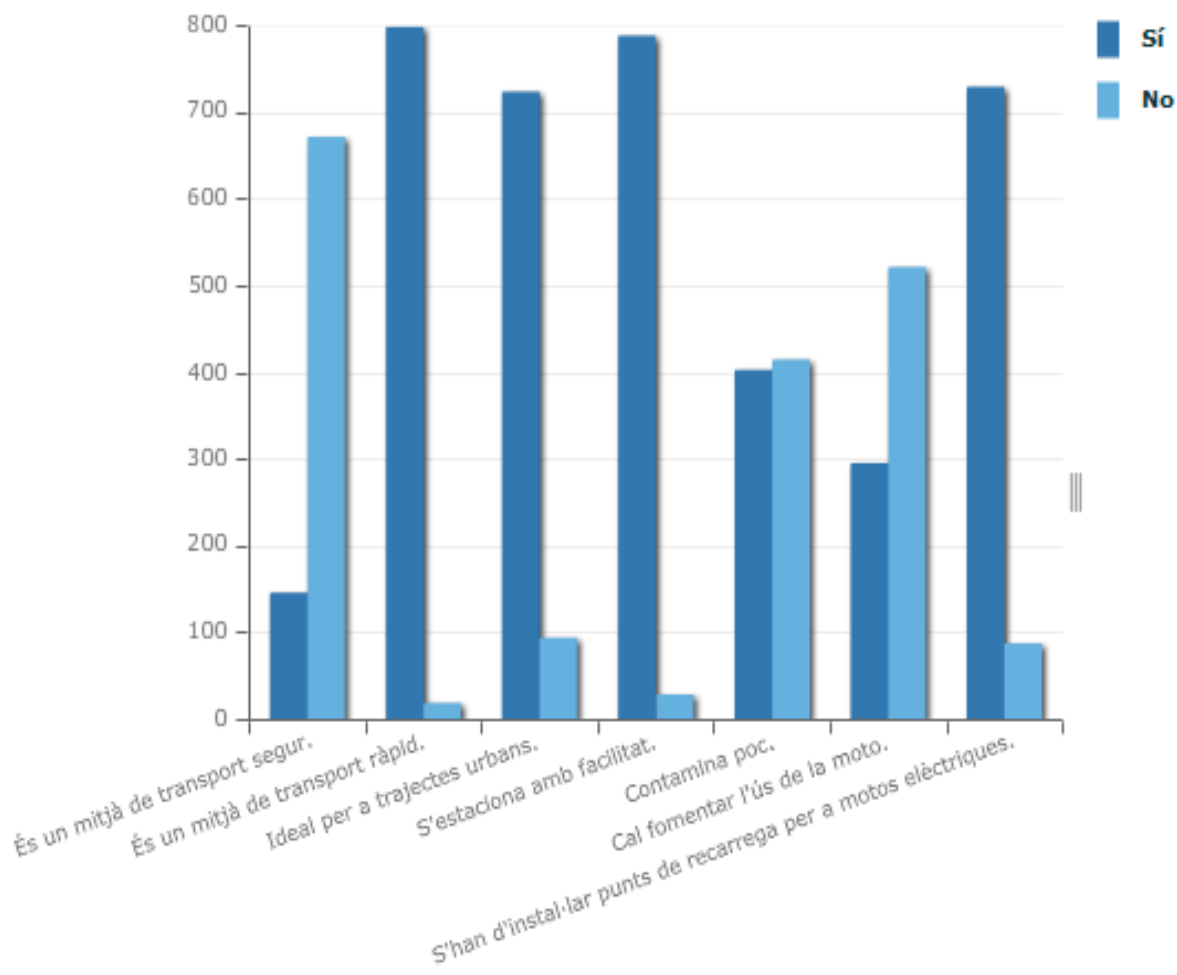
Fuente: Elaboración propia



### 3.18. Valoración De Aspectos Relacionados Con La Moto.

La mayoría de los encuestados está de acuerdo con un porcentaje de repuestas similares en cuatro de las afirmaciones propuestas: medio de transporte rápido, ideal para trayectos urbanos, que se estaciona con facilidad y que se han de instalar puntos de recargar para las motos eléctricas.

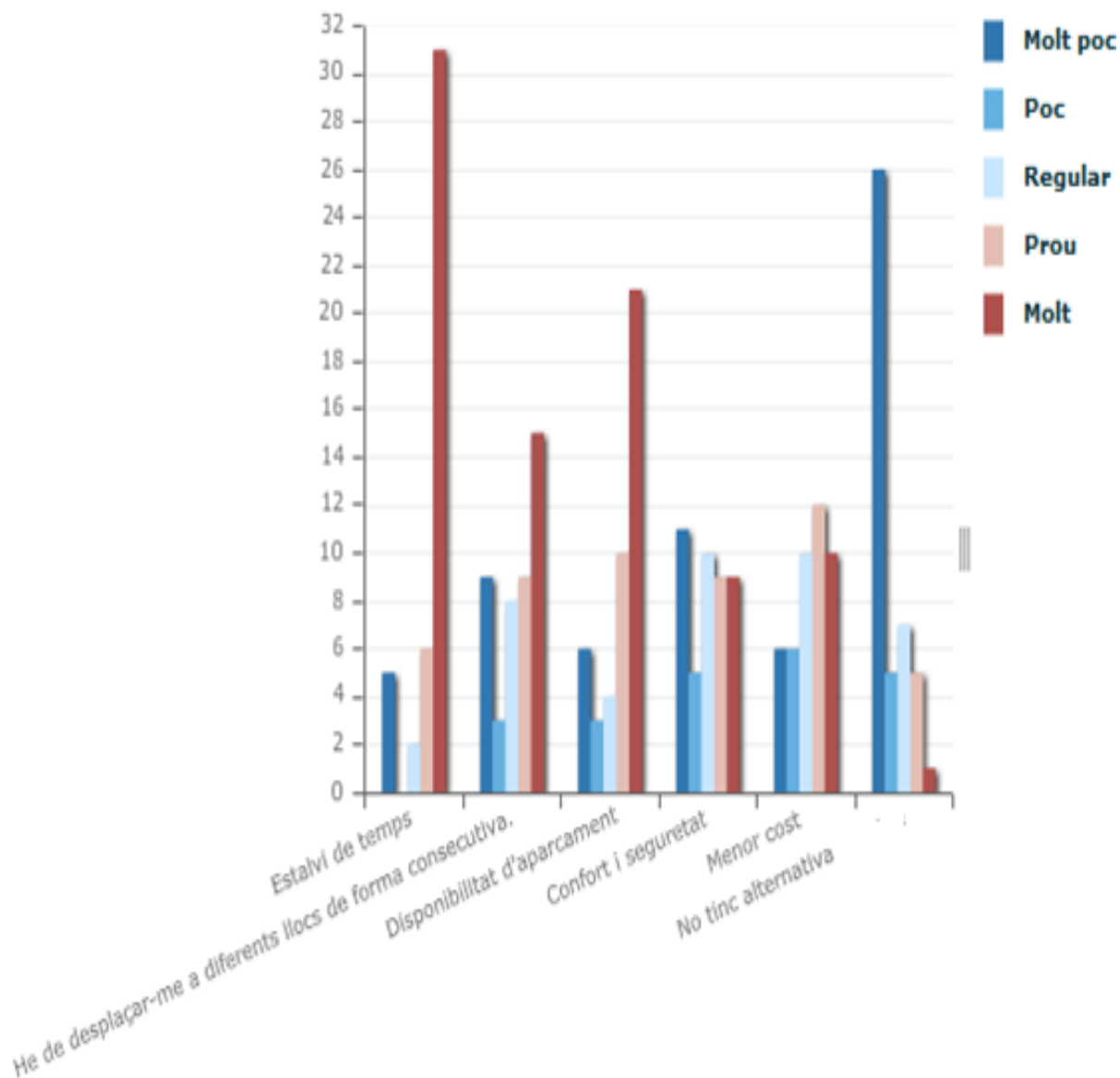
Por el lado de los desacuerdos destaca la disconformidad de que sea un medio de transporte seguro.



Fuente: Elaboración propia



A la hora de elegir la moto como medio de desplazamiento los encuestados dicen que es por el ahorro de tiempo, y que poco tiene que ver el que no tengan alternativa.



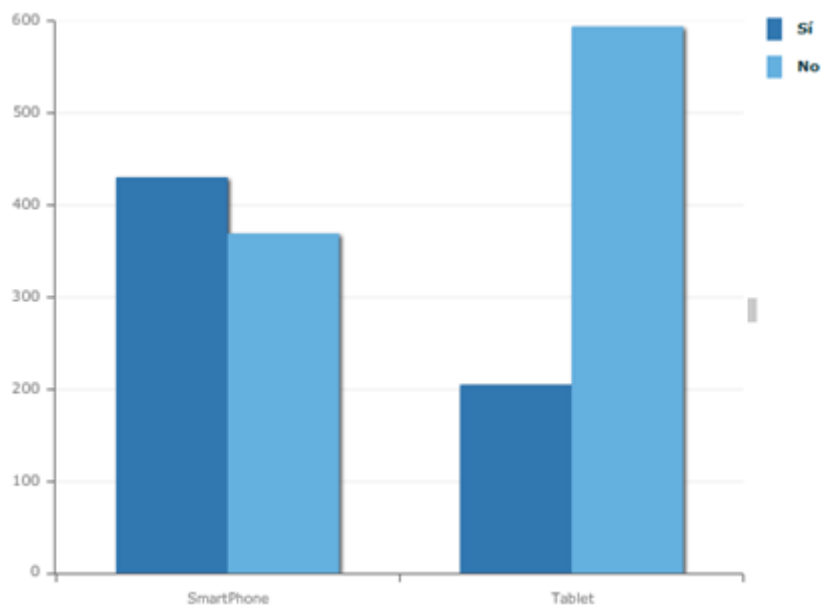
Fuente: Elaboración propia





### 3.19. Comunicaciones y Movilidad.

Un 54% son usuarios de Smartphone y un 26% de Tablet



Fuente: Elaboración propia





## **4 Conclusiones y propuestas de mejora.**

## 4.1 Conclusiones.

- a) El ámbito territorial de la movilidad universitaria es de carácter supra comarcal. Es esta escala de trabajo la que debe guiar los análisis y las iniciativas y políticas a desarrollar.
- b) Los diferentes campus de la Universitat de València presentan localizaciones muy dispares dentro del Área Metropolitana de Valencia, determinando la diferente potencialidad de expansión del transporte no motorizado, y la diferente oferta de transporte público.

El Campus de Burjassot-Paterna es el menos accesible por medios no motorizados, al tiempo que es el peor servido por el transporte público.

El Campus de Blasco Ibáñez es el más céntrico, a la vez que el más accesible por medios no motorizados, siendo además el mejor servido por los sistemas de transporte público.

El Campus de Tarongers se encuentra en una posición intermedia.

- c) El metro es el segundo medio de transporte público utilizado tras el autobús, pero potencialmente es el que menos usuarios pierde. Las futuras líneas de metro favorecerán en general a los tres campus, aunque ninguna línea llegará directamente hasta algunos de los campus y será necesario realizar transbordos para los usuarios que tengan como destino alguno de los centros o Facultades e la Universidad de Valencia. Las futuras nuevas líneas de metro mejorarán el mallado de la red, pese a todo el metro está llamado a ser el transporte público más utilizado cuando entren en funcionamiento las líneas 8, 10, y en especial las líneas 2 y 6.
- d) El autobús si quiere ofrecer una alternativa interesante para el público en general y en especial para el PAS y PDI, debe reducir sus tiempos de desplazamiento entre origen y destino, planteando recorridos más directos y con menos paradas, sobre todo en horas punta.



Hasta que no esté la red de metro totalmente mallada, el autobús tiene la oportunidad de ofrecer ciertos itinerarios sobre todo en las horas punta de un modo directo y atractivo, en forma de “lanzadera”, para ciertos colectivos de trabajadores y estudiantes que se agrupan en el centro de la ciudad y como buena representación de ello, la avenida Blasco Ibáñez desde Viveros hasta la esquina con avenida Aragón que agrupa aproximadamente a 9.000 trabajadores (UV, Hospital Clínico, Clínica Quirón, Confederación Hidrográfica del Júcar y Nuevo Ayuntamiento) y a 17.000 estudiantes, o el campus de Tarongers que agrupa a 6.900 (UV y UPV) trabajadores y 56.000 alumnos aproximadamente (UV + UPV) y sin olvidar al campus de Burjassot-Paterna con 3.200 trabajadores (UV + RTVV) y 8.000 alumnos. En la ciudad de Valencia y en la primera corona metropolitana no podemos perder de vista la franja de 20-30 minutos como máximo que deben durar los desplazamientos entre origen y destino para que resulte atractivo para los usuarios.

Un buen ejemplo de ello es la modificación de la línea 63 de la EMT, mucho más directa hasta el campus de Burjassot.

- e) Hay que fomentar la sostenibilidad del PAS y PDI en cuanto a los medios de transporte utilizados, ya que más de dos tercios disponen de coche y más del 58% lo utiliza como medio de transporte para ir al trabajo.

El coche es el segundo medio de transporte en preferencia por este colectivo sólo superado por el desplazamiento a pie.

- f) Los barrios del sur de Valencia hacen mayor uso del transporte privado y coincide con una menor presencia del metro y con los destinos de campus de Blasco Ibáñez o Tarongers.
- g) Las zonas de Valencia desde las que más desplazamientos se realizan en coche con destino al campus de Blasco Ibáñez son por número de desplazamientos: Ayora y Russafa, le siguen con el mismo valor las zonas de Camins al Grau, Marxalenes, Mestalla, Vara de Quart y Benicalap.



Las zonas de Valencia desde las que más desplazamientos se realizan en coche con destino al campus de Tarongers son por número de desplazamientos: Alboraya, Russafa y Extramurs.

Las zonas de Valencia desde las que más desplazamientos se realizan en coche con destino al campus de Burjassot-Paterna son por número de desplazamientos: Russafa, Marxalenes y Campanar.

El barrio de Russafa en conjunto, es el punto de origen desde la que más desplazamientos se realiza hacia los campus

- h) Los zonas del norte de Valencia que realizan más desplazamientos en coche son: Campanar y Marxalenes
- i) Más del 60% del colectivo PAS y PDI viven en la ciudad de Valencia y si incluimos la primera corona llegamos a superar el 85%. Teniendo en cuenta que el tiempo tolerable por la mayoría para realizar un desplazamiento es 20-30 minutos y que la velocidad de desplazamiento andando es de 5 km hora y en bici de 15km hora, buena parte del colectivo puede llegar a realizar los desplazamientos al trabajo a pie o en bici, que se verá favorecido por la presencia de la bici eléctrica y la clásica siempre que se garantice la seguridad ante el robo. A lo anterior hay que unir una orografía y el clima favorables para el uso de dichos medios de transporte.

El desplazamiento a pie aunque a primera vista parece viable y aconsejable para aquellos trabajadores que hayan fijado su residencia en un radio de 2 km, para recorrer esas distancias se recomienda un calzado cómodo tipo zapatilla o similar, ya que un tercio de los trabajadores realizarán aparte otros desplazamientos entre centros, y teniendo en cuenta que en los meses de junio y julio el calor al medio día y por la tarde es asfixiante, por todo lo anterior el desplazamiento a pie es viable para aquellas personas que residan dentro de un radio de 1 km al centro de trabajo.

Donde vemos que hay una oportunidad de oro es en lo referente al transporte en bicicleta, el tercero en cuanto a preferencia y el quinto en cuanto a uso

En cuanto a uso, ya que el motivo principal que se da para usarlo es la seguridad ante el robo. Dotar de seguridad los aparca bicis de vigilancia y dotar de infraestructura de



puntos de recarga para bicis y motos eléctricas, impulsaría el uso de este medio de transporte.

Un servicio adicional que se podría dar para comunicar los campus sobre todo los de Blasco Ibáñez y Tarongers, y los centros diseminados es la puesta a disposición del PAS y PDI de triciclos eléctricos, para que los utilizaran en los desplazamientos entre centros.

- j) La implantación de lanzadera desde la estación de RENFE Norte favorecería en gran medida a los usuarios con residencia en L'Horta Sud y parte de L'Horta Oest, La Safor, Ribera Alta y Baixa y Norte.

La lanzadera desde RENFE Cabañal y la de Metro Machado favorecería en gran medida a los usuarios con residencia en L'Horta Nord, Camp de Morvedre, Plana Alta y Baixa.

La lanzadera de interconexión entre campus es un servicio básico del que hay que dotar a la Universidad de Valencia, por su dispersión geográfica y porque es vital para que los potenciales usuarios de otras lanzaderas hagan uso de ellas.

La lanzadera Metro Paterna – Campus Burjassot-Paterna – Metro Godella, favorecería en gran medida que los trabajadores procedentes de Camp de Turia y Camp de Morvedre utilizarán el transporte público, aparte de que el campus de Burjassot-Paterna es el peor comunicado y el al que menos medios de transporte llegan, en cierta manera a este campus es al que más hay que mimar para estar en igualdad de condiciones.

- k) El tren, es poco utilizado por los trabajadores de la Universidad y es de los menos preferidos aunque también es verdad que está disponible en muy pocos lugares de la ciudad, con seguridad recibirá porcentualmente el mayor incremento de pasajeros cuando la estación central esté finalizada y las líneas C2, C3, C5 y C6, lleguen hasta el campus de Blasco Ibáñez y el de Tarongers. Hasta entonces habrá que dotar de medios adicionales de transporte público al campus de Tarongers para ganar usuarios.



- l) El éxito de valenbisi ha sido vertiginoso si bien actualmente se observan signos de cierta pérdida de calidad de servicio que puede hacer que algunos usuarios vuelvan a sus modos de transportes primitivos. En horas punta nos podemos encontrar en los campus que no hay borneros (o puntos de anclaje) libres donde dejar las bicis o bien que no hay bicis en los borneros, lo que hace que algunos usuarios estén pasando a utilizar otros medios de transporte. Habría que dotar de más borneros y bicis, o al menos de puntos de anclaje de valenbisi.
- m) El transporte público, su eficiencia y su calidad, tiene, hoy, un carácter estratégico para la movilidad de la comunidad universitaria, para su acceso a los campus y para su calidad de vida.
- n) Si el metro mejora su frecuencia de servicio junto con la entrada en funcionamiento la línea 2, puede ganar nuevos usuarios y convertirlo en el medio de transporte más utilizado por delante del autobús.
- o) El hecho de que la Universitat de València tenga repartido sus centros de enseñanza en tres campus y sus centros de administración y servicios diseminados por toda la ciudad de Valencia hace que su personal tenga que realizar numerosos desplazamientos entre centros.
- p) Todos los medios de transporte públicos están perdiendo pasajeros que en parte han sido absorbidos por valenbisi o similar que sumado a los desplazamientos que se realizan en bici particular sitúan a este medio de transporte con un porcentaje de uso del 26% similar al de autobús.
- q) A pesar del buen clima de Valencia la moto es un medio muy poco utilizado sobre todo por la poca seguridad de este medio de transporte para los encuestados. No nos atrevemos a aconsejar que se realicen campañas para fomentar su uso debido a que es un medio de transporte que ha aumentado su siniestralidad y dichos accidentes provocan muchos daños colaterales.





- r) Un 38% de los usuarios de coche estarían dispuesto a utilizar el transporte público a cambio de frecuencia de paso menor a 15 minutos y una duración de desplazamiento inferior a 30 minutos.
- s) Más del 65% del colectivo PAS y PDI estaría dispuesto a compartir el coche en sus desplazamientos al trabajo, este debe ser uno de los medios que más crecimiento tenga en los siguientes años.
- t) El alquiler por horas es una opción muy adecuada en cuanto a aprovechamiento de recursos y aumento de la disponibilidad del suelo disponible en los campus.



## 4.2 Propuestas de mejora.

El conjunto de propuestas de mejoras se basa en un triple objetivo:

- a) Disminuir los desplazamientos en coche particular y aumentar el uso de los transportes públicos y de los transportes alternativos (bici y bici eléctrica).
- b) Ser líder en iniciativas de fomento de transporte público que beneficien a la Universidad de Valencia y colateralmente a otras instituciones y colectivos. Para que ciertas propuestas sean viables se necesita un volumen mínimo de usuarios y a partir de ese mínimo y a mayor volumen menor coste.  
Hay una serie de instituciones que se pueden adherir al programa de transporte público como son: Clínica Quirón, Confederación Hidrográfica del Júcar, Nuevo Ayuntamiento, UPV y RTVV.
- c) Introducir las energías renovables en el proyecto.

Los medios de transporte utilizados y la estrategia del servicio prestado varían en función de los colectivos a los que va dirigido y de la cantidad de usuarios que se acojan a cada una de las propuestas

Una buena forma de financiar el proyecto, es incluyendo las propuestas dentro de un proyecto europeo que suelen estar cofinanciados al 50%, como por ejemplo:


Programa Energía Inteligente – Europa:

**Autoridad regional de Cavan, 20/02/2013. Título del proyecto:** Desarrollo de vías verdes.

**Coordinador del proyecto:** Autoridad regional de Cavan (Irlanda).

**Área:** Transporte y Medio Ambiente.

**Descripción:** El objetivo de este proyecto consiste en fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, reduciendo la dependencia de medios de transporte privados. A través de la construcción de vías verdes se quiere disminuir el consumo energético y la contaminación en los medios de transporte.

**Persona de contacto:** email: olivehannigan@border.ie telephone: +353-49-4362600. 



**Financiación:**

727.000.000

**Línea Presupuestaria:**

06 04 02 (antigua B7-841)

**Financiación por anualidad:**

41,70 millones de euros para el 2012.

**Tasa de cofinanciación:** 50%

Una propuesta para obtener ingresos sin tener que recortar de otras partidas sería: privatizar parte de las plazas de parking de rectorado y del aulario V, ya que hay escasez de parking público en las vías donde están situados.

Y por último aprovechar alguno de los programas que publique la AVEN (Agencia Valenciana de la Energía) para la implantación de energías renovables, adquisición de bicicletas eléctricas, etc.



#### 4.2.1 Privatizar la primera planta del parking de rectorado y/o una parte del parking del aulario V.

##### Inversión.

Adecuación de la primera planta del parking de Rectorado:

HW/SW	Cantidad	Coste Unitario (€)	Coste (€)
Columna expendedora de tickets	1	3.575	3.575
Columna lectora de tickets	1	3.000	3.000
Cajero automático de tickets	1	31.000	31.000
Lector de matrículas	2	482	964
Cámara de video vigilancia	6	103	618
Monitor de vigilancia	1	600	600
Software reconocimiento matriculas	1	1.990	1.990
PC Industrial	1	2.100	2.100
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	8.650	8.650
<b>Total</b>			<b>52.497</b>

Adecuación de parte del parking del Aulario V:

HW/SW	Cantidad	Coste Unitario	Coste €
Columna expendedora de tickets	1	3.575	3.575
Columna lectora de tickets	1	3.000	3.000
Cajero automático de tickets	1	31.000	31.000
Lector de matrículas	2	482	964
Cámara IP de video vigilancia Q1602/-E	1	1.100	1.100
Monitor de vigilancia	1	600	600
Software reconocimiento matriculas	1	1.990	1.990
PC Industrial	1	2.100	2.100
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	8.650	8.650
<b>Total</b>			<b>52.979</b>



**Ingresos.**

La estimación de los ingresos se ha realizado considerando que la apertura del parking sería de 8:00 – 21:00 horas, de lunes a viernes, y en agosto permanecería cerrado.

Estimación de ingresos de la primera planta del parking de Rectorado:

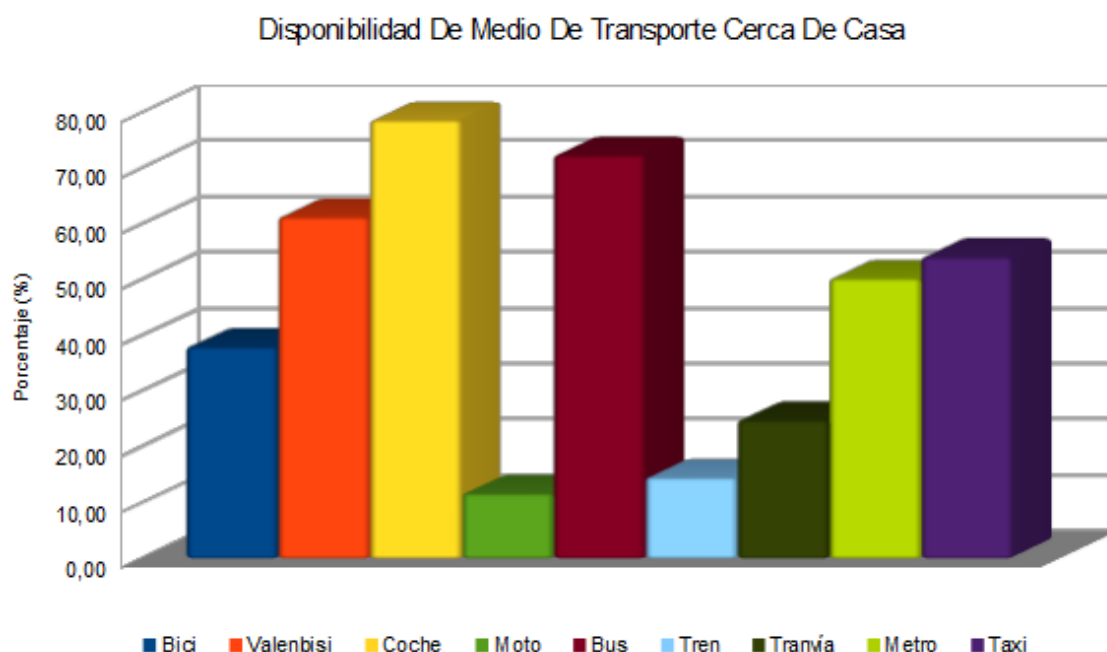
Estimación de Ingresos - Parking Rectorado					
Plazas	Horas	Precio Hora (€)	Total día (€)	Total mes (€)	Total año (€)
70	8	2,5	1.400	30.800	338.800

Estimación de ingresos de parte de la primera planta del parking del Aulario V.

Ingresos - Parking Aulario V					
Plazas	Horas	Precio Hora (€)	Total día (€)	Total mes (€)	Total año (€)
99	6	2,5	1.485	32.670	359.370



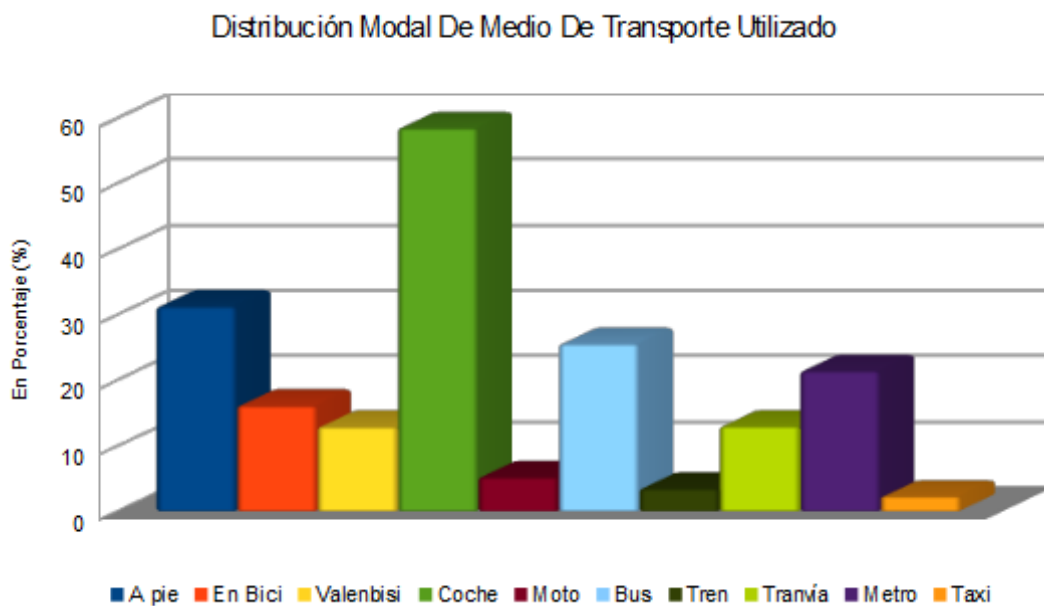
### 4.2.2 Desarrollar una aplicación para descargar en el smartphone o tablet que permita compartir el coche.



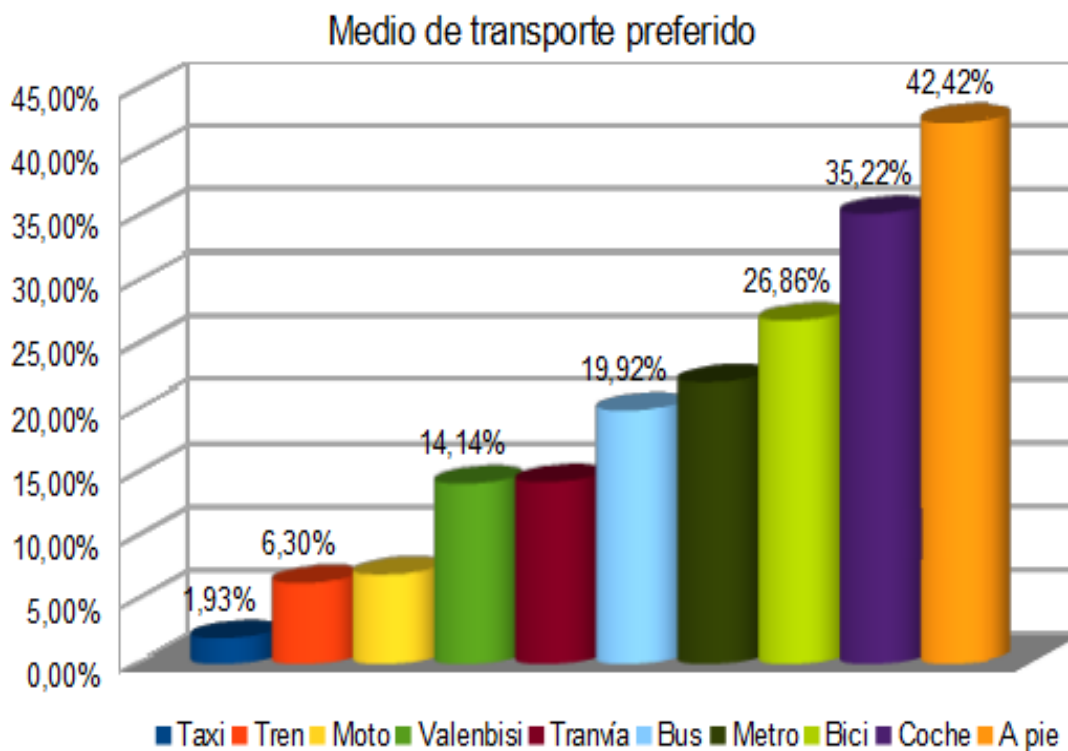
Fuente: elaboración propia

Coche como conductor, compartiría por Campus, Colectivo y Sexo(%)		
Campus	B.Ibáñez	71,67
	Tarongers	68,56
	Burjassot-Paterna	75,46
Vinculación	PAS	73,83
	PDI	70,64
Sexo	Varón	70,37
	Mujer	73,02
<b>Total</b>		<b>71,65</b>





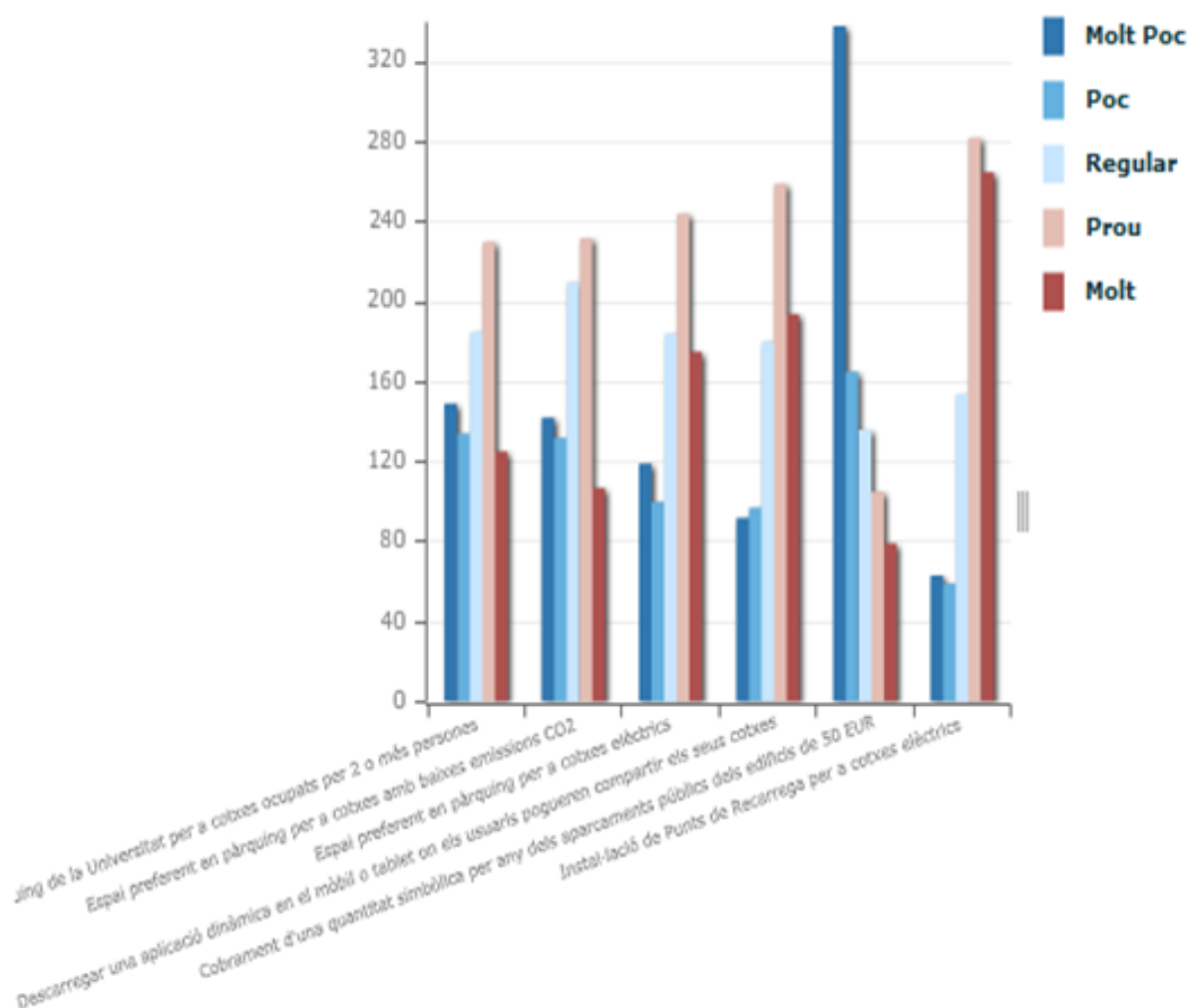
Fuente: elaboración propia



Fuente: elaboración propia



Compartiría coche como acompañante, por Campus, Colectivo y Sexo (%)		
Campus	B.Ibáñez	70,05
	Tarongers	77,66
	Burjassot-Paterna	64,79
Vinculación	PAS	74,93
	PDI	69,31
Sexo	Varón	71,46
	Mujer	70,67
<b>Total</b>		<b>71,08</b>



Fuente: elaboración propia





La aplicación inicialmente se pondría a disposición del PAS y PDI, y posteriormente se podrían crear grupos de usuarios que deseen compartir coche dentro de la UV, como ejemplos de grupos: PAS, PDI, alumnos de económicas, profesores de medicina, etc.

Más adelante incluso se podría ofrecer a otros colectivos de centros de trabajo próximos como por ejemplo, Clínica Quirón, Confederación Hidrográfica del Júcar y Ayuntamiento de Valencia.

Otra medida complementaria a esta sería dar preferencia de parking a aquellos usuarios compartan su vehículo con el mayor número de personas.

### **Inversión.**

<b>Plataforma de Coche Compartido</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Servidor	1	2.278 €	2.278 €
Windows Server 2008 R2	1	670 €	670 €
UPS 1000W	1	859 €	859 €
Monitor 19"	1	139 €	139 €
Programación Plataforma	1	12.000 €	12.000 €
Apps	1	3.800 €	3.800 €
<b>Total</b>			<b>19.746 €</b>

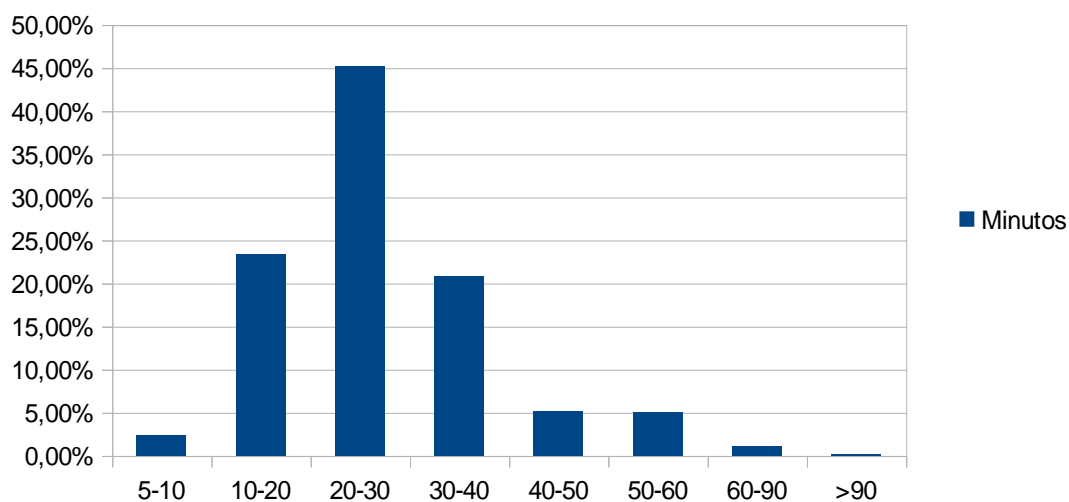


### 4.2.3 Ofrecer un servicio de lanzadera mediante autobús con servicio directo desde determinados puntos de la ciudad a los campus.

El objetivo es doble, por un lado que los trabajadores de la universidad puedan desplazarse en hasta su lugar de trabajo en un tiempo inferior a 30 minutos y que no realicen más de 1 transbordo.

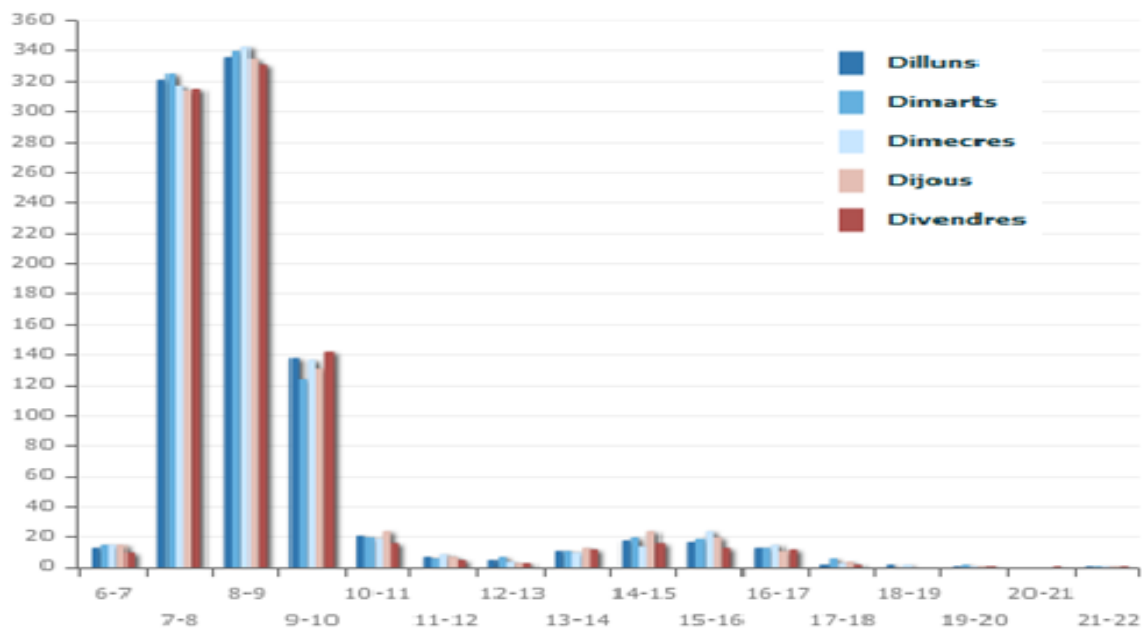
Otro objetivo que hemos marcado como importante es que el PAS y PDI pueda realizar sus desplazamientos entre los campus de Burjassot-Paterna y los de Blasco Ibáñez o Tarongers en un tiempo de menor de 15 minutos.

Tiempo Invertido En El Desplazamiento, Considerado Tolerable

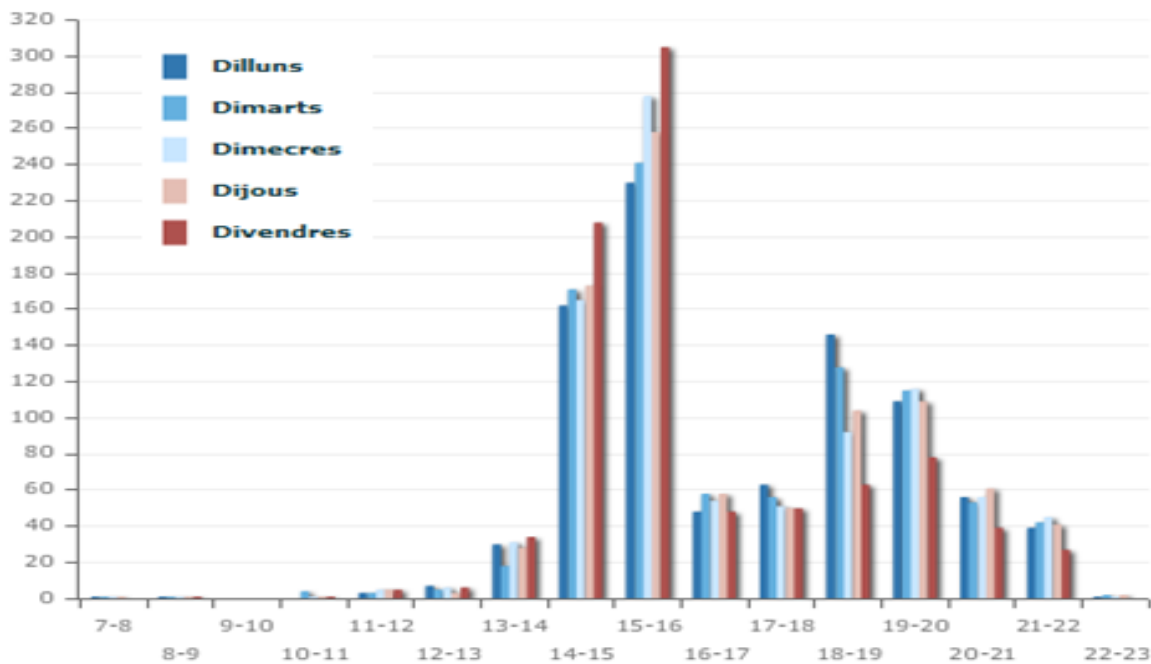


Fuente: elaboración propia





Fuente: elaboración propia



Fuente: elaboración propia



Los campus de Blasco Ibáñez , Tarongers y Burjassot-Paterna acogen a una gran cantidad de trabajadores y estudiantes.

Blasco Ibáñez	
Grandes Colectivos	Trabajadores
UV	2.000
Confederación Hidrográfica Del Júcar	1.100
Hospital Clínico	2.600
Clínica Quirón	2.700
Ayuntamiento de Valencia	500
<b>Total</b>	<b>8.900</b>

Burjassot-Paterna	
Grandes Colectivos	Trabajadores
UV	1.400
C9	1.800
<b>Total</b>	<b>3.200</b>

Tarongers	
Grandes Colectivos	Trabajadores
UV	1.400
UPV	5.500
<b>Total</b>	<b>6.900</b>

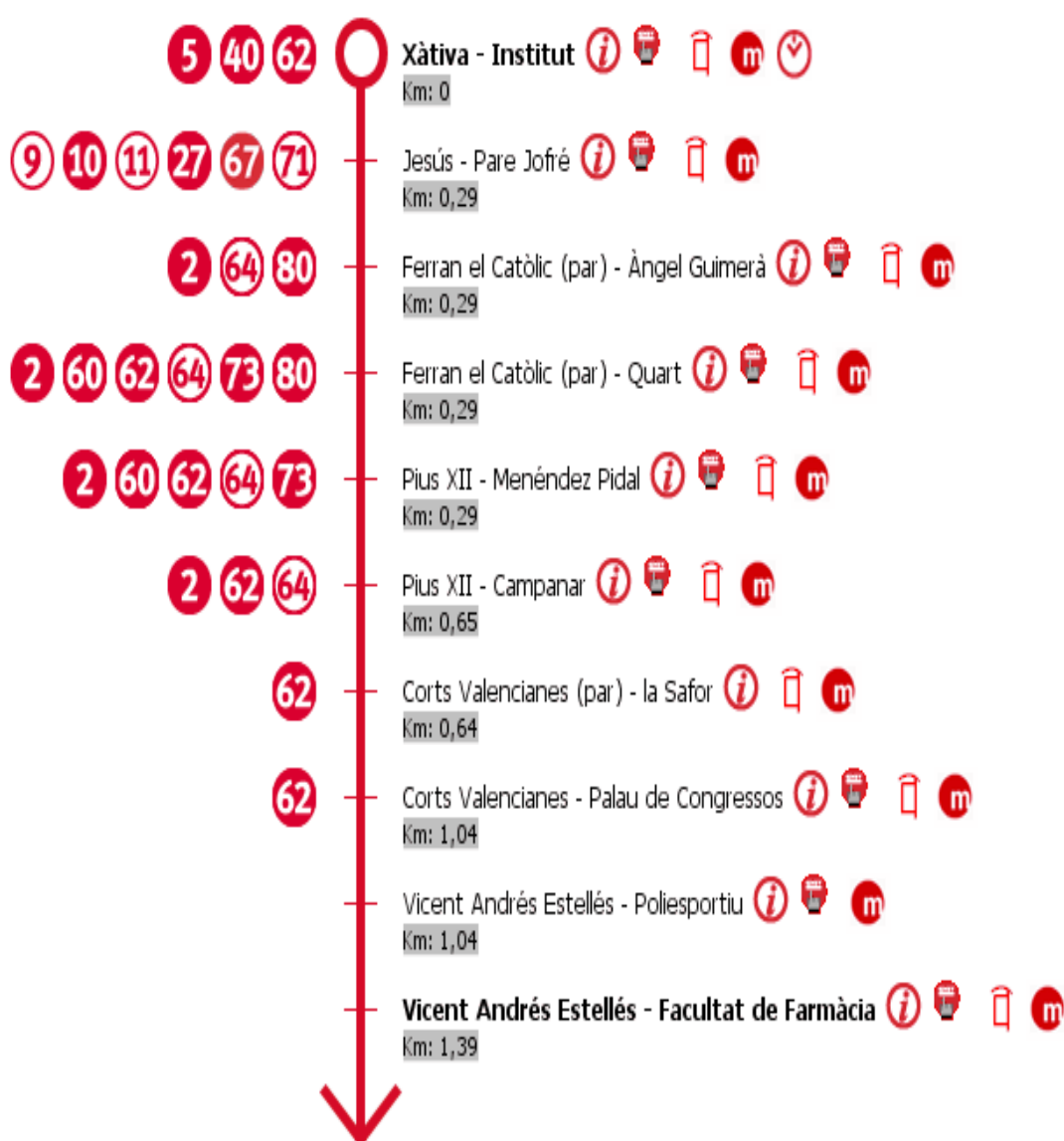
<b>Reparto de Estudiantes por Campus</b>	
<b>Campus</b>	<b>Estudiantes</b>
Blasco Ibáñez	21.815
Tarongers	10.486
Burjassot-Paterna	26.417
De Vera	40.000
<b>Total</b>	<b>98.718</b>



**Lanzaderas:**

**Campus Burjassot-Paterna**

EMT Valencia ha puesto en servicio recientemente un nuevo recorrido entre Valencia y Burjassot mucho más directo que el anterior, por tanto hay que esperar a ver cuál es la aceptación del nuevo recorrido de la línea 63, con una frecuencia de 15 minutos en horas punta.



Fuente: EMT



1-Lanzadera Metro Paterna – Campus Burjassot-Paterna – Metro Godella.

- A) Metro Paterna – Facultad Farmacia – Parque Científico – Metro Godella.
- B) Metro Paterna – Facultad Farmacia – Parque Científico.

En horario de 7:00-9:00 el autobús de 82 plazas sólo realizaría el recorrido B.

En horas punta (en las que se presta 2 servicios por hora) se realizaría un recorrido tipo A y un recorrido tipo B, con el autobús de 34 plazas. En el resto de horas se realizaría un recorrido tipo A.

7:00- 9:00, 2 servicios por hora (servicio = ida y vuelta)

9:00-14:00, 1 servicio.

14:00-16:00, 2 servicios por hora.

16:00-18:00, 1 servicios por hora.

18:00-20:00, 2 servicios por hora.

20:00-22:00, 1 servicio por hora.

Este servicio se prestaría de 7:00-9:00 con un autobús de 82 plazas entre la estación de metro Santa Rita y el campus de Burjassot-Paterna, y con un autobús de 34 pasajeros entre la estación de metro Paterna, el campus de Burjassot-Paterna y la estación de metro Godella.

Se prestarían 27 servicios por día en horarios punta, con capacidad para dar servicio a 1146 personas aproximadamente, se estima que utilizarían el servicio 600 personas, y que incluso para la personas que residan en Valencia cerca de la línea 1 podría ser interesante este servicio. En este servicio se contempla que también pueda ser utilizados por estudiantes. También se podría ofrecer a trabajadores de RTVV, trabajadores del Ayuntamiento de Paterna y trabajadores del Ayuntamiento de Godella.

El coste mensual del servicio sería de 7700€ + IVA

Abonados pagarían 10€/mes.



## **Campus Tarongers.**

1-Lanzadera RENFE Alicante – Campus Tarongers.

- a) RENFE Alicante – Guadalaviar - Facultad Ciencia Sociales – Nuevo Ayuntamiento – RENFE Alicante.

Servicios:

7:00-10:00, 2 servicios por hora (servicio = ida y vuelta)

13:00-14:00, 1 servicio por hora.

14:00-16:00, 2 servicios por hora.

16:00-18:00, 1 servicios por hora.

18:00-20:00, 2 servicios por hora.

20:00-22:00, 1 servicio por hora.

Este servicio se prestaría con un autobús de 82 pasajeros en horario de 7:00-10:00 y otro de 34 plazas en el resto de horarios.

Se prestarían 21 servicios por día en horarios punta, con capacidad para dar servicio a 798 personas aproximadamente.

Este servicio se ofrecería inicialmente también a trabajadores de la UPV

El coste mensual del servicio sería de 7744€ + IVA

Abonados pagarían 10€/mes.





### **Conexión Campus Burjassot-Paterna – Campus Tarongers – Campus B.Ibáñez.**

1-Lanzadera entre los 3 campus.

Prestar servicio de transporte entre las 7:00-22:00 entre el Campus de Burjassot-Paterna , Tarongers y Blasco Ibáñez con la frecuencia de 1 servicio (servicio = ida y vuelta)

Recorrido: Facultad Farmacia - Metro Alboraya - Campus Blasco Ibáñez – Campus Tarongers - RENFE Cabañal – Campus Tarongers - Campus Blasco Ibáñez - Metro Alboraya – Facultad Farmacia - . Se prestará 1 servicio por hora.

Servicios:

7:00-22:00 1 servicio por hora (servicio = ida y vuelta)

Este servicio se prestaría con un autobús de 34 plazas.

Se prestarían 15 servicios por día, con capacidad para dar servicio a 510 personas aproximadamente de las que estima que un 50% (265), sean nuevos abonados.

Este servicio se ofrecería a trabajadores de Hospital Clínico, Clínica Quirón, Confederación Hidrográfica del Júcar y Nuevo Ayuntamiento.

El coste mensual del servicio sería de 8800€ + IVA

Abonados pagarían 10€/mes.

Los usuarios que ya este abonados a cualquier otra lanzadera pagarían 5€/mes, por este servicio.



### Barrios del Sur de Valencia.

1-Lanzadera barrios del Sur.

Una de las zonas desde donde se realizan más desplazamientos en coche hacia Tarongers y Blasco Ibáñez, es desde los barrios de Russafa, Extramurs, y Ayora.

Servicios:

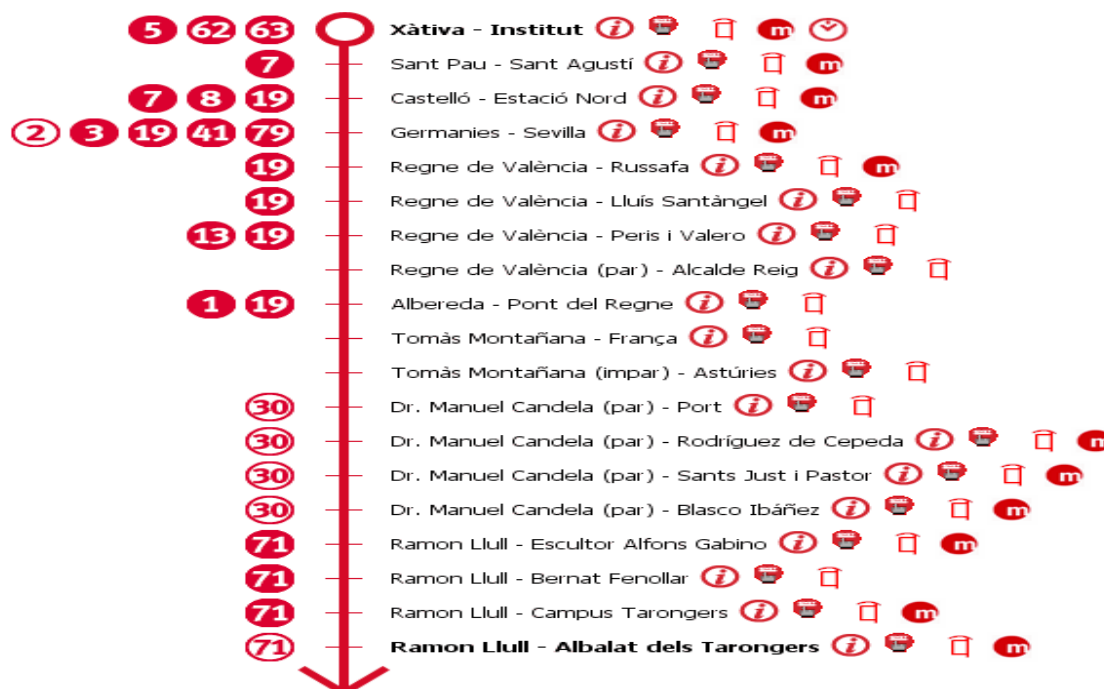
7:00-10:00, 2 servicios por hora (servicio = ida y vuelta)

14:00-22:00, 1 servicio por hora.

Recorrido: Antiguo Reino de Valencia – Tomas Montañana – Manuel Candela – Ramón LLull – Blasco Ibáñez,

Está lanzadera también daría servicio a la antigua Escuela de Magisterio.

Este servicio podría prestarlo la EMT en horarios punta, con alguna unidad de la línea 40, que realizará su recorrido habitual con menos paradas.



Fuente: EMT



### **Barrios del Norte de Valencia.**

1-Lanzadera barrios del Norte.

Otra de las zonas desde donde se realizan más desplazamientos en coche hacia Tarongers y Blasco Ibáñez, es desde los distritos de La Saïdia, y Campanar.

Servicios:

7:00-10:00, 2 servicios por hora (servicio = ida y vuelta)

14:00-22:00, 1 servicio por hora.

Recorrido: Hospital 9 de Octubre – La Fe – Menéndez Pidal – Puente del Real –Blasco Ibáñez – Ramón Llull

Este servicio podría prestarlo la EMT en horarios punta, con alguna unidad de la línea 29, con alguna modificación en su recorrido, realizando menos paradas y con una ruta más directa.



## **RENFE Cabañal.**

1-Lanzadera RENFE Cabañal – Blasco Ibáñez.

Un servicio que sería interesante para aquellos trabajadores y estudiantes que vienen del norte de Valencia y tienen como destino el campus de Blasco Ibáñez o el de Tarongers, sería la prestación de un servicio de autobús en modo lanzadera entre Blasco Ibáñez y RENFE Cabañal.

Recorrido, Avenida Blasco Ibáñez con paradas en: esquina con calle Doctor Moliner, esquina con avenida de Aragón, Esquina con calle doctor Manuel Candela RENFE Cabañal y de regreso por el otro lado de la avenida en línea con las citadas paradas.

Este servicio se podría prestar en horarios punta con unidades de la EMT que forman la línea 81, con un trayecto mucho más corto, con muchas menos paradas. Este servicio beneficiaría a trabajadores y estudiantes del L'Horta Nord, Camp de Moverde, Plana Baixa y Alta, además de los profesores y estudiantes de enfermería que realizan prácticas en el Hospital Politécnico Universitario La Fe.

## **Ingresos y gastos.**

La estimación inicial es que la ruta B que da servicio al campus de Burjassot cubra gastos al enlazar con 2 líneas de metro, en las estaciones de Metro Paterna y Metro Godella que cubren una parte importante de la comarca Camp de Turia, de la cual provienen un importante porcentaje de trabajadores.

La ruta T, que da servicio al campus de Tarongers llega casi a cubrir gastos, enlazando con RENFE Estación del Norte y RENFE Cabañal, recogiendo a los trabajadores procedentes de la Plana Baixa y Alta, Ribera Baixa y Alta y la Safor principalmente, comarcas de donde proceden buena parte de los trabajadores.



La ruta X, pretende cubrir los desplazamientos entre campus que realizan tanto PAS y PDI. Es la ruta más deficitaria ya que presumiblemente la utilizaran buena parte de los usuarios que utilicen las rutas B o T y por tanto ya abonados al servicio, y da servicio cada hora desde las 7:00-22:00, pero por otro lado pensamos que es uno de los servicios básicos que hay que ofrecer, ya que hay que facilitar al PAS y PDI los desplazamientos entre campus tan distantes a los que tienen que desplazarse por motivos laborales.

Rutas:

B: Campus Burjassot-Paterna.

T: Campus Tarongers.

X: Conexión entre Campus.

Gastos			
Ruta	Vehículo	Servicios/día	Coste Mensual
BP	Autobús 82/34 plazas	27	9.900 €
T	Autobús 82/34 plazas	9	7.700 €
X	Autobús 34 plazas	15	8.800 €
<b>Total</b>			<b>26.400 €</b>

Ingresos		
Ruta	Abonados	Ingresos
BP	960	9.600
T	720	7.200
X	265	2.650
<b>Total</b>		<b>19.450</b>

No obstante se podría prescindir de algunos servicios prestado en las horas valle (de 10:00-14:00 horas) para cubrir gastos y que sea auto sostenible.



#### 4.2.4 Potenciar el uso de la bici y bici eléctrica.

Instalar marquesinas con paneles fotovoltaicos y aerogeneradores, con capacidad para 16 bicicletas eléctricas en los siguientes campus:

Blasco Ibáñez: 16 puntos de recarga para bicis eléctricas en la biblioteca Joan Regla y 16 puntos de recarga para bicis eléctricas en la Facultad de Podología y 16 puntos de recarga para bicis eléctricas en los Aularios I, III (los paneles fotovoltaicos y aerogenerador, se instalarán en la cubierta del edificio) y 1 marquesina en el campo de deportes.

Tarongers: 2 marquesinas en la plaza Manuel Broseta y 1 marquesina en el parking de Magisterio.

Burjassot-Paterna: 1 marquesina en el parking, junto a la biblioteca Eduard Boscà, 1 marquesina en el parking de la ETSE y una marquesina en el parque científico.

<b>Marquesinas con 16 puntos de recarga para bicis, con paneles fotovoltaicos y aerogenerador</b>			
<b>Campus</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Campus Blasco Ibáñez	4	18.700 €	74.800 €
Campus Tarongers	3	18.700 €	56.100 €
Campus Burjassot-Paterna	3	18.700 €	56.100 €
<b>Total</b>			<b>187.000 €</b>

Facilitar al PAS y PDI bicis eléctricas para sus desplazamientos entre centros.

Para facilitar los desplazamientos entre centros a los trabajadores de la Universidad, se propone el tipo triciclo por ser más cómodas al no tener que apoyar el pie en el suelo en cada parada, por ser más singulares y por permitir transportar paquetes más cómodamente en caso necesario. La distribución que bicis que se propone inicialmente es 4 bicis por marquesina o localización de puntos de recarga, que hacen un total de 36 bicis entre los 3 campus.



Está media aparte de facilitar los desplazamientos entre campus, permitirá que el personal tenga experiencias reales en el día a día y favorecerá que muchos de los que tienen su residencia en la ciudad de Valencia lo vean como una alternativa viable para sus desplazamientos diarios hasta el lugar de trabajo. También mejorará la imagen de la Universidad de cara a la potenciación y consecución de la sostenibilidad en movilidad.

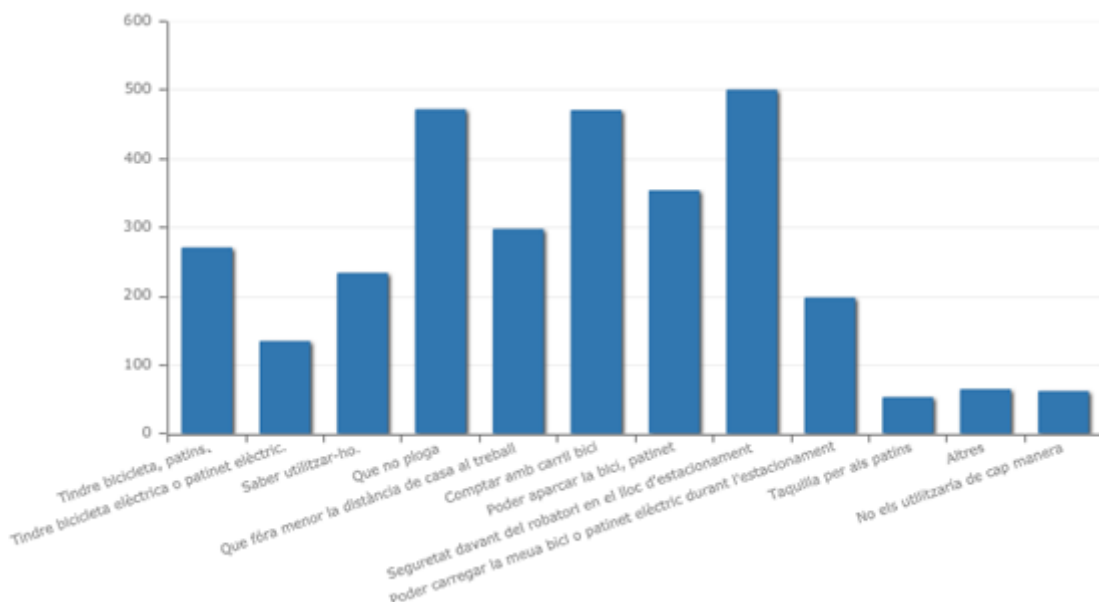
En los parkings con acceso reservado de la Universidad, destinar plazas de parking para estacionar bicis de PAS y PDI:

Blasco Ibáñez: Rectorado con 20 plazas, Aulario V con 40 plazas..

Tarongers: Derecho con 20 plazas, Económicas con 20 plazas.

Burjassot-Paterna: Biblioteca Eduardo Boscà con 10 plazas, Facultad de Farmacia con 10 plazas y la ETSE con 10 plazas.

Dotar de seguridad las zonas destinadas al estacionamiento de bicis y bicis eléctricas que se encuentren tanto en exterior como en interior de parking ya que la opción que más usuarios eligieron para utilizar los modos de transporte alternativos fue “la seguridad contra el robo en el lugar de estacionamiento.



Fuente: elaboración propia.



Instalar cámaras de alta resolución con zoom y movimiento vertical y horizontal en las zonas de estacionamiento de bicis, ya sean convencionales o eléctricas.

Dotar de personal de vigilancia adicional para poder realizar un mejor seguimiento de la seguridad de las bicis, y para permitir realizar salidas en caso necesario estando siempre en comunicación con el personal del control de monitores de vigilancia.

Otras medidas complementarias son:

Pedir al ayuntamiento que Valencia ofrezca una malla cerrada directa mediante la utilización de carril bici y ciclo calles.

Solicitar al ayuntamiento de valencia servicios adicionales de valenbisi en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, ya que en horas punta de llegada a los campus faltan puntos de anclaje de bicis y en horas punta de salida faltan bicis.

**Inversión a realizar:**

1. Aparca bicis.

Aparcabicis para parking con acceso restringido UV			
Concepto	Cantidad	Coste Unitario	Coste
Aparca bicis modelo U-Invertida	83	41,62 €	3.454,46 €
Instalación de aparca bicis	83	12,49 €	1.036,34 €
Total			4.490,80 €





2. Marquesinas con paneles fotovoltaicos y aerogenerador con capacidad para 16 bicicletas eléctricas:

Campus de Blasco Ibáñez:

<b>Marquesinas con 16 puntos de recarga para bicis, con paneles fotovoltaicos y aerogenerador</b>			
<b>Campus</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Campus Blasco Ibáñez	3	18.700 €	56.100 €
Campus Tarongers	3	18.700 €	56.100 €
Campus Burjassot-Paterna	3	18.700 €	56.100 €
<b>Total</b>			<b>168.300 €</b>

3. Alquiler de bicicletas eléctricas para desplazamientos entre centros de PAS y PDI.

<b>Alquiler bicicletas eléctricas para desplazamientos entre centros</b>				
<b>Campus</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Alquiler Mensual</b>	<b>Total Mensual</b>	<b>Total Anual</b>
Campus Blasco Ibañez	12	150 €	1.800 €	18.000 €
Campus Tarongers	12	150 €	1.800 €	18.000 €
Campus Burjasot-Paterna	12	150 €	1.800 €	18.000 €
<b>Total</b>			<b>5.400 €</b>	<b>54.000 €</b>



4. Dotar de vigilancia adicional las zonas de estacionamiento de bicicletas.

<b>Blasco Ibáñez - Vigilancia para proyecto Safe Bike</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste €</b>
Cámara IP Auto tracking Zoom	7	863	6.041
Monitor de vigilancia	1	600	600
Grabador digital autónomo de vídeo, 16 canales	1	651	651
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	6.161	6.161
<b>Total</b>			<b>13.453</b>

<b>Tarongers - Vigilancia para proyecto Safe Bike</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste €</b>
Cámara IP Auto tracking Zoom	12	863	10.356
Monitor de vigilancia	1	600	600
Grabador digital autónomo de vídeo, 16 canales	1	651	651
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	6.161	6.161
<b>Total</b>			<b>17.768</b>

<b>Burjassot-Paterna - Vigilancia para proyecto Safe Bike</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste €</b>
Cámara IP Auto tracking Zoom	5	863	4.315
Monitor de vigilancia	1	600	600
Grabador digital autónomo de vídeo, 16 canales	1	651	651
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	6.161	6.161
<b>Total</b>			<b>11.727</b>



<b>A.E. Magisterio - Vigilancia para proyecto Safe Bike</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste €</b>
Cámara IP Auto tracking Zoom	6	863	5.178
Monitor de vigilancia	1	600	600
Grabador digital autónomo de vídeo, 16 canales	1	651	651
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	6.161	6.161
<b>Total</b>			<b>12.590</b>

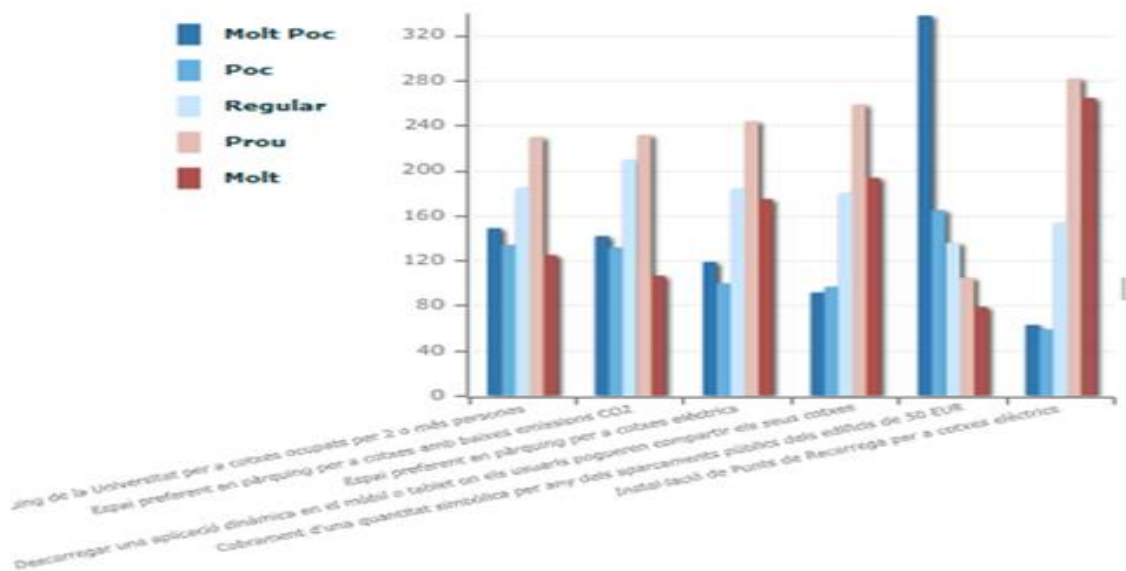
<b>INTRAS - Vigilancia para proyecto Safe Bike</b>			
<b>HW/SW</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste €</b>
Cámara IP Auto tracking Zoom	2	863	1.726
Instalación de todo el sistema y puesta a punto	1	518	6.161
<b>Total</b>			<b>7.887</b>

**Gasto.**

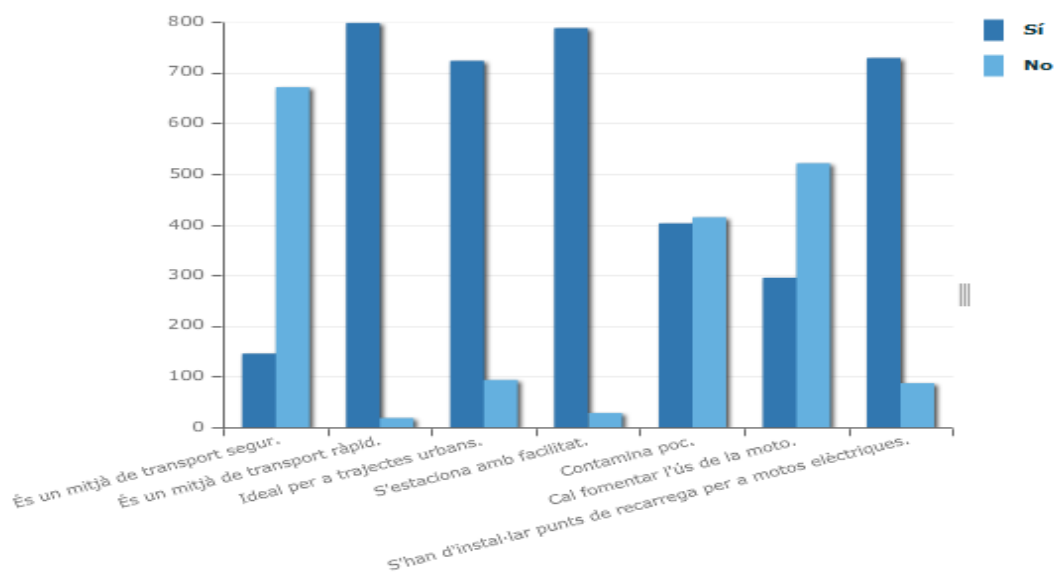
<b>Servicio de Vigilancia Adicional por Campus</b>			
<b>Campus</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste Mensual</b>
Blasco Ibáñez	2	2.142 €	4.284 €
Tarongers	2	2.142 €	4.284 €
Burjassot-Paterna	2	2.142 €	4.284 €
<b>Total</b>			<b>12.852 €</b>

### 4.2.5 Dotar de un mínimo de infraestructura las zonas de aparcamiento para que los usuarios de vehículos eléctricos puedan recargarlos.

-La gran mayoría de los encuestados opinan que hay que fomentar la instalación de puntos de recarga eléctrica para motos y coches eléctricos.



-Lo que opinan los usuarios sobre las medidas que hay que fomentar en cuanto a la moto se refiere.



Fuente: elaboración propia.



**Inversión a realizar:****Campus de Blasco Ibáñez.**

Instalación de puntos de recarga en parking de Rectorado, para coche, moto, ciclomotor y bici, todos eléctricos, colocando placas solares fotovoltaicas sobre la cubierta de Facultad de Podología.

<b>Parking Rectorado</b>			
<b>Concepto</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	2	3.000 €	6.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	12.753 €	12.753 €
<b>Total</b>			<b>59.983 €</b>

Instalación de puntos de recarga en parking del Aulario V, para coche, moto, ciclomotor y bici, todos eléctricos, con instalación de placas fotovoltaicas sobre cubierta del aulario.

<b>Parking Aulario V</b>			
<b>Concepto</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	1	3.000 €	3.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	11.853 €	11.853 €
<b>Total</b>			<b>56.083 €</b>



**Campus de Tarongers.**

Instalación de puntos de recarga en parking de nuevo aulario junto a Magisterio para coche, moto, ciclomotor y bici, todos eléctricos, con instalación de placas fotovoltaicas sobre cubierta del aulario.

<b>Nuevo Parking Aulario Magisterio</b>			
<b>Concepto</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	1	3.000 €	3.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	11.853 €	11.853 €
<b>Total</b>			<b>56.083 €</b>

Instalación de puntos de recarga en el parking de la biblioteca Gregori Maians.

<b>Parking Biblioteca Gregori Maians</b>			
<b>Concepto</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Coste Unitario</b>	<b>Coste</b>
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	2	3.000 €	6.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	12.753 €	12.753 €
<b>Total</b>			<b>59.983 €</b>

### Campus Burjassot-Paterna

Instalación de puntos de recarga en el parking de la biblioteca Eduardo Boscà para coche, moto, ciclomotor y bici, todos eléctricos, con placas solares fotovoltaicas instaladas en la cubierta.

Parking Biblioteca Eduardo Boscà			
Concepto	Cantidad	Coste Unitario	Coste
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	2	3.000 €	6.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	12.753 €	12.753 €
<b>Total</b>			<b>59.983 €</b>

Instalación de puntos de recarga en el parking de la ETSE, destinados para vehículos eléctricos de alumnos.

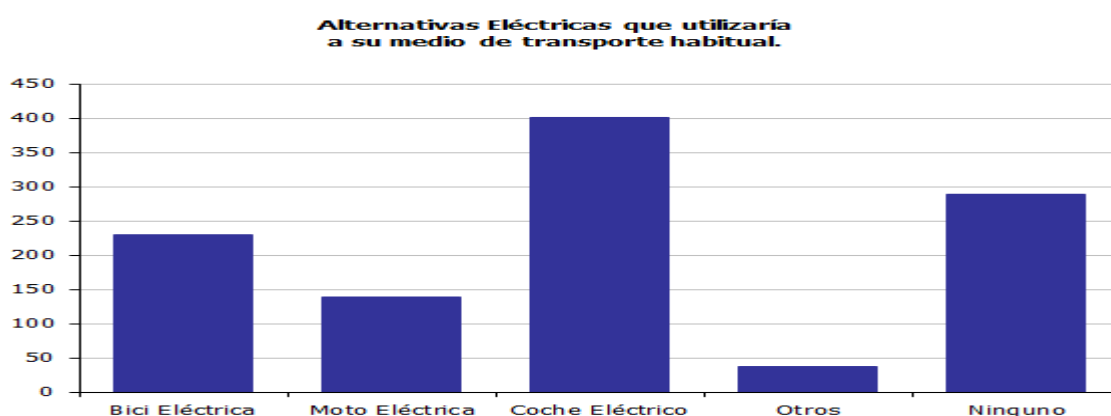
Parking Exterior ETSE			
Concepto	Cantidad	Coste Unitario	Coste
Placa Solar Fotovoltaica 250W, 24V	66	250 €	16.500 €
Batería Monoblock 6V 266Ah	24	154 €	3.696 €
Inversor 5kw, autoconsumo, red y baterías	3	5.438 €	16.314 €
Punto de Recarga 2 x (230V, 16A)	2	3.000 €	6.000 €
Punto de Recarga 1 x (230V, 6A)	8	590 €	4.720 €
Instalación y puesta a punto	1	12.753 €	12.753 €
<b>Total</b>			<b>59.983 €</b>



#### 4.2.6 Facilitar coches eléctricos para desplazamientos entre centros.

Inicialmente se ha planteado la opción del servicio de lanzadera para el transporte entre centros, sobre todo para comunicar el campus de Burjassot-Paterna con los de Blasco Ibáñez y Tarongers. Otra forma de prestar este servicio, sobre todo en horas valle (10:00-14:00), sería mediante coches eléctricos que se reservarían previamente a través de una aplicación informática y que admitiría en cada hora de salida la ocupación de hasta 4 usuarios.

Este tipo de servicio resulta muy interesante en caso de autobuses con ocupación inferior al 60%, ya que desde el punto de vista de emisiones contaminantes dejaría de tener sentido respecto a un coche eléctrico ocupado desde 1 hasta 4 personas. También fomentaría la cultura del vehículo eléctrico.



Fuente: elaboración propia.

#### Gasto:

Alquiler vehículo eléctrico para desplazamiento entre centros			
Campus	Cantidad	Coste Mensual	Coste
Campus Blasco Ibáñez	4	300 €	1.200 €
Campus Tarongers	4	300 €	1.200 €
Campus Burjassot-Paterna	4	300 €	1.200 €
<b>Total</b>			<b>3.600 €</b>





#### 4.2.7 Control de flota y carga.

Para informar al usuario de la ubicación en tiempo real del autobús en el que tiene realizada la reserva, poder realizar una consulta de las bicicletas eléctricas disponibles o de coches eléctricos, como de poder cancelar una reserva de plaza de autobús y que este pueda evitar un desplazamiento innecesario, necesitamos tener una plataforma de control de flota y desarrollar unas aplicaciones que los usuarios puedan consultar a través de sus ordenadores, smartphones o tablets.

Para realizar el control de posicionamiento se necesita una plataforma de gestión por un lado y por otro, en los coches y autobuses un dispositivo que actualice su posición en el intervalo programado. En el tema de las bicis este control se realizaría sobre los estacionamientos comunicando la disponibilidad o no en el momento de realizar la consulta. Los operadores están interesados en este tipo de dispositivos de control y estarían dispuestos a cofinanciar parte del proyecto de gestión de flota. También se aprovecharía esta plataforma para monitorizar la gestión de recarga de vehículos eléctricos.

#### Inversión

Plataforma de Gestión de Flota y de Carga			
HW/SW	Cantidad	Coste Unitario	Coste
Servidor	2	2.278 €	4.556 €
Windows Server 2008 R2	2	670 €	1.340 €
UPS 1000W	2	859 €	1.718 €
Monitor 19"	2	139 €	278 €
Plataforma de Gestión de Flota	1	54.600 €	54.600 €
Plataforma de Gestión de Carga	1	16.400 €	16.400 €
Apps	2	3.800 €	7.600 €
<b>Total</b>			<b>86.492 €</b>



#### 4.2.8 Carril bici.

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que se permita la circulación por el carril bus a las bicis eléctricas en las grandes vías además de en las calles Guillem de Castro, Colón, Padre Montañana, Manuel Candela, Ramón Llull y Doctor Moliner , siendo la prioridad para circular por este carril siempre será del autobús y del taxi, con la finalidad de que los usuarios puedan enlazar rápidamente con el viejo cauce, la vía más segura y que mayor velocidad permite para rodar. El viejo cauce es una vía ideal para que se convierta en el eje de los desplazamientos a los campus. La prioridad para circular por este carril siempre será del autobús y del taxi.

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que se permita la circulación por el carril bus que va desde la rotonda de la avenida de los Naranjos hasta el final de la avenida Hermanos Machado en la que se coge el carril bici que da acceso al municipio de Burjassot. La prioridad para circular por este carril siempre será del autobús y del taxi y para no entorpecer la circulación, se crearán cada 500 metros una entrada a la acera. Para poder compatibilizar este uso compartido sin entorpecer la circulación del autobús, instalar en el suelo del carril bus señalizadores luminosos que comenzarán a parpadear cuando detecten los autobuses o taxis que circulen por dichos carriles a una distancia de 1 km y dejarán de hacerlo en cuanto salgan de ese carril.

Esto convertiría a la ronda norte en una vía rápida para comunicar los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez con el de Burjassot Paterna, permitiendo circular a las bicicletas a 30 hm/h.

El segundo municipio en número de habitantes de la provincia de Valencia y muy próximo al campus de Burjassot-Paterna, dispone sólo de una pasarela que lo conecte con dicho campus. Se propone que se coordinen acciones con el Ayuntamiento de Paterna y de Valencia, para comunicar dicho municipio con el campus de Burjassot-Paterna, mediante ciclo calle y carril bici. La propuesta consiste en:



- a) Señalizar el viaducto que un Paterna con Benimámet con indicadores advirtiendo la circulación de ciclistas, y en horas punta inicialmente dotar de presencia policial las rotondas que comunican dicho viaducto.
- b) Prolongar el carril bici que llega hasta el velódromo Luis Puig con la calle Campamento.
- c) Permitir utilizar las vías del tranvía para atravesar el túnel que discurre por debajo de la CV-35.
- d) Crear un paso de peatones ente la vía del tranvía y el cementerio, para que puedan cruzar las bicis al campus con seguridad.

La circulación por la citada vía del tranvía, sólo podrá realizarse cuando no se preste servicio hasta la Feria de Muestras, y para comunicarlo a los usuarios se instalarán en un lateral del suelo de la vía indicadores luminosos que parpadearán cuando se active el servicio por dicha vía, similar al sistema propuesto para el carril bus, o mediante un indicador luminoso fijado a alguno de los postes del tendido del tranvía..

Este tramo de “carril bici” podría también ser aprovechado por los estudiantes/trabajadores procedentes del municipio vecino de Manises.



### 4.2.9 Aparcabicis.

#### Campus Blasco Ibáñez.

Cambiar los siguientes aparcabicis:

Aparcabicis a sustituir en Campus Blasco Ibáñez			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
F. Medicina - Cafetería	Resorte	5	UV
F. Podología	Resorte	4	UV
Aulario I	Resorte	3	UV
Pabellón Polideportivo	Doble Horquilla	10	UV
Pistas Atletismo	Western	3	UV

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que cambie los siguientes aparcabicis.

Aparcabicis a sustituir en Campus Blasco Ibáñez			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Clínicas Guardia Civil	Western	2	Vía pública
Aulario V	Resorte	4	Vía pública

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que instale los siguientes aparcabicis.

Aparcabicis a instalar en Campus Blasco Ibáñez			
Centro	Lugar	Cantidad	Lugar
F. Medicina	Izquierda de puerta principal	15	Vía pública
Rectorado	Derecha de puerta principal	15	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo 1	Junto a oficinas Corte Inglés	10	Vía pública



**Campus Tarongers.**

Instalar los siguientes aparcabicis

Aparcabicis a instalar en Campus Tarongers			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
INTRAS	U Invertida	8	UV

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que cambie los siguientes aparcabicis.

Aparcabicis a sustituir en Campus Blasco Ibáñez			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Calle Albalat dels Tarongers	Trinchera	44	Vía Pública

**Campus Burjassot-Paterna**

Cambiar los siguientes aparcabicis:

Aparcabicis Campus Burjassot-Paterna			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Parque Científico	Peine	6	UV
	Cricket	21	UV
IATA-ICMUV	Peine	3	UV
	Resorte	4	UV
F. Matemáticas	Cobra	7	UV
Biblioteca Eduard Boscà	Cobra	24	UV



Instalar los siguientes aparcabícis.

Aparcabícis Campus Burjassot-Paterna			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Parque Científico	U Invertida	6	UV

Solicitar al ayuntamiento de Burjassot que instale los siguientes aparcabícis.

Aparcabícis Campus Burjassot-Paterna			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Farmacia	U Invertida	12	Vía Pública

### Campus Tarongers.

Cambiar los siguientes aparcabícis:

Aparcabícis a sustituir en A.E. Magisterio			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Master Magisterio	Horquilla	17	UV

Solicitar al ayuntamiento de Valencia que cambie los siguientes aparcabícis.

parcabícis a sustituir en Diseminados			
Centro	Modelo	Cantidad	Lugar
Fundación Amadeo Saboya	Western	1	Vía Pública
Botánico	Western	1	Vía Pública
Escuela Enfermería La Fe	Western	6	Vía Pública



#### 4.2.10 La motocicleta.

Recomendamos que se solicite al ayuntamiento de Valencia que reserve espacio para el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.

En general en los campus, hay pocas plazas reservadas para motocicletas y ciclomotores.

##### **Campus de Blasco Ibáñez:**

Solicitar al ayuntamiento de Valencia. que dedique plazas reservada para estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.

<b>Solicitar zona reservada parking motos en campus Blasco Ibáñez</b>			
<b>Centro</b>	<b>Lugar</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Lugar</b>
F. Medicina	Izquierda de puerta principal	10	Vía pública
Rectorado	Derecha de puerta principal	10	Vía pública
F. Psicología	Junto a parada del autobús	10	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo 1	Junto a oficinas Corte Inglés	10	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo	Frente Odontología	5	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo	Frente a campo de deportes	10	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo	Frente a Aulario V	10	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo	Frente a Aulario I	5	Vía pública
C/ Menéndez Pelayo	Frente a Aulario III	5	Vía pública

##### **Campus de Tarongers.**

En las Facultades de Ciencias Sociales y Magisterio, no hay zonas reservadas para motos, proponemos reservar en el nuevo parking que hay junto al Aulario Oeste plazas para motocicletas.



<b>Crear zona reservada parking de motos en el campus de Tarongers</b>			
Centro	Lugar	Cantidad	Lugar
	Las dos plazas más próximas a la cafetería		
Aulario Oeste	de las filas 2ª,3ª, 4ª, 5ª, 6ª y 7ª	24	UV
	para estacionamiento de motos transversal		
INTRAS	Entre tragaluces del parking	10	UV

### **Campus de Burjassot-Paterna.**

No hay reservadas plazas para el estacionamiento de motos en el campus, excepto en el parque científico y en IATA y ICMUV.

Reservar en los parkings plazas para el estacionamiento de motocicletas:

<b>Crear zona reservada parking de motos en el campus de Burjassot-Paterna</b>			
Centro	Lugar	Cantidad	Lugar
Biblioteca Eduard Boscà	Izquierda de puerta principal	8	UV
Parte posterior nueva cafetería	Lo más próximo a garita del vigilante	8	UV
F. Biología	Junto al paso de peatones	8	UV
ETSE	Parking exterior, junto al acceso lateral	8	UV
IATA-ICMUV	En zona video vigilada	8	UV

Solicitar al ayuntamiento de Burjassot la creación de plazas reservadas para el estacionamiento de motocicletas:

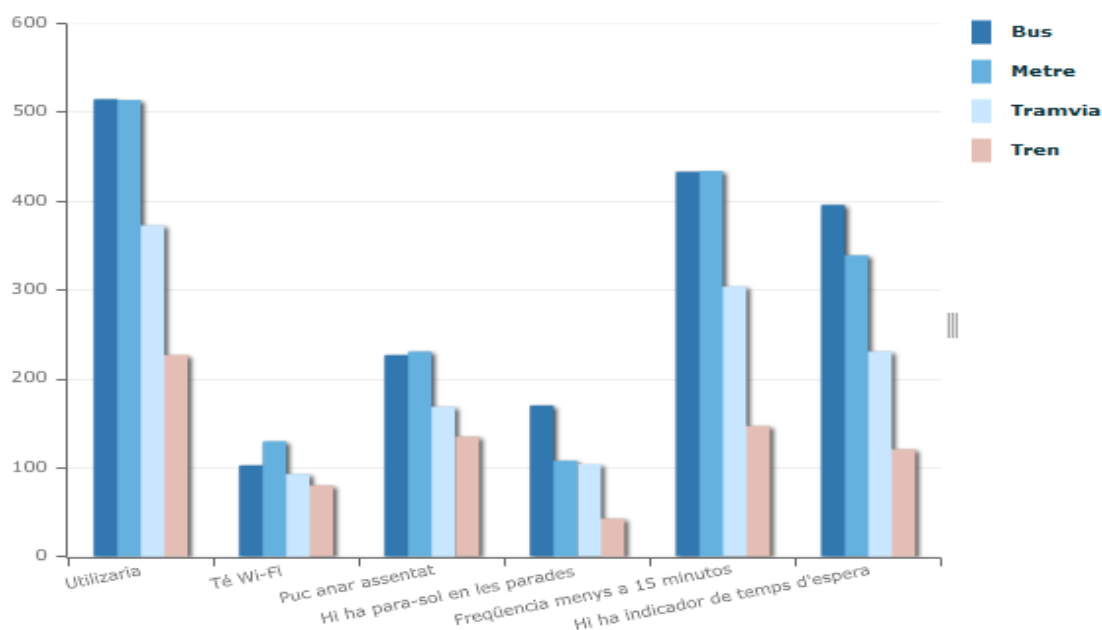
<b>Solicitar zona reservada parking motos en campus Burjassot-Paterna</b>			
Centro	Lugar	Cantidad	Lugar
F. Farmacia	Junto a puerta principal	12	Vía pública
Edificio de Investigación	Junto a puerta principal	8	Vía pública



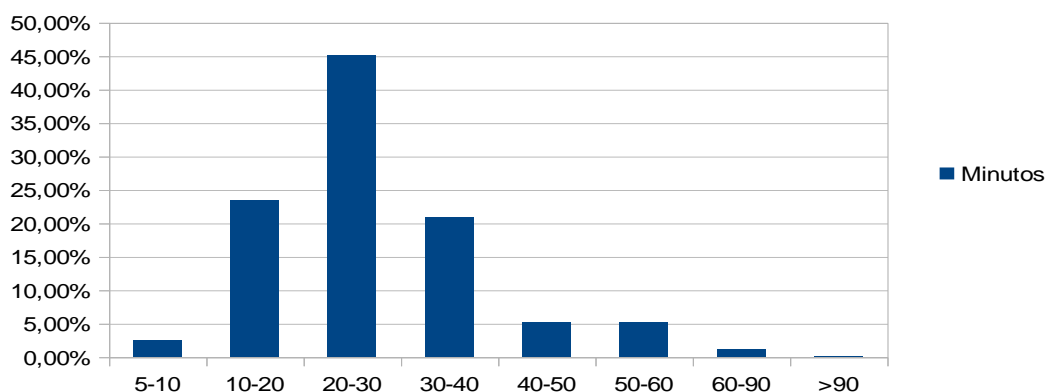


### 4.2.11 Transmitir a las empresas de transporte público FGV y EMT.

Transmitir que el colectivo formado por PAS y PDI, valora por encima de todo (unos para seguir utilizando y otras para cambiar su actual medio de transporte) que haya una frecuencia de servicio menor a 15 minutos y que se indique el tiempo de espera. Hay un potencial 38% del colectivo de trabajadores de la UV que estarían dispuestos a dejar su coche y utilizar el transporte público.



Tiempo Invertido En El Desplazamiento, Considerado Tolerable



Fuente: elaboración propia.



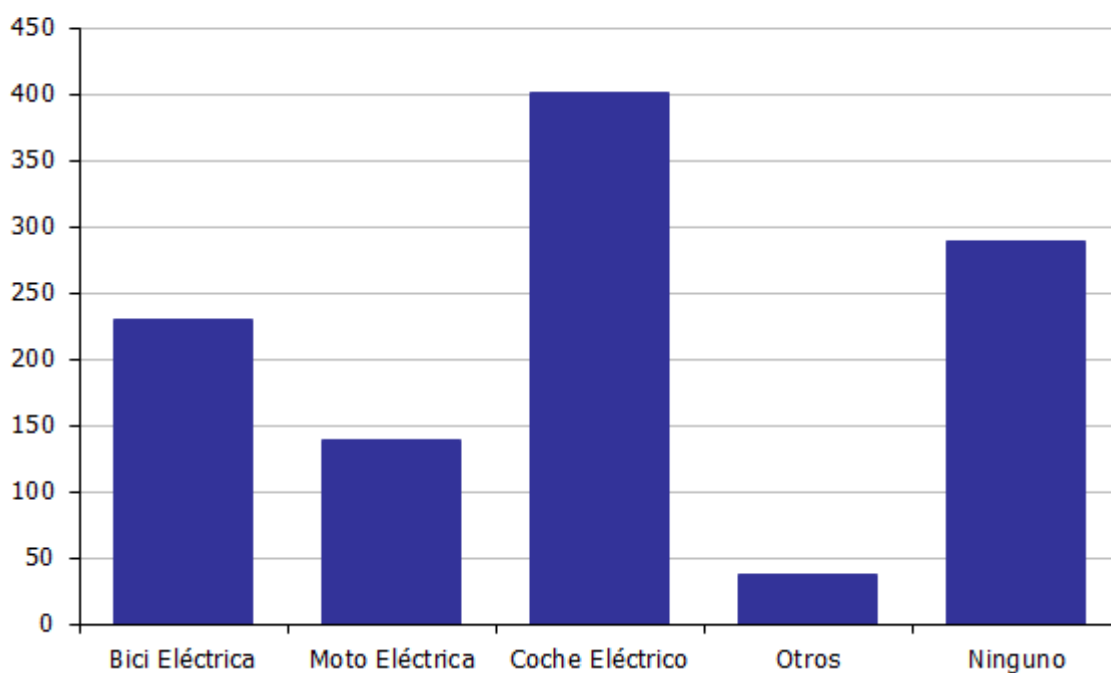
#### 4.2.12 Solicitar a FGV.

Solicitar a FGV que en horas punta dedique un vagón con preferencia para usuarios con bici que suban o bajen en estación de exterior o en la estación de Alameda.

#### 4.2.13 Llegar a un acuerdo con alguna empresa de Mobility Sharing

Llegar a acuerdos con alguna empresa de Mobility Sharing, para que el personal de la Universidad de Valencia que utilice la modalidad del alquiler por horas en algún medio de transporte eléctrico, reciban un descuento adicional en sus tarifas.

**Alternativas Eléctricas que utilizaría a su medio de transporte habitual.**



Fuente: elaboración propia.



#### 4.2.14 Solicitar a la Consellería de Infraestructuras y Transporte.

Para mejorar la competitividad y el atractivo del tranvía el primer y más importante factor es, la reducción del tiempo del trayecto, y el segundo el incremento del material móvil, que debería permitir mejorar las frecuencias, al menos en las horas punta.

Solicitar que se implante la prioridad semafórica del tranvía en la ciudad de Valencia al menos en las horas punta.

La integración tarifaria es la inclusión de Renfe Cercanías dentro del esquema, de forma que con un único título de transporte, y cierto ahorro para el usuario, que pudiera traspasar desde RENFE Cercanías a Metrovalencia, Metrobús y la EMT.







## Bibliografía

AVM. (2010). Informe de gestión 2010. Valencia.

Ayuntamiento de Valencia. (23 de Junio de 2010). Ordenanza de circulación.

Ayuntamiento de Valencia. (2012). Recull Estadístic de la ciudad de Valencia 2012.

ceoe. (julio de 2009). Memorándum: el sector del transporte en España.

FEMP. (Octubre de 2009). Factores determinantes del transporte público colectivo en España.

FEMP. (2010). La estrategia española de movilidad sostenible y los gobiernos locales.

Fundación Entorno. (2008). Cambio climático en la Comunidad Valenciana.

Fundación Repsol. (2011). Eficiencia energética e intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero en España y la UE-15 2011. Estudio Técnico.

IDAE. (Octubre de 2005). Combustibles y vehículos alternativos.

IDAE. (Noviembre de 2007). Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España.

IDAE. (2011). Plan de ahorro y eficiencia energética 2011-20.

Ministerio de Fomento. (Julio de 2010). El transporte urbano y metropolitano en España.

Ministerio de Fomento. (abril de 2011). Observatorio de la movilidad metropolitana.

OSE. (2011). Sostenibilidad en España 2011.



Regidoria de Qualitat Mediambiental, Ajuntament de Valencia. (2008). Retos Generales de la sostenibilidad en el municipio.

Reig, M. P. (1999). *Historia de la Universidad de Valencia. Volumen 3*. Valencia: Servei de Publicacions de la Universitat de València. Patronat Cinc Segles.

RENFE. (2009). Informe anual 2009.

Servei d'Anàlisi i Planificació (SAP), UV. (2007). *Recull De Dades Estadístiques 05-06*. Valencia.

Servei d'Anàlisi i Planificació (SAP), UV. (2012). *Recull de Dades Estadístiques Curs 10-11*. Valencia.

Servei de seguretat, salut i qualitat ambiental, UV. (2006). Informa sobre l'estat dels aparcabiscis a la UV. Valencia.

Universitat de València, Departament de Geografia junto con el Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local. (2006). Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad. Valencia.

