Tema Ingeniería



Noviembre de 2024

Estudio de Movilidad de la Universitat de València

Análisis y diagnóstico

VNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Contenido

Índice

1 Introducción y antecedentes 17
2 Metodología 19
2.1 Estructura del documento 19
2.2 Fuentes de información 19
2.3 Participación pública 20
2.4 Visitas de campo 20
2.5 Encuestas de movilidad 20
2.5.1 Objetivos 20
2.5.2 Desarrollo y puesta en marcha 21
2.5.3 Muestra 22
2.5.4 Modelo de encuesta 24
3 Caracterización territorial y demográfica 42
3.1 Ámbito de estudio 42
3.2 La UV y sus campus 50
3.2.1 Campus Tarongers 52
3.2.2 Campus Blasco Ibáñez 54
3.2.3 Campus Burjassot-Paterna 55
3.2.4 Campus Ontinyent 57
3.3 Análisis demográfico 58
3.3.1 Composición 59
3.3.2 Edad y género 60
3.3.3 Evolución de la población 63
4 Sistema de movilidad UV 72
4.1 Análisis de los resultados de las encuestas de movilidad 72
4.1.1 Distribución por edad, género y colectivo de la población universitaria 72
4.1.2 Lugar de residencia 81
4.1.3 Caracterización de los viajes 88
4.1.4 Horarios de entrada y salida 100

4.1.5 Valoración de la movilidad dentro del campus 103
4.1.6 Desplazamientos 106
4.1.7 Movilidad peatonal 114
4.1.8 Movilidad ciclista y VMP 118
4.1.9 Movilidad en Transporte Público 130
4.1.10 Movilidad en vehículo privado 156
4.2 Análisis de los Trabajos de Campo 171
4.3 Entrevistas a Entes Implicados 189
4.4 Políticas de transporte 190
5 Oferta de transporte 193
5.1 Movilidad peatonal y accesos 193
5.1.1 Campus de Tarongers 193
5.1.2 Campus de Blasco Ibáñez 197
5.1.3 Campus de Burjassot-Paterna 202
5.1.4 Campus d'Ontinyent 207
5.2 Red ciclista 209
5.2.1 Características de la red ciclista 210
5.2.2 Aparcabicis y ValenBici 220
5.2.3 Intermodalidad 224
5.3 Red de transporte público 225
5.3.1 de Cercanías y Trenes Regionales 225
5.3.2 Red de Metro de València 231
5.3.3 Red de autobuses urbanos de València 236
5.3.4 Red de autobuses interurbanos 257
5.3.5 Tarifas 269
5.4 Movilidad compartida 283
5.5 Red viaria 284
5.5.1 Caracterización del viario del ámbito 284
5.5.2 Aparcamiento 298
5.5.3 Tráfico 315
5.5.4 Accidentalidad 322

6 Impactos sociales y ambientales de la movilidad 327
6.1 Consumo energético y emisiones de la movilidad 327
6.1.1 Metodología 327
6.1.2 Consumo energético y emisiones de la movilidad actual 331
6.2 Costes sociales y ambientales 334
6.2.1 Costes internos 334
6.2.2 Costes externos 334
7 Diagnóstico 336
7.1 Diagnostico Integral por Campus 336
7.1.1 Campus de Burjassot-Paterna 336
7.1.2 Campus de Tarongers 341
7.1.3 Campus de Blasco Ibáñez 345
7.1.4 Campus d'Ontinyent 351
7.2 Análisis DAFO 355
7.2.1 Debilidades (D) 355
7.2.2 Amenazas (A) 358
7.2.3 Fortalezas (F) 361
7.2.4 Oportunidades (O) 363

Índice de tablas

Tabla 1. Distribución de los trabajadores y estudiantes por Colectivo, género y Campus. Año 2023. 22
Tabla 2. Distribución de la muestra por Colectivo, género y Campus. 23
Tabla 3. Error muestral por Campus 23
Tabla 4. Error muestral por colectivo 23
Tabla 5. Participación en la encuesta de movilidad dirigida a la población de la Universitat de València 24
Tabla 6. Superficies construidas y útiles por campus de la UV. Fuente: UV 51
Tabla 7. Usos el espacio en el Campus de Tarongers. Fuente: UV 53
Tabla 8. Usos del espacio en el Campus Blasco Ibáñez. Fuente: UV 55
Tabla 9. Usos del espacio en el Campus Burjassot-Paterna – Parc Científic. Fuente: UV 57
Tabla 10. Población según niveles de formación, categorías de personal y campus, 2023-2024. Fuente: UV 59
Tabla 11. Porcentaje de población residente por municipio de cada uno de los campus. 88
Tabla 12. Porcentaje de población según días de asistencia y campus. Fuente: Elaboración propia 93
Tabla 13. Porcentaje de la población universitaria según promedio de duración del viaje de ida y de vuelta por campus. Fuente: Elaboración propia 97
Tabla 14. Porcentaje de la población universitaria que combina diferentes modos de transporte en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia 114
Tabla 15. Datos del Porcentaje de existencia de tipos de usos específicos en los viales analizados 173
Tabla 16. Datos del Estado de las Aceras en los viales analizados 175
Tabla 17. Datos del Estado del Espacio Público de las Vías Analizadas 181
Tabla 18. Datos del Estado los Carriles Bici de las Vías Analizadas 183
Tabla 19. Plano de la infraestructura peatonal y ciclista en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia 219
Tabla 20. Líneas de Cercanías de València. Fuente: RENFE 226
Tabla 21. Frecuencia de las líneas de Cercanías de València. Fuente: RENFE 226
Tabla 22. Línea 18 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 241
Tabla 23. Línea 31 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 242
Tabla 24. Línea 32 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 242
Tabla 25. Línea 40 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 243
Tabla 26. Línea 71 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 244
Tabla 27. Línea 81 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 244
Tabla 28. Línea 93 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 245
Tabla 29. Línea 98 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 246
Tabla 30. Línea 99 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers 246
Tabla 31. Línea C3 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 247
Tabla 32. Línea 10 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 248
Tabla 33. Línea 12 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 248
Tabla 34. Línea 31 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 249
Tabla 35. Línea 70 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 250

Tabla 36. Línea 71 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 251
Tabla 37. Línea 81 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 252
Tabla 38. Línea 93 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 252
Tabla 39. Línea 98 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez 253
Tabla 40. 254
Tabla 41. Línea 62 de Autobús Urbano en Campus de Burjassot-Paterna 254
Tabla 42. Línea 63 de Autobús Urbano en Campus de Burjassot-Paterna 255
Tabla 43. EtaPTGAS de empresas operadoras. Fuente: ATMV 258
Tabla 44. Líneas y empresas operadoras de la red de autobuses interurbanos. Fuente: ATMV 267
Tabla 45. Títulos de la tarjeta SUMA Mensual 271
Tabla 46. Títulos de la tarjeta SUMA 10 271
Tabla 47. Títulos de la tarjeta SUMA T 271
Tabla 48. Títulos de la tarjeta personalizada de EMT València 275
Tabla 49. Precio por viaje en MetroValència 276
Tabla 50. Precio por viaje con la tarjeta TuiN 277
Tabla 51. Precio por viaje con la tarjeta TuiN Jove 277
Tabla 52. Tarifas reducidas en MetroValència 278
Tabla 53. Precio del billete sencillo de Cercanías por zona 279
Tabla 54. Precio del billete de ida y vuelta de Cercanías por zona 279
Tabla 55. Precio del Abono mensual limitado de Renfe 279
Tabla 56. Precio del Abono mensual ilimitado de Renfe 280
Tabla 57. Precio del Abono Estudio de Renfe 280
Tabla 58. Precio del Bonotren 281
Tabla 59. Tarifas del servicio Valenbisi. 282
Tabla 60. Tarifas del servicio Ontibici 283
Tabla 61. Tarifas del servicio MibisiValència 283
Tabla 62. Porcentaje de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo 299
Tabla 63. Porcentaje según el tipo de Aparcamiento 306
Tabla 64. Porcentaje del tipo de Control de Acceso al Aparcamiento 307
Tabla 65. Ratios medios de consumo energético y emisiones por vehículo considerados para el cálculo. Fuente: IDAE 328
Tabla 66. Consumos medios en función del combustible y la antigüedad. Fuente: Elaboración propia .. 329
Tabla 67. Emisiones medias en función del combustible y la antigüedad. Fuente: Elaboración propia 330
Tabla 68. Factores de conversión de energía y emisiones. Fuente: IDAE 330
Tabla 69. pasajeros-km al año de la movilidad de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 331
Tabla 70. Consumo energético y emisiones de CO_2 equivalente de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 333

Índice de Figuras

Figura 1. Localización de los campus universitarios. Fuente: Elaboración propia 50
Figura 2. Reparto comunidad universitaria por campus. Fuente: Universitat de València 51
Figura 3. Localización campus dels Tarongers. Fuente: Elaboración propia..... 52
Figura 4. Render ilustrativa propuesta "Trencant en verd". Fuente: Universitat de València..... 53
Figura 5. Localización del campus Blasco Ibáñezt. Fuente: Elaboración propia 54
Figura 6. Localización del campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia..... 56
Figura 7. Localización del campus d'Ontinyent, Fuente: Elaboración propia 58
Figura 8. Reparto estudiantado y personal según campus, 2023-24. Fuente: UV..... 59
Figura 9. Pirámide de población estudiante, 2023-24. Fuente: UV 60
Población estudiante por edades (18-29 años), 2023-24. Fuente: UV 60
Figura 10. 60
Figura 11. Relaciones de género entre estudiantado, 2023-24. Fuente: UV 61
Figura 12. Reparto de género según categorías laborales. Fuente: UV..... 61
Figura 13. Pirámide de población pas, 2023. Fuente: UV..... 62
Figura 14. Pirámide de población PDI, 2023. Fuente: UV..... 62
Pirámide de población PI, 2023. Fuente: UV 62
Figura 15. 62
Figura 16. Evolución de la población universitaria, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia 64
Figura 17. Evolución del estudiantado de la Universitat de València, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia 65
Figura 18. Evolución del estudiantado de la Universitat de València por género, 2016-2024. Fuente: Elaboración propia..... 66
Figura 19. Evolución del estudiantado de la Universitat de València por género, 2016-2024. Fuente: Elaboración propia..... 67
Figura 20. Evolución de los trabajadores de la Universitat de València, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia 69
Figura 21. Evolución de los trabajadores por campus, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia..... 70
Figura 1. Distribución de la población universitaria por campus. Fuente: Elaboración propia..... 73
Figura 2. Distribución por edad y género de la población universitaria entre la población total. Fuente: Elaboración propia..... 73
Figura 3. Distribución por género y colectivo de la población universitaria. Fuente: Elaboración propia . 74
Figura 4. Distribución por edad y colectivo de la población universitaria. Fuente: Elaboración propia ... 75
Distribución por edad y género de la población del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 75
Figura 5. 75
Figura 6. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia..... 76

Figura 7. Distribución por edad y colectivo del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 76
Figura 8. Distribución por edad y género de la población del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 77
Figura 9. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 77
Figura 10. Distribución por edad y colectivo del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia. 78
Figura 11. Distribución por edad y género de la población del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia 79
Figura 12. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia 79
Figura 13. Distribución por edad y colectivo del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia 80
Figura 14. Distribución por edad y género de la población del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 80
Figura 15. Distribución por género y colectivo de la población del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 81
Figura 16. Distribución por edad y colectivo del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 81
Figura 17. Plano de distribución residencial de las personas encuestadas por municipio. Fuente: elaboración propia 82
Figura 18. Plano de distribución residencial de las personas encuestadas por código postal. Fuente: elaboración propia 83
Figura 19. Origen habitual del viaje en la Universitat de València por colectivo. Fuente: Elaboración propia 89
Figura 20. Origen habitual del viaje en cada campus. Fuente: Elaboración propia 90
Figura 21. Días de asistencia a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 91
Figura 22. Días de asistencia a las instalaciones de la Universitat de València por colectivo. Fuente: Elaboración propia 91
Figura 23. Días de asistencia a cada uno de los campus de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 92
Figura 24. Porcentaje del número de viajes diarios que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 93
Figura 25. Duración promedio de los viajes que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 94
Figura 26. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 95
Figura 27. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 95
Figura 28. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 96
Figura 29. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 96

Figura 30. Porcentaje por tiempo de viaje de los viajes de ida que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 98
Figura 31. Porcentaje por tiempo de viaje de los viajes de vuelta que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 98
Porcentaje de la población universitaria que utiliza el mismo modo de transporte de ida y de vuelta en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia 99
Figura 32. 99
Figura 33. Motivos de la población universitaria de diferencia de modalidad de transporte en ida y vuelta. Fuente: elaboración propia 100
Figura 34. Distribución de la población universitaria según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia 101
Figura 35. Distribución de la población universitaria en el campus de Burjassot-Paterna según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia 101
Figura 36. Distribución de la población universitaria en el campus de Blasco Ibáñez según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia 102
Figura 37. Distribución de la población universitaria en el campus de Tarongers según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia 102
Figura 38. Distribución de la población universitaria en el campus d'Ontinyent según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia 103
Figura 39. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales dentro de cada campus. Fuente: Elaboración propia 104
Figura 40. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales dentro de cada campus. Fuente: Elaboración propia 105
Figura 41. Problemas de movilidad dentro de las instalaciones de la Universitat de València encontrados por la población universitaria en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia 106
Figura 42. Reparto modal de la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 107
Figura 43. Reparto modal de la población universitaria según el colectivo. Fuente: elaboración propia .. 108
Figura 44. Reparto modal de la población universitaria según el género. Fuente: elaboración propia 109
Figura 45. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 110
Figura 46. Uso del transporte público en el campus de Blasco Ibáñez por tipo. Fuente: Elaboración propia 110
Figura 47. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus de Tarongers Fuente: Elaboración propia 111
Figura 48. Uso del transporte público en el campus de Tarongers por tipo. Fuente: Elaboración propia 111
Figura 49. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 112
Figura 50. Uso del transporte público en el campus de Burjassot-Paterna por tipo. Fuente: Elaboración propia 112
Figura 51. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 113

Uso del transporte público en el campus d'Ontinyent por tipo. Fuente: Elaboración propia 113
Figura 52. 113
Porcentaje de la población universitaria que combina distintos modos de transporte. Fuente: Elaboración propia 114
Figura 53. 114
Figura 54. Motivos por los que la población universitaria escoge ir a pie a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 115
Figura 55. Principales problemas encontrados en los trayectos a pie por la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 116
Figura 56. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales de acceso al campus. Fuente: Elaboración propia 117
Grado de satisfacción por género de los itinerarios peatonales de acceso al campus. Fuente: Elaboración propia. 117
Figura 57. 117
Motivos por los que la población universitaria dejaría de escoger ir a pie a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: elaboración propia 118
Figura 58. 118
Figura 59. Titularidad de vehículo de movilidad personal de la población universitaria de los Campus de Blasco Ibáñez (izquierda) y de Tarongers (derecha). Fuente: Elaboración propia 119
Figura 60. Titularidad de vehículo de movilidad personal de la población universitaria de los Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 119
Figura 61. Duración del trayecto realizado en bicicleta y VMP por la población universitaria a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia 120
Figura 62. Duración del trayecto realizado en bicicleta y VMP por la población universitaria a cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia 120
Figura 63. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 121
Figura 64. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Tarongers. Fuente: Elaboración propia 122
Figura 65. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 122
Figura 66. Motivo de viaje en bicicleta o VMP entre los campus. Fuente: elaboración propia 123
Figura 67. Problemas encontrados por usuarios de la bicicleta. Fuente: Elaboración propia 124
Disponibilidad de aparcamiento para bicicletas en los campus de Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia 124
Figura 68. 124
Figura 69. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 125
Figura 70. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 125
Figura 71. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 126

Figura 72. Problemas encontrados por usuarios de bicicleta pública en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 126
Figura 73. Problemas encontrados por usuarios de bicicleta pública en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 127
Figura 74. Grado de satisfacción de la infraestructura ciclista por campus. Fuente: Elaboración propia . 128
Figura 75. Grado de satisfacción por género de la infraestructura ciclista. Fuente: Elaboración propia. . 129
Figura 76. Motivo del cambio de modo de transporte por parte de usuarios de VMP. Fuente: Elaboración propia 130
Figura 77. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 131
Figura 78. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 131
Figura 79. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 132
Figura 80. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 133
Figura 81. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 134
Figura 82. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 134
Figura 83. Líneas de tranvía utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez (izquierda) y Tarongers (derecha). Fuente: Elaboración propia 135
Figura 84. Líneas de metro utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 135
Figura 85. Líneas de metro utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 136
Figura 86. Líneas de metro utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia .. 136
Figura 87. Líneas de tren utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 137
Figura 88. Líneas de tren utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 137
Figura 89. Líneas de tren utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 138
Figura 90. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 139
Figura 91. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Tarongers. Fuente: Elaboración propia 139
Figura 92. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 140
Figura 93. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 140
Figura 94. Título de viaje utilizado entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 141
Figura 95. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 142
Figura 96. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 143
Figura 97. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 144

Figura 98. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 145
Figura 99. Valoración del precio del transporte público. Fuente: Elaboración propia 145
Figura 100. Valoración del precio del transporte público según el colecivo. Fuente: Elaboración propia 146
Figura 101. Masificación de las líneas de transporte público según el campus. Fuente: Elaboración propia 146
Figura 102. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 147
Figura 103. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 147
Figura 104. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 148
Figura 105. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 148
Figura 106. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 149
Figura 107. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 150
Figura 108. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 151
Figura 109. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 152
Figura 110. Motivo de elección del transporte público por campus. Fuente: Elaboración propia 153
Grado de satisfacción del transporte público por campus. Fuente: Elaboración propia 154
Figura 111. 154
Grado de satisfacción por género de la movilidad en transporte público. Fuente: Elaboración propia. 155
Figura 112. 155
Figura 113. Motivo del cambio de modo de transporte por parte de usuarios de transporte público. Fuente: Elaboración propia 155
Figura 114. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 156
Figura 115. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 157
Figura 116. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 157
Figura 117. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 158
Figura 118. Posesión de carnet de conducir por género entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 158

Figura 119. Posesión de carnet de conducir por colectivo entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 159
Figura 120. Duración del viaje en vehículo privado entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 160
Figura 121. Tiempo de viaje de usuarios de vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia 160
Figura 122. Motivo de elección de vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia 161
Figura 123. Principales dificultades del vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia 162
Figura 124. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado de cada colectivo entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia 162
Figura 125. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia 163
Figura 126. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia 163
Figura 127. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia 164
Figura 128. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia 164
Figura 129. Usuarios de la comunidad universitaria que comparten y no comparten vehículo. Fuente: Elaboración propia 165
Figura 130. Usuarios de la comunidad universitaria que comparten y no comparten vehículo por género. Fuente: Elaboración propia 165
Figura 131. Número de personas que van en el vehículo de entre las personas que comparte coche. Fuente: Elaboración propia 166
Figura 132. Motivo de no compartir coche. Fuente: Elaboración propia 166
Figura 133. Grado de satisfacción de la movilidad en vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia 167
Figura 134. Grado de satisfacción por género de la movilidad en vehículo privado. Fuente: Elaboración propia. 168
Figura 135. Motivo de cambio de modo de transporte por usuarios del vehículo privado. Fuente: Elaboración propia 169
Figura 136. Grado de interés en diferentes mejoras de la movilidad destinadas al vehículo privado. Fuente: Elaboración propia 170
Figura 137. Planos del Viario Analizado con las fichas de los 4 Campus 171
Figura 138. Datos del Porcentaje de existencia de tipos de usos específicos en los viales analizados 173
Figura 139. Datos del Estado de las Aceras en los Viales Analizados 175
Figura 140. Plano de Estado de las Aceras en Blasco Ibañez 176
Figura 141. Plano de Estado de las Aceras en Burjassot-Paterna 177
Figura 142. Plano de Estado de las Aceras en Ontinyent 178
Figura 143. Plano de Estado de las Aceras en Tarongers 179
Figura 144. Datos del Estado del Espacio Público de las Vías Analizadas 181
Figura 145. Plano de Estado del Espacio Público Burjassot-Paterna 182

Figura 146. Datos del Estado los Carriles Bici de las Vías Analizadas 183
Figura 147. Datos de las Problemáticas Catalogadas en los Viales Analizados 187
Figura 148. Logo de Evomobile 191
Figura 149. Web de la Universitat de València para promover el transporte sostenible 191
Figura 150. Evento organizado por la Universitat de València para promover la movilidad sostenible 192
Figura 151. Acceso a Facultades de Magisterio y Ciencias Sociales. Fuente: elaboración propia 194
Figura 152. Acceso a Facultades de Derecho y Economía. Fuente: elaboración propia 195
Figura 153. Acceso a Zona Deportiva. Fuente: elaboración propia 196
Figura 154. Acceso a centro de Formación y Calidad Manuel Sanchís y Edificio Beatriu Civera. Fuente: elaboración propia 197
Figura 155. Acceso a Facultades de Medicina y Odontología y Rectorado. Fuente: elaboración propia 198
Figura 156. Acceso a Facultades de Fisioterapia, Pabellón Deportivo y Pistas. Fuente: elaboración propia 199
Figura 157. Acceso a Facultades de Psicología, Clínica y Aularios. Fuente: elaboración propia 200
Figura 158. Acceso a Facultades de Filosofía, Ciencias de la Educación y Geografía e Historia. Fuente: elaboración propia 201
Figura 159. Acceso a Facultad de Filología, Traducción y Comunicación. Fuente: elaboración propia 202
Figura 160. Acceso a Parque Científico. Fuente: elaboración propia 203
Figura 161. Acceso a ETSE. Fuente: elaboración propia 204
Figura 162. Acceso a Facultades de Ciencias. Fuente: elaboración propia 205
Figura 163. Acceso a Facultad de Farmacia. Fuente: elaboración propia 206
Figura 164. Acceso al Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia 208
Figura 165. Distribución del tipo de infraestructura ciclista en el Ayto. de València 210
Figura 166. Plano de infraestructura ciclista en València. Fuente: elaboración propia 212
Figura 167. Infraestructura ciclista y peatonal en Ontinyent. Fuente: PMUS d'Ontinyent 215
Figura 168. Plano de Infraestructura ciclista actual en Ontinyent. Fuente: elaboración propia 216
Figura 169. Estaciones del servicio de bicicleta pública Ontibici. Fuente: ontibici.com 217
Figura 170. Plano de infraestructura peatonal y ciclista en los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia 218
Figura 171. Plano de estaciones de Valenbisi y aparcabicis públicos en el entorno del Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia 221
Figura 172. Plano de estaciones de Valenbisi y aparcabicis públicos en el entorno del Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia 222
Figura 173. Plano de estaciones y red ferroviaria en València. Fuente: elaboración propia a partir de RENFE 227
Figura 174. Plano de Cobertura de la red de Cercanías en València. Fuente: elaboración propia 228
Figura 175. Recorrido a pie entre València-Cabanyal a Campus de Tarongers 228
Figura 176. Red de Cercanías de Renfe por zonas tarifarias. Fuente: RENFE 229
Figura 177. Red de Ferrocarril de Renfe. Fuente: RENFE 230
Figura 178. Red de Metro València. Fuente MetroValència 233
Figura 179. Plano de Cobertura de la red de MetroValència. Fuente: elaboración propia 234

Figura 180. Paradas y líneas de MetroValència en los campus de València. Fuente: MetroValència 235
Figura 181. Paradas y líneas de MetroValència en Burjassot-Paterna. Fuente: MetroValència 236
Figura 182. Red de EMT de València. Fuente: elaboración propia a partir de EMT 238
Figura 183. Cobertura de la red de EMT de València. Fuente: Elaboración propia 240
Figura 184. Línea 1 de Autobús Urbano en Ontinyent 255
Figura 185. Zonas tarifarias 257
Figura 186. Etapas de empresas operadoras. Fuente: ATMV 258
Figura 187. Conexiones entre red interurbana de autobuses y MetroValència. Fuente: ATMV 259
Figura 188. Recorrido y paradas de la línea CV-115. Fuente: Elaboración propia. 268
Figura 189. Jerarquización viaria del entorno de los campus de València. Fuente: elaboración propia 286
Figura 190. Jerarquización viaria del entorno del Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia 287
Figura 191. Análisis de la Macroescala de la Red Viaria. Fuente: elaboración propia 288
Figura 192. Plano de Análisis de Mesoescala de los Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia 291
Figura 193. Plano de análisis de Mesoescala de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia 293
Figura 194. Plano de análisis de Mesoescala d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia 296
Figura 195. Jerarquización viaria del entorno del Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia 298
Figura 196. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo d'Ontinyent 301
Figura 197. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Tarongers 302
Figura 198. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Blasco Ibáñez 304
Figura 199. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Burjassot-Paterna 306
Figura 200. Plano de Tipo de Acceso a los Aparcamientos de Blasco Ibáñez 308
Figura 201. Plano de Tipo de Acceso a los Aparcamientos d'Ontinyent 309
Figura 202. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia 310
Figura 203. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia 312
Figura 204. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia 313
Figura 205. Plano de zonas de aparcamiento en Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia 315
Figura 206. Víctimas de siniestros en València. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 323
Figura 207. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en València. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 323
Figura 208. Víctimas de siniestros en Burjassot. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 324
Figura 209. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Burjassot. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 324
Figura 210. Víctimas de siniestros en Paterna. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 325
Figura 211. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Paterna. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 325
Figura 212. Víctimas de siniestros en Ontinyent. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 326

Figura 213. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Ontinyent. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras. 326
Figura 214. Proporción de pasajeros-kilómetro por modo de transporte 332
Figura 215. Consumo y emisiones por pasajero-kilómetro de cada modo de transporte. Fuente: Elaboración propia 333
Figura 216. Plano de red de transporte público en el Campus de Burjassot-Paterna 339
Figura 217. Plano de red de transporte público en el Campus de Taro 343
Figura 218. Plano de red de transporte público en el Campus de Blasco Ibáñez 349
Figura 219. Plano de red de transporte público en el Campus d'Ontinyent 353

1 Introducción y antecedentes

La Universitat de València, como una institución concienciada y comprometida con la movilidad sostenible, ha solicitado la colaboración de una consultoría especializada, como es TEMA Ingeniería, con el objetivo de proporcionar asistencia en la realización del Estudio de Movilidad y el desarrollo del Plan de Movilidad de la Universitat de València. Este Plan se enfocará en la adopción de un nuevo modelo de movilidad que promueva prácticas más sostenibles, saludables y seguras, al mismo tiempo que fomente el desarrollo de medios de transporte alternativos al automóvil privado.

El proyecto se centra en la creación de un entorno más amigable para peatones y ciclistas y en la mejora de la eficiencia del transporte público. A través de este plan, la Universitat de València no solo busca mejorar la calidad ambiental y la accesibilidad en sus campus, sino también ser un referente en la implementación de políticas de movilidad que puedan ser replicadas por otras instituciones y comunidades.

El objetivo principal de este documento es realizar un diagnóstico exhaustivo del modelo actual de movilidad de la Universitat para identificar y cuantificar los patrones de desplazamiento dentro de la comunidad universitaria. Al entender cómo se mueven estudiantes y personal entre y dentro de los campus, el estudio busca identificar deficiencias y áreas de oportunidad que permitan optimizar el uso de recursos y mejorar la experiencia de movilidad.

Además, se evaluará la infraestructura existente y se propondrán mejoras basadas en los principios de sostenibilidad, eficiencia energética y reducción de emisiones de carbono. Este enfoque integral permitirá la creación de un sistema de movilidad que no solo responda a las necesidades actuales, sino que también anticipe los retos futuros en un contexto de crecimiento y cambio tecnológico.

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valènciana, de 2011, en su artículo 9 define a los planes de movilidad como los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos que plantea la ley, a saber:

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

El marco legal autonómico entiende estos planes como claves del progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. El texto también diferencia entre las siguientes tipologías de planes:

a) Planes municipales de movilidad.
b) Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.
c) Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

De acuerdo con la tercera tipología, el artículo 15 de la ley detalla los aspectos fundamentales de los planes de movilidad de centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes.

Estos centros, como es la *Universitat de València*, dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente. Estos planes promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público y, para ello, contemplarán las infraestructuras necesarias en relación con el estacionamiento de bicicletas, los accesos peatonales-ciclistas, las conexiones y las paradas para el transporte público etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.

Revisión de antecedentes y desarrollos previos:

El primer gran esfuerzo para entender y mejorar la movilidad en la *Universitat de València* fue en 2006 con la elaboración del informe de *Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006) Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad.* El cuerpo principal de este documento se fundamenta en 3 pilares: el diagnóstico de la movilidad universitaria; la explotación de los resultados de la Iª Encuesta de Movilidad de la Universitat de València, las conclusiones finales y propuesta de actuación.

Entre 2011 y 2017, se realizaron pequeños estudios basados en los datos de automatrícula que permitieron observar la evolución en los medios de transporte elegidos por los estudiantes y personal de la Universitat de València, revelando tendencias importantes y áreas necesitadas de intervención.

En 2018, se elaboró el Plan de Movilidad Sostenible de la Universitat de València que proporcionó un diagnóstico detallado de la situación inicial. Este plan incluyó un análisis técnico y cualitativo de los desplazamientos y sus impactos, y concluyó con una serie de estrategias agrupadas en un análisis DAFO para abordar los desafíos identificados.

Con este nuevo estudio se subraya la dedicación de la *Universitat de València* hacia una movilidad sostenible y eficiente, reflejando su compromiso con las políticas de salud pública y ambientales. Al abordar estos temas, la Universitat no solo busca mejorar la accesibilidad y la interconexión dentro de sus campus, sino también posicionarse como líder en la implementación de prácticas de transporte innovadoras y respetuosas con el medio ambiente, promoviendo una comunidad académica más saludable y sostenible.

2 Metodología

En este apartado se desarrolla la metodología utilizada para la elaboración del documento y de las encuestas de movilidad como eje central del Diagnóstico de la movilidad de la *Universitat de València*.

2.1 Estructura del documento

El documento mantiene una estructura en cascada formada por 7 grandes secciones:

1. Introducción, objetivos y antecedentes.
2. Metodología del documento y encuestas.
3. Caracterización territorial y demográfica.
4. Políticas de transporte y caracterización de la movilidad a partir de las encuestas realizadas.
5. Oferta de transporte: se aborda la caracterización de la red viaria, de la red de transporte público, la red ciclista, la oferta de movilidad compartida y la movilidad peatonal y accesos a los campus.
6. Impactos sociales y ambientales de la movilidad.
7. Análisis DAFO.

2.2 Fuentes de información

Las fuentes de información en las que se basa el documento de Diagnóstico son las siguientes:

- Legislación autonómica y estatal.
- Documentación previa:
    - El Plan de Movilidad Metropolitana de València (PMoMe).
    - Plan de Movilidad Urbana Sostenible d'Ontinyent.
    - El Diagnóstico de la situación inicial del Plan de Movilidad Sostenible de la Universitat de València de 2018.
- Páginas web de organismos oficiales: Renfe, Ayuntamientos, Autoritat de Transport Metropolità de València, Valenbisi, etc., Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Red de Ciudades que Caminan, entre otras.
- Visores cartográficos: Instituto Cartográfico de València, Instituto Geográfico Nacional, Open Street Map, Google Earth, etc.
- Fuentes de datos estadísticos y espaciales: Instituto Nacional de Estadística (INE), Infraestructura de Datos Espaciales Valènciana, Geoportal de la EMT de València, etc.
- Medios de comunicación y noticias.

2.3 Participación pública

La participación pública es crucial para garantizar que las decisiones y políticas e institucionales reflejen las necesidades y deseos de la comunidad universitaria. En este documento, la participación tiene lugar a lo largo de todo el proceso de elaboración del estudio y Plan de Movilidad, siendo un proceso vivo que enriquecerá los análisis y propuestas que realicen los técnicos con la visión y el conocimiento cercano de los usuarios que forman parte del sistema. Principalmente, tiene lugar en tres formatos:

- Encuestas: en línea y presenciales.
- Entrevistas semiestructuradas a organismos y colectivos universitarios.
- Trabajos de campo.

2.4 Visitas de campo

En el mes de septiembre de 2024, el equipo consultor visitará los campus con los siguientes objetivos:

- Reunirse con las personas responsables de cada uno de los cuatro campus para comentar de primera mano la problemática, necesidades y oportunidades concretas de ese centro mediante entrevistas semiestructuradas.
- Conocer las instalaciones y el entorno de cada campus para ver si dispone de aparcamiento restringido, aparcamiento para bicicletas, accesibilidad peatonal, calidad del espacio público, entre otros. Para esto, se visitará cada uno de los campus y se anotarán las dinámicas observadas.
- Realización de inventarios sobre aparcamiento y red viaria: mediante fichas individuales para cada vía, se recogerá su tipología, anchura, espacio destinado a cada modo de transporte, carriles, sentido, iluminación, carriles bici, espacios dedicados al aparcamiento, estado de conservación, estado del mobiliario urbano, etc.

2.5 Encuestas de movilidad

2.5.1 Objetivos

Comprender las características de la movilidad actual en la *Universitat de València* tiene como requisito indispensable conocer de primera mano cómo se mueve la comunidad universitaria; por ello, las encuestas de movilidad son la base principal del documento de Diagnóstico.

Las encuestas van dirigidas a conocer las pautas de movilidad de estudiantes y personal de la Universitat, el grado de satisfacción de los modos de transporte utilizados, sus propuestas para mejorar el actual sistema de transporte y su predisposición al cambio hacia modos más sostenibles.

A fin de facilitar la cumplimentación por parte de los usuarios desde sus propios dispositivos en cualquier momento, se optó por la difusión de la encuesta online a cumplimentar mediante un enlace web.

2.5.2 Desarrollo y puesta en marcha

El diseño de la encuesta, previa revisión por parte de la Universitat estuvo a cargo de Tema Ingeniería, y el órgano responsable del lanzamiento a estudiantes y personal universitario fue el Servei de Prevenció i Medi Ambient de la Universitat de València. Se abrió el 5 de marzo de 2024 y se cerró el 22 de abril del mismo año.

El equipo consultor realizó reportes semanales del estado de la encuesta, donde se podían apreciar detalles como el número de respuestas recogidas en cada fecha, los perfiles que la cumplimentan, los campus donde más y menos se está participando, etc. Con esta información, se realizaron recordatorios para su cumplimentación dirigidos a la comunidad universitaria. La encuesta consiguió registrar un total de 3.944 respuestas.

El modelo de encuesta se ha realizado en castellano y Valènciano y se ha estructurado en siete bloques, con el propósito de caracterizar el perfil de la persona encuestada (bloques 1 y 2), caracterizar su viaje general (bloque 3) y conocer su opinión respecto al uso de diferentes modos de transporte y su predisposición al cambio hacia una movilidad más sostenible (bloques 4,5,6 y 7). Los bloques en los que se divide la encuesta son:

1. Caracterización de la encuesta.
2. Perfil de la persona encuestada.
3. Caracterización del viaje general.
4. Movilidad peatonal.
5. Movilidad ciclista y de VMP
6. Movilidad Transporte Público.
7. Movilidad en vehículo privado.

2.5.3 Muestra

A continuación, se presenta la distribución de estudiantes y personal de la Universitat de València en 2023, desagregado por género, colectivo y campus. Este es el Universo tenido en cuenta para evaluar la posibilidad de elevar la encuesta en caso de ser representativa.

Colectivo	Sexo	Campus				Total
		Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	
Estudiante	Hombre	4.990	4.137	324	6.513	15.964
	Mujer	11.159	4.410	481	12.642	28.692
	Total	**16.149**	**8.547**	**805**	**19.155**	**44.656**
PTGAS	Hombre	298	234	4	150	686
	Mujer	739	350	4	306	1.399
	Total	**1.037**	**584**	**8**	**456**	**2.085**
PDI	Hombre	1.091	616	0	771	2.478
	Mujer	1.253	348	0	612	2.213
	Total	**2.344**	**964**	**0**	**1.383**	**4.691**
PI	Hombre	123	649	7	56	835
	Mujer	205	444	16	121	786
	Total	**328**	**1.093**	**23**	**177**	**1.621**
Total		**19.858**	**11.188**	**836**	**21.171**	**53.053**

Tabla 1. Distribución de los trabajadores y estudiantes por Colectivo, género y Campus. Año 2023.

Fuente: Universitat de València

En base a estos datos se ha dimensionado la muestra para estudiantes y trabajadores. Para el primer colectivo no se ha tenido en cuenta la distribución entre tipos de estudiantes (grado, máster, doctorado) a la hora de dimensionar la muestra, aunque sí se puede hacer esta distinción en el cuestionario. Dado que la Universitat de València no cuenta con los datos de estudiantes de Doctorado entre los Campus, se ha optado por no tenerlos en cuenta en la explotación de las encuestas, por lo que, de 57.585, se analiza una población de 53.053 personas. Sin embargo, se ha distinguido para los diferentes tipos de trabajadores, ya que se entiende que puede haber diferencias entre ellos en cuanto a movilidad.

Para hallar la muestra se ha tenido en cuenta para cada estrato un nivel de confianza del 95% y un error del 10%. Teniendo en cuenta estas premisas es necesario contar con una muestra de 2.077 encuestas con el siguiente desglose por campus y colectivo.

Colectivo	Sexo	Campus				Total
		Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	

Estudiante	Hombre	95	94	75	95	359
	Mujer	96	95	81	96	368
	Total	**191**	**189**	**156**	**191**	**727**
PTGAS	Hombre	73	69	4	59	205
	Mujer	86	76	4	74	240
	Total	**159**	**145**	**8**	**133**	**445**
PDI	Hombre	89	84	0	86	259
	Mujer	90	76	0	84	250
	Total	**179**	**160**	**0**	**170**	**509**
PI	Hombre	55	84	7	36	182
	Mujer	66	80	14	54	214
	Total	**121**	**164**	**21**	**90**	**396**
Total		**650**	**658**	**185**	**584**	**2.077**

Tabla 2. Distribución de la muestra por Colectivo, género y Campus.

Se ha calculado el error muestral por campus y por colectivo, obteniéndose en todos los casos un error global por debajo del 5,2%.

Campus	Universo	Encuestas	Error muestral
Blasco Ibáñez	19.858	650	3,78
Burjassot-Paterna	11.188	658	3,71
Ontinyent	836	185	6,36
Tarongers	21.171	584	4
Total	**53.053**	**2.077**	**2,11**

Tabla 3. Error muestral por Campus

Colectivo	Universo	Encuestas	Error muestral
Estudiante	44.656	727	3,6
PTGAS	2.085	445	4,12
PDI	4.691	509	4,1
PI	1.621	396	4,28
Total	**53.053**	**2077**	**2,11**

Tabla 4. Error muestral por colectivo

Dado que se han obtenido 3.944 respuestas a la encuesta, se considera que la muestra es representativa, aunque no lo ha sido en los siguientes casos:

- En el campus d'Ontinyent no se llega a las cuotas objetivo: se han realizado 47 encuestas cuando la cuota era de 185.
- En cuanto al personal investigador (PI), no se llega a la muestra objetivo en ningún campus, por lo que se ha optado por unirlo al colectivo PDI.

En la siguiente tabla, se compara el universo, la muestra objetivo y la muestra obtenida. La muestra obtenida se resalta en verde en caso de ser representativa (mayor a la muestra objetivo), en rojo en caso de no ser representativa (menor a la muestra objetivo) y en gris en caso de no ser tenida en cuenta (PDI en Ontinyent, dado que no existe, y personas externas).

Campus	Colectivo	Suma de Universo	Suma de Muestra Objetivo	Suma de Muestra Obtenida
Blasco Ibañez	Estudiante	16.149	191	677
Blasco Ibañez	Externo	0	0	26
Blasco Ibañez	PTGAS	1.037	159	389
Blasco Ibañez	PDI	2.344	179	348
Blasco Ibañez	PI	328	121	50
Burjassot-Paterna	Estudiante	8.547	189	588
Burjassot-Paterna	Externo	0	0	19
Burjassot-Paterna	PTGAS	584	145	211
Burjassot-Paterna	PDI	964	160	295
Burjassot-Paterna	PI	1.093	164	115
Ontinyent	Estudiante	805	156	34
Ontinyent	Externo	0	0	1
Ontinyent	PTGAS	8	8	4
Ontinyent	PDI	0	0	7
Ontinyent	PI	23	21	1
Tarongers	Estudiante	19.155	191	680
Tarongers	Externo	0	0	20
Tarongers	PTGAS	456	133	162
Tarongers	PDI	1.383	170	291
Tarongers	PI	177	90	26
Total general		53.053	2.077	3.944

Tabla 5. Participación en la encuesta de movilidad dirigida a la población de la Universitat de València

La explotación y análisis de resultados de las encuestas se puede consultar en el apartado *4.1. Análisis de los resultados de las encuestas.*

2.5.4 Modelo de encuesta

A continuación, se expone la encuesta elaborada:

El motivo de esta encuesta es conocer como accede actualmente el estudiantado y el personal laboral a los campus de la Universitat de València (UV), con el fin de mejorar la movilidad universitaria. Para ello, se introducirán nuevas soluciones a la movilidad, o bien se mejorarán las existentes, dando la opción de elegir entre distintas alternativas de transporte para el acceso a los campus. Tu respuesta al cuestionario nos sería de gran ayuda para orientar esta actualización del Plan de Movilidad a las necesidades del conjunto de la comunidad universitaria.

En el cuestionario no se recoge ningún dato de carácter personal, tus respuestas serán confidenciales y se tratarán de forma agregada. La información recogida no se utilizará para ningún otro fin que no sea el presente estudio. Así, de acuerdo con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y el código ICC ESOMAR referidos a la protección y tratamiento de datos, toda la información que se nos facilite en esta encuesta será tratada exclusivamente con fines estadísticos no pudiendo ser utilizada de forma nominal ni facilitada a terceros.

1. BLOQUE 1 – CARACTERIZACIÓN ENCUESTA

1.1. *¿A qué Campus de la UV pertenece tu centro de estudios/trabajo?:*

- Campus de Burjassot-Paterna
- Campus de Blasco Ibañez
- Campus dels Tarongers
- Campus d'Ontinyent

1.2. *Hora:* _____

1.3. *Día:* _____

Observaciones: Hora y día no son preguntas como tal del cuestionario, pero forman parte del bloque 1 al registrarse automáticamente online.

2. BLOQUE 2 – PERFIL DE LA PERSONAL ENCUESTADA

2.1. *Cuando visitas el Campus lo haces en calidad de…:*

- PTGAS (Personal de Administración y Servicios)
- PDI (Personal Docente Investigador)
- PI (Personal Investigador)
- Personal externo
- Estudiante; *Preguntar: ¿Podrías especificar el nivel de estudios que estás cursando?:*
  - Grado
  - Máster/Posgrado
  - Doctorado

2.2. *¿Cuál es tu edad?: _____*

2.3. *¿Cuál es tu género?:*

- Hombre
- Mujer
- Otro

2.4. *¿Cuál es el código postal de tu lugar de residencia durante este curso?: _____*

2.5. *¿Dispones actualmente de carné de conducir?:*

- Sí
- No

3. BLOQUE 3 – CARACTERIZACIÓN VIAJE GENERAL

3.1. *¿Cuál es habitualmente el origen de tus desplazamientos hacia el campus?:*

- *Hogar*
- *Trabajo*
- *Otros: _____*

Observaciones: Para las respuestas "Trabajo" y "Otros", preguntar:

3.1.a. *¿Podrías, por favor, indicar el código postal de este lugar?: _____*

3.2. *¿Cuál es tu horario habitual de entrada al campus?:*

- Antes de las 08:00
- 08:00-09:00
- 09:00-10:00
- 10:00-11:00
- 11:00-12:00
- 12:00-13:00
- 13:00-14:00
- 14:00-15:00
- 15:00-16:00
- 16:00-17:00
- 17:00-18:00
- 18:00-19:00
- 19:00-20:00
- Más tarde de las 20:00

3.3. *¿Cuál es tu horario habitual de salida del campus?:*

- Antes de las 08:00
- 08:00-09:00
- 09:00-10:00
- 10:00-11:00
- 11:00-12:00
- 12:00-13:00
- 13:00-14:00
- 14:00-15:00
- 15:00-16:00
- 16:00-17:00
- 17:00-18:00
- 18:00-19:00
- 19:00-20:00
- Más tarde de las 20:00

3.4. *¿Cuántos días a la semana sueles visitar el campus?:*

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

3.5. *Si sumas el viaje de ida y el viaje de vuelta, ¿cuántos viajes haces habitualmente al día hacia y desde el campus? En el caso de no viajar todos los días al campus, responde en referencia a los días que SÍ viajas al campus.*

- 2 viajes (1 viaje de ida y 1 viaje de vuelta)
- 4 viajes (2 viajes de ida y 2 viajes de vuelta)
- 6 viajes (3 viajes de ida y 3 viajes de vuelta) o más

3.6. *Indica, por favor, el tiempo que tardas habitualmente en tus viajes de ida y viajes de vuelta al campus. Aunque no siempre sea el mismo lugar, intenta estimar la duración desde la ubicación que más comúnmente es el origen de tus viajes hacia el campus (ida) y la duración del viaje desde el campus hacia el lugar de destino más habitual (vuelta).*

	IDA	VUELTA
Menos de 10 minutos	o	o
De 10 a 20 minutos	o	o
De 20 a 30 minutos	o	o
De 30 a 40 minutos	o	o
De 40 a 50 minutos	o	o
De 50 minutos a 1 hora	o	o
Más de 1 hora	o	o

3.7. *¿Sueles utilizar el mismo modo de transporte para la ida que para la vuelta?*

- *Sí*
- *No*

Observaciones: en caso de que la respuesta sea "No", preguntar:

¿Por qué?: _____

3.8. *En una escala del 1-10 donde 1 es totalmente insatisfecho/a y 10 es totalmente satisfecho/a, ¿cómo valorarías los itinerarios peatonales que recorres cuando caminas dentro el campus?*

Totalmente insatisfecho/a *Totalmente satisfecho/a*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Observaciones: En el caso de que la puntuación sea ***igual o menor que 5*** *se pasa a la siguiente pregunta:*

3.7.a. *¿Cuáles son los principales problemas que encuentras al caminar dentro del campus?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Barreras arquitectónicas que impiden el tránsito (muros, vallas, etc.)
- Obstáculos en el itinerario (papeleras, farolas, etc.)
- Vehículos mal estacionados
- Pavimento en mal estado
- Aceras estrechas
- Aceras sucias
- Inseguridad ante agresiones o robos
- Inseguridad ante el tráfico ciclista y/o patinetes
- Inseguridad ante el tráfico rodado motorizado (coches, motos, etc.)
- Iluminación insuficiente
- Iluminación molesta y/o deslumbrante
- No encuentro ningún problema
- Otros: _____

3.9. *¿Cuál es modo de transporte principal que utilizas para desplazarte desde/hacia el campus?: Selecciona el modo de transporte utilizado durante la mayor parte del viaje hacia/desde el campus.*

- A pie durante todo el recorrido (*Ir a bloque 4)*
- Bicicleta (*Ir a bloque 5)*
- Patinete/patines/monopatín *(Ir a bloque 5)*
- Autobús urbano *(Ir a bloque 6)*
- Autobús interurbano *(Ir a bloque 6)*
- Metro *(Ir a bloque 6)*
- Tranvía *(Ir a bloque 6)*
- Tren *(Ir a bloque 6)*
- Moto *(Ir a bloque 7)*
- Coche (*Ir a bloque 7)*
- Taxi y VTC (Uber, Cabify u otros) *(Ir a bloque 7)*

Observaciones: Antes de pasar a los bloques por modo, Preguntar:

3.10. *En un mismo viaje, ¿sueles combinar este modo de transporte principal con otros modos en tu viaje desde/hacia el campus?:*

- Sí
- No

Observaciones: En caso de que haya contestado "Sí":

3.8.a. ¿Cuál o cuáles son los modos que habitualmente combinas? Respuesta múltiple.

- A pie
- Bicicleta
- Patinete/patines/monopatín
- Autobús urbano
- Autobús interurbano
- Metro
- Tranvía
- Tren
- Moto
- Coche
- Taxi y VTC (Uber, Cabify u otros)

4. BLOQUE 4 – MOVILIDAD PEATONAL

4.1. *¿Por qué eliges moverte a pie?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Rapidez
- Salud
- Disfrute
- Comodidad
- Ahorro económico
- Elevado tiempo de viaje en transporte público
- Ausencia de servicios de transporte público para realizar este desplazamiento
- No dispongo de vehículo (coche, bici, patinete) para realizar este desplazamiento
- Dificultad para aparcar vehículos (coche, bici, patinete)
- No tengo carné de conducir
- Otros: _____

4.2. *¿Cuáles son los principales problemas que encuentras en tus viajes a pie hacia/desde el campus?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- o Barreras arquitectónicas que impiden el tránsito (muros, vallas, etc.)
- o Obstáculos en el itinerario (papeleras, farolas, etc.)
- o Vehículos mal estacionados
- o Pavimento en mal estado
- o Aceras estrechas
- o Aceras sucias
- o Inseguridad ante agresiones o robos
- o Inseguridad ante el tráfico ciclista y/o patinetes
- o Inseguridad ante el tráfico rodado motorizado (coches, motos, etc.)
- o Iluminación insuficiente
- o Iluminación molesta y/o deslumbrante
- o No encuentro ningún problema
- o Otros: _____

4.3. *En una escala del 1-10 donde 1 es totalmente insatisfecho/a y 10 es totalmente satisfecho/a, ¿cómo valorarías el itinerario peatonal que recorres en tus desplazamientos a pie hacia/desde el campus?*

Totalmente insatisfecho/a *Totalmente satisfecho/a*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

4.4. *Indica, por favor, de las siguientes circunstancias hipotéticas cuáles te animarían o cuáles no a dejar de venir caminando al campus:*

	SÍ	NO
Vivir más lejos del campus	o	o
Tener más lejos del campus los lugares cotidianos que visito por motivos de cuidados a otras personas (ej.: escuelas infantiles, centros de salud, centros de ocio, etc.)	o	o
Bajada de precios de los servicios de transporte público	o	o
Mayor frecuencia de los servicios transporte público	o	o
Mejora de conexión en transporte público entre mi hogar y el campus	o	o
Tener disponibilidad de un coche o moto propio	o	o
Un sistema de la UV para compartir coche entre la comunidad universitaria	o	o
Creación o aumento del número de los puntos de recarga vehículos eléctricos en el campus	o	o
Aumento de las plazas de aparcamiento para coches/motos	o	o

5. BLOQUE 5 – MOVILIDAD CICLISTA/PATINETE/MONOPATIN/PATINES/VMP

"Un vehículo de movilidad personal, también denominado, VMP es todo vehículo de una o más ruedas con capacidad para una sola persona y propulsado exclusivamente por un motor eléctrico que permite una velocidad de entre 6 y 25 km/h"

5.1. *¿Cuál de las siguientes definiciones se ajusta más al vehículo que sueles utilizar en tus desplazamientos hacia/desde el campus?:*

- Es un vehículo propio
- Es un vehículo de Mibisi
- Es un vehículo de Valenbisi
- Es un vehículo de alquiler de una empresa privada

5.2. *¿Cuánto tiempo sueles estar circulando en bicicleta, patinete o VMP cuando te desplazas hacia/desde el campus?:*

- < 10 minutos
- 10-20 minutos
- 20-30 minutos
- 30-40 minutos
- > 40 minutos

5.3. *Al llegar al campus, ¿dónde sueles aparcar tu bicicleta, patinete o VMP?*

- En un aparcabicis dentro del campus
- En un aparcabicis fuera del campus
- En una estación de Mibisi/Valenbisi
- En la calle/acera

5.4. *¿Por qué eliges moverte en bicicleta, patinete o VMP?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Rapidez
- Salud
- Disfrute
- Comodidad
- Ahorro económico
- Elevado tiempo de viaje en transporte público
- Ausencia de servicios de transporte público para realizar este desplazamiento
- No dispongo de coche/moto
- Dificultad para aparcar el coche
- No tengo carné de conducir
- Otros: _____

5.5. *¿Cuáles son los principales problemas que encuentras en tus viajes en bicicleta, patinete o VMP hacia/desde el campus?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Barreras arquitectónicas que impiden el tránsito (muros, vallas, etc.)
- Obstáculos en el carril bici (papeleras, farolas, etc.)
- Mal estado de conservación del carril bici
- Mala señalización del carril bici o intersecciones
- Estrechamiento del carril bici
- Problemas de convivencia/seguridad vial con peatones
- Vehículos mal estacionados
- Inseguridad ante agresiones o robos
- Inseguridad ante el tráfico rodado motorizado (coches, motos, etc.)
- Iluminación insuficiente
- Iluminación molesta y/o deslumbrante
- No he encontrado ningún problema
- Otros: _____

5.6. *¿Sueles encontrar plazas de aparcamiento disponibles próximas a tu centro de estudio/trabajo en el campus?*

- Habitualmente
- A veces
- Raramente

5.7. *Marca, por favor, del siguiente listado las características aquellas con las que definirías los aparcabicis existentes en su campus: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Son insuficientes
- Están mal situados
- Están deteriorados
- Son inseguros ante robos
- Pueden dañar la bicicleta, patinete o VMP
- Son adecuados

Observaciones: Solo para personas que hayan contestado "De Mibisi" o "De Valenbisi" en la pregunta 5.1.

5.8. *¿Cuáles son los principales problemas que has detectado en tus desplazamientos hacia/desde el campus al usar los sistemas públicos de préstamo bicicletas? Respuesta múltiple (máximo 3)*

- o Ausencia de estaciones de bicicleta próximas a mi hogar
- o Poca disponibilidad de bicicletas en las estaciones
- o Poca disponibilidad de plazas de aparcamiento en las estaciones
- o Las bicicletas son incómodas y/o poco prácticas
- o El tiempo máximo de uso permitido es insuficiente para mi desplazamiento
- o El precio del servicio es muy elevado
- o No detecto ningún problema
- o Otros: _____

5.9. *En una escala del 1-10 donde 1 es totalmente insatisfecho/a y 10 es totalmente satisfecho/a, ¿cómo valorarías la infraestructura ciclista (red de carriles bici, aparcamientos, señalización, etc.) que utilizas en tus recorridos hacia/desde el campus?*

Totalmente insatisfecho/a *Totalmente satisfecho/a*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

5.10. *Indica, por favor, de las siguientes circunstancias hipotéticas cuáles te animarían o cuáles no a dejar de venir en bicicleta, patinete o VMP al:*

	SÍ	NO
Vivir más cerca del campus	o	o
Tener más cerca del campus los lugares cotidianos que visito por motivos de cuidados a otras personas (ej.: escuelas infantiles, centros de salud, centros de ocio, etc.)	o	o
Bajada de precios de los servicios de transporte público	o	o
Mayor frecuencia de los servicios transporte público	o	o
Mejora de conexión en transporte público entre mi hogar y el campus	o	o
Tener disponibilidad de un coche o moto propio	o	o
Un sistema de la UV para compartir coche entre la comunidad universitaria	o	o
Creación o aumento del número de los puntos de recarga vehículos eléctricos en el campus	o	o
Aumento de las plazas de aparcamiento para coches/motos	o	o

6. BLOQUE 6 – MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO

6.1. *Servicio utilizado por submodo*

Observaciones: Si ha contestado "Autobús urbano":

6.1.a. *¿Qué línea de autobús urbano sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?*

- 1
- 10
- 12
- 13
- 14
- 15
- 18
- 24
- 25
- 29
- 30
- 31
- 40
- 41
- 63
- 70
- 71
- 79
- 80
- 81
- 82
- 89
- 90
- 93
- 95
- 98
- A
- Otro: _____

Observaciones: Si ha contestado "Autobús interurbano":

6.1.b. *¿Qué línea de autobús interurbano sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?:* _____

Observaciones: Si ha contestado "Tranvía":

6.1.c. ¿Qué línea de tranvía sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?:

- Línea 4 Mas del Rosari - Doctor Lluch
- Línea 6 Tossal del Rei - Marítim
- Línea 10 Natzaret - Alacant

Observaciones: Si ha contestado "Metro":

6.1.d. ¿Qué línea de Metro sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?:

- Línea 3 Rafelbunyol - Aeroport
- Línea 5 Marítim - Aeroport
- Línea 7 Marítim - Torrent Avinguda
- Línea 9 Alboraia Peris Aragó - Riba-roja de Túria

Observaciones: Si ha contestado "Tren":

6.1.e. ¿Qué línea de tren sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?:

- Línea C5 de Rodalies
- Línea C6 de Rodalies
- Tren regional-media distancia

6.2. *¿Cuánto tiempo sueles pasar en el transporte público cuando viajas hacia/desde el campus?:*

- < 10 minutos
- 10-20 minutos
- 20-30 minutos
- 30-40 minutos
- > 40 minutos

6.3. *¿Qué título de transporte sueles utilizar para desplazarte en transporte público hacia/desde el campus?:*

- Billete sencillo 1 viaje
- Bono de 10 viajes (solo para Metro/tranvía)
- Bono de 10 viajes (solo para autobuses)
- SUMA 10
- Abono EMT Jove
- Abono Metro
- Suma Mensual
- SUMA Mensual Jove
- Título TuiN
- Tarjeta Móbilis
- Otro: _____

6.4. *¿Cómo valoras el precio del servicio de transporte público que suponen estos desplazamientos hacia/desde el campus?:*

- o Bajo
- o Adecuado
- o Alto

6.5. ¿Por qué has elegido moverte en transporte público?: *Respuesta múltiple (máximo 3)*

- o Rapidez
- o Disfrute
- o Comodidad
- o Ahorro económico
- o Dificultad para aparcar el coche/moto
- o No tengo coche/moto
- o No tengo carnet
- o Otros: _____

6.6. *Por favor, evalúa los siguientes aspectos del servicio que sueles utilizar en tus desplazamientos en transporte público hacia/desde el campus:*

	Muy negativo	Algo negativo	Neutro	Algo positivo	Muy positivo
Puntualidad	o	o	o	o	o
Horario	o	o	o	o	o
Frecuencia	o	o	o	o	o
Duración del viaje	o	o	o	o	o
Estado del vehículo	o	o	o	o	o

6.7. *Respecto a la cantidad de gente con la que sueles compartir la línea de transporte público que utilizas en tus desplazamientos hacia/desde el campus, ¿cómo la definirías?*

- o Nada masificada
- o Algo masificada
- o Muy masificada

6.8. *En una escala del 1-10 donde 1 es totalmente insatisfecho/a y 10 es totalmente satisfecho/a, ¿cómo valorarías el servicio de transporte que utilizas en tus recorridos hacia/desde el campus?*

Totalmente insatisfecho/a *Totalmente satisfecho/a*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

6.9. *Indica, por favor, de las siguientes circunstancias hipotéticas cuáles te animarían o cuáles no a dejar de visitar el campus en transporte público:*

	SÍ	NO
Vivir más cerca del campus	o	o
Tener más cerca del campus los lugares cotidianos que visito por motivos de cuidados a otras personas (ej.: escuelas infantiles, centros de salud, centros de ocio, etc.)	o	o
Bajada de precios de Mibisi/Valenbisi	o	o
Aumento del número de estaciones y plazas de aparcamiento de Mibisi/Valenbisi	o	o
Más aparcamientos seguros para bicicletas	o	o
Más carriles bici segregados y seguros	o	o
Tener disponibilidad de una bici o patinete propio	o	o
Tener disponibilidad de un coche o moto propio	o	o
Un sistema de la UV para compartir coche entre la comunidad universitaria	o	o
Creación o aumento del número de los puntos de recarga vehículos eléctricos en el campus	o	o
Aumento de las plazas de aparcamiento para coches/motos	o	o

7. BLOQUE 7 – MOVILIDAD VEHICULO PRIVADO

7.1. *¿Qué tipo de vehículo sueles utilizar en tus viajes hacia/desde el campus?*

- o Vehículo de gasolina
- o Vehículo de gasoil/diésel
- o Vehículo eléctrico
- o Vehículo híbrido
- o No lo sé

7.2. *¿Sueles viajar como…?*

- o Conductor/a
- o Acompañante

7.3. *¿Cuál de las siguientes definiciones se ajusta más al vehículo que sueles utilizar?:*

- o Es mi vehículo particular
- o Es un vehículo de alquiler de una empresa privada
- o Es un taxi/VTC

Observaciones: Si contesta "Es un taxi/VTC", continúa hasta la pregunta 7.6. (inclusive) y termina bloque.

7.4. *¿Cuánto suele durar este desplazamiento?:*

- < 10 minutos
- 10-20 minutos
- 20-30 minutos
- 30-40 minutos
- > 40 minutos

7.5. *¿Por qué sueles elegir moverte en vehículo privado?: Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Rapidez
- Disfrute
- Comodidad
- Ahorro económico
- Ausencia de servicios de transporte público para mi desplazamiento
- Elevado tiempo de viaje en otros modos de transporte
- Facilidad de aparcamiento
- Necesidad de combinar con otras actividades
- Otros: _____

7.6. *¿Qué dificultades o molestias experimentas en tus viajes en vehículo privado? Respuesta múltiple (máximo 3)*

- Atascos habituales a la entrada y/o salida del campus
- Atascos ocasionales a la entrada y/o salida del campus
- Dificultad para encontrar aparcamiento
- Inseguridad en zonas habilitadas para aparcamiento
- Encarecimiento del combustible o de la electricidad
- Encarecimiento de las reparaciones y/o mantenimiento del coche
- Ansiedad, estrés o temor ante accidentes
- Otros: _____

7.7. *¿Dónde sueles aparcar el vehículo en el que viajas cuando llegas al campus?*

- En una calle dentro del campus
- En una calle próxima al campus
- En un aparcamiento dentro del campus
- En un aparcamiento próximo al campus
- En una plaza reservada en un aparcamiento del campus
- En una plaza privada de aparcamiento próximo al campus

7.8. *¿Sueles compartir el vehículo con otras personas que trabajen o estudien en el campus?*

- Sí

  Observaciones: si la respuesta es SÍ, preguntar:

  - *¿Cuál es en estos casos la ocupación del vehículo?*:
    - 2 personas
    - 3 personas
    - 4 personas
    - 5 o más personas

- No

  Observaciones: si la respuesta es NO, preguntar:

  - *¿Por qué?*:
    - Porque no conozco a nadie que viva cerca de mí
    - Porque no conozco a nadie con el mismo horario que yo
    - Porque tengo que llevar a otras personas otros lugares antes o después
    - Porque tengo horarios imprevisibles
    - Por inseguridad/desconfianza
    - Por comodidad
    - Otros: _____

7.9. *En una escala del 1-10 donde 1 es totalmente insatisfecho/a y 10 es totalmente satisfecho/a, ¿cómo valorarías el servicio de transporte que utilizas en tus recorridos hacia/desde el campus?*

Totalmente insatisfecho/a *Totalmente satisfecho/a*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

7.10. *Indica, por favor, de las siguientes circunstancias hipotéticas cuáles te animarían o cuáles no a dejar de venir en coche o moto al campus:*

	SÍ	NO
Vivir más cerca del campus	o	o
Tener más cerca del campus los lugares cotidianos que visito por motivos de cuidados a otras personas (ej.: escuelas infantiles, centros de salud, centros de ocio, etc.)	o	o
Bajada de precios de Mibisi/Valenbisi	o	o
Aumento del número de estaciones y plazas de aparcamiento de Mibisi/Valenbisi	o	o
Más aparcamientos seguros para bicicletas	o	o
Más carriles bici segregados y seguros	o	o
Bajada de precios de los servicios de transporte público	o	o
Mayor frecuencia de los servicios transporte público	o	o
Mejora de conexión en transporte público entre mi hogar y el campus	o	o

7.11. *Como persona usuaria de vehículo privado habitual, ¿cuál es su grado de interés en la mejora de las siguientes modalidades de transporte?*

	Ningún interés	Algo de interés	Bastante interés	Mucho interés
Un sistema de la UV para compartir coche entre la comunidad universitaria	o	o	o	o
Creación o aumento del número de los puntos de recarga vehículos eléctricos en el campus	o	o	o	o
Aumento de las plazas de aparcamiento para coches/motos	o	o	o	o

La encuesta ha concluido.

¡Muchas gracias por tu participación y por el tiempo dedicado!

3 Caracterización territorial y demográfica

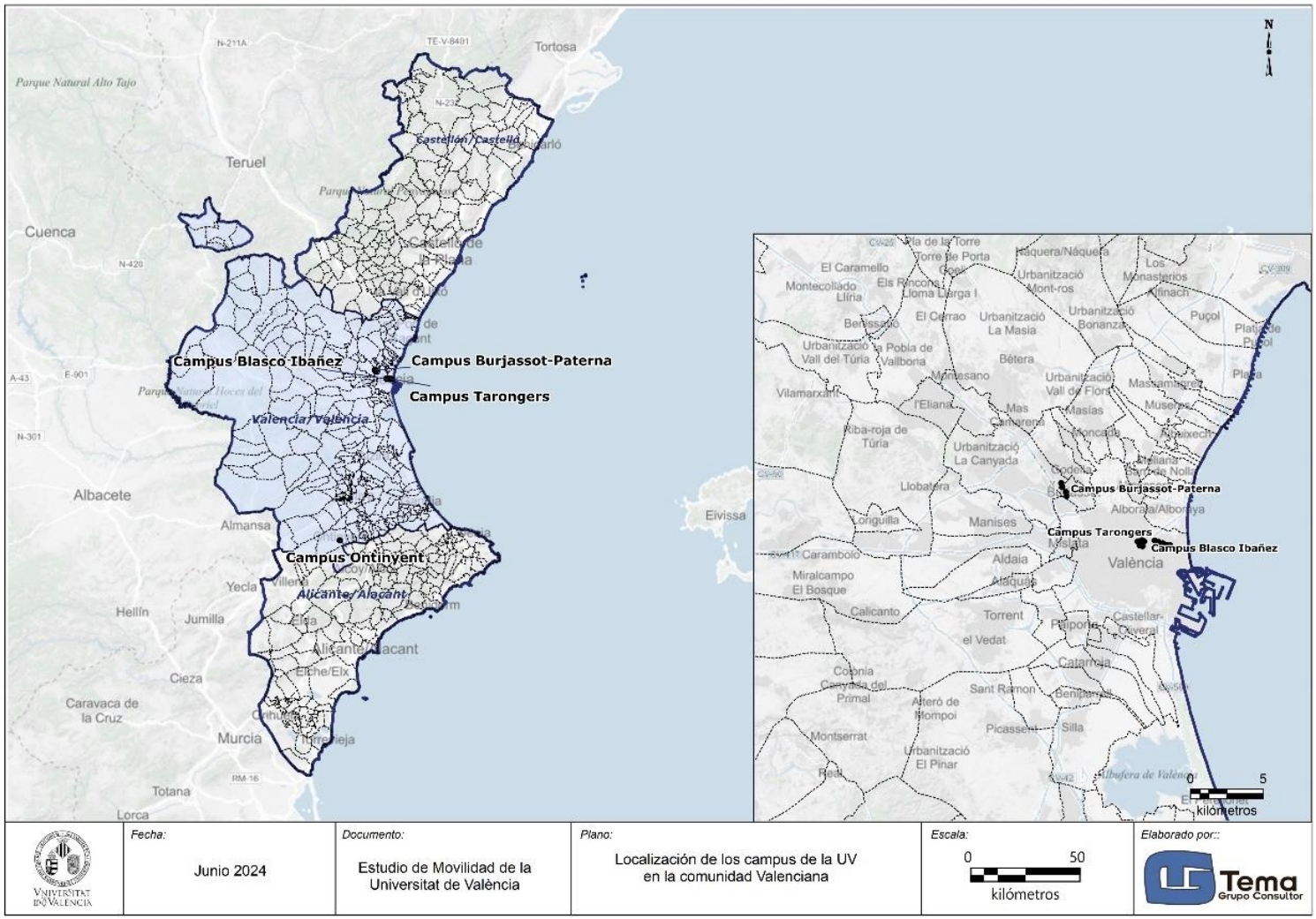
Sobre los siguientes apartados se expone el análisis socioeconómico, territorial y urbanístico de los campus de la *Universitat de València*, para el cual se han tenido en consideración las características particulares en calidad de factores condicionantes del sistema de movilidad, dada la relación directa que existe entre población, territorio y movilidad.

3.1 Ámbito de estudio

La caracterización del ámbito del Área Metropolitana de València y d'Ontinyent se enmarca en un análisis detallado que permite entender las dinámicas urbanas, sociales, económicas y ambientales de estas dos regiones de la Comunitat Valènciana. Este estudio es fundamental para planificar el desarrollo territorial y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

El Área Metropolitana de València, la tercera más grande de España, se caracteriza por su elevada densidad poblacional y su influencia como motor económico y cultural de la Comunitat Valènciana. Con una población que supera los 1.5 millones de habitantes, esta área incluye no solo la ciudad de València, sino también numerosos municipios aledaños que conforman un tejido urbano interconectado. La economía del área se sustenta en diversos sectores, destacando el turismo, el comercio, la industria y la logística, aprovechando su estratégica ubicación en la costa mediterránea y su puerto, uno de los más importantes de Europa. La infraestructura de transporte es altamente desarrollada, con una extensa red de carreteras, ferrocarriles y un aeropuerto internacional, facilitando la movilidad y el comercio.

Ontinyent, por su parte, es una ciudad situada en la comarca de la Vall d'Albaida, en el interior de la Comunitat Valènciana. Aunque mucho más pequeña en comparación con València, Ontinyent se distingue por su rica historia, patrimonio cultural y su industria textil, que ha sido tradicionalmente la columna vertebral de su economía. Con una población que ronda los 35.000 habitantes, Ontinyent combina su legado histórico con un entorno natural privilegiado, rodeado de montañas y espacios verdes que ofrecen una alta calidad de vida. La ciudad también ha experimentado un desarrollo significativo en infraestructuras y servicios, consolidándose como un centro neurálgico de la comarca.

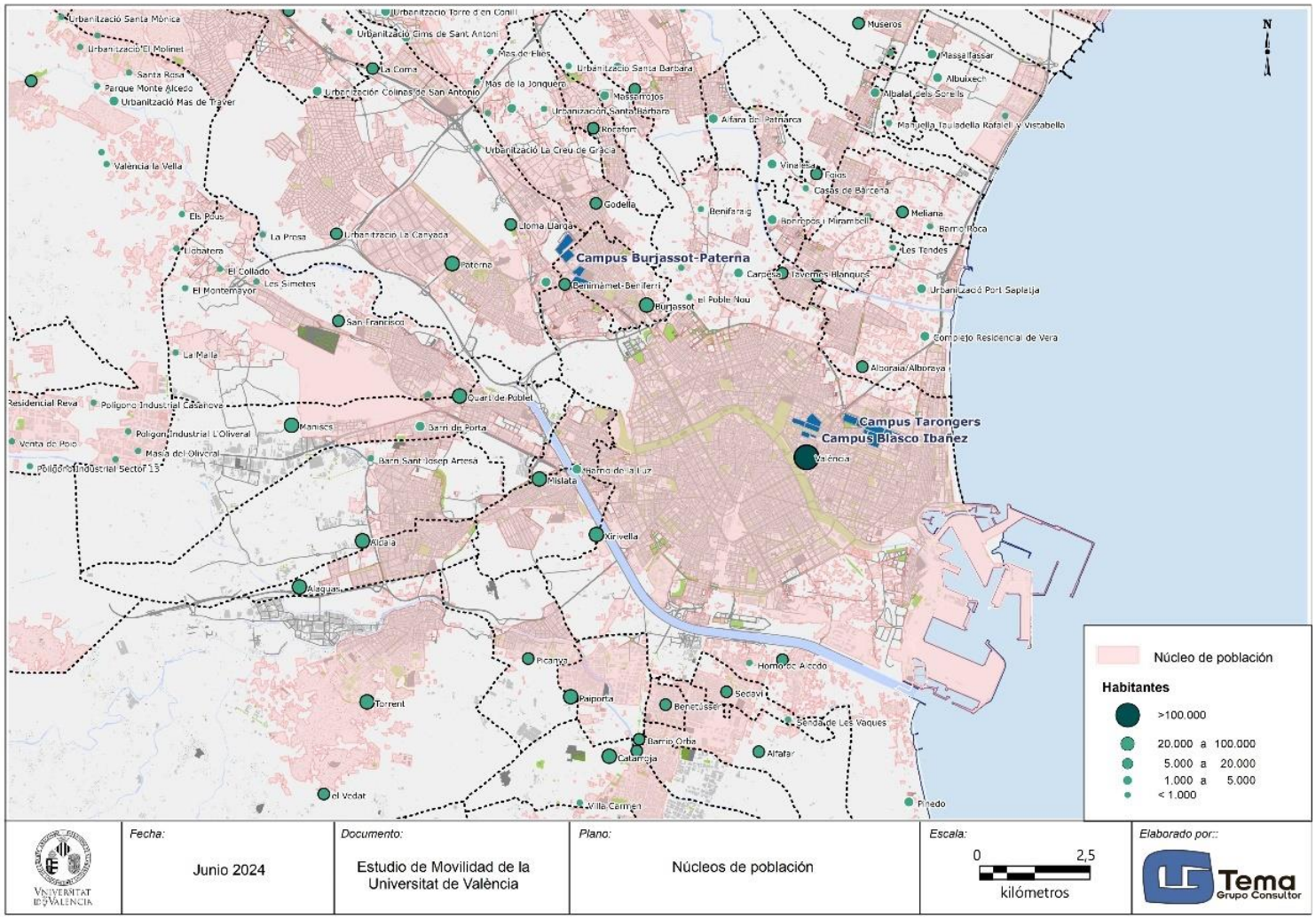

Campus Blasco Ibañez
Campus Burjassot-Paterna
Campus Tarongers
Campus Ontinyent
Valencia/València
Alicante/Alacant
Castellon/Castelló
Tortosa
Teruel
Cuenca
Albacete
Murcia
Almansa
Eivissa
Campus Burjassot-Paterna
Campus Tarongers
Campus Blasco Ibañez
València
0 5
kilómetros
Fecha:
Junio 2024
Documento:
Estudio de Movilidad de la Universitat de València
Plano:
Localización de los campus de la UV en la comunidad Valenciana
Escala:
0 50
kilómetros
Elaborado por::
Tema Grupo Consultor

El Área Metropolitana de València, situada como cabecera de la región, es un ejemplo significativo de urbanización y desarrollo en la Comunitat Valènciana. València, la ciudad principal y más grande, no solo es el centro administrativo y económico, sino también el núcleo de una extensa red de municipios que forman un área metropolitana densamente poblada.

València destaca por su alta densidad de población, con más de 100.000 habitantes en su núcleo central. Alrededor de la ciudad se extienden numerosos municipios que, aunque más pequeños en tamaño, contribuyen significativamente a la población total del área metropolitana. Municipios como Mislata, Burjassot y Torrent cuentan con poblaciones que oscilan entre 20.000 y 100.000 habitantes, creando una red urbana interconectada que se beneficia de las infraestructuras y servicios de la ciudad principal.

El desarrollo de esta región no se limita a la ciudad de València. Los municipios periféricos, aunque con poblaciones menores, de entre 1.000 y 20.000 habitantes, son esenciales para la estructura metropolitana. Estos núcleos, al estar bien conectados mediante una red de transporte eficiente, facilitan la movilidad de personas y bienes, contribuyendo a la cohesión del área metropolitana y permitiendo un flujo constante hacia y desde la ciudad central.

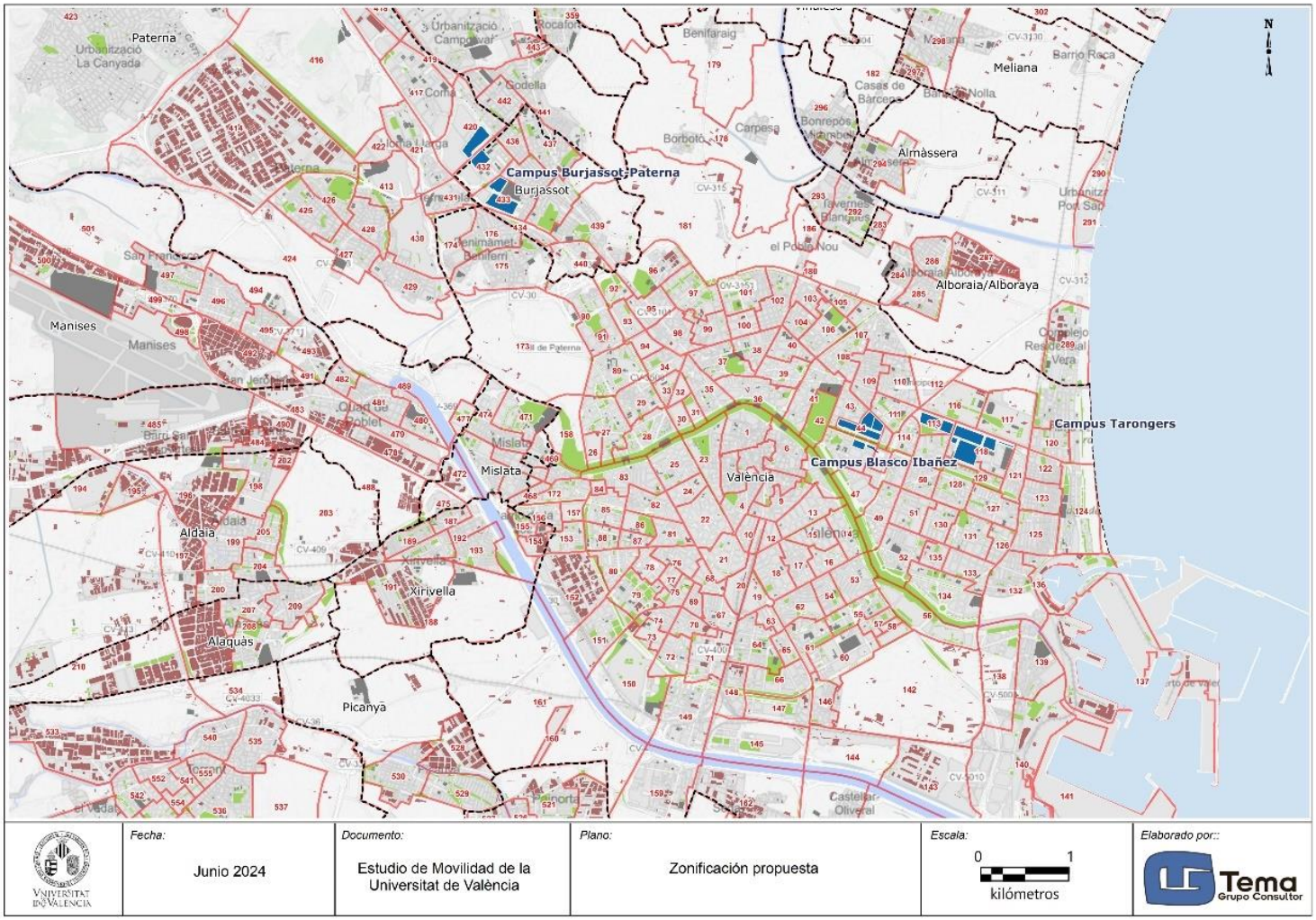
Esta configuración urbana, con València como el centro neurálgico rodeado de núcleos de menor tamaño, pero igualmente importantes, configura una urbe de considerable tamaño. La proximidad de estos municipios y su interdependencia con València potencian un entorno metropolitano dinámico y robusto. La densidad y distribución poblacional reflejan una región que, aunque diversa en tamaño y características de sus municipios, funciona de manera integrada, potenciando el desarrollo económico, social y cultural de toda el área metropolitana.

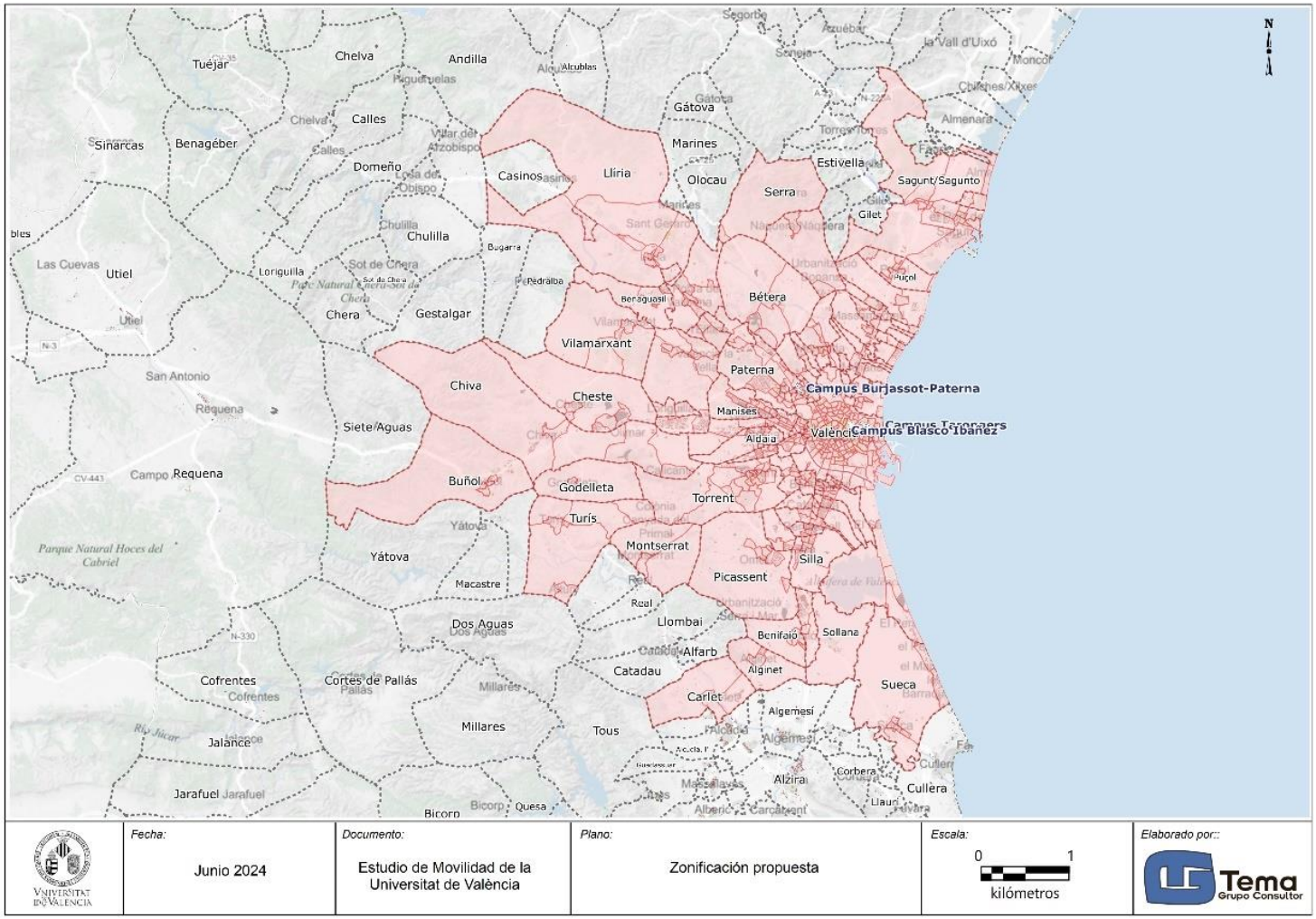

Campus Burjassot-Paterna
Campus Tarongers
Campus Blasco Ibañez
Núcleo de población
Habitantes
>100.000
20.000 a 100.000
5.000 a 20.000
1.000 a 5.000
< 1.000
Fecha:
Junio 2024
Documento:
Estudio de Movilidad de la Universitat de València
Plano:
Núcleos de población
Escala:
0
2,5
kilómetros
Elaborado por::
Tema Grupo Consultor

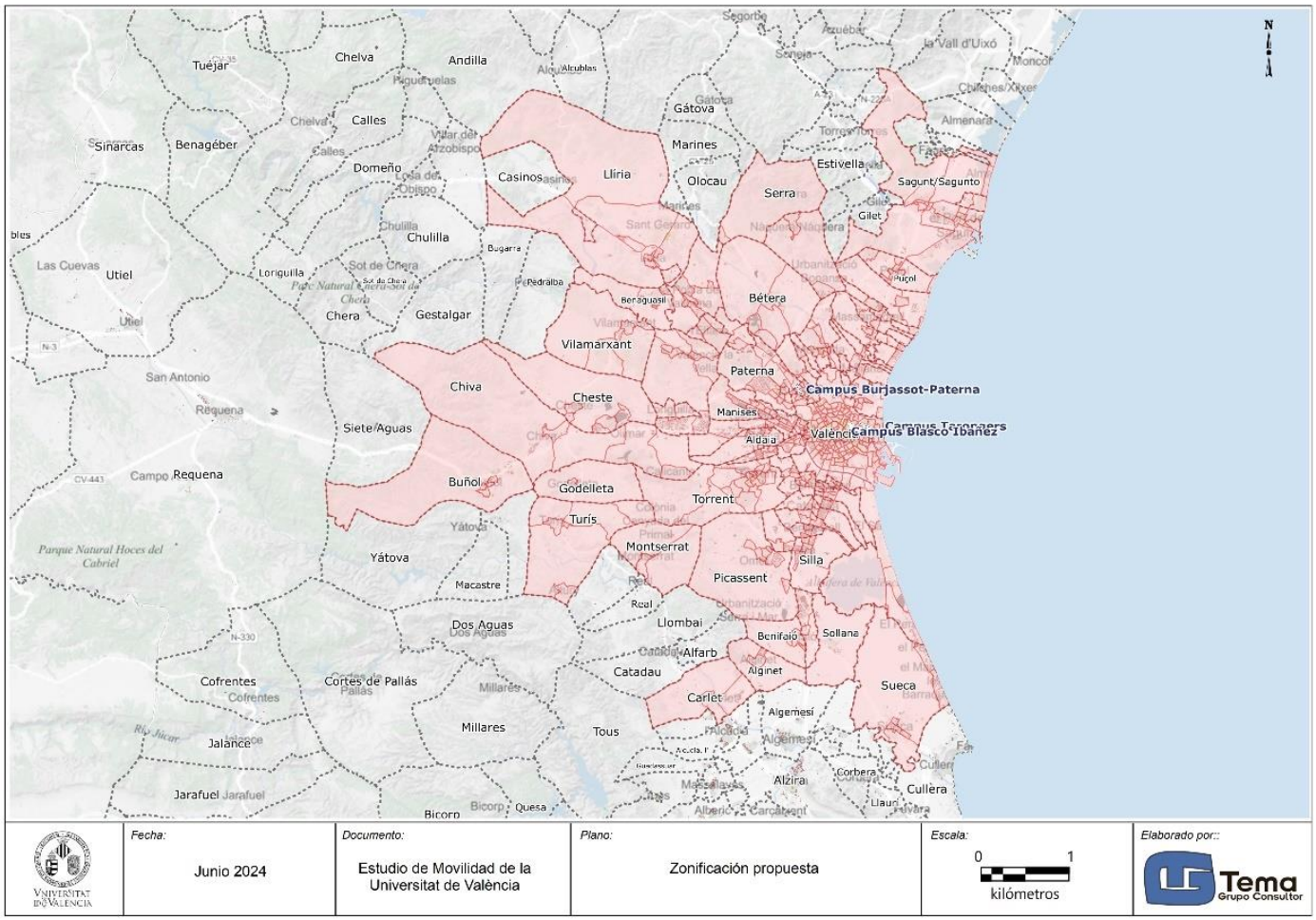
Para comprender mejor las dinámicas de movilidad y las características de los estudiantes universitarios en la ciudad de València, hemos implementado un estudio basado en encuestas detalladas. Este análisis permitirá identificar patrones de desplazamiento y necesidades específicas de la población estudiantil, contribuyendo así a la mejora de los servicios y la planificación urbana en el Área Metropolitana de València.

El enfoque metodológico del estudio incluye la recopilación de datos a través de encuestas distribuidas entre los estudiantes universitarios de la *Universitat de València*. Se ha solicitado a los encuestados que proporcionen su código postal de residencia. Este dato es crucial, ya que permite realizar un análisis espacial de los resultados, facilitando la visualización de patrones de movilidad y concentración de población estudiantil en diferentes áreas de la ciudad y sus alrededores.

El mapa adjunto, titulado "Zonificación Propuesta," proporciona una base para la evaluación espacial de los datos recopilados. La zonificación del mapa permite identificar distintas áreas y su correspondiente densidad poblacional, así como la distribución de infraestructuras clave como los campus universitarios y áreas residenciales. Tanto a escala de la ciudad como a nivel regional de la provincial y comunitario.


Campus Burjassot-Paterna
Burjassot
Campus Tarongers
Campus Blasco Ibañez
Paterna
Manises
Aldaia
Alaquàs
Xirivella
Picanya
Mislata
València
Meliana
Almàssera
Alboraia/Alboraya
Fecha:
Junio 2024
Documento:
Estudio de Movilidad de la Universitat de València
Plano:
Zonificación propuesta
Escala:
0
1
kilómetros
Elaborado por::


Campus Burjassot-Paterna
Campus Blasco Ibañez
Campus Tarongers
Campo Requena
Parque Natural Hoces del Cabriel
Parque Natural Sierra Calderona
Fecha:
Junio 2024
Documento:
Estudio de Movilidad de la Universitat de València
Plano:
Zonificación propuesta
Escala:
0
1
kilómetros
Elaborado por::


Tuéjar
Chelva
Andilla
Calles
Benagéber
Domeño
Casinos
Lliria
Gátova
Marines
Olocau
Estivella
Serra
Sagunt/Sagunto
Gilet
Bétera
Las Cuevas
Utiel
Loriguilla
Chulilla
Bugarra
Pedralba
Chera
Gestalgar
Vilamarxant
Paterna
Campus Burjassot-Paterna
Campus Blasco Ibañez
Chiva
Cheste
Manises
Aldaia
San Antonio
Requena
Siete Aguas
Buñol
Godelleta
Torrent
Turís
Montserrat
Yátova
Silla
Picassent
Macastre
Real
Llombai
Dos Aguas
Benifaió
Sollana
Alfarb
Alginet
Catadau
Sueca
Cofrentes
Cortes de Pallás
Carlet
Millares
Algemesí
Tous
Jalance
Alzira
Corbera
Cullera
Jarafuel
Bicorp
Quesa
Parque Natural Hoces del Cabriel
Fecha:
Junio 2024
Documento:
Estudio de Movilidad de la Universitat de València
Plano:
Zonificación propuesta
Escala:
0
1
kilómetros
Elaborado por::
Tema Grupo Consultor

3.2 La UV y sus campus

La *Universitat de València* se organiza en 4 campus universitarios distribuidos por la ciudad, área metropolitana y provincia de València. Este carácter supra comarcal implica que la ubicación y la red urbana-territorial característica de cada campus sea un elemento definitorio del correspondiente sistema de movilidad. Las principales localizaciones de esta institución educativa son el campus dels Tarongers (escala urbana), el campus de Blasco Ibáñez (escala urbana), el campus de Burjassot-Paterna-Parc Científic (escala metropolitana), y el campus d'Ontinyent (escala supra metropolitana o regional). Adicionalmente, existen algunos centros situados en emplazamientos externos a estos campus, como el Centre de Màsters de Secundària (València). No obstante, no se tendrán en consideración para el presente estudio, al tener un carácter minoritario dentro de la comunidad educativa de la institución, que queda ampliamente representada en el estudio de los citados cuatro campus universitarios. Durante sus más de 5 siglos de historia, la UV ha ido desarrollándose en paralelo con el crecimiento urbano, integrándose así en su trama urbana a medida que esta se expandía por el territorio.

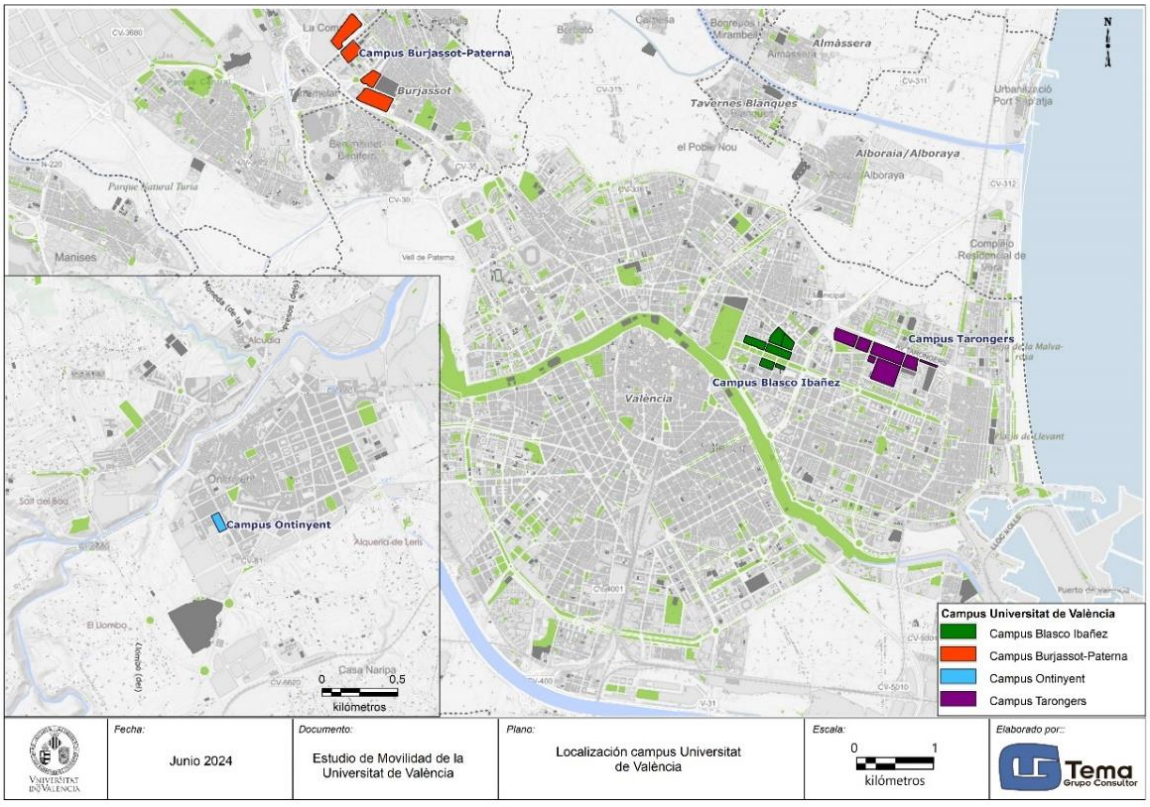


Figura 1. Localización de los campus universitarios. Fuente: Elaboración propia

Por la ocupación del suelo y, por ende, las instalaciones que albergan destacan fundamentalmente las localizaciones urbanas y metropolitanas, esto es: Campus dels Tarongers, Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna-Parc Científic. Estos 3 complejos representan el 85% de la superficie total de la Universitat. El peso de estos 3 campus, como se muestra a continuación, se replica en el reparto demográfico de la comunidad universitaria.

CAMPUS	Superficie construida (m^2)	Superficie útil (m^2)
Campus Blasco Ibáñez	250.124	190.693
Campus dels Tarongers	190.194	165.015
Campus Burjassot-Paterna	165.150	147.653
Parc Científic	51.756	45.671
Otros Campus	51.003	39.892
TOTAL	708.228	588.924

Tabla 6. Superficies construidas y útiles por campus de la UV. Fuente: UV

En conjunto, la UV congregó, de acuerdo con los datos del curso académico 2022-2023, a un total de 57.750 personas, distribuidas de manera desigual, tanto territorialmente; albergando solamente entre el Campus de Blasco Ibáñez y Tarongers cerca del 80%; como por grupos, pues solamente el estudiantado de Grado representa por sí solo el 85% de la comunidad universitaria.

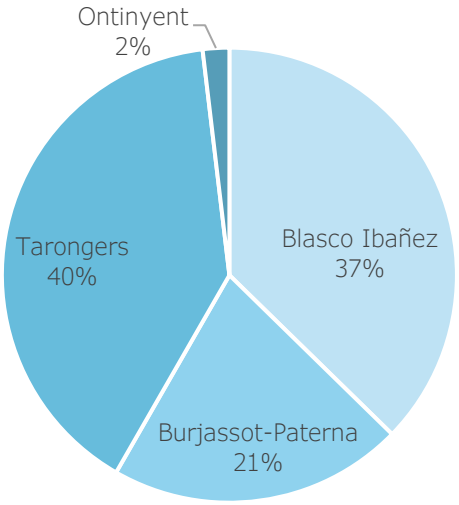


Figura 2. Reparto comunidad universitaria por campus. Fuente: Universitat de València

A continuación, se expone una descripción detallada de los cuatro campus universitarios: su ordenación, su estructura espacial y la distribución de edificios e infraestructuras que acogen. Asimismo, se expone un breve análisis de los condicionantes de movilidad del entorno más próximo.

3.2.1 Campus Tarongers

El campus dels Tarongers pertenece a la zona norte de la ciudad de València, concretamente al barrio de La Carrasca en el distrito de Algirós y está construido alrededor de las avenidas Ramón Llull y Tarongers.

Desde su inauguración en 1995 ha ido ampliado sus instalaciones, desde el inicial aulario hasta albergar una amplia oferta de estudios de grado y posgrado integradas en las Facultades de Derecho, Economía, Ciencias Sociales y Magisterio.

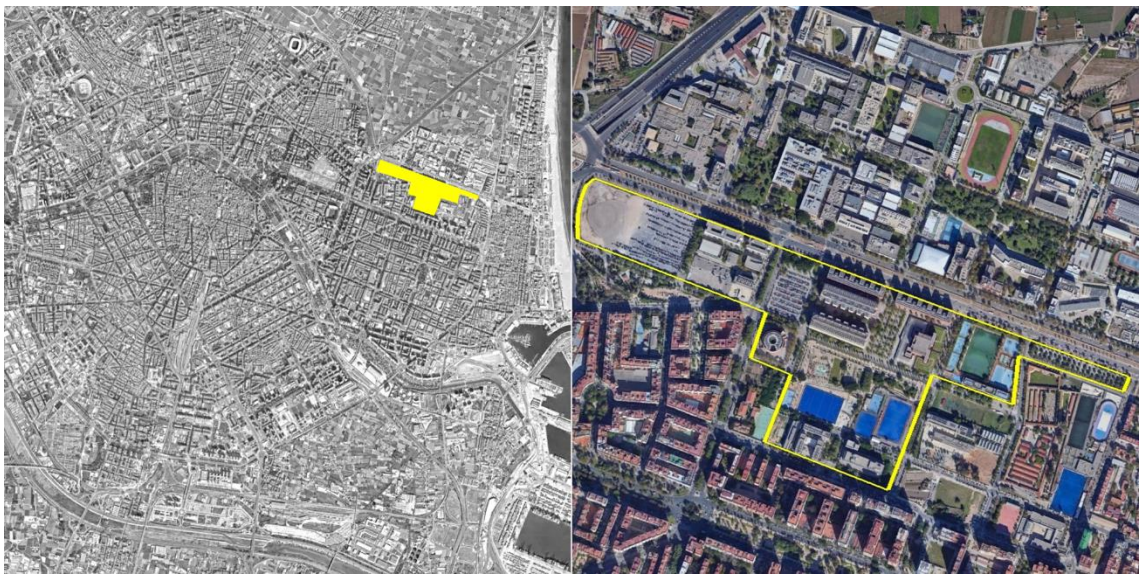


Figura 3. Localización campus dels Tarongers. Fuente: Elaboración propia

Además de las facultades mencionadas, existen otros edificios e instalaciones construidas, como la Biblioteca de Ciencias Sociales Gregori Maians, el Servicio de Deportes, la Estación de Cogeneración, el Centre d'Idiomes o el Laboratorio de Investigación en Economía Experimental de la Conducta (LINEEX). Las instalaciones que alberga este campus suman una superficie útil total de cerca de 170.000 m^2. Y en el reparto de esta superficie el vehículo privado y el tráfico rodado obliga a poner casi un 40% del suelo a su disposición para la circulación (25,8%) y el aparcamiento (13,4%).

USOS DEL ESPACIO	SUPERFICIE ÚTIL	
	m^2	%
Administración	13.950	8,5%
Aparcamiento	22.182	13,4%
Asistencial	62	0,0%
Asociacionismo	543	0,3%
Biblioteca y documentación	7.012	4,2%
Circulación-viario	42.513	25,8%
Cultural	1.456	0,9%

USOS DEL ESPACIO	SUPERFICIE ÚTIL	
	m²	%
Dirección	968	0,6%
Docencia	29.087	17,6%
Deportivo	1.130	0,7%
Estudio	5.743	3,5%
Indefinido	-	-
Instalaciones	21.240	12,9%
Investigación	823	0,5%
Residencial	-	-
Restauración	2.787	1,7%
Seminarios	39	0,0%
Servicios	191	0,1%
Tutoría	15.288	9,3%
Total	165.015	100%

Tabla 7. Usos el espacio en el Campus de Tarongers. Fuente: UV

A partir del año 2024, se llevarán a cabo obras de mejora en las instalaciones universitarias, incluyendo el ajardinamiento de espacios públicos y la construcción de un nuevo aulario. Cabe destacar la implicación de la comunidad universitaria en el proceso de concurso para elección del proyecto de ajardinamiento, siendo la propuesta "Trencant en verd" la seleccionada.



Figura 4. Render ilustrativa propuesta "Trencant en verd". Fuente: Universitat de València

En relación con la conectividad viaria del campus, las avenidas de Ramon Llull, Tarongers y Catalunya conforman la principal red estructurante de acceso al campus, que a su vez se compone de vías de menor capacidad que estructuran la trama urbana edificado en cuadrilla.

En cuanto a vías de comunicación terrestre de tráfico rodado, el campus enlaza de modo sencillo con la autovía V-21.

El entorno próximo tiene un marcado carácter residencial y de dotación universitaria, al convivir con la actividad del campus de la *Universitat Politècnica de València,* que se ubica al otro lado de la Av. dels Tarongers.

3.2.2 Campus Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez, ubicado también en la zona norte de la ciudad de València, en los barrios d´Exposició y Ciutat Universitària en el distrito El Pla del Real.

Se trata del campus más antiguo de la *Universitat de València*, siendo así representativo de la planificación urbanística de finales del siglo XIX. En 1908, la institución educativa compra los solares para los primeros proyectos constructivos, aunque no será hasta 1931 cuando se emprenda con decisión la urbanización completa de este espacio.

Distribuido a lo largo de la Av. de Blasco Ibáñez de València, en este Campus se localizan el Rectorado y los Servicios Centrales, así como la Clínica Odontológica universitaria, el Colegio Mayor Lluís Vives, las Bibliotecas de Humanidades "Joan Reglà", de Ciencias de la Salud "Pelegrí Casanova", de Psicología y Deporte, el Campus de Deportes; así como las facultades de Enfermería y Podología, Medicina y Odontología, Geografía e Historia, Psicología, Filosofía y Ciencias de la Educación, Filología, Traducción y Comunicación, Ciencias de la Actividad Física y el Deporte y Fisioterapia.

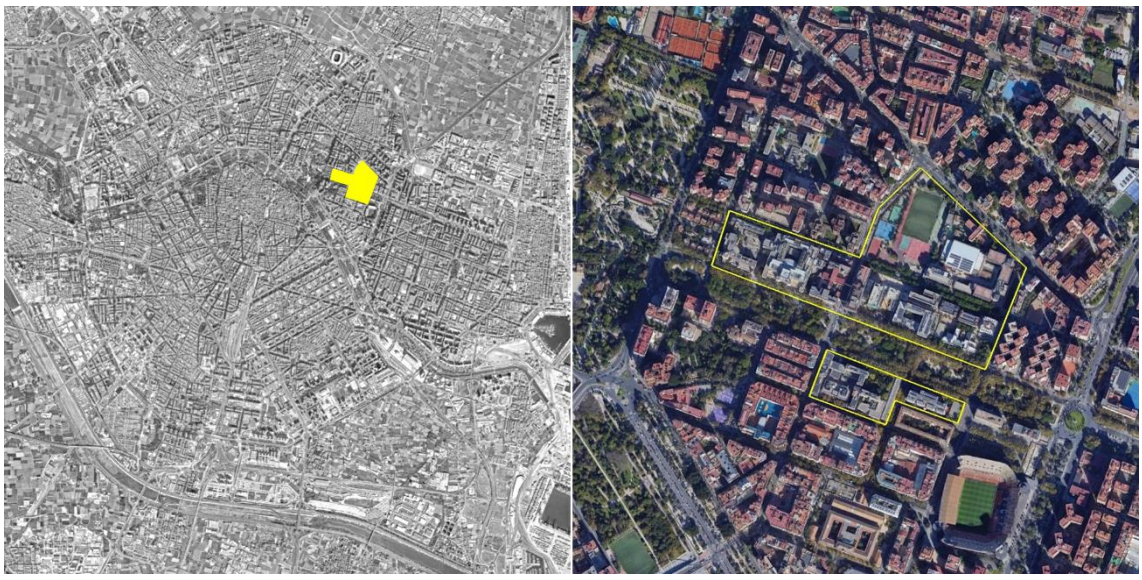


Figura 5. Localización del campus Blasco Ibáñezt. Fuente: Elaboración propia

Las diferentes actividades que se suceden en el campus necesitan de alrededor de 190.000 m^2, destacando los espacios para docencia, administración y servicios, pero, como ocurre en otros campus, el espacio destinado vinculado al tráfico se acerca al 40%, mediante un 9,5% de superficie destinada al aparcamiento y un 28,2% a la circulación.

USOS DEL ESPACIO	SUPERFICIE ÚTIL	
	m²	%
Administración	21.640	11,3%
Aparcamiento	18.160	9,5%
Asistencial	2.386	1,3%
Asociacionismo	542	0,3%
Biblioteca y documentación	2.468	1,3%
Circulación-viario	53.853	28,2%
Cultural	2.561	1,3%
Dirección	2.032	1,1%
Docencia	28.832	15,1%
Deportivo	6.875	3,6%
Estudio	7.199	3,8%
Indefinido	-	-
Instalaciones	17.630	9,2%
Investigación	7.738	4,1%
Residencial	-	-
Restauración	2.079	1,1%
Seminarios	292	0,2%
Servicios	418	0,2%
Tutoría	15.988	8,4%
Total	190.693	100%

Tabla 8. Usos del espacio en el Campus Blasco Ibáñez. Fuente: UV

Para la conectividad viaria del campus, la homónima Av. de Blasco Ibáñez es fundamental, ya que se presenta como eje vertebrador, aunque destacan también las avenidas de Catalunya, Aragón y Botánico de Cavanilles como red estructurante de acceso. En cuanto a vías de comunicación terrestre de tráfico rodado, el campus enlaza de modo sencillo con la autovía V-21.

El entorno próximo tiene un marcado carácter residencial, pero también dotacional destacando hospitales, museos o el Estadio de Mestalla. Cuenta también con amplias reservas de suelo destinadas a zonas verdes.

3.2.3 Campus Burjassot-Paterna

El campus de Burjassot-Paterna se ubica en el área oeste del municipio de Burjassot, sobre el límite administrativo con Paterna. Ambos municipios están integrados en el área metropolitana de València. Burjassot se ubica a cerca de 5 km de distancia del centro urbano de València y cuenta con un total de 39.702 habitantes (INE, 2023).

Se inaugura en 1977 a consecuencia de un aumento de estudiantado y la identificación de ampliar las instalaciones universitarias para acoger dicho crecimiento demográfico.

Actualmente, se constituye de varias zonas, pudiendo, tal y como ilustra la siguiente figura, diferenciar entre las siguientes divisiones: Av. Vicent Andrés Estellés (1), ETSE – Escola Tècnica

Superior d'Enginyeria (2) y Parc Científic (3). Entre los edificios de la zona 1, atravesada por la Av. Vicent Andrés Estellés, destacan las facultades de Farmacia y Ciencias de la Alimentación, Ciencias Matemáticas, Ciencias Biológicas, Física y Química, así como institutos científicos, bibliotecas, instalaciones deportivas y otros servicios de la UV.

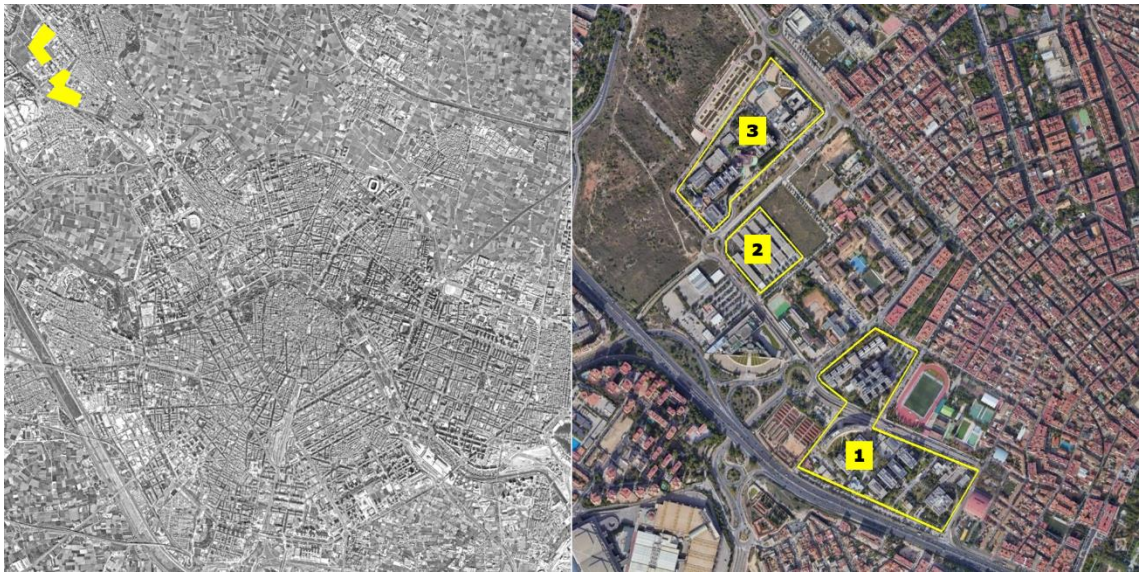


Figura 6. Localización del campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

La suma del campus y las instalaciones del Parc Científic de la Universitat supera los 190.000 m^2. Mientras que los terrenos del campus cuentan con un 10,3% de suelo destinado a aparcamiento y un 22,3% al viario, en el caso del Parc Científic el impacto del tráfico se limita a un 24,7% destinado a la circulación, al no contar con suelo destinado a aparcamiento.

USOS DEL ESPACIO	CAMPUS BURJASSOT-PATERNA		PARC CIENTÍFIC	
	m^2	%	m^2	%
Administración	11.613	7,9%	4.025	8,8%
Aparcamiento	15.236	10,3%	-	-
Asistencial	66	0,0%	-	-
Asociacionismo	168	0,1%	-	-
Biblioteca y documentación	3.934	2,7%	85	0,2%
Circulación-viario	32.924	22,3%	11.299	24,7%
Cultural	1.912	1,3%	735	1,6%
Dirección	386	0,3%	388	0,8%
Docencia	27.213	18,4%	459	1,0%
Deportivo	124	0,1%	-	-
Estudio	2.079	1,4%	-	-
Indefinido	-	-	218	0,5%
Instalaciones	14.213	9,6%	5.081	11,1%

USOS DEL ESPACIO	CAMPUS BURJASSOT-PATERNA		PARC CIENTÍFIC	
	m²	%	m²	%
Investigación	21.659	14,7%	22.091	48,4%
Residencial	'-	-	78	0,2%
Restauración	2.420	1,6%	389	0,9%
Seminarios	30	0,0%	90	0,2%
Servicios	333	0,2%	-	-
Tutoría	13.343	9,0%	733	1,6%
Total	147.653	100%	45.671	100%

Tabla 9. Usos del espacio en el Campus Burjassot-Paterna – Parc Científic. Fuente: UV

Respecto a la conectividad viaria destacan como infraestructura de acceso a las instalaciones universitarias las vías urbanas de Av. Vicent Andrés Estellés, Camino del Cementerio, Av. de l'Universitat, C/ Catedrático Escardino y la Car. De Llíria. Además, el campus está conectado con las vías interurbanas CV-35 (Autovía del Turia), CV-365, CV-31 y CV-3103.

Los edificios del entorno próximo se tienen un carácter dotacional en las parcelas vecinas a los servicios universitarios concretamente: centros educativos (IES Federica Montseny, IES Vicent Andrés Estellés, CEIP Fernando de los Ríos Y E.I. Caperucita Roja), centros deportivos (pistas de atletismo, tenis, baloncesto, piscinas, etc.) y el cementerio municipal de Burjassot. Existe también una reserva de suelo de uso industrial situada frente al ETSE (2), compuesto de las empresas À punt media e ISTEC Digital. Respecto, al resto del entorno se compone en su mayoría de edificios residenciales, negocios locales, supermercados, dotaciones públicas y/o comunitarias, etc.

3.2.4 Campus Ontinyent

El Campus d'Ontinyent, ubicado en el homónimo municipio. Los edificios que componen el campus se encuentran totalmente integrados en el casco urbano d'Ontinyent, un municipio del sur de la provincia de València, ubicado en la frontera con la provincia d'Alacant y capital de la comarca de Vall d'Albaida. Se encuentra aproximadamente a 85 km de distancia de la ciudad de València y cuenta con un total de 36.194 habitantes (INE, 2023).

El campus se crea en el curso 1998/1999 y va ampliando su oferta académica en los cursos sucesivos. Actualmente ofrece estudios de grado en de Administración y Dirección de Empresas, Magisterio Infantil, Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, y Enfermería, y estudios de máster en Psicología General Sanitaria. Las instalaciones del campus ocupan alrededor de 5.000 m².

En relación con la conectividad viaria del campus, la Av. del Conde de Torrefiel (al este de la parcela) es la principal vía urbana de acceso a los centros de la UV y permite enlazar con las vías vertebradoras d'Ontinyent, generando una alta conectividad con otros nodos de centralidad de la ciudad. Además, la Av. del Conde de Torrefiel desemboca directamente en la carretera comarcal CV-81, que une Ontinyent con las poblaciones cercanas, y con la carretera A-7, autovía del Mediterráneo, que conecta la ciudad con València por el norte, y con Alacant en dirección sur. Además de Av. del Conde

de Torrefiel, el campus limita con las vías urbanas de Av. del Llombo (al norte), C/ Echegaray (al oeste) y C/ Joan Coromies (a sur).

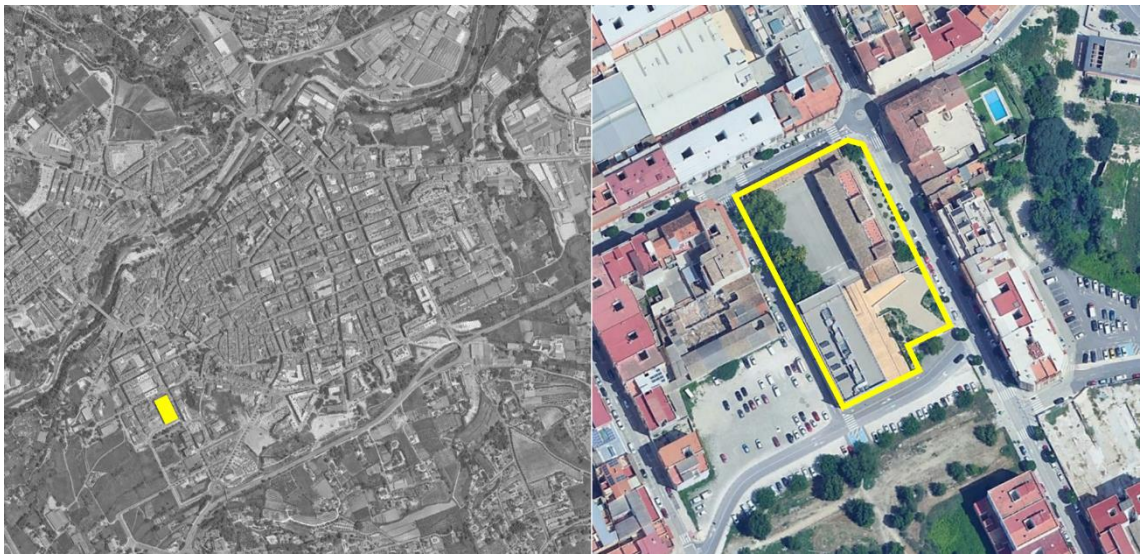


Figura 7. Localización del campus d'Ontinyent, Fuente: Elaboración propia

El campus se compone de 2 edificios. Por un lado, el antiguo Colegio Lluís Vives, al norte de la parcela, que actualmente acoge los servicios de Secretaría, biblioteca, sala de estudios y despachos para el profesorado. Por otro, el aulario nuevo, inaugurado en 2015, ubicado al sur de la parcela, destinado a la docencia de los grados ofertados.

Respecto al entorno próximo que rodea la parcela donde se sitúa el campus, sus usos son fundamentalmente residenciales y con locales que albergan comercios y negocios locales. También existen equipamientos urbanos muy cercanos, como el puesto de Guardia Civil, el Centro de Salud Ontinyent III, el Parque Barranquet, el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 3 o centros educativos de diferentes niveles (CEIP Lluís Vives, Conservatori Professional de Música J. Melcior Gomis d'Ontinyent o Colegio Santa María).

3.3 Análisis demográfico

La composición demográfica de la población que visita habitualmente los campus de la UV es un pilar fundamental para comprender las potencialidades y los riesgos del sistema de movilidad vigente en cada localización. Las particularidades sociodemográficas son determinantes en la construcción de hábitos de movilidad del universo demográfico estudiado.

El objetivo de esta parte del diagnóstico es, por tanto, complejizar y dotar de mayor alcance al estudio de movilidad permitiendo el cruce del presente pretexto sociodemográfico con aspectos detallados en otros capítulos del presente informe: políticas de transporte, configuración del territorio, trama urbana y/o usos del suelo, infraestructuras y servicios de transporte, entre otros.

3.3.1 Composición

Los últimos datos facilitados por la UV, pertenecientes al curso 2023-2024 cifran a la población universitaria en 57.585 personas, con una composición del **85% estudiantado y el 15% personal trabajador**, que a su vez se conforman fundamentalmente de estudiantes de Grados universitarios y Personal Docente Investigador (PDI), respectivamente.

CAMPUS	ESTUDIANTADO				PERSONAL				COMUNIDAD UNIVERSITARIA
	TOTAL	Grado	Máster	Doct.	TOTAL	PDI	PTGAS	PI	
Blasco Ibáñez	16.133	14.260	1.873	-	3.710	2.332	1.063	315	19.843
Burjassot-Paterna	8.552	7.455	1.097	-	2.605	959	568	1.078	11.157
Tarongers	19.164	16.006	3.158	-	2.007	1.379	453	175	21.171
Ontinyent	805	726	79	-	198		8	25	838
TOTAL	49.230	38.447	6.207	4.576	8.355	4.670	2.092	1.593	57.585

Tabla 10. Población según niveles de formación, categorías de personal y campus, 2023-2024. Fuente: UV

Si bien el grueso de la comunidad universitaria está compuesto por las personas que están en ciclos formativos, en el caso de Burjassot-Paterna su peso es menor, concretamente de un 77%. Este reparto pone de manifiesto el impacto del Parc Científic como centro laboral-investigador en la construcción demográfica del campus. Por su parte, los campus de Blasco Ibáñez (81%) y Ontinyent (80%) se aproximan al reparto porcentual general del 85% de población estudiante. En cambio, en el caso de Tarongers, este campus presenta una representación especialmente considerable del estudiantado sobre el total de la población con un dato del 91%.

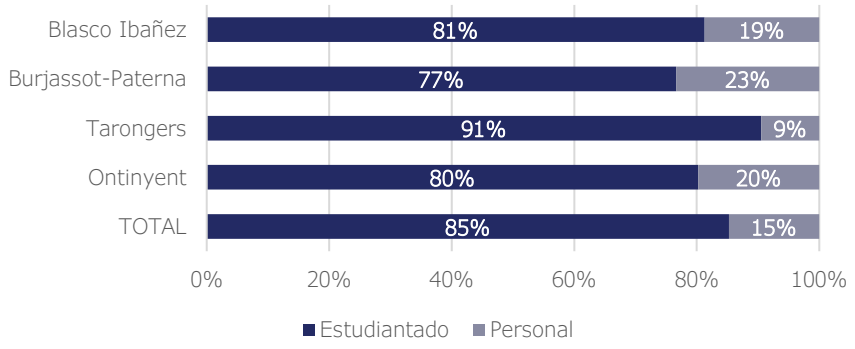


Figura 8. Reparto estudiantado y personal según campus, 2023-24. Fuente: UV

El interés en conocer este reparto estudiantado-personal radica en la composición por edad y género de la población en tanto que variables determinantes en la definición de los hábitos de movilidad.

3.3.2 Edad y género

En términos generales, podemos afirmar que el estudiantado del conjunto de la UV es joven y está feminizado.

Por un lado, **el 85% de los y las estudiantes son menores de 24 años**, destacando especialmente las personas de 19 años (5.832), de 20 años (5.980), de 21 años (6.937) y de 22 años (7.221). En edades jóvenes el vehículo privado está menos presente como modo de transporte prioritario, por cuestiones de renta disponible, disponibilidad de vehículo o disponibilidad de permiso de conducir: sólo el 48% de las personas menores de 34 años tiene carnet de conducir.

En este sentido, **la movilidad suele estar más asociada al transporte público**. Asimismo, las capacidades físicas de las personas jóvenes habitualmente **facilitan la elección de modos de movilidad activa**, esto es: a pie o en bicicleta o vehículos de movilidad personal (VMP).

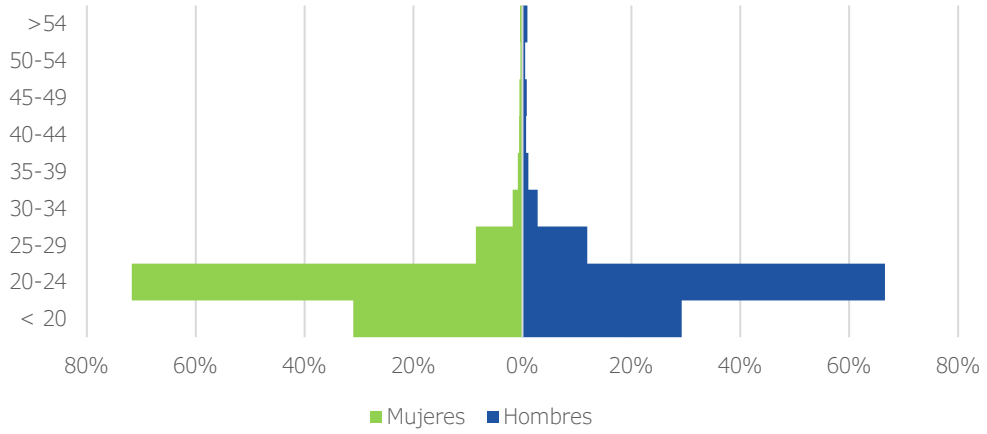


Figura 9. Pirámide de población estudiante, 2023-24. Fuente: UV

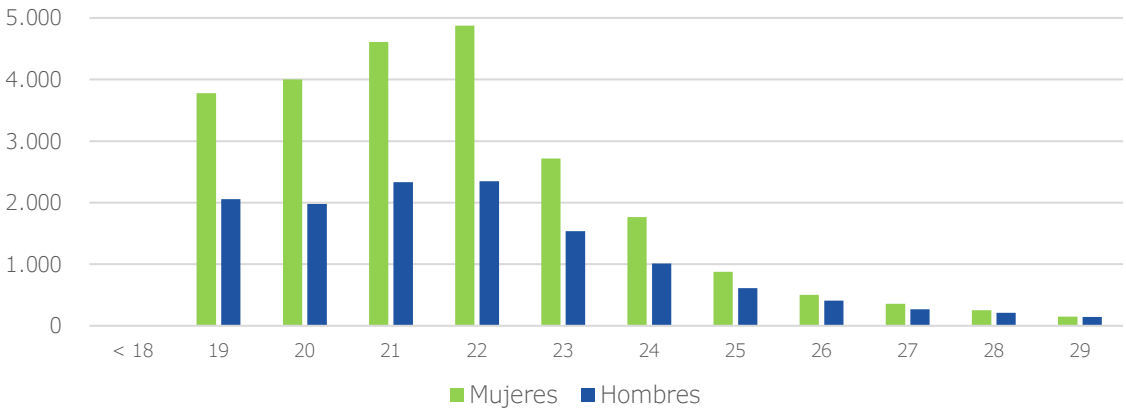


Figura 10. Población estudiante por edades (18-29 años), 2023-24. Fuente: UV

Como se puede observar sobre las anteriores 2 figuras, existe una **mayor presencia de mujeres en los ciclos formativos académicos de la UV**; superando los 2/3 de estudiantado, concretamente un 64%. Así, la relación para el conjunto de la población universitaria estudiante es de 1,8 mujeres por

cada hombre. Esta feminización del estudiantado es especialmente notable entre los 19 y los 22 años, donde la cifra se ubica en torno a la relación de 2 mujeres por cada 1 hombre.

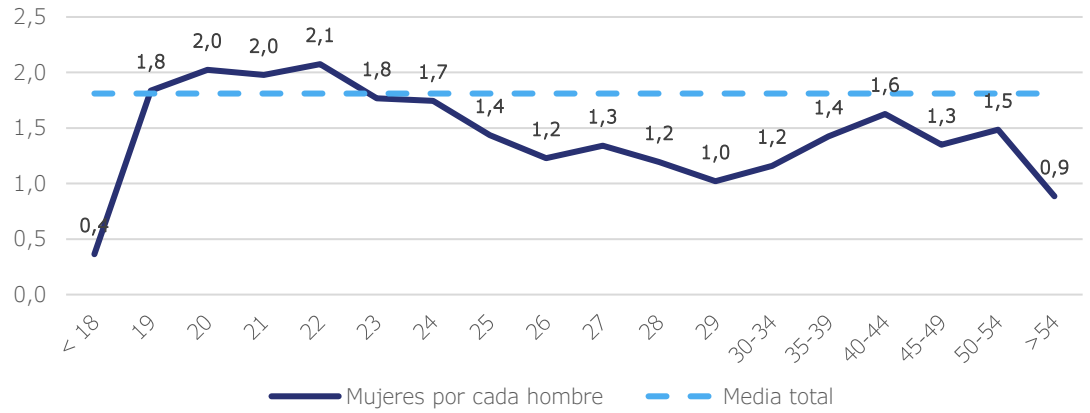


Figura 11. Relaciones de género entre estudiantado, 2023-24. Fuente: UV

En cuanto al personal laboral de la Universitat en su conjunto se han identificado los siguientes patrones:

- Existe un equilibro, en términos generales, en la relación entre géneros con una ratio media de 1,1 mujeres por cada hombre que trabaja en la UV.
- Las tareas administrativas y de servicios (PTGAS) se encuentran más feminizadas que las tareas de investigación y docencia (PI y PDI), aunque a cuanto menores son los datos de edad, más equitativos los datos de población según género.

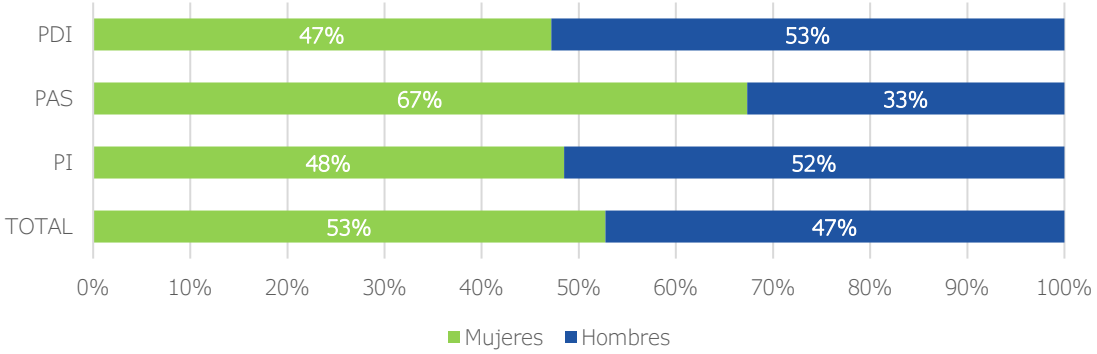


Figura 12. Reparto de género según categorías laborales. Fuente: UV

A continuación, se exponen las pirámides de población para cada categoría laboral: PTGAS, PDI y PI.

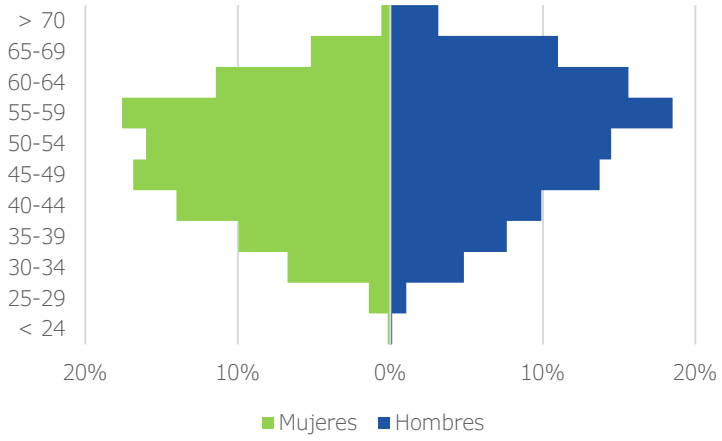


Figura 13. Pirámide de población PTGAS, 2023. Fuente: UV

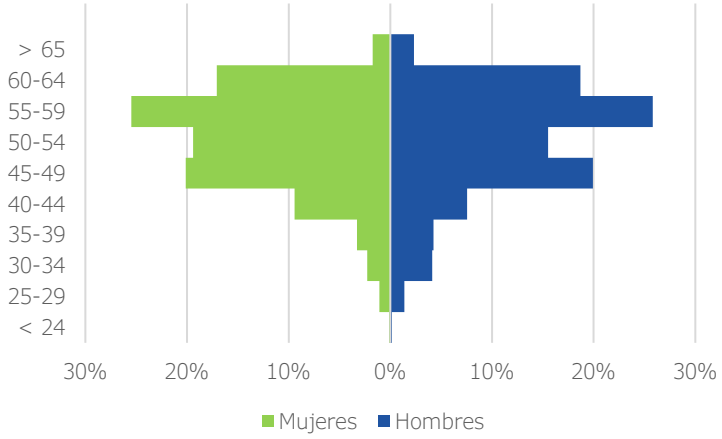


Figura 14. Pirámide de población PDI, 2023. Fuente: UV

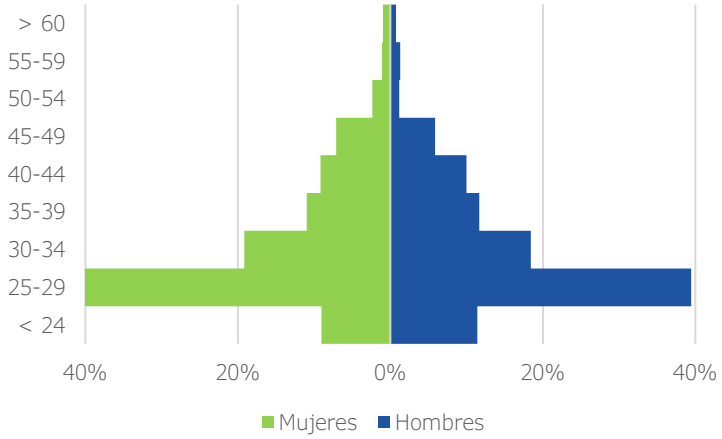


Figura 15. Pirámide de población PI, 2023. Fuente: UV

Los roles de género influyen en el uso y disfrute del entorno urbano y, en ese sentido, influyen sobre los hábitos de movilidad. Las mujeres siguen encargándose de trabajos de cuidados y domésticos, en muchas ocasiones no remunerados: limpieza, cocina, compras, gestiones del hogar, tareas de cuidado de personas dependientes y acompañamiento a servicios de salud o escolares. En consecuencia, su movilidad es más compleja y diversa: sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos y, asimismo, recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos. Además, las mujeres tienen una movilidad más sostenible, más saludable y menos contaminante al elegir más habitualmente la movilidad peatonal y el transporte público en comparación con los hombres.

3.3.3 Evolución de la población

Se analizaron los datos correspondientes a los distintos cursos académicos proporcionados por la *Universitat de València* con el fin de conocer la evolución de la población estudiantil y activa de la institución. Los datos detallan los cambios demográficos y las tendencias de matriculación de estudiantes, así como la composición del personal docente e investigador y del personal administrativo y de servicios de los campus de la Universitat.

A continuación, se presentan los resultados del análisis, destacando aspectos clave de la evolución y distribución de la población universitaria a lo largo de los cursos.

Evolución de la población total de la *Universitat de València*

Se han analizado los datos proporcionados por la *Universitat de València* correspondientes a los cursos académicos 2000/2001, 2005/2006, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018 y el curso presente 2023/2024. Estos datos incluyen tanto a los estudiantes de primer, segundo y tercer ciclo, como los estudiantes de intercambio y el personal trabajador de la Universitat.

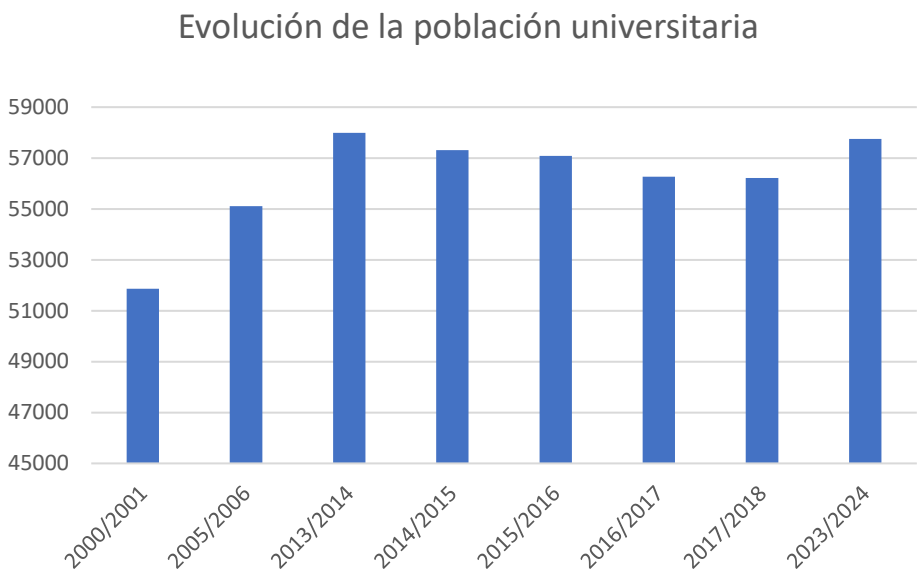


Figura 16. Evolución de la población universitaria, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia

La evolución poblacional de la *Universitat de València* comprende diversas tendencias a lo largo de los años analizados. En el año académico de 2000/2001 la población universitaria era de 51.858 personas. Esta cifra aumentó a 55.110 personas en el curso de 2005/2006, lo que supone un crecimiento del 6,3% en cinco años.

Los siguientes años también se vieron marcados por un crecimiento de la población, llegando en el curso 2013/2014 a 57.993 personas, lo que supone un crecimiento de 11,83 % desde el curso 2000/2001.

Sin embargo, a partir del curso 2014/2015, la población universitaria comenzó a disminuir ligeramente, hasta el curso 2017/2018 donde se registraron 56.212 personas, lo que supone una disminución del 3,1% en cinco años. Esta disminución puede estar relacionada con las tendencias demográficas generales, ya que durante esos años se percibe una reducción en la población juvenil en edad universitaria.

Actualmente, la población universitaria ha vuelto a experimentar un aumento en su población, alcanzando las 57.585 personas, lo que supone una tasa de crecimiento del 2,4% respecto del curso 2017/2018.

Evolución del estudiantado de la *Universitat de València*

A continuación, se detalla la evolución del número de estudiantes (de los tres ciclos, así como los estudiantes de intercambio) matriculados en la *Universitat de València* a lo largo de múltiples cursos académicos, comprendidos desde el año 2000/2001 hasta el 2023/2024.

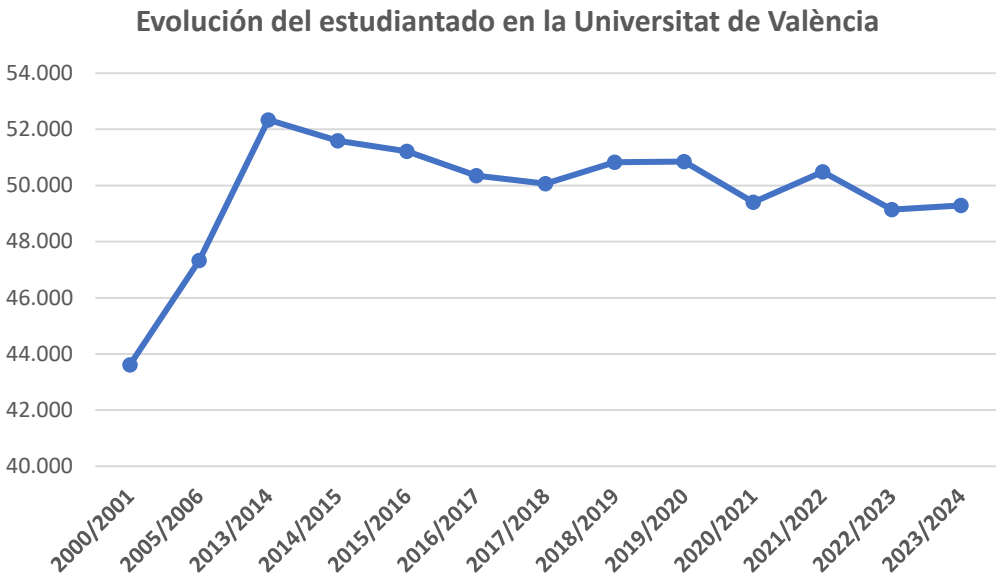


Figura 17. Evolución del estudiantado de la Universitat de València, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia

La primera observación que resaltar es el aumento del número de estudiantes que tuvo lugar entre los años 2000 a 2013, donde se pasó de 43.615 a 52.339 estudiantes, lo que supone un crecimiento del 19,97 % en trece años. A partir del curso 2013/2014, la tendencia comenzó a ser descendente, disminuyendo en un total de 2.274 alumnos matriculados (4,34 %).

Las fluctuaciones entre los cursos 2018/2019 y 2023/2024 son menores. Destaca el descenso de matriculados entre el curso 2019/2020 y 2020/2021, el cual disminuyó en 1.443 alumnos, lo que puede ser debido al efecto que tuvo la pandemia de COVID-19. En el curso 2021/2022, el número de estudiantes volvió a aumentar en 1.078 alumnos, casi recuperando la cifra previa a la pandemia. Sin embargo, en el curso 2022/2023, se registró una nueva disminución de 1.340 alumnos. Actualmente, el número de matriculados es de 49.291 alumnos, suponiendo una recuperación mucho más ligera respecto del curso anterior, rompiendo la tendencia que llevaba sucediendo los últimos cuatro años para estabilizarse en niveles ligeramente inferiores a los años previos.

En resumen, la evolución del estudiantado de la *Universitat de València* refleja una combinación de factores demográficos, económicos, sociales y cambios institucionales. Estos factores han influido de manera significativa en las tasas de matrícula a lo largo de los años, destacando la necesidad de una planificación estratégica continua para adaptarse a los cambios en el entorno educativo y socioeconómico.

Evolución del estudiantado de la *Universitat de València* por género

Los siguientes datos presentan la evolución del número de estudiantes matriculados en la *Universitat de València* según género, abarcando los cursos académicos desde el 2016/2017 hasta el 2023/2024, según la información proporcionada por la institución.

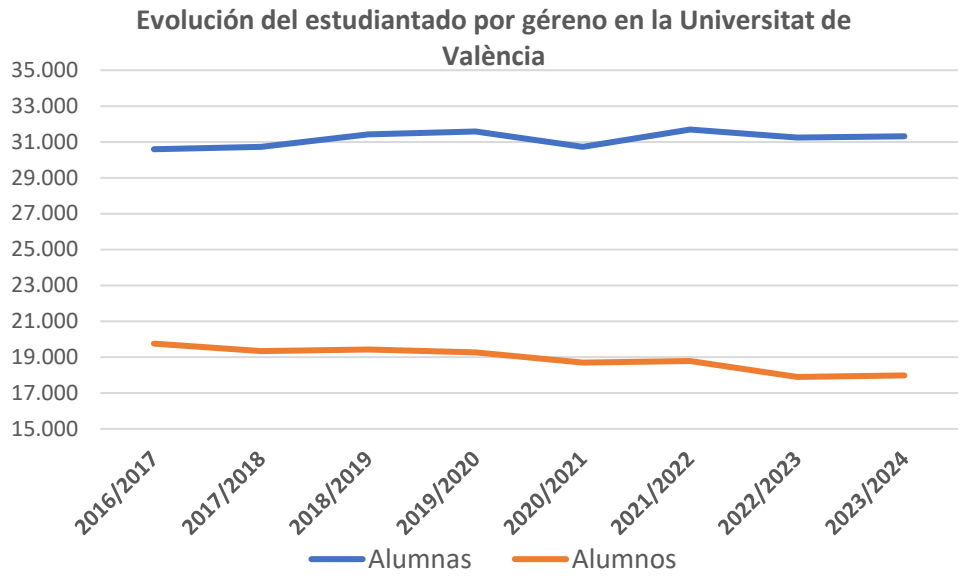


Figura 18. Evolución del estudiantado de la Universitat de València por género, 2016-2024. Fuente: Elaboración propia

Estos datos revelan aspectos importantes de la dinámica de género dentro del estudiantado de la *Universitat de València*. Aunque el número de alumnas aumentó ligeramente a lo largo del periodo analizado, con una tasa de cambio positiva del 2,30% desde el año académico 2016/2017 al año académico 2023/2024, esto contrasta marcadamente con el número de estudiantes varones, que experimentaron una disminución significativa. La tasa de cambio negativa durante el mismo periodo fue del -9,88%.

Este fenómeno puede reflejar tendencias más amplias en la participación de género en ciertos campos de estudio o en la educación superior en general. Estos datos deben considerarse en el contexto de políticas y programas destinados a promover la igualdad de género y la inclusión en la educación universitaria, e identificar las brechas o desafíos que los diferentes géneros pueden enfrentar en el acceso y participación en la educación superior.

Evolución del estudiantado por campus

Los siguientes datos muestran la evolución del número de estudiantes matriculados en los cuatro campus de la *Universitat de València* en los cursos académicos 2000/2001, 2005/2006, 2017/2018 y 2023/2024, a excepción del Campus d'Ontinyent para el que solo se disponen de datos del curso 2027/2018 y 2023/2024.

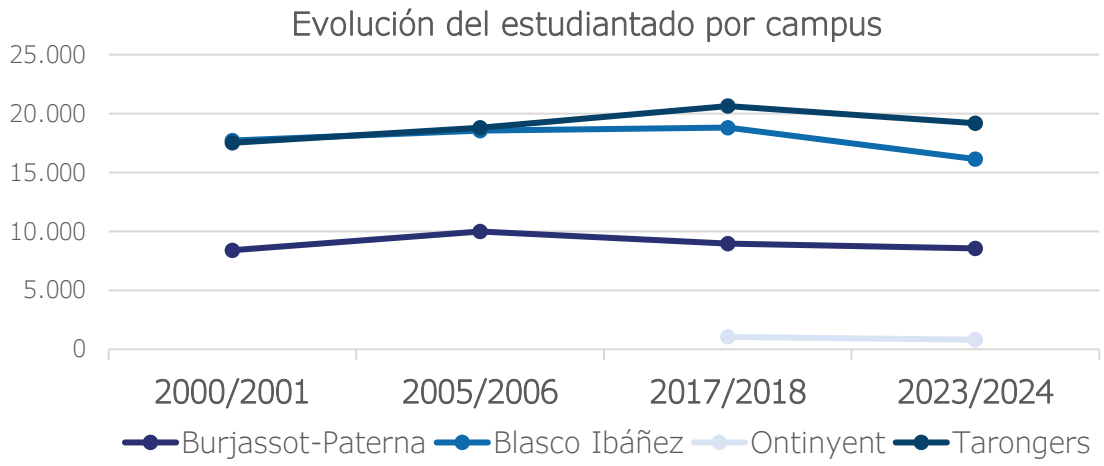


Figura 19. Evolución del estudiantado de la Universitat de València por género, 2016-2024.
Fuente: Elaboración propia

Campus de Blasco Ibáñez

En el curso académico de 2000/2001 era el campus de la *Universitat de València* con mayor número de estudiantes matriculados, con un total de 17.698 alumnos. Estas cifras aumentaron ligeramente en los siguientes cursos. Comparando el número de alumnos para el curso actual de 2023/2024 con la del curso 2017/2018 se contabiliza un descenso de 2.675 alumnos.

Campus de Tarongers

El campus de Tarongers ha aumentado en 3.115 estudiantes matriculados desde el curso académico 2000/2001 al curso 2017/2018. Para el curso 2005/2006, ya había superado al campus de Blasco Ibáñez, aunque solo por 231 alumnos, y actualmente es el campus de la *Universitat de València* con más estudiantes. De 2017/2018 al curso actual, su número de estudiantes se hay visto reducido en un 7,11%.

Campus de Burjassot-Paterna

Entre los cursos de 2000/2001 y 2005/2006, el campus de Burjassot-Paterna aumentó considerablemente el número de estudiantes matriculados, con un total de 1.588 alumnos más, lo que supone una tasa de crecimiento del 18,9%. Sin embargo, al contrario que la evolución que siguieron los otros campus, desde el curso 2005/2006 este campus ha ido disminuyendo el número de alumnos.

Entre 2005/2006 y 2017/2018, el campus experimentó una disminución del 10,3% en el número de estudiantes. Esta tendencia continuó entre los años 2017/2018 y el curso actual de 2023/2024, con una disminución adicional del 4,5%.

Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent contaba con 1.044 estudiantes para curso de 2017/2018, comparado con el curso actual de 2023/2024 donde hay 805 alumnos matriculados, se calcula una tasa de disminución del 22.9%.

Todos los campus concluyen con una disminución en el número de estudiantes desde el curso 2017/2018 en adelante. Comparando estos resultados con los del apartado anterior, donde los datos indican un número de alumnas más o menos constante a lo largo de los años, incluso con un ligero aumento respecto al curso 2017/2018 hasta el curso actual, en contraste con el número de alumnos que ha disminuido continuamente, se puede afirmar que la mayoría de las reducciones en el estudiantado para todos los campus desde el curso 2017/2018 ha sido en varones.

Estos resultados podrían atribuirse a varios factores. En primer lugar, la brecha de género en la educación superior ha experimentado varios cambios en los últimos años. Las mujeres cada vez acceden más a la Universitat y están completando sus estudios a tasas más altas que la de los hombres. En segundo lugar, existe una creciente preferencia por determinados campos de estudio en el que las mujeres están más representadas por distintos motivos. Por último, la tendencia laboral actual juega un papel importante; las industrias que tradicionalmente emplean a hombres jóvenes pueden estar experimentando cambios que desincentiven la continuación de estudios universitarios a favor de una entrada más temprana al mercado laboral.

Evolución de los trabajadores de la *Universitat de València*

Los siguientes datos muestran la evolución del personal de la *Universitat de València* para los cursos 2000/2001, 2005/2006, y desde 2013/2014 a 2017/2018, además del curso actual 2023/2024. Estos datos se refieren a los trabajadores del Personal Docente e Investigador (PDI) y del Personal de Administración y Servicios (PTGAS).

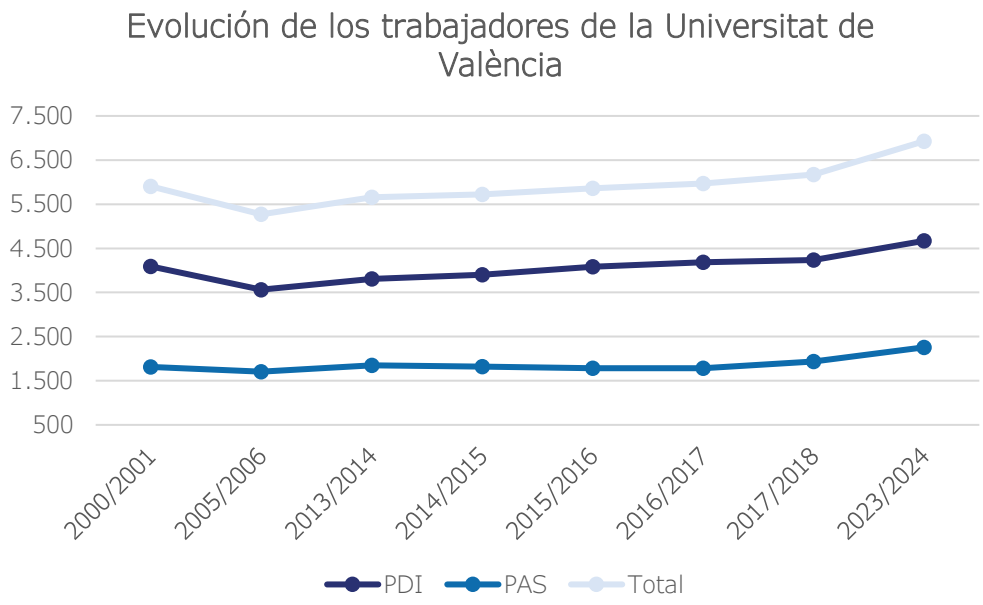


Figura 20. Evolución de los trabajadores de la Universitat de València, 2000-2024.
Fuente: Elaboración propia

En el curso académico 2000/2001, la *Universitat de València* contaba con 4.088 trabajadores PDI y 1.815 de PTGAS, para el curso 2005/2006, el número total de empleados disminuyó en 633 trabajadores. Esta reducción del 10,7% en el personal se distribuye en una disminución del 12,8% en PDI y del 6% en PTGAS.

Sin embargo, desde el curso 2005/2006, la tendencia general ha sido creciente en el número de trabajadores. En el curso 2013/2014, el total ascendió a 5.654 empleados, lo que representa un aumento del 7,3% respecto al 2005/2006. Este incremento se puede desglosar en un aumento del 6,8% en PDI y del 8,3% en PTGAS. Esta tendencia de crecimiento continuo de forma más pronunciada en los siguientes años. Actualmente, el total es de 6.927 empleados, lo que refleja un aumento del 22,2% respecto a 2013/2014 y un notable 31,4% desde 2005/2006. En detalle, el PDI creció un 31,0% y el PTGAS un 32,2% desde 2013/2014 hasta 2023/2024.

Esta evolución en el personal de la *Universitat de València* coincide con la evolución de la población total de la Universitat, que también ha crecido a lo largo de los años. Sin embargo, contrasta con la tendencia decreciente en el número de estudiantes, la cual se mencionaba en el apartado anterior. Por lo que el aumento en la población total universitaria que analizábamos anteriormente se debe a al aumento del personal trabajador. Este aumento puede deberse a varios factores.

Por un lado, la Universitat podría estar incrementando el personal para reducir los ratios alumno/profesor y ampliar servicios administrativos y de apoyo, así como expandir y especializar programas de investigación. Por otro lado, los estudiantes podrían estar optando por otras universidades, y el personal docente e investigador podría no estar jubilándose al ritmo esperado.

Además, es posible que haya habido aumentos en la financiación para contratar más personal y que la Universitat esté implementando políticas para atraer y retener talento. Por último, la concesión continua de proyectos de investigación también podría estar incrementando la necesidad de personal, independientemente del número de alumnos.

Evolución de los trabajadores por campus

Los siguientes datos muestran la evolución del personal de la *Universitat de València* en los campus de Burjassot-Paterna, Blasco Ibáñez y Tarongers para los cursos 2000/2001, 2005/2006, 2017/2018 y el curso actual 2023/2024. Al igual que en el apartado anterior, estos datos se refieren a los trabajadores de PDI y PTGAS.

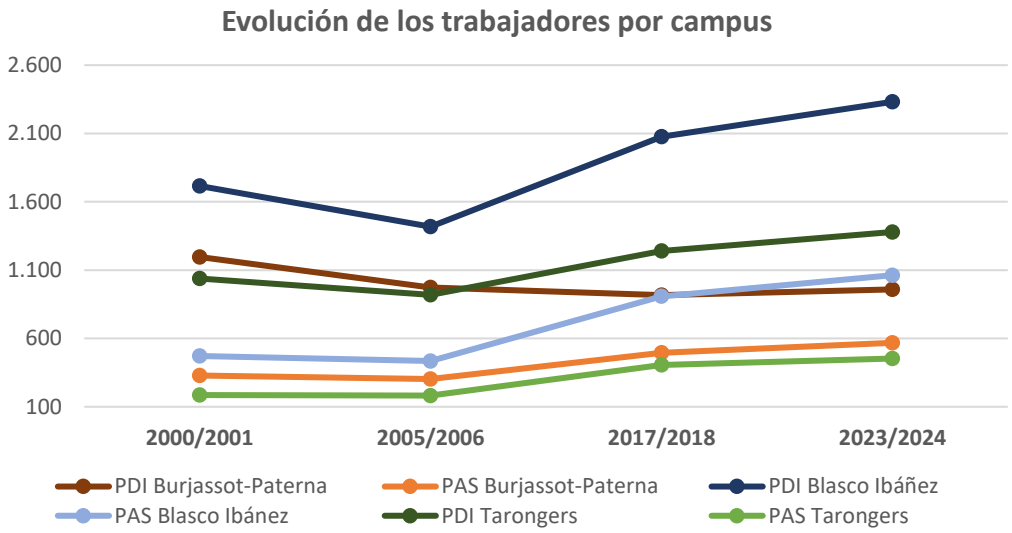


Figura 21. Evolución de los trabajadores por campus, 2000-2024. Fuente: Elaboración propia

Campus de Blasco Ibáñez

En el campus de Blasco Ibáñez, el número de trabajadores PDI era de 1.716 en el curso 2000/2001 y disminuyó a 1.418 en 2005/2006, una reducción del 17,4%. Para 2017/2018, este número había aumentado considerablemente a 2.077, un incremento del 46,5% desde 2005/2006. En el curso actual 2023/2024, el número de PDI ha continuado creciendo hasta 2.332, un aumento del 12,3% desde 2017/2018. El PTGAS ha mostrado una tendencia similar, comenzando con 471 empleados en 2000/2001, disminuyendo ligeramente a 435 en 2005/2006, pero aumentando a 908 en 2017/2018 y alcanzando 1.063 en 2023/2024, un incremento del 17,1% desde 2017/2018.

Campus de Tarongers

En el campus de Tarongers, el número de trabajadores PDI era de 1.038 en el curso 2000/2001 y disminuyó a 919 en 2005/2006, una reducción del 11,5%. Sin embargo, para 2017/2018, este número había aumentado a 1.241, un incremento del 35%. En el curso actual 2023/2024, el número de PDI

ha continuado creciendo hasta 1.379, un aumento del 11,1% desde 2017/2018. El PTGAS ha mostrado una evolución similar, comenzando con 185 empleados en 2000/2001, disminuyendo ligeramente a 182 en 2005/2006, pero aumentando a 406 en 2017/2018 y alcanzando 453 en 2023/2024, un incremento del 11,6% desde 2017/2018.

Campus de Burjassot-Paterna

En el curso académico 2000/2001, el campus de Burjassot-Paterna contaba con 1.196 trabajadores PDI y 328 de PTGAS. Para el curso 2005/2006, el número total de empleados disminuyó a 1.277, con un descenso notable del 18,6% en PDI y del 7,6% en PTGAS. Sin embargo, a partir de 2005/2006, la tendencia ha sido variable. En el curso 2017/2018, el número de PDI había disminuido a 917, lo que representa una reducción del 5,9% respecto a 2005/2006, mientras que el PTGAS aumentó significativamente a 494, un incremento del 63%. Para el curso actual 2023/2024, el PDI ha aumentado ligeramente a 959, y el PTGAS ha continuado su tendencia ascendente, alcanzando 568 empleados, un aumento del 15% desde 2017/2018.

En resumen, los tres campus analizados muestran tendencias generales de crecimiento en los últimos años, especialmente notable en el personal PTGAS, que ha visto incrementos significativos en todos los campus. No se disponen de datos específicos para el Campus d'Ontinyent, por lo que no es posible confirmar si sigue la misma tendencia. Sin embargo, según los resultados generales, es de esperar que presente un aumento en el número de trabajadores del PDI y del PTGAS similar a los otros campus.

4 Sistema de movilidad UV

El sistema de transportes es un fuerte condicionante de la elección de modo y de la movilidad al centro de estudios o de trabajo. Por ello, su caracterización y análisis es fundamental para la actualización del Plan.

4.1 Análisis de los resultados de las encuestas de movilidad

En este apartado se presenta el análisis de la encuesta de movilidad realizada en la *Universitat de València* con motivo del Plan de Movilidad para los campus de Burjassot-Paterna, Blasco Ibáñez, Tarongers y Ontinyent, cuyas preguntas se pueden consultar en el apartado *2.5 Encuestas de movilidad.*

Tal y como se cita en el apartado *2.5.3 Muestra,* en la encuesta realizada no se ha llegado a la muestra objetivo para el colectivo PI (Personal investigador), por lo que se ha optado por integrar sus resultados con el colectivo PDI (Personal docente e investigador).

4.1.1 Distribución por edad, género y colectivo de la población universitaria

Se ha estudiado la distribución por edad, género y colectivo de la población universitaria mediante las siguientes agrupaciones:

- Edad: en rangos de 18 a 25 años, de 26 a 40 años, de 41 a 60 años, de 61 a 80 años y de más de 80 años.
- Género: hombre, mujer y otro
- Colectivo: Estudiantes, PTGAS (personal técnico, de gestión y de administración y servicios) y PDI + PI, formado por PDI (personal docente e investigador) y PI (personal investigador).

4.1.1.1 Universitat

La Universitat de València tiene 53.053 personas repartidas entre los cuatro campus, donde:

- El campus de Blasco Ibáñez tiene 19.858 personas
- El campus de Tarongers tiene 21.171 personas
- El campus de Burjassot-Paterna tiene 11.188 personas
- y el campus d'Ontinyent tiene 836 personas.

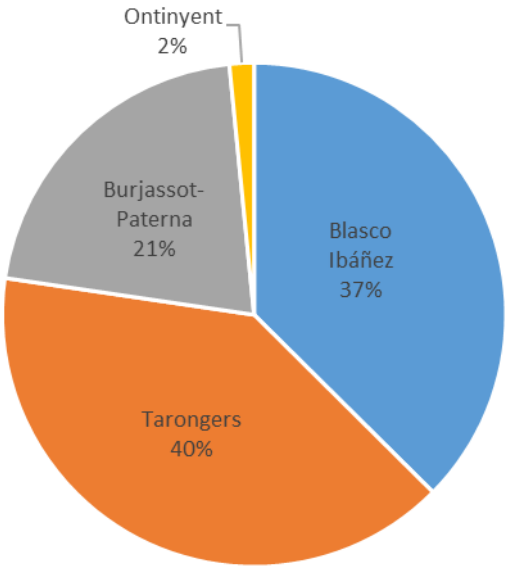


Figura 1. Distribución de la población universitaria por campus. Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en la siguiente figura, teniendo en cuenta una población universitaria formada por 53.053 personas, el 48% se trata de mujeres de entre 18 y 25 años. En este mismo tramo de edad, la proporción de mujeres casi triplica a la de los hombres. El resto de la población situada en otros tramos de edad se reduce drásticamente y la proporción por género está más equilibrada.

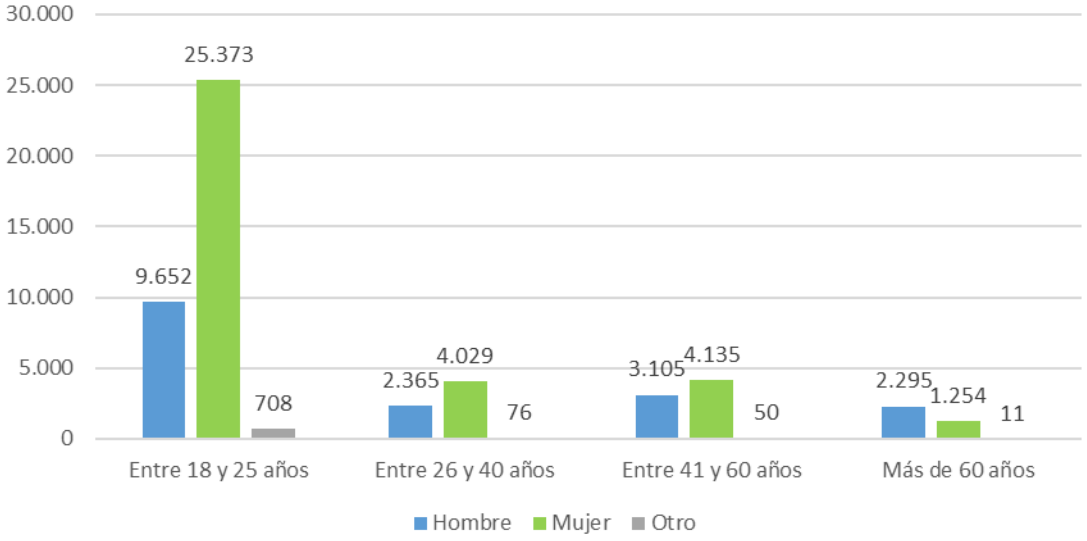


Figura 2. Distribución por edad y género de la población universitaria entre la población total. Fuente: Elaboración propia

Si atendemos a la distribución por colectivo y género, las mujeres duplican a los hombres entre los estudiantes y el PTGAS, mientras que entre el colectivo PDI + PI la proporción de hombres supera ligeramente a las mujeres.

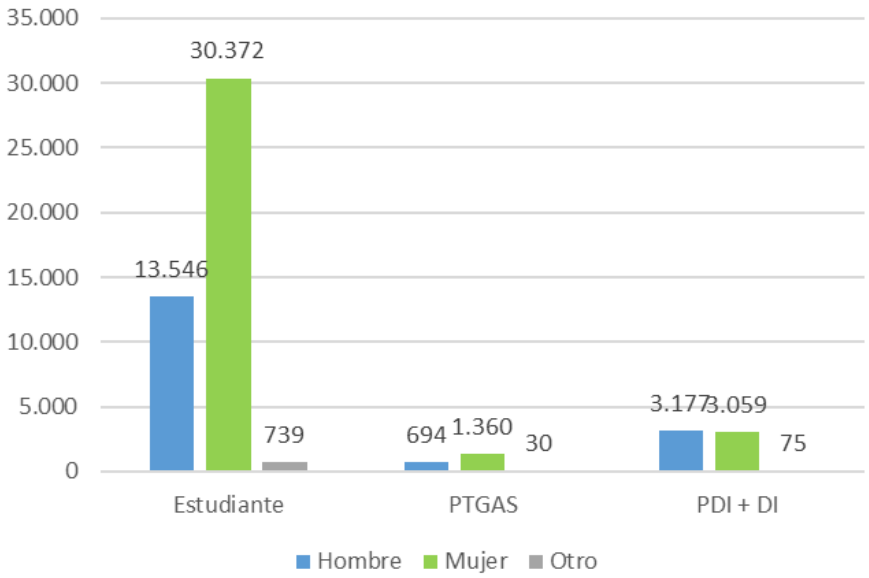


Figura 3. Distribución por género y colectivo de la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

Por último, en cuanto a la distribución por colectivo y edad, de las 53.053 personas que forman la población universitaria, 35.485 (66,9%) son estudiantes de menos de 25 años. En esta franja de edad, el resto de perfiles son escasos debido a las actuales dificultades de los jóvenes para acceder al mercado laboral y porque para ocupar cargos como PDI o PI se requieren estudios superiores.

En cuanto al tramo de 26 a 40 años, la proporción de estudiantes se reduce, ya que coincide con un grupo de edad laboralmente activo y así se muestra en el aumento del resto de colectivos. Entre 41 y 60 años, esta tendencia continúa y destaca la presencia de PTGAS y PDI + PI.

A partir de los 61 años, la tendencia se revierte mediante el mantenimiento de los estudiantes y la disminución entre del resto de colectivos.

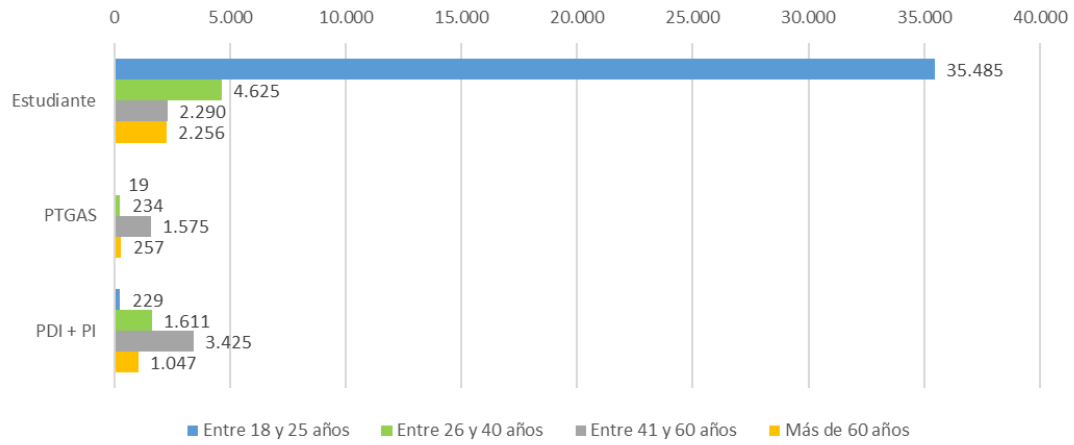


Figura 4. Distribución por edad y colectivo de la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

4.1.1.2 Campus

A continuación, se atiende a la distribución por género, edad y colectivo para cada uno de los campus.

En el campus de Blasco Ibáñez, el número de mujeres triplica a los hombres entre la población menos de 25 años, mientras que en los rangos de edad superiores la diferencia es menor y en el último tramo, la proporción de hombres aumenta.

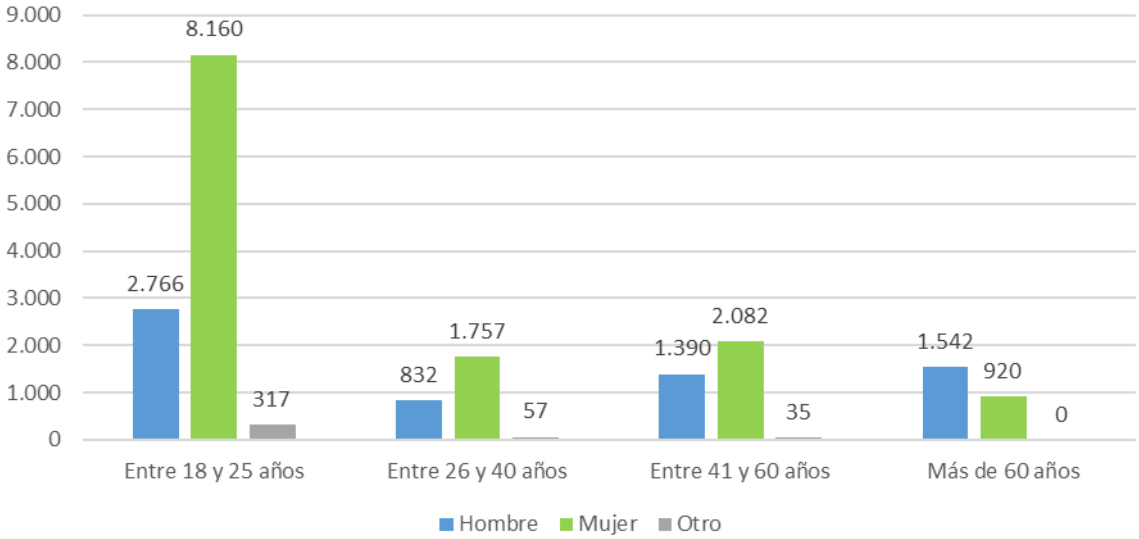


Figura 5. Distribución por edad y género de la población del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por género y colectivo, en Blasco Ibáñez las mujeres duplican a los hombres entre los estudiantes y PTGAS, pero en el resto de colectivos la proporción tiende a igualarse.

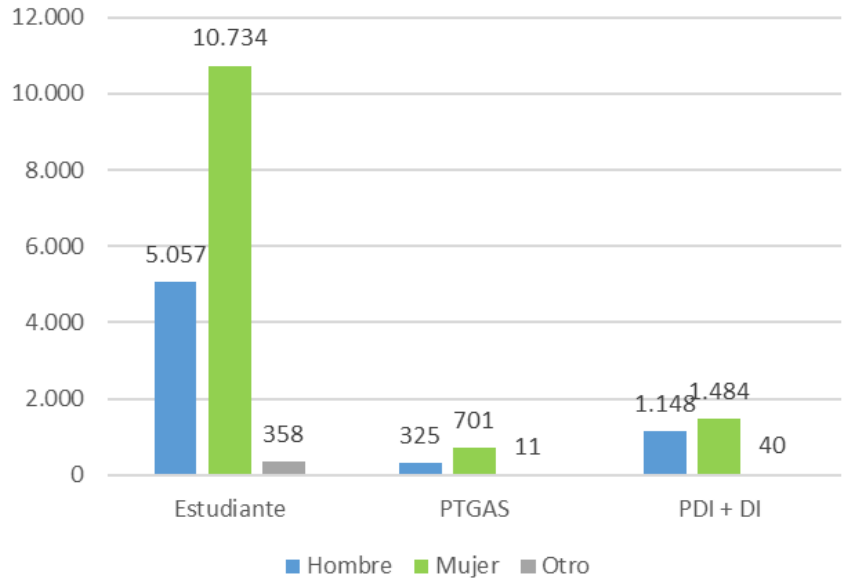


Figura 6. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por colectivo y edad, de las 19.858 personas que forman la población del Campus de Blasco Ibáñez, más de la mitad son estudiantes menores de 25 años y destaca la presencia de PTGAS y PDI + PI en el rango de edad entre los 41 y 60 años. En cuanto a la población mayor de 60 años, la proporción es mayor entre los estudiantes.

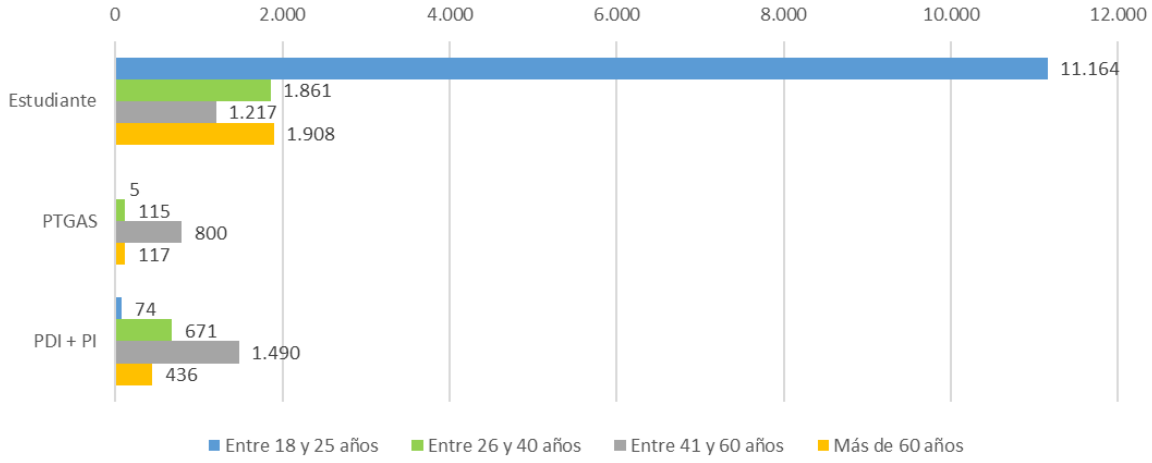


Figura 7. Distribución por edad y colectivo del Campus Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En el campus de **Burjassot-Paterna**, las mujeres menores de 25 años suponen un 40% de la población frente al 27% de los hombres. En los rangos de edad superiores, la proporción entre hombres y mujeres está más igualada: entre la población de entre 26 y 40 años hay ligeramente más mujeres que hombres, mientras a partir de los 41 años el número de hombres es mayor.

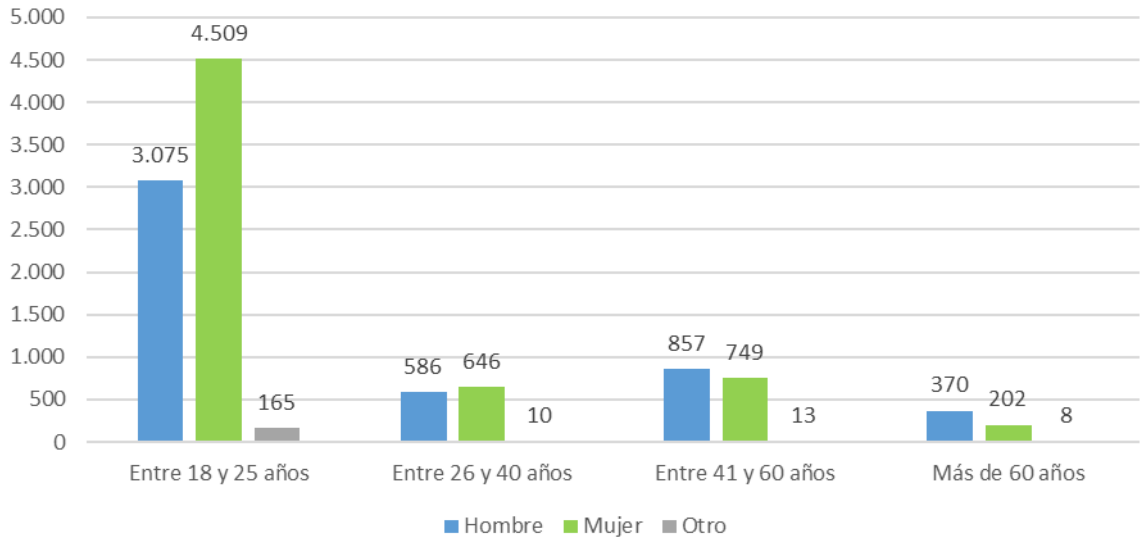


Figura 8. Distribución por edad y género de la población del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por género y colectivo, en Burjassot-Paterna la mayoría de la población estudiante y PTGAS son mujeres, pero entre el colectivo PDI + PI aumenta el número de hombres.

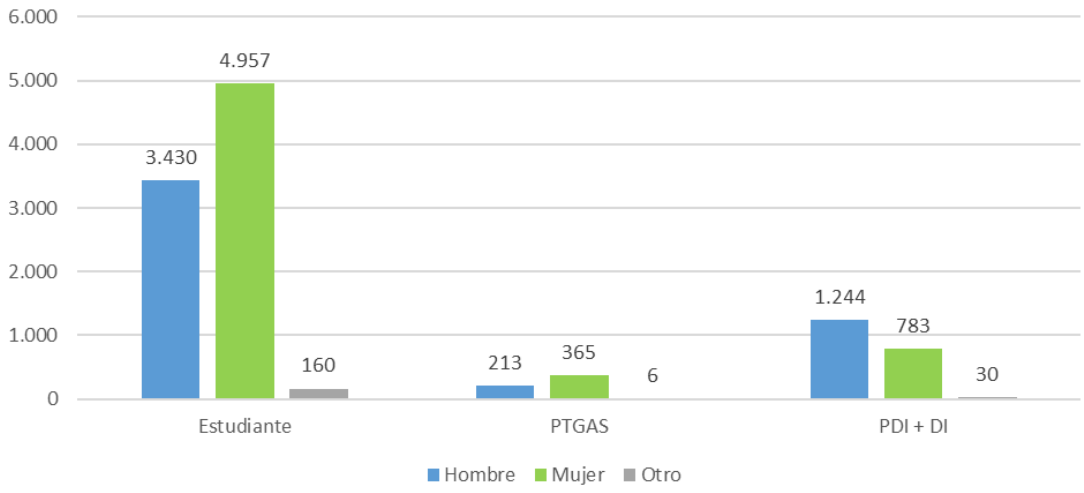


Figura 9. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por colectivo y edad, de las 11.188 personas que forman la población del Campus de Burjassot-Paterna, el 68% son estudiantes menores de 25 años y destaca la presencia de PTGAS y PDI + PI en el rango de edad entre los 41 y 60 años. En cuanto a la población mayor de 60 años, la proporción es mayor entre el colectivo PDI + PI.

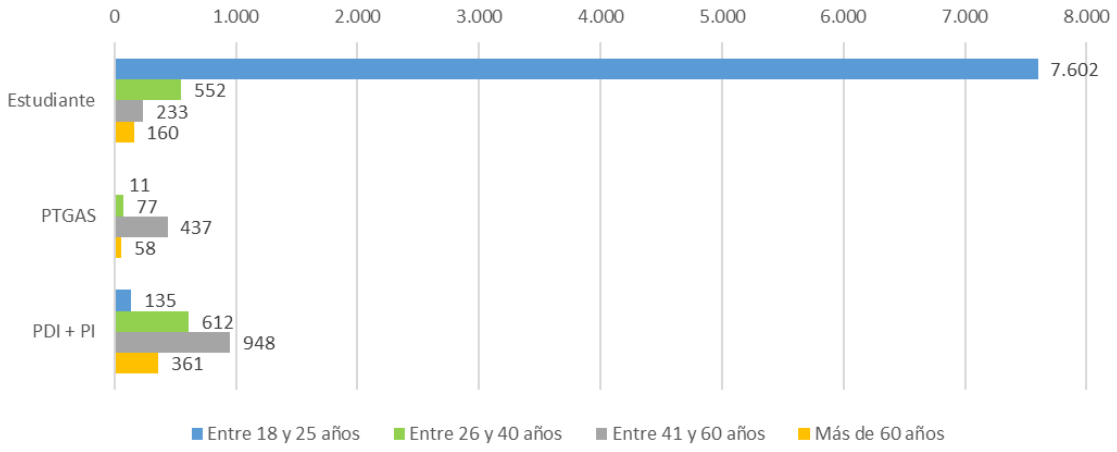


Figura 10. Distribución por edad y colectivo del Campus Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, el número de mujeres cuadruplica a los hombres entre las personas menores de 25 años, mientras que en los rangos de edad superiores la diferencia es menor y en el último tramo, la proporción de hombres aumenta.

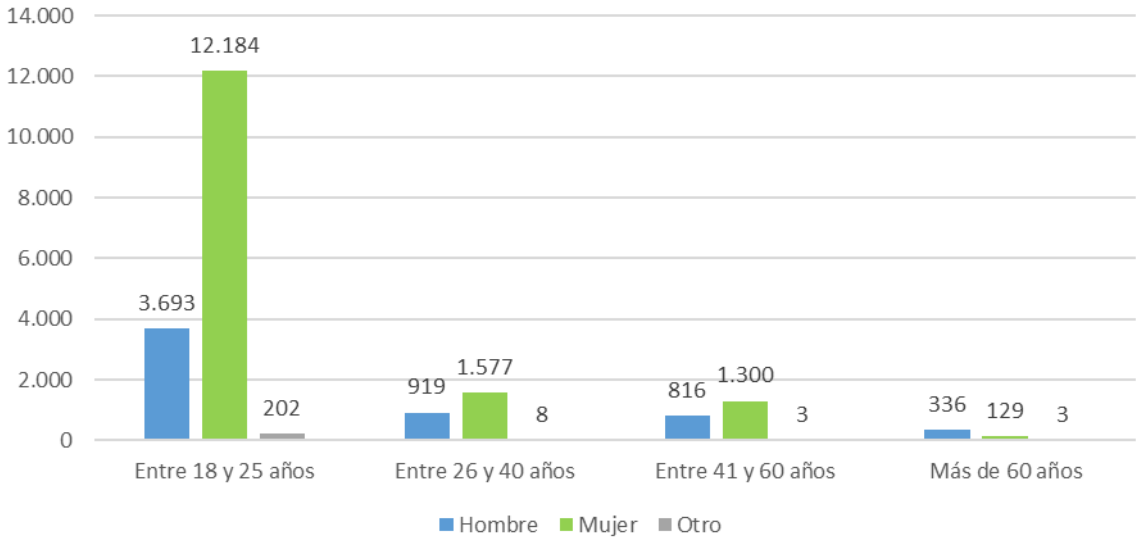


Figura 11. Distribución por edad y género de la población del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por género y colectivo, en Tarongers el número de mujeres triplica al de los hombres entre los estudiantes y está ligeramente por encima entre el PTGAS, pero en el resto de colectivos se iguala.

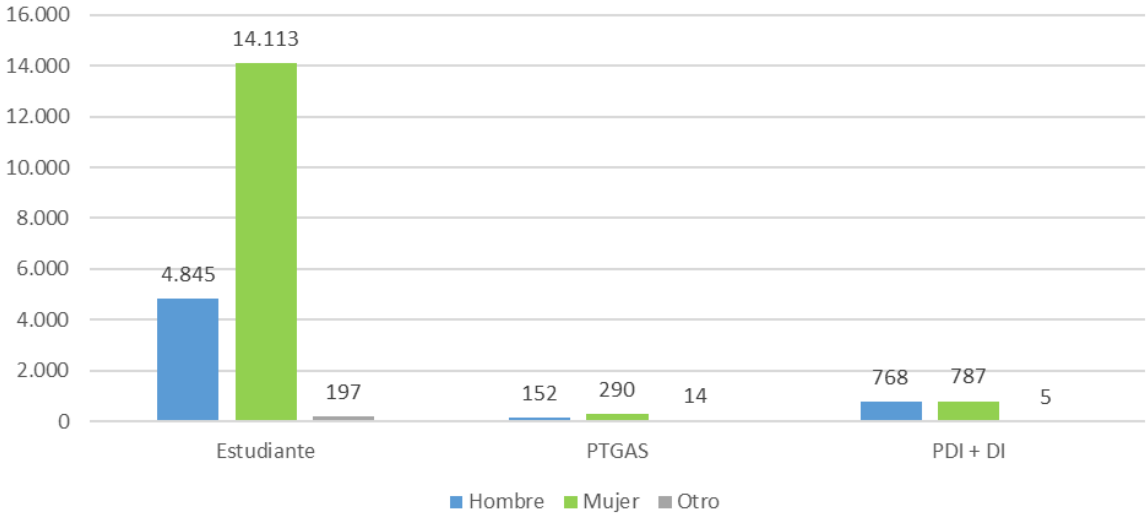


Figura 12. Distribución por género y colectivo de la población del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por colectivo y edad, de las 21.171 personas que forman la población del Campus de Tarongers, el 76% son estudiantes menores de 25 años y destaca la presencia de PTGAS

y PDI + PI en el rango de edad entre los 41 y 60 años. En cuanto a la población mayor de 60 años, la proporción es mayor entre el colectivo PDI + PI.

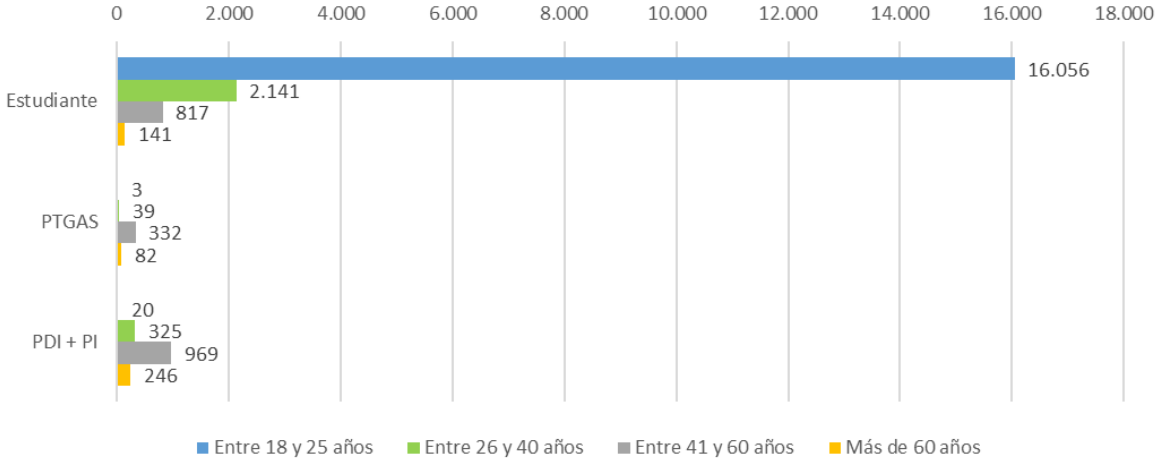


Figura 13. Distribución por edad y colectivo del Campus Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En el campus d'Ontinyent, al igual que en Tarongers, el número de mujeres cuadruplica a los hombres entre los menores de 25 años.

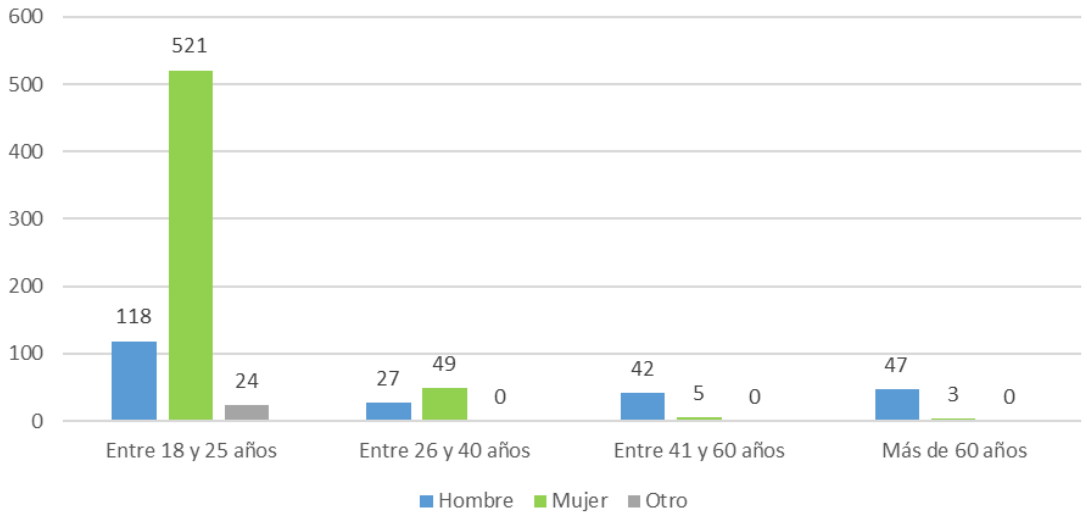


Figura 14. Distribución por edad y género de la población del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por género y colectivo, en Ontinyent el número de mujeres es casi tres veces mayor que de hombres entre los estudiantes, sin embargo, el colectivo de PTGAS es escaso y está igualado. Entre el colectivo de PDI+PI, por el contrario, la proporción de hombres es mayor.

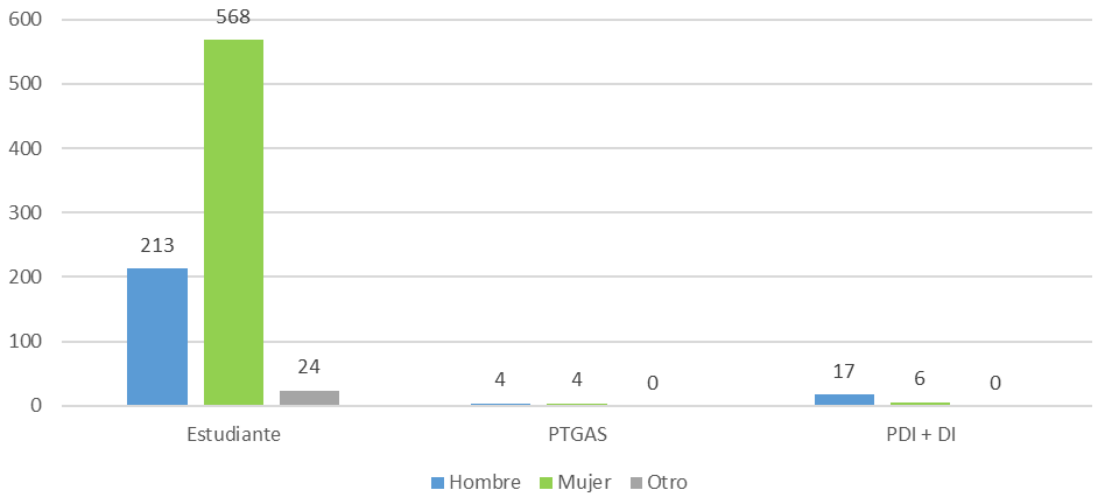


Figura 15. Distribución por género y colectivo de la población del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la distribución por colectivo y edad, de las 836 personas que forman la población del Campus d'Ontinyent, el 80% son estudiantes menores de 25 años y destaca la presencia de PTGAS y PDI + PI en el rango de edad entre los 41 y 60 años. En cuanto a la población mayor de 60 años, la proporción es mayor entre el colectivo de estudiantes.

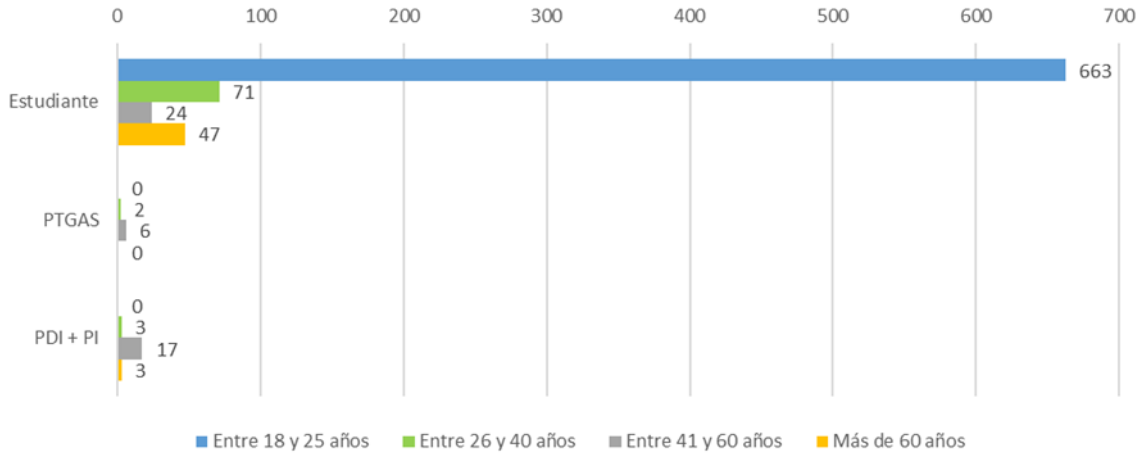


Figura 16. Distribución por edad y colectivo del Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.2 Lugar de residencia

Se preguntó en la encuesta el municipio de residencia durante el curso 2023-2024 en los diferentes campus de la *Universitat de València*.

A continuación, se ha elaborado un mapa donde se puede observar el número de usuarios de la *Universitat de València* que residen durante el curso, sea temporal o permanentemente, en los municipios de la Comunitat Valènciana y alrededores distinguiendo por colores los municipios con menos de 50 habitantes, de 50 a 100 habitantes, de 100 a 200 habitantes, de 200 a 500 habitantes, de 500 a 1.000 habitantes y más de 1.000 habitantes.

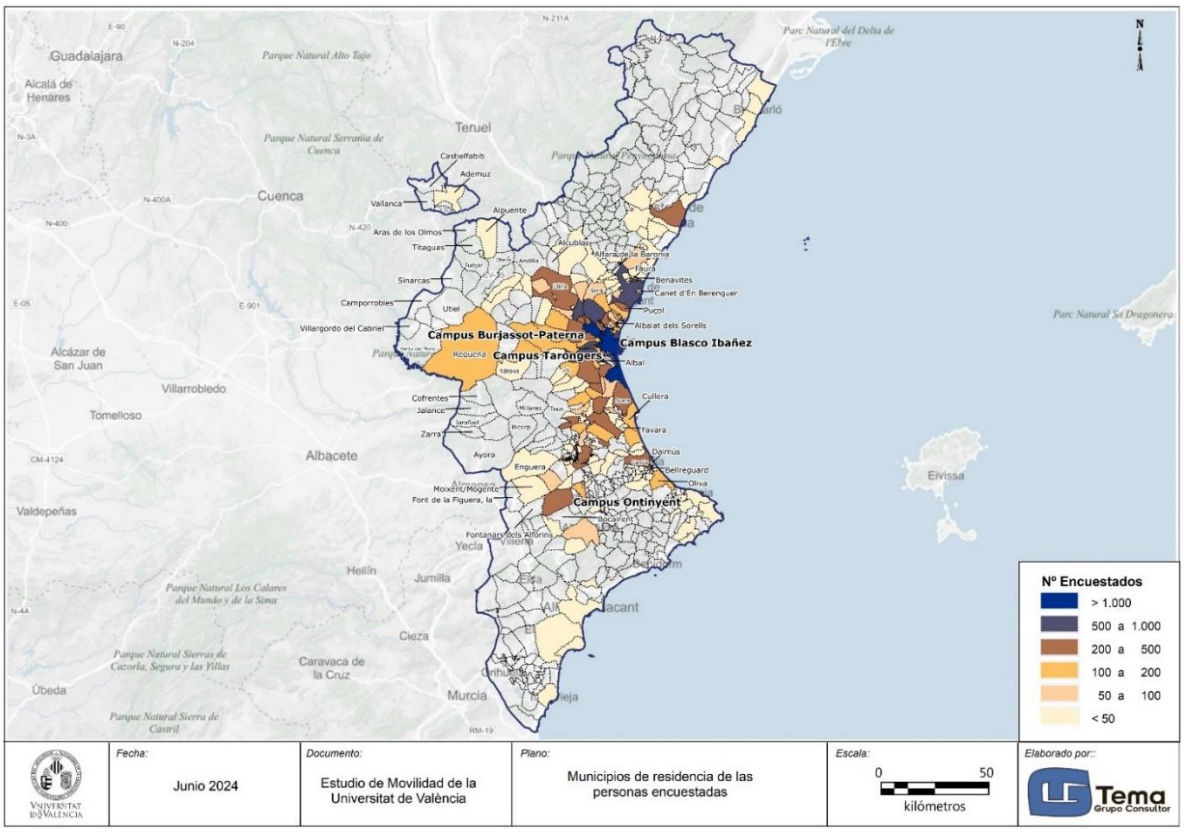


Figura 17. Plano de distribución residencial de las personas encuestadas por municipio. Fuente: elaboración propia

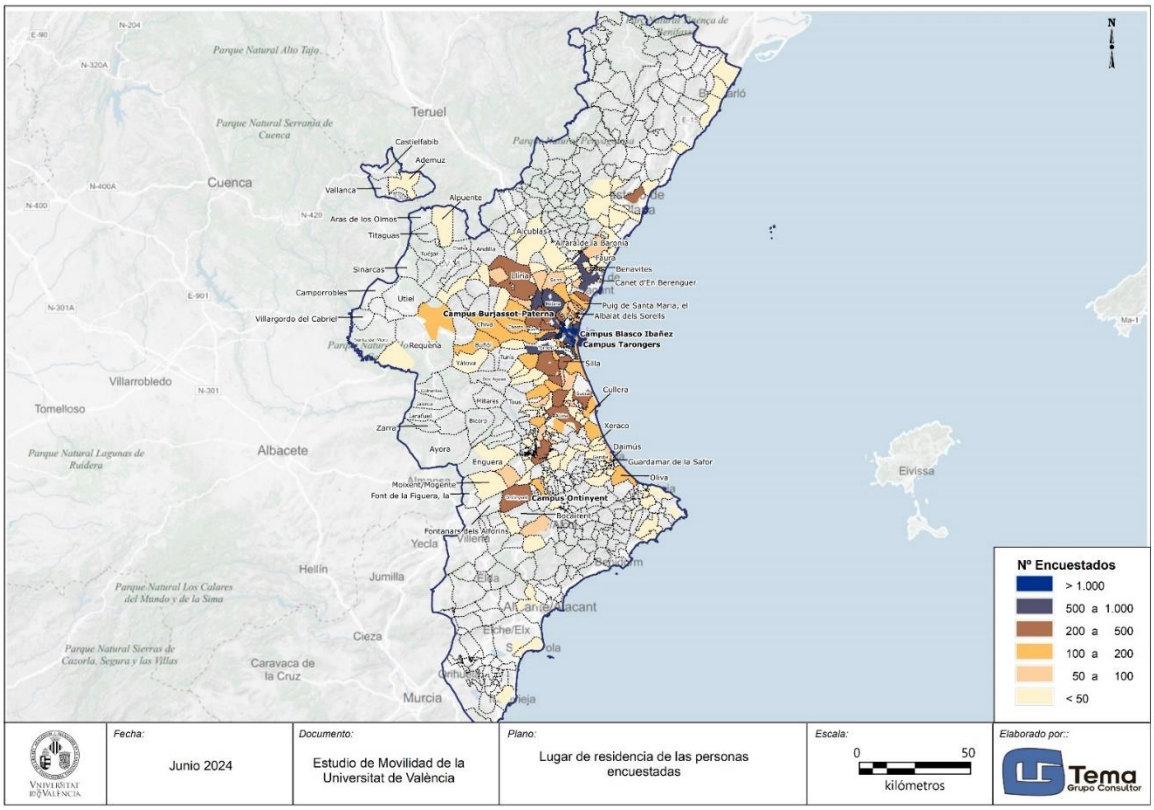


Figura 18. Plano de distribución residencial de las personas encuestadas por código postal. Fuente: elaboración propia

Si en lugar de tomar como referencia los municipios de residencia se toman los códigos postales, se observa que los usuarios proceden principalmente del entorno metropolitano de València.

Si atendemos a los municipios de residencia por campus, en los casos de Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna, la mitad de la población procede de València, el 20% del Área Metropolitana de València y el 30% de municipios más lejanos, mayoritariamente pertenecientes a la Comunidad Valenciana.

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
València	50,29%	València	48,99%	València	50,40%	Ontinyent	36,42 %
Xirivella	3,40%	Xirivella	3,31%	Burjassot	13,11%	València	11,66 %
Torrent	2,54%	Paterna	2,84%	Albal	2,16%	Alcoy	8,74%
Paterna	2,39%	Torrent	1,50%	Alboraya	1,86%	Albaida	6,18%
Albal	2,06%	Aldaia	1,44%	Xirivella	1,81%	Burjassot	2,91%
Alboraya	1,94%	Alaquàs	1,32%	Sagunto	1,71%	Banyeres de Mariola	2,91%

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Burjassot	1,61%	Picassent	1,31%	Torrent	1,62%	Muro de Alcoy	2,91%
Bétera	1,50%	Mislata	1,30%	Alfafar	1,59%	Picassent	2,91%
Sagunto	1,41%	Bétera	1,22%	Paterna	1,57%	Alzira	2,91%
Alfafar	1,36%	Sagunto	1,20%	Mislata	1,34%	Manuel	2,91%
La Pobla de Vallbona	1,21%	La Pobla de Vallbona	1,12%	Bétera	1,22%	Alcudia de Crespins	2,91%
Aldaia	1,14%	Alboraya	1,08%	La Pobla de Vallbona	1,10%	Villalonga	2,91%
Mislata	1,02%	Burjassot	1,05%	Godella	1,07%	Oliva	2,91%
L'Eliana	0,95%	Albal	1,02%	Aldaia	0,93%	Enguera	2,91%
Riba-roja de Turia	0,94%	Paiporta	1,02%	Llíria	0,84%	Alfafar	2,91%
Llíria	0,92%	Puçol	1,02%	La Eliana	0,80%	Alaquàs	2,91%
Alaquàs	0,88%	Algemesí	1,01%	Riba-roja de Turia	0,71%	Xàtiva	0,71%
Algemesí	0,83%	Llíria	0,98%	Algemesí	0,69%	Santa Pola	0,35%
Xátiva	0,78%	Alfafar	0,97%	Paiporta	0,65%	Silla	0,35%
Godella	0,78%	Sueca	0,91%	Xàtiva	0,61%	Montaverner	0,35%
Sueca	0,78%	Alzira	0,88%	Silla	0,54%	Canals	0,25%
Quart de Poblet	0,70%	Manises	0,84%	Manises	0,54%		
Puçol	0,69%	Moncada	0,78%	Benifaió	0,53%		
San Antonio de Benagéber	0,67%	San Antonio de Benagéber	0,75%	Alaquàs	0,48%		
Picanya	0,65%	Xàtiva	0,73%	Massamagrell	0,46%		
Paiporta	0,63%	Gandia	0,72%	Castellón de la Plana	0,45%		
Alzira	0,63%	Rafelbunyol	0,63%	Quart de Poblet	0,43%		
Meliana	0,62%	Riba-roja de Turia	0,60%	Moncada	0,40%		
Manises	0,57%	Silla	0,60%	Cullera	0,39%		
Alginet	0,53%	Alginet	0,56%	Puçol	0,37%		
Almussafes	0,53%	Benifaió	0,56%	Museros	0,34%		
Moncada	0,53%	Montserrat	0,56%	Sueca	0,32%		
Castellón de la Plana	0,53%	Vilamarxant	0,56%	Rocafort	0,28%		
Gandia	0,51%	Picanya	0,52%	Alzira	0,27%		
Cullera	0,44%	Castellón de la Plana	0,51%	Gandia	0,27%		

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Náquera	0,41%	Godella	0,50%	Sollana	0,27%		
Cheste	0,37%	Carlet	0,42%	Chiva	0,25%		
Massamagrell	0,37%	Cheste	0,42%	Carcaixent	0,23%		
Nules	0,37%	Chiva	0,42%	Carlet	0,23%		
Picassent	0,37%	El Puig de Santa Maria	0,42%	Náquera	0,23%		
La Alcudia	0,33%	Requena	0,42%	El Puig de Santa Maria	0,21%		
Foios	0,31%	Oliva	0,38%	Tavernes Blanques	0,21%		
Silla	0,31%	Almàssera	0,37%	Buñol	0,19%		
Alfara del Patriarca	0,30%	Massamagrell	0,35%	Vallada	0,19%		
Olocau	0,30%	Alcàsser	0,34%	Almàssera	0,18%		
Alberic	0,28%	La Eliana	0,34%	Benifairó de les Valls	0,18%		
Almàssera	0,28%	Alberic	0,31%	Canals	0,18%		
Chiva	0,26%	Benaguasil	0,31%	Canet d'En Berenguer	0,18%		
Rafelbunyol	0,26%	Casinos	0,31%	Moixent	0,18%		
Tavernes Blanques	0,26%	Tavernes Blanques	0,31%	Benaguasil	0,16%		
Benifairó de les Valls	0,25%	Villanueva de Castellón	0,31%	Bonrepòs i Mirambell	0,16%		
Benissa	0,25%	Albalat dels Sorells	0,30%	Cheste	0,16%		
Carlet	0,25%	Carcaixent	0,30%	Picanya	0,15%		
Corbera	0,25%	Quartell	0,30%	San Antonio de Benagéber	0,14%		
La Llosa de Ranes	0,25%	Énova	0,28%	Segorbe	0,14%		
Rocafort	0,24%	Buñol	0,28%	Aielo de Malferit	0,14%		
El Puig de Santa Maria	0,22%	Cullera	0,28%	Albalat dels Sorells	0,14%		
La Pobla de Farnals	0,18%	Mora de Rubielos	0,28%	Alberic	0,14%		
Vilamarxant	0,17%	Náquera	0,28%	Alcàsser	0,14%		
Alcoy	0,16%	Polinyà de Xúquer	0,28%	Alginet	0,14%		
Cuevas del Almanzora	0,16%	Serra	0,28%	Alpuente	0,14%		

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Dénia	0,16%	Tavernes de la Valldigna	0,28%	Càrcer	0,14%		
Manuel	0,16%	La Alcudia	0,21%	Dénia	0,14%		
Montserrat	0,16%	Meliana	0,21%	Jérica	0,14%		
Onda	0,16%	Gilet	0,17%	La Vall d'Uixó	0,14%		
Requena	0,16%	Calp	0,17%	Loriguilla	0,14%		
Tavernes de la Valldigna	0,16%	Olocau	0,17%	Losa del Obispo	0,14%		
Canet d'En Berenguer	0,15%	La Vall d'Uixó	0,17%	Massalavés	0,14%		
Oliva	0,15%	Vila-real	0,17%	Onda	0,14%		
Carcaixent	0,14%	Vinalesa	0,17%	Puerto de la Cruz	0,14%		
Massalfassar	0,14%	Massalfassar	0,15%	Real	0,14%		
Albalat de la Ribera	0,12%	Ademuz	0,14%	Torreblanca	0,14%		
Albalat dels Tarongers	0,12%	Albaida	0,14%	Vícar	0,14%		
Alcalalí	0,12%	Albalat de la Ribera	0,14%	Xeresa	0,14%		
Aldeanueva de Guadalajara	0,12%	Albalat dels Tarongers	0,14%	Yecla	0,14%		
Alfarrasí	0,12%	Algimia de Alfara	0,14%	Tavernes de la Valldigna	0,10%		
Alfauir	0,12%	Aliaguilla	0,14%	Meliana	0,07%		
Algimia de Alfara	0,12%	Almussafes	0,14%	Olocau	0,07%		
Almazora	0,12%	Altura	0,14%	Ador	0,05%		
Almenara	0,12%	Benicarló	0,14%	Alfarp	0,05%		
Benavites	0,12%	Beniparrell	0,14%	Almussafes	0,05%		
Betxí	0,12%	Benissanó	0,14%	Bellreguard	0,05%		
Casinos	0,12%	Canet d'En Berenguer	0,14%	Benicull de Xúquer	0,05%		
Enguera	0,12%	Cuevas del Almanzora	0,14%	Benirredrà	0,05%		
Estivella	0,12%	Daimús	0,14%	Chilches	0,05%		
Faura	0,12%	Domeño	0,14%	Daimús	0,05%		
Jávea	0,12%	El Real de Gandia	0,14%	Foios	0,05%		
Llombai	0,12%	Godelleta	0,14%	Ibi	0,05%		
Mataró	0,12%	Granada	0,14%	La Alcora	0,05%		

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Ontinyent	0,12%	Guadassuar	0,14%	La Alcúdia de Crespins	0,05%		
Pedralba	0,12%	Guardamar de la Safor	0,14%	Llaurí	0,05%		
La Pobla Llarga	0,12%	Montroy	0,14%	Llombai	0,05%		
Quart de les Valls	0,12%	Ondara	0,14%	Marines	0,05%		
Quartell	0,12%	La Pobla de Farnals	0,14%	Massalfassar	0,05%		
Torrijos	0,12%	Quatretonda	0,14%	Oliva	0,05%		
Vallada	0,12%	Sellent	0,14%	Ontinyent	0,05%		
Villalonga	0,12%	Sollana	0,14%	Palmera	0,05%		
Benaguasil	0,11%	Torres Torres	0,14%	Picassent	0,05%		
Alicante	0,07%	Torrevieja	0,14%	Rafelbunyol	0,05%		
Vila-real	0,07%	Valladolid	0,14%	Requena	0,05%		
Albalat dels Sorells	0,06%	Villar del Arzobispo	0,14%	Valladolid	0,05%		
Sollana	0,06%	Vinaròs	0,14%	Vila-real	0,05%		
Alcasser	0,05%	Museros	0,07%	Benicàssim	0,03%		
Benicarló	0,05%	Rocafort	0,05%	Gilet	0,03%		
Serra	0,05%	Foios	0,03%	La Guardia	0,03%		
La Alcora	0,04%	Albuixech	0,02%	La Pobla de Farnals	0,03%		
Càrcer	0,04%	Alicante/Alacant	0,02%	Montroy	0,03%		
Favara	0,04%	Barx	0,02%	Pedreguer	0,03%		
Peñíscola	0,04%	Benifairó de les Valls	0,02%	Sant Joan de Moró	0,03%		
Rafelcofer	0,04%	Benigànim	0,02%	Vinalesa	0,03%		
Santa Pola	0,04%	Benissa	0,02%				
Soneja	0,04%	Betxí	0,02%				
Yátova	0,04%	Corbera	0,02%				
Yecla	0,04%	Elche	0,02%				
Bonrepòs i Mirambell	0,03%	La Font d'En Carròs	0,02%				
Gilet	0,03%	Genovés	0,02%				
Guadamur	0,01%	Moncofa	0,02%				
Loriguilla	0,01%	Nules	0,02%				
Museros	0,01%	Segorbe	0,02%				

Campus de Blasco Ibáñez		Campus de Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Real	0,01%	Vitoria-Gasteiz	0,02%				
Segorbe	0,01%	Alfarp	0,01%				
La Vall d'Uixó	0,01%	Benavites	0,01%				
Villanueva de Castellón	0,01%	Estivella	0,01%				
Vinalesa	0,01%	Quart de Poblet	0,01%				
Xeraco	0,01%						

Tabla 11. Porcentaje de población residente por municipio de cada uno de los campus.

Fuente: Elaboración Propia

4.1.3 Caracterización de los viajes

En el presente apartado se observan las características de los viajes en la *Universitat de València* en conjunto y en a cada uno de los campus, atendiendo a las diferencias por edad, género y colectivo en aquellas cuestiones donde las diferencias sean notorias.

4.1.3.1 Origen del viaje

En cuanto al origen del viaje, las respuestas a las encuestas se han encajado en las siguientes categorías:

1. Hogar: en esta categoría se recoge la vivienda habitual
2. Residencia de estudiantes: en esta categoría se incluyen residencias temporales durante el curso o la etapa universitaria (en caso de haberse especificado) ya sean viviendas compartidas, colegios mayores o residencias de estudiantes.
3. Trabajo y voluntariados
4. Casa o trabajo: en aquellos casos en los que el origen varía dependiendo del día de la semana.
5. Colegio de los hijos
6. Centro de estudios: sean dentro o fuera de la Universitat.
7. Otros

En cuanto a la distribución por colectivo, los orígenes predominantes entre los estudiantes son el hogar, otros centros de estudios, hogar o trabajo y residencia de estudiantes, mientras que entre el resto de colectivos, sigue predominando el hogar y coge peso el colegio de sus hijos como origen.

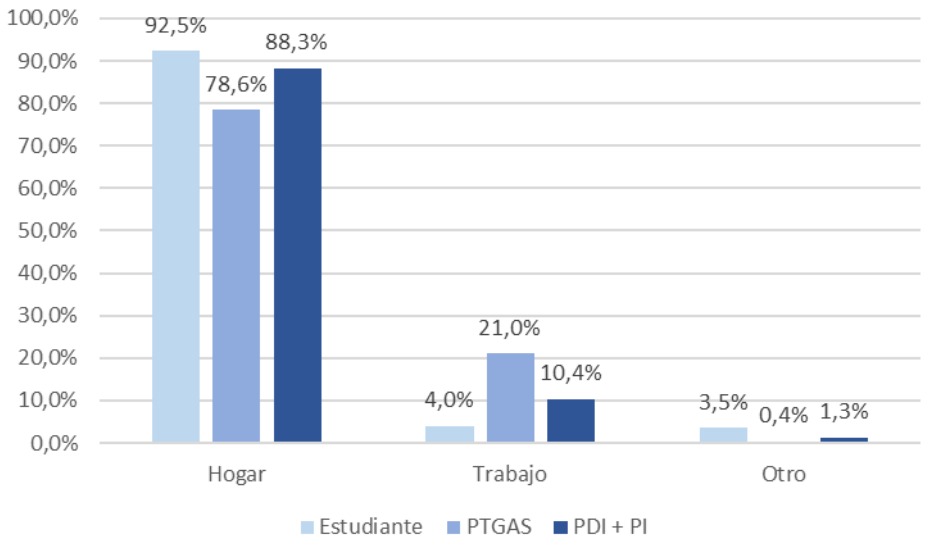


Figura 19. Origen habitual del viaje en la Universitat de València por colectivo. Fuente: Elaboración propia

Si atendemos a los lugares de origen del viaje a cada uno de los campus, en Blasco Ibáñez aproximadamente el 91% de los usuarios tiene su hogar como origen de viaje, un 1% la residencia de estudiantes, un 7% el trabajo y un 2% otro lugar de estudios. En menos de un 0,5% de los casos el origen está relacionado con los cuidados, como es el colegio de hijos o familiares, centros de salud, etc.

En los casos de Tarongers y Burjassot-Paterna, la proporción es similar, aunque aumenta ligeramente el hogar como lugar de origen, en detrimento del resto.

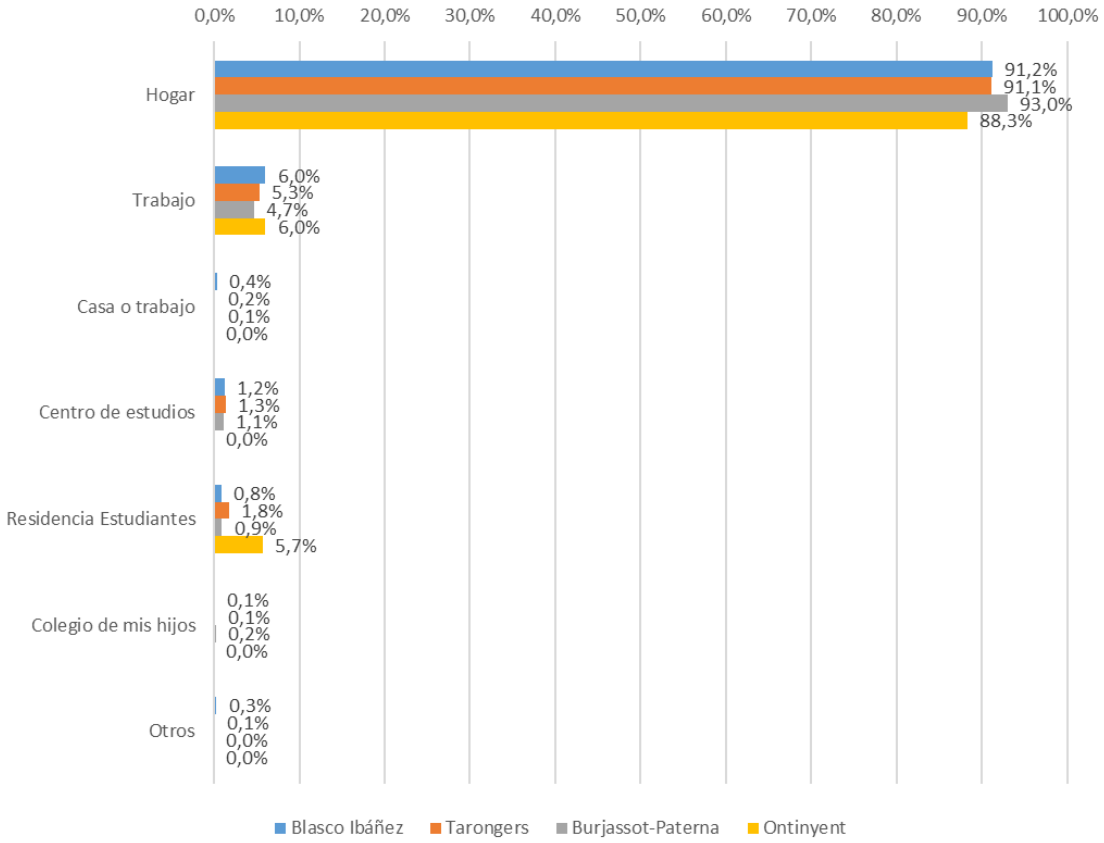


Figura 20. Origen habitual del viaje en cada campus. Fuente: Elaboración propia

En el caso d'Ontinyent, el 88 % de los usuarios tienen su hogar como origen del viaje habitual hacia el campus y aumenta al 5,8% la residencia de estudiantes, mientras que el 7% tiene su origen en el trabajo.

4.1.3.2 Días de asistencia al campus

Atendiendo a los días de asistencia al campus, aproximadamente la mitad de la población universitaria acude a la Universitat 5 días y más del 30% acuden 4 días, tal y como se puede observar en el siguiente gráfico. Tan solo el 8% acude 1 o 2 días y menos del 1% lo hace 6 días. Esta distribución se debe en gran parte a que el 84% de la población universitaria está compuesta por estudiantes, cuya normalidad es asistir a clase 4 ó 5 días a la semana.

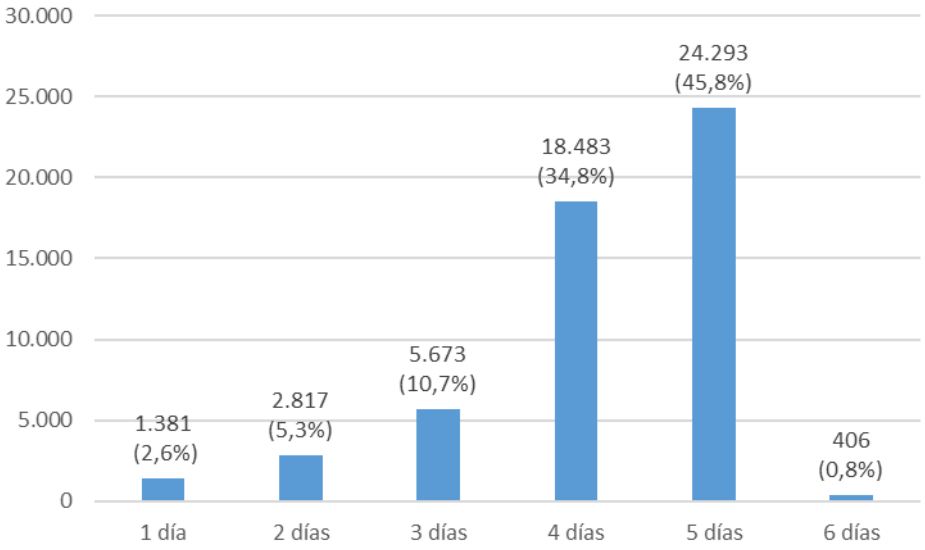


Figura 21. Días de asistencia a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a la asistencia por colectivo, se puede observar que más del 70% de PTGAS acude 5 días a la semana, el 80% de los estudiantes acuden 4 o 5 veces por semana y el 50% PDI+PI acude 5 días a la semana, pero en comparación con el PTGAS, su presencia es mayoritaria el resto de los días de la semana.

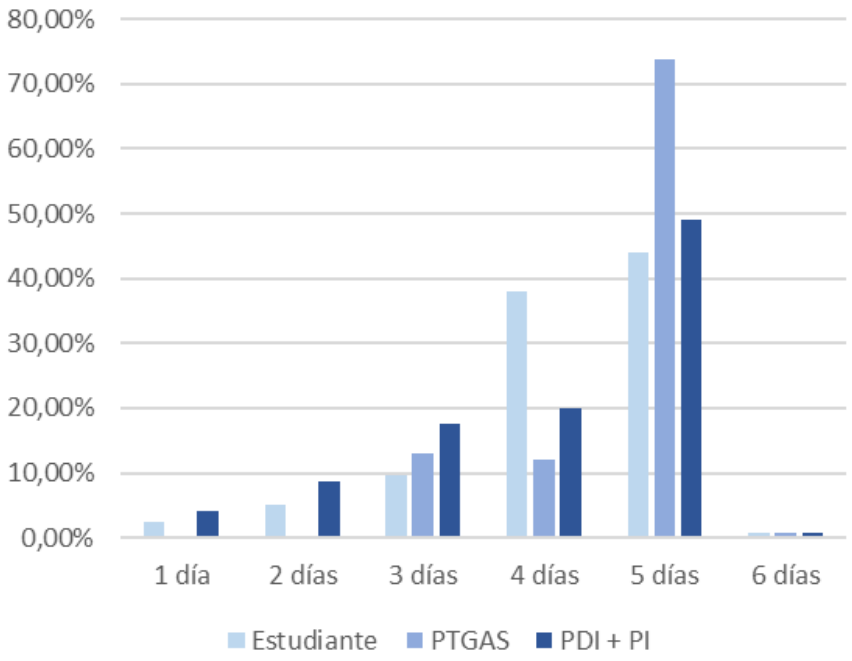


Figura 22. Días de asistencia a las instalaciones de la Universitat de València por colectivo. Fuente: Elaboración propia

Se analizó el número de días que acudían los usuarios de la *Universitat de València* para cada uno de los campus:

- En el campus de Blasco Ibáñez, el 42% de los usuarios acuden 5 días a la semana y el 31% 4 días.
- En el campus de Burjassot-Paterna, el 76% de los usuarios acuden 5 días a la semana y el 13% 4 días.
- En el campus de Tarongers, el 34% de los usuarios acuden 5 días a la semana y el 50% 4 días.
- En Ontinyent, el 75% de los usuarios acuden 4 y 5 días a la semana.

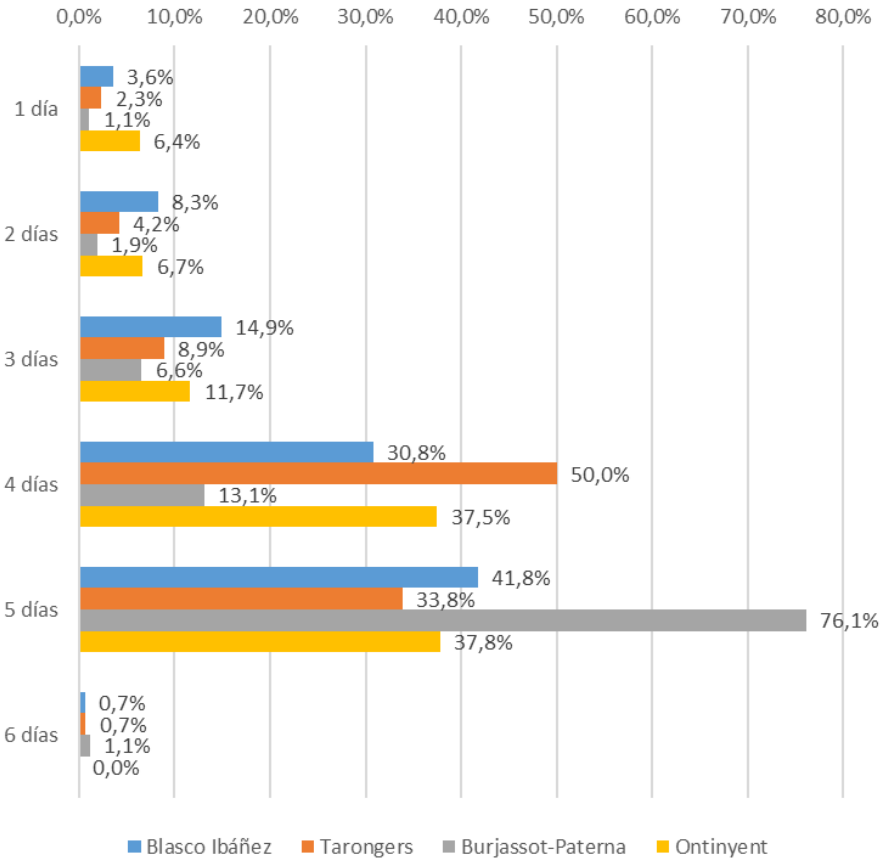


Figura 23. Días de asistencia a cada uno de los campus de la Universitat de València.
Fuente: Elaboración propia

Si se analiza este dato por la movilidad propia de cada campus se observa que en todos ellos la mayoría de los usuarios acuden a sus respectivos centros 4 o 5 días, superando en todos los casos el 60% de asistencia; por el contrario, la asistencia de 1 día y 6 días a la semana es escasa, aunque destaca el caso del campus d'Ontinyent con una asistencia del 10% 1 día a la semana.

N.º de días	Blasco Ibáñez	Tarongers	Burjassot-Paterna	Ontinyent
1 día	3,6%	2,3%	1,1%	6,4%
2 días	8,3%	4,2%	1,9%	6,7%
3 días	14,9%	8,9%	6,6%	11,7%
4 días	30,8%	50,0%	13,1%	37,5%
5 días	41,8%	33,8%	76,1%	37,8%
6 días	0,7%	0,7%	1,1%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 12. Porcentaje de población según días de asistencia y campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.3.3 Viajes diarios y duración

Se preguntó a los usuarios de la Universitat el número de viajes diarios que hacían al campus, a lo que casi el 85% respondió que 2 viajes (uno de ida y otro de vuelta).

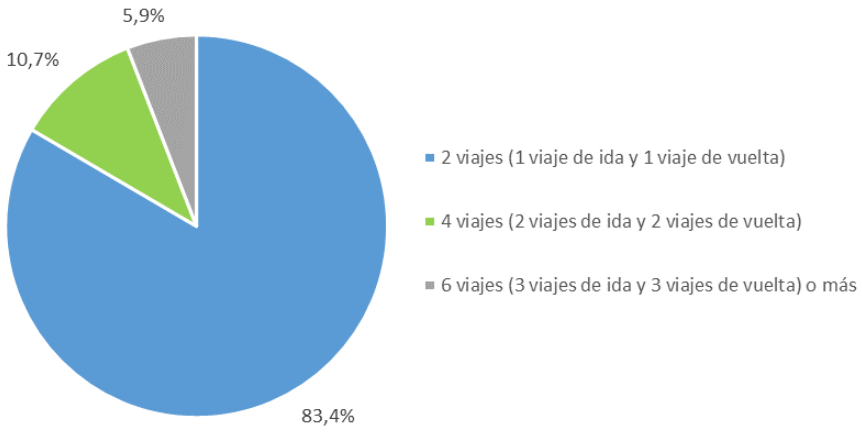


Figura 24. Porcentaje del número de viajes diarios que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

También se preguntó la duración de los viajes tanto de ida como de vuelta por intervalos de 10 minutos en un rango de menos de 10 minutos a más de una hora. Entorno al 20% respondió que tardaban de 10 a 20 minutos y de 20 a 30 minutos, mientras que solo el 6,5% tardan menos de 10 minutos en llegar y más del 12% tardan más de 1 hora. Cabe destacar que los usuarios tardan prácticamente lo mismo en el viaje de ida como en el de vuelta, aunque el viaje de vuelta es

levemente más largo. El tiempo medio de viaje de ida es de 34 minutos, mientras el tiempo medio de viaje de vuelta es de 35 minutos.

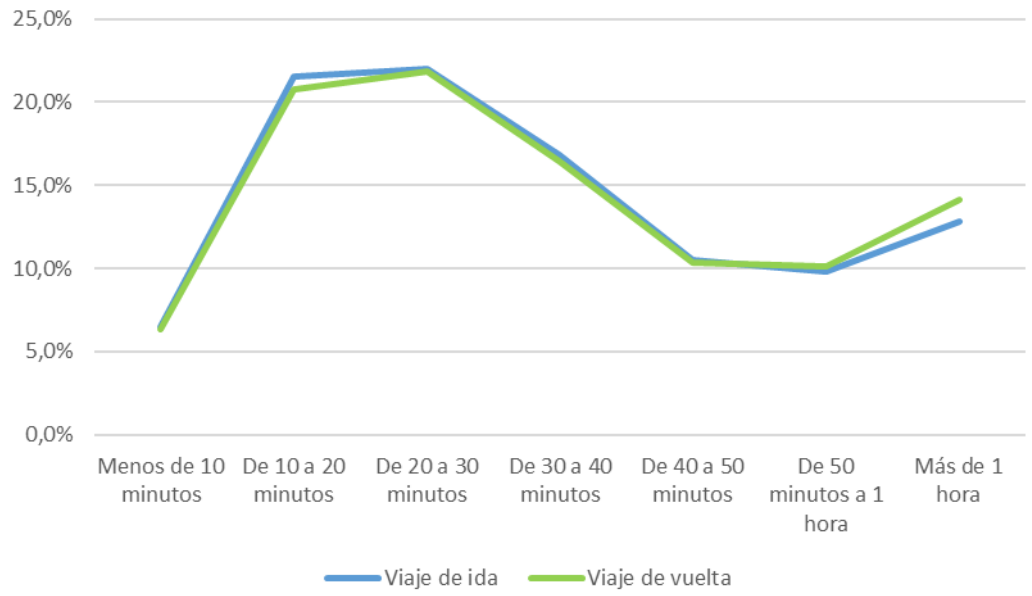


Figura 25. Duración promedio de los viajes que realiza la población de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

Se ha analizado el tiempo que tardan los usuarios de la *Universitat de València* por cada campus en el trayecto de ida y vuelta a la Universitat independientemente del modo que utilicen.

Destaca que en todos los campus el reparto de tiempo que tardan en ir y volver es muy parecido, pero en Ontinyent hay variaciones durante en los trayectos por debajo de 10 minutos.

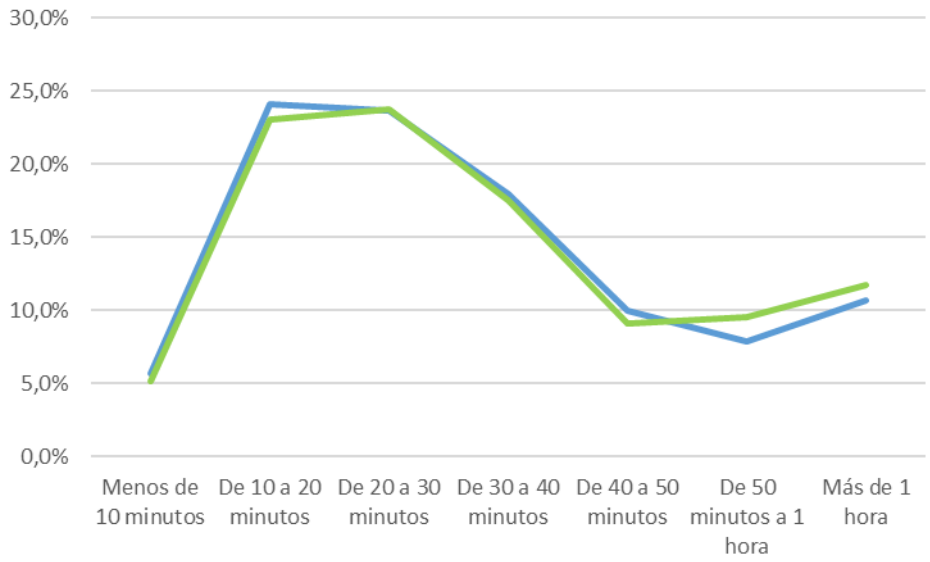


Figura 26. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Blasco Ibáñez.

Fuente: Elaboración propia

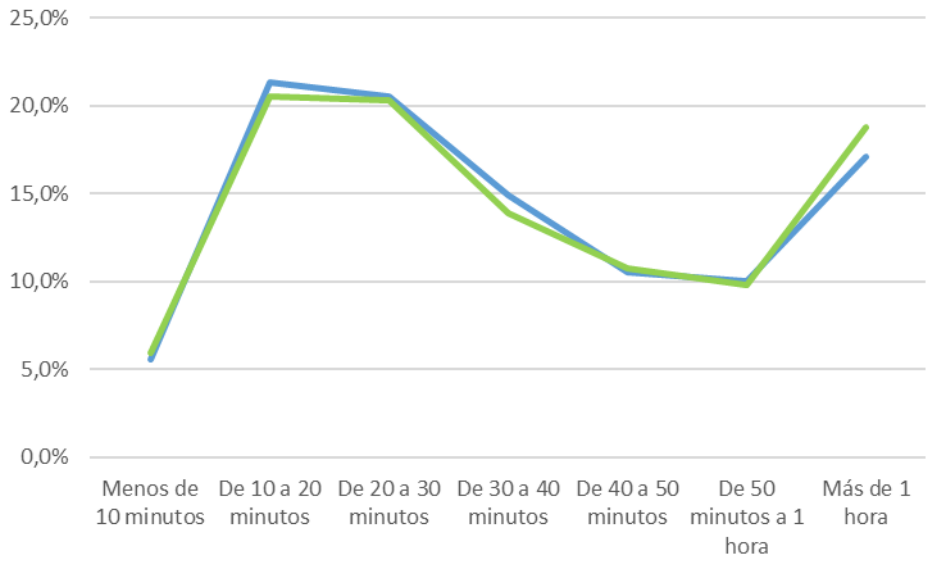


Figura 27. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Tarongers.

Fuente: Elaboración propia

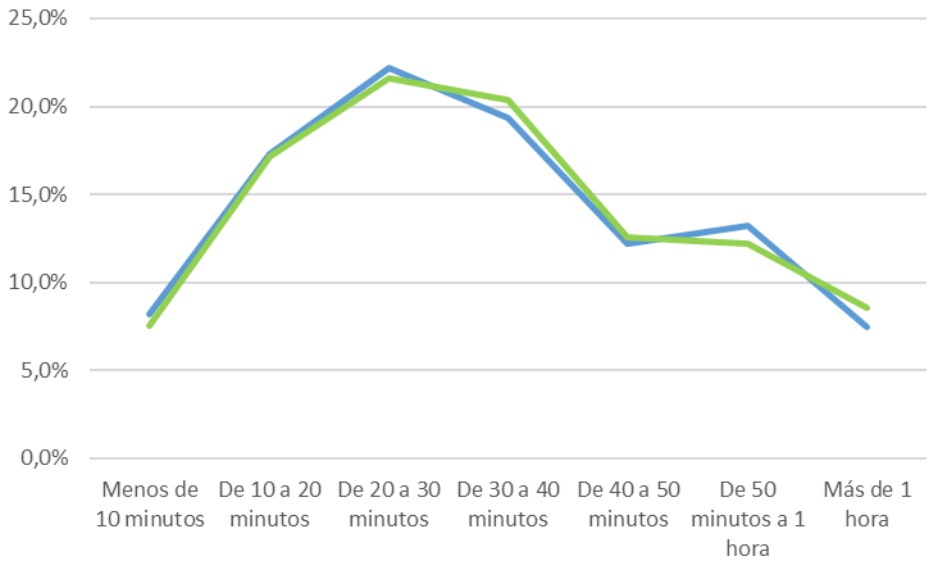


Figura 28. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus de Burjassot-Paterna.

Fuente: Elaboración propia

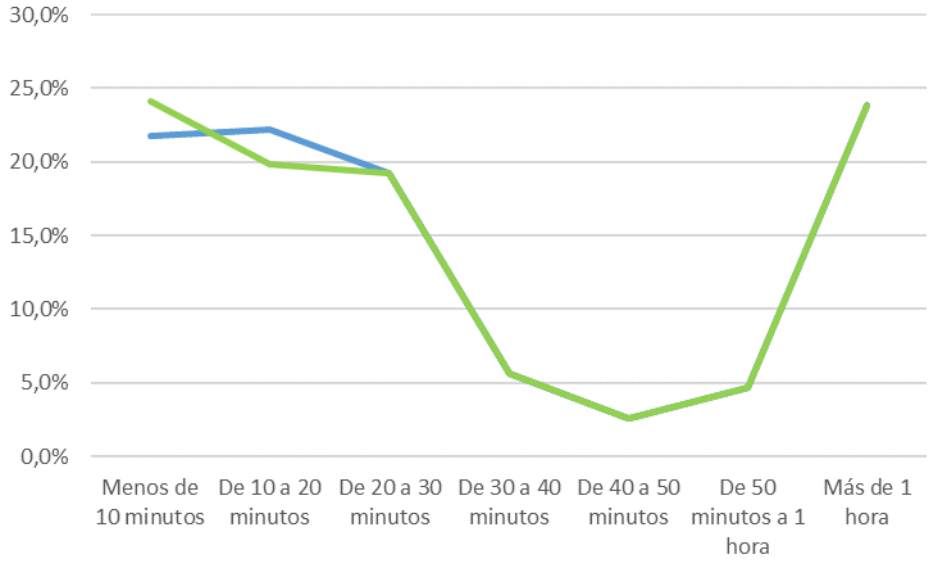


Figura 29. Duración promedio de los viajes de ida y vuelta que realizan los usuarios del campus d'Ontinyent.

Fuente: Elaboración propia

Al analizar el tiempo de recorrido por los distintos campus se obtienen los siguientes resultados:

- Blasco Ibáñez: Cerca del 50% de los usuarios indican que tardan entre 10 y 20 minutos o entre 20 y 30 minutos, y el 18% señala que su tiempo de recorrido es de 30 a 40 minutos. Algo más del 10% tardan más de una hora.
- Burjassot-Paterna: Más el 40% de los usuarios reportan tardar entre 20 y 30 minutos o entre 30 y 40 minutos, y cerca del 17% indica un tiempo de recorrido de 10 a 20 minutos. Solo alrededor del 7,5% afirma tardar más de una hora.
- Tarongers: Más del 40% de los usuarios tarda entre 10 y 20 minutos o entre 20 y 30 minutos en sus trayectos. Solo alrededor del 5% tarda menos de 10 minutos en sus desplazamientos desde y hacia la Universitat.
- Ontinyent: En este caso, destaca que casi el 24% de los usuarios reportan tardar más de una hora en sus trayectos de ida y vuelta al campus.

Los resultados descritos son válidos tanto para el trayecto de ida como para el de vuelta, ya que el tiempo de recorrido es muy similar en todos los casos como se puede observar en la siguiente tabla, cuyos datos se representan visualmente en los sucesivos gráficos.

Tiempo de trayecto	Viaje de ida				Viaje de vuelta			
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Tarongers	Ontinyent	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Tarongers	Ontinyent
<10 min	5,7%	8,2%	5,6%	21,8%	5,2%	7,5%	5,9%	24,1%
10/20 min.	24,1%	17,3%	21,3%	22,2%	23,1%	17,2%	20,6%	19,9%
20-30 minutos	23,7%	22,2%	20,5%	19,2%	23,8%	21,6%	20,3%	19,2%
30-40 min	17,9%	19,4%	14,9%	5,6%	17,5%	20,3%	13,9%	5,6%
40-50 min	10,0%	12,2%	10,5%	2,6%	9,1%	12,6%	10,7%	2,6%
50-60 min	7,9%	13,2%	10,0%	4,7%	9,5%	12,2%	9,8%	4,7%
>1 hora	10,7%	7,5%	17,1%	23,9%	11,8%	8,6%	18,8%	23,9%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0 %	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0 %	100,0 %

Tabla 13. Porcentaje de la población universitaria según promedio de duración del viaje de ida y de vuelta por campus. Fuente: Elaboración propia

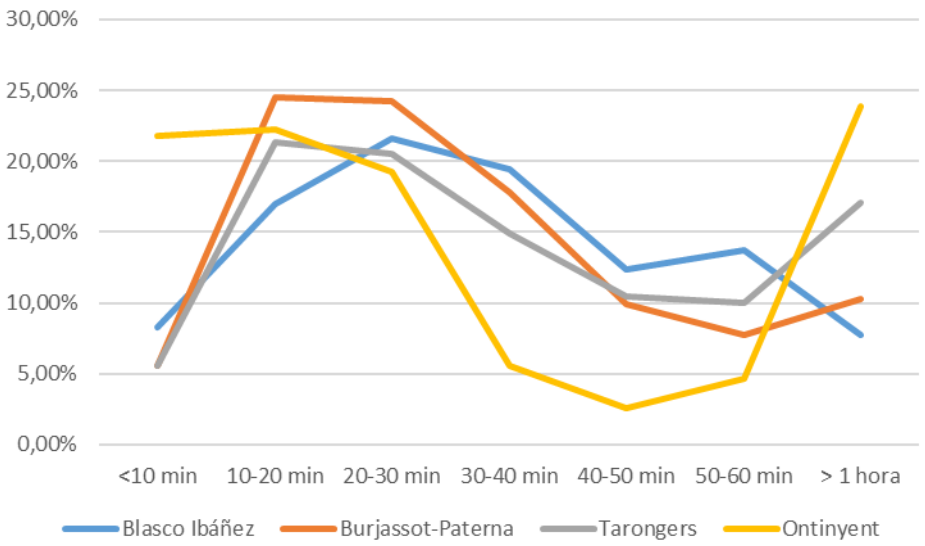


Figura 30. Porcentaje por tiempo de viaje de los viajes de ida que realiza la población de la Universitat de València.

Fuente: Elaboración propia

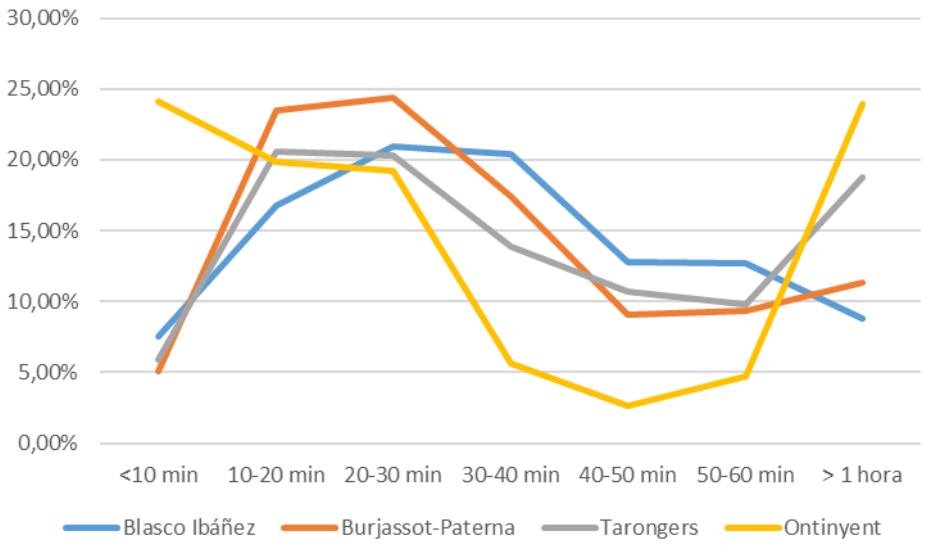


Figura 31. Porcentaje por tiempo de viaje de los viajes de vuelta que realiza la población de la Universitat de València.

Fuente: Elaboración propia

4.1.3.4 Diferencia de modalidad en ida y vuelta

Por último, se preguntó a los usuarios si utilizaban el mismo modo de transporte de ida y de vuelta, a lo que entre el 90 y el 97% respondió s utilizar el mismo.

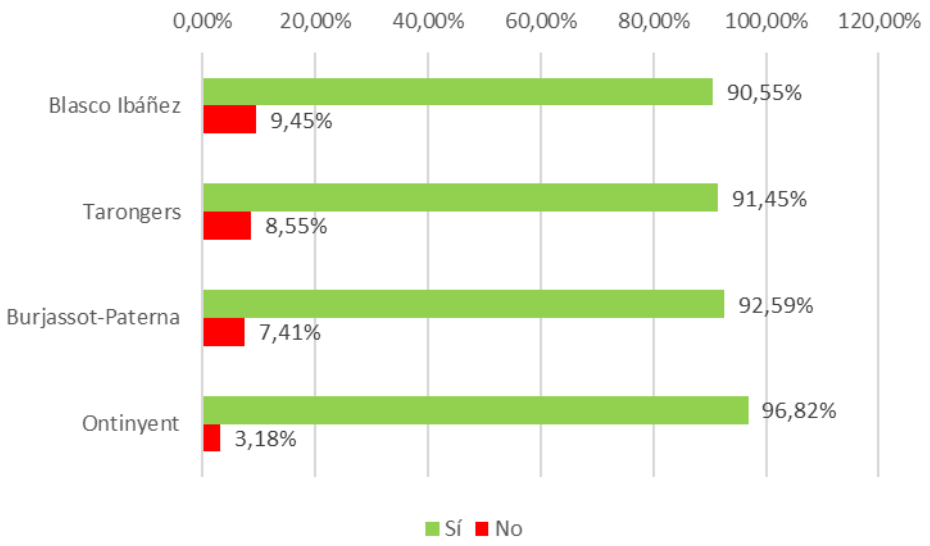


Figura 32. Porcentaje de la población universitaria que utiliza el mismo modo de transporte de ida y de vuelta en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los motivos de utilizar un modo de transporte diferente en los trayectos de ida y vuelta de los campus, las respuestas son variadas y se han agrupado en las siguientes categorías:

- Estado físico negativo: en aquellos casos en los que el trayecto de ida se realiza caminando o en bicicleta/VMP y la vuelta se realiza en transporte público por cansancio o fatiga después de la jornada.
- Caminar como actividad física: en los casos de personas que hacen el trayecto de ida, vuelta o ida y vuelta en bicicleta o caminando por salud.
- Masificación del transporte: en las horas punta (entrada y salida de los campus), es habitual que haya masificación en algunos medios de transporte, por lo que los usuarios optan por utilizar diferentes medios de transporte o ir caminando para evitarlo.
- Frecuencias: es la segunda razón más común con casi un 20% de los usuarios que no usan la misma modalidad entre ida y vuelta. Los viajes se realizan en diferentes tipos de transporte público (metro-tranvía, autobús-metro, etc.) o se combina transporte público y caminar.
- Cercanía de la estación/parada en origen o destino
- Comodidad o preferencia: es la razón más común, suponiendo un 33%. Es habitual entre los usuarios que disponen de varias alternativas de transporte entre su origen o destino o pueden realizar algunos de los trayectos en vehículo privado como acompañantes.

- **Origen/destino variables:** habitual en aquellos casos en los que los usuarios tienen orígenes y destinos variables a lo largo de la semana por compromisos familiares, porque estudian en otros centros o compatibilizan estudios y trabajo.
- **Tiempo disponible:** en función del mayor o menor tiempo disponible, optan por diferentes modalidades, como por ejemplo caminar en lugar de utilizar el transporte público ir en coche en lugar de transporte público.
- **Recorridos diferentes de ida y vuelta de los medios de transporte:** ocurre en los itinerarios de autobuses urbanos e interurbanos, por lo que los usuarios optan por utilizar otro modo de transporte que se encuentre más cerca o ir caminando.

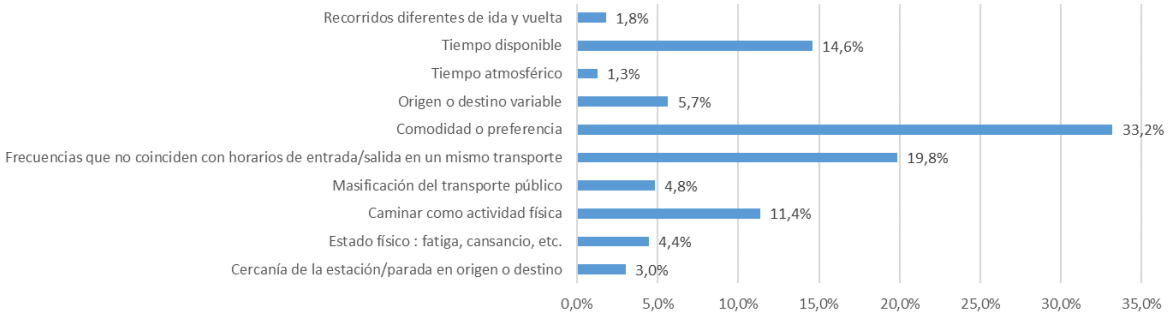


Figura 33. Motivos de la población universitaria de diferencia de modalidad de transporte en ida y vuelta. Fuente: elaboración propia

4.1.4 Horarios de entrada y salida

En la encuesta se dio un rango de entrada y salida de los usuarios de la Universitat. El horario de entrada se concentra entre las 8:00h y las 9:00h y entre las 15:00 y las 16:00, aunque en menor medida, mientras que la salida se concentra entre las 13:00 y las 15:00 y las 18:00-19:00.

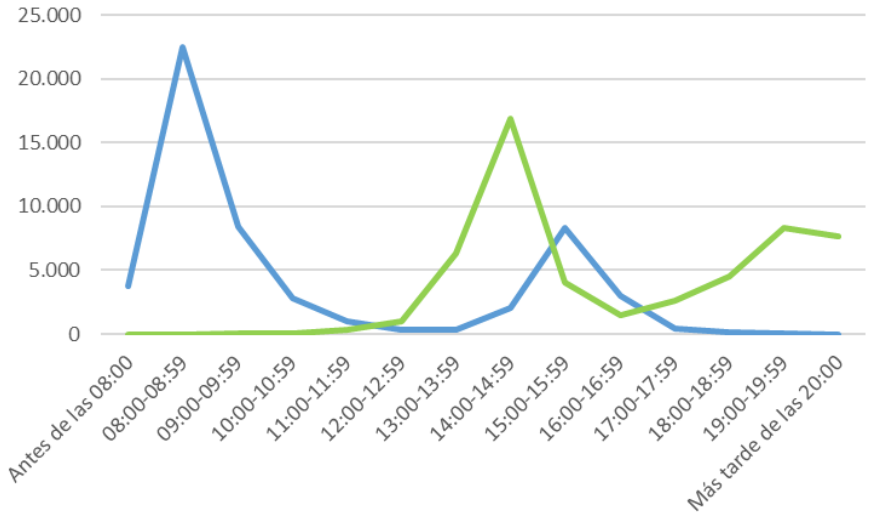


Figura 34. Distribución de la población universitaria según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia

En el campus de Burjassot-Paterna, la entrada se concentra entre las 08:00 y las 10:00h de la mañana y entre las 15:00 y 16:00h de la tarde, y la salida se concentra entre las 13:00 y 14:00h de la mañana y las 17:00 y 19:00h de la tarde.

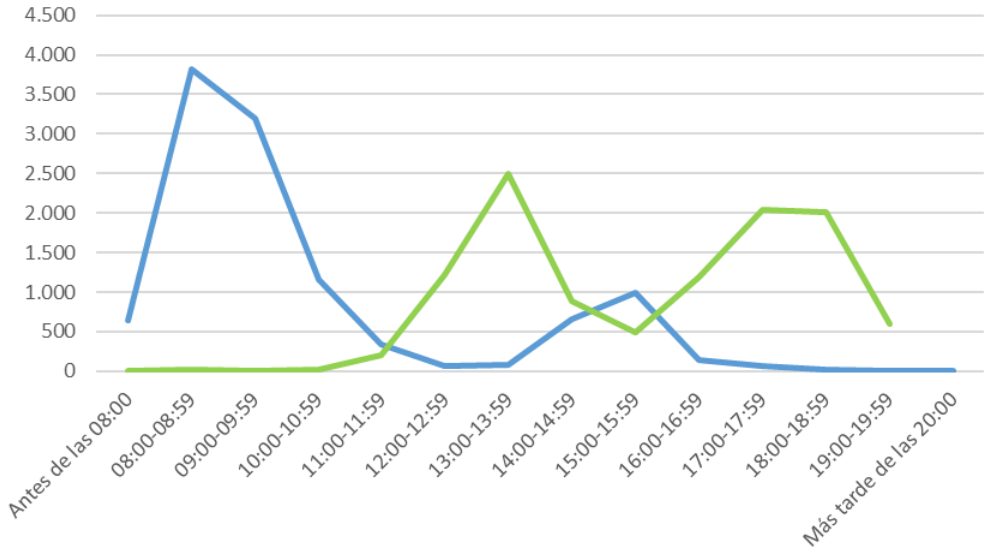


Figura 35. Distribución de la población universitaria en el campus de Burjassot-Paterna según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia

En el campus de Blasco Ibáñez, la entrada se concentra entre las 08:00 y las 09:00h de la mañana y entre las 15:00 y 16:00h de la tarde, y la salida se concentra entre las 13:00 y 14:00h de la mañana y las 18:00 y 19:00h de la tarde.

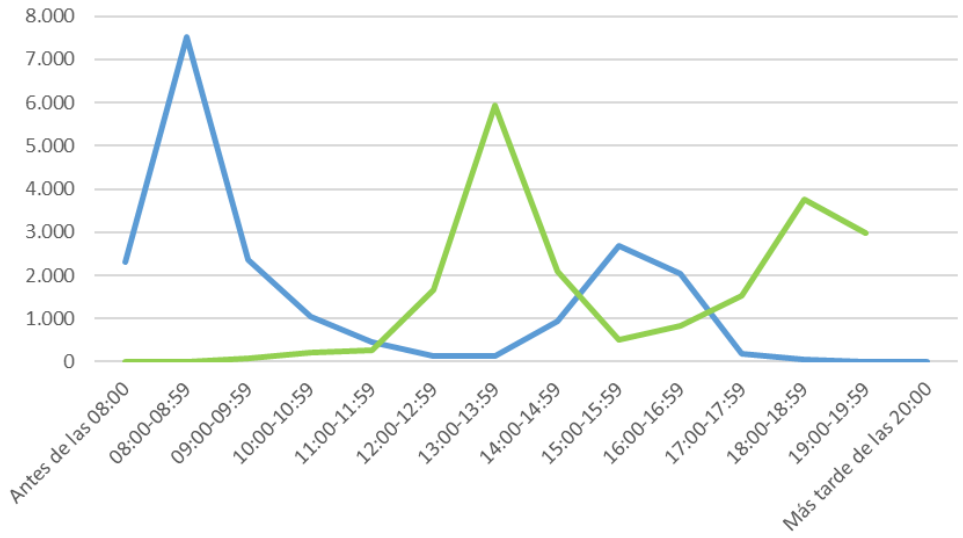


Figura 36. Distribución de la población universitaria en el campus de Blasco Ibáñez según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, la entrada se concentra entre las 08:00 y las 09:00h de la mañana y entre las 15:00 y 16:00h de la tarde, y la salida se concentra entre las 13:00 y 14:00h de la mañana y las 19:00 y 20:00h de la tarde.

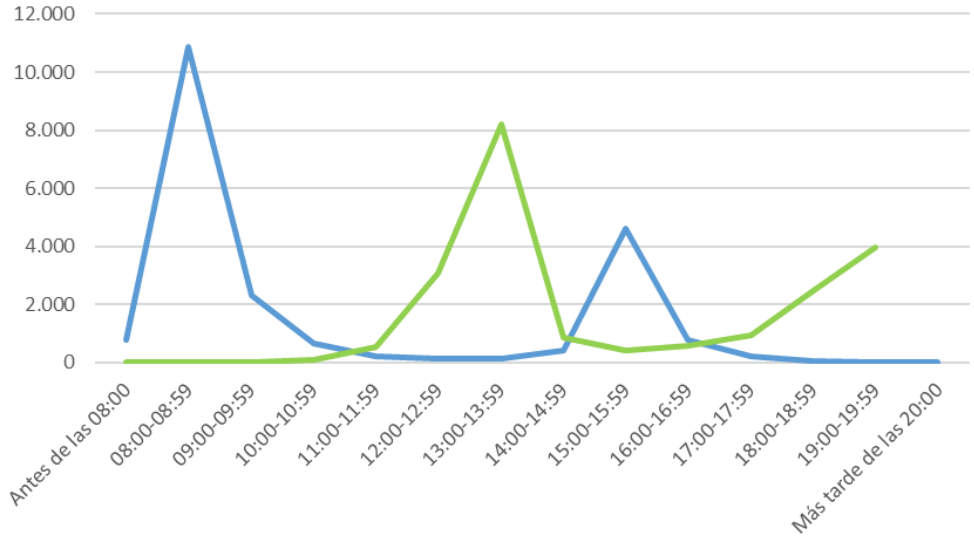


Figura 37. Distribución de la población universitaria en el campus de Tarongers según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia

En el campus d'Ontinyent, la entrada se concentra entre las 09:00 y las 10:00h de la mañana y entre las 15:00 y 16:00h de la tarde, y la salida se concentra entre las 12:00 y 13:00h de la mañana y las 19:00 y 20:00h de la tarde.

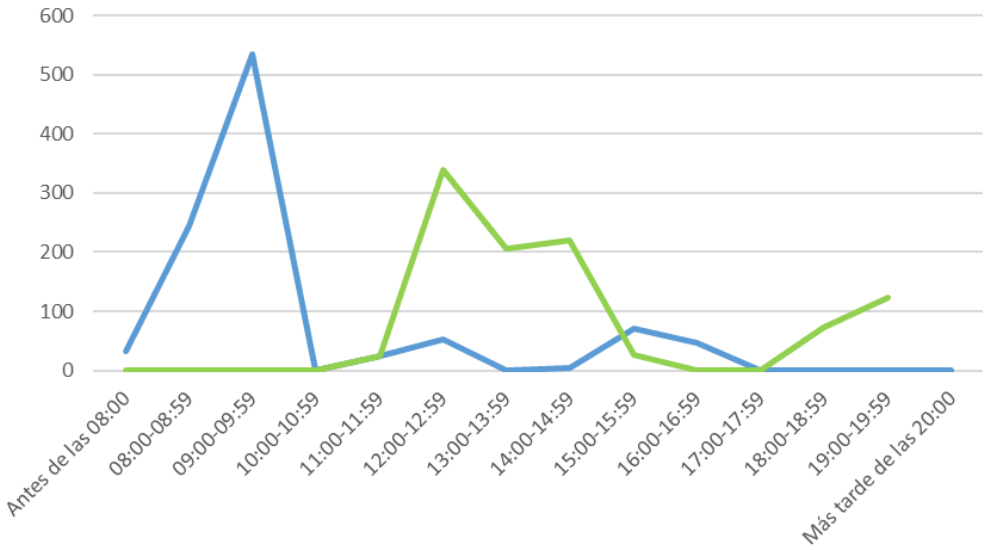


Figura 38. Distribución de la población universitaria en el campus d'Ontinyent según el horario de entrada (en azul) y de salida (en verde). Fuente: Elaboración propia

4.1.5 Valoración de la movilidad dentro del campus

4.1.5.1 Valoración del itinerario peatonal dentro del campus

Midiendo el grado de satisfacción de los usuarios en una escala donde 1 es "totalmente insatisfecho" y 10 es "totalmente satisfecho", la valoración general de los itinerarios peatonales en el interior de los campus es de 7,07/10.

Se preguntó a los usuarios sobre su grado de satisfacción en cuanto a los itinerarios peatonales dentro de los campus, a lo que la mayoría respondió estar algo satisfecho o satisfecho.

En Burjassot-Paterna, destaca que uno de cada tres usuarios están satisfechos; y en Ontinyent, destaca que un 15,7% que está totalmente satisfecho. En cuanto a los niveles de insatisfacción, supone menos de un 10% en todos los campus.

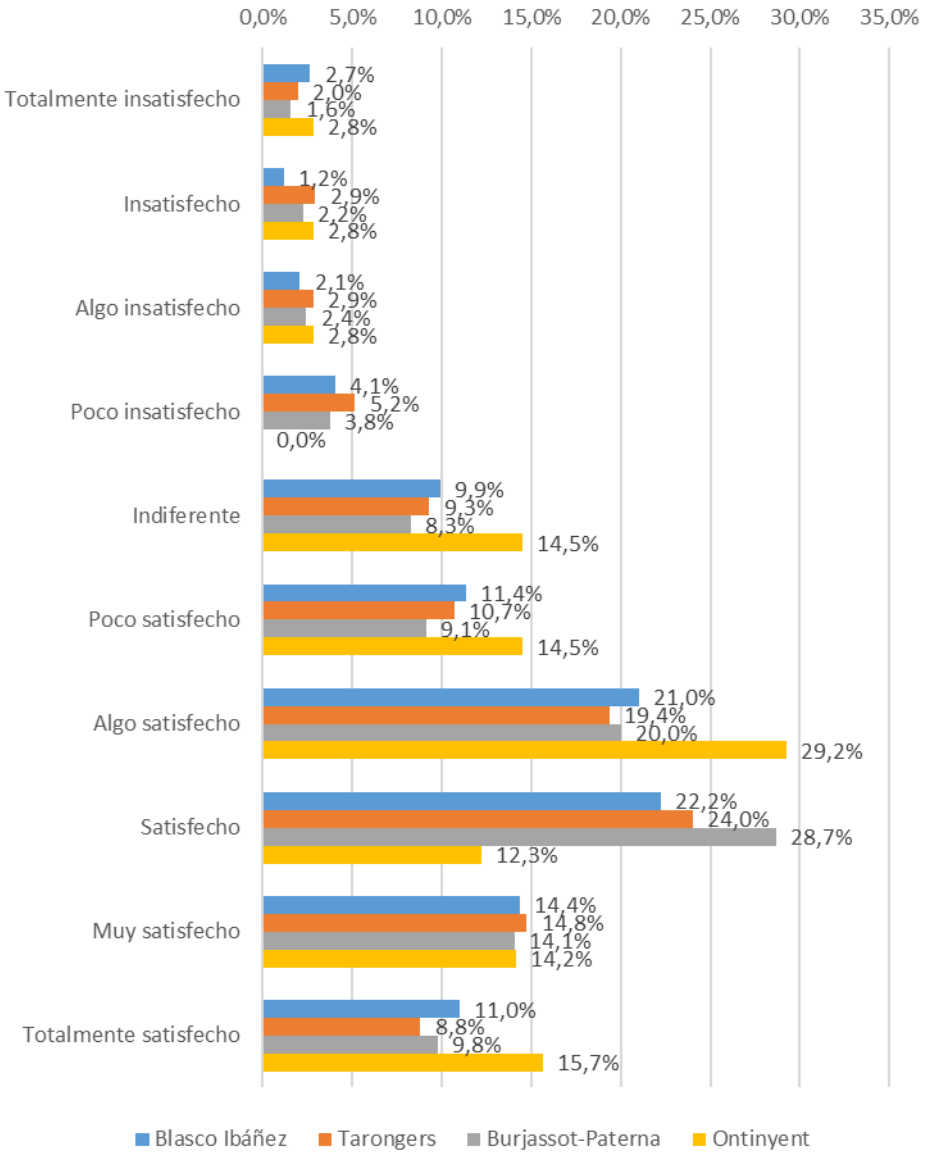


Figura 39. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales dentro de cada campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de satisfacción por género, se percibe que los hombres están más satisfechos que las mujeres, con 7,15 puntos frente a 7,03.

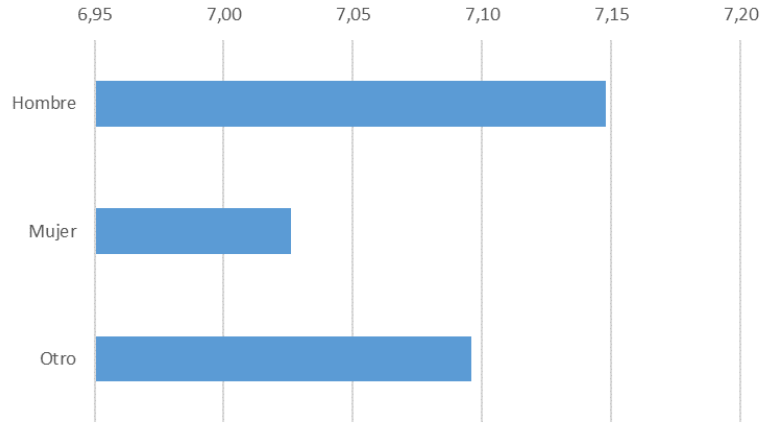


Figura 40. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales dentro de cada campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.5.2 Problemas al caminar por el campus

Se preguntó sobre si los usuarios encontraban problemas al caminar por el campus y cuales eran esos problemas. El 50% de los usuarios respondió no encontrar ninguno en cada uno de los campus. Los dos problemas más destacados son, con cerca del 20% de respuestas, que el pavimento se encuentra en mal estado, especialmente en el campus d'Ontinyent, y con un 15%, la percepción de inseguridad ante el tráfico ciclista en los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez.

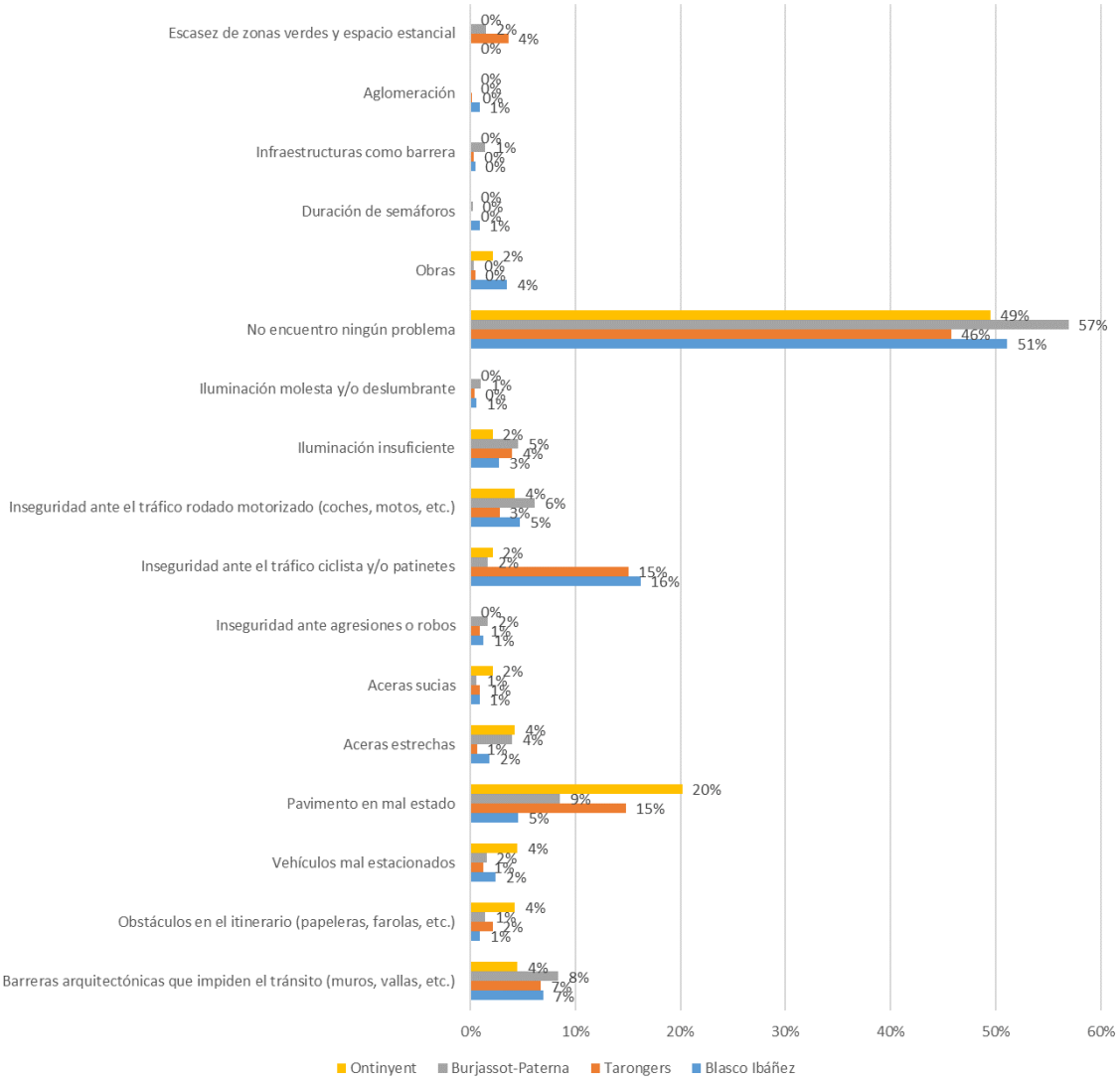


Figura 41. Problemas de movilidad dentro de las instalaciones de la Universitat de València encontrados por la población universitaria en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.6 Desplazamientos

Los usuarios de la Universitat indicaron los modos de transporte que utilizan actualmente para ir al campus y el orden en que utilizan cada uno. Se han definido unos modos básicos de transporte para identificar el modo de transporte predominante en el viaje, recogidos en las siguientes categorías:

1. A pie: cuando el viaje tiene una única etapa y esta es a pie
2. Bicicleta o patinete: cuando alguna de las etapas se realiza en bicicleta o patinete.
3. Transporte público: cuando alguna de las etapas se realiza en transporte público sin utilizar los medios de transporte previamente indicados

4. Vehículo privado: cuando alguna de las etapas se realiza en coche como acompañante o conductor o en moto sin utilizar los medios de transporte previamente indicados
5. Otros: cuando no aplican los modos básicos anteriores y se ha marcado carsharing, VTC u otros.

4.1.6.1 Reparto Modal

En la siguiente figura se recoge el reparto modal, donde se observa que el modo de transporte más utilizado es el transporte público, con casi el 60% del total. Por otro lado, el 20% de los usuarios utiliza el vehículo privado y menos del 6% accede en bicicleta o VMP.

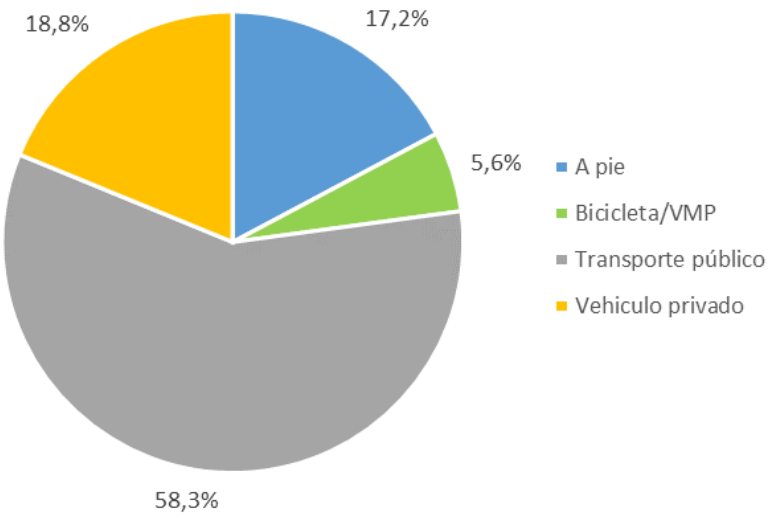


Figura 42. Reparto modal de la población universitaria.
Fuente: Elaboración propia

Si observamos el reparto modal en la Universitat diferenciándose por colectivo, el 63% de los estudiantes utiliza el transporte público, frente al 30% de los trabajadores. Con el vehículo privado ocurre lo contrario, y es que el 40% de los trabajadores de la Universitat utilizan el vehículo privado mientras de los estudiantes lo utiliza menos de un 15%. La movilidad a pie tiene una proporción equilibrada en los colectivos y la bicicleta y VMP es más utilizada entre los trabajadores.

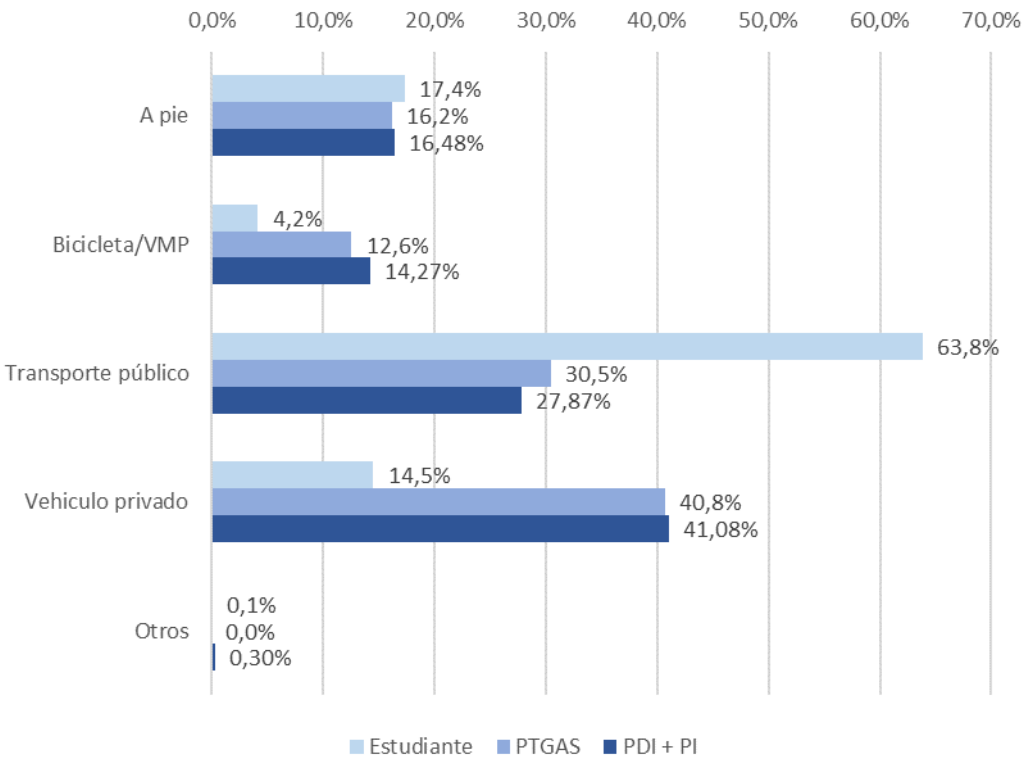


Figura 43. Reparto modal de la población universitaria según el colectivo. Fuente: elaboración propia

Atendiendo al reparto modal diferenciado por género, observamos que entre la población universitaria el transporte público tiene un peso importante, pero es más utilizado por las mujeres que por los hombres, ya que entre ellas este medio de transporte supera el 61% de la movilidad frente al 52% de los hombres. Por el contrario, el vehículo privado y la bicicleta es más utilizada por los hombres.

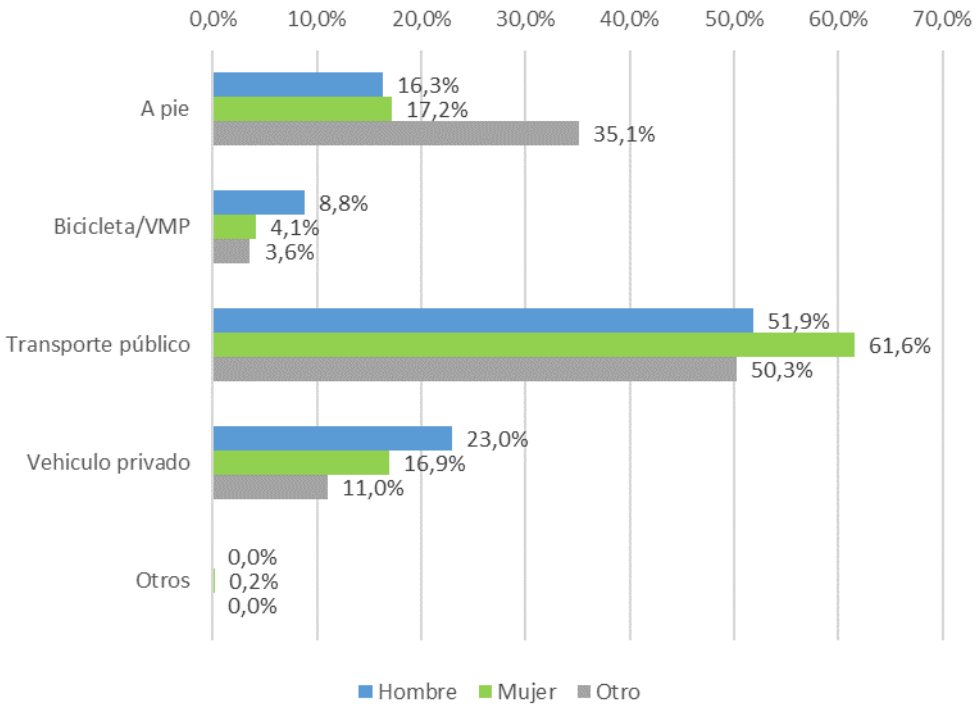


Figura 44. Reparto modal de la población universitaria según el género. Fuente: elaboración propia

Cada campus muestra un perfil modal distinto, influenciado por factores como la accesibilidad, la infraestructura disponible y la localización geográfica. A continuación, se presenta un resumen de los resultados en porcentaje para cada campus:

- En Blasco Ibáñez, el uso predominante es del transporte público con cerca del 57%, en su mayoría de metro y autobús urbano, y una notable dependencia del vehículo privado, presentando cerca de un 14% del reparto modal. Los traslados a pie son asumibles hacia el campus, ubicado dentro de la ciudad de València, y se representan con casi un 22% de la movilidad. Por otro lado, el uso de bicicleta/VMP presenta cerca de un 8%, gracias a la oferta de servicios de bicicleta pública en el entorno y a una infraestructura favorable.

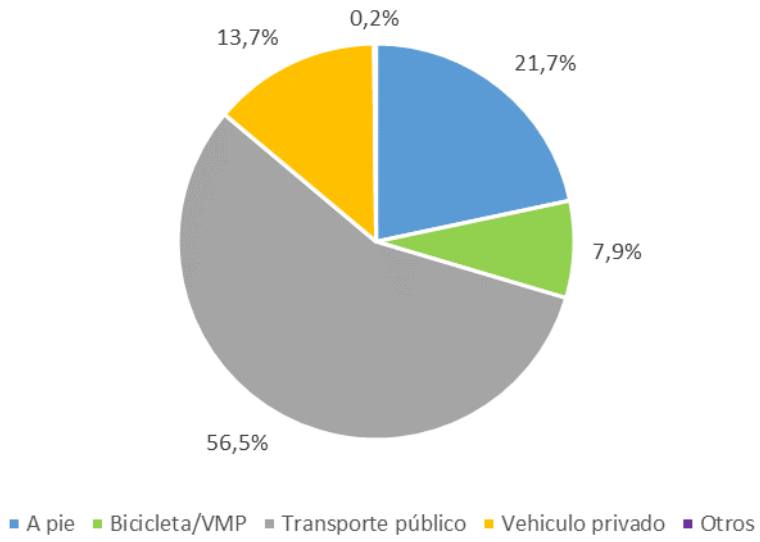


Figura 45. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

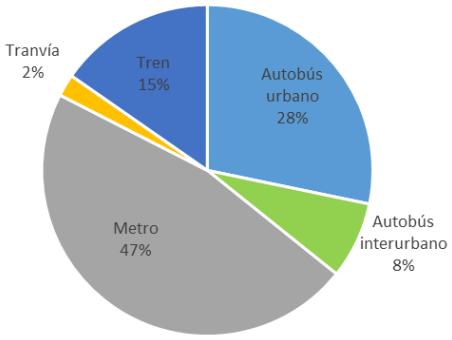


Figura 46. Uso del transporte público en el campus de Blasco Ibáñez por tipo. Fuente: Elaboración propia

- En Tarongers el transporte público es el modo de transporte dominante con más de un 60% de los usuarios, protagonizado por el tranvía y el metro, seguido del vehículo privado que representa en torno a un 18%, 5 puntos por encima de la movilidad a pie. El uso de bicicleta/VMP es bajo, ya que apenas llega a un 4,5% del reparto modal.

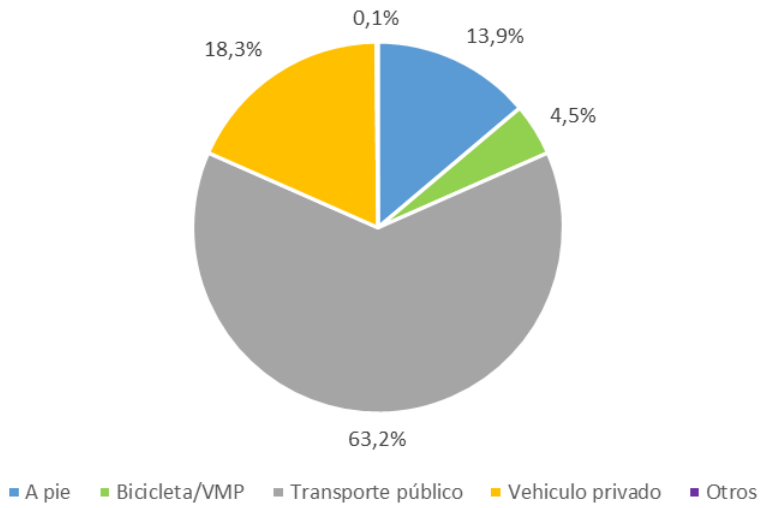


Figura 47. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus de Tarongers
Fuente: Elaboración propia

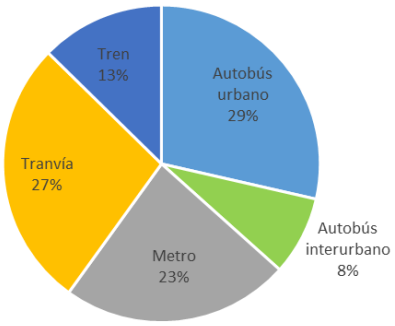


Figura 48. Uso del transporte público en el campus de Tarongers por tipo.
Fuente: Elaboración propia

- Burjassot-Paterna presenta un uso de más del 55% del transporte público, donde tiene protagonismo el tranvía y el metro, pero existe una alta dependencia el vehículo privado, que representa más de un 25% del total.
  La movilidad a pie entre los usuarios es reducida, suponiendo un 15%, y el uso de la bicicleta o VMP ronda apenas el 4%, dada la ausencia de un servicio de bicicletas públicas en la actualidad.

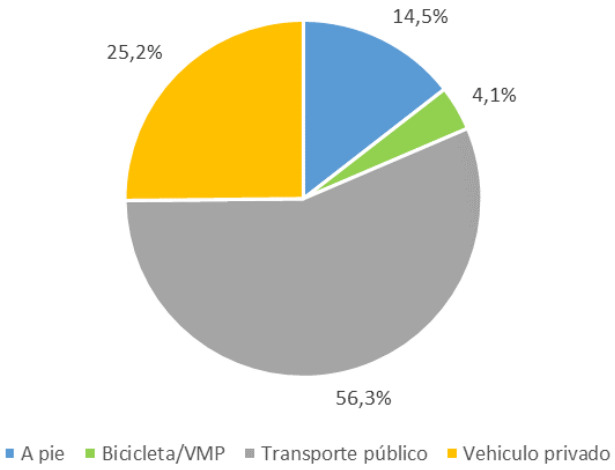


Figura 49. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus Burjassot-Paterna.
Fuente: Elaboración propia

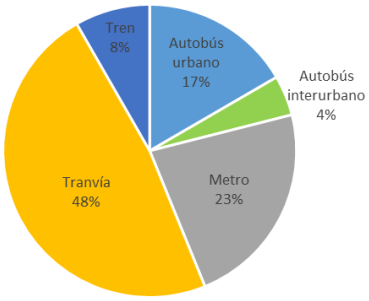


Figura 50. Uso del transporte público en el campus de Burjassot-Paterna por tipo.
Fuente: Elaboración propia

- Ontinyent muestra una alta proporción de usuarios desplazándose a pie, con casi el 30% del total, pero con una dependencia significativa del vehículo privado, que representa cerca de un 60% de la movilidad al campus. El uso del transporte público, que se realiza en autobús interurbano y tren (80%), es el más bajo en comparación con otros campus, reflejando posibles limitaciones en la disponibilidad o frecuencia de estos servicios.

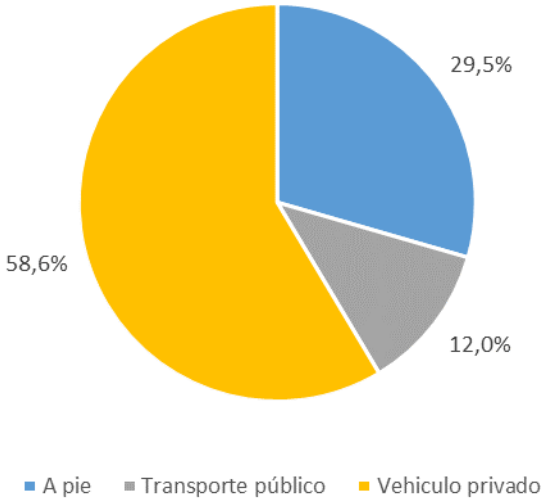


Figura 51. Porcentajes de los medios de transporte utilizados por la población del campus Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

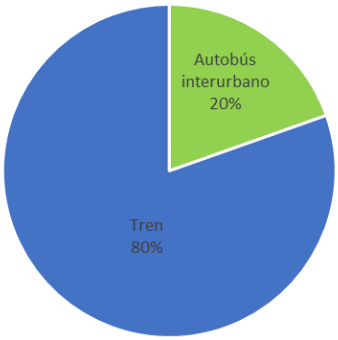


Figura 52. Uso del transporte público en el campus d'Ontinyent por tipo. Fuente: Elaboración propia

4.1.6.2 Combinación de modos de transporte

También se preguntó cuántos de los encuestados combinaban varios modos de transporte para hacer el trayecto al campus, a lo que cerca del 57% respondió que sí. Ontinyent presenta un menor porcentaje de combinación de modos de transporte debido a tener menos alternativas que el resto de los campus.

Entre las combinaciones más habituales se encuentran:

- Tranvía y Metro
- Caminar y Metro/Tranvía
- Caminar y Autobús

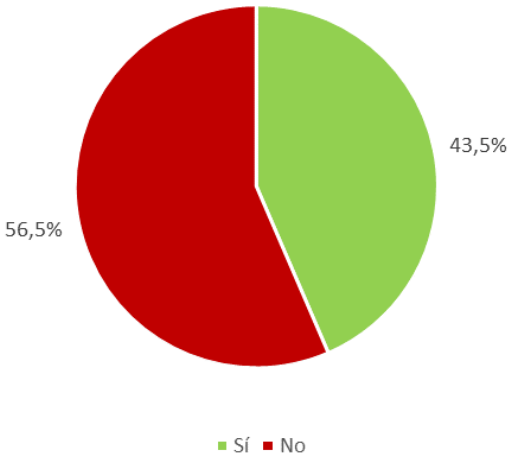


Figura 53. Porcentaje de la población universitaria que combina distintos modos de transporte. Fuente: Elaboración propia

Combina modos de transporte	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Tarongers	Ontinyent
SI	42,39%	38,45%	47,72%	33,27%
NO	57,61%	61,55%	52,28%	66,73%

Tabla 14. Porcentaje de la población universitaria que combina diferentes modos de transporte en cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.7 Movilidad peatonal

4.1.7.1 Motivos de moverse a pie

Los usuarios cuya movilidad de acceso y dispersión al campus la hacen a pie respondieron cuáles eran sus principales motivos para realizar su trayecto de ese modo, a lo que cerca del 23% respondió por rapidez, del 21% que respondió hacerlo por comodidad. El ahorro económico, la cercanía entre el origen y destino, la salud y el propio disfrute de caminar también tienen protagonismo.

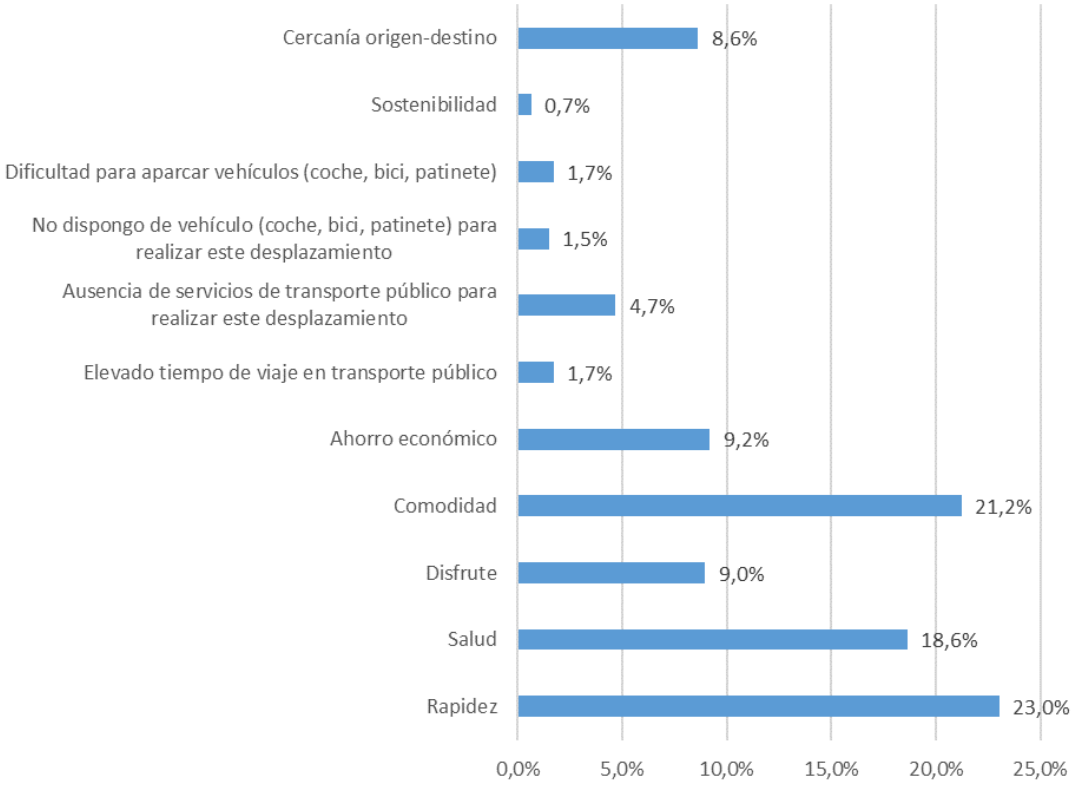


Figura 54. Motivos por los que la población universitaria escoge ir a pie a las instalaciones de la Universitat de València.

Fuente: Elaboración propia

4.1.7.2 Principales problemas en la movilidad a pie

En cuanto a los problemas a los que se enfrentan los usuarios que realizan sus trayectos a pie, Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna coinciden en su principal problema con un 32% en el pavimento en mal estado, mientras que Ontinyent y Tarongers, en este sentido, presentan un 20%.

Tarongers tiene como principal problemática las barreras arquitectónicas y Ontinyent comparte este problema con el mobiliario urbano, que se traduce en obstáculos en el viario.

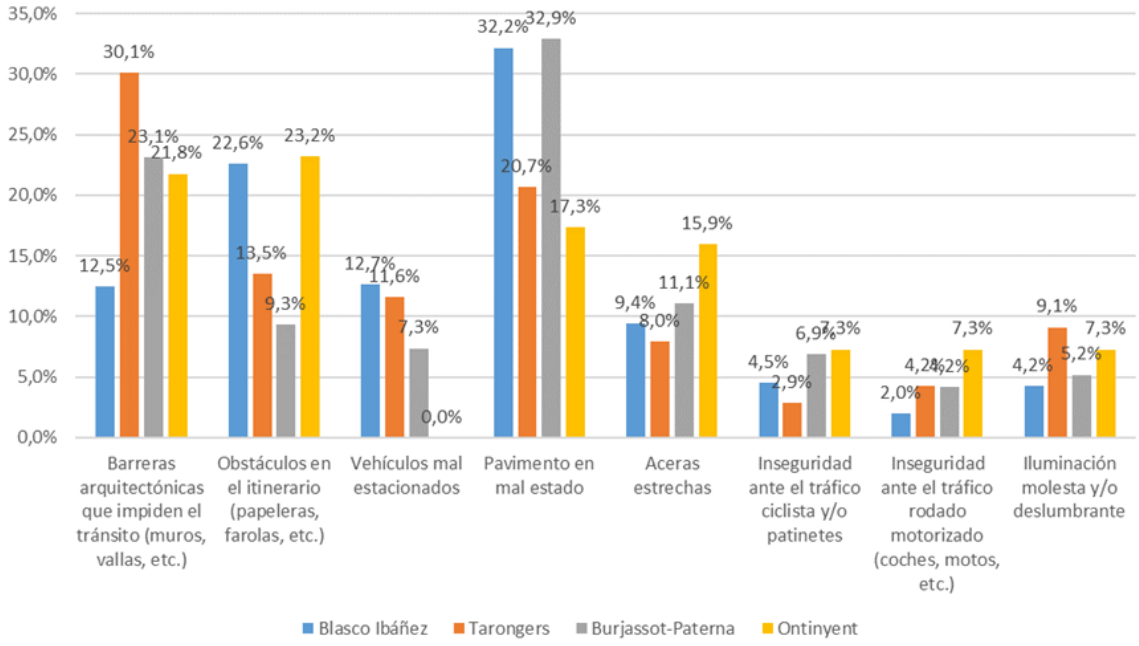


Figura 55. Principales problemas encontrados en los trayectos a pie por la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

4.1.7.3 Valoración de los itinerarios peatonales

Midiendo el grado de satisfacción de los usuarios en una escala donde 1 es "totalmente insatisfecho" y 10 es "totalmente satisfecho", la valoración general de los itinerarios peatonales de acceso a los campus es de 7,67/10.

Se preguntó a los usuarios que acceden o se van del campus a pie acerca del grado de satisfacción en cuanto a los itinerarios peatonales a lo que la mayoría respondió estar satisfecho, salvo en Burjassot-Paterna, que los usuarios indican estar algo satisfechos. En cuanto a los niveles de insatisfacción, supone menos de un 10% en todos los campus.

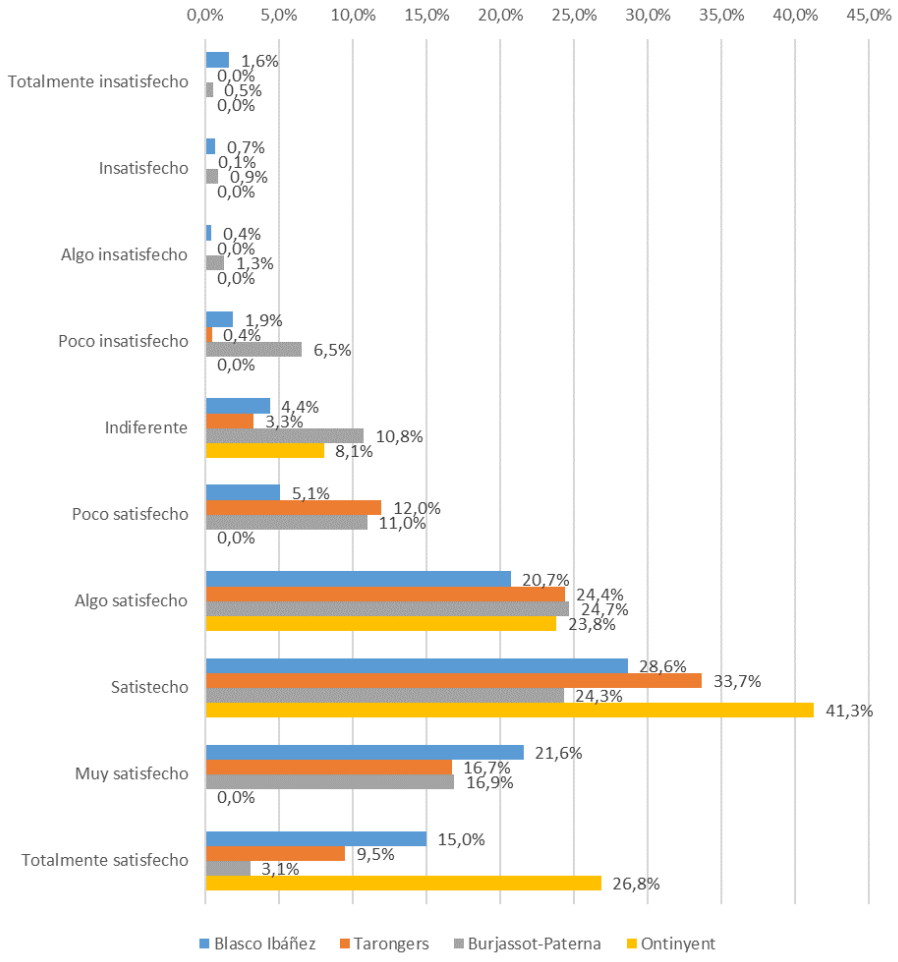


Figura 56. Grado de satisfacción por campus de los itinerarios peatonales de acceso al campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de satisfacción por género, se percibe que las mujeres están más satisfechas que los hombres, con 7,71 puntos frente a 7,65.

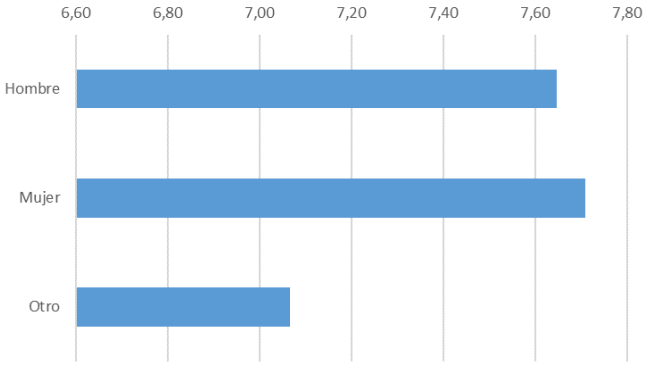


Figura 57. Grado de satisfacción por género de los itinerarios peatonales de acceso al campus. Fuente: Elaboración propia.

4.1.7.4 Motivos de dejar de moverse a pie

En la encuesta se preguntó a los usuarios que van a pie a sus respectivos campus qué motivos harían que cambiasen de modalidad. El 30% lo haría si viviera más lejos de donde lo hace actualmente, un 23% si tuviera más lejos del campus sus lugares cotidianos y otro 20% lo haría si la conexión y frecuencias en transporte público fueran más eficientes.

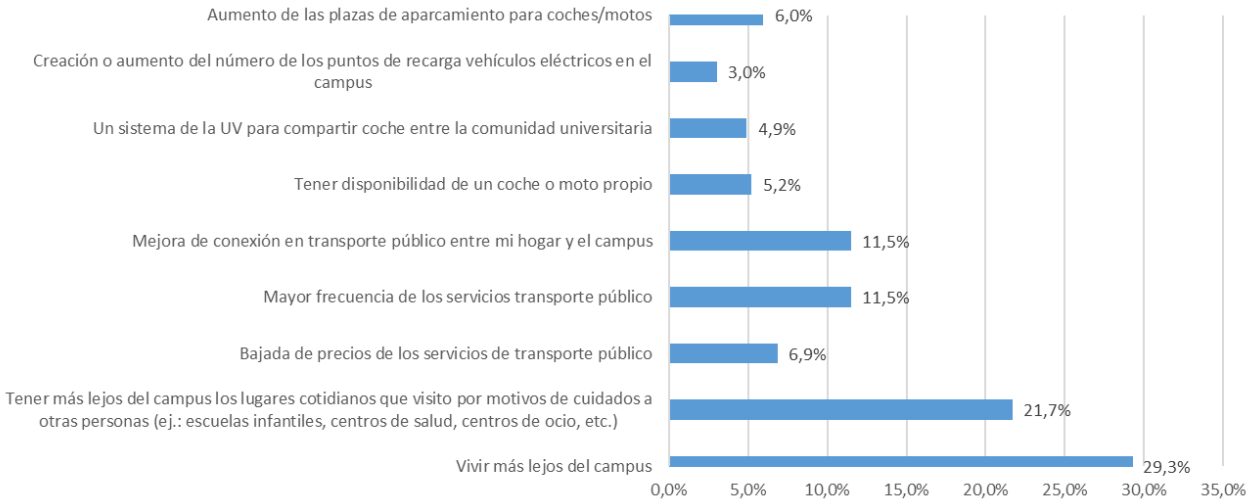


Figura 58. Motivos por los que la población universitaria dejaría de escoger ir a pie a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: elaboración propia

4.1.8 Movilidad ciclista y VMP

En el presente análisis de movilidad ciclista y VMP en la *Universitat de València*, no se ha considerado el Campus de Ontinyent debido a que no se recibieron respuestas de los usuarios en relación con los recorridos de ida y vuelta a dicho campus.

4.1.8.1 Titularidad de bicicleta o VMP

En cuanto a la titularidad de las bicicletas y VMP utilizados para acudir a cada uno de los campus, en Blasco Ibáñez el 68% utiliza un vehículo propio y en Tarongers lo hace el 73%, pero tiene un gran protagonismo Valenbisi con un casi 32% y un 27% del total, respectivamente, gracias a la gran oferta de estaciones de bicicleta pública en el entorno de los campus. Este servicio es principalmente utilizado por los estudiantes.

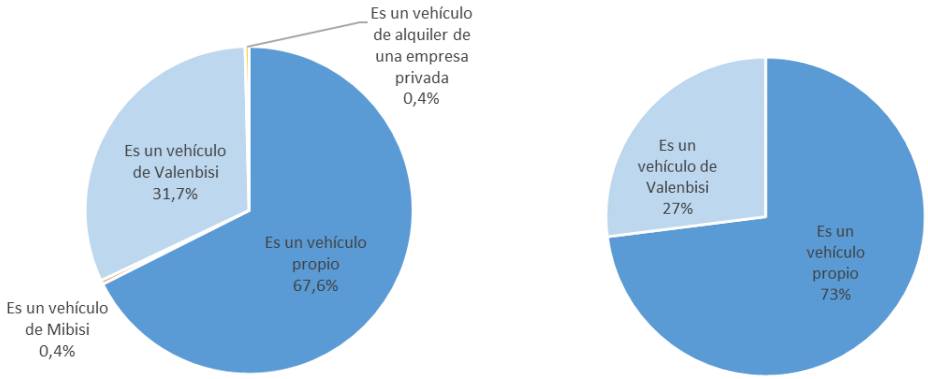


Figura 59. Titularidad de vehículo de movilidad personal de la población universitaria de los Campus de Blasco Ibáñez (izquierda) y de Tarongers (derecha). Fuente: Elaboración propia

En el campus de Burjassot-Paterna, donde no existe oferta de Valenbisi, el 97% de los usuarios utiliza su propio vehículo, aunque el servicio metropolitano de bicicleta pública, *Misibi*, tiene una presencia del 3% y también lo usan principalmente los estudiantes.

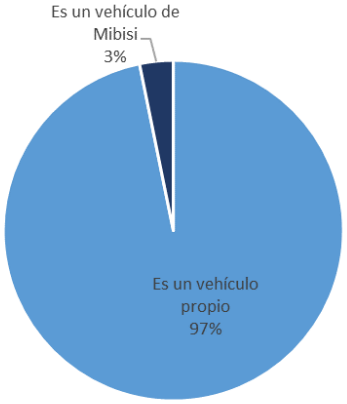


Figura 60. Titularidad de vehículo de movilidad personal de la población universitaria de los Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

4.1.8.2 Duración del desplazamiento

Más del 70% de los usuarios tardan entre 10 y 30 minutos en llegar a su respectivo campus en sus trayectos en bicicleta, teniendo menor proporción de usuarios aquellos trayectos que superan los 30 minutos.

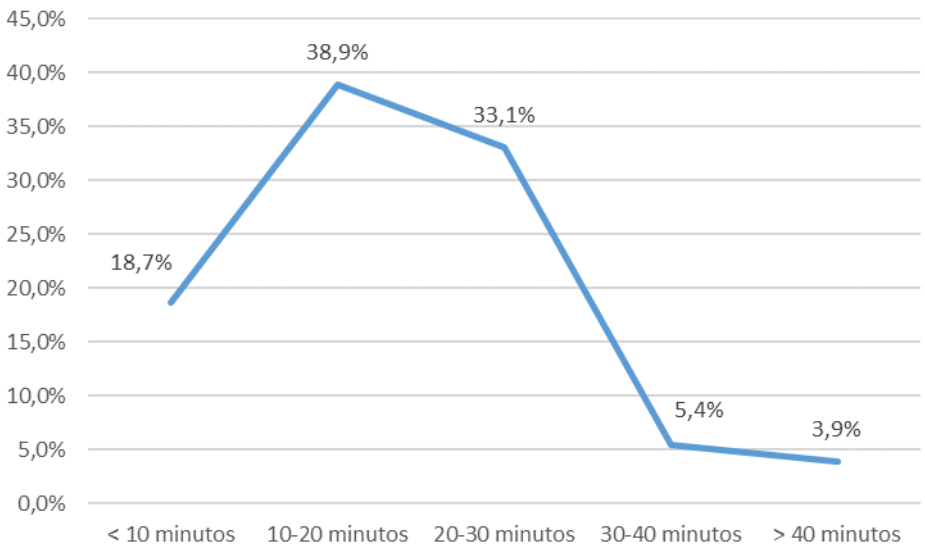


Figura 61. Duración del trayecto realizado en bicicleta y VMP por la población universitaria a las instalaciones de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

También se han analizado estos tiempos de desplazamiento desglosando la información por cada campus lo cual proporciona una visión clara de cómo varían los tiempos de viaje según la ubicación del campus, como se observa en el siguiente gráfico.

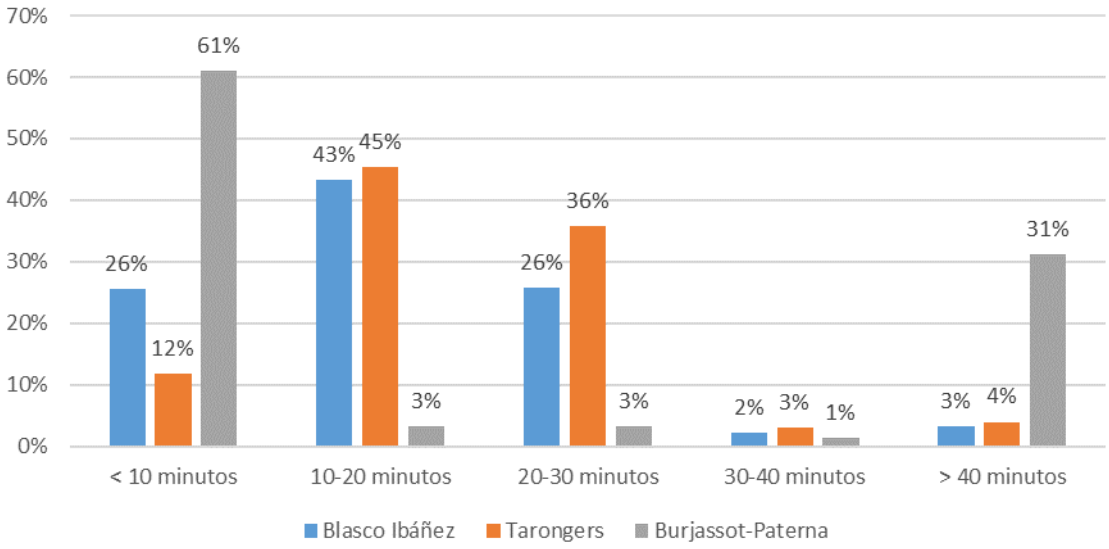


Figura 62. Duración del trayecto realizado en bicicleta y VMP por la población universitaria a cada uno de los campus. Fuente: Elaboración propia

- **Blasco Ibáñez:** La mayoría de los viajes, más del 90%, se completan antes de 30 minutos, teniendo una importante proporción los viajes de entre 10 y 20 minutos, que suponen un 43% del total.
- **Tarongers:** Muestra una distribución similar a Blasco Ibáñez, pero los trayectos inferiores a 10 minutos apenas suponen un 12% del total.
- **Burjassot-Paterna:** más del 60% de los trayectos son menores a 10 minutos y el 30% superiores a 40 minutos.

4.1.8.3 Lugar de aparcamiento

En cuanto al lugar donde aparcan los usuarios la bicicleta o VMP en los campus, aproximadamente el 50% de los usuarios del campus de Blasco Ibáñez indica que aparca su vehículo personal en un aparcabicis (35% dentro del campus y 15% fuera), el 15% en un edificio perteneciente al campus y el 5% la estaciona en la calle. El 30% que aparca en una estación de bicicleta pública como Valenbisi, corresponde a los usuarios de este servicio.

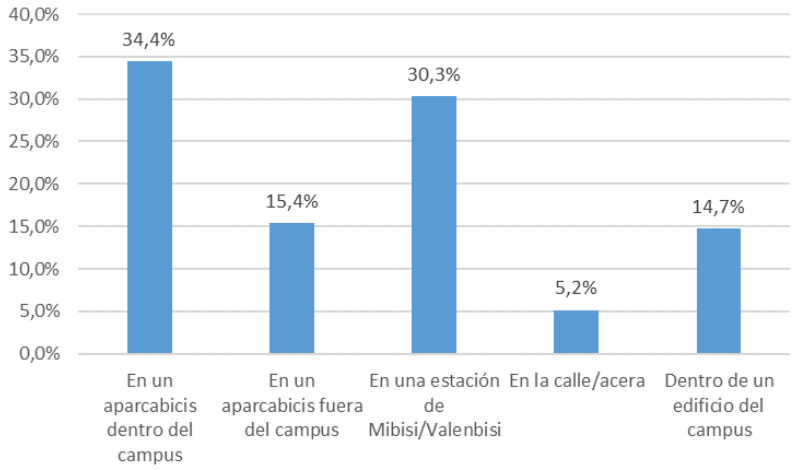


Figura 63. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, más de la mitad de los usuarios estaciona su vehículo en un aparcabicis en el interior del campus y el 20% dentro de uno de sus edificios, frente a menos del 1% que lo hace en la calle o fuera del campus. El 25% que aparca en una estación de bicicleta pública como Valenbisi, corresponde a los usuarios de este servicio.

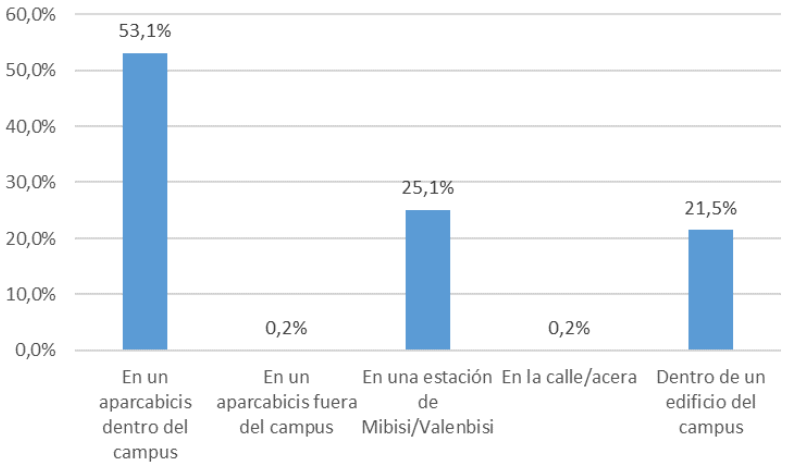


Figura 64. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, más del 60% de los usuarios estaciona en un aparcabicis situado dentro del campus y un 30% dentro de uno de sus edificios; menos de un 5% lo hace en la calle o fuera del campus. Al contrario que en los otros campus analizados, como el uso del servicio de bicicleta pública es más reducido y la oferta también es menor, el 3% de usuarios que estacionan en una estación de Mibisi corresponde con los usuarios de este servicio.

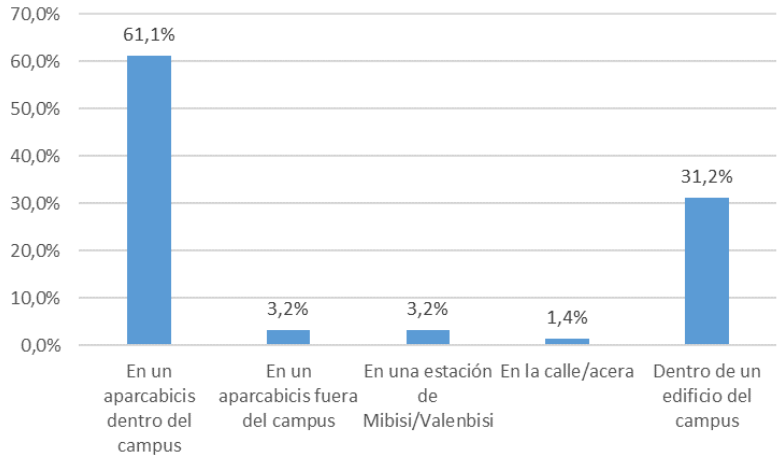


Figura 65. Lugar de aparcamiento de las bicicletas y VMP en Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

4.1.8.4 Motivo de uso de bicicleta o VMP

En cuanto al motivo de uso de la bicicleta entre los campus, se encuentran ciertas diferencias:

- En Blasco Ibáñez, uno de cada cuatro usuarios reconoce que su principal motivo de elección es la salud, y en segundo lugar, la rapidez.

- En Tarongers, un 22% opta por este modo debido al elevado tiempo de viaje que tendría en caso de usar transporte público, y un 21,5% por comodidad.
- En Burjassot-Paterna, un 26% elige este modo de transporte por comodidad, y cerca de un 18% lo hace por mero disfrute.

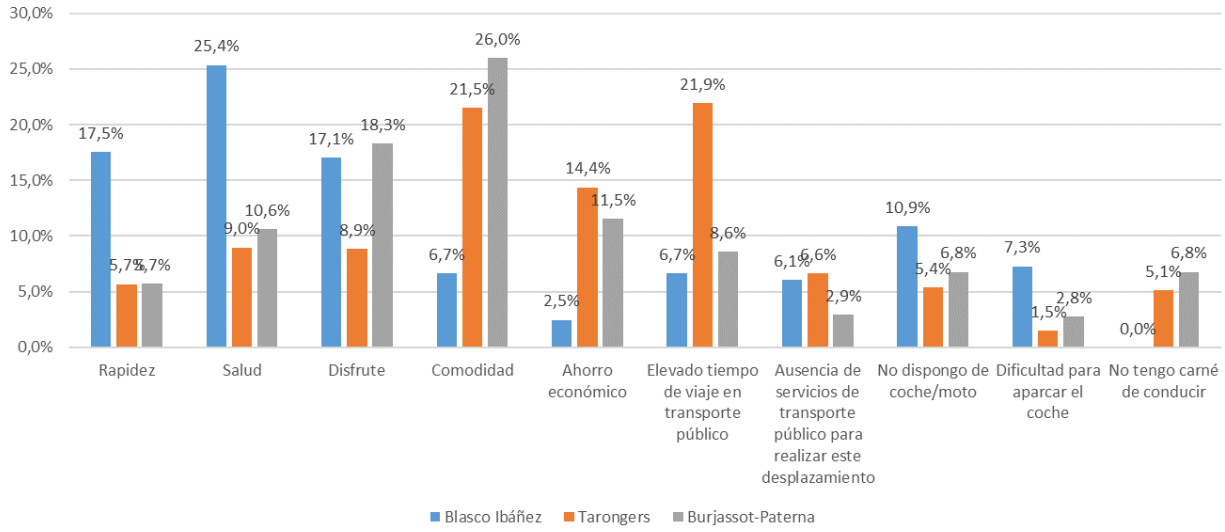


Figura 66. Motivo de viaje en bicicleta o VMP entre los campus. Fuente: elaboración propia

4.1.8.5 Principales problemas de la movilidad ciclista

En cuanto a los problemas a los que se enfrentan los usuarios de la bicicleta, en Blasco Ibáñez casi el 37% no percibe ningún problema y en Tarongers el 23,5% tampoco lo hace; no obstante, el 11,3% y el 18%, correspondientemente, tiene problemas de convivencia con los peatones.

En Burjassot-Paterna, por el contrario, uno de cada cinco usuarios reconoce como principal problema el mal estado del carril bici y, en segundo lugar, inseguridad ante el tráfico motorizado.

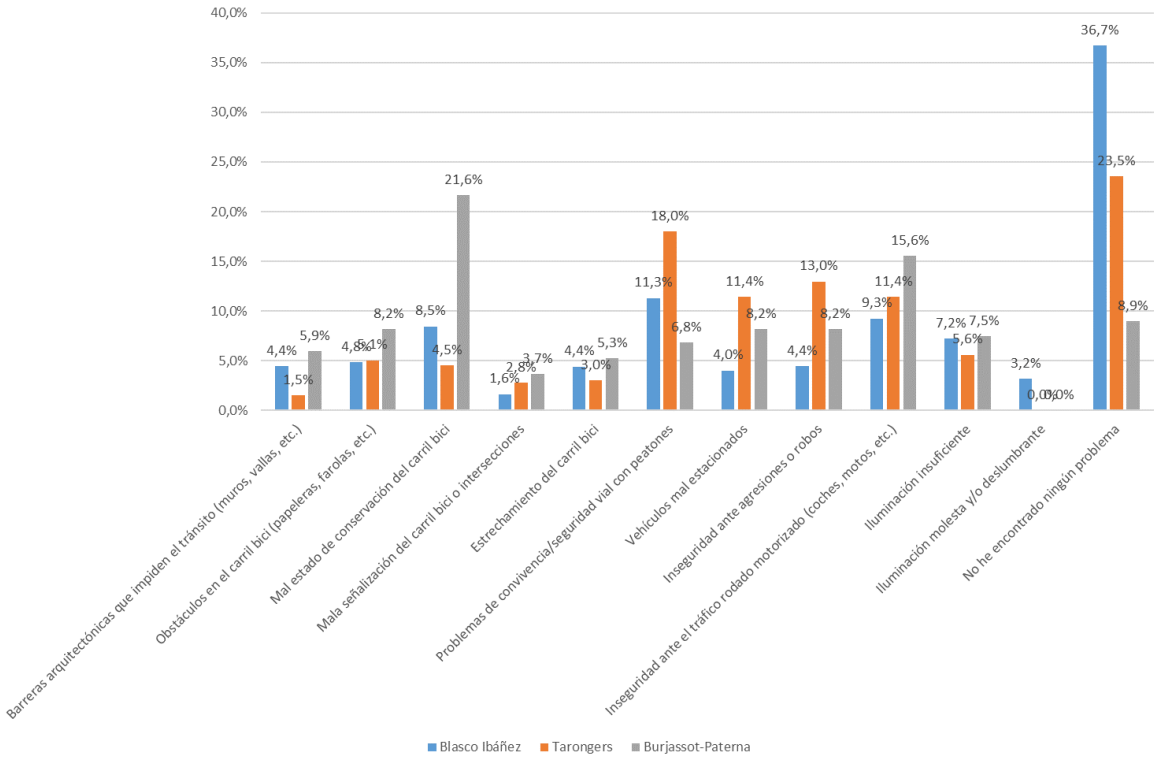


Figura 67. Problemas encontrados por usuarios de la bicicleta. Fuente: Elaboración propia

4.1.8.6 Disponibilidad de aparcamiento

En cuanto a la disponibilidad de aparcamiento, más del 80% de los usuarios de los campus de Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna coinciden en que encuentran aparcamiento dentro o en el entorno cercano a su centro de estudios.

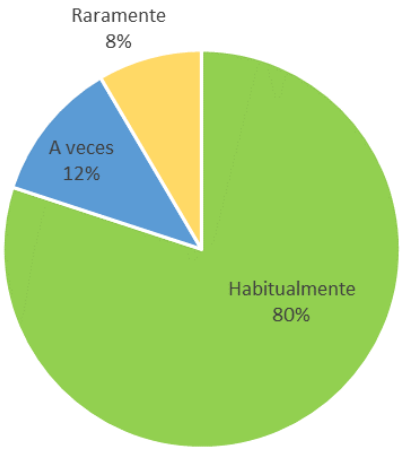


Figura 68. Disponibilidad de aparcamiento para bicicletas en los campus de Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia

4.1.8.7 Características de los aparcabicis

Sobre las características de los aparcabicis atendiendo a su estado, adecuación, seguridad, situación y cantidad, el 55% de los usuarios del campus de Blasco Ibáñez considera que son adecuados, pero un 22% indica que son insuficientes y un 13% que son inseguros.

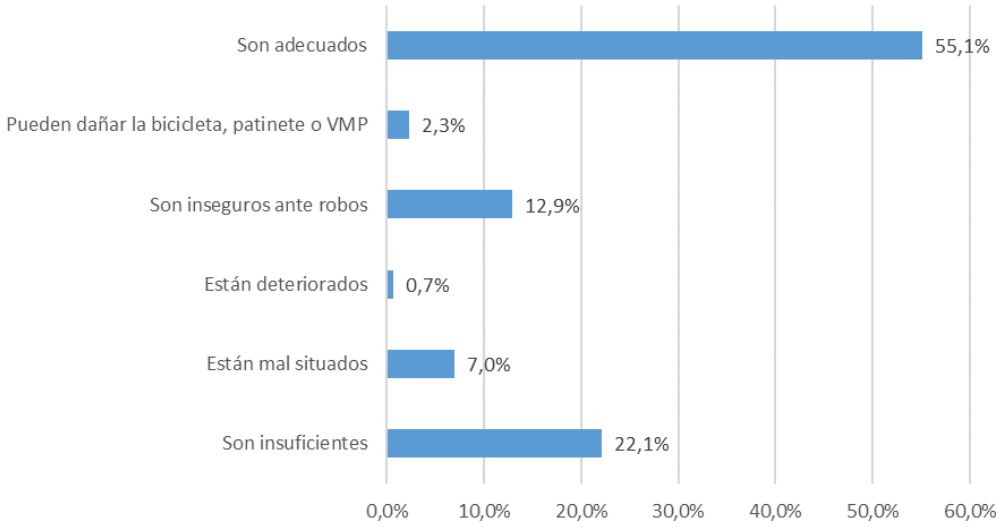


Figura 69. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, el 53% de los usuarios considera que los aparcabicis son adecuados, pero un 22% los percibe inseguros ante robos y un 12% declara que son insuficientes.

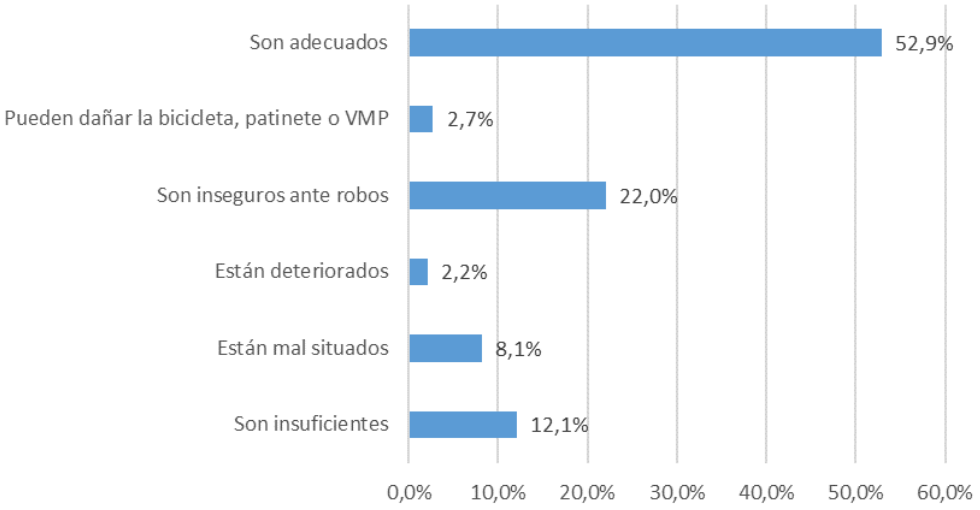


Figura 70. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Burjassot-Paterna, el 41% de los usuarios considera los aparcabicis adecuados, pero uno de cada cuatro usuarios los considera inseguros ante robos. Destaca también que el 16% los considera insuficientes.

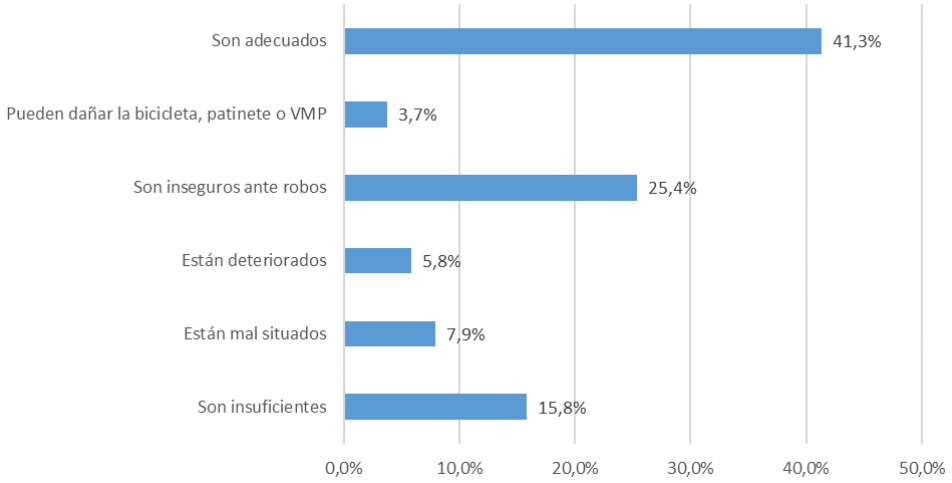


Figura 71. Estado de los aparcamientos para bicicletas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

4.1.8.8 Situación de los sistemas públicos de bicicletas/VMP

En cuanto a la situación de los sistemas públicos de bicicletas y VMP, se preguntó a los usuarios cuáles son los principales problemas observados en el sistema de bicicleta público que suelen utilizar.

En Blasco Ibáñez, un 37% de los usuarios no percibe problema alguno en el servicio, pero del 63% restante de los usuarios, que sí perciben problemas, destaca la poca disponibilidad de plazas de aparcamiento en las estaciones (32,5%) y la incomodidad y poca practicidad de las bicicletas (17,5%).

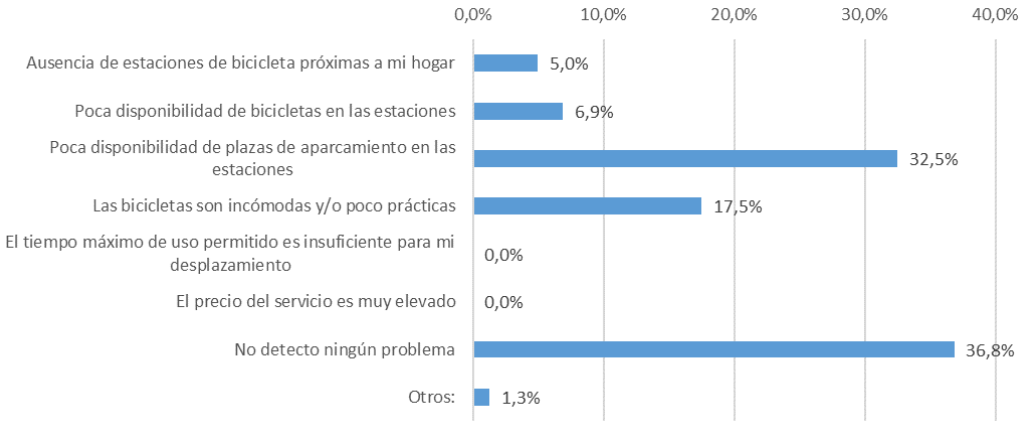


Figura 72. Problemas encontrados por usuarios de bicicleta pública en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, próximo a Blasco Ibáñez, casi el 48% de los usuarios no detecta problemas en el servicio. Del 52% restante que sí percibe problemas, un 27% alude a la poca disponibilidad de plazas de aparcamiento en las estaciones y un 15% a la poca disponibilidad de bicicletas: lo que parece tratarse de una discrepancia, en realidad es un problema de exceso de oferta en unas estaciones y escasez de oferta en otras dentro del mismo campus.

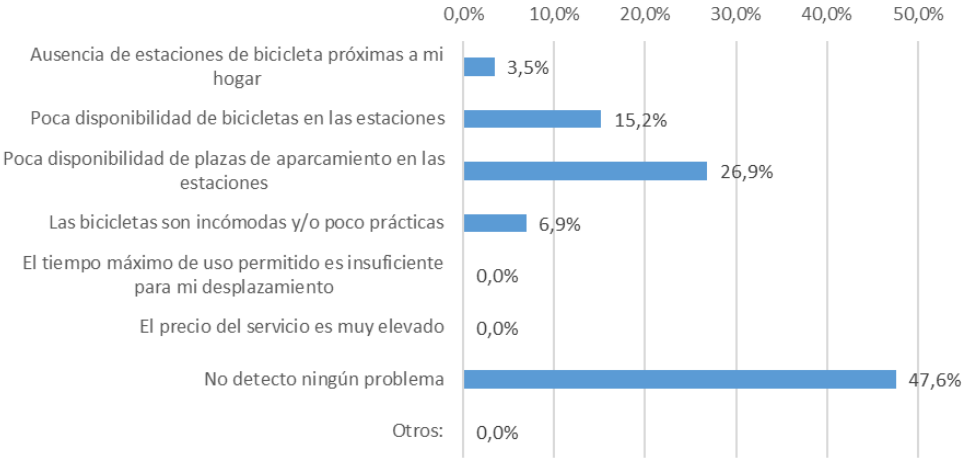


Figura 73. Problemas encontrados por usuarios de bicicleta pública en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, el 100% de los usuarios de bicicleta pública reconocen como su principal problema la ausencia de un sistema público de bicicletas, ya que Burjabike mantiene interrumpida su actividad.

4.1.8.9 Valoración de la infraestructura ciclista

Midiendo el grado de satisfacción de los usuarios en una escala donde 1 es "totalmente insatisfecho" y 10 es "totalmente satisfecho", la valoración general de la infraestructura ciclista en los campus es de 7,37/10.

A la pregunta sobre la valoración de la infraestructura ciclista del entorno en cada uno de los campus, la mayoría de usuarios, uno de cada tres, considera estar algo satisfecho, mientras que más del 20% considera estar satisfecho. No obstante, se observan diferencias entre los campus y es que la satisfacción en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers es superior a Burjassot-Paterna.

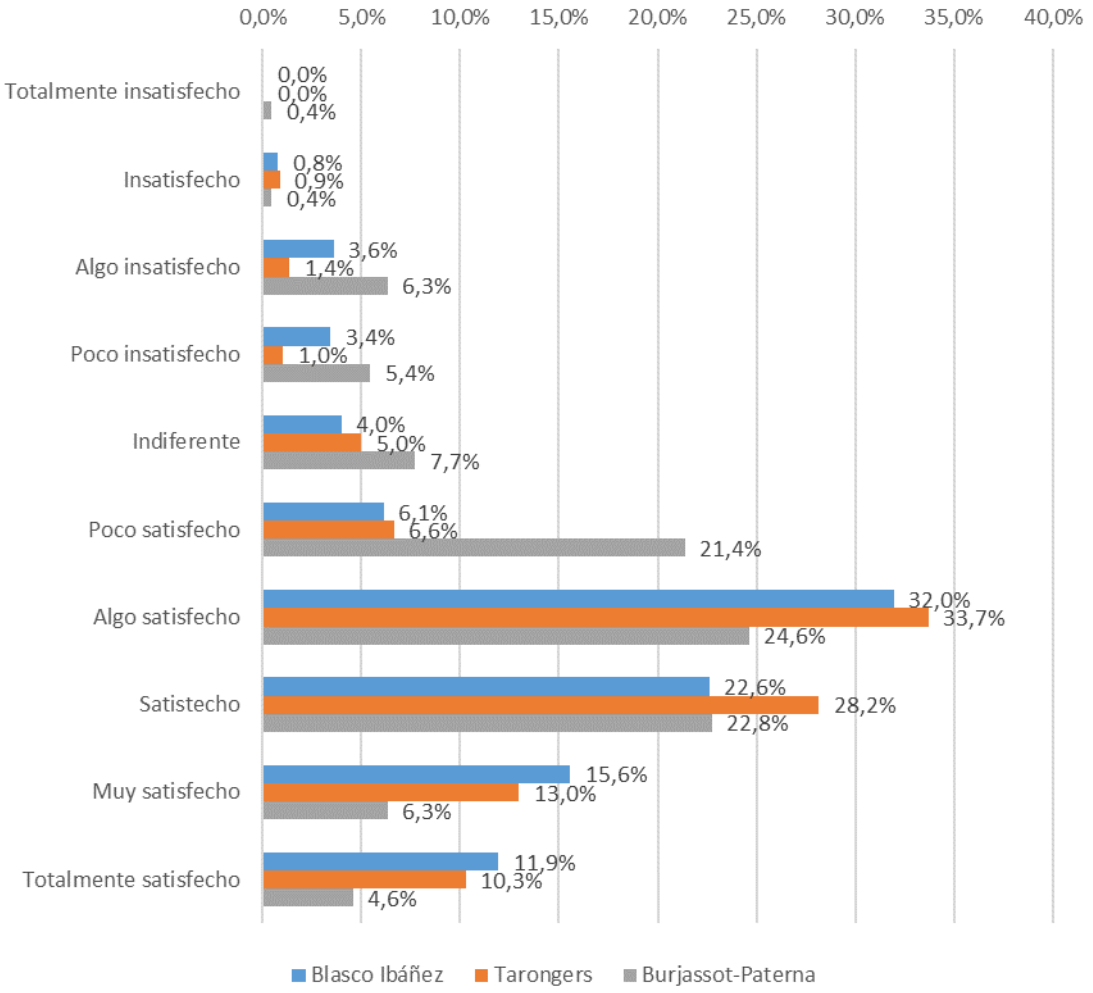


Figura 74. Grado de satisfacción de la infraestructura ciclista por campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de satisfacción por género, se percibe que las mujeres están más satisfechas que los hombres, con 7,51 puntos frente a 7,24.

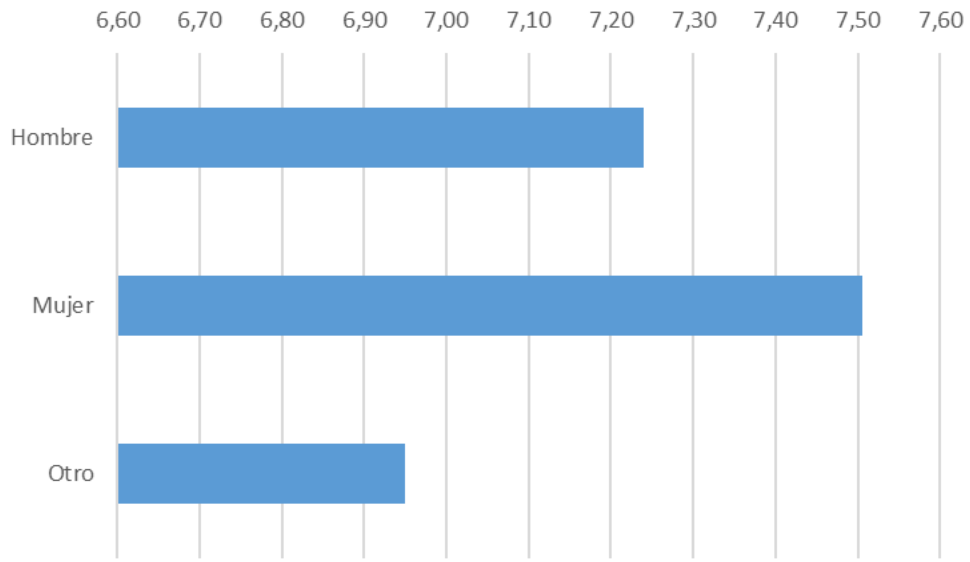


Figura 75. Grado de satisfacción por género de la infraestructura ciclista. Fuente: Elaboración propia.

4.1.8.10 Motivos de dejar de moverse en bicicleta y VMP

En la encuesta se preguntó a los usuarios de bicicleta y VMP qué motivos harían que cambiasen de modo de transporte. A destacar, el 25% lo haría si la conexión entre su residencia y el campus en transporte público fuese más eficiente y casi el 20% lo haría si viviese más cerca del campus y, en menor medida, el 18% cambiaría de modo si aumentase la frecuencia de los servicios de transporte existentes.

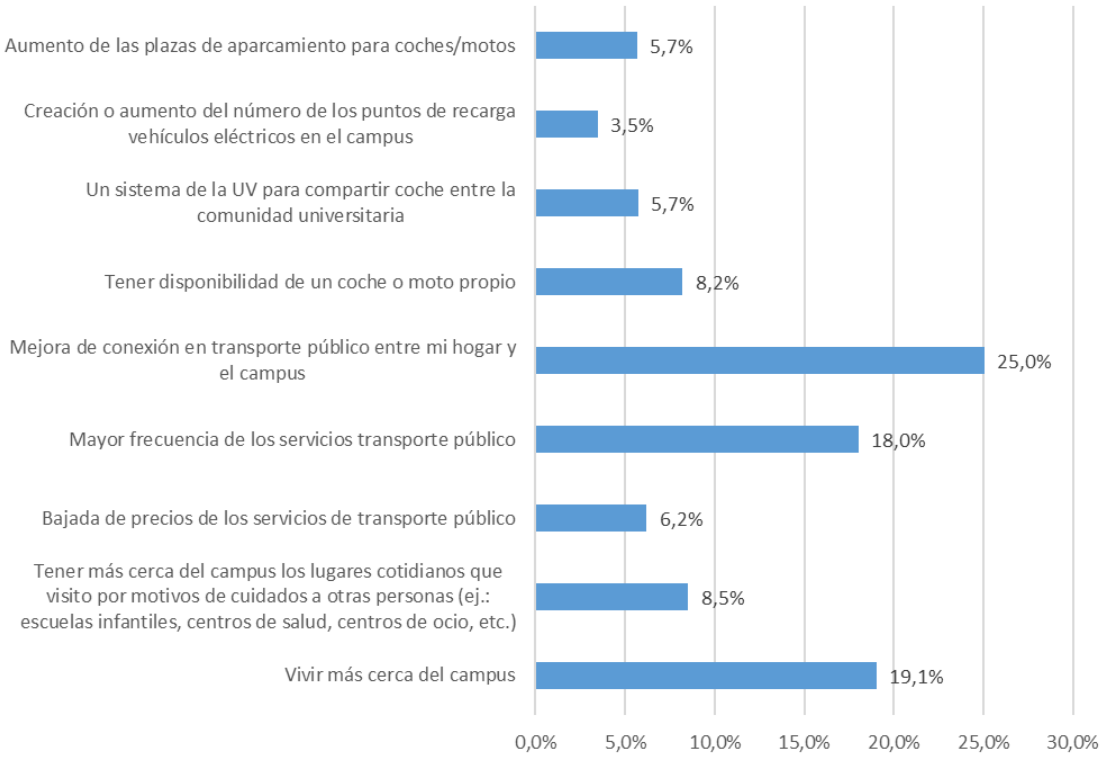


Figura 76. Motivo del cambio de modo de transporte por parte de usuarios de VMP. Fuente: Elaboración propia

4.1.9 Movilidad en Transporte Público

Se preguntó a los usuarios del transporte público que línea utilizaban por cada modo de transporte en cada unos de los campus.

4.1.9.1 Líneas de autobuses urbanos e interurbanos utilizadas

En Blasco Ibáñez, entre los autobuses urbanos destacan las líneas 93, 71, 63, 18 y 98, que concentran el 60% de la demanda. En cuanto a los autobuses interurbanos, las líneas más utilizadas son 115, 131, 145, 170 y 160, por cerca del 60% de los usuarios de autobús interurbano.

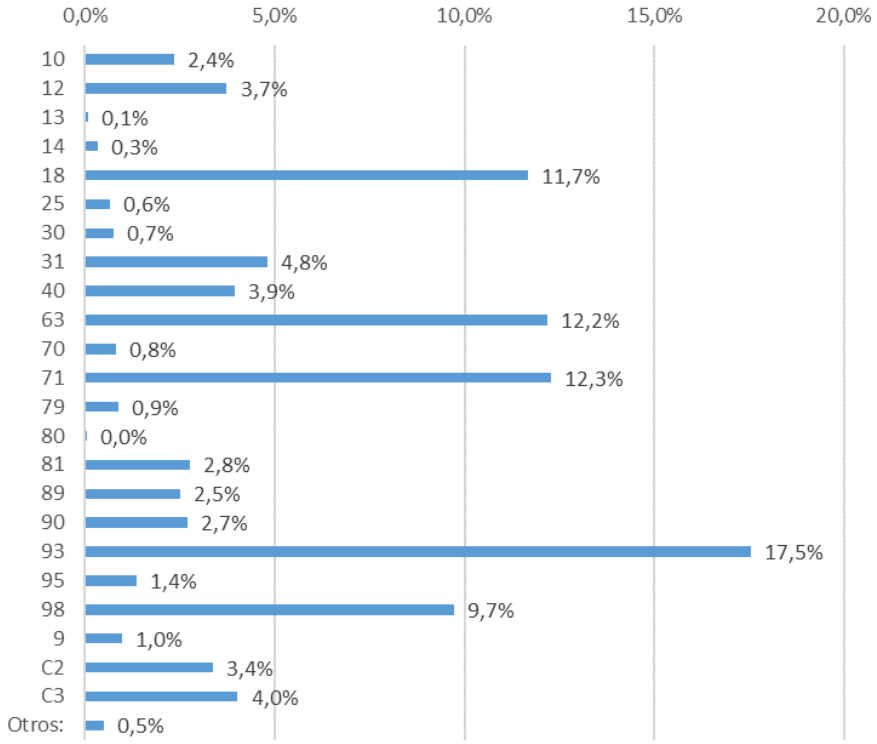


Figura 77. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

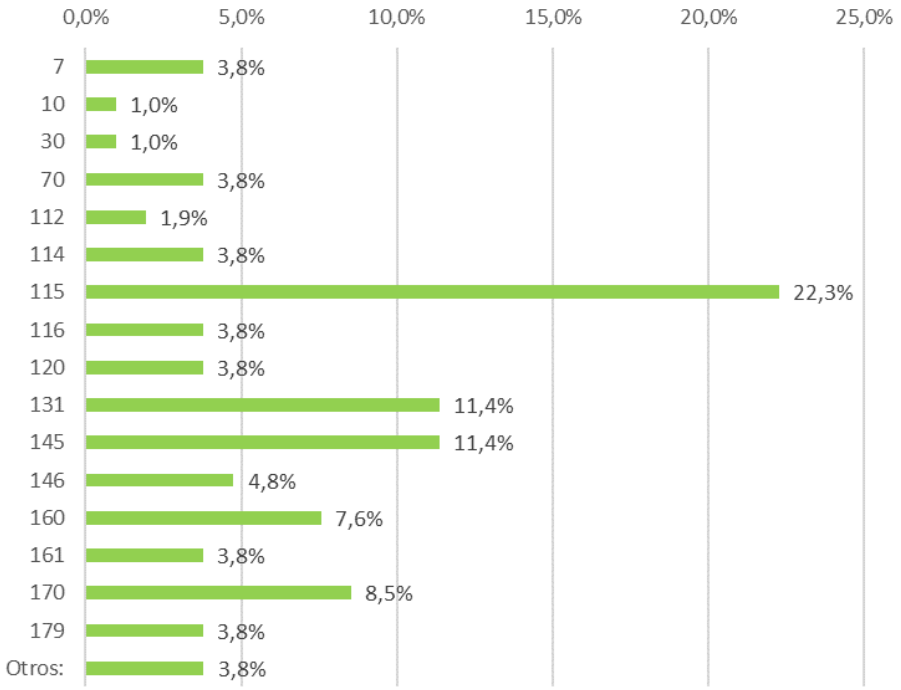


Figura 78. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Tarongers, entre los autobuses urbanos destacan las líneas 93, 71, 63, 18 y 98, que son utilizadas por el 70% de los usuarios de autobús interurbano. En cuanto a los autobuses interurbanos, las líneas más utilizadas son 115, 145, 180 y 170, agrupando al 50 % de los usuarios.

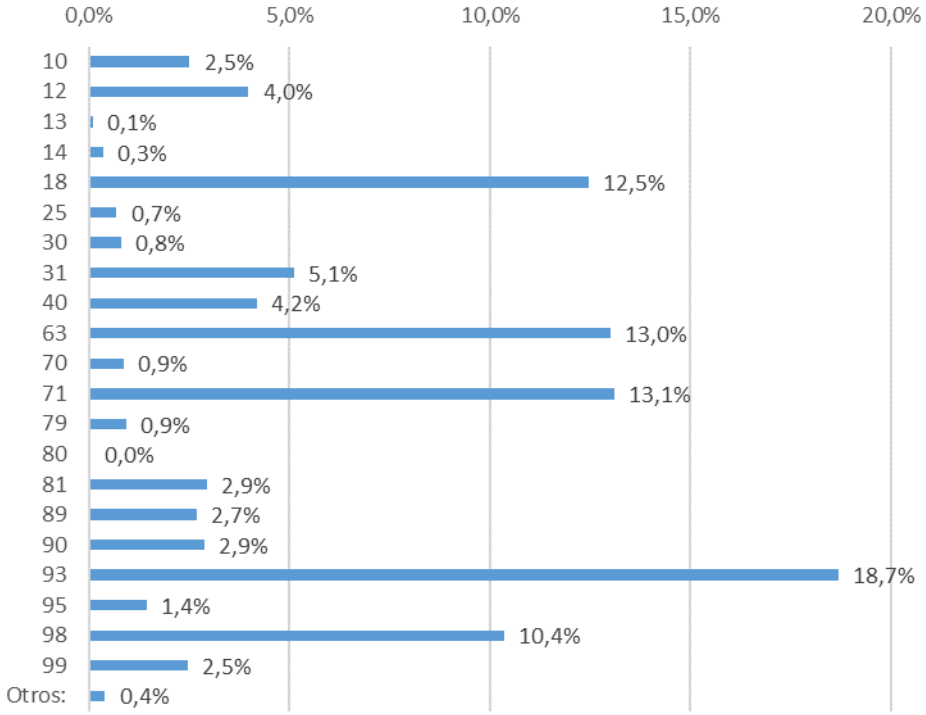


Figura 79. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

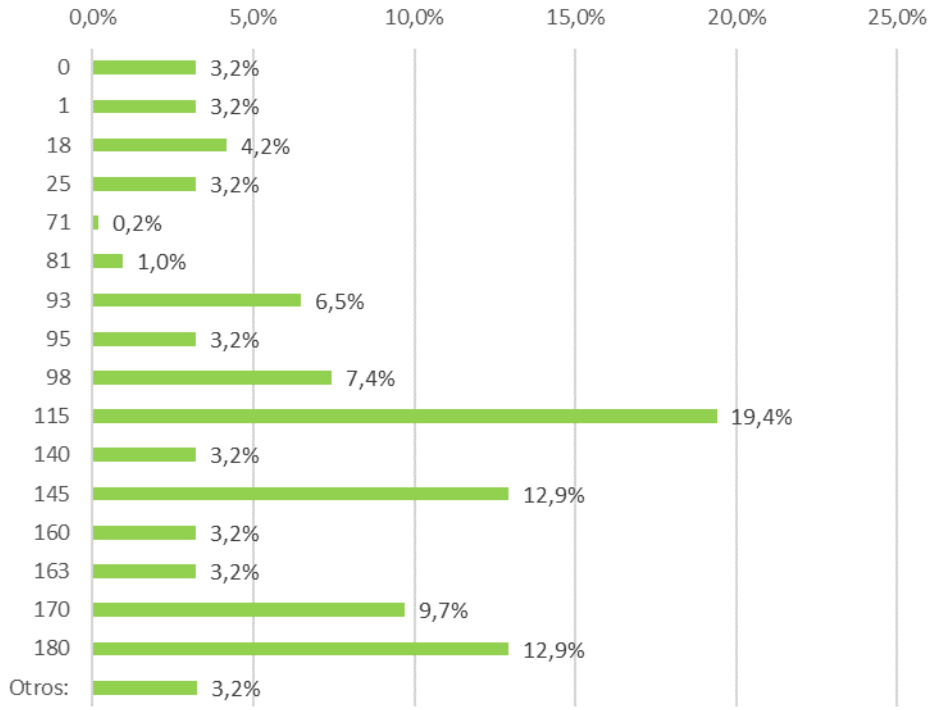


Figura 80. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjasot-Paterna, entre los autobuses urbanos destacan las líneas 93, 71, 63, 18 y 98 que son utilizadas por el 70% de los usuarios de autobús interurbano. En cuanto a los autobuses interurbanos, las líneas más utilizadas son la 63, 145 y la 161, agrupando al 70% de los usuarios.

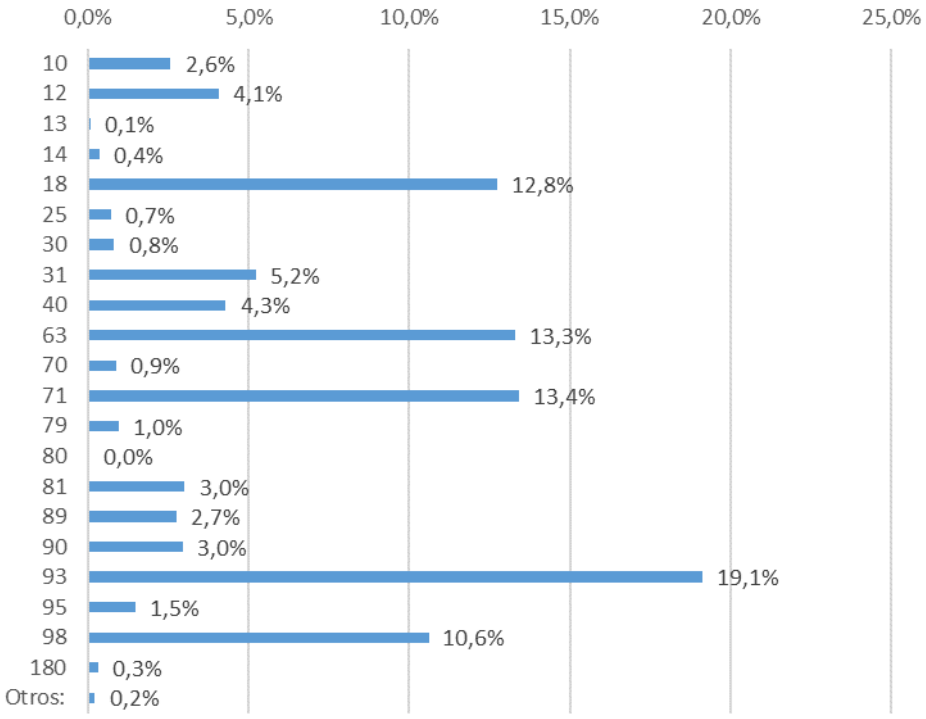


Figura 81. Líneas de autobús urbano utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

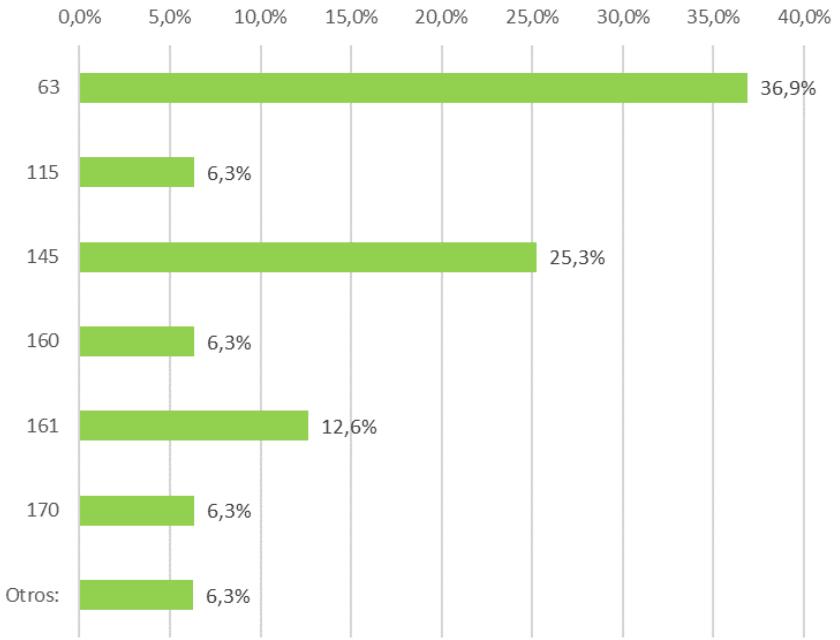


Figura 82. Líneas de autobús interurbano utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En Ontinyent, no se han obtenido respuestas sobre el uso de autobús urbano. En cuanto al autobús interurbano, se utiliza la línea 9.

4.1.9.2 Líneas de tranvía utilizadas

En Blasco Ibáñez y Tarongers, más del 80% utiliza la línea 4.

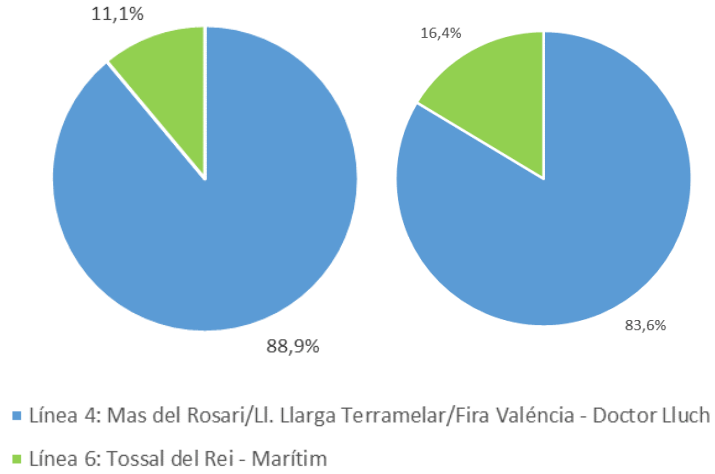


Figura 83. Líneas de tranvía utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez (izquierda) y Tarongers (derecha). Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, los usuarios solo utilizan la línea 4 de tranvía y Ontinyent no dispone de él.

4.1.9.3 Líneas de metro utilizadas

En cuanto a las líneas de metro utilizadas, en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers destaca la línea 3 con un 50% de los usuarios que utilizan este transporte. En Blasco Ibáñez, la segunda línea más utilizada es la 9, mientras en Tarongers es la 7.

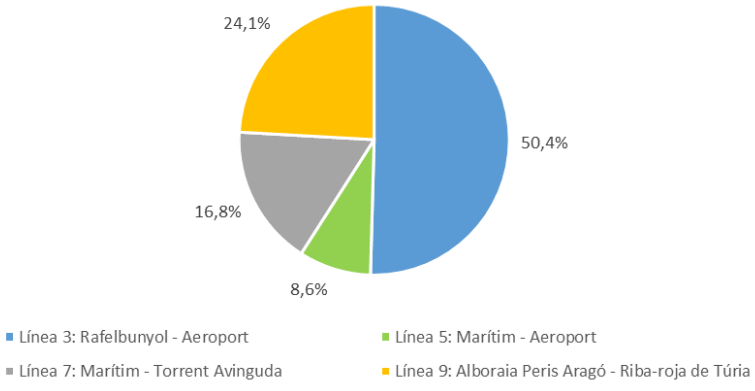


Figura 84. Líneas de metro utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

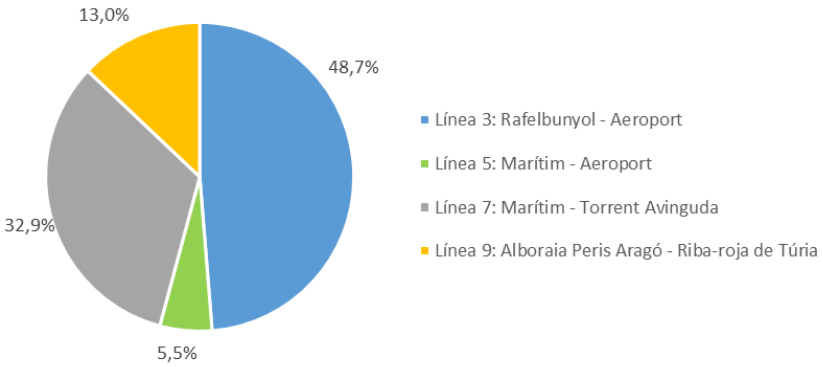


Figura 85. Líneas de metro utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

Burjassot-Paterna, por su parte, el uso de las líneas es más proporcionado, aunque destaca el uso de la línea 7 con más de un tercio de los usuarios.

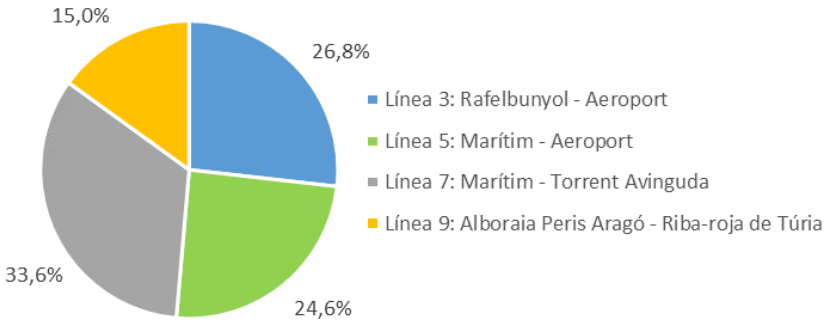


Figura 86. Líneas de metro utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

Ontinyent no dispone de metro.

4.1.9.4 Líneas de tren utilizadas

En Blasco Ibáñez, destaca la combinación de varias líneas con un 20,5% de uso entre los usuarios y la línea C2 con un 20,3%. Por detrás están las líneas C5 y media-distancia.

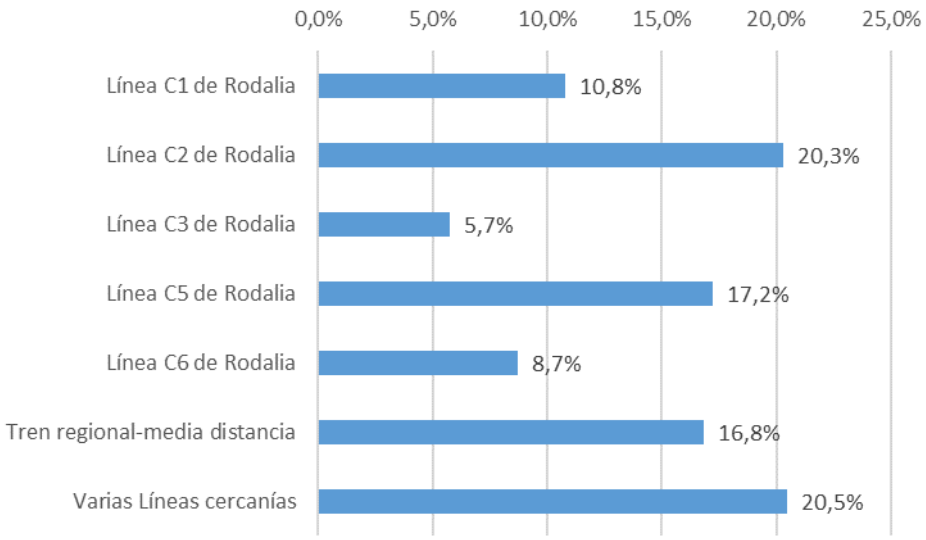


Figura 87. Líneas de tren utilizadas en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En Tarongers, uno de cada cuatro usuarios utiliza la línea de tren regional-media distancia, pero también tienen protagonismo las líneas C6 y C2 de Rodalía. Es poco habitual la combinación de varias líneas de tren.

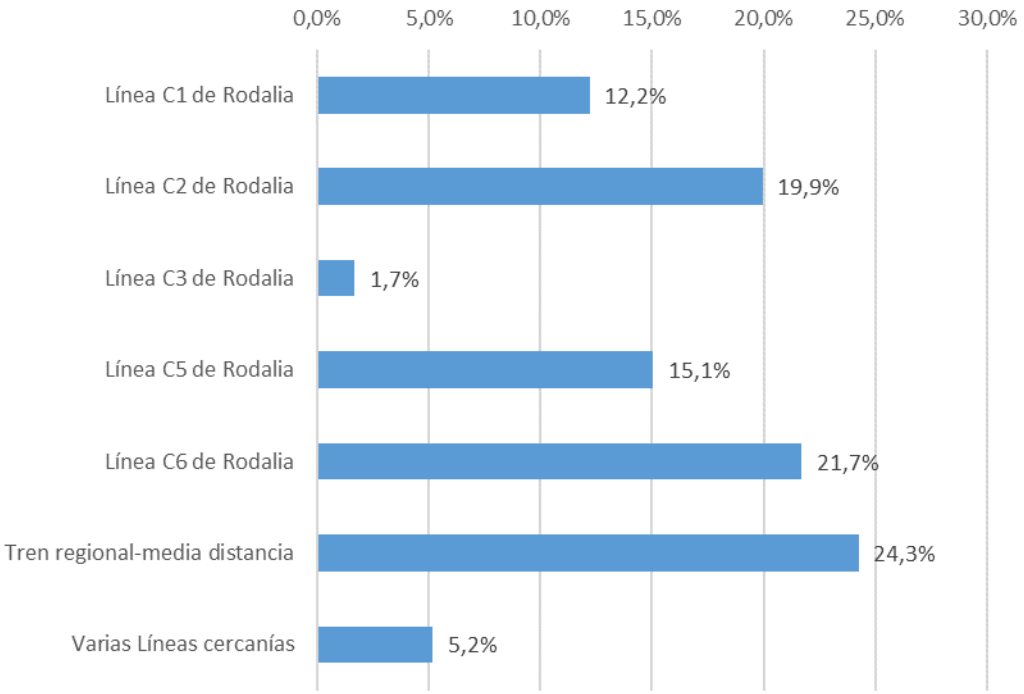


Figura 88. Líneas de tren utilizadas en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, tienen protagonismo las líneas C5, C2 y la línea de tren regional-media distancia; pero un 22% de los usuarios combina el uso de algunas de estas líneas en sus trayectos al campus.

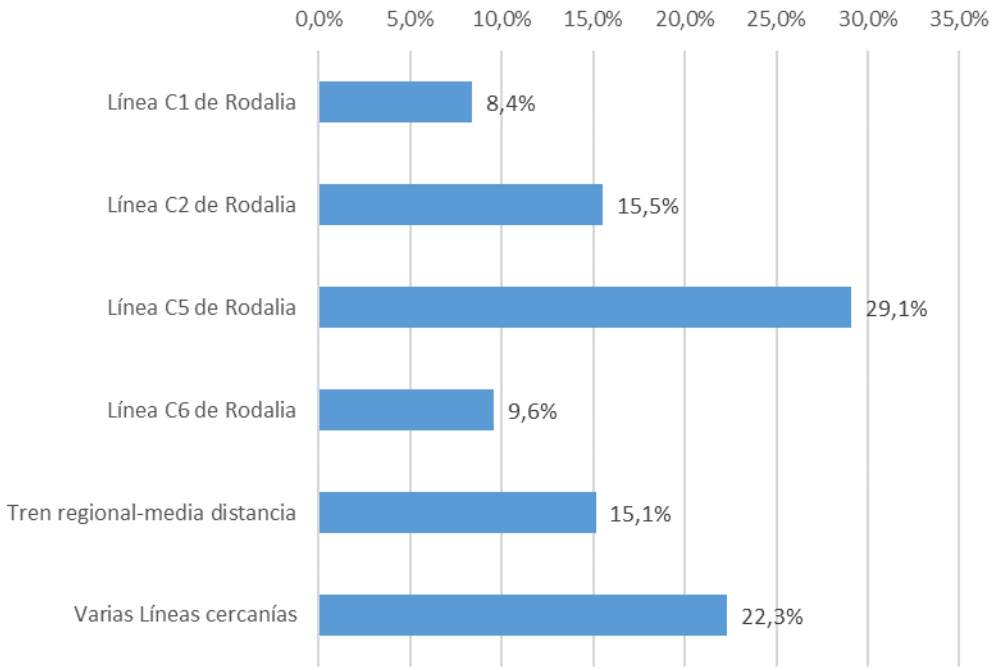


Figura 89. Líneas de tren utilizadas en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En el campus d'Ontinyent, se utiliza la línea de tren regional-media distancia, ya que es la que llega hasta Ontinyent. Esta línea se combina con las líneas C2 y C5 de Rodalía.

4.1.9.5 Duración del desplazamiento

Todos los campus tienen en común que más del 30% de los usuarios tiene tiempos de viaje superiores a los 40 minutos.

En Blasco Ibáñez, la mitad de los usuarios tiene tiempos de entre 10 y 30 minutos.

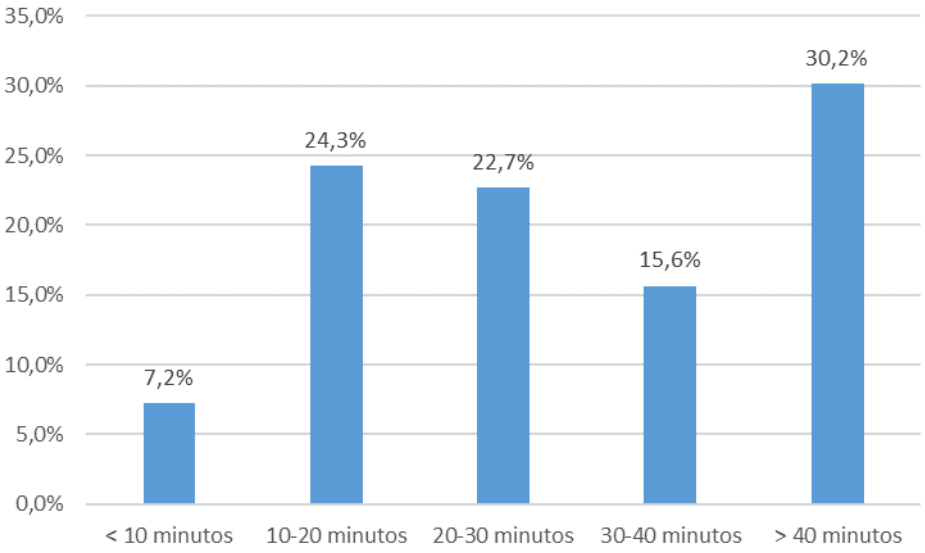


Figura 90. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En Tarongers, casi el 40% de los usuarios tiene tiempos de trayecto superiores a los 40 minutos y el 50% tiene tiempos de entre 10 y 40 minutos.

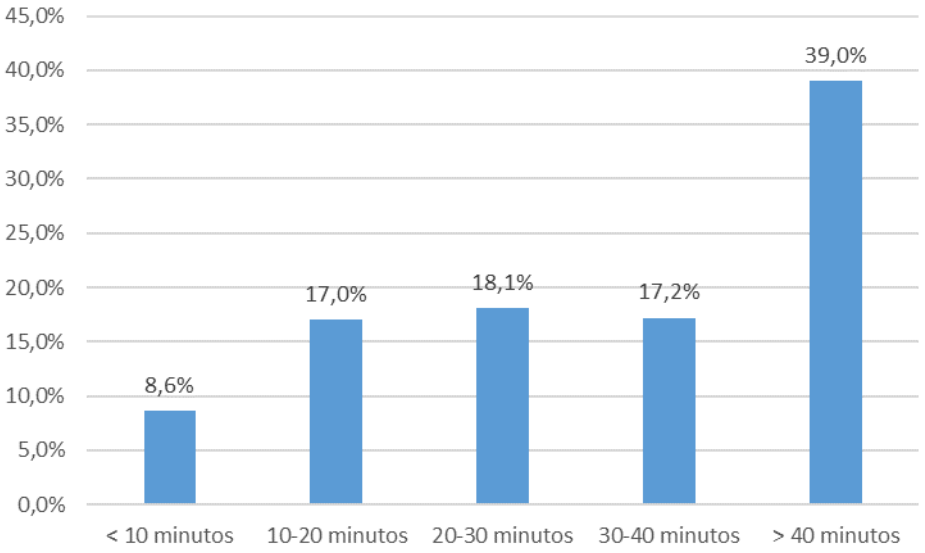


Figura 91. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, el 50% de los usuarios tiene tiempos de viaje de entre 20 y 40 minutos. Menos del 3% de los usuarios tiene tiempos de viaje por debajo de los 30 minutos.

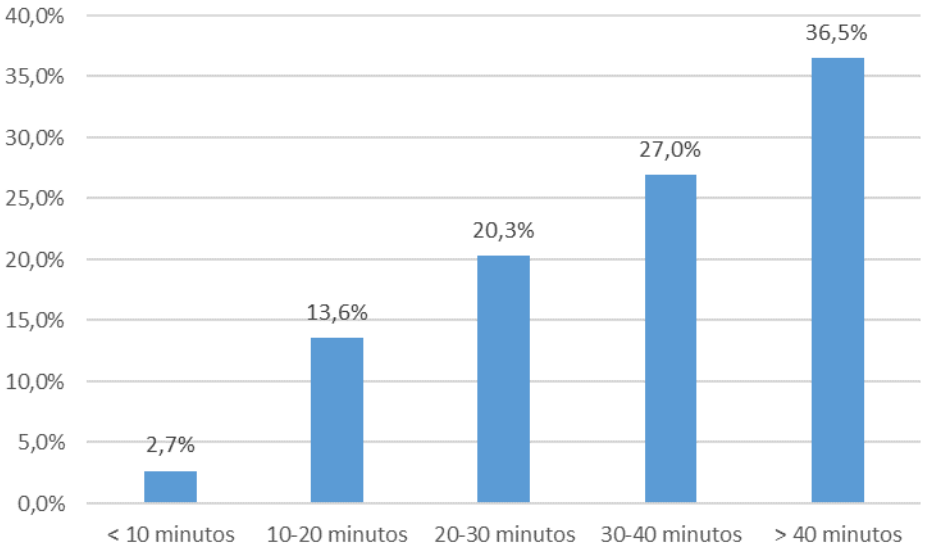


Figura 92. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En Ontinyent, casi el 80% de los usuarios que utilizan transporte público tiene tiempos de trayecto de más de 40 minutos, y el 20% restante los tiene de entre 20 y 30 minutos.

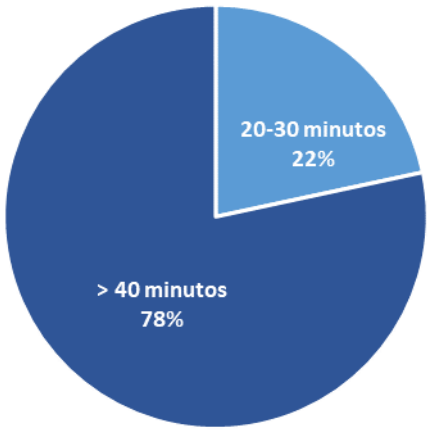


Figura 93. Uso de transporte público por tiempo de trayecto en Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.6 Títulos de viaje utilizados

En cuanto al título de viaje para utilizar el transporte público, de las 31.020 personas que poseen título en la *Universitat de València*, más del 45% de los usuarios utiliza el abono joven gratuito.

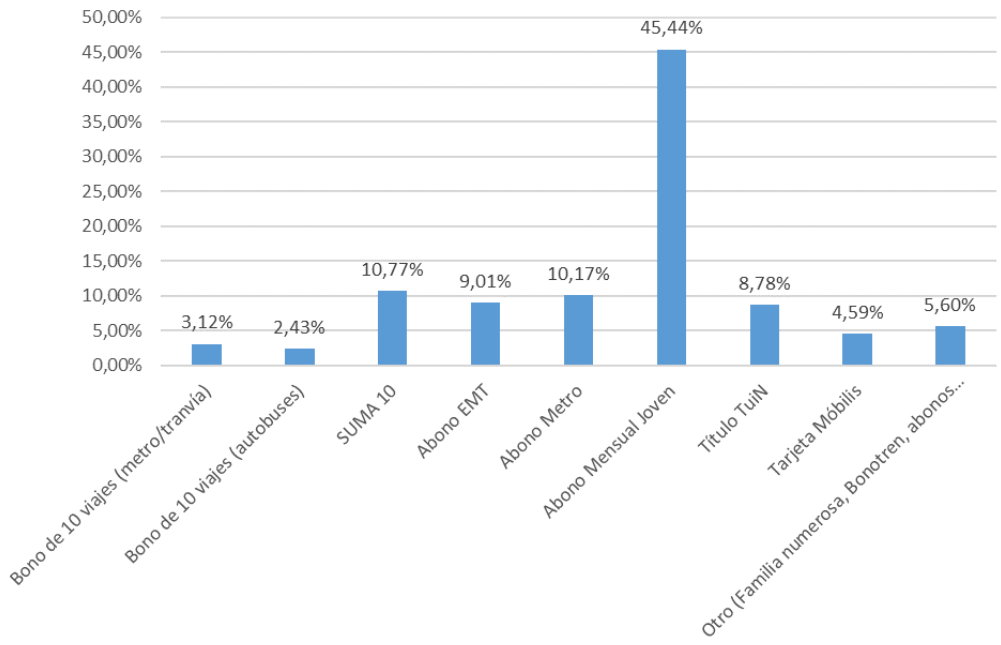


Figura 94. Título de viaje utilizado entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

En Blasco Ibáñez, predomina el uso del Abono Mensual Joven entre los estudiantes, que temporalmente es gratuito, y de SUMA 10 entre el personal del campus. Es habitual que se combine el título de transporte público que se suele utilizar con otros títulos como *Valenbisi* o el abono recurrente de tren.

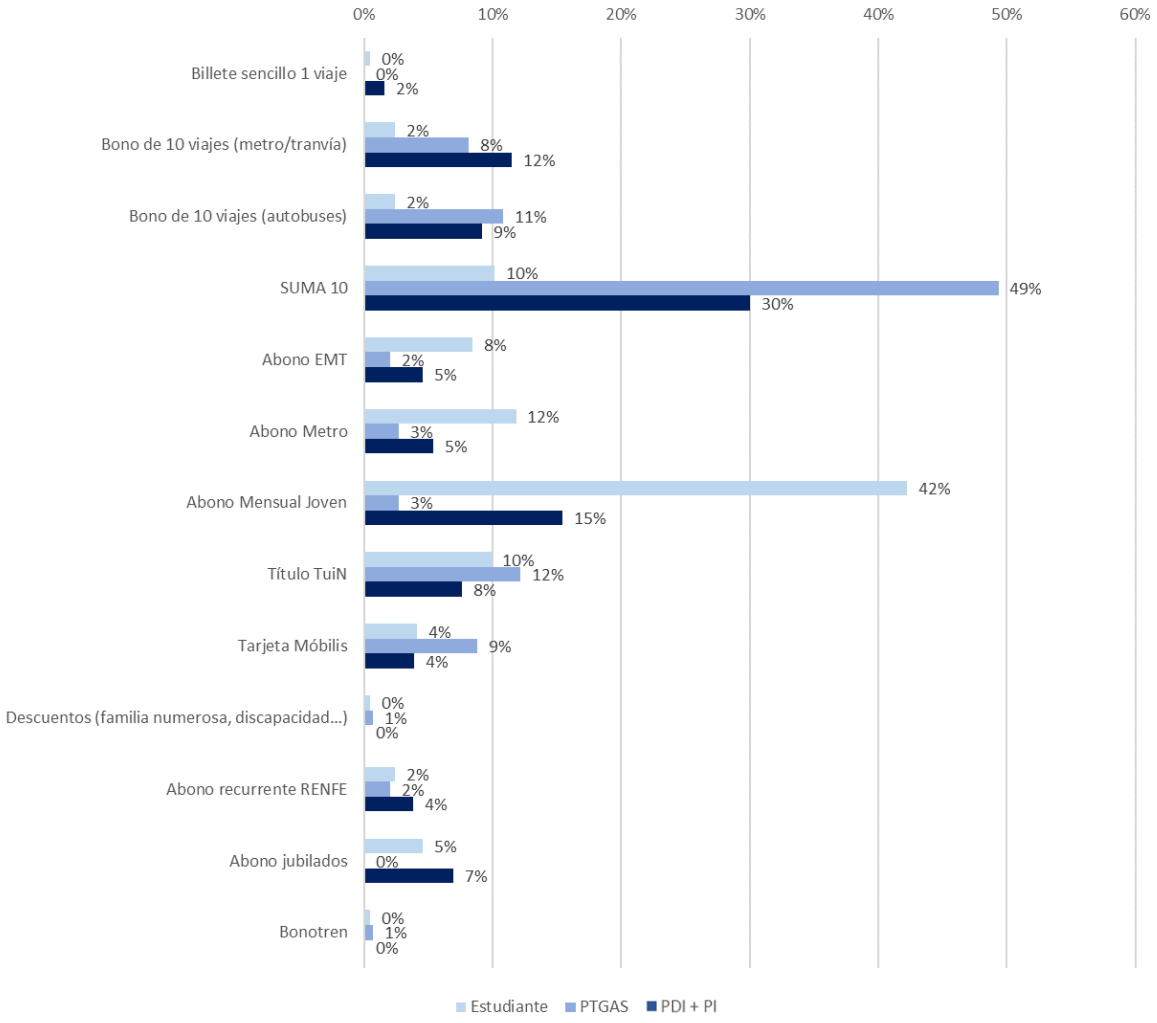


Figura 95. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En Tarongers, predomina el uso del Abono Mensual Joven entre los estudiantes, que temporalmente es gratuito, y de SUMA 10 y abonos de 10 viajes de autobuses entre el personal del campus.

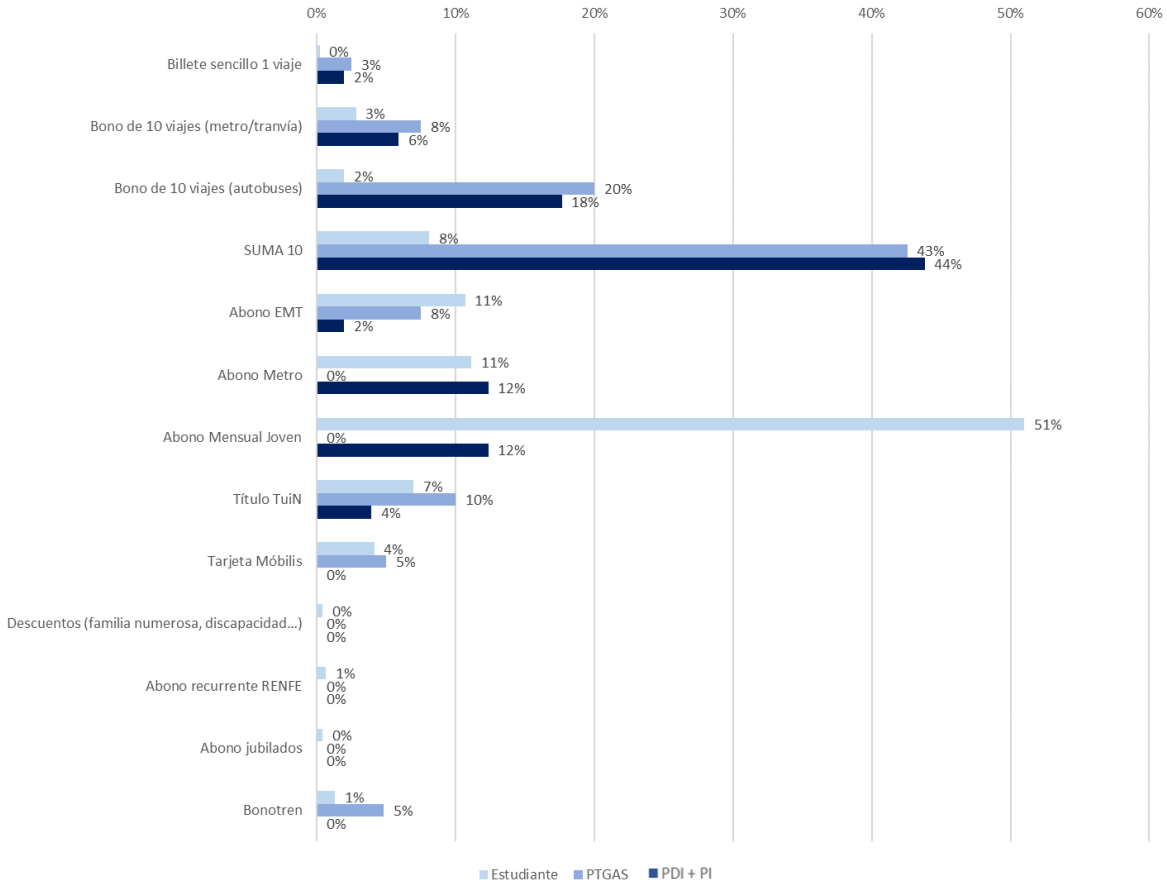


Figura 96. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En **Burjassot-Paterna**, predomina el uso del Abono Mensual Joven entre los estudiantes y el PDI+PI, que temporalmente es gratuito, y de SUMA 10 entre el personal del campus. Es habitual que se combine el título de transporte público que se suele utilizar con otros títulos como el abono recurrente de tren.

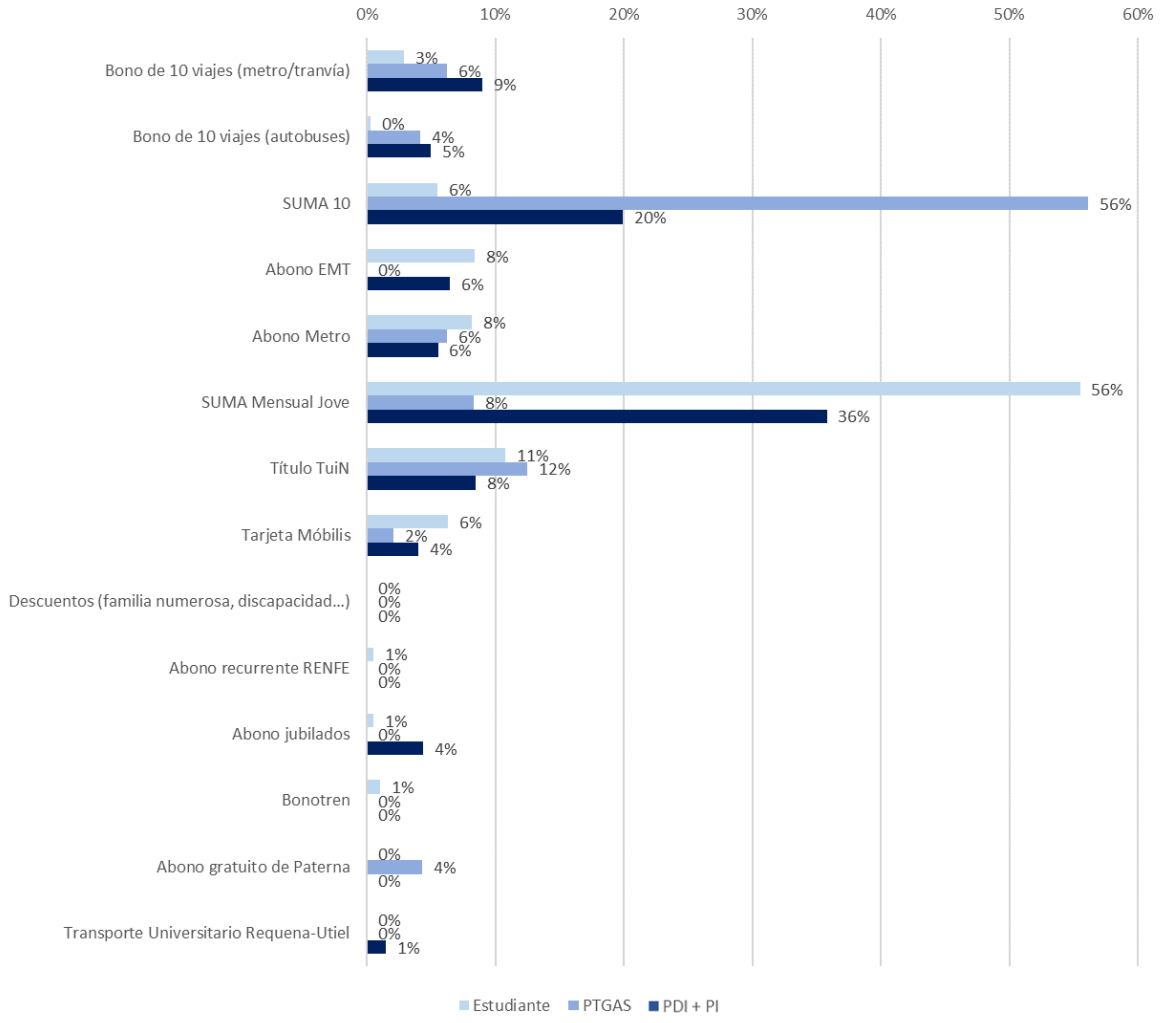


Figura 97. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En Ontinyent, de las personas que utilizan transporte público, destacan los estudiantes utilizando el Bonotren (50%), por motivo del establecimiento de su gratuidad de forma temporal, y el PDI+PI utilizando el Abono recurrente.

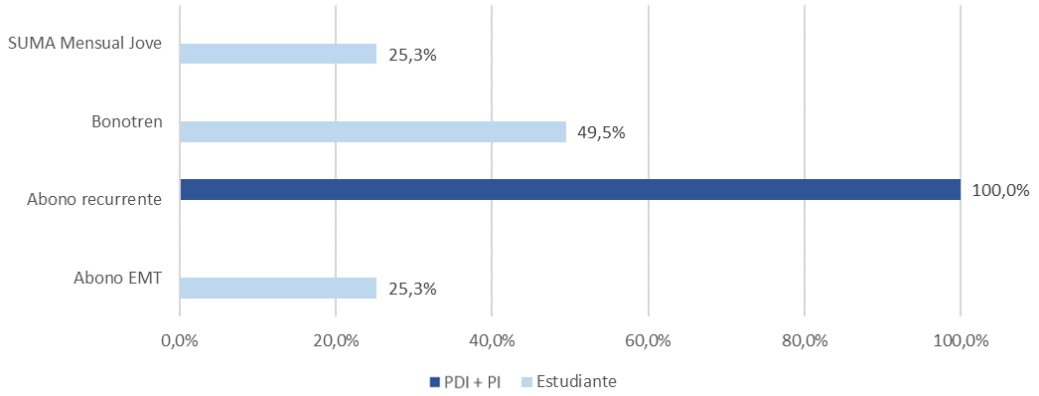


Figura 98. Título principal de viaje utilizado por colectivo en el Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.7 Valoración del precio del transporte público

Se pidió a los usuarios que valoraran el precio del transporte público a lo que más del 55% respondió que lo consideraba adecuado, mientras que cerca del 20% lo considera bajo y alto, respectivamente.

Si se atiende a la percepción del precio del transporte público en cada uno de los campus, es similar en todos ellos salvo en Ontinyent, donde más de la mitad de las personas lo perciben alto, debido a que el coste del tren y autobuses interurbanos es mayor que el del transporte urbano (metro, tranvía y autobuses urbanos).

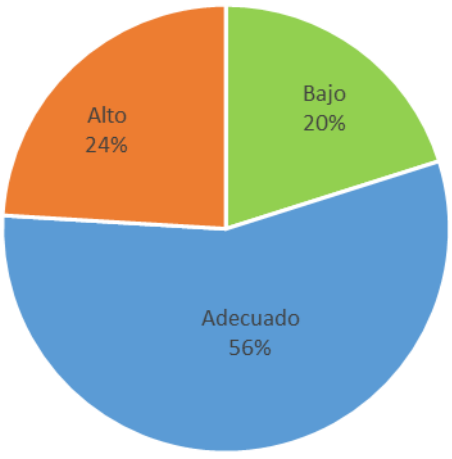


Figura 99. Valoración del precio del transporte público. Fuente: Elaboración propia

La percepción del precio del transporte también difiere entre los colectivos, ya que los estudiantes lo perciben más caro que el personal trabajador.

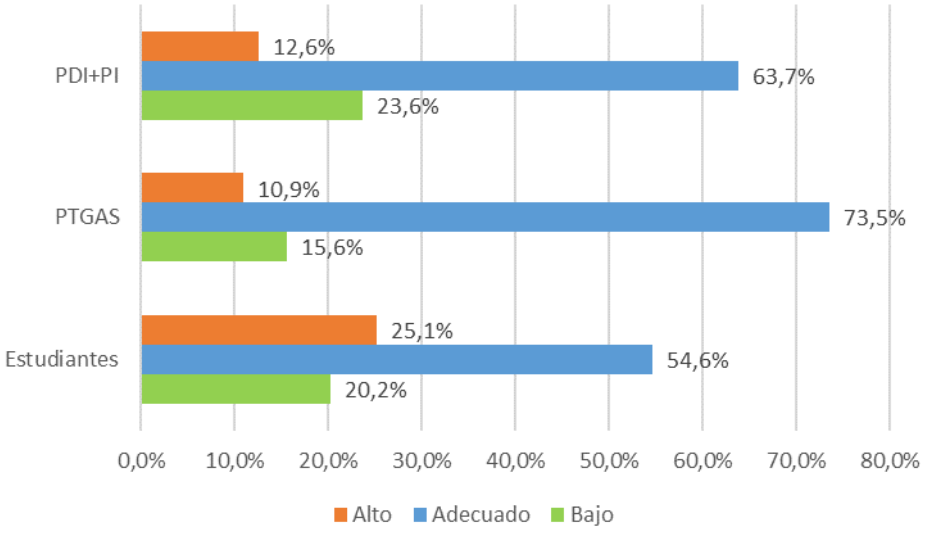


Figura 100. Valoración del precio del transporte público según el colecivo. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.8 Masificación del transporte público

En cuanto a la masificación del transporte público, se observa que en los campus de Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna, entre el 60% y el 70% los usuarios consideran la línea o combinación de transporte público muy masificada, mientras el 80% de los usuarios que acuden al campus Ontinyent, la perciben algo masificada.

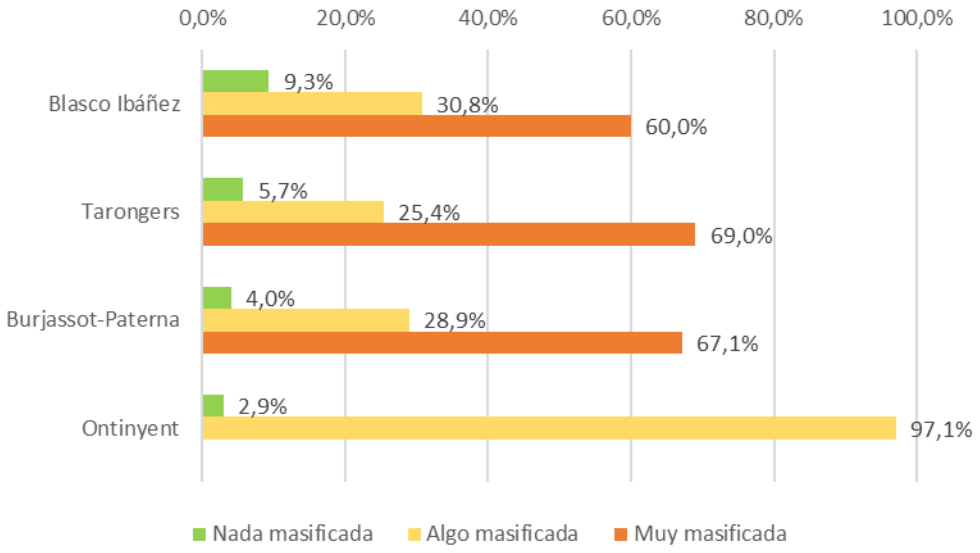


Figura 101. Masificación de las líneas de transporte público según el campus. Fuente: Elaboración propia

Si se diferencia la masificación entre los diferentes modos de transporte público en cada campus:

- En Blasco Ibáñez, se observa una alta masificación en el autobús interubano, metro, tranvía y tren.
- En Tarongers y Burjassot-Paterna, los usuarios consideran que todas las alternativas de transporte público están masificadas.
- En Ontinyent, no se perciben grandes problemas de masificación.

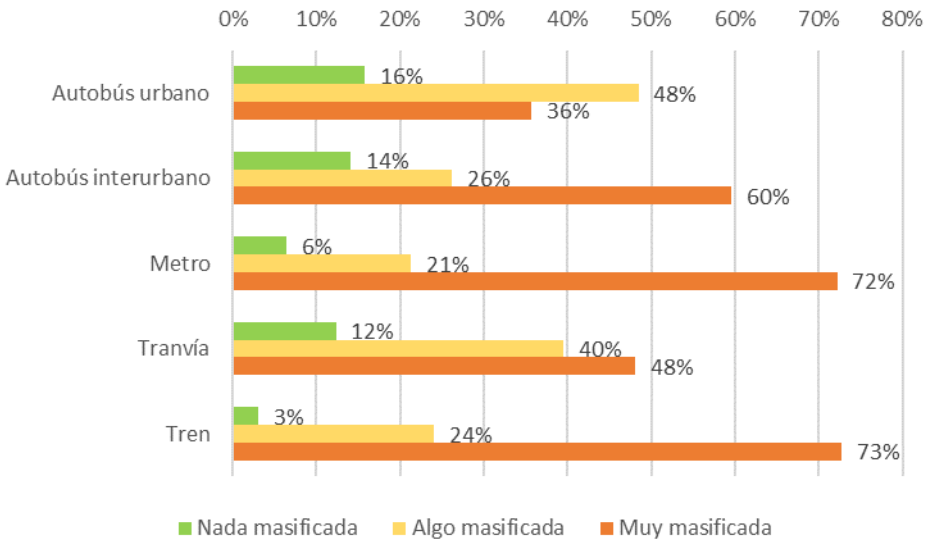


Figura 102. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

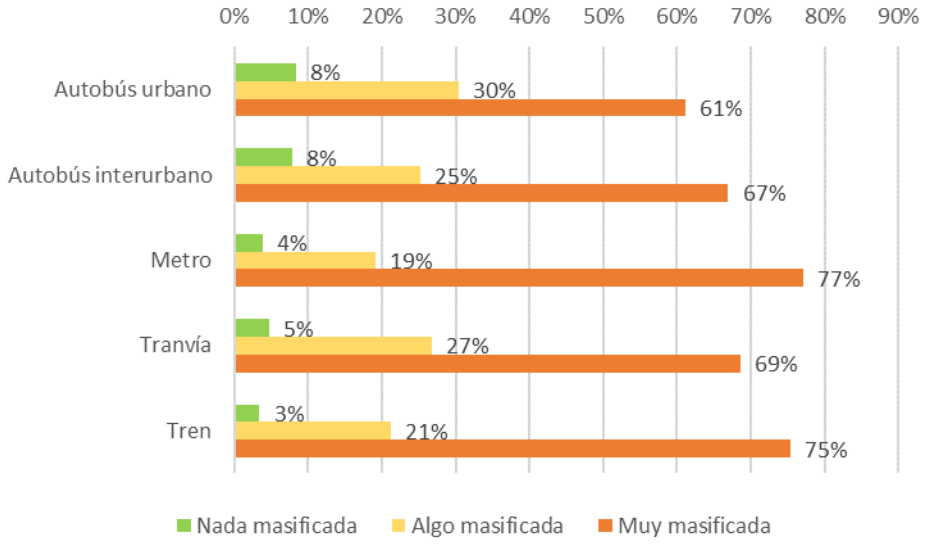


Figura 103. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

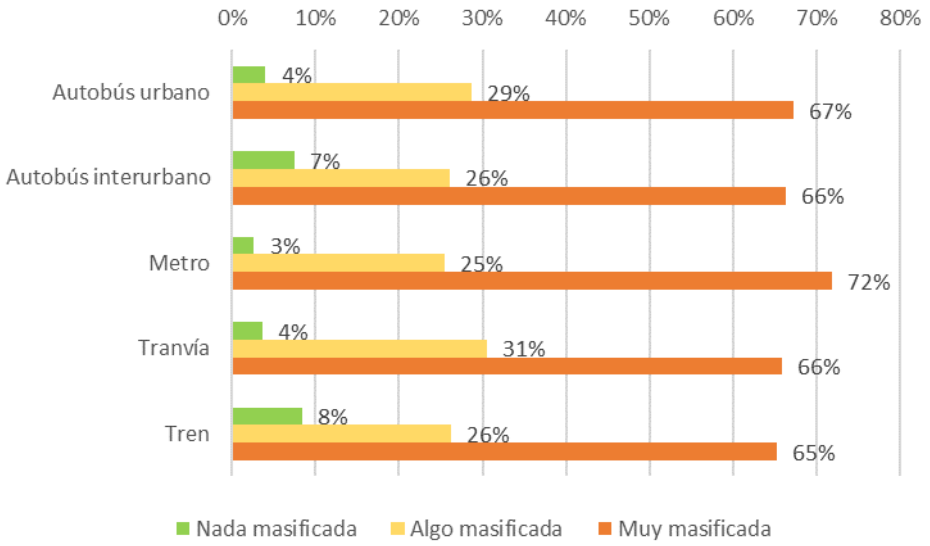


Figura 104. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

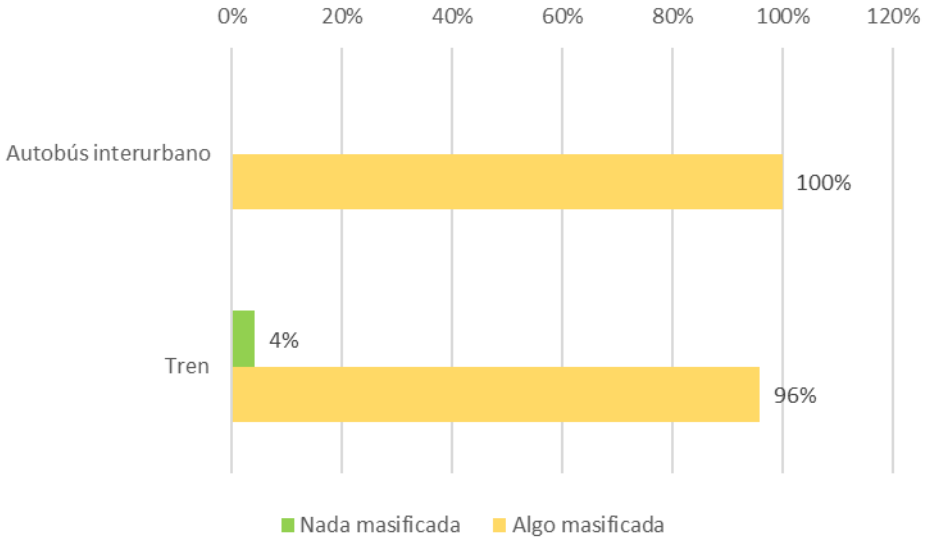


Figura 105. Masificación de las líneas de transporte público por tipo en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.9 *Evaluación de aspectos del Transporte público*

Con el propósito de conocer la impresión sobre diferentes aspectos del transporte público, se pidió a los usuarios que valorasen entre muy positivo y muy negativo los siguientes aspectos: Estado del vehículo, duración del viaje, frecuencia, horario y puntualidad.

En Blasco Ibáñez, las consideraciones de estos aspectos como muy positivas rondan entre el 10 y el 15%.

Más del 60% de la población considera entre neutro y algo positivo el estado del vehículo y más del 50% de igual manera sobre la duración del viaje. En cuanto a la frecuencia, más del 50% de la población la considera como algo negativo y muy negativo. El horario y la puntualidad, por otra parte, más del 40% los considera entre neutro y algo negativo.

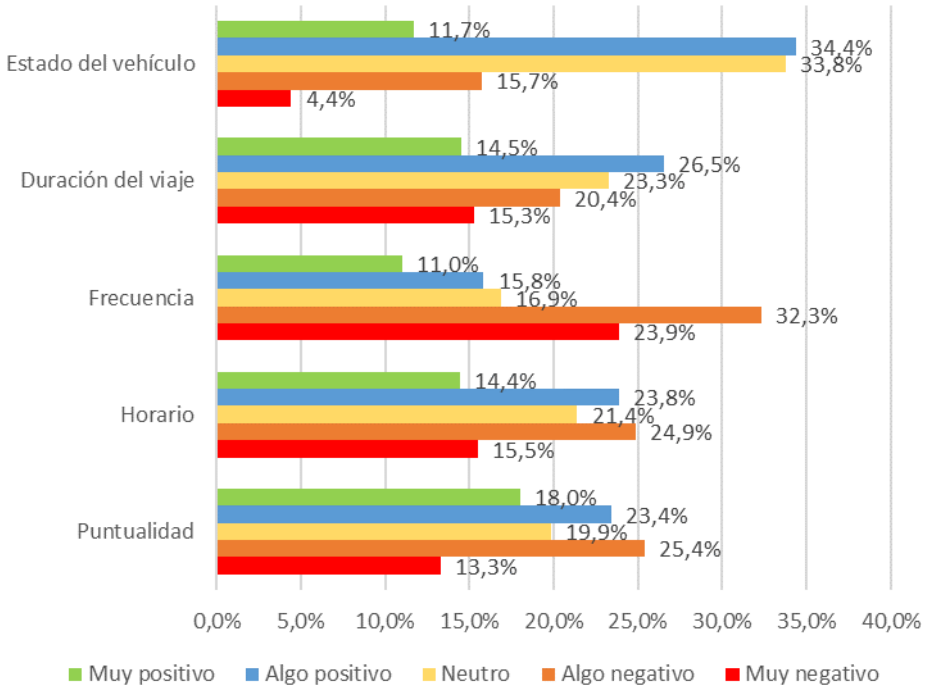


Figura 106. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En Tarongers, las consideraciones de los diferentes aspectos como muy positivas rondan entre el 9 y el 16%.

Más del 60% de la población considera entre neutro y algo positivo el estado del vehículo y uno de cada cuatro usuarios considera la duración del viaje como algo muy negativo. En cuanto a la frecuencia, más del 60% de la población la considera como algo negativo y muy negativo. El horario y la puntualidad, cerca del 30% lo considera algo negativo, respectivamente.

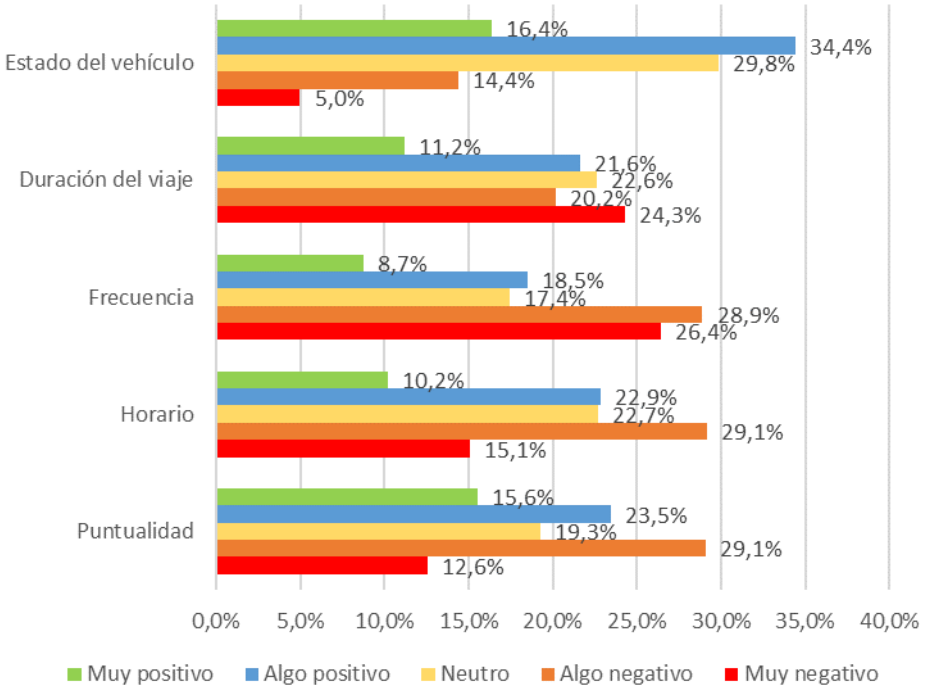


Figura 107. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En el campus de Burjassot-Paterna, las consideraciones de los diferentes aspectos como muy positivas rondan entre el 4% y 11%.

Más del 60% de la población considera entre neutro y algo positivo el estado del vehículo, mientras la consideración de la duración del viaje es más equilibrada. La frecuencia es considerada por más del 60% como algo negativo o muy negativo. El horario y la puntualidad, más del 60% lo considera algo negativo.

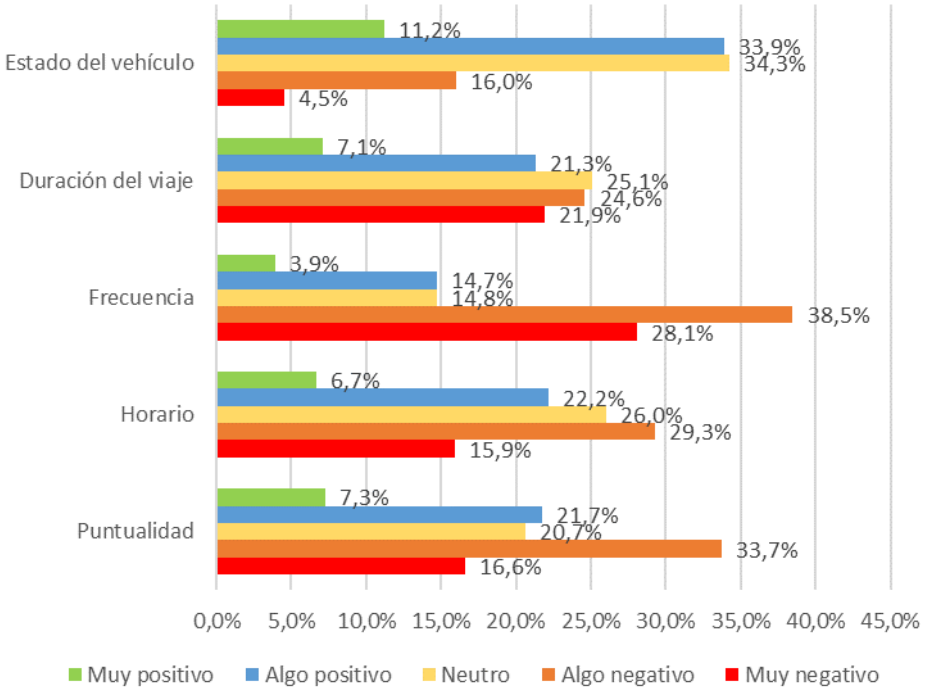


Figura 108. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En el campus d'Ontinyent, no se han recogido consideraciones algo positivas ni muy positivas.

La mitad de los usuarios considera neutro el estado del vehículo, mientras la otra mitad lo considera muy negativo. La duración del viaje es considerada por el 97% como algo muy negativo y la frecuencia es considerada por un 75% como muy negativa. Sobre el horario, el 100% de los usuarios lo considera algo o muy negativo. Por último, la puntualidad es considerada casi en totalidad como algo negativo.

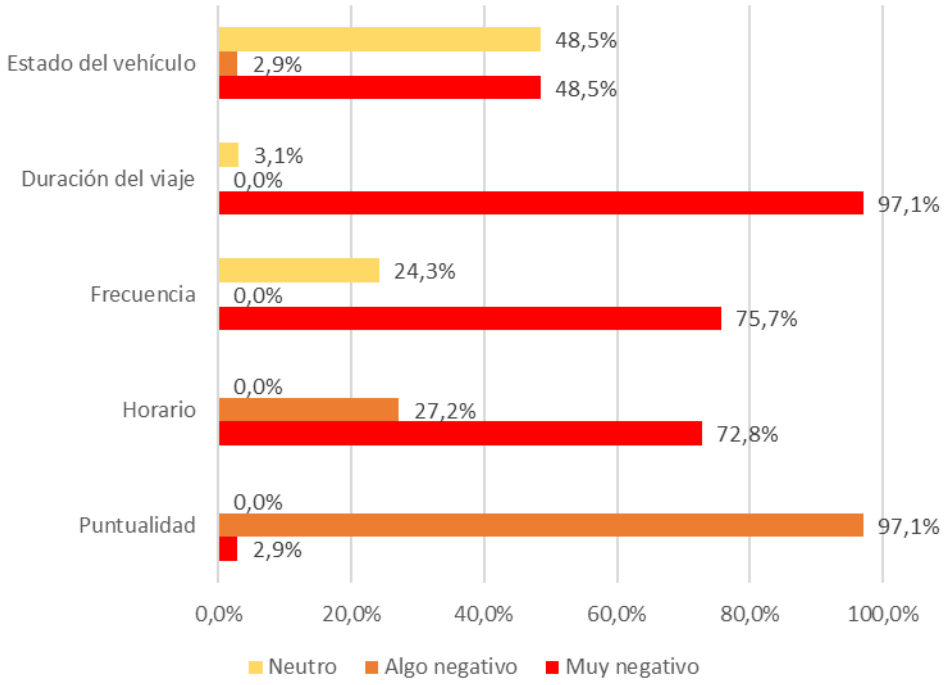


Figura 109. Evaluación de aspectos del transporte público en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.10 Motivo de elección del transporte público

Se preguntó acerca del motivo de elección del transporte público frente a otros modos y la mayoría eligió el ahorro económico, no tener carnet de conducir o vehículo, tener dificultades para aparcar o la comodidad.

Blasco Ibáñez usa el transporte público principalmente por la dificultad para aparcar, con más de un 25% de las respuestas, pero también tienen protagonismo la comodidad y el ahorro económico.

En Tarongers, el 30% de los usuarios elige esta modalidad por el ahorro económico, y los siguientes motivos son no disponer de carnet de conducir o de vehículo.

Ontinyent elige el transporte público por comodidad, dificultades para aparcar y por no tener coche o moto, cada motivo con un 30-35% de respuestas.

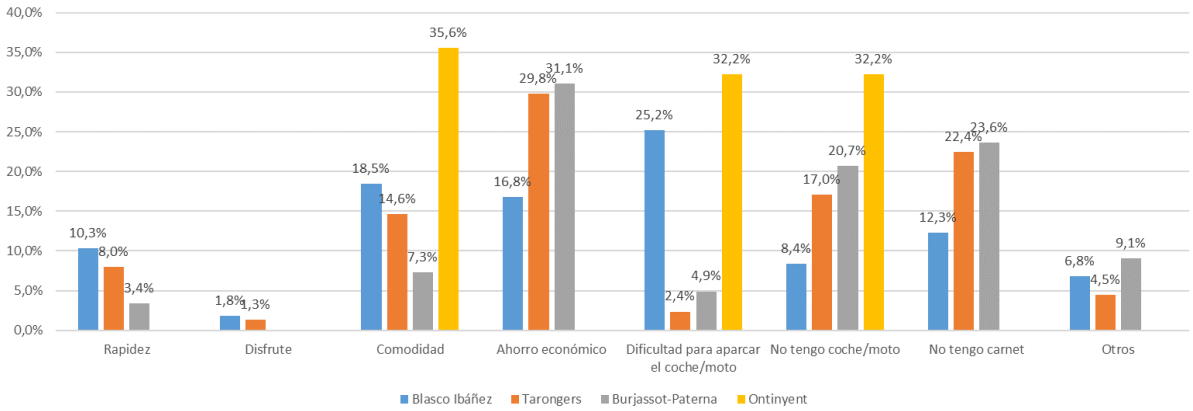


Figura 110. Motivo de elección del transporte público por campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.9.11 Valoración del Transporte Público al campus

Midiendo el grado de satisfacción de los usuarios en una escala donde 1 es "totalmente insatisfecho" y 10 es "totalmente satisfecho", la valoración general de la movilidad en transporte público en los campus es de 5,43/10.

En cuanto a los campus, Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna tienen en común que en torno a un 20% de los usuarios están algo satisfechos. Ontinyent se diferencia del resto de campus en que más del 60% de los usuarios se encuentra insatisfecho o muy insatisfecho con el transporte público.

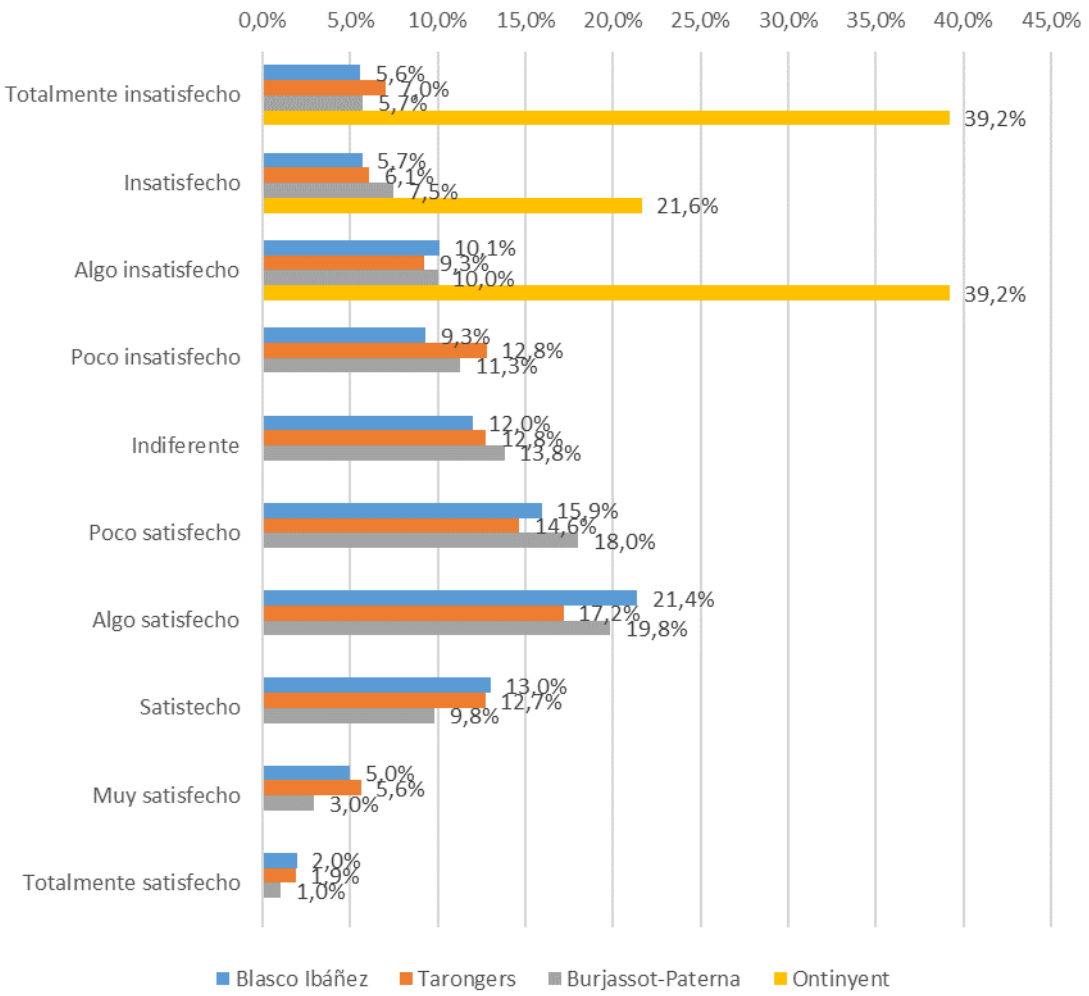


Figura 111. Grado de satisfacción del transporte público por campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de satisfacción por género, se percibe que los hombres están más satisfechos que las mujeres, con 5,53 puntos frente a 5,4.

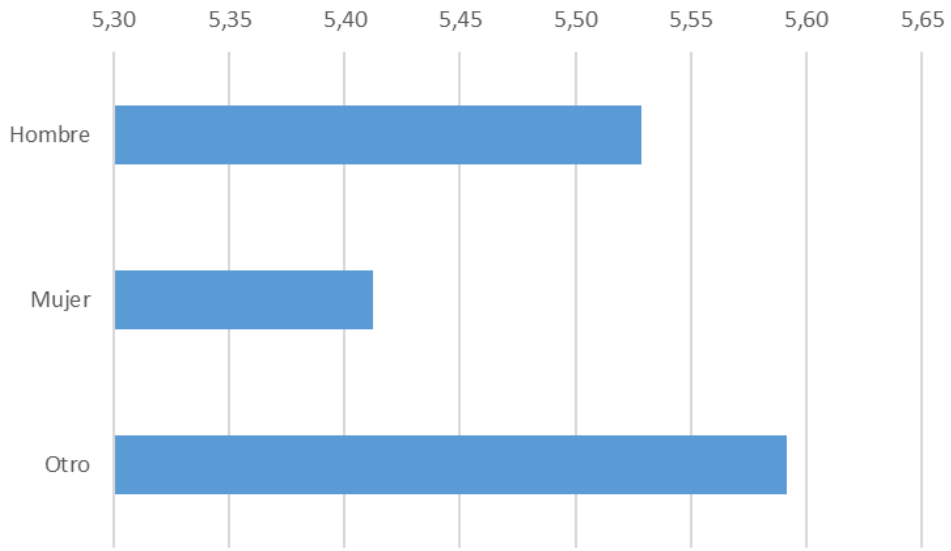


Figura 112. Grado de satisfacción por género de la movilidad en transporte público. Fuente: Elaboración propia.

4.1.9.12 Motivos de dejar de moverse en transporte público

Para observar la predisposición al cambio de modo de transporte entre los usuarios de transporte público, en la encuesta se preguntó qué motivos harían que cambiasen de modo. El 18,5% lo haría si viviese más cerca del campus, un 15% cambiaría si hubiera un sistema universitario para compartir coche y un 13,5% lo haría si tuviera un coche o moto propio.

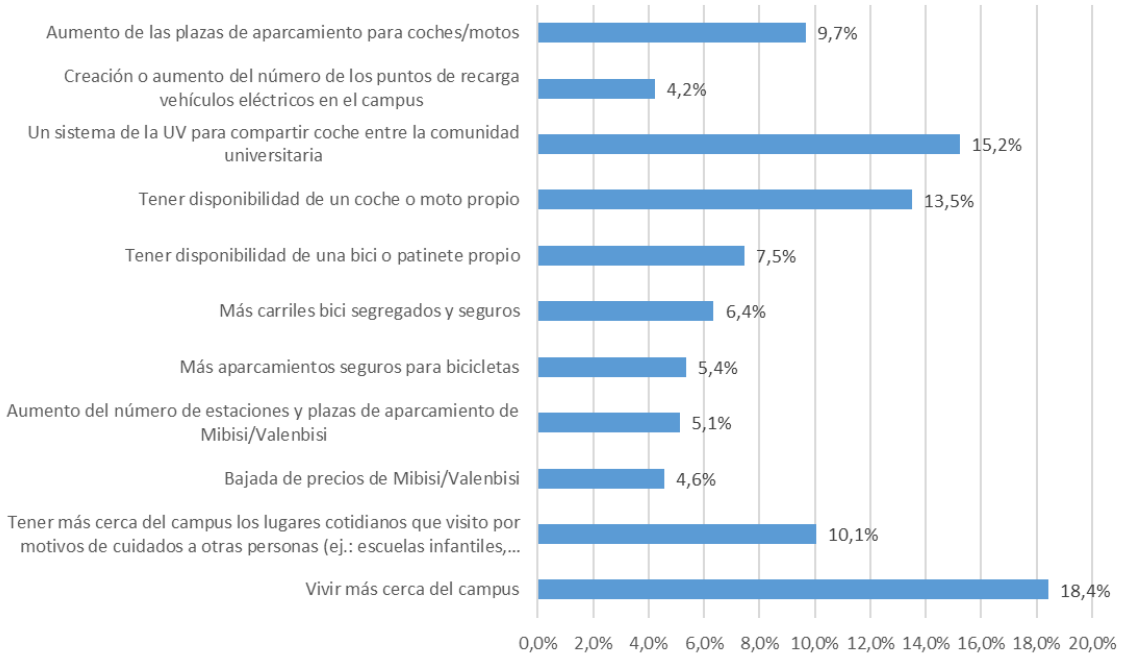


Figura 113. Motivo del cambio de modo de transporte por parte de usuarios de transporte público. Fuente: Elaboración propia

4.1.10 Movilidad en vehículo privado

4.1.10.1 Tipo de vehículo

Atendiendo al tipo de vehículo según su combustible, más del 50% de los vehículos utilizados por los usuarios que acuden en vehículo privado a sus respectivos campus son de gasolina, seguido del diésel con aproximadamente un 40%.

A excepción d'Ontinyent, campus situado fuera del Área Metropolitana de València y donde la totalidad de los vehículos utiliza combustibles fósiles, el resto de los campus tiene una presencia considerable de vehículos híbridos y eléctricos, representando en torno a un 10% del total. La tendencia esperada y deseable a corto plazo es que, conforme la Zona de Bajas Emisiones de la Ciudad de València sea más restrictiva, la proporción de vehículos híbridos y eléctricos aumente con respecto a los vehículos de diésel y gasolina.

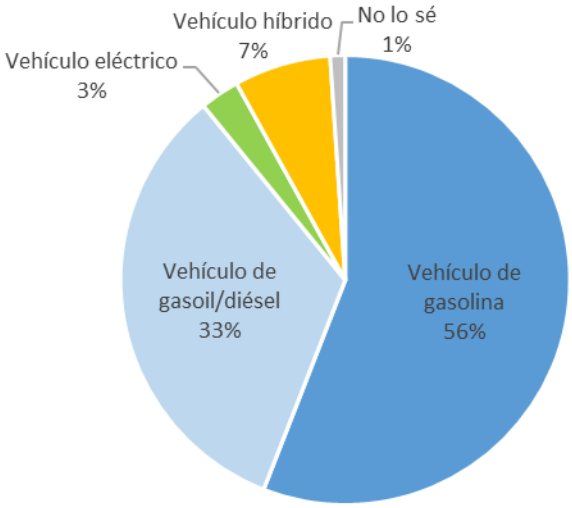


Figura 114. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

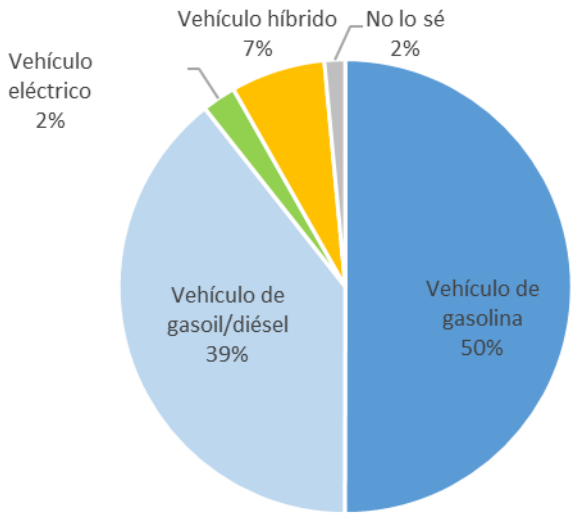


Figura 115. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

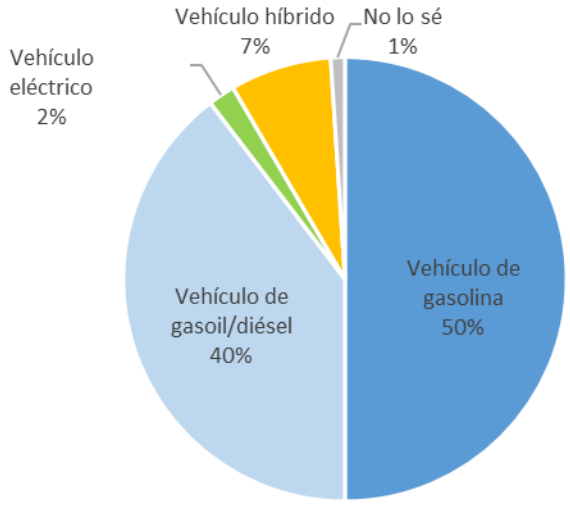


Figura 116. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

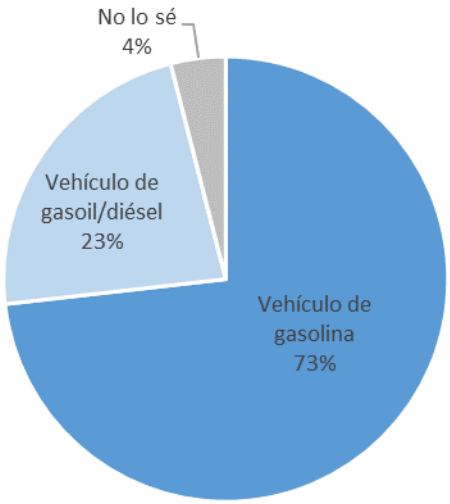


Figura 117. Tipología de vehículo privado utilizado en el Campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.2 Carnet de conducir

En cuanto a la posesión del carnet de conducir por género, se observa que el 73% de los hombres de la población universitaria dispone de él, siendo un 11% más que las mujeres. Esta diferencia va en colindancia con el uso del transporte público observado en el apartado correspondiente al reparto modal, donde predomina el uso por parte de las mujeres.

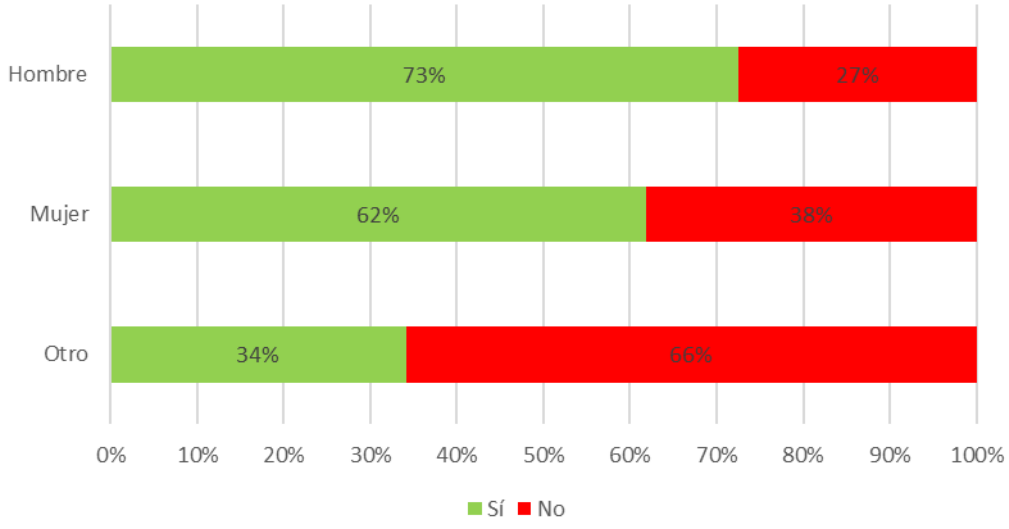


Figura 118. Posesión de carnet de conducir por género entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

Entre los colectivos, se aprecia que más del 90% del personal trabajador de la Universitat, tanto PDI+PI como PTGAS, dispone de carnet de conducir, frente al 60% de los estudiantes. Esta diferencia se debe principalmente a la menor edad y capacidad económica de los estudiantes con respecto al personal trabajador para mantener un vehículo.

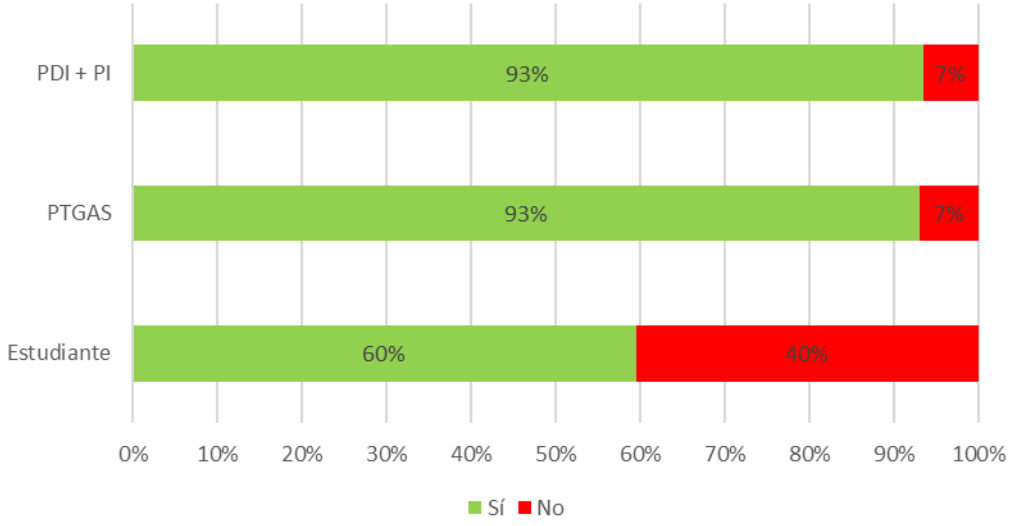


Figura 119. Posesión de carnet de conducir por colectivo entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.3 Roles en el vehículo

En cuanto a las personas que disponen de vehículo privado y lo utilizan para acudir a su centro de estudios, la proporción del rol del usuario como conductor o acompañante es similar en todos los campus, siendo de entre un 90 y 100% el rol de conductor.

4.1.10.4 Titularidad del vehículo

El 99% de los usuarios que se mueve en vehículo privado a su centro de estudios, utiliza su vehículo particular. El uso de vehículos de alquiler y la movilidad en VTC/Taxi solo se da en los campus situados en el Área Metropolitana, pero es muy residual, suponiendo un 1% del total.

4.1.10.5 Duración de los desplazamientos

En cuanto a la duración del viaje más del 60% de los usuarios de vehículo privado tardan entre 10 y 30 minutos como muestra el siguiente gráfico. El tiempo medio de acceso/dispersión es de 27,64 minutos.

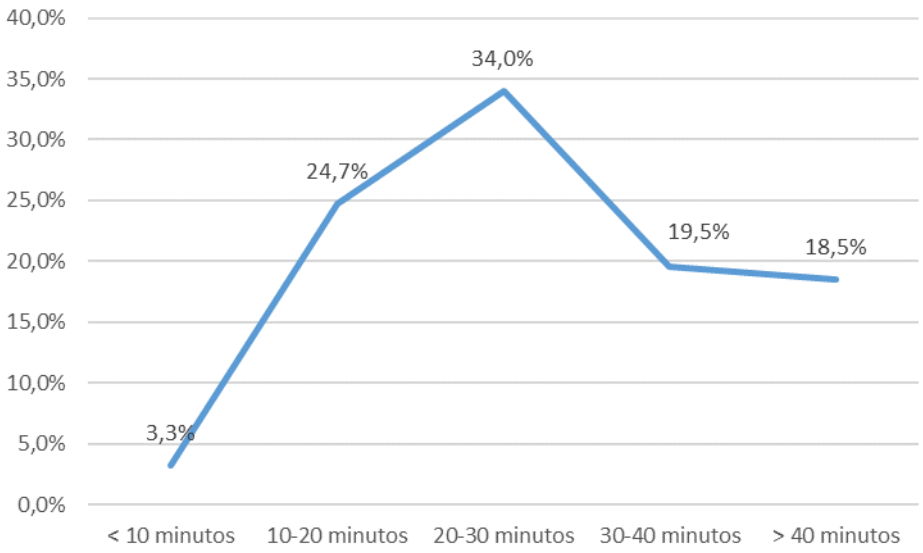


Figura 120. Duración del viaje en vehículo privado entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

También se ha analizado el tiempo de viaje de los usuarios que van y vienen a la Universitat en vehículo privado desglosado por los diferentes campus.

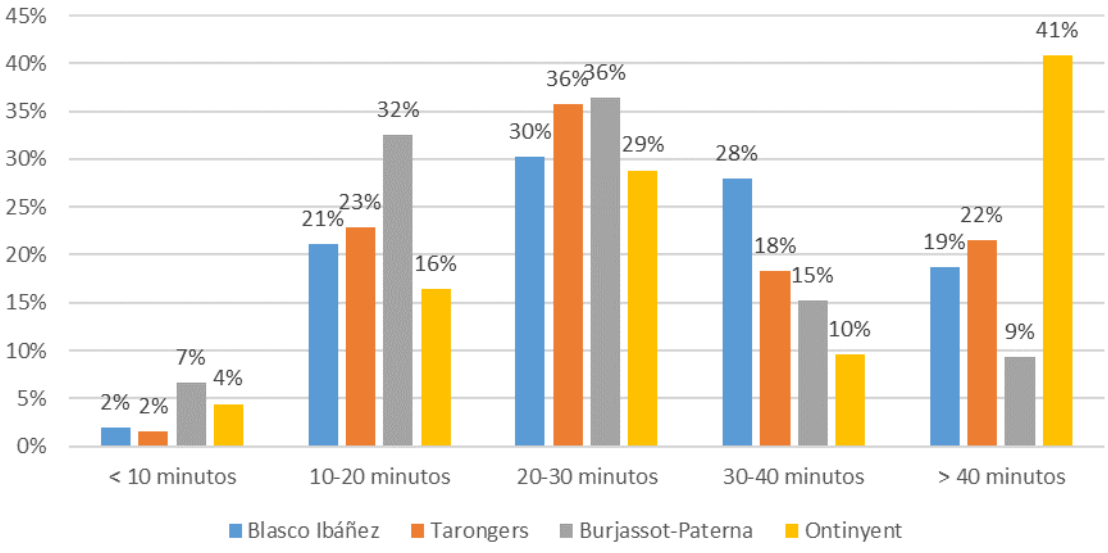


Figura 121. Tiempo de viaje de usuarios de vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia

- **Blasco Ibáñez:** La mayoría de los viajes, casi el 60%, se completan entre 20 y 40 minutos. Solo hay un 2% de trayectos inferiores a 10 minutos.

- Tarongers: Muestra una distribución similar a Blasco Ibáñez, con más de un 50 % de usuarios cuyo trayecto dura entre 20 y 40 minutos. Los trayectos inferiores a 10 minutos, con un 2%, son muy residuales.
- Burjassot-Paterna: cerca del 70% de los trayectos tienen una duración de entre 10 y 30 minutos. Los trayectos inferiores a 10 minutos suponen el 7%.
- Ontinyent: más del 40% de los trayectos supone un tiempo superior a 40 minutos, lo cual indica posibles problemas de accesibilidad o mayor distancia de viaje en comparación con otros campus.

4.1.10.6 Motivo de elección del vehículo privado

A la pregunta de cuál es el motivo de elección del vehículo privado frente a otros medios, la mayor proporción de usuarios en Blasco Ibáñez, Tarongers y Burjassot-Paterna, indica que lo hace por el elevado tiempo de viaje en otros modos de transporte, a diferencia d'Ontinyent, cuyo principal motivo es la ausencia de alternativas de servicios de transporte necesarias para su desplazamiento, siendo este el segundo motivo en el resto de campus.

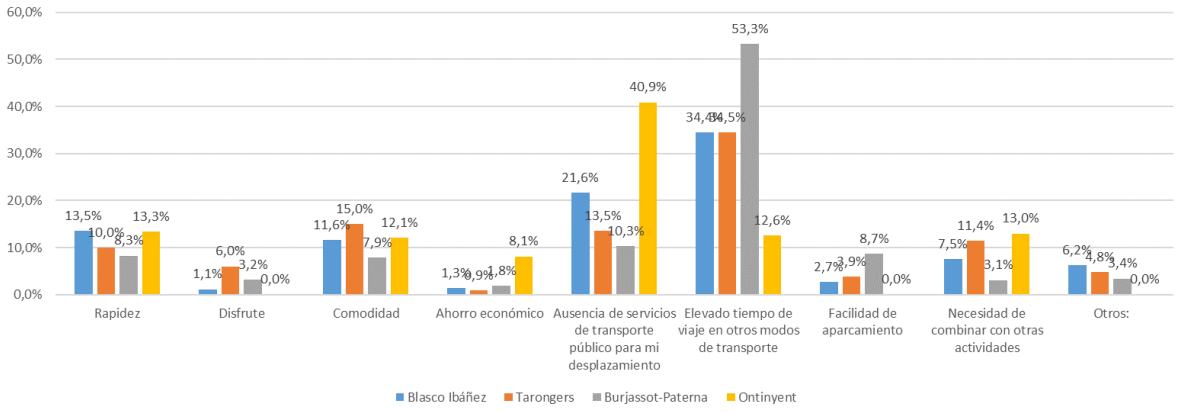


Figura 122. Motivo de elección de vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.7 Dificultades de viaje en vehículo privado

Las dificultad o molestia más habitual que experimentan los usuarios del vehículo privado en sus trayectos al campus es el encarecimiento del combustible, que aparece como principal dificultad en los campus de Tarongers y Burjassot-Paterna y secundaria en Ontinyent y Blasco Ibáñez. En estos dos últimos campus, las principales dificultades son el encarecimiento de las reparaciones y el mantenimiento del vehículo (22%) debido a la inflación y la dificultad para encontrar aparcamiento (25%), respectivamente.

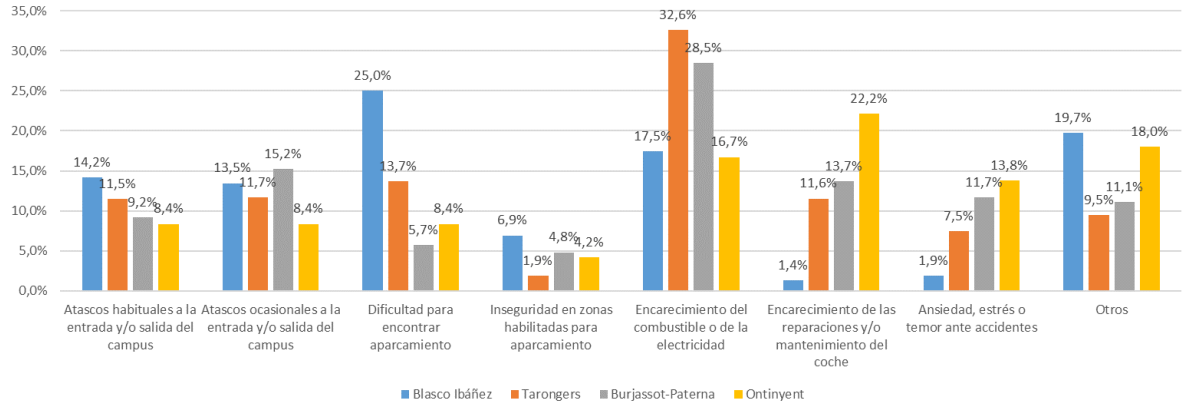


Figura 123. Principales dificultades del vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.8 Lugar de aparcamiento

Atendiendo al lugar de aparcamiento de la población universitaria, se observa que entre el 62% y el 72% del personal de la Universitat, tanto PTGAS como PDI+PI, puede estacionar en un aparcamiento dentro de la Universitat, frente al 43% de los estudiantes, que tiende a estacionar en calles o aparcamientos próximos a los campus más que el personal. Los usuarios correspondientes a PDI+PI son los que más disponen de plazas reservadas dentro del campus, en torno a un 7%, a diferencia del 4% del PTGAS.

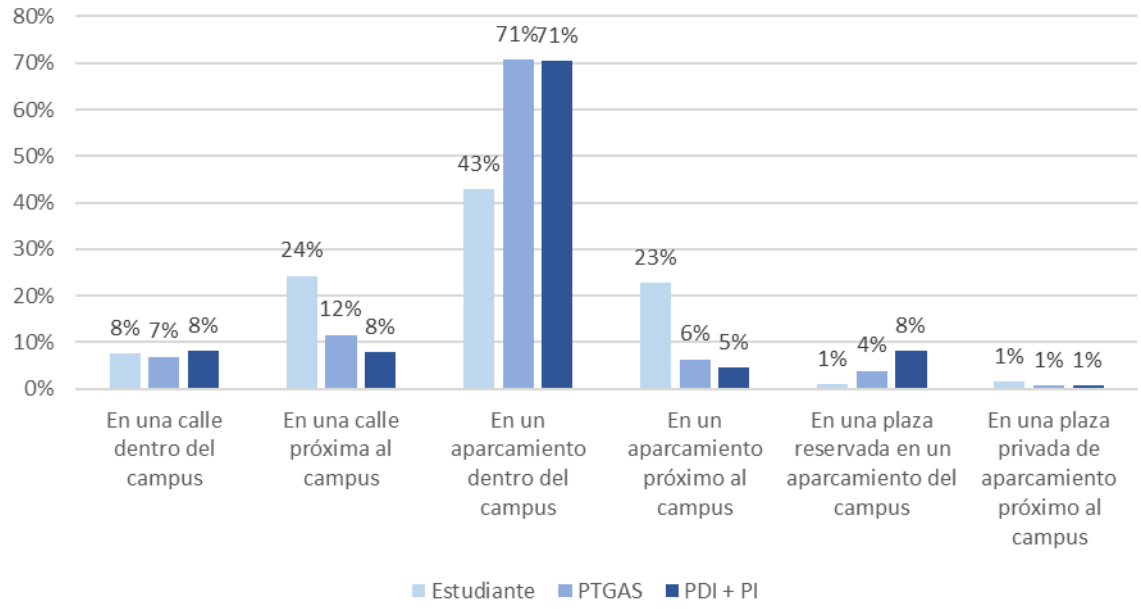


Figura 124. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado de cada colectivo entre la población universitaria. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al lugar de aparcamiento de los usuarios que acuden en vehículo privado a su respectivo campus, en Blasco Ibáñez un 32% estaciona su vehículo en un aparcamiento dentro del campus, casi el 30% en una calle próxima al campus y cerca de un 23% lo hace en un aparcamiento próximo al campus. Como dato a destacar, un 7% de los usuarios disponen de una plaza reservada en el propio campus o de una plaza privada.

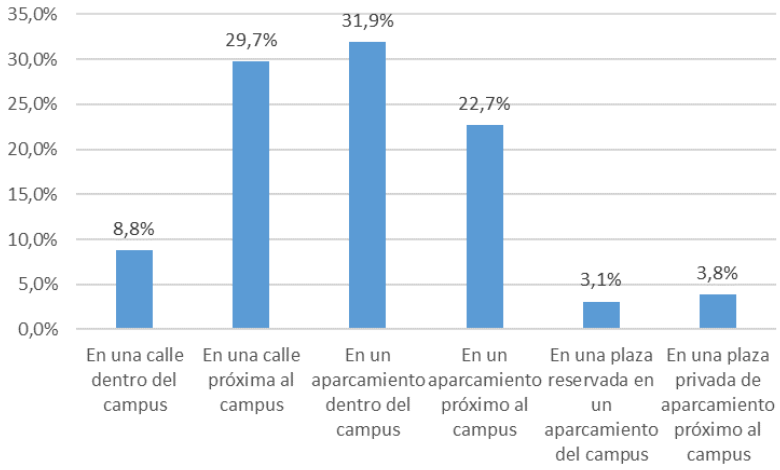


Figura 125. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Blasco Ibáñez. Fuente: Elaboración propia

En Tarongers, destaca la proporción de usuarios que estaciona en un aparcamiento dentro del campus, siendo casi el 64%, seguido de un 14% que aparca en una calle próxima al campus y otro 14% que lo hace en aparcamiento cercano externo al campus. El resto de las opciones de aparcamiento son poco habituales.

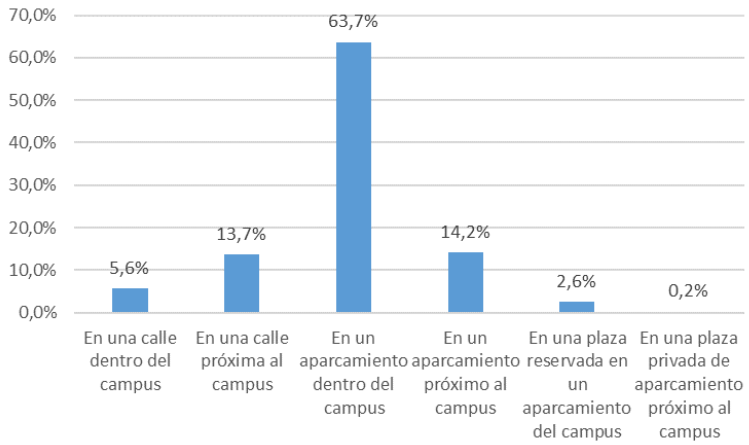


Figura 126. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Tarongers. Fuente: Elaboración propia

En Burjassot-Paterna, aproximadamente el 60% de los usuarios estaciona en un aparcamiento dentro del campus, cerca del 18% lo hace en una calle próxima al campus y el 12% en un aparcamiento próximo. El estacionamiento en una plaza privada o reservada no llega al 3% entre los usuarios.

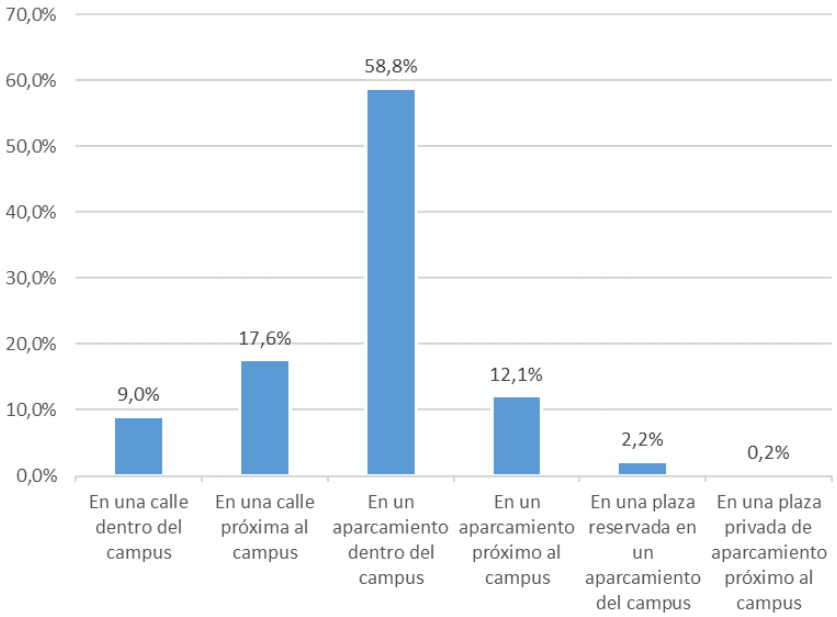


Figura 127. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus de Burjassot-Paterna. Fuente: Elaboración propia

En Ontinyent, el 38% de los usuarios de vehículo privado estaciona en un aparcamiento próximo al campus, el 29% lo hace dentro del campus y un 25% en una calle próxima.

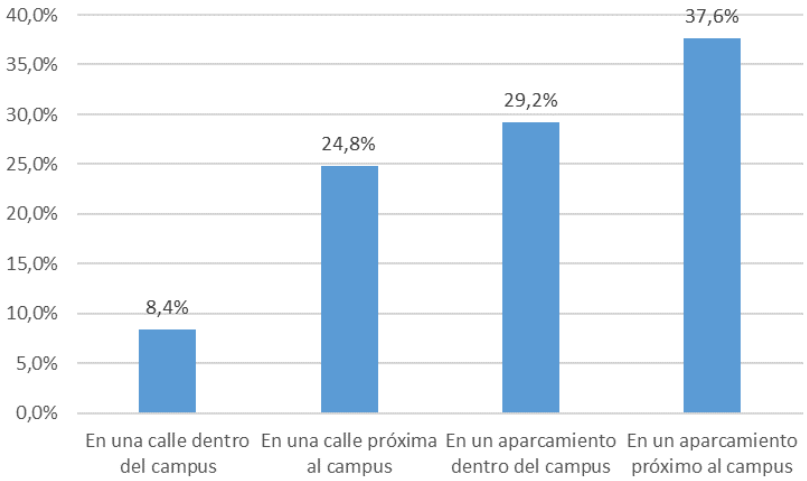


Figura 128. Tipo de aparcamiento utilizado por usuarios de vehículo privado en el campus d'Ontinyent. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.9 Vehículo compartido

El hecho de compartir vehículo no es habitual en el conjunto de la Universitat, ya que el 80% de los usuarios indican que no comparten vehículo con otras personas que trabajen o estudien en el mismo campus.

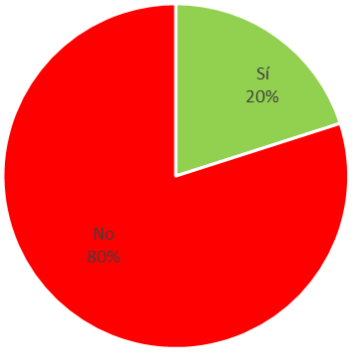


Figura 129. Usuarios de la comunidad universitaria que comparten y no comparten vehículo. Fuente: Elaboración propia

No obstante, si se diferencia a la población universitaria por género, se observa que las mujeres están más predispuestas a compartir vehículo que los hombres.

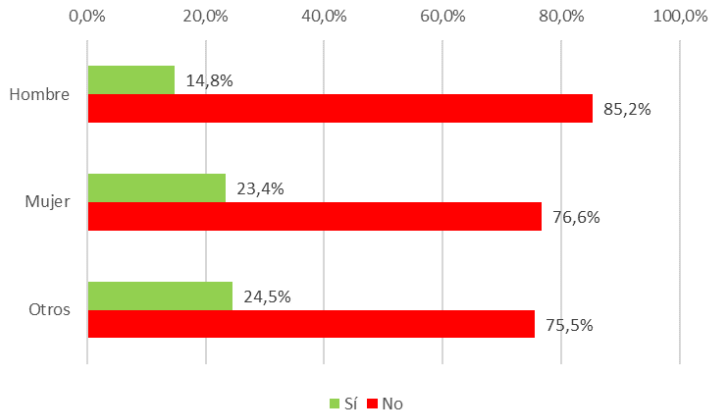


Figura 130. Usuarios de la comunidad universitaria que comparten y no comparten vehículo por género. Fuente: Elaboración propia

Entre ese 20% de usuarios que sí comparten vehículo en sus trayectos a la Universitat, en el 70% de los casos van 2 personas en el coche y aproximadamente en el 24% van 3 personas; los casos en los que se superan las 4 personas, apenas suponen el 6% del total.

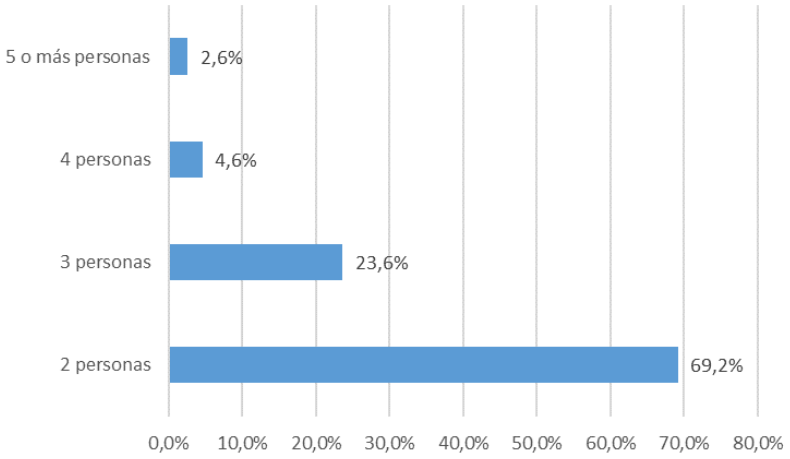


Figura 131. Número de personas que van en el vehículo de entre las personas que comparte coche. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los motivos que tienen los usuarios para no compartir coche, más de la mitad de los usuarios indica que no lo hacen por no conocer personas que vivan cerca, seguido de no conocer gente con los mismos horarios o porque cuenta con horarios imprevisibles.

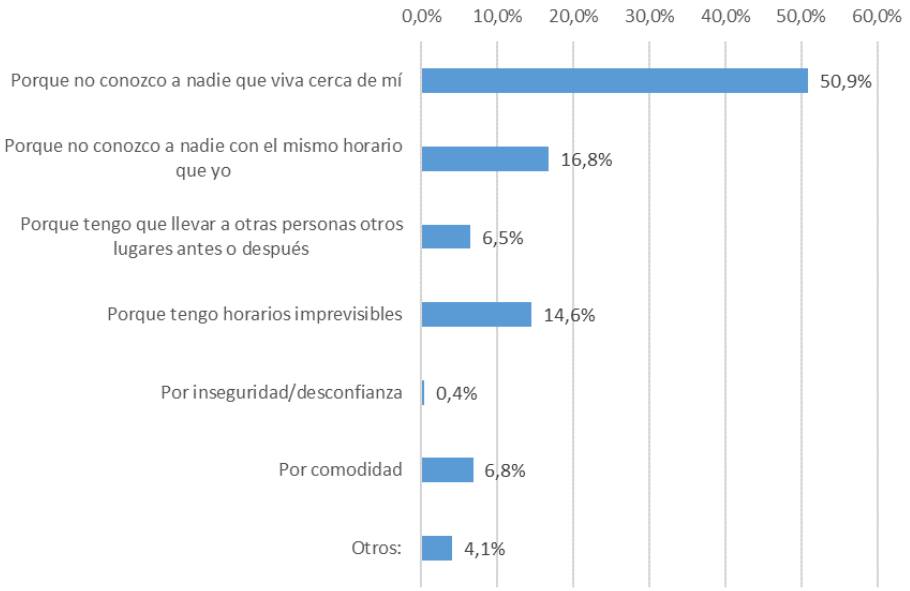


Figura 132. Motivo de no compartir coche. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.10 Valoración de la movilidad al campus en vehículo privado

Se pidió a los usuarios que valorasen el servicio de transporte en vehículo privado que utiliza en sus recorridos de ida y vuelta al campus. Midiendo el grado de satisfacción de los usuarios en una escala

donde 1 es "totalmente insatisfecho" y 10 es "totalmente satisfecho", la valoración general de la movilidad en vehículo privado en los campus es de 6,94/10.

En Blasco Ibáñez, el 35% de los usuarios mostraron estar poco y algo satisfechos, el 25% de los usuarios del campus de Tarongers mostraron estar satisfechos, así como el 23% de usuarios de Burjassot-Paterna. En Ontinyent, las valoraciones tienen mayor contraste, y es que más de un 20% de usuarios indican estar totalmente satisfechos, otro 20% algo satisfechos, y en torno a un 16% totalmente insatisfechos.

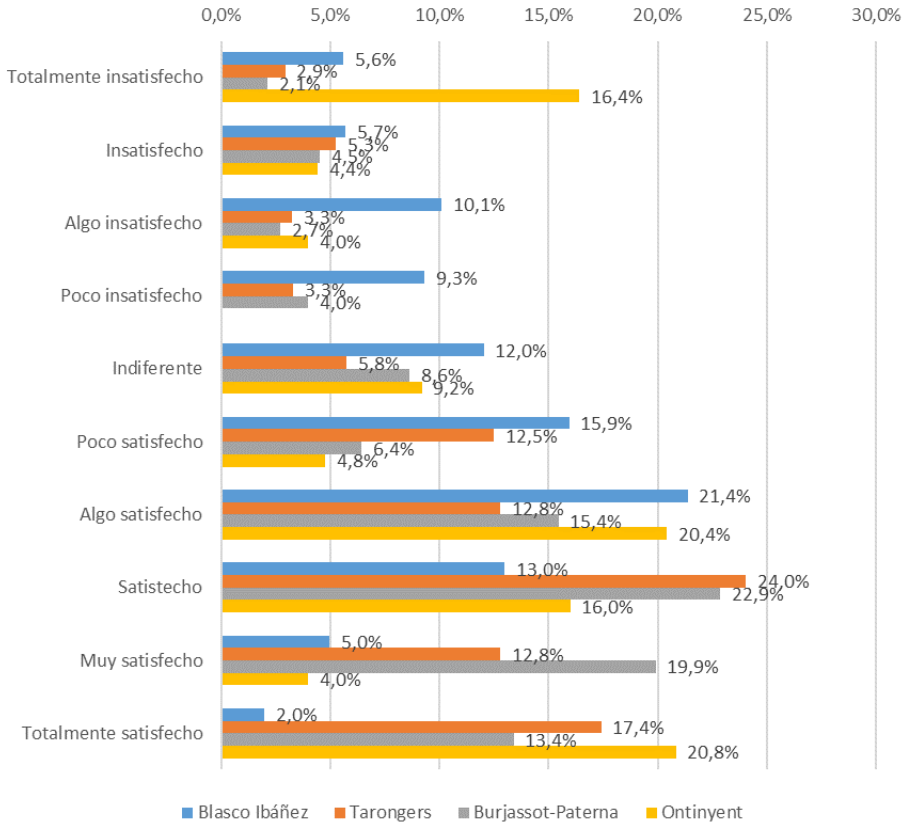


Figura 133. Grado de satisfacción de la movilidad en vehículo privado por campus. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de satisfacción por género, se percibe que los hombres están más satisfechos que las mujeres, con 7,18 puntos frente a 6,82.

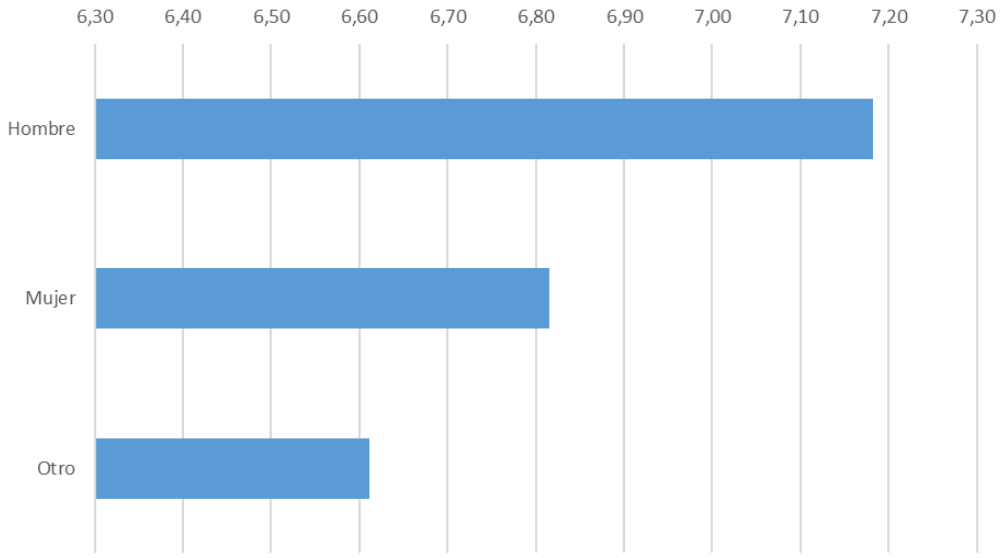


Figura 134. Grado de satisfacción por género de la movilidad en vehículo privado. Fuente: Elaboración propia.

4.1.10.11 Motivos de dejar de moverse en vehículo privado

Para observar la predisposición al cambio de modo de transporte entre los usuarios de vehículo privado, en la encuesta se preguntó qué motivos harían que cambiasen de modo. Más del 23% indicó que lo haría si viviera cerca del campus, y casi otro 23%, cambiaría de modo si mejorase la conexión en transporte público entre su residencia y el campus.

Entre los campus, no se han observado grandes diferencias en este aspecto.

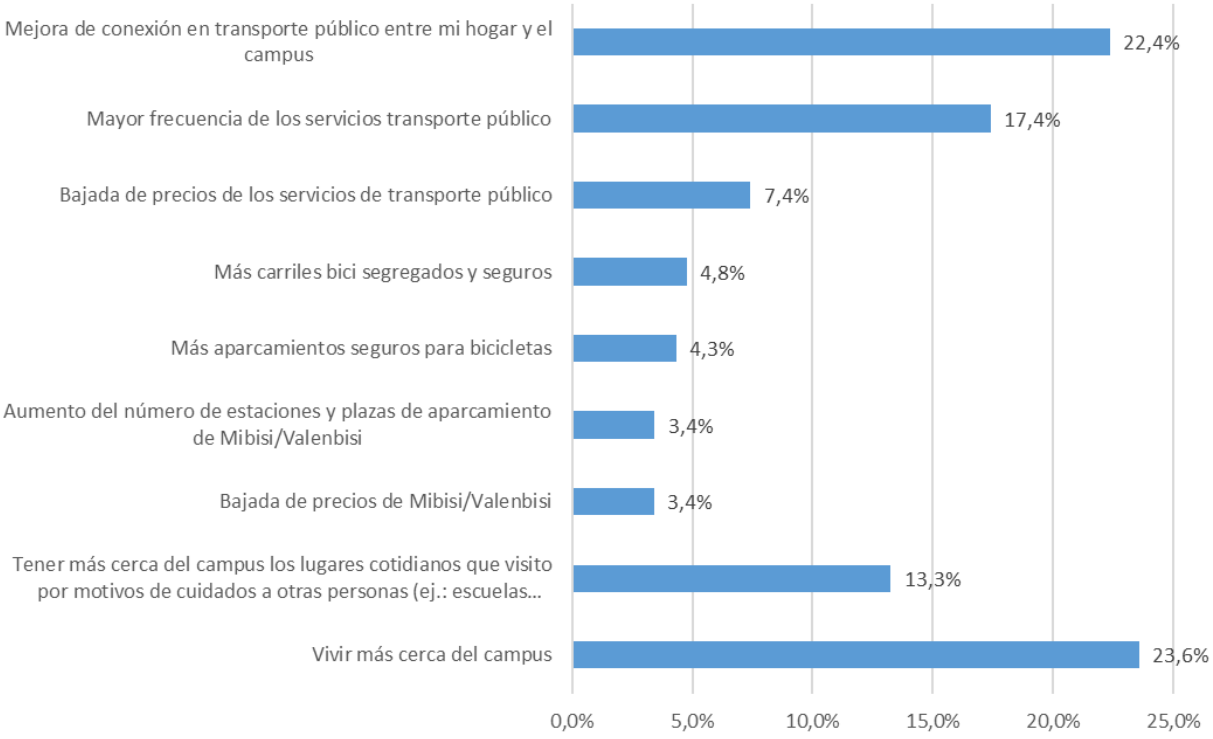


Figura 135. Motivo de cambio de modo de transporte por usuarios del vehículo privado. Fuente: Elaboración propia

4.1.10.12 Evaluación del interés de ciertas mejoras en cuanto a la movilidad en vehículo privado

Los usuarios han evaluado una serie de propuestas de mejora de la movilidad destinadas al vehículo privado, calificándolas según el grado de interés en ellas.

En cuanto al interés en el aumento del número de plazas de aparcamiento dentro del campus, más del 45% muestran mucho interés. En cuanto a instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos más de la mitad de los usuarios no muestran ningún tipo de interés en la medida y cerca del 20% muestran algo de interés.

Por último, en cuanto al grado de interés en tener un sistema de coche compartido en la Universitat todos los porcentajes están entorno al 20% y 30%, pero el porcentaje más alto es el de las personas que no muestran ningún interés en esta medida.

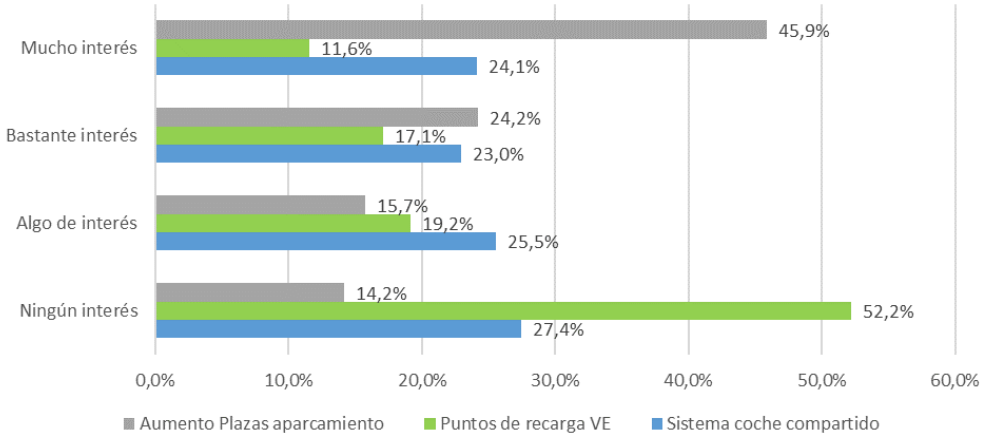


Figura 136. Grado de interés en diferentes mejoras de la movilidad destinadas al vehículo privado. Fuente: Elaboración propia

Entre los campus no hay grandes diferencias acerca del interés en las propuestas de mejora planteadas, pero Ontinyent difiere del resto en que cerca del 50% de los usuarios de vehículo privado del campus tienen interés en un sistema de coche compartido.

4.2 Análisis de los Trabajos de Campo

Se ha llevado a cabo un trabajo de campo que nos ha permitido obtener información relevante de primera mano para el diagnóstico de la movilidad en la Universitat de València. Este proceso se ha basado en la elaboración de fichas técnicas, donde inicialmente se han catalogado las infraestructuras existentes y, posteriormente, se ha evaluado y valorado el estado actual de dichas infraestructuras.

La metodología empleada ha consistido en realizar un recorrido a pie por las calles adyacentes a los distintos campus universitarios en las horas puntas de mayor uso (8-10/12-15/ 16-18). Este enfoque nos ha permitido observar directamente el contexto urbano y evaluar aspectos como aceras, carriles bici, señalización y paradas de transporte público. Las observaciones y datos recopilados se han registrado detalladamente en fichas técnicas, las cuales se adjuntan como anexo en este documento.



Figura 137. Planos del Viario Analizado con las fichas de los 4 Campus

Las fichas constan de una primera sección descriptiva del tramo, seguida de un análisis de los aparcamientos. A continuación, se detalla la estructura del vial, indicando si dispone de carriles exclusivos. Posteriormente, se realiza una evaluación de las aceras, carriles bici, líneas de autobús, espacio público y líneas de tranvía. Por último, en la parte final se incluye una lista de posibles afecciones, que se completa si es necesario.

Una vez finalizado el trabajo de campo, se ha procedido a digitalizar toda la información y a integrarla en una base de datos. Esto ha facilitado el análisis sistemático de los datos obtenidos y ha permitido elaborar un diagnóstico preciso de los resultados de las valoraciones, identificando áreas de mejora y proponiendo soluciones para optimizar la movilidad en la Universitat de València.

4.2.1.1 Análisis de tipos de uso y calzada

Durante el trabajo de campo, se recopiló información sobre los tipos de uso y calzada presentes en cada calle, lo cual es esencial para comprender la composición y estructura urbana circundante. Esta información proporciona una perspectiva detallada de las características de cada campus y permite identificar las particularidades de cada uno.

Los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers se encuentran en el núcleo urbano de València, gozando de excelentes conexiones con el transporte público debido a su ubicación céntrica. Blasco Ibáñez está situado en una zona urbana densa y cercana al centro de la ciudad, lo que explica su mayor porcentaje de calles con carriles bus (29,3%) y carriles bici (41,5%). La alta densidad urbana y la proximidad al centro favorecen la implementación de infraestructuras destinadas al transporte público y a la movilidad sostenible.

Por otro lado, Tarongers se ubica en una zona más reciente de la ciudad, caracterizada por calles amplias y una organización urbana más espaciosa, resultado de un planeamiento urbano previo que ha dotado al área de infraestructuras viarias seguras. Aunque cuenta con buenos accesos al transporte público, presenta porcentajes menores de carriles bus (10,3%) y carriles bici (35,9%) en comparación con Blasco Ibáñez. Esto puede atribuirse a su menor densidad urbana y al diseño urbano orientado a acomodar diversos modos de transporte.

El campus de Burjassot-Paterna está más alejado del centro de València, situado en un núcleo de población en la corona metropolitana. Es una zona de nueva construcción similar a Tarongers, pero con menor densidad urbana. La presencia significativa de infraestructuras de tranvía (16,3%) se debe a que este medio es el principal transporte público para acceder al campus, compensando la ausencia de carriles bus específicos, aunque no de líneas de bus. La alta disponibilidad de aparcamientos (90,7%) y la menor presencia de carriles bici (37,2%) indican una combinación de uso de transporte privado y público por parte de la comunidad universitaria.

Finalmente, Ontinyent es un pequeño pueblo alejado de València. La infraestructura vial refleja su contexto más rural y menos denso, con una disponibilidad total de calzadas (100%) y una alta presencia de aceras (93,3%), pero sin carriles bici, carriles bus ni tranvía. Esto indica una

dependencia predominante del transporte privado entre los usuarios del campus, dada la falta de alternativas de transporte público y sostenible.

Tipo de Calzada	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Calzada	100,0	100,0	100,0	97,4	99,3
Acera	100,0	95,3	93,3	97,4	97,1
Carril Bici	41,5	37,2	0,0	35,9	34,1
Carril Bus	29,3	0,0	0,0	10,3	11,6
Aparcamientos	78,0	90,7	80,0	82,1	83,3
Tranvía	2,4	16,3	0,0	7,7	8,0

Tabla 15. Datos del Porcentaje de existencia de tipos de usos específicos en los viales analizados

Fuente: Elaboración Propia

Es importante destacar que la inexistencia de zonas peatonales en algunas calles adyacentes a ciertos campus universitarios representa una clara afectación a la movilidad peatonal y a la accesibilidad. En particular, los datos recopilados muestran que los campus de **Burjassot-Paterna** y **Ontinyent** presentan una menor disponibilidad de aceras, con un **95,3%** y **93,3%** respectivamente, en comparación con el **100%** del campus de **Blasco Ibáñez**. Esta carencia implica que, en ciertas áreas de estos campus, los peatones carecen de espacios seguros y dedicados exclusivamente para su tránsito.

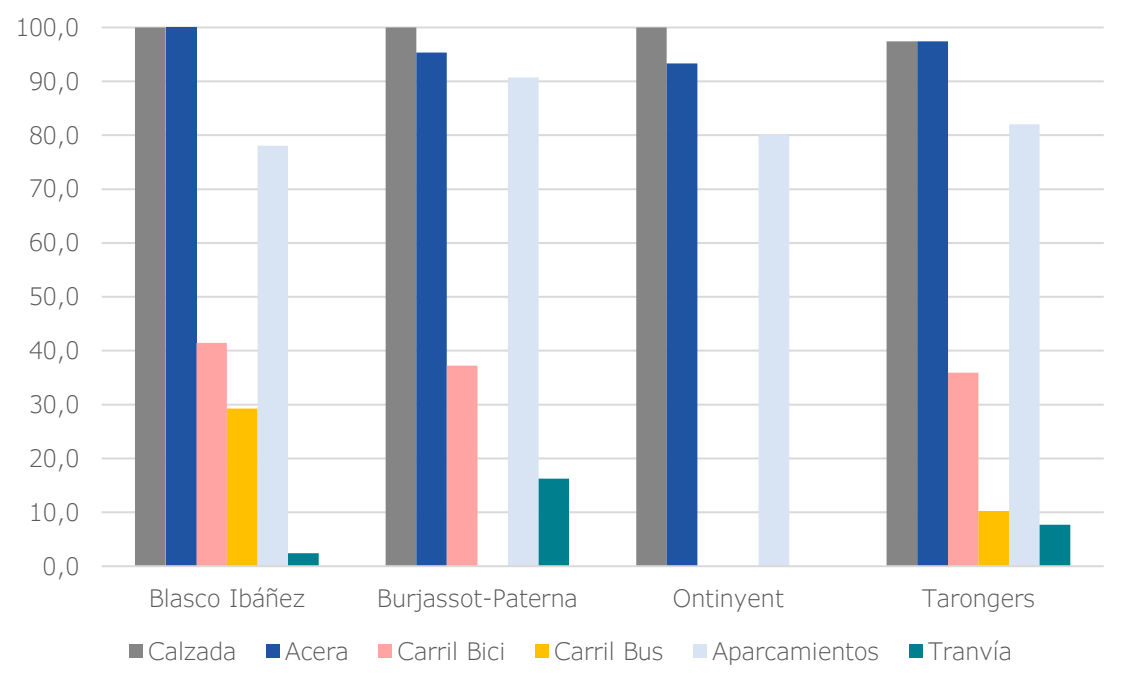


Figura 138. Datos del Porcentaje de existencia de tipos de usos específicos en los viales analizados

Fuente: Elaboración Propia

El contexto urbano y la ubicación de cada campus influyen significativamente en la configuración de sus infraestructuras de movilidad. En los campus centrales como Blasco Ibáñez y Tarongers, la densidad urbana y la planificación enfocada en la movilidad sostenible han propiciado la implementación de carriles bus y bici, facilitando el uso del transporte público y modos alternativos. La proximidad al centro de la ciudad y la alta concentración de servicios hacen que el transporte público sea el medio predominante para estudiantes y personal.

En Burjassot-Paterna, la dependencia del tranvía como principal medio de transporte público refleja la necesidad de conexiones eficientes con el núcleo urbano de València. La menor densidad urbana y la mayor disponibilidad de aparcamientos indican que el transporte privado sigue siendo relevante. La ausencia de carriles de uso específico para bus y la limitada presencia de carriles bici seguros que conecten con el centro sugieren oportunidades para diversificar y mejorar las opciones de movilidad sostenible.

En Ontinyent, la falta de infraestructura para transporte público y sostenible, como carriles bus y bici, combinada con una alta disponibilidad de calzadas y aparcamientos, refuerza la dependencia del vehículo privado. Dada su ubicación en un entorno rural, es fundamental considerar soluciones adaptadas que promuevan alternativas al coche particular, como sistemas de transporte compartido o mejoras en el transporte público interurbano.

4.2.1.2 Análisis del estado de las aceras

A continuación, se analiza el estado de las aceras en los distintos campus de la Universitat de València, evaluado mediante una escala del 1 al 5 en tres ámbitos: estado de conservación de las aceras, estado de la iluminación y visibilidad de la señalización. Se incluye también un indicador conjunto, calculado como la media de las tres evaluaciones. La metodología para evaluar estos indicadores ha sido a través de valoración técnica en los trabajos de campo.

El análisis muestra que el campus de Tarongers presenta el promedio más alto en el estado de conservación de las aceras, con una puntuación de 4,67. Esto indica que las aceras en este campus se encuentran en muy buen estado, posiblemente debido a su planificación urbana más reciente y a inversiones en infraestructura. Burjassot-Paterna le sigue con una puntuación de 4,39, reflejando también un buen estado de las aceras. Blasco Ibáñez tiene un promedio de 4,15, lo que indica un estado de conservación favorable pero ligeramente inferior a los anteriores. Ontinyent presenta la puntuación más baja con 3,93, sugiriendo áreas de mejora en el mantenimiento y conservación de las aceras.

En cuanto al estado de la iluminación, Tarongers nuevamente lidera con una puntuación de 4,41, lo que indica una iluminación adecuada en las zonas peatonales, mejorando la seguridad y comodidad de los usuarios. Ontinyent y Burjassot-Paterna tienen puntuaciones similares de 4,27 y 4,29 respectivamente, reflejando una iluminación satisfactoria. Blasco Ibáñez tiene una puntuación ligeramente inferior de 4,07, lo que sugiere que podría beneficiarse de mejoras en la iluminación de las aceras.

Respecto a la visibilidad de la señalización, Tarongers obtiene la puntuación más alta con 4,56, indicando que la señalización es claramente visible y eficaz para orientar a los peatones. Burjassot-Paterna le sigue de cerca con 4,41. Blasco Ibáñez y Ontinyent tienen puntuaciones más bajas de 3,93 y 3,87 respectivamente, lo que puede indicar que en estos campus la señalización no es tan visible, posiblemente debido al desgaste, obstrucciones o falta de mantenimiento.

Estado Aceras del 1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent -----	Tarongers ------	Total --
Promedio Estado de Conservación	4,15	4,39	3,93	4,67	4,35
Promedio de Estado de Iluminación	4,07	4,29	4,27	4,41	4,26
Promedio de Estado Visibilidad Señalización	3,93	4,41	3,87	4,56	4,25
Indicador Conjunto	4,05	4,37	4,02	4,55	4,28

Tabla 16. Datos del Estado de las Aceras en los viales analizados

Fuente: Elaboración Propia

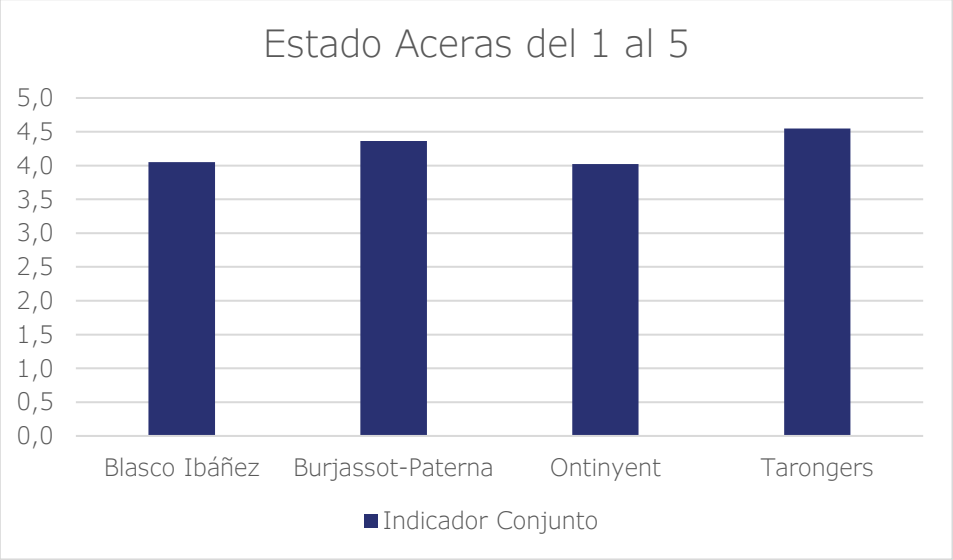


Figura 139. Datos del Estado de las Aceras en los Viales Analizados

Fuente: Elaboración Propia

El indicador conjunto, que refleja la media de los tres ámbitos evaluados, proporciona una visión general del estado de las aceras en cada campus. Tarongers se sitúa a la cabeza con un 4,55, indicando una excelente condición general de las aceras. Burjassot-Paterna sigue con un 4,37, reflejando una condición muy buena. Blasco Ibáñez y Ontinyent tienen puntuaciones de 4,05 y 4,02 respectivamente, lo que indica un estado bueno pero con margen para mejoras.

Continuando con el análisis detallado de las infraestructuras peatonales, se identifican ciertas calles en los distintos campus que presentan puntuaciones inferiores a 3 puntos en la evaluación del estado

de las aceras. Estas vías requieren atención prioritaria debido a las deficiencias detectadas que afectan negativamente la movilidad peatonal y la accesibilidad.

Como se muestra en el plano del campus de Blasco Ibáñez, destaca el Camino de Vera (034-BL-01) con una puntuación de 3. Esta calle sirve como acceso a una zona residencial y su estado actual podría ser significativamente mejor. Las aceras se encuentran en condiciones deficientes, con pavimentos irregulares y desgaste notable, lo que dificulta el tránsito seguro y cómodo de los peatones. Además, la iluminación es insuficiente, lo que puede generar inseguridad durante las horas nocturnas y reducir la visibilidad para los transeúntes. Dado que esta vía es un punto de conexión importante entre la zona residencial y el campus, mejorar su estado contribuiría positivamente a la experiencia diaria de estudiantes y residentes.

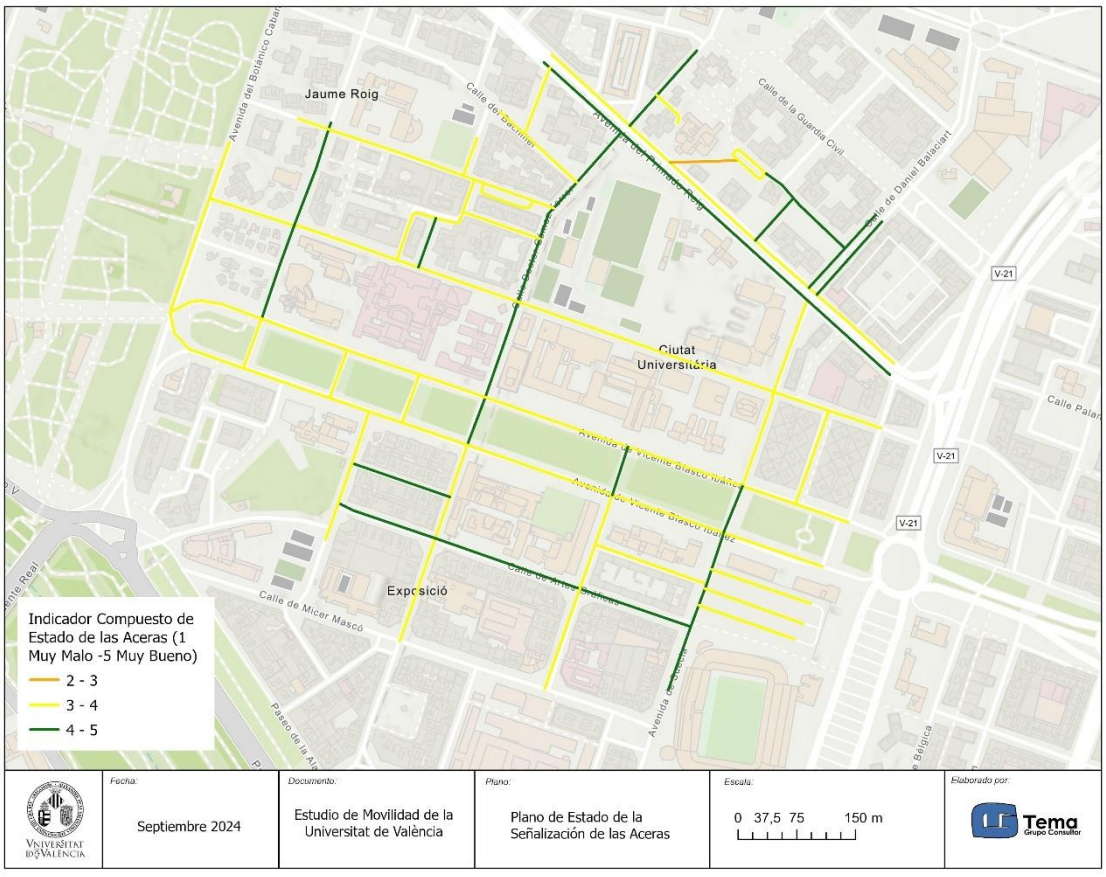


Figura 140. Plano de Estado de las Aceras en Blasco Ibañez

En el plano correspondiente al campus de Burjassot-Paterna, se observa que la Plaza del Palleter (093-BU-01) presenta una puntuación de 3. Esta calle se encuentra en mal estado, principalmente debido a la acumulación de basura y residuos de obras adyacentes. La presencia de cristales rotos y escombros no solo afecta la estética del entorno, sino que también representa un riesgo para la seguridad de los peatones. La falta de mantenimiento y limpieza hace que esta vía no sea atractiva para el tránsito peatonal, desincentivando el uso de rutas a pie y afectando negativamente la percepción del campus. Abordar estas deficiencias mediante una limpieza exhaustiva y una gestión

adecuada de residuos mejoraría significativamente el entorno y promovería la movilidad peatonal. También a destacar sería el tramo sur del Campus de Burjassot-Paterna (083-BU-08) que se encuentra sin acerado, a pesar de ser eminentemente una zona de aparcamiento en batería para dar servicio al campus, la implementación de un mejor acceso peatonal favorecería la seguridad de este punto.

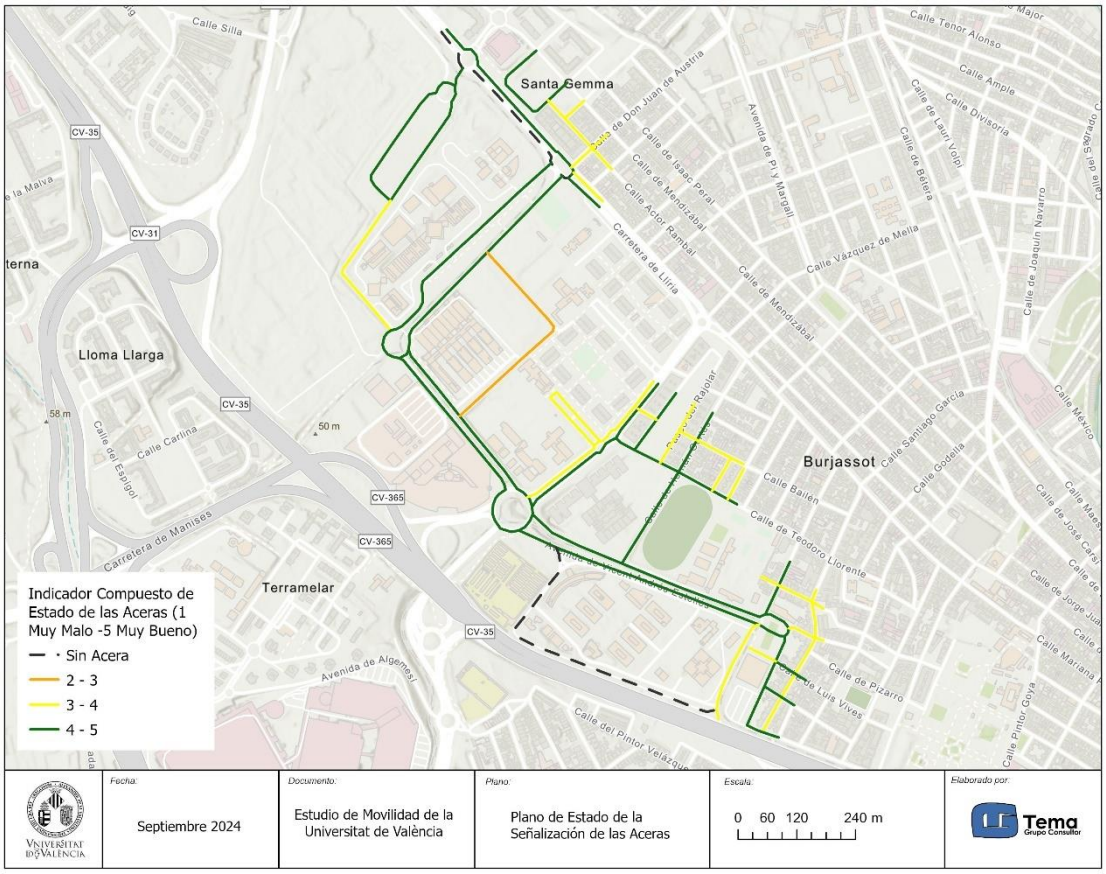


Figura 141. Plano de Estado de las Aceras en Burjassot-Paterna

En el plano del campus d'Ontinyent, el Carrer de Joan Coromines (104-ON-01) resalta con una puntuación de 2, siendo la más baja entre las calles evaluadas. Esta es la calle principal de acceso al campus, pero carece de acerado, lo que obliga a los peatones a transitar por el mismo espacio que los vehículos, incrementando el riesgo de accidentes. Además, la calle da acceso a un aparcamiento de tierra donde estacionan los usuarios, lo que puede generar polvo y barro en condiciones climáticas adversas, empeorando la experiencia peatonal. Aunque se trata de una cesión de titularidad privada y el ayuntamiento ha pavimentado la zona con permiso del propietario para dar servicio a la Universitat, es evidente que se requiere una mejora sustancial. La construcción de aceras y la adecuación del aparcamiento contribuirían enormemente a la seguridad y comodidad de los usuarios.

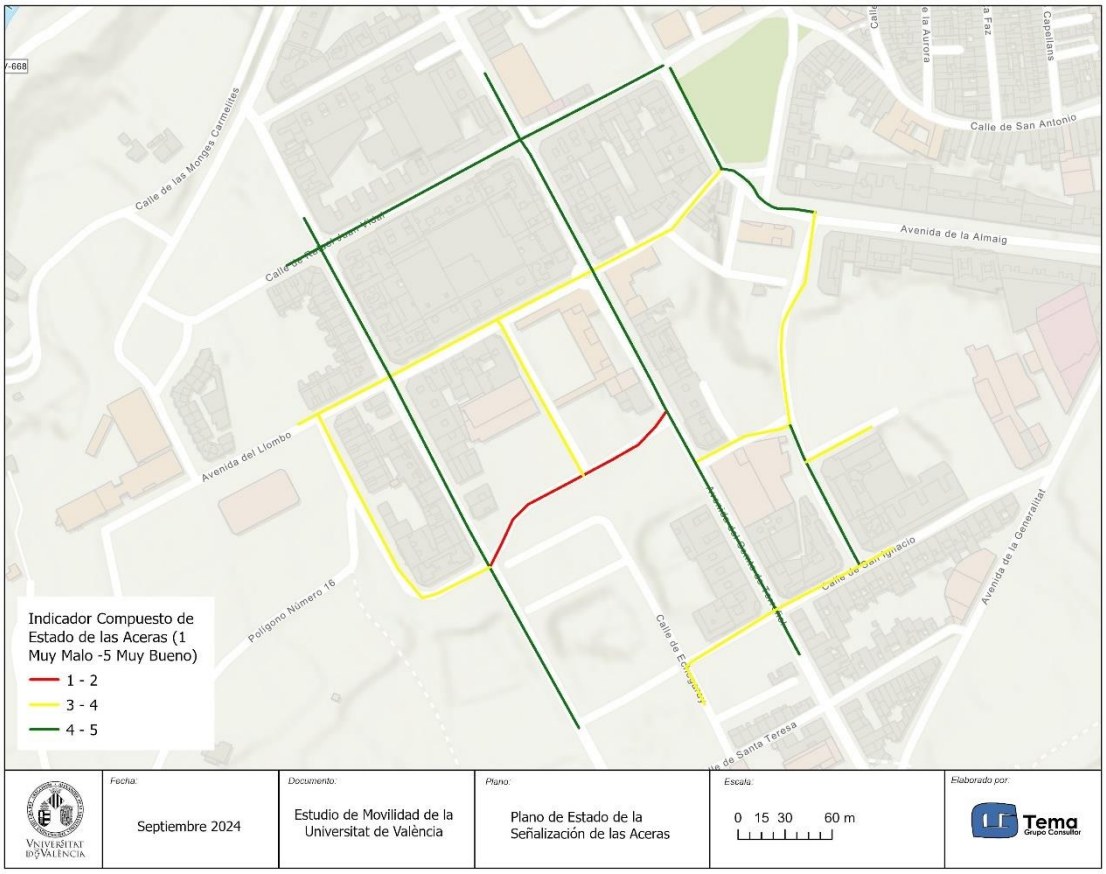


Figura 142. Plano de Estado de las Aceras en Ontinyent

En el plano del campus de Tarongers, se identifica la calle del Profesor Francisco Tomás y Valiente (126-TA-01) con una puntuación de 2. A pesar de ser una vía de servicio del tranvía, las aceras se encuentran en mal estado, con superficies irregulares y deterioradas, lo que dificulta el tránsito peatonal. Además, la presencia de basura y malos olores degrada el entorno y puede afectar la salud y el bienestar de los peatones. Esta calle es una arteria importante para el tráfico peatonal, especialmente para las personas que acceden al campus desde el este. Como se puede apreciar en el plano de Tarongers, mejorar esta vía tendría un impacto significativo en la movilidad y accesibilidad del campus.

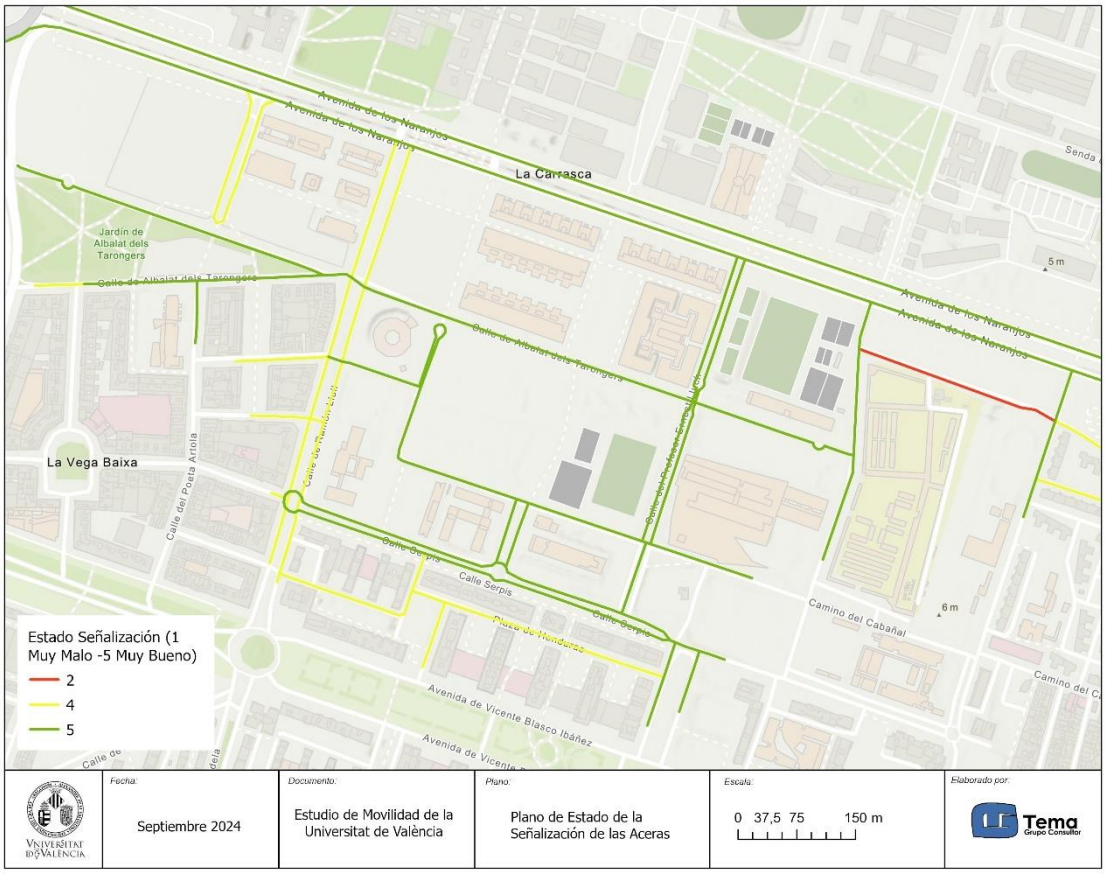


Figura 143. Plano de Estado de las Aceras en Tarongers

Estos resultados sugieren que Tarongers muestra consistentemente las puntuaciones más altas en todos los ámbitos evaluados. Esto puede deberse a su planificación urbana más moderna y a inversiones recientes en infraestructura peatonal, garantizando aceras bien conservadas, iluminadas y con señalización visible. Burjassot-Paterna también presenta buenas puntuaciones, especialmente en visibilidad de la señalización y estado de conservación. La elevada puntuación en señalización podría estar relacionada con la necesidad de orientar a los usuarios en un campus más extenso o con menor densidad urbana.

Por otro lado, Blasco Ibáñez obtiene puntuaciones ligeramente inferiores, especialmente en visibilidad de la señalización. Dada su ubicación en una zona urbana densa y más antigua, es posible que las aceras estén sujetas a mayor desgaste y que la señalización pueda verse afectada por obstáculos como vegetación, mobiliario urbano o alta afluencia de peatones. Ontinyent presenta las puntuaciones más bajas en estado de conservación y visibilidad de la señalización. En gran medida se debe a la baja puntuación que obtiene la Carrer de Joan Coromines que baja mucho la media. Esto sugiere que, a pesar de ser un campus en un entorno más rural, hay necesidades de mejora en el mantenimiento de las aceras y en la señalización para garantizar la seguridad y comodidad de los peatones.

4.2.1.3 Análisis del estado del espacio público

Se procede a analizar el estado del espacio público en los distintos campus de la Universitat de València, evaluado mediante una escala del 1 al 5 en dos ámbitos: el estado general del espacio público y el estado del mobiliario urbano. Se incluye también un indicador conjunto que representa la media de ambas evaluaciones.

El estado general del espacio público se refiere a la calidad y mantenimiento de las áreas comunes, como plazas, jardines y zonas de esparcimiento. El estado del mobiliario urbano evalúa el mantenimiento y funcionalidad de elementos como bancos, papeleras, farolas y otros equipamientos presentes en el espacio público.

El campus de Tarongers presenta las puntuaciones más altas en todos los aspectos evaluados. Con un promedio de estado de 4,58 y un promedio de estado del mobiliario de 4,61, alcanza un indicador conjunto de 4,59. Esto indica que el espacio público en Tarongers está en excelente estado, tanto en cuanto a la calidad y mantenimiento de las áreas comunes como del mobiliario urbano. La planificación urbana moderna y las inversiones en infraestructuras pueden ser factores que contribuyen a estos resultados positivos.

El campus de Blasco Ibáñez obtiene puntuaciones favorables, con un promedio de estado de 4,15 y un promedio de estado del mobiliario de 4,12, resultando en un indicador conjunto de 4,13. Estas puntuaciones reflejan un buen estado general del espacio público y del mobiliario urbano, aunque ligeramente inferiores a las de Tarongers. Dada su ubicación en una zona urbana densa y más antigua, es posible que el mantenimiento requiera esfuerzos adicionales para mantener altos estándares de calidad.

Ontinyent presenta puntuaciones consistentes en ambos aspectos evaluados, con un promedio de estado y de estado del mobiliario de 4,08, y un indicador conjunto del mismo valor. Esto indica que el espacio público y el mobiliario urbano en Ontinyent se encuentran en buen estado, a pesar de ser un campus en un entorno más rural. La consistencia en las puntuaciones sugiere una uniformidad en la calidad y mantenimiento de las infraestructuras.

El campus de Burjassot-Paterna tiene las puntuaciones más bajas entre los cuatro campus, con un promedio de estado de 4,00, promedio de estado del mobiliario de 3,93, y un indicador conjunto de 3,97. Aunque estas puntuaciones aún indican un estado aceptable, muestran margen para mejoras en el mantenimiento y calidad del espacio público y del mobiliario urbano. La menor densidad urbana y la ubicación más alejada del centro pueden influir en estos resultados, quizás reflejando menos recursos asignados al mantenimiento o desafíos logísticos.

Estado Espacio Público del 1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total general
Promedio Estado	4,15	4,00	4,08	4,58	4,21
Promedio Estado Mobiliario	4,12	3,93	4,08	4,61	4,19
Indicador Conjunto	4,13	3,97	4,08	4,59	4,20

Tabla 17. Datos del Estado del Espacio Público de las Vías Analizadas

Fuente: Elaboración Propia

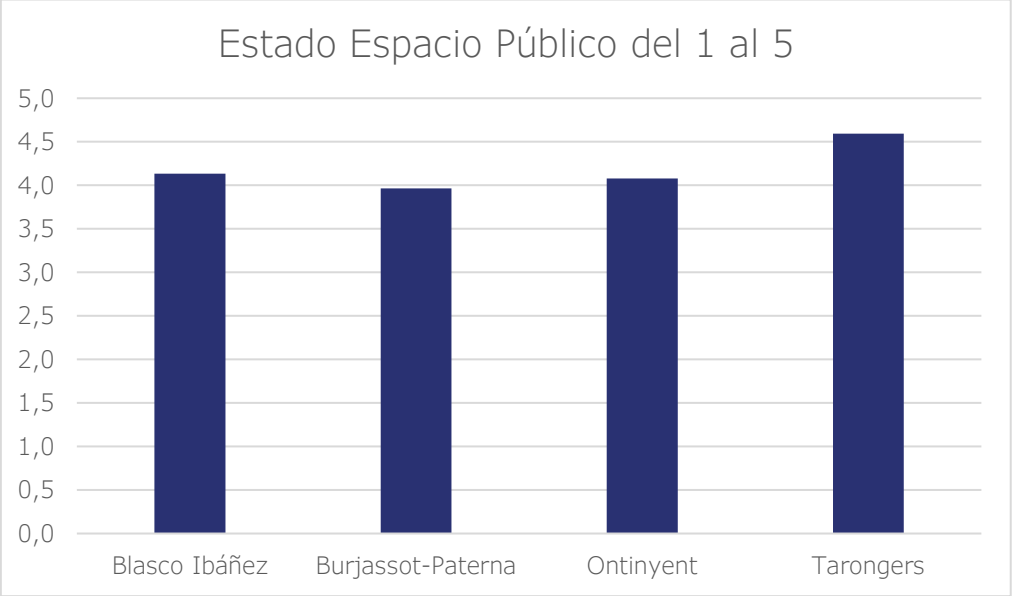


Figura 144. Datos del Estado del Espacio Público de las Vías Analizadas

Fuente: Elaboración Propia

La calidad del espacio público y del mobiliario urbano tiene un impacto directo en el bienestar y satisfacción de los estudiantes, profesores y personal administrativo. Un entorno bien mantenido y agradable fomenta la interacción social, el esparcimiento y puede incluso influir positivamente en el rendimiento académico y laboral. Además, espacios públicos de calidad contribuyen a la imagen de la Universitat y pueden ser un factor atractivo para futuros estudiantes y personal.

El análisis del estado del espacio público en los distintos campus de la Universitat de València revela que, en general, las condiciones son favorables, con un promedio general de 4,20 en el indicador conjunto. Sin embargo, existen diferencias entre los campus que deben ser abordadas para garantizar una experiencia equitativa para toda la comunidad universitaria. Focalizar esfuerzos en Burjassot-Paterna y mantener e incluso mejorar las condiciones en los demás campus contribuirá a elevar el estándar general y promover un entorno universitario óptimo para todos.

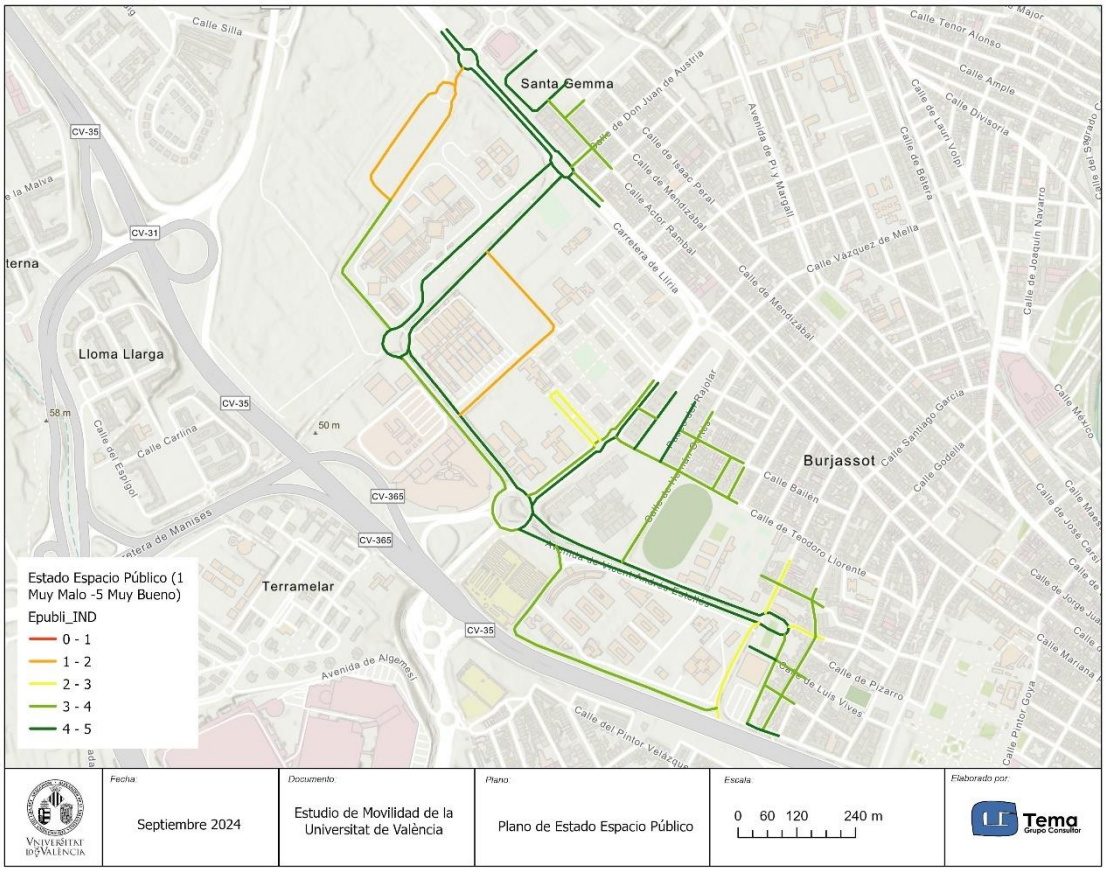


Figura 145. Plano de Estado del Espacio Público Burjassot-Paterna

4.2.1.4 Análisis del estado de los Carriles bici

Ahora se procede a analizar el estado de los carriles bici en los distintos campus de la Universitat de València. Nos hemos centrado en el estado de las zonas peatonales y de los carriles bici, ya que entendemos que son las formas de transporte más sostenibles. Si bien la ausencia de este tipo de vías podría considerarse un punto negativo, en este análisis nos enfocaremos en la valoración de los carriles bici existentes. La metodología para evaluar estos indicadores ha sido a través de valoración técnica en los trabajos de campo.

Es importante destacar que en el campus d'Ontinyent no existen carriles bici en las inmediaciones del campus. Esto representa una oportunidad significativa para mejorar la movilidad sostenible en la zona, especialmente para facilitar la interconexión entre la estación de trenes y el polideportivo. La implementación de carriles bici en Ontinyent podría fomentar el uso de la bicicleta entre los estudiantes y el personal, reduciendo la dependencia del transporte privado.

A continuación, se presentan los datos obtenidos sobre el estado de los carriles bici, evaluados en una escala del 1 al 5:

Estado Carril Bici del 1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total general
Promedio del Estado del Firme en los Carriles Bici	4,71	4,63	0,00	4,79	4,70
Promedio del Estado de la Señalización en los Carriles Bici	4,59	4,38	0,00	4,79	4,57
Indicador Conjunto	4,65	4,50	0,00	4,79	4,64

Tabla 18. Datos del Estado los Carriles Bici de las Vías Analizadas

Fuente: Elaboración Propia

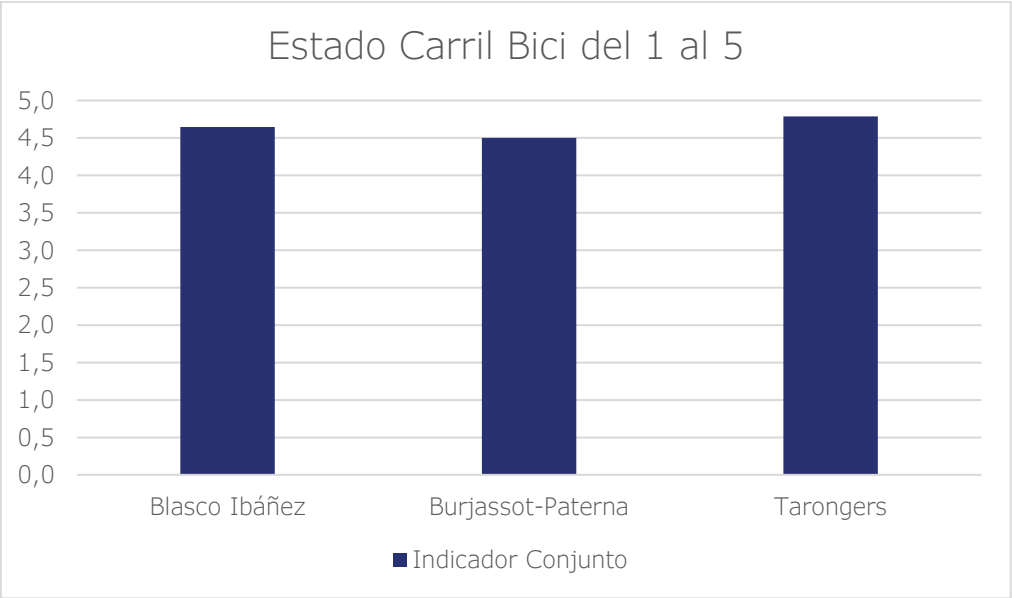


Figura 146. Datos del Estado los Carriles Bici de las Vías Analizadas

Fuente: Elaboración Propia

El campus de **Tarongers** presenta la puntuación más alta en el estado de los carriles bici, con un **indicador conjunto de 4,79**. Tanto el estado del firme como la señalización alcanzan puntuaciones muy altas (**4,79** en ambos casos), lo que indica que los carriles bici en este campus están en excelentes condiciones. Esto favorece la seguridad y comodidad de los usuarios, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

En **Blasco Ibáñez**, el **indicador conjunto es de 4,65**, con una puntuación de **4,71** en el estado del firme y **4,59** en la señalización. Estas cifras reflejan que los carriles bici están en muy buen estado, aunque existe un ligero margen de mejora en la señalización. Dada la ubicación céntrica del campus y el alto uso de la bicicleta entre la comunidad universitaria, mantener y mejorar estas infraestructuras es fundamental.

El campus de **Burjassot-Paterna** obtiene un **indicador conjunto de 4,50**, con una puntuación de **4,63** en el estado del firme y **4,38** en la señalización. Aunque las puntuaciones son positivas, son ligeramente inferiores a las de los otros campus. Esto sugiere que podría haber oportunidades para mejorar la señalización de los carriles bici, asegurando que sean fácilmente identificables y seguros

para los usuarios. El problema de este campus es la lejanía con el centro de València que es el núcleo atractor mas relevante de estudiantado y PTGAS, además de que las conexiones no son del todo sencillas por el largo recorrido.

Los datos indican que, en general, los carriles bici existentes en los campus de Tarongers, Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna están en muy buen estado, tanto en términos del firme como de la señalización. Esto es positivo, ya que unas infraestructuras de calidad fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte, contribuyendo a reducir el uso de vehículos motorizados y las emisiones asociadas.

La ausencia de carriles bici en Ontinyent es un aspecto que merece atención. Dado que el uso del transporte privado es predominante en este campus, la introducción de carriles bici podría promover alternativas más sostenibles y eficientes. Especialmente, la conexión entre puntos clave como la estación de trenes y el polideportivo mediante carriles bici seguros y bien señalizados podría incentivar a los estudiantes y al personal a utilizar la bicicleta.

La implementación y mantenimiento de infraestructuras ciclistas de calidad es esencial para promover la movilidad sostenible en la Universitat de València. Los carriles bici no solo facilitan desplazamientos más rápidos y saludables, sino que también contribuyen a reducir el impacto ambiental y a mejorar la calidad de vida en los campus. Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte puede disminuir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes, alineándose con los objetivos globales de sostenibilidad y responsabilidad ambiental.

El análisis del estado de los carriles bici demuestra que, si bien los campus de Tarongers, Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna cuentan con infraestructuras de calidad, siempre hay margen para mejoras que potencien aún más su uso. La situación en Ontinyent presenta una oportunidad única para desarrollar infraestructuras que promuevan la movilidad sostenible y mejoren la accesibilidad al campus. Es fundamental que la Universitat y las autoridades locales trabajen conjuntamente para planificar y ejecutar estas mejoras, asegurando así un entorno más sostenible y saludable para toda la comunidad universitaria.

4.2.1.5 Análisis de las Problemáticas Generales Catalogadas

Durante el trabajo de campo, se incluyó en las fichas una lista de posibles problemáticas que podrían afectar la movilidad y accesibilidad en los campus de la Universitat de València. Estas problemáticas se clasificaron en cinco categorías principales: Tráfico y Estacionamiento, Transporte Público, Peatones, Infraestructura y Medio Ambiente. Al identificar estas situaciones en las vías analizadas, se registraron para su posterior análisis y comprensión general de los desafíos existentes.

Para facilitar la comprensión de la tabla que resume las problemáticas detectadas en cada campus, se ha empleado un sistema de codificación que agrupa las incidencias en cinco categorías principales. A continuación, se detalla el significado de cada código:

Tráfico y Estacionamiento (PTE)

Código	Descripción
PTE.1	Congestión vehicular
PTE.2	Falta de plazas de estacionamiento para personas con movilidad reducida (PMR)
PTE.3	Estacionamiento indebido (coches, bicicletas, vehículos de movilidad personal, motos)
PTE.4	Mal uso de carriles exclusivos (por ejemplo, carril bus o carril bici)
PTE.5	Dificultad para encontrar plazas de estacionamiento
PTE.6	Falta de regulación de tráfico en intersecciones clave

Transporte Público (PTP)

Código	Descripción
PTP.1	Baja frecuencia del transporte público (autobús, metro, tren de cercanías)
PTP.2	Transporte público muy lleno o vacío
PTP.3	Paradas de transporte público lejos de los accesos a facultades
PTP.4	Retrasos frecuentes en el transporte público
PTP.5	Insuficiencia de rutas de transporte público
PTP.6	Mal estado de los vehículos de transporte público

Peatones (PP)

Código	Descripción
PP.1	Trazado irregular de los pasos de peatones
PP.2	Barreras de accesibilidad (señales, postes, mobiliario urbano, aceras estrechas)
PP.3	pasos de peatones sin visibilidad adecuada
PP.4	Semáforos con tiempos inadecuados para peatones
PP.5	Aceras en mal estado (grietas, baches, irregularidades)

Infraestructura (PI)

Código	Descripción
PI.1	Falta de conexión en el carril bici
PI.2	Señalización insuficiente o en mal estado
PI.3	Dificultad de maniobra para autobuses en ciertos giros
PI.4	Ausencia de zonas de descanso y mobiliario urbano
PI.5	Falta de iluminación en calles y zonas peatonales
PI.6	Falta de carriles exclusivos para autobuses
PI.7	Espacios públicos mal mantenidos

Medio Ambiente (PMA)

Código	Descripción
PMA.1	Niveles altos de ruido
PMA.2	Falta de sombra
PMA.3	Ausencia de áreas verdes
PMA.4	Presencia de residuos en las calles
PMA.5	Emisiones contaminantes de vehículos
PMA.6	Mal drenaje de aguas pluviales

En total, se catalogaron **82 problemáticas** en los cuatro campus evaluados. El **campus de Blasco Ibáñez** concentra la mayor cantidad de incidencias, con **49 problemáticas**, seguido de **Burjassot-Paterna** y **Ontinyent**, ambos con **12 problemáticas** cada uno, y finalmente **Tarongers** con **9 problemáticas**. Este reparto indica una mayor concentración de problemas en el campus de Blasco Ibáñez, lo cual podría deberse a su ubicación en una zona urbana densa y con alta afluencia de personas.

Problemáticas Catalogadas					
	Blasco Ibáñez	**Burjassot-Paterna**	**Ontinyent**	**Tarongers**	**Total**
PTE.1	5	0	0	0	5
PTE.2	2	0	2	0	4
PTE.3	9	0	1	1	11
PTE.4	2	0	0	3	5
PTE.5	8	0	0	0	8
PTE.6	1	0	1	0	2
PTP.1	0	0	0	0	0
PTP.2	0	0	0	1	1
PTP.3	0	0	0	0	0
PTP.4	0	0	0	0	0
PTP.5	0	0	0	0	0
PTP.6	0	0	0	0	0
PP.1	1	0	0	0	1
PP.2	10	0	1	1	12
PP.3	1	0	0	0	1
PP.4	0	0	0	0	0
PP.5	6	0	1	0	7
PI.1	0	1	0	0	1
PI.2	1	0	2	1	4
PI.3	0	0	0	0	0
PI.4	0	1	2	0	3
PI.5	1	1	0	0	2
PI.6	0	0	0	0	0

Problemáticas Catalogadas					
	Blasco Ibáñez	**Burjassot-Paterna**	**Ontinyent**	**Tarongers**	**Total**
PI.7	0	4	0	1	5
PMA.1	2	0	0	0	2
PMA.2	0	2	1	0	3
PMA.3	0	0	0	0	0
PMA.4	0	3	1	1	5
PMA.5	0	0	0	0	0
PMA.6	0	0	0	0	0
Total	**49**	**12**	**12**	**9**	**82**

Figura 147. Datos de las Problemáticas Catalogadas en los Viales Analizados

Fuente: Elaboración Propia

Tras recopilar y examinar los datos, se observó que las problemáticas más frecuentes están relacionadas con el Tráfico y Estacionamiento, especialmente en el campus de Blasco Ibáñez. La congestión vehicular, el estacionamiento indebido y la dificultad para encontrar plazas fueron incidencias comunes. Esto puede atribuirse a su ubicación en una zona urbana densa con alto flujo de vehículos y demanda de estacionamiento. La falta de plazas para personas con movilidad reducida también fue una preocupación identificada, lo que indica la necesidad de mejorar la accesibilidad y cumplir con las normativas de inclusión.

En cuanto a las problemáticas relacionadas con los Peatones, se identificaron barreras de accesibilidad y aceras en mal estado en varios campus. Obstáculos como señales, postes y mobiliario urbano mal ubicados dificultan el tránsito peatonal, afectando especialmente a personas con movilidad reducida. La presencia de aceras deterioradas aumenta el riesgo de accidentes y disminuye la comodidad de los usuarios. Estas situaciones resaltan la importancia de invertir en infraestructura peatonal adecuada y segura.

Las incidencias en la categoría de Infraestructura fueron notables, destacando la señalización insuficiente o en mal estado y el mantenimiento deficiente de espacios públicos. La falta de conexión en los carriles bici y la ausencia de zonas de descanso también fueron problemáticas señaladas. Estas deficiencias pueden afectar la eficiencia de la movilidad y la experiencia general de los usuarios en los campus, evidenciando la necesidad de mejoras en la planificación y mantenimiento de las infraestructuras existentes.

En el ámbito del Medio Ambiente, se detectaron problemáticas como la presencia de residuos en las calles y la falta de sombra en áreas peatonales. Estos factores no solo afectan la estética y limpieza de los campus, sino que también influyen en el confort y bienestar de la comunidad universitaria. La implementación de medidas para mejorar la gestión de residuos y aumentar las áreas verdes contribuiría a un entorno más saludable y agradable.

Aunque las problemáticas relacionadas con el Transporte Público fueron menos frecuentes, se identificaron incidencias como vehículos de transporte público muy llenos en algunos campus. Esto

puede afectar la calidad del servicio y disuadir a los usuarios de utilizar medios de transporte más sostenibles. Evaluar y ajustar la oferta de transporte público según la demanda puede mejorar su eficiencia y aceptación entre la comunidad universitaria.

En general, se observó que los campus ubicados en zonas urbanas más densas presentan un mayor número de problemáticas, especialmente en aspectos de tráfico y accesibilidad peatonal. Por otro lado, los campus más alejados o con menor densidad urbana enfrentan desafíos relacionados con el mantenimiento de infraestructuras y aspectos ambientales. Esta variabilidad indica que las soluciones deben ser adaptadas a las características y necesidades específicas de cada campus.

La colaboración entre la Universitat, las autoridades locales y la comunidad universitaria es fundamental para abordar estos desafíos. Al implementar soluciones adaptadas a las necesidades de cada campus y fomentar la participación activa de todos los involucrados, se puede avanzar hacia un entorno universitario más seguro, accesible y sostenible para todos.

4.3 Entrevistas a Entes Implicados

En este apartado se detallan las entrevistas realizadas a los diferentes actores clave involucrados en la movilidad dentro de la Universitat de València. Con el objetivo de obtener una visión comprensiva y diversa, se llevaron a cabo entrevistas con los Decanos de las facultades, el Rectorado de la Universitat, la Comisión de Sostenibilidad, diversos grupos de estudiantes y cualquier otra persona interesada en participar.

Las entrevistas se estructuraron en torno a una serie de preguntas diseñadas para captar tanto la situación actual como las percepciones y propuestas para mejorar la movilidad en el campus. Las preguntas se dividieron en seis categorías principales:

1. Caracterización de la Movilidad: Se indagó sobre la movilidad de estudiantes y personal, analizando aspectos como el uso de transporte público (tren, tranvía, metro, autobuses urbanos e interurbanos), tiempos de viaje, transbordos, tarifas, movilidad ciclista y de vehículos de movilidad personal (VMP), accesibilidad universal, movilidad peatonal, uso de vehículos privados y la posible transición hacia vehículos eléctricos, así como iniciativas de coche compartido y carsharing.
2. Problemas y Puntos Críticos: Se exploraron las principales dificultades observadas, tales como la movilidad de personas que residen fuera de València, el desplazamiento entre campus, problemas de seguridad vial y el desequilibrio entre la oferta y la demanda de transporte.
3. Participación en Políticas de Movilidad Sostenible: Se preguntó sobre la implicación del campus en las políticas de movilidad sostenible promovidas por la Universitat, así como sobre iniciativas propias para fomentar la movilidad blanda dentro del campus.
4. Canales de Comunicación para Opiniones y Sugerencias: Se investigó qué canales utiliza el campus para que estudiantes y trabajadores expresen sus opiniones y sugerencias sobre movilidad, si estos canales son promovidos adecuadamente y si la información recopilada se transmite a los organismos competentes como el Ayuntamiento, la Comunidad Autónoma, EMT, Renfe, entre otros. Además, se planteó la posibilidad de crear nuevos canales en caso de que no existieran.
5. Ideas para una Movilidad Más Sostenible, Agradable y Eficiente: Se solicitó a los entrevistados que propusieran ideas para mejorar diversos aspectos de la movilidad en el campus, incluyendo la movilidad peatonal y la accesibilidad universal, la movilidad ciclista y VMP, el transporte público, el uso de vehículos privados, las iniciativas de coche compartido y las infraestructuras necesarias.
6. Expectativas del Plan de Movilidad para el Campus: Finalmente, se preguntó sobre las metas y expectativas que los entrevistados tienen respecto al Plan de Movilidad, buscando entender qué se espera lograr con su implementación.

Participantes de las Entrevistas

- Decanos de las Facultades: Proporcionaron perspectivas desde la gestión académica y administrativa de cada facultad, identificando necesidades específicas y proponiendo soluciones adaptadas a sus contextos particulares.
- Comisión de Sostenibilidad: Ofreció insights sobre las iniciativas sostenibles ya en marcha y posibles nuevas acciones para fomentar una movilidad más ecológica y responsable. Aportó una visión global de las políticas institucionales y las estrategias a largo plazo para mejorar la movilidad dentro de toda la Universitat.
- Grupos de Estudiantes: Representaron las voces de los estudiantes, destacando sus experiencias diarias y sugerencias para hacer la movilidad más accesible y eficiente desde su perspectiva.
- Otros Participantes: Incluyeron personal administrativo, investigadores y cualquier otro miembro de la comunidad universitaria interesado en contribuir al diálogo sobre movilidad.

Las entrevistas realizadas han permitido recoger una amplia gama de opiniones y propuestas que serán fundamentales para la elaboración y ejecución del Plan de Movilidad de la Universitat de València. Este enfoque inclusivo asegura que las soluciones adoptadas sean integrales, sostenibles y alineadas con las necesidades de toda la comunidad universitaria.

Para ofrecer una visión más detallada de las ideas y propuestas surgidas durante las entrevistas, se ha incluido un Anexo de Trabajo de Campo que compila las principales conclusiones y recomendaciones de los participantes. Este anexo contiene resúmenes de las respuestas proporcionadas por cada grupo de entrevistados, destacando las tendencias comunes, las preocupaciones específicas y las innovaciones sugeridas para mejorar la movilidad en el campus. De esta manera, se facilita el acceso a la información cualitativa recogida, permitiendo una referencia más exhaustiva para los responsables de la planificación y ejecución del Plan de Movilidad.

4.4 Políticas de transporte

A lo largo de los años, la *Universitat de València* ha implementado políticas de movilidad innovadoras para demostrar su compromiso con la sostenibilidad y la calidad del transporte dentro de su comunidad universitaria. Desde sus inicios, la institución ha investigado minuciosamente los desplazamientos de estudiantes y empleados, evaluando su impacto en el medio ambiente y buscando formas de mejorar la eficiencia.

Se llevó a cabo un primer estudio sobre la movilidad en 2006, y posteriormente se llevaron a cabo estudios más pequeños entre 2011 y 2017, que analizaron cómo cambiaron los métodos de transporte hacia el campus universitario utilizando datos de automatrícula. En 2018 se elaboró un Estudio para un Plan de Movilidad Sostenible pero nunca se aprobó un Plan.

En el año 2014, la *Universitat de València* presentó *Evomobile*, un *Living-Lab* de movilidad sostenible galardonado por el ENoLL (European Network of Living Labs). *Evomobile* nació con el objetivo de promover los medios de transporte sostenibles en la comunidad universitaria, destacando iniciativas como el *carpooling*, el alquiler de motos eléctricas con recarga gratuita y el proyecto "Bici solidaria". Este último ha lanzado un servicio innovador de talleres de bicicletas móviles entre campus, que sirve como una prueba de concepto para nuevas tecnologías y modelos de negocio en movilidad sostenible.

Figura 148. Logo de Evomobile

Además, la *Universitat de València* ha desarrollado una plataforma web dedicada donde activamente promueve alternativas de movilidad como el transporte público, el uso de bicicletas y el coche compartido. Esta iniciativa incluye colaboraciones con el Ajuntament de València para facilitar el transporte compartido entre los miembros de la comunidad universitaria.



Figura 149. Web de la Universitat de València para promover el transporte sostenible

En 2020, el Vicerrectorado de Igualdad, Diversidad y Sostenibilidad impulsó la creación de la Mesa de Movilidad, con el objetivo de reformar el modelo de movilidad universitaria hacia prácticas más sostenibles. Esta Mesa está encargada de elaborar un Plan de Movilidad integral que abarque normativas y directrices para optimizar los desplazamientos dentro de los distintos campus y localizaciones dispersas de la *Universitat de València*. Pero en realidad nunca se constituyó.

Aparte de estas políticas estructurales, la *Universitat de València* organiza eventos y actividades regulares que fomentan la movilidad sostenible, como el evento "*Movilidad Sostenible Universitat de València 2024*". Estas iniciativas incluyen recorridos en bicicleta por los tres campus universitarios, que tienen como objetivo promover el uso de bicicletas de manera recreativa y cotidiana, así como enseñar sobre los beneficios que tienen para la salud y el medio ambiente.



Figura 150. Evento organizado por la Universitat de València para promover la movilidad sostenible

En resumen, la *Universitat de València* sigue transformando sus políticas de transporte hacia enfoques más ecológicos, adaptándose a los desafíos actuales y promoviendo activamente opciones de transporte que beneficien tanto a la comunidad universitaria como al entorno urbano.

5 Oferta de transporte

5.1 Movilidad peatonal y accesos

En el presente apartado se describen los accesos a los campus y las características de la movilidad peatonal.

5.1.1 Campus de Tarongers

5.1.1.1 Caracterización de la movilidad peatonal

En cuanto al viario aledaño a las facultades que componen el campus, se trata de una red viaria planificada, consolidada y generalmente en buen estado y accesible. En las vías más amplias, como es Av. dels Tarongers o c/ Ramon Llull, se facilita el tránsito de personas mediante isletas intermedias.

No obstante, se encuentran algunas deficiencias como es en Av. dels Tarongers, donde el paso de peatones se sitúa al mismo nivel que las vías de MetroValencia. La falta de mantenimiento de la vegetación urbana y el defecto de diseño en los pasos de peatones ("zigzagueo") permite que los peatones atraviesen las vías del tranvía siguiendo líneas de deseo y sin atender al riesgo que esto conlleva (retraso del servicio de transporte, atascos, atropellos, mayor deterioro de las infraestructuras y mobiliario urbano, etc.)

Por otro lado, las inmediaciones del campus son amplias, ajardinadas y cuentan con mobiliario urbano, por lo que tienen buen funcionamiento como zonas de estancia y esparcimiento y para el tránsito de personas.

5.1.1.2 Facultades de Magisterio y Ciencias Sociales

El conjunto edificatorio cuenta con seis accesos peatonales y uno destinado al tráfico rodado:

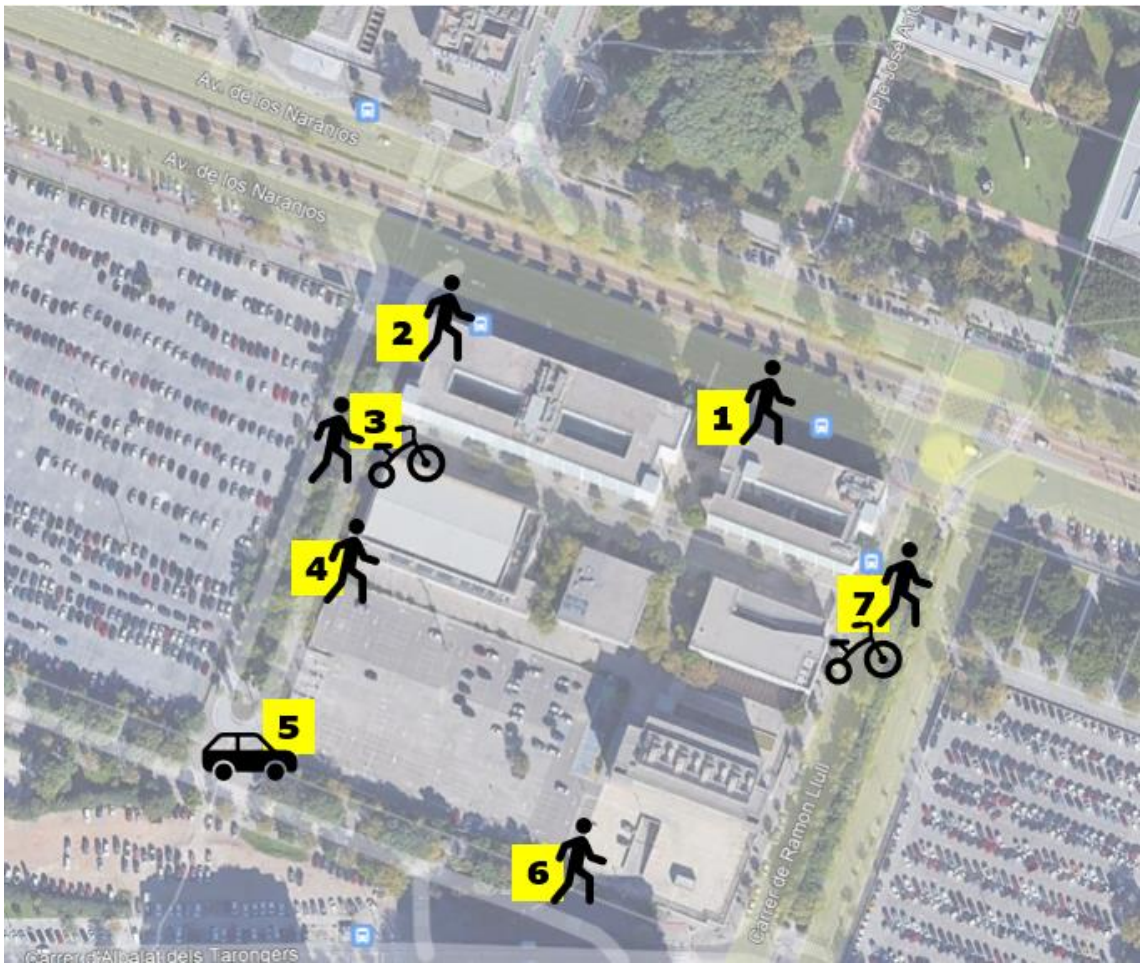


Figura 151. Acceso a Facultades de Magisterio y Ciencias Sociales. Fuente: elaboración propia

1. Al norte, se da acceso peatonal al recinto desde Av. Tarongers, que dispone de carril bici, parada de autobús y estación de bicicleta pública.
2. Al norooeste, entre el conjunto edificatorio y el parking, hay un acceso peatonal a la Facultad.
3. Junto al acceso anterior, se encuentra un acceso peatonal, ciclista y de vehículos de emergencias al interior del recinto, que dispone de aparcabicis. La presencia de carril bici en Av. Tarongers, facilita la movilidad ciclista.
4. En el límite oeste, mediante un acceso secundario, se puede acceder peatonalmente a las inmediaciones entre el Pabellón de Educación Física y el aparcamiento.
5. Al Suroeste, se sitúa la entrada y salida del tráfico rodado al parking del recinto. Cuenta con dos carriles de entrada y de salida y sus correspondientes barreras para la restricción de vehículos.
6. Al sur, se encuentra un acceso peatonal al parking. No se identifica el acceso de bicicletas.

7. Al este, desde c/ Ramon Llull, se da acceso peatonal, ciclista y a vehículos autorizados y de emergencias. Cuenta con aparcabicis en el interior y parada de autobús en el entorno inmediato.

5.1.1.3 Facultades de Derecho y Economía

Dado que los edificios de esta zona y sus espacios interbloque no están cercados, es posible acceder peatonalmente y en bicicleta desde el viario interior y circundante, ya que se dispone de carril bici, paradas de metro, autobús y estación de bicicleta pública. Se cuenta con aparcabicis.

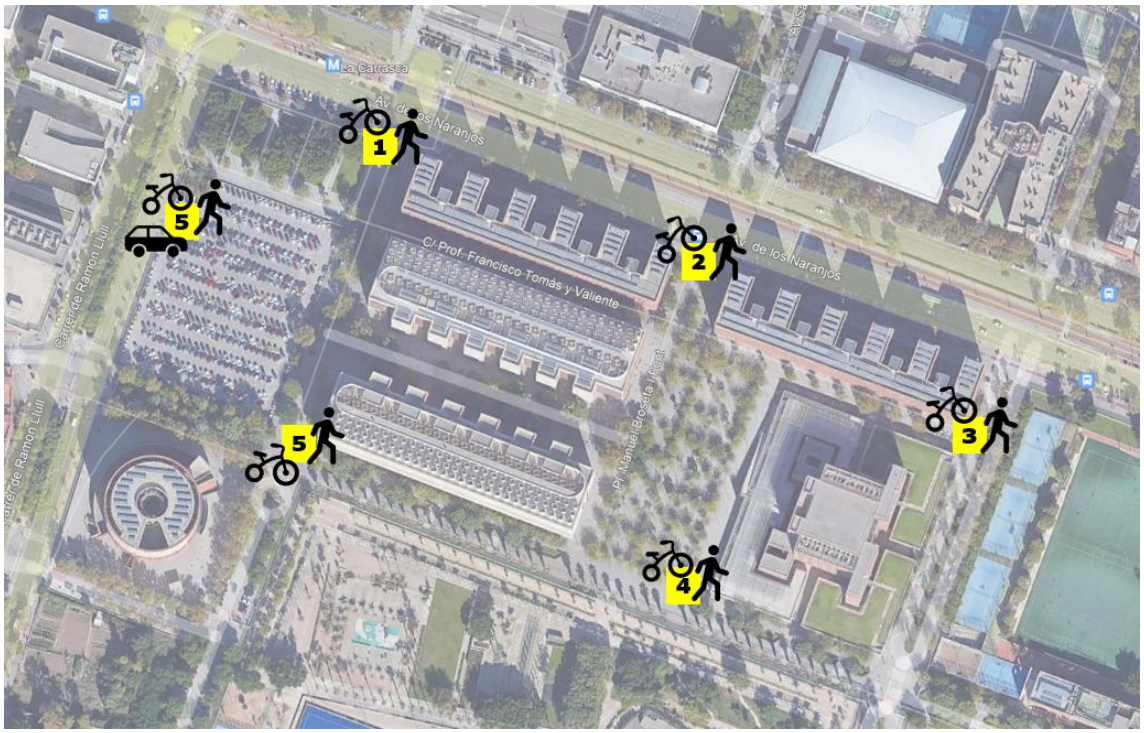


Figura 152. Acceso a Facultades de Derecho y Economía. Fuente: elaboración propia

El acceso de vehículos motorizados puede realizarse desde c/ Profesor Ernest Lluch y c/ d'Albalat dels Tarongers de forma restringida al parking subterráneo, o bien desde c/Ramon Llull al parking en libre en superficie, aunque se accede en moto de forma irregular a los espacios peatonales cuando solo está permitido el paso de vehículos de emergencias.

5.1.1.4 Zona deportiva

Tiene cinco accesos, de los cuales solo uno de ellos es completamente peatonal.



Figura 153. Acceso a Zona Deportiva. Fuente: elaboración propia

1. Al oeste, en c/ Profesor Ernest Lluch, se halla un acceso a vehículos motorizados, con entrada y salida restringidas.
2. En el límite sur, se dispone de tres accesos peatonales con escaleras y rampa al edificio de Servicio de Deportes.
3. Al sureste, en la intersección entre Carrer d'Albalat dels Tarongers y c/ Jesús Martínez, el acceso está restringido al tráfico rodado
4. En c/ Jesús Martínez, a la altura de las canchas de baloncesto, se dispone de otro acceso para tráfico rodado, aunque parece no estar en uso.
5. El parking de uso libre está delimitado por el norte por Av. de los Naranjos, y por el sur, por las vías de Metro; por lo que su acceso solo es posible por Av. de los Naranjos, tanto para tráfico rodado (entrada y salida) como peatonal.

5.1.1.5 Centro de Formación y Calidad Manuel Sanchís Guarner y Edificio Beatriu Civera

Este conjunto edificatorio dispone de tres accesos:

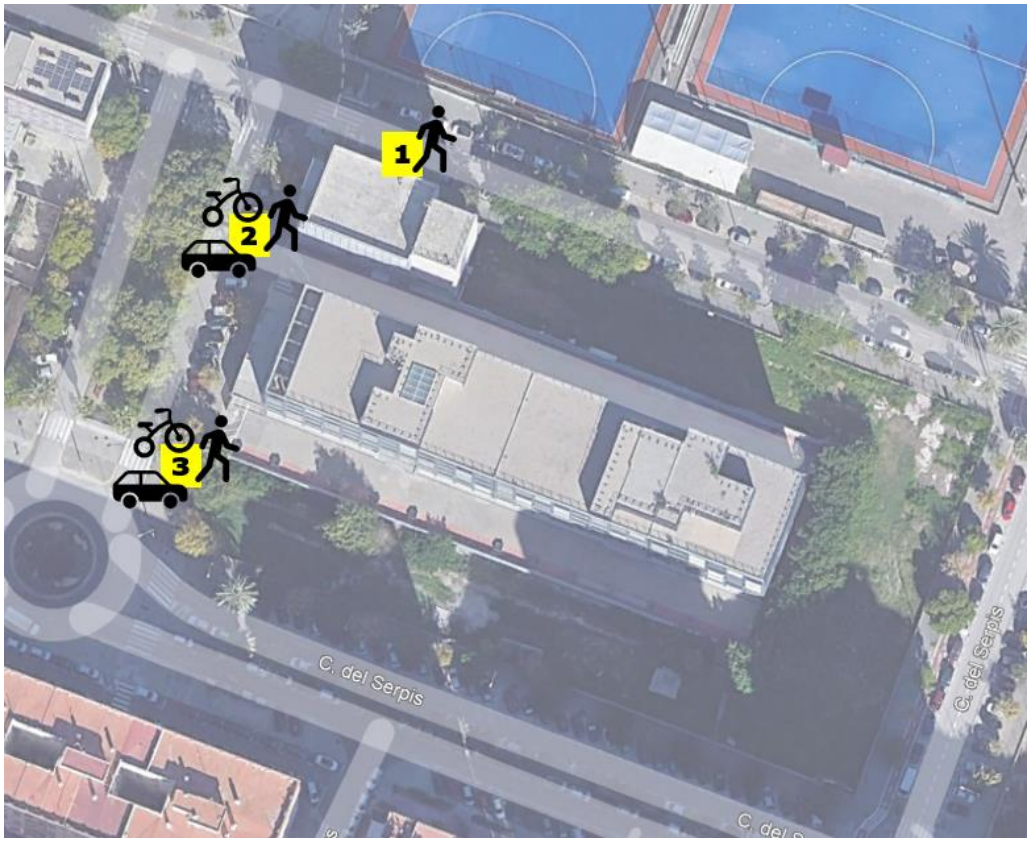


Figura 154. Acceso a centro de Formación y Calidad Manuel Sanchís y Edificio Beatriu Civera. Fuente: elaboración propia

1. Al norte, desde Camino del Cabanyal, se encuentra un acceso peatonal y accesible al Centro de Formación y Calidad Manuel Sanchís Guarner.
2. En la esquina noroeste, colindando con la zona verde situada entre estas dependencias y la Residencia de Estudiantes, se encuentra la salida del parking subterráneo del edificio Beatriu Civera y se permite el acceso peatonal y ciclista al recinto, contando con aparcabicis.
3. En la esquina suroeste, se encuentra la entrada del parking subterráneo del edificio Beatriu Civera y se permite el acceso peatonal y ciclista al recinto, contando con aparcabicis.

5.1.2 Campus de Blasco Ibáñez

5.1.2.1 Caracterización de la movilidad peatonal

El campus está plenamente inserto y consolidado en la trama urbana de València. En general es muy favorable a la movilidad peatonal: se encuentra en buen estado, es accesible y cuenta con espacios de sombra. Sin embargo, ocurren estrechamientos de acera debido al carril bici y al encuentro de barreras arquitectónicas como árboles y luminarias en algunos puntos y obstáculos protagonizados por motos aparcadas de forma irregular.

La combinación de la movilidad peatonal con otros modos de transporte es posible gracias a la ubicación cercana de carril bici, estaciones de Valenbisi, aparcabicis y paradas de autobús y metro.

En cuanto a la movilidad en el interior del campus, el espacio estancial y de paso peatonal es menor a causa de disponer de menor superficie.

5.1.2.2 Rectorado y Facultad de Medicina y Odontología

Este conjunto de edificios cuenta con 5 accesos, de los cuales solo uno de ellos permite el acceso de tráfico motorizado.

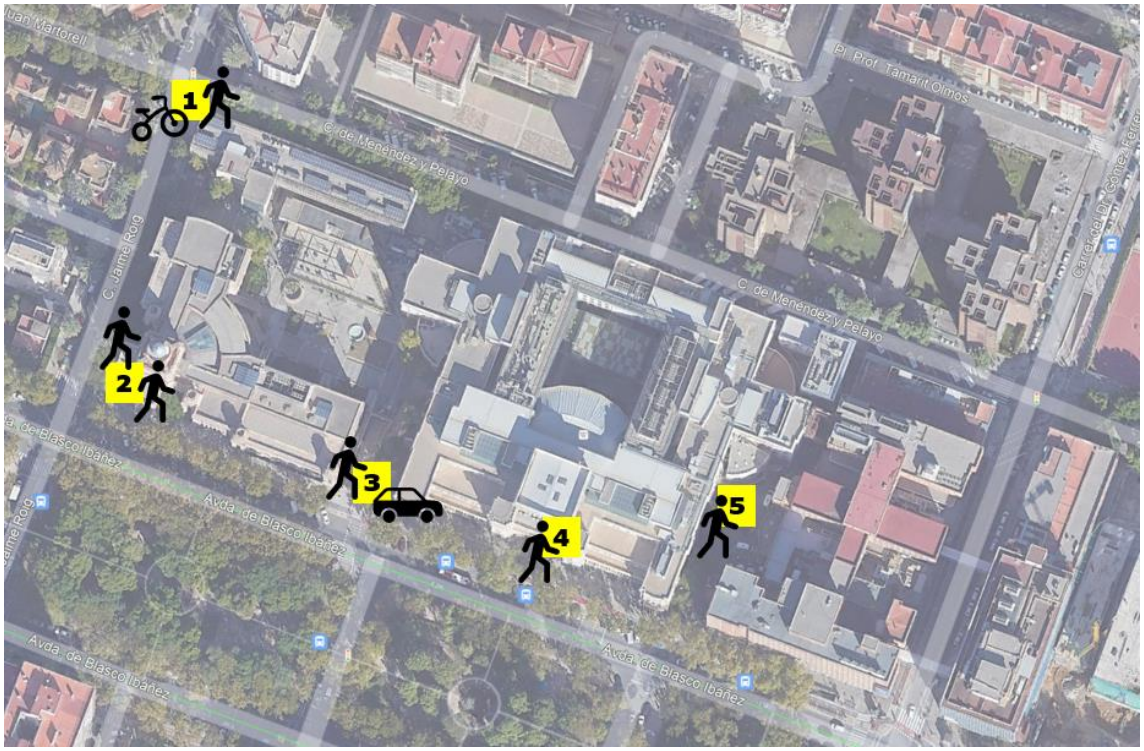


Figura 155. Acceso a Facultades de Medicina y Odontología y Rectorado. Fuente: elaboración propia

1. En la esquina situada al noroeste, en la c/Jaime Roig, se da acceso exclusivamente peatonal y ciclista al recinto. La acera es ancha, pero se encuentra en estado mejorable y el paso de peatones más próximo no cuenta con pavimento podotáctil.
2. En la esquina suroeste, coincidiendo con la intersección entre c/Jaime Roig y Av. Blasco Ibáñez, se encuentran dos accesos peatonales al Rectorado mediante escaleras y montacargas. Cuentan con aparcabicis y estación de bicicleta pública, además de carril bici en Av. Blasco Ibáñez.
3. En el límite sur, se da acceso y salida de tráfico rodado al parking subterráneo y acceso peatonal y ciclista al recinto desde una puerta contigua. Cuenta con aparcabicis en el interior y aparcamiento para personas con movilidad reducida y para carga y descarga.
4. Al sueste, en Av. Blasco Ibáñez, se da acceso peatonal mediante escaleras a la Facultad de Medicina y Odontología, no adaptado a personas con movilidad reducida. Cuenta con aparcabicis a ambos lados.

5. En el espacio interbloque situado entre la Facultad y el Hospital Clínico, se da acceso peatonal mediante escaleras y cuenta con aparcamiento de bicicletas. El acceso motorizado está restringido mediante barrera y solo se permite a vehículos de emergencias.

5.1.2.3 Facultad de Fisioterapia, Pabellón Deportivo y pistas

El conjunto dispone de 6 accesos:

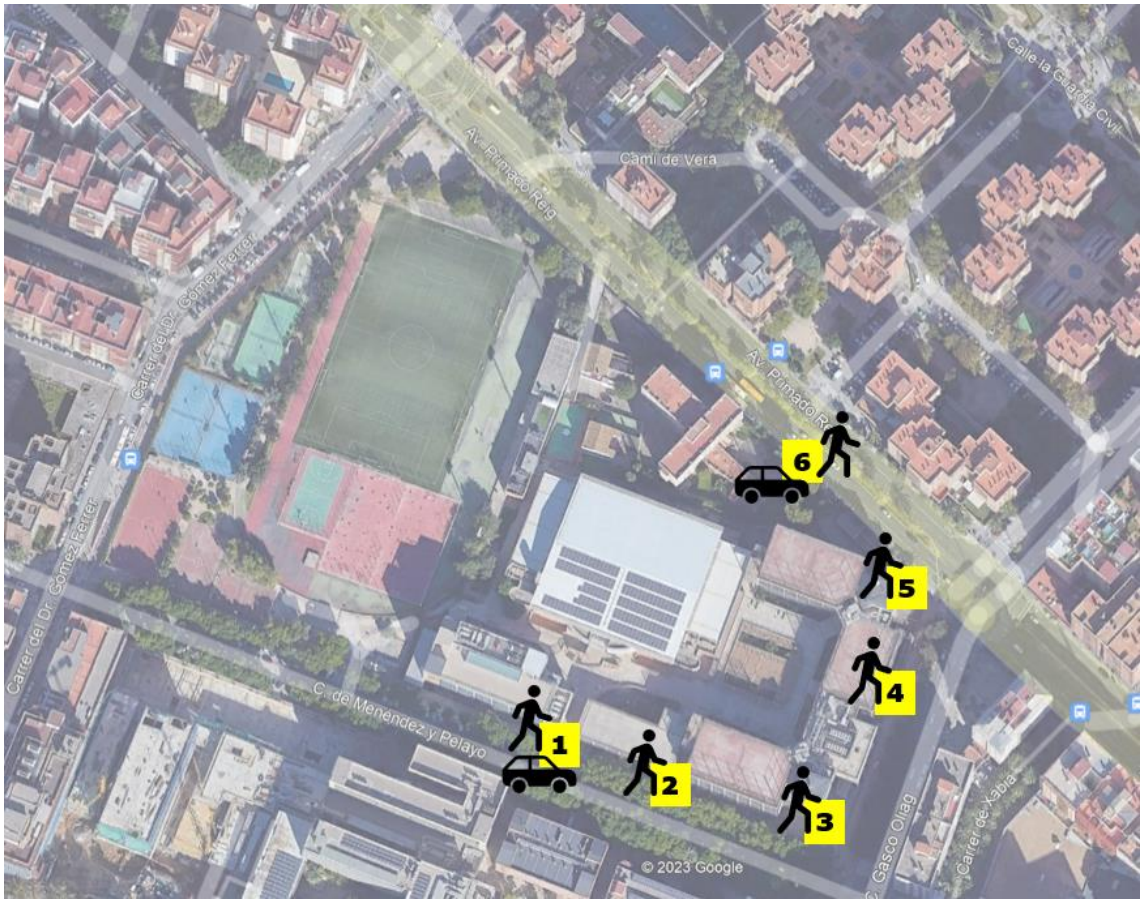


Figura 156. Acceso a Facultades de Fisioterapia, Pabellón Deportivo y Pistas. Fuente: elaboración propia

1. En el límite sur, desde c/Menéndez y Pelayo, se encuentran dos entradas peatonales que dan acceso a la Facultad de Enfermería y Podología y al pabellón deportivo, y por otro lado, una entrada y salida de vehículos motorizados, dando acceso al parking subterráneo del Pabellón Deportivo, restringido mediante barreras.
2. A escasos metros a la derecha de esta entrada, se encuentra un acceso peatonal restringido a personal autorizado.
3. En el encuentro entre c/Gasco Oliag y c/Menéndez y Pelayo, se encuentra el acceso peatonal principal a la Facultad de Ciencias de Actividad Física y Deporte y Facultad de Fisioterapia.
4. En el vértice noreste, se ubica el acceso peatonal secundario a la Facultad de Fisioterapia. Dispone de carril bici y estación de bicicleta pública Valenbisi.

5. Hay también una puerta de acceso peatonal restringido a personal autorizado.
6. En Av. Primado Reig, se localiza una entrada peatonal y entrada y salida de vehículos al parking subterráneo.

5.1.2.4 Psicología, Clínica Odontológica, Aularios I y III y CM. Lluís Vives

El conjunto cuenta con 9 accesos:

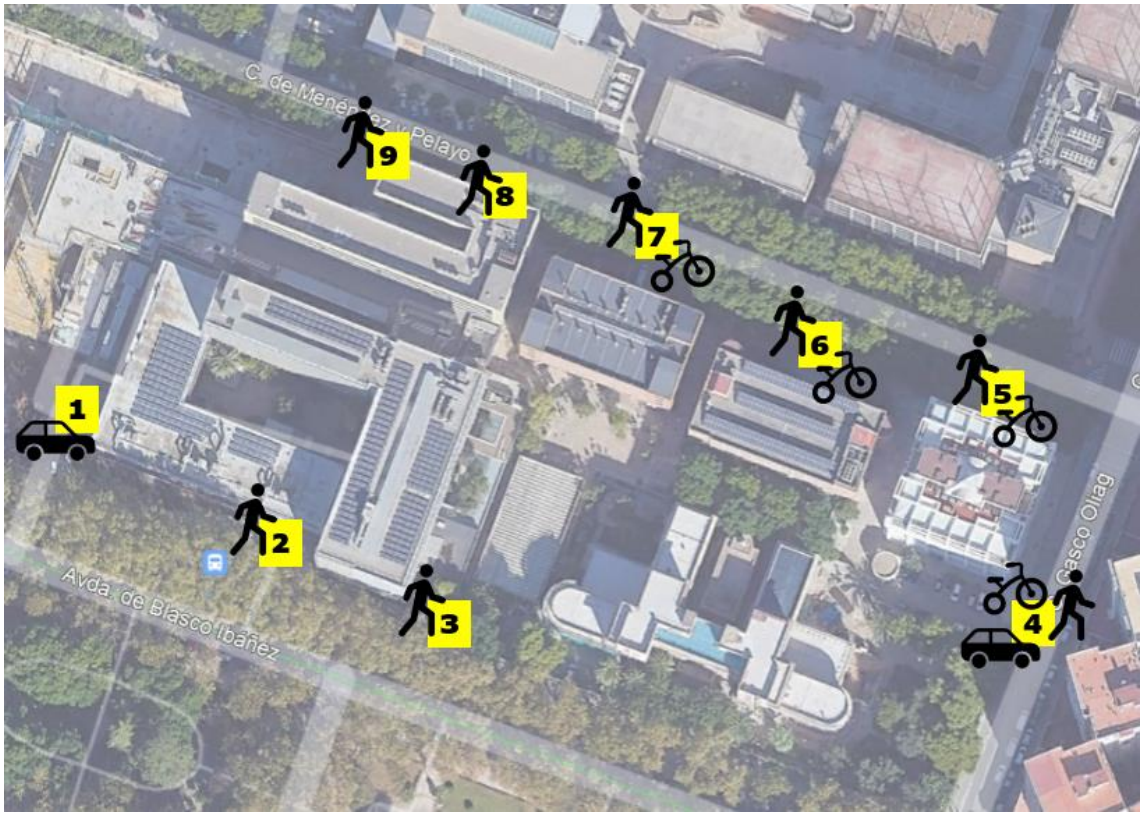


Figura 157. Acceso a Facultades de Psicología, Clínica y Aularios. Fuente: elaboración propia

1. Al suroeste, en c/Dr. Gómez Ferrer, se ubica el acceso a vehículos motorizados.
2. Al sur, en Av. Blasco Ibáñez, se localiza la entrada principal de la Facultad de Psicología, que cuenta con aparcabicis en su interior y rampa destinadas a personas con movilidad reducida.
3. En la misma calle, hacia el este, se dispone de un acceso peatonal delimitado por vegetación.
4. En el límite este, se encuentra un acceso peatonal y otro de tráfico motorizado restringido a personal autorizado mediante barrera.
5. Al norte, se localizan 5 accesos peatonales desde c/Menéndez y Pelayo, con aparcabicis en el interior del recinto: a la Clínica de Odontología, al Aulario III, al Aulario III y dos entradas peatonales a la Facultad de Logopedia y Psicología. Solo dos de ellas son 100% accesibles. La acera está en estado normal, cuenta con carril bici, rebaje en pasos de peatones, estación de bicicleta pública y paradas de autobús.

5.1.2.5 *Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación, Facultad de Geografía e Historia y Biblioteca Joan Reglà.*

Tiene 5 accesos, todos ellos peatonales:

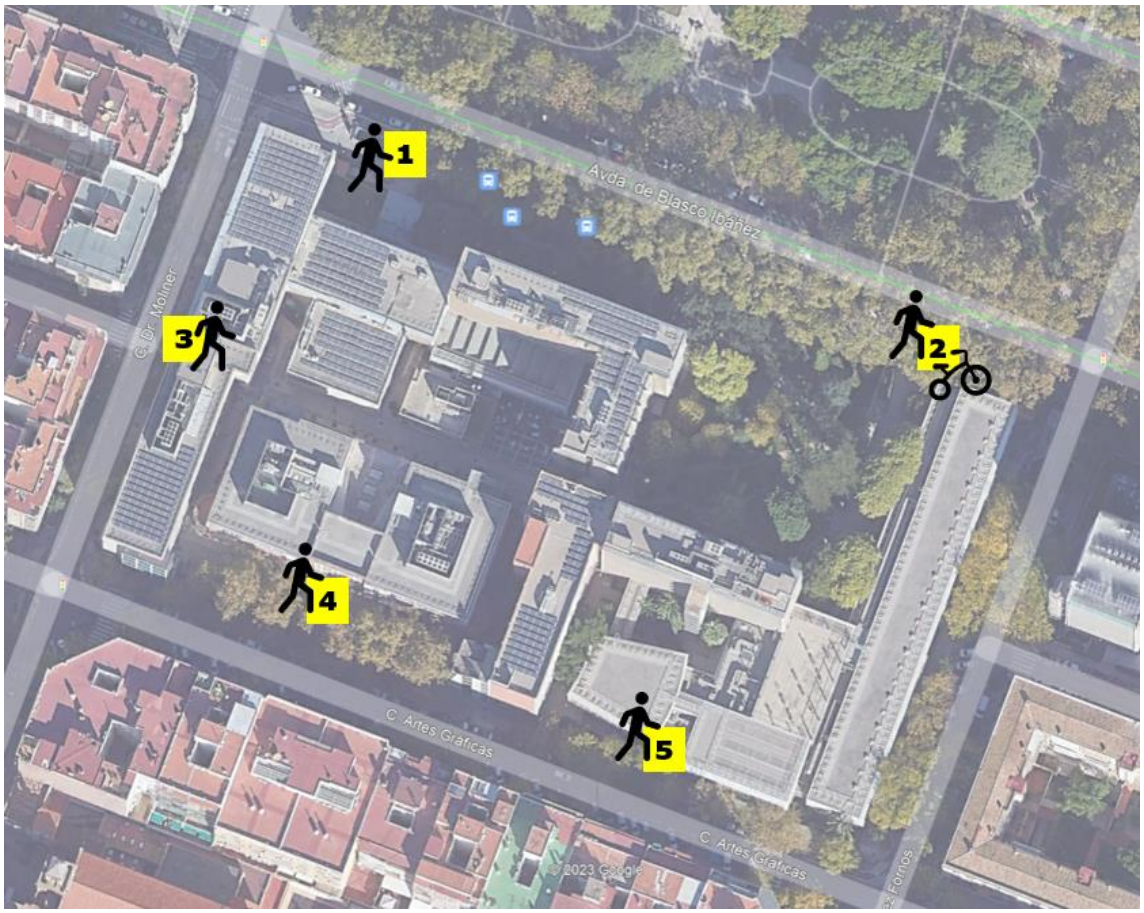


Figura 158. Acceso a Facultades de Filosofía, Ciencias de la Educación y Geografía e Historia. Fuente: elaboración propia

1. Al norte, desde Av. Blasco Ibáñez, se encuentra el acceso principal a la Facultad de Geografía e Historia. El acceso al edificio es peatonal, pero se facilita la llegada hasta él también en bicicleta y transporte público, disponiendo de carril bici, una estación de bicicleta pública -Valenbisi-, aparcabicis, estación de metro -*Facultats*- y parada de autobús. La acera está en buen estado, pero el paso de peatones inmediato al edificio no cuenta con pavimento podotáctil ni hay aparcamiento PMR próximo.
2. Al noreste, dando paso a la Facultad de Filosofía, se permite el acceso peatonal y ciclista al recinto. Hay aparcabicis tanto dentro como fuera del recinto.
3. Al Oeste, desde c/Dr. Moliner, se da acceso al Aulario. La entrada del edificio se encuentra a la misma cota que la calle para facilitar la accesibilidad de personas con movilidad reducida.
4. Al suroeste, se da acceso peatonal y de vehículos de emergencias a la Biblioteca Joan Reglà
5. Al sureste, se encuentra una salida de emergencia hacia la calle Artes Gráficas.

5.1.2.6 Facultad de Filología, Traducción y Comunicación

Esta facultad cuenta con un solo acceso principal desde la Av. Blasco Ibañez, de carácter peatonal y ciclista.

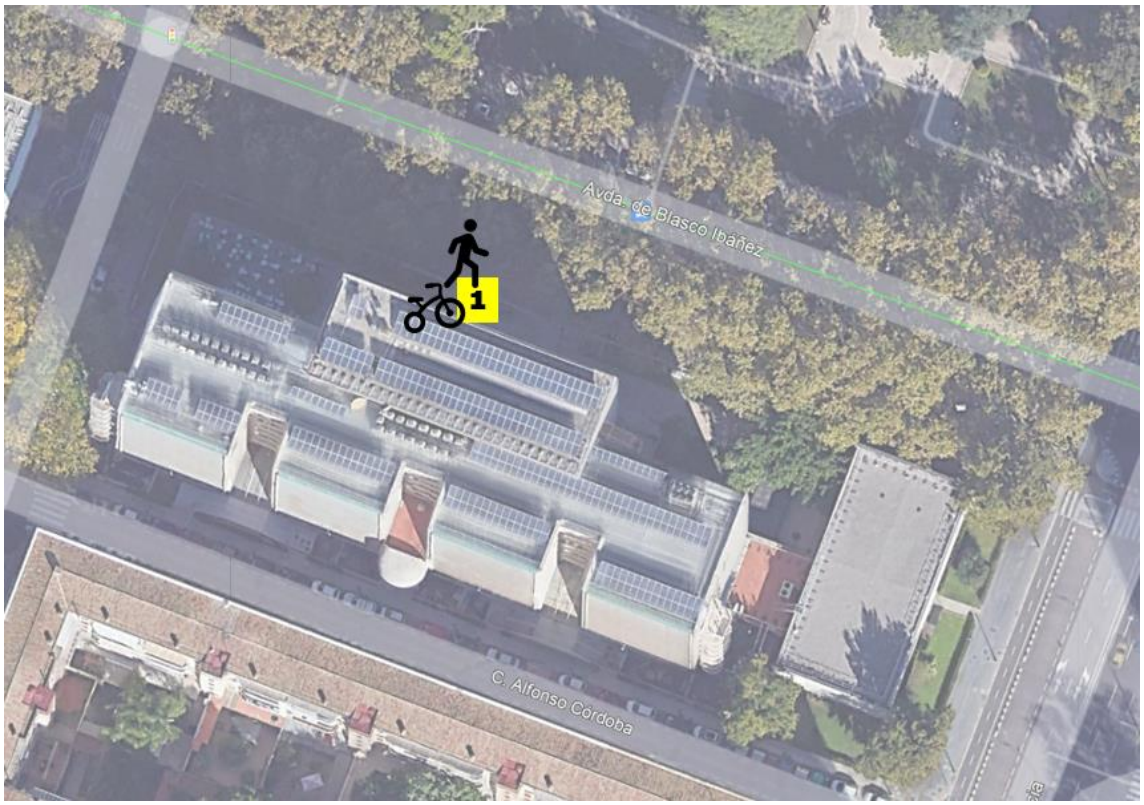


Figura 159. Acceso a Facultad de Filología, Traducción y Comunicación. Fuente: elaboración propia

El viario desde el que se da acceso, cuenta con rampa, estacionamiento reservado a carga y descarga, conectividad con el carril bici, estación de bicicletas públicas Valenbisi, aparcabicis -tanto dentro del recinto de la facultad como fuera- y parada de autobús. La parte trasera del edificio cuenta con al menos 6 salidas de emergencia hacia la c/ Alfonso Córdoba.

5.1.3 Campus de Burjassot-Paterna

5.1.3.1 Caracterización de la movilidad peatonal

El espacio peatonal que rodea al campus se considera generalmente adecuado y accesible, salvo por la falta de sombra en algunos puntos y la ubicación de pasos de peatones sobre las vías del tranvía, sin apenas protección y realizando un "zigzagueo", como en c/Catedrático Agustín Escardino Benlloch; o falta de pasos de peatones en aceras por las que se da acceso a vehículos motorizados.

En cuanto a la movilidad peatonal en el interior del campus, el espacio está concebido para el paso y estancia de personas, por lo que dispone de amplias aceras, asientos, vegetación y un diseño agradable. En las zonas de aparcamiento en superficie, parte de las aceras son ocupadas por vehículos, reduciendo el espacio de paso.

5.1.3.2 Parc Científic

Tiene 3 accesos:

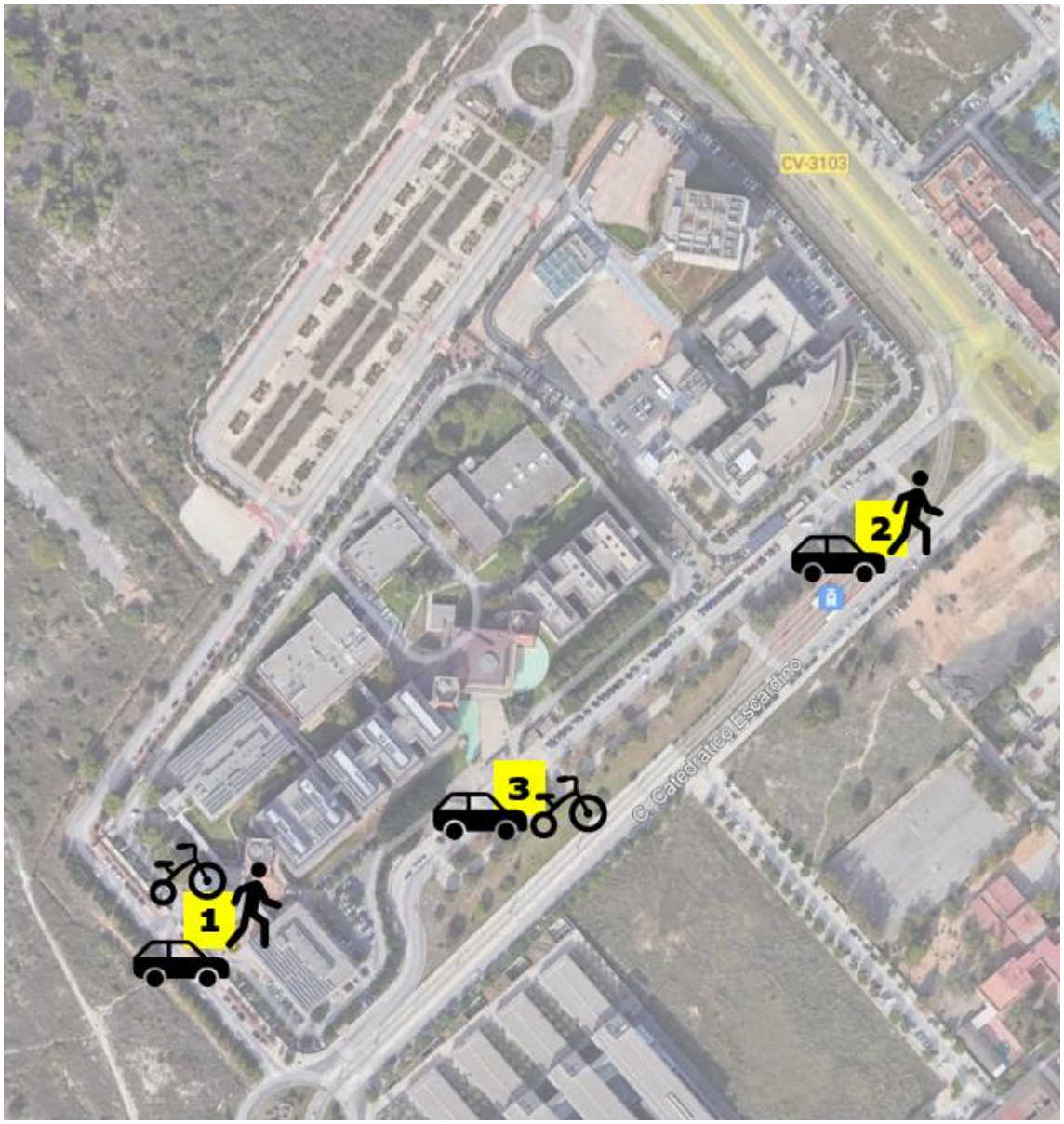


Figura 160. Acceso a Parque Científico. Fuente: elaboración propia

1. Compuesto por dos entradas a vehículos motorizados y una entrada peatonal, se dispone en torno a c/Catedrático José Beltrán.

2. Desde la c/ Catedrático Escardino, al este, tiene lugar el acceso principal al Parque Científico, disponiendo de entrada y salida para tráfico rodado, aunque restringido mediante barrera, y accesibilidad peatonal. Dentro del recinto existen plazas de aparcamiento destinadas a personas con movilidad reducida.

3. En la c/ Catedrático Escardino, al sur, tiene lugar la salida de vehículos del parking del recinto. Se dispone de aparcabicis.

5.1.3.3 Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE)

Esta cuenta con tres accesos:



Figura 161. Acceso a ETSE. Fuente: elaboración propia

1. Una entrada peatonal desde de la Universitat en esquina con c/ Catedrático Escardino, tratándose de la entrada principal del edificio. Se encuentra a la misma cota que la acera desde la que se da acceso y cuenta con pavimento accesible y en buen estado. Frente a la entrada solo se permite el aparcamiento de vehículos autorizados. No se identifica la prohibición o no del acceso ciclista.
2. Salida de vehículos motorizados y acceso peatonal para personal autorizado en de la Universitat en esquina con c/ Ingeniero Julio Cervera. Cuenta con un badén reductor de velocidad y señal vertical R-2 ("STOP") en el interior, señal vertical R-101 ("Prohibido pasar") en el exterior.

3. Entrada y salida de vehículos en c/ Ingeniero Julio Cervera, con rebaje de acera y estado normal de conservación. En su interior, tiene la señal R-1 ("Ceda el paso") para la salida de vehículos. Se puede acceder peatonalmente al parking.

5.1.3.4 Facultades de Ciencias

La agrupación de las facultades de ciencias -Física, Química, Matemáticas, Ciencias Biológicas, la Biblioteca de Ciencias Eduard Boscà-, el Edificio de Investigación Jerónimo Muñoz y el Museo de Historia de la U.V. tiene 5 accesos:



Figura 162. Acceso a Facultades de Ciencias. Fuente: elaboración propia

1. En el vértice noroeste del entorno, desde c/ Dr Moliner, se da acceso peatonal al Edificio de Investigación Jerónimo Muñoz y a las zonas verdes del campus, gracias a un pasadizo. También se encuentra la salida de vehículos motorizados del parking interior, restringido a personal autorizado.
2. En el límite norte se ubica la entrada principal del campus. Se permite el acceso peatonal y ciclista mientras se prohíbe el acceso motorizado mediante bolardos. Cuenta con estación de Metro -*Vicent Andrés Estellés*- y carril bici.

3. En el vértice noreste, coincidiendo con la intersección entre c/ Dr. Moliner y Av. Vicent Andrés Estellés, existe un acceso peatonal y ciclista y prohibición de acceso a vehículos motorizados, salvo emergencias.
4. En la esquina sureste del ámbito, en c/ Dr. Moliner, se dispone de acceso exclusivamente peatonal, pero su encuentro con un paso de peatones hacia las vías del tranvía provoca que estas sean atravesadas por los transeúntes, con el riesgo que esto conlleva.
5. Por último, en el vértice suroeste, se encuentra la entrada al parking, cuyo acceso está restringido a personal autorizado.

5.1.3.5 Facultad de Farmacia

Esta cuenta con 6 accesos: 3 peatonales y 3 de vehículos. Siguiendo el sentido de las agujas del reloj, se describen a continuación.



Figura 163. Acceso a Facultad de Farmacia. Fuente: elaboración propia

1. En el límite norte, se encuentra un acceso de vehículos desde c/ Teodoro Llorente al parking de la facultad. Tiene restricción con barrera para el acceso exclusivo de vehículos

autorizados. No se identifica la entrada de bicicletas, pese a la presencia de carril bici en la calle.

2. Al este, al límite con c/Hernán Cortés, se encuentra un acceso exclusivo de vehículos. No tiene barrera, por lo que se considera de acceso libre. No se identifica el acceso de bicicletas, pese al paso del carril bici.
3. Al sureste, se identifica un acceso desde c/Hernán Cortés exclusivamente peatonal que conecta con el aparcamiento.
4. Al sureste, haciendo esquina entre la C/Hernán Cortés y Av. Vicent Andrés Estellés, se encuentra el acceso principal a la facultad. Se permite el acceso peatonal, pero cuenta con aparcabicis en la entrada al edificio y bolardos para impedir el acceso de vehículos motorizados.
5. En el límite al sur se encuentra la salida del aparcamiento subterráneo de la facultad. Cuenta con una verja para acceder peatonalmente al jardín de la facultad, pero está reservada a personal autorizado.
6. Al Noroeste, desde Camino del Cementerio, se identifica un acceso peatonal al Aulario y se permite la parada de vehículos autorizados. Presenta aparcabicis, aparcamiento para personas con movilidad reducida y reserva de aparcamiento para carga y descarga.

5.1.4 Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent se localiza al sureste de la población homónima, en un entorno periurbano. Cuenta con 4 puntos de acceso peatonal con las siguientes características:



Figura 164. Acceso al Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia

1. Desde c/Echegaray frente al aparcamiento irregular, con acceso al Aulario. Aunque cuenta con un paso de peatones y señalización del mismo, no presenta rebaje de acera ni pavimento podotáctil

2. En el encuentro entre c/Echegaray y Av. del Llombo, se cuenta con un acceso al recinto. Tiene paso de peatones, pavimento podotáctil, rebaje de acera y bolardos. Presupone el acceso de vehículos -aunque no se aprecia su uso-, bicicletas y peatones, ya que hay un aparcamiento para bicicletas en el patio y no está indicada la prohibición o no del paso de vehículos.

3. Dos puertas de acceso peatonal (3 y 4) a la Facultad de Magisterio desde Av. Conde Torrefiel.

La movilidad peatonal en torno al campus no es óptima, ya que el acceso se torna hostil para los transeúntes en la parte sur, donde en lugar de acera a ambos lados de la calle, se cuenta con una sola vía peatonal delimitada por bolardos a un lado, e inexistencia de acera en el otro. El solar situado entre c/ de Joan Coromines y c/ Echegaray se utiliza como aparcamiento irregular, provocando inseguridad para las personas que lo atraviesen caminando.

No se identifican lugares de estancia ni zonas verdes en el entorno circundante, salvo un solo banco junto a la estación de bicicleta pública Ontibici y algunos bancos dentro del recinto del campus, pero escasas zonas de sombra.

Respecto a la conexión con el Polideportivo municipal d'Ontinyent, el itinerario cuenta con un viario peatonal en buen estado a un lado, con pasos de peatones elevados y buena iluminación, aunque con falta de sombra.

En cuanto a la combinación de movilidad peatonal con otros modos de transporte, es fácil en el caso del autobús puesto que se dispone de paradas en las vías colindantes al campus, pero no en el caso de la movilidad en tren, ya que de los 20 minutos que separan al campus de la estación a pie, gran parte del itinerario no está pavimentado.

El PMUS plantea la creación de zonas 30 dentro del municipio, con la intención de reducir la velocidad del tráfico y así mejorar la seguridad vial, especialmente de los peatones.

5.2 Red ciclista

La red ciclista de València ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, con la implementación de nuevos carriles bici y la integración de sistemas de bicicletas compartidas. El objetivo principal de este apartado es proporcionar una visión detallada de la situación actual de la red ciclista en València, evaluando su eficacia y proponiendo mejoras para promover una movilidad más sostenible

La promoción del uso de la bicicleta no solo contribuye a la reducción de la huella de carbono y la descongestión del tráfico, sino que también tiene beneficios directos en la salud y bienestar de la población. Por lo tanto, la implementación de una red ciclista eficiente y segura es una pieza clave en la estrategia de movilidad sostenible de València.

València, con su privilegiada localización geográfica y características morfológicas, es una ciudad ideal para el uso de la bicicleta como medio de transporte. Esta ciudad costera, situada en una llanura, ofrece un terreno mayoritariamente plano, lo cual reduce significativamente el esfuerzo físico necesario para desplazarse en bicicleta. Esta característica topográfica es uno de los factores más importantes que facilitan y fomentan el uso de la bicicleta entre sus habitantes.

5.2.1 Características de la red ciclista

La disposición urbana de València, con un centro histórico compacto y áreas residenciales y comerciales bien distribuidas, permite que las distancias entre los principales puntos de interés sean relativamente cortas. Esta proximidad es ideal para los desplazamientos en bicicleta, haciendo que sea una opción rápida y eficiente en comparación con otros medios de transporte, especialmente en horas punta cuando el tráfico vehicular puede ser denso y lento.

En particular, respecto a los tipos de vías ciclistas, cabe señalar que el Real Decreto Legislativo 6/2015 establece definiciones genéricas de una gama relativamente amplia de vías ciclistas. Éstas son las que se reproducen a continuación:

- Vía ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos
- Carril bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril bici protegido: Carril bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras
- Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques

La clasificación propuesta por el ayuntamiento se distribuye de la siguiente manera:

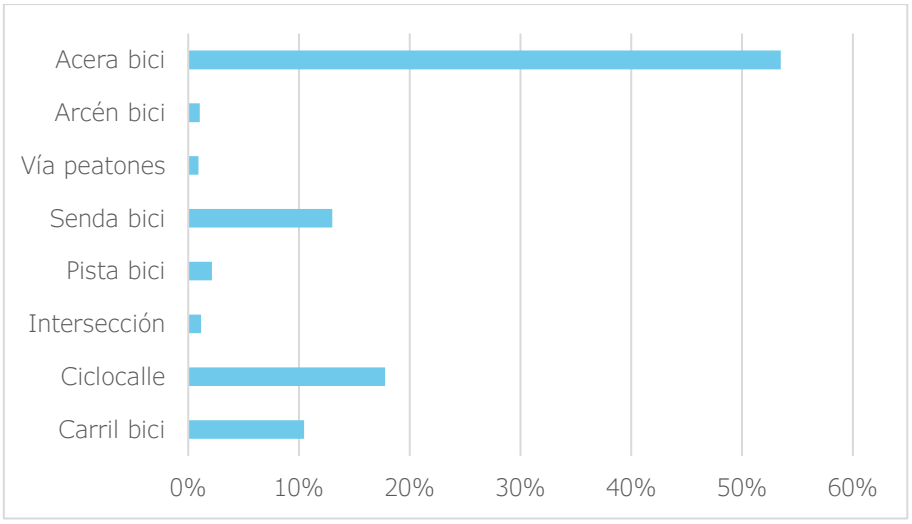


Figura 165. Distribución del tipo de infraestructura ciclista en el Ayto. de València

El gráfico muestra un análisis detallado de los diferentes tipos de infraestructuras ciclistas en el municipio de València, indicando el porcentaje que cada una representa del total. La infraestructura

más predominante es la "acera bici", que constituye casi el 60% del total. Esto se debe a que gran parte de los espacios destinados a las bicicletas se encuentran sobre las aceras, lo cual proviene de la planificación urbana de la zona de ensanche de València que desde que se concibió apostaron por la movilidad ciclista. Esto por otro lado puede ser problemático para la convivencia entre peatones y ciclistas, ya que compartir el espacio puede llevar a conflictos y accidentes, pero en este caso la gran parte de "acera bici" se disponen sobre aceras amplias en las que hay espacio de sobra para este uso.

La "senda bici" es la segunda infraestructura más común, representando aproximadamente el 15% del total. Este tipo de vía, dedicada exclusivamente a los ciclistas y separada del tráfico vehicular y de los peatones, indica un esfuerzo por proporcionar rutas seguras para los ciclistas. Estas se encuentran en zonas naturalizadas como lo puede ser en el Jardín del Turia antiguo cauce del río del mismo nombre, que cruza toda la ciudad.

Las "ciclocalles", que representan alrededor del 10%, son calles compartidas donde los ciclistas tienen prioridad, fomentando una convivencia segura entre ciclistas y vehículos en áreas urbanas.

Los "carriles bici" constituyen aproximadamente el 7% del total, señalando la presencia de carriles específicos en la calzada para bicicletas. Por otro lado, las infraestructuras menos comunes, como la "pista bici", "arcén bici", "vía peatonal" e "intersección", cada una representa menos del 5% del total. Esto sugiere una baja prioridad o necesidad de estas estructuras específicas en el área analizada.

En el área metropolitana hay una extensa red ciclista, interconectada y muy completa, lo que facilita la movilidad no motorizada y más específicamente en lo que concierne a la conexión entre campus, como se ve en el plano.

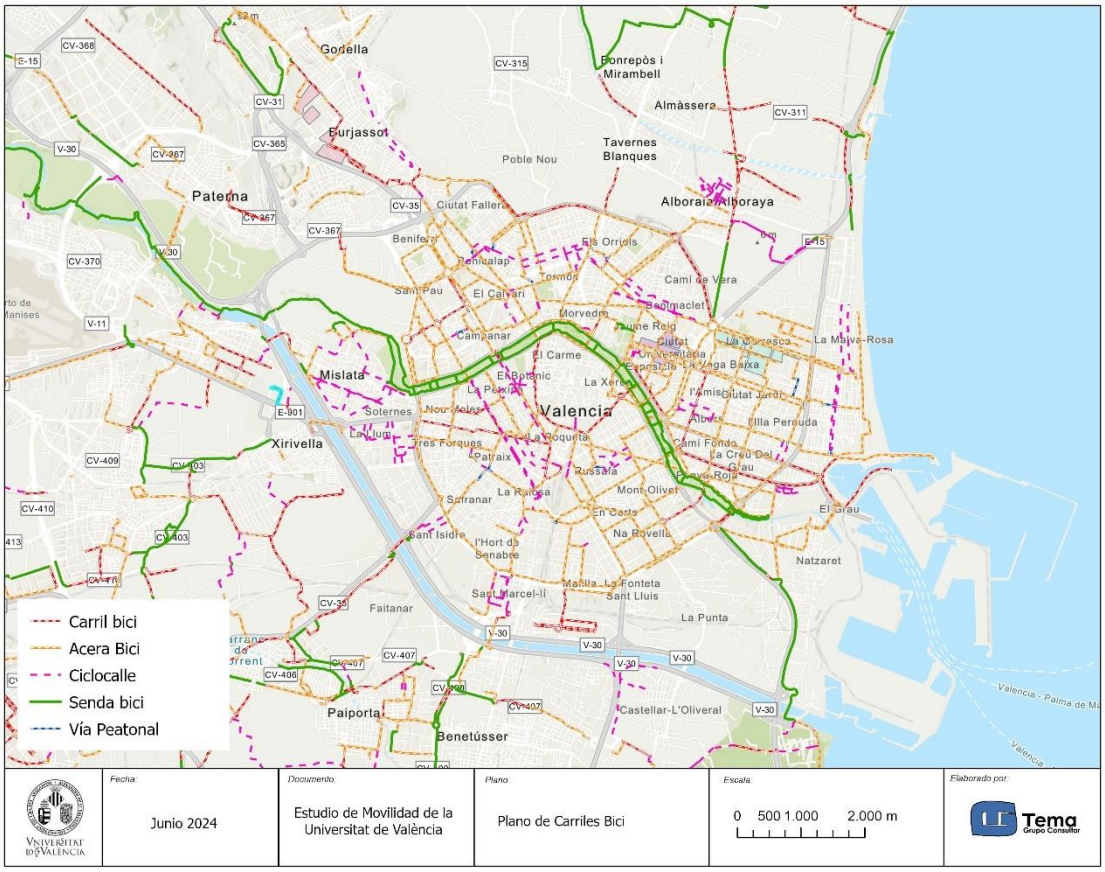
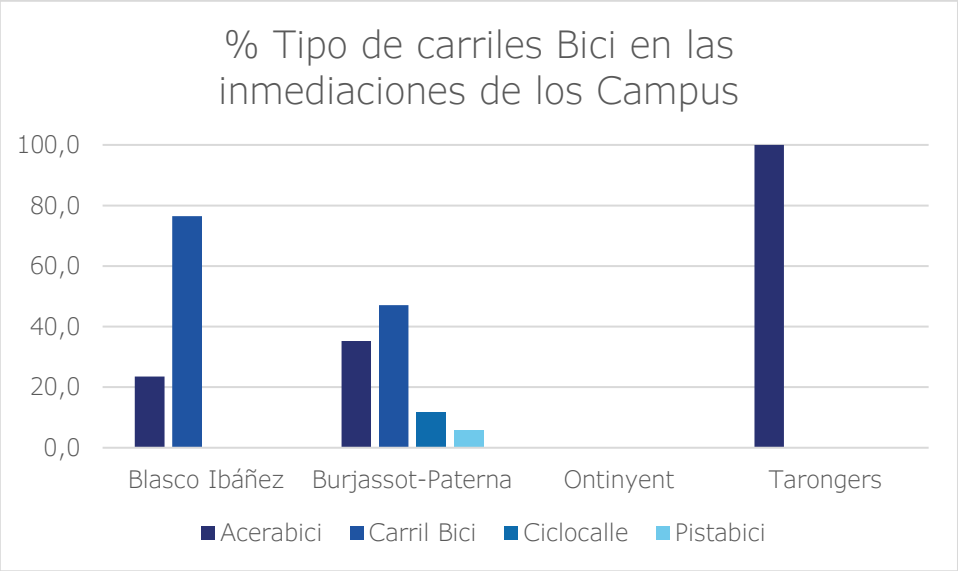


Figura 166. Plano de infraestructura ciclista en València. Fuente: elaboración propia

A continuación, se analiza la distribución de los tipos de carriles bici en las inmediaciones de los campus de la Universitat de València, basándonos en los datos recopilados en las fichas de trabajo de campo. Este análisis se centra en los carriles bici existentes alrededor de cada campus, con el objetivo de comprender mejor cómo se estructura la infraestructura ciclista y cómo puede afectar a la movilidad y seguridad de ciclistas y peatones.

Datos sobre el porcentaje de tipos de carriles bici por campus:

% Tipo de carriles Bici en las inmediaciones de los Campus					
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Acerabici	23,5	35,3	0,0	100,0	50,0
Carril Bici	76,5	47,1	0,0	0,0	43,8
Ciclocalle	0,0	11,8	0,0	0,0	4,2
Pistabici	0,0	5,9	0,0	0,0	2,1
Total general	100	100	0,0	100	100



En el campus de Blasco Ibáñez, la infraestructura ciclista se compone principalmente de carriles bici convencionales, representando el 76,5% del total. Esto indica una preferencia por carriles exclusivos para ciclistas, separados de las aceras y calzadas, lo que mejora la seguridad y comodidad de los usuarios de bicicletas. El 23,5% restante corresponde a aceras bici, es decir, carriles bici situados en las aceras. Si bien estos pueden ser seguros si las aceras son lo suficientemente amplias, pueden generar conflictos con los peatones en espacios más estrechos.

En Burjassot-Paterna, la distribución es más variada. Los carriles bici constituyen el 47,1%, mientras que las aceras bici representan el 35,3%. Además, se observa la presencia de ciclocalles con un 11,8% y pistas bici con un 5,9%. Esta diversidad en los tipos de carriles bici sugiere una infraestructura más compleja, adaptada a diferentes contextos urbanos y necesidades de movilidad. En el caso de Tarongers, el 100% de la infraestructura ciclista corresponde a aceras bici.

Por otro lado, en Ontinyent no se registran carriles bici en las inmediaciones del campus, reflejando un 0% en todas las categorías. Esta ausencia representa una oportunidad para desarrollar infraestructuras ciclistas que faciliten la movilidad sostenible, especialmente para conectar el campus con puntos clave como la estación de trenes o el polideportivo.

La predominancia de aceras bici en Tarongers y su presencia significativa en Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna plantean consideraciones importantes. Cuando las aceras son amplias y pueden acomodar cómodamente a peatones y ciclistas, las aceras bici pueden funcionar adecuadamente. Sin embargo, en aceras estrechas, esta convivencia puede ser problemática, aumentando el riesgo de accidentes y generando incomodidad entre los usuarios. Durante las encuestas realizadas en el trabajo de campo, algunos peatones expresaron quejas sobre la velocidad de los ciclistas y usuarios de patinetes eléctricos en las aceras bici. La proximidad y la interacción directa con estos vehículos pueden generar sensación de inseguridad, especialmente en áreas concurridas.

La preferencia por carriles bici en Blasco Ibáñez indica una infraestructura que separa claramente a ciclistas de peatones y vehículos motorizados, mejorando la seguridad para todos los usuarios. Esta segregación reduce los puntos de conflicto y permite que los ciclistas circulen de manera más fluida y segura. La presencia de ciclocalles y pistas bici en Burjassot-Paterna añade diversidad a la infraestructura ciclista, ofreciendo alternativas según el contexto urbano. Las ciclocalles fomentan la convivencia en calles con menor flujo vehicular y velocidades reducidas, mientras que las pistas bici proporcionan rutas recreativas o de conexión en entornos más naturales o alejados del tráfico.

La ausencia de carriles bici en Ontinyent representa una oportunidad para desarrollar infraestructuras que promuevan la movilidad sostenible. La planificación de carriles bici que conecten el campus con puntos clave de la ciudad podría incentivar el uso de la bicicleta entre estudiantes y personal, reduciendo la dependencia del transporte privado.

Cada campus tiene características y necesidades particulares. Por lo tanto, es esencial que la planificación de infraestructuras ciclistas considere el contexto urbano, el flujo de usuarios y las demandas específicas de cada área. El análisis de la distribución de los tipos de carriles bici en las inmediaciones de los campus revela diferencias significativas que reflejan las particularidades urbanas y las decisiones de planificación en cada uno.

Para mejorar la movilidad sostenible y la seguridad de ciclistas y peatones, es crucial abordar estas variaciones y necesidades específicas. La expansión y mejora de las infraestructuras ciclistas, junto con medidas de educación y concienciación, contribuirán a fomentar el uso de la bicicleta y a crear entornos más seguros y amigables para todos los usuarios. De esta manera, se promueve una movilidad más sostenible y se mejora la calidad de vida en los entornos universitarios.

5.2.1.1 Campus d'Ontinyent

La ciudad d'Ontinyent carece de una red ciclista integral y continua que cubra todo el municipio. Al analizar la oferta de viales no motorizados, se observa una clara falta de conexión y continuidad en los itinerarios disponibles. Aunque hay algunos tramos de carriles bici dispersos por la ciudad, aún no existe una red cohesiva que asegure la interconexión entre ellos.

El campus d'Ontinyent, por su parte, no cuenta con una red ciclista interna. Este espacio se ha diseñado principalmente como una zona peatonal y de estancia para las facultades, aunque dispone de aparcabicis accesibles desde la calle Echegaray, en la esquina con la Av. del Llombo.

En el PMUS d'Ontinyent 2021 se habla de las vías no motorizas para el peatón donde se encuentran los carriles bici y se describe la siguiente infraestructura específica:

- Itinerarios "verdes" de peatones: Básicamente los itinerarios a través del río Clariano y el barranco de la Purísima.
- Calles semi-peatonales: Como el eje de la calle Maians – calle Gomis, o las calles de la Santa Faz o de la Aurora.

- Calles 30: Como los viales laterales de la avenida de Almansa o el itinerario que conecta el centro urbano con el paraje del Pou Clar.
- Caminos escolares: Como los que se han creado en San Rafael.
- Itinerarios compartidos bicicletas – peatones: Como los de la ruta del Colesterol.

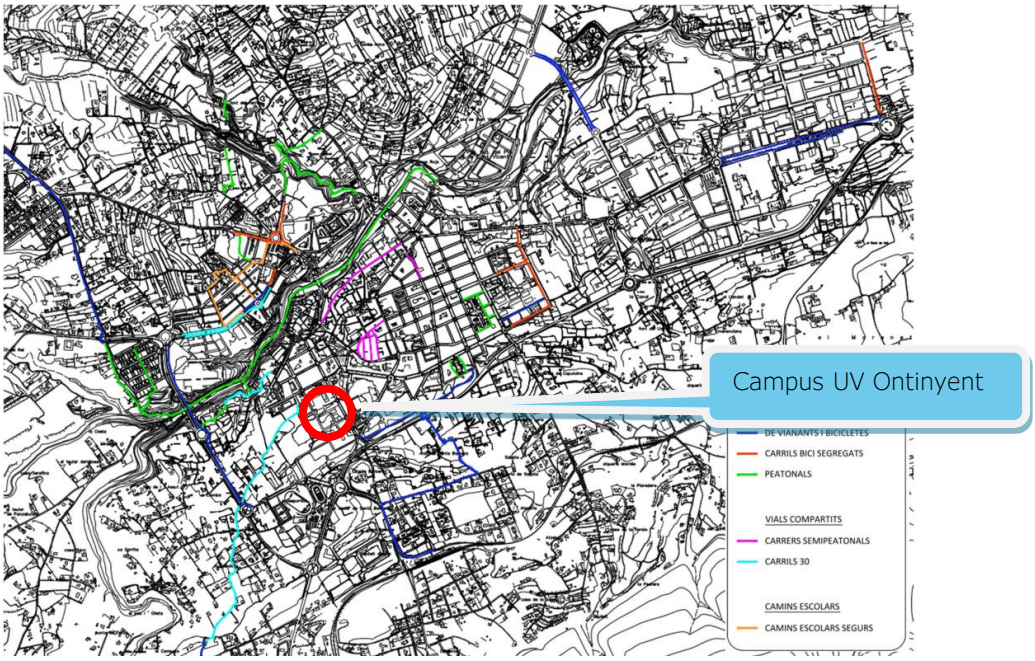


Figura 167. Infraestructura ciclista y peatonal en Ontinyent. Fuente: PMUS d'Ontinyent

En el siguiente plano podemos ver como en la zona del campus hay una clara falta de carriles bici, lo que dificulta el acceso a través de esta vía de transporte.

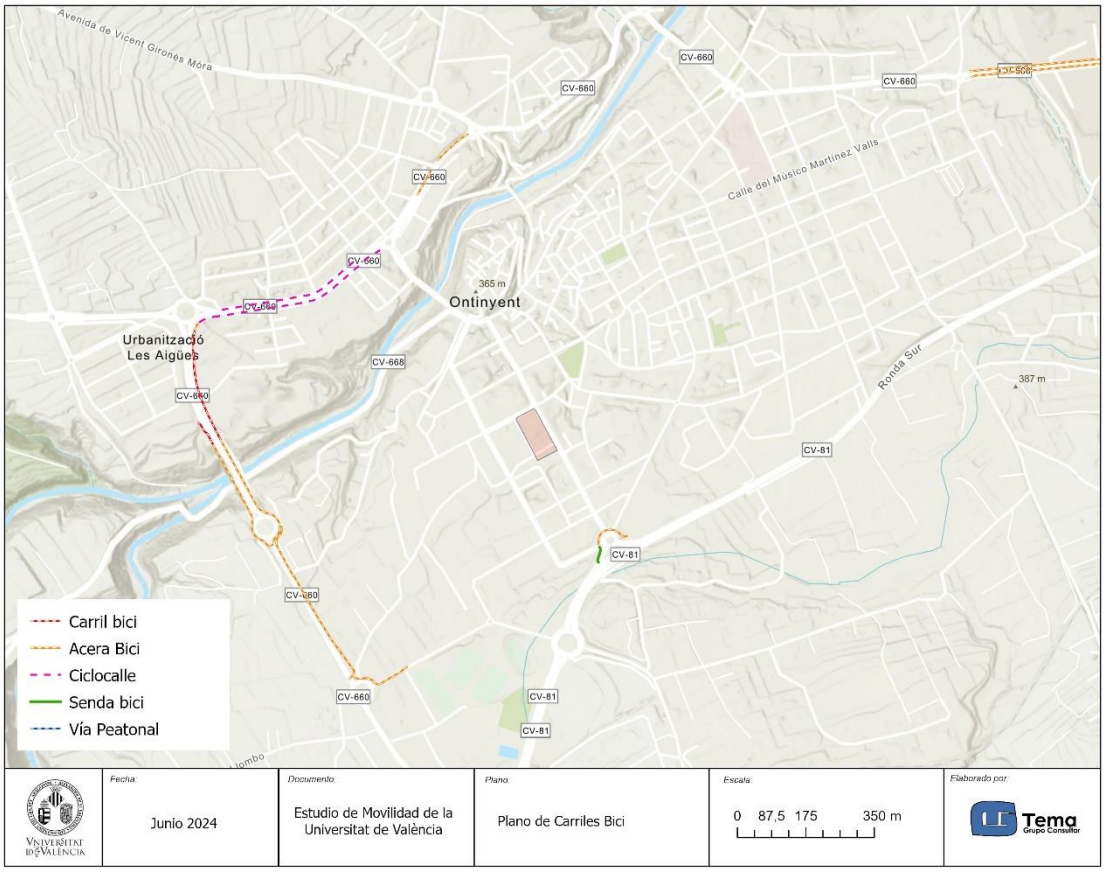


Figura 168. Plano de Infraestructura ciclista actual en Ontinyent. Fuente: elaboración propia

Pero por otro lado el Ayuntamiento d'Ontinyent pone a disposición de la ciudadanía un servicio de bicicletas públicas, Ontibici, con estaciones diseminadas por la ciudad, especialmente en aquellos puntos de mayor demanda, como el polideportivo, la estación de tren, el conservatorio, el centro urbano y la Universitat. El campus dispone de una estación de bicicleta pública en la esquina de la calle Joan de Coromines con la Av. Conde Torrefiel.



Figura 169. Estaciones del servicio de bicicleta pública Ontibici. Fuente: ontibici.com

El municipio no dispone de una red ciclista conectada y consolidada que facilite los desplazamientos cotidianos en bicicleta, sino algunos tramos de carril bici y vías ciclables inconexas. El PMUS d'Ontinyent, en busca de un aumento de la movilidad blanda, reconoce esta deficiencia y propone la integración de la infraestructura ciclista existente, creando una malla de itinerarios ciclistas, especialmente en aquellas zonas de mayor densidad y velocidad del tráfico rodado. Esta red va acompañada de otras medidas de templado de tráfico, como la creación de zonas 30 o la conexión entre el campus d'Ontinyent, el polideportivo y la estación de tren.

En resumen, la infraestructura ciclista en Ontinyent es aún incipiente y tiene un largo camino por recorrer, tanto en la creación de carriles bici exclusivos como en la habilitación de espacios compartidos.

5.2.1.2 Campus de Tarongers, Blasco Ibáñez y Burjassot-Paterna

Los carriles bici, son una parte esencial de la infraestructura ciclista en la zona. Estos carriles se extienden principalmente a lo largo de la Gran Vía y otras vías principales como la de Aragón y la de Blasco Ibáñez, proporcionando rutas directas y seguras para los ciclistas que se dirigen hacia los campus.

Las aceras bici son prominentes en el área. Estas se encuentran principalmente en los bordes de los campus y a lo largo de casi todas las avenidas principales, como la de Cataluña, Av. De los Naranjos etc... Esta infraestructura permite a los ciclistas circular por zonas compartidas con los peatones, lo

cual puede ser beneficioso para evitar el tráfico vehicular, aunque podría causar conflictos con los peatones.

Las ciclocalles están diseñadas para ser compartidas con el tráfico vehicular, pero dan prioridad a los ciclistas. Estas se encuentran dispersas a lo largo de varias calles, pero muchas menos que de otro tipo de tipología. Estas se distribuyen rodeando los campus, facilitando y sobre todo con una función más conectiva y para una integración segura y efectiva de los ciclistas en el flujo de tráfico urbano.

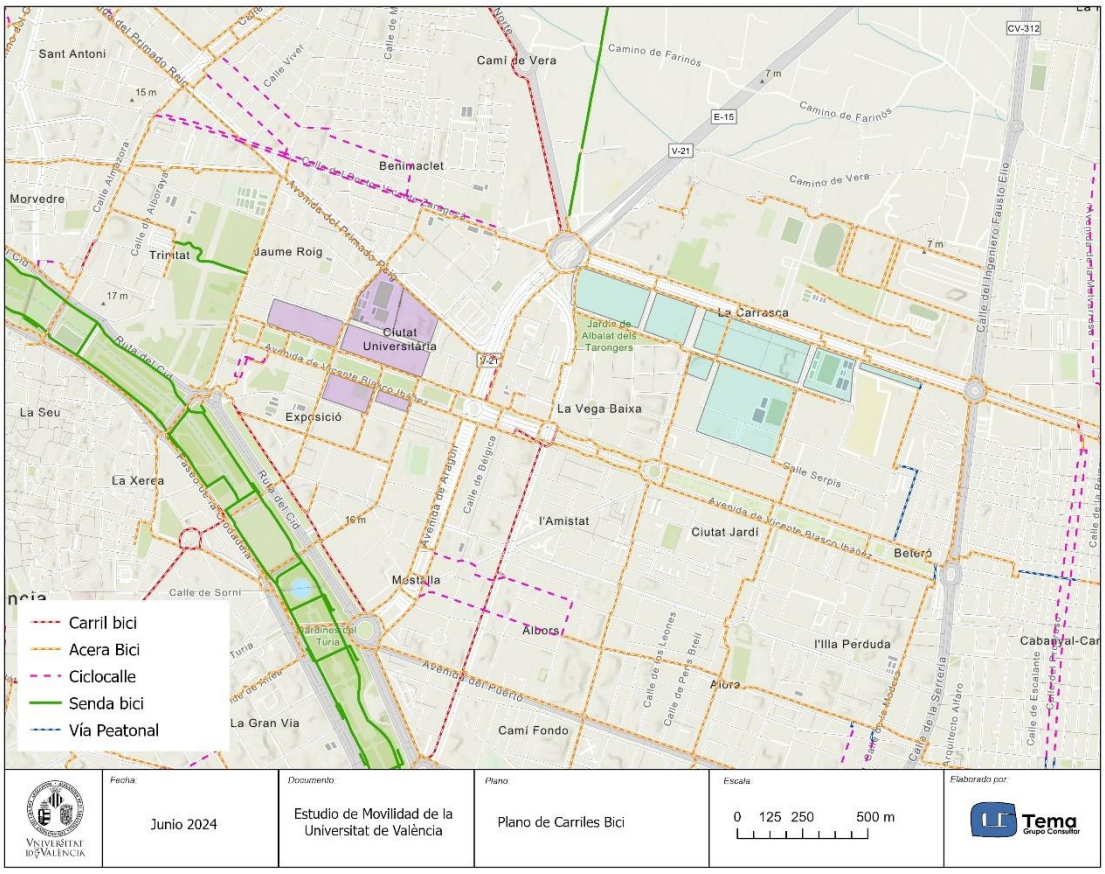


Figura 170. Plano de infraestructura peatonal y ciclista en los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia

Las sendas bicis, mostradas en líneas continuas verdes, son caminos exclusivos para bicicletas, separados del tráfico vehicular y peatonal. Se observan en áreas como los jardines del Turia, proporcionando un entorno seguro y agradable para los ciclistas. Las vías peatonales, marcadas en líneas azules, se encuentran en algunas zonas alrededor de los campus pero mucho menos presentes.

En cuanto a la conectividad con los campus, el Campus dels Tarongers está bien conectado con ciclocalles y carriles bici a lo largo de la avenida de los Naranjos y la avenida de Cataluña. Esta zona

también cuenta con sendas bici que proporcionan una conexión segura y directa desde áreas residenciales y otras partes de la ciudad. El Campus de Blasco Ibáñez, ubicado cerca de la avenida de Blasco Ibáñez, se beneficia de una combinación de aceras bici y carriles bici que facilitan el acceso desde diferentes partes de la ciudad. La infraestructura ciclista en esta zona permite una integración eficiente de los ciclistas en el entorno urbano.

Por otro lado, el Campus de Burjassot-Paterna está bien conectado mediante infraestructura ciclista, que se extiende desde el centro de València hacia el área metropolitana. En este caso hay dos puntos de enlace. A través de la calle del Empalme subiendo por la calle Dr. Nicasio Benlloch o a través de la av. dels Germans Machado. También de forma inconexa a través del Cam. Viejo de Paterna ya que termina el carril al cruzar la CV-30.

Ya centrándonos por la zona del campus la red se articula a través de "carriles bici" y "acera bicis" en una línea que conecta los distintos edificios y facultades del mismo.

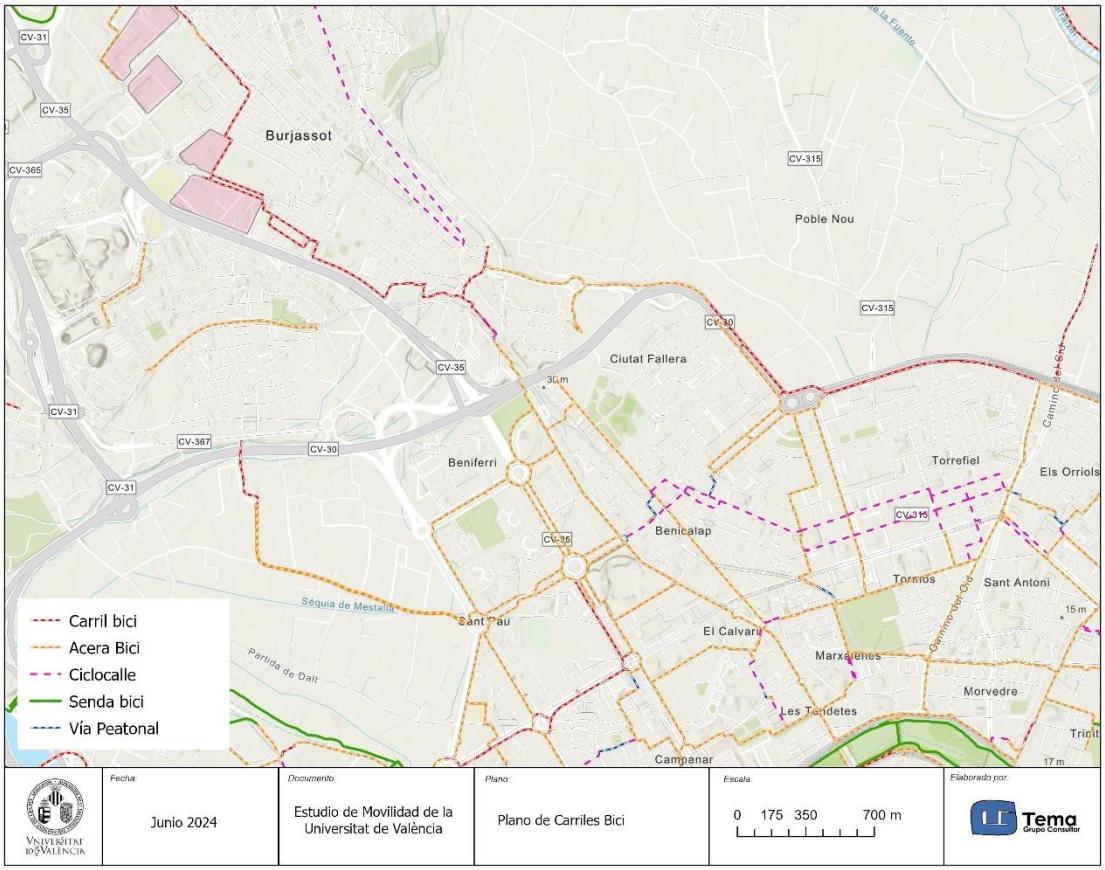


Tabla 19. Plano de la infraestructura peatonal y ciclista en el Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia

En conclusión, la infraestructura ciclista alrededor de los campus de la *Universitat de València* en el área metropolitana está bien desarrollada, proporcionando múltiples opciones seguras y eficientes

para los ciclistas. La combinación de carriles bici, aceras bici, ciclocalles y sendas bicis facilita la movilidad sostenible y segura, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte entre los estudiantes y el personal universitario. La integración de estas infraestructuras también ayuda a reducir la dependencia del vehículo privado, contribuyendo a un entorno más limpio y menos congestionado.

5.2.2 Aparcabicis y ValenBici

Los aparcabicis son una infraestructura esencial para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades. Al proporcionar espacios seguros y accesibles para estacionar bicicletas, los aparcabicis facilitan la integración de la bicicleta en el sistema de movilidad urbana, alentando a más personas a optar por este modo de transporte ecológico y saludable. Estos espacios de estacionamiento no solo ofrecen seguridad contra el robo y el vandalismo, sino que también contribuyen a la organización del espacio público, evitando que las bicicletas sean estacionadas de manera desordenada en las aceras y otras áreas no habilitadas.

Además, la instalación estratégica de aparcabicis en puntos clave de la ciudad, como estaciones de transporte público, centros educativos, comerciales y áreas residenciales, juega un papel crucial en la promoción de la intermodalidad. Al facilitar el cambio entre diferentes modos de transporte, los aparcabicis apoyan la creación de un sistema de transporte más flexible y eficiente. En resumen, los aparcabicis son un componente vital para el desarrollo de ciudades sostenibles, mejorando tanto la infraestructura de movilidad como la calidad de vida de sus habitantes.

La Universitat promueve la movilidad ciclista poniendo a disposición de los usuarios aparcabicis en todos sus campus, consejos para la seguridad en el aparcamiento de la bicicleta o rutas para llegar a cada uno.

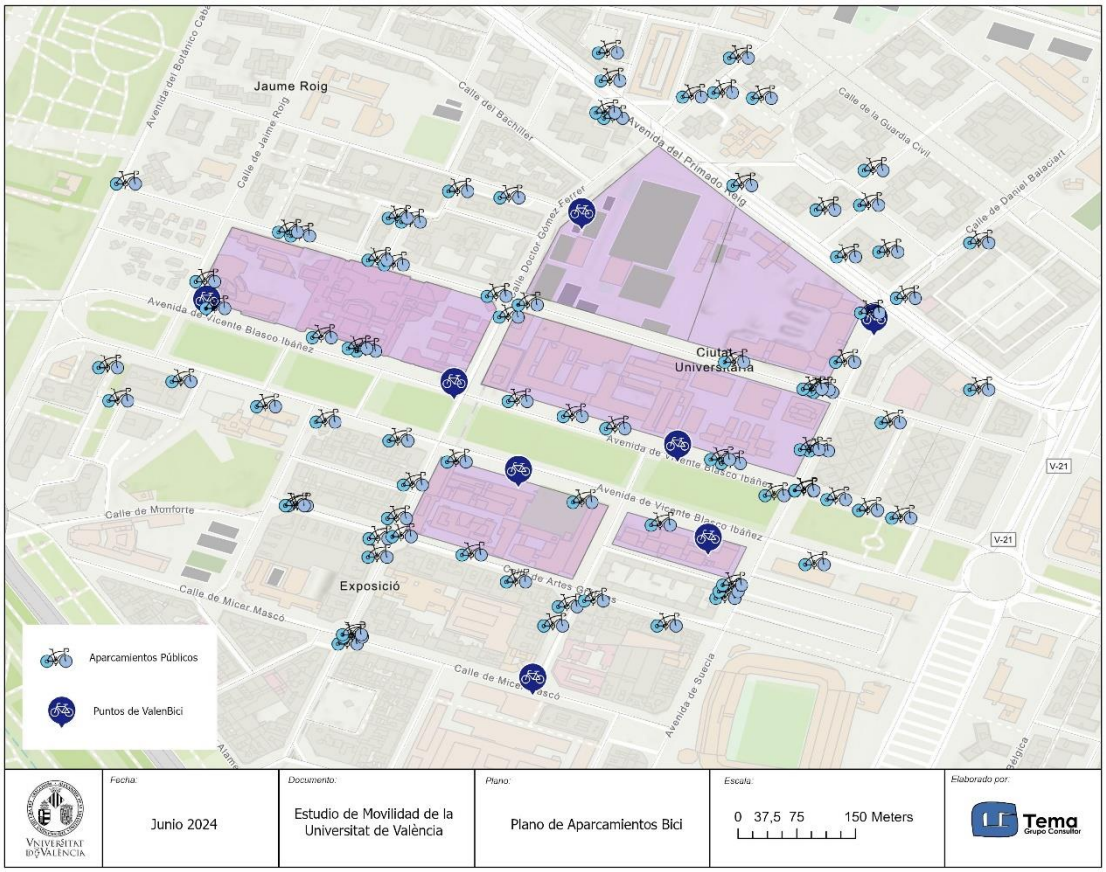


Figura 171. Plano de estaciones de Valenbisi y aparcabicis públicos en el entorno del Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia

La Universitat promueve la movilidad ciclista poniendo a disposición de los usuarios aparcabicis en todos sus campus, ofreciendo consejos para la seguridad en el aparcamiento de bicicletas y proporcionando rutas para llegar a cada uno de ellos.

Alrededor de los campus del centro de València, hay una gran cantidad de aparcamientos públicos para bicicletas, distribuidos estratégicamente para facilitar el acceso desde diversos puntos de la ciudad. En el mapa se pueden observar múltiples iconos que indican la ubicación de estos aparcabicis, destacando su proximidad a los edificios principales y las vías de acceso más transitadas por los estudiantes y el personal universitario

Los puntos de Valenbisi, el sistema de bicicletas compartidas de la ciudad, también están bien representados en las cercanías de los campus. Estos puntos, marcados con un icono específico, permiten a los usuarios alquilar y devolver bicicletas fácilmente, promoviendo el uso de la bicicleta para viajes cortos y contribuyendo a una movilidad más sostenible y saludable. La disponibilidad de estos puntos de Valenbisi cerca de los campus facilita la integración de este servicio con el sistema de transporte público y otros modos de movilidad urbana.

En el Campus de Blasco Ibáñez, por ejemplo, se observa una alta concentración de aparcabicis a lo largo de la avenida de Vicente Blasco Ibáñez y en las inmediaciones de los edificios principales. Esta distribución asegura que los usuarios puedan encontrar un lugar seguro y conveniente para dejar sus bicicletas cerca de sus destinos.

De manera similar, en el Campus de Tarongers, los aparcabicis están ubicados a lo largo de las principales vías de acceso y cerca de los edificios académicos y administrativos. Esta infraestructura facilita el uso diario de la bicicleta, haciendo que sea una opción viable y atractiva para los desplazamientos dentro y fuera del campus.

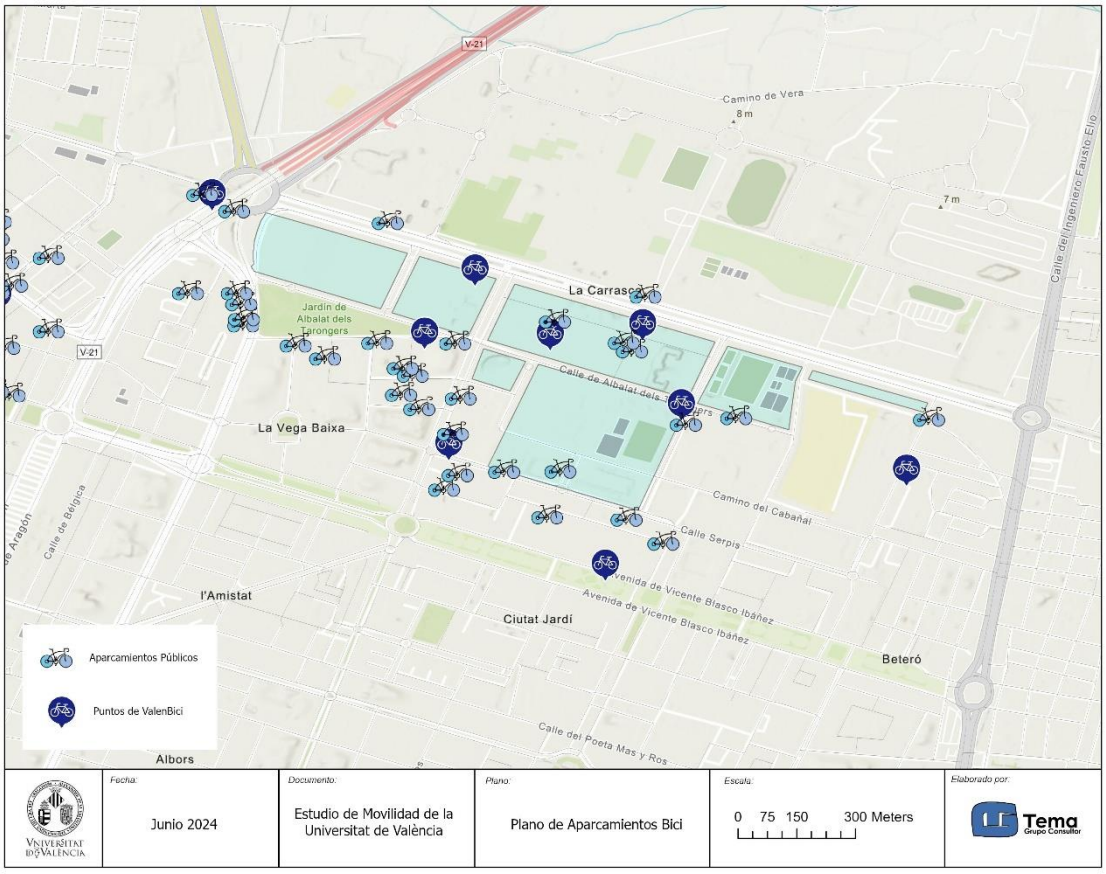


Figura 172. Plano de estaciones de Valenbisi y aparcabicis públicos en el entorno del Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia

El Campus de Burjassot de la *Universitat de València* cuenta con una infraestructura significativa de aparcamientos para bicicletas, diseñada para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte diario entre estudiantes, personal y visitantes. Estos aparcabicis están estratégicamente ubicados cerca de los edificios académicos y administrativos, así como a lo largo de las principales vías de acceso al campus, proporcionando seguridad y conveniencia a los usuarios.

La infraestructura actual de aparcabicis es adecuada, pero existen áreas de mejora, especialmente en términos de mantenimiento y expansión. Algunas instalaciones requieren reparaciones y actualizaciones para asegurar que los usuarios puedan estacionar sus bicicletas de manera segura y eficiente. Además, la demanda creciente de espacios para bicicletas indica la necesidad de ampliar la capacidad de estos aparcamientos para evitar la saturación en horas pico.

El servicio de alquiler de bicicletas Burjabike, que anteriormente era una opción popular en el campus, ha experimentado interrupciones en su operación. La reactivación de este servicio es crucial para fomentar la movilidad sostenible. Un sistema de alquiler de bicicletas activo y bien gestionado no solo ofrece una opción de transporte conveniente y ecológica para los desplazamientos diarios, sino que también facilita la conexión intermodal con otros medios de transporte público.

Uno de los principales desafíos es la falta de paradas de Valenbisi en el Campus de Burjassot, ya que este se encuentra en otro municipio. Esto imposibilita el uso del sistema de bicicletas compartidas de València para llegar al campus, limitando las opciones de movilidad sostenible para los usuarios. La integración de Valenbisi con Burjassot sería un paso importante para mejorar la conectividad ciclista.

Patinetes eléctricos de alquiler

Los patinetes eléctricos son una opción extendida en València, impulsada por varias empresas que operan en la ciudad como Lime, Bird y Voi, entre otras. Estos patinetes están disponibles en puntos estratégicos de la ciudad y se pueden alquilar fácilmente a través de aplicaciones móviles. Los usuarios localizan un patinete cercano, lo desbloquean con su móvil, y luego pagan por el tiempo de uso. Este sistema ha revolucionado la movilidad en distancias cortas, facilitando el acceso a zonas peatonales o congestionadas, donde los coches no tienen cabida.

En cuanto a la normativa, el Ayuntamiento de València regula su uso para garantizar la seguridad de peatones y conductores. Los patinetes deben circular por carriles bici o calles con límite de velocidad reducido a 30 km/h, y su uso en las aceras está estrictamente prohibido. Además, la velocidad máxima permitida es de 25 km/h. Aunque el casco no es obligatorio por ley en todos los casos, su uso es muy recomendable para aumentar la seguridad. València también ha implementado zonas específicas de estacionamiento para estos vehículos, y dejar los patinetes en lugares no autorizados puede conllevar multas.

Motos eléctricas de alquiler

Además de los patinetes, las motos eléctricas de alquiler han ganado popularidad como una alternativa más rápida y cómoda para cubrir distancias mayores dentro de la ciudad. Empresas como Acciona, Yego y Cooltra ofrecen motos eléctricas que pueden ser alquiladas a través de aplicaciones móviles, de manera similar a los patinetes. Este servicio es ideal para quienes necesitan recorrer distancias más largas o prefieren un transporte más potente y ágil.

A diferencia de los patinetes, el alquiler de motos eléctricas requiere que los usuarios posean un carnet de conducir válido, ya sea de coche o de moto. Además, el uso del casco es obligatorio y las empresas suelen proporcionar cascos en el baúl de cada moto. En cuanto al estacionamiento, las motos eléctricas deben ser aparcadas en zonas habilitadas para motos, y no se permite su estacionamiento en aceras ni en zonas que obstruyan el paso peatonal.

5.2.3 Intermodalidad

Las bicicletas juegan un papel crucial al complementar otros medios de transporte y facilitar el acceso a estaciones y paradas. Las bicicletas, especialmente cuando se integran en un sistema intermodal, ofrecen una solución efectiva para la "última milla" del viaje, es decir, el tramo final del recorrido desde la estación hasta el destino final. Esta capacidad de las bicicletas para funcionar como un eslabón flexible y eficiente dentro de un sistema de transporte intermodal subraya su importancia en la promoción de una movilidad urbana más sostenible y saludable.

Según la política de RENFE, se permite transportar bicicletas en trenes de media distancia y cercanías, siempre que la ocupación del tren no sea muy elevada y no cause molestias a otros viajeros. El máximo de bicicletas por plataforma de acceso depende de la disponibilidad de espacio en cada momento, ya que no hay un espacio reservado para su transporte.

Por otro lado, FGV permite transportar bicicletas en los trenes de MetroValència en los tramos de superficie únicamente en días laborables, a menos que las bicicletas estén plegadas. Las unidades de tren de MetroValència no cuentan con espacios reservados para bicicletas, ni en vagones independientes ni en áreas delimitadas dentro de los vagones. Sin embargo, los sábados, domingos y festivos se permite subir bicicletas en cualquiera de los trenes de MetroValència. La normativa también insta a los usuarios a viajar de manera responsable, procurando no molestar al resto de pasajeros.

El gobierno Valènciano permite el acceso de bicicletas y patinetes a las líneas interurbanas de autobús, siempre que estén plegados y no superen una longitud de un metro y una altura de dos metros, según la catalogación de vehículos de movilidad personal (VMP) realizada por la DGT.

En cuanto a los autobuses de la EMT de València (Empresa Municipal de Transportes), su política respecto a bicicletas y vehículos relacionados se recoge en el apartado de "prohibiciones" (artículo 16) de su reglamento oficial. Este indica que "el pasaje no podrá llevar bultos, elementos y equipajes de cualquier tipo o naturaleza que por su tamaño o características sean susceptibles de molestar, impedir el libre desplazamiento dentro del vehículo por otras personas usuarias". Sin embargo, se excluyen de esta consideración los carros de la compra, maletas de mano, bicicletas plegadas, vehículos de movilidad personal plegados y carros o sillas de bebé. Por lo tanto, se permite el acceso con estos vehículos siempre que puedan plegarse. Además, se especifica que el conductor tendrá la "decisión última" sobre cualquier diferencia en la aplicación de este criterio.

Alsa facilita el transporte de material deportivo, incluyendo bicicletas. Este servicio se puede solicitar en puntos de venta Alsa, a través de la web o la app, y tiene un coste de 20€ por trayecto. Se admite

un solo objeto por billete, con un máximo de cuatro por vehículo. El material debe ir debidamente embalado en una caja o funda, y se recomienda que la rueda delantera de las bicicletas se embale desmontada debido a problemas de espacio.

5.3 Red de transporte público

5.3.1 de Cercanías y Trenes Regionales

La red de Cercanías juega un papel interesante en la conectividad entre los diferentes campus de la *Universitat de València* y el ámbito regional. Esta red facilita el acceso a los campus, especialmente para aquellos estudiantes y personal que viven en localidades periféricas y necesitan un transporte eficiente y fiable para llegar a la Universitat.

La red de Cercanías de València es operada por Renfe y consta de varias líneas que cubren una amplia área metropolitana, proporcionando conexiones directas y rápidas a puntos estratégicos de la ciudad, incluidos los campus universitarios. Las líneas más relevantes para la comunidad universitaria son las que pasan cerca de los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, asegurando una buena accesibilidad para los usuarios que dependen del transporte público para sus desplazamientos diarios.

El servicio de Cercanías Renfe de València cuenta con cinco líneas, abarcando 323 km de vías férreas y 72 estaciones. Las cinco líneas tienen su origen en València-Estació del Nord.

Línea	Terminales	Estaciones	Longitud	Vías	Electrificado	Red de Adif
C-1	València Nord - Gandia/Playa y Grao de Gandia	13	62 km	1-2	Sí	Líneas 300 y 344 V. Nord - Silla - Gandia
C-2	València Nord - Xàtiva – L'Alcúdia de Crespíns - Moixent	16	80 km	2	Sí	Línea 300 V. Nord - Madrid Chamartín
C-3	València Nord - Bunyol - Utiel	17	84 km	1	No	Línea 310 Aranjuez - València-Nord
C-5	València Nord / Sagunt - Caudiel	13	72 km	1-2	Solo en el tramo València-Sagunto	Líneas 600 y 610 V. Nord - Sagunt -

						Teruel - Zaragoza
C-6	València Nord - Castelló de la Plana	24	77 km	2	Sí	Línea 600 V. Nord - San Vicent Caldederos

Tabla 20. Líneas de Cercanías de València. Fuente: RENFE

La red de Cercanías en València muestra una infraestructura variada, con diferencias notables en electrificación y número de vías entre las líneas. Las líneas electrificadas y con doble vía, como las que conectan ValènciaValència Nord con Gandia y Castelló de la Plana, demuestran alta eficiencia y capacidad. En contraste, las líneas con una sola vía y sin electrificación, como la que conecta València Nord con Bunyol y Utiel, presentan desafíos en términos de frecuencia y velocidad. Mejorar estas líneas menos desarrolladas, especialmente mediante la electrificación y la adición de vías, podría aumentar significativamente la eficiencia y la capacidad de la red en su conjunto, beneficiando a la población y la economía de la región.

Los horarios y frecuencias de paso de estas líneas se sintetizan en la siguiente tabla:

LÍNEA	ESTACIÓN	HORARIO/FRECUENCIA
C-1	NORD	Desde las 6:05 cada 15-30 minutos
C-2	NORD	Desde las 5:33 cada 15-30 minutos
C-3	SANT ISIDRE	Desde las 6:00 cada 20 minutos hora punta y cada 40-60 minutos el resto
C-5	NORD CABANYAL	Desde las 6:15 cada 15-20 minutos
C-6	NORD CABANYAL	Desde las 5:55 cada 20-30 minutos

Tabla 21. Frecuencia de las líneas de Cercanías de València. Fuente: RENFE

Se puede concluir que las frecuencias de paso y horarios son adecuadas al horario lectivo de los campus.

En cuanto a la distribución territorial de las estaciones y la red ferroviaria en València, las principales estaciones de cercanías son la Estació del Nord, la Estació de Sant Isidre, la Estació València-Cabanyal y la Estació FSL València – Font de Sant Lluís. Estas estaciones están ubicadas principalmente en la parte sur de la ciudad. La única estación situada en el otro margen del antiguo cauce del río Túria es la Estació de València-Cabanyal, que sirve a las líneas C-5 y C-6. La estación más importante de València es València-Nord, inaugurada en 1917, la cual actualmente opera todas las líneas de cercanías tras el cierre de la línea C-4 en 2020.

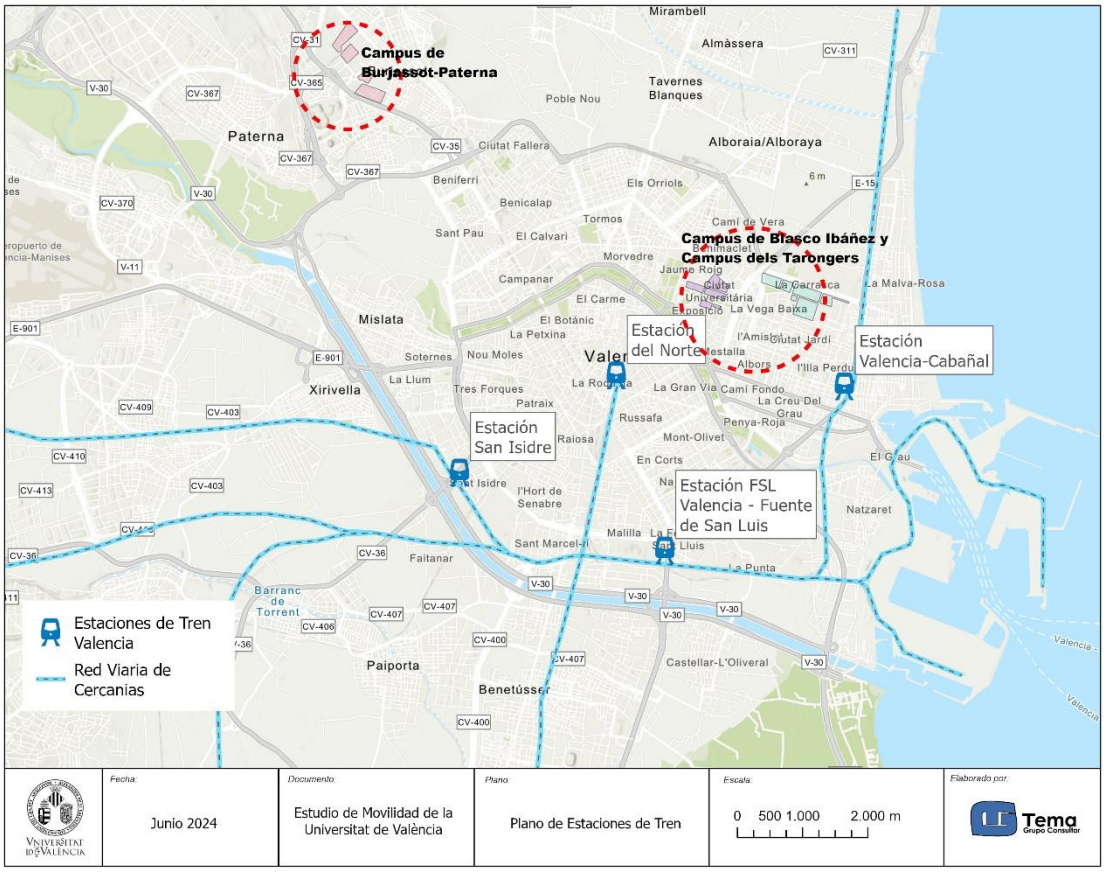


Figura 173. Plano de estaciones y red ferroviaria en València. Fuente: elaboración propia a partir de RENFE

La mayor parte de la red ferroviaria se encuentra concentrada en la zona sur de València, lo que deja al campus de Burjassot-Paterna relativamente alejado de estas conexiones. Sin embargo, los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez sí cuentan con una mejor accesibilidad gracias a su proximidad a las principales estaciones de la red ferroviaria.

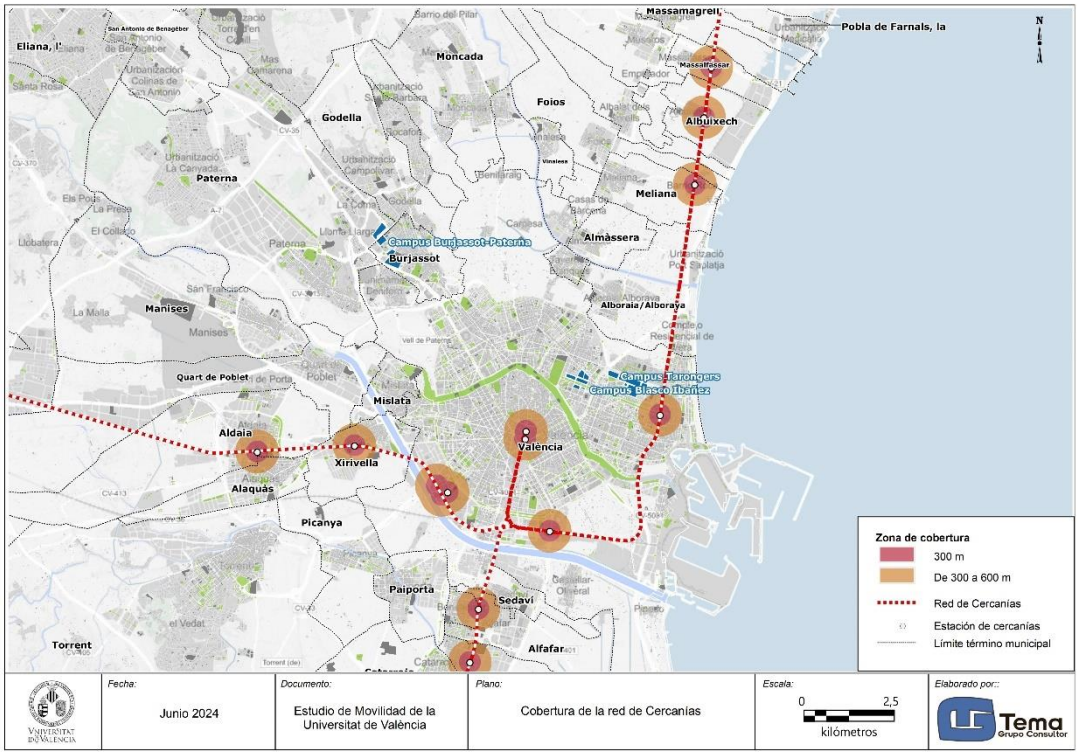


Figura 174. Plano de Cobertura de la red de Cercanías en València. Fuente: elaboración propia

Desde la Estació de València-Cabanynyal, se tarda aproximadamente 20 minutos caminando hasta el campus de Tarongers, mientras que, desde València Nord, el tiempo de caminata hasta el campus de Blasco Ibáñez es de unos 30 minutos. Esta cercanía a las estaciones principales facilita el acceso de los estudiantes y personal universitario, aunque refleja la necesidad de una mayor extensión de la red ferroviaria hacia otras zonas clave, como el campus de Burjassot-Paterna, para mejorar la conectividad y distribución territorial de los servicios de cercanías.

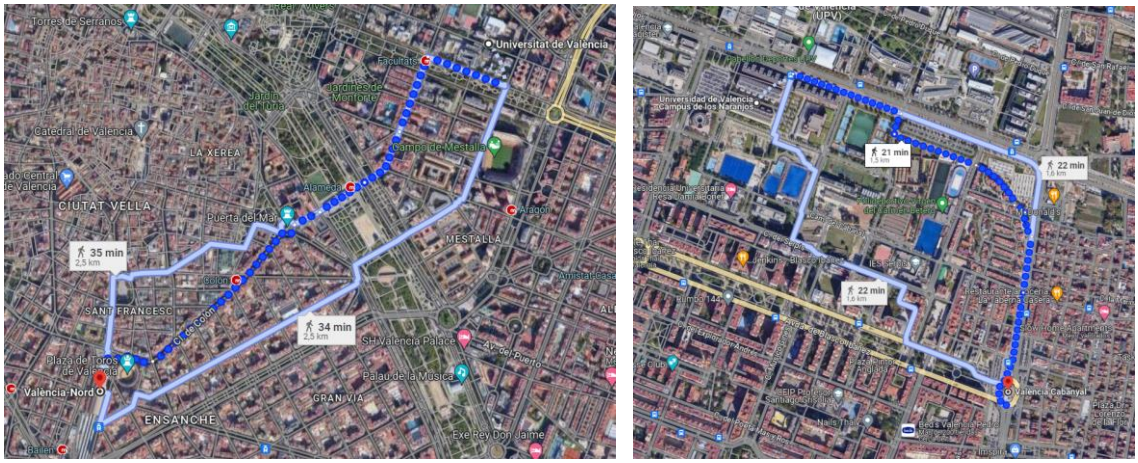


Figura 175. Recorrido a pie entre València-Cabanyal a Campus de Tarongers

La línea ferroviaria 47 de Media Distancia de RENFE conecta València con Ontinyent, pasando por Agullent, Albaida, Bufali, Montaverner, La Pobla del Duc, Benigànim, El Genovés y Xàtiva. Además, en dirección a Alcoy, esta línea también conecta con Agres y Cocentaina.

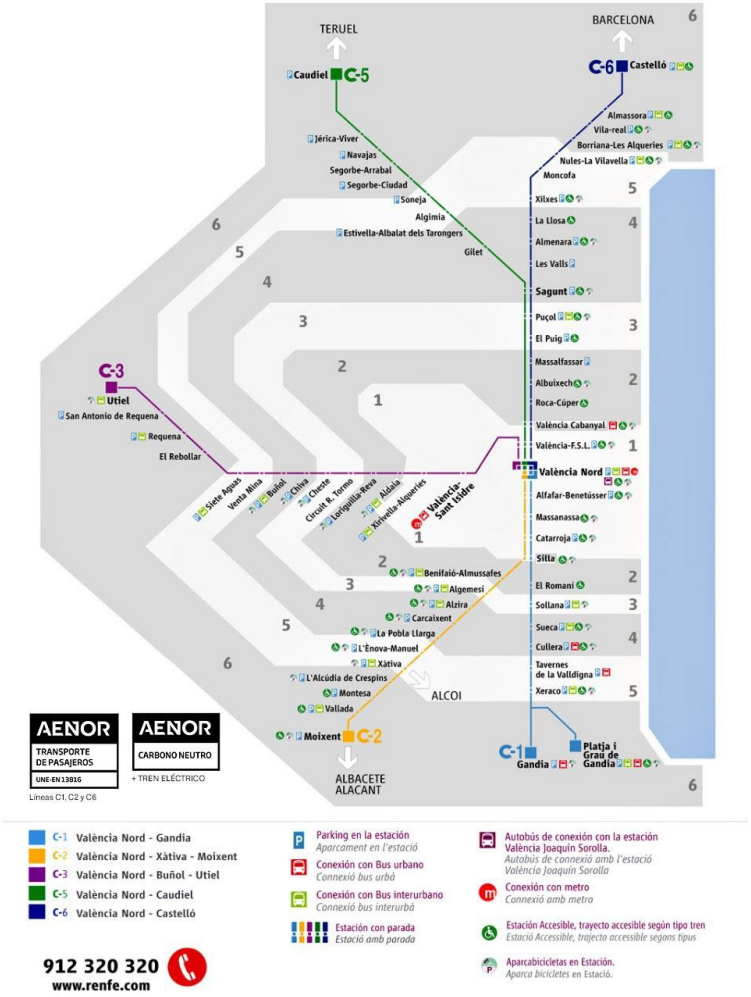


Figura 176. Red de Cercanías de Renfe por zonas tarifarias. Fuente: RENFE

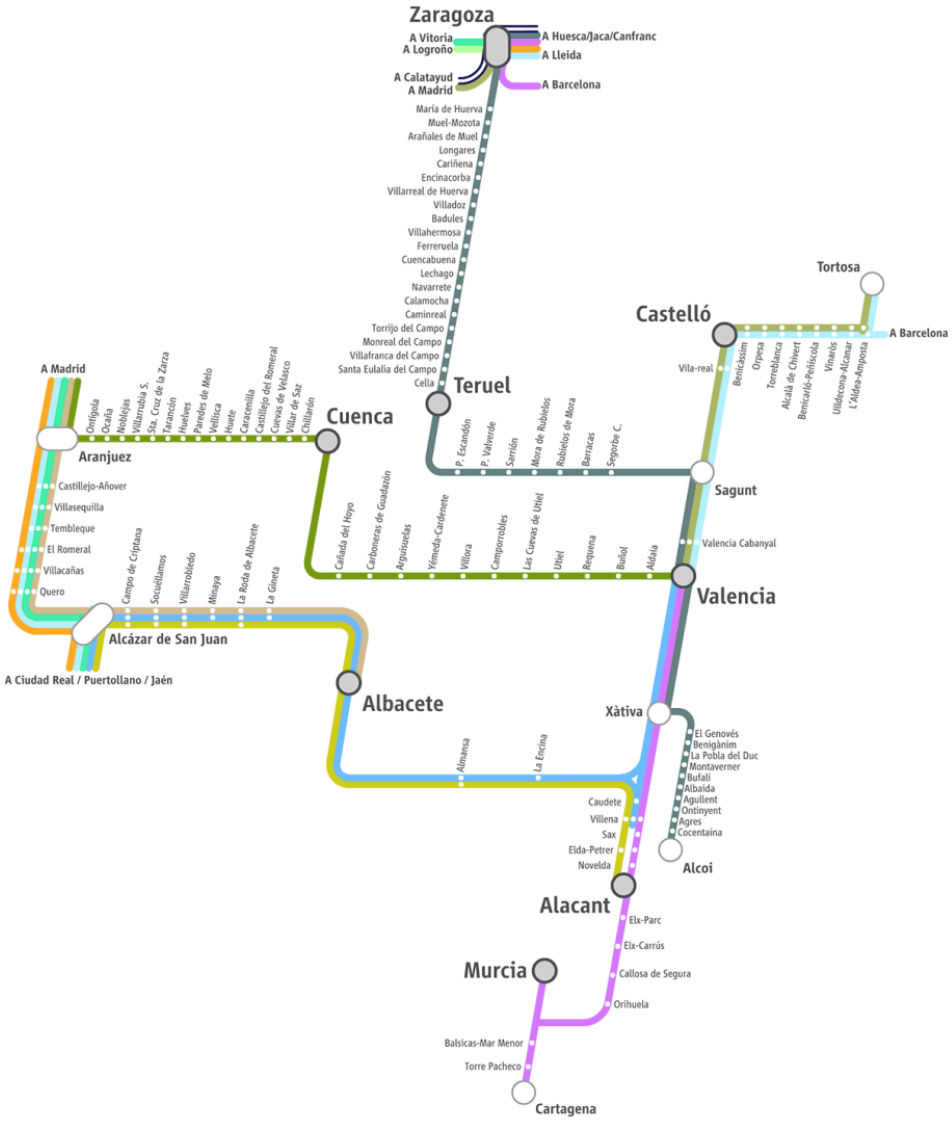


Figura 177. Red de Ferrocarril de Renfe. Fuente: RENFE

El trayecto entre València y Ontinyent puede realizarse directamente con este tren regional o tomando el tren de cercanías hasta Xàtiva y realizando un transbordo al tren regional en esa estación.

1. Mediante tren directo (regional); el trayecto dura desde 1 hora y 36 minutos el viaje más rápido a 2 horas y 17 minutos el más lento y sólo salen 4 al día en los siguientes horarios:

- D'Ontinyent a València Estació Nord: 6:27, 9:19, 15:33 y 19:12
- De València Estació Nord a Ontinyent: 6:27, 12:00, 15:47 y 20:15

2. Mediante Renfe Cercanías + Regional: Desde la Estació del Nord de València a Xàtiva (línea C-2), se hace transbordo y se coge otro tren hasta Ontinyent.

- De València a Xàtiva la frecuencia de paso es de 30 minutos

- De Xàtiva a València: Cada 10 – 20 minutos

De Xàtiva a Ontinyent el trayecto dura desde 47 minutos el viaje más rápido a 55 minutos el más lento y sólo salen 4 al día en los siguientes horarios

- D'Ontinyent a Xàtiva: 6:27, 9:19, 15:33 y 19:12
- De Xàtiva a Ontinyent: 7:12, 13:30, 17:10 y 21:11

El trayecto Xàtiva - Ontinyent tiene una duración de 47-55 minutos y el trayecto Xàtiva València 56-67 minutos, por lo tanto, la duración total es de 107 minutos (más el tiempo de espera del transbordo).

Por tanto, la mejor opción es la directa mediante tren regional. La frecuencia es muy baja y el horario no cubre la totalidad de la jornada lectiva. Por otro lado, desde Alcoy a Ontinyent las frecuencias y horarios son los siguientes, con una duración de 27 minutos:

- D'Ontinyent a Alcoy: 8:03, 14:17, 17:56 y 21:58
- De Alcoy a Ontinyent: 6:00, 8:52, 15:05 y 18:45

La frecuencia es muy baja y el horario no cubre la totalidad de la jornada lectiva.

La distancia entre la estación de trenes y los edificios de la UV en Ontinyent es aproximadamente de 1,5 km. La empresa de transportes encargada del servicio de autobús urbano en Ontinyent, Navarro Bus, ofrece además un servicio especial que conecta el núcleo urbano con la estación de Renfe. Este servicio es operado con una furgoneta de 9 plazas.

5.3.2 Red de Metro de València

En el municipio d'Ontinyent no existe una red de metro-tranvía, por lo tanto, no hay servicio de este medio de transporte público hasta los edificios de la UV en el campus d'Ontinyent. Pero la red de Ferrocarriles de la Generalitat Valènciana (FGV) en València, es operada bajo la marca MetroValència, ofrece un extenso servicio al área metropolitana de la ciudad con 6 líneas de metro y 3 de tranvía. A continuación, se detallan las líneas disponibles:

Líneas de Metro

- Línea 1 (L1): Bétera – Villanueva de Castellón
- Línea 2 (L2): Llíria – Torrent Avinguda
- Línea 3 (L3): Rafelbunyol – Aeroport
- Línea 5 (L5): Marítim Serrería – Aeroport
- Línea 7 (L7): Marítim Serrería – Torrent Avinguda
- Línea 9 (L9): Alboraya Peris Aragó – Riba-roja de Túria

Líneas de Tranvía

- Línea 4 (T4): Mas del Rosari – Dr. Lluch
- Línea 6 (T6): Tossal del Rei – Marítim Serrería
- Línea 8 (T8): Marítim Serrería – Marina Reial Joan Carles I

El siguiente esquema muestra la red de líneas actual de MetroValència y las zonas que cubre.

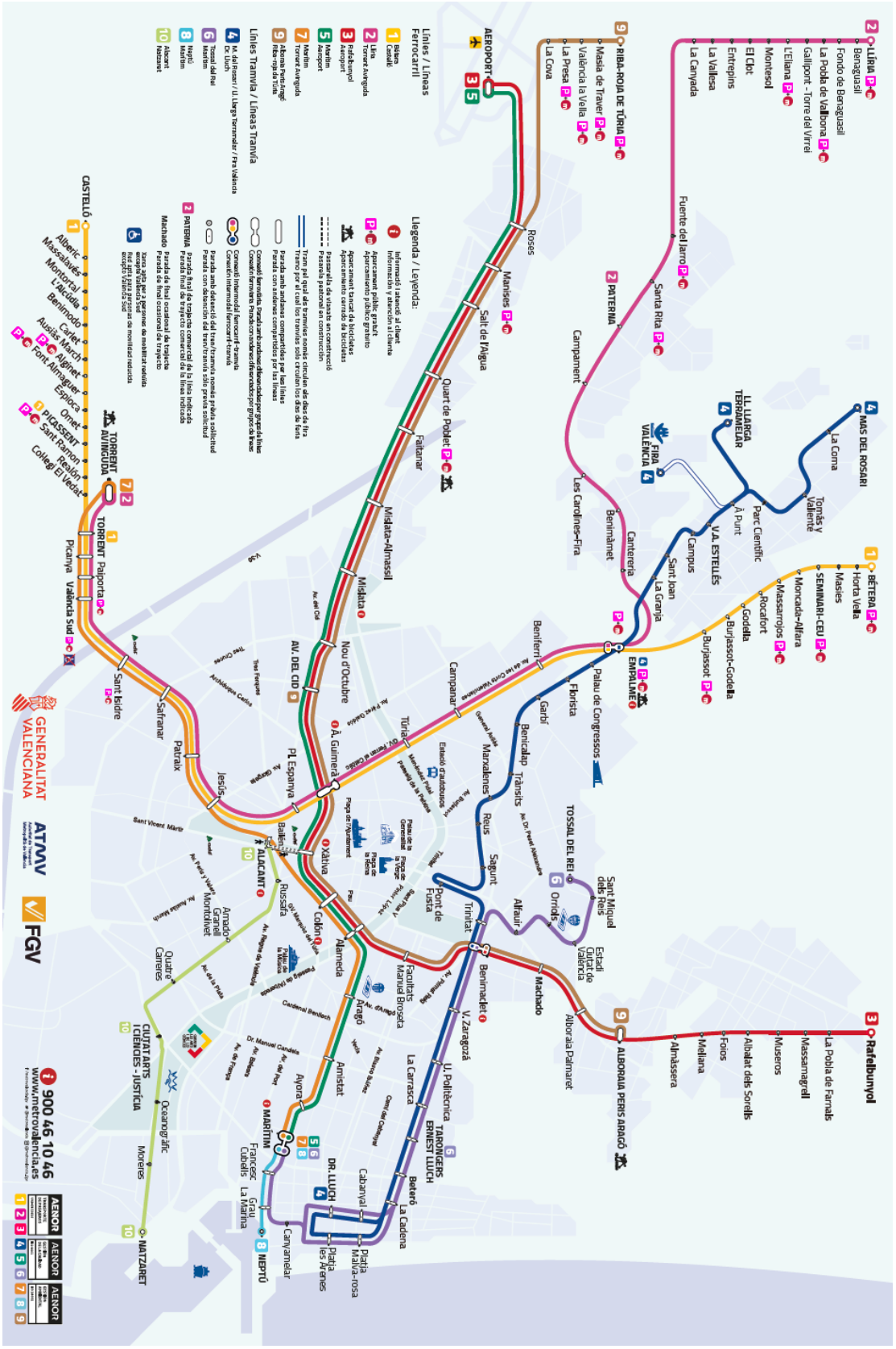


Figura 178. Red de Metro València. Fuente MetroValència

Los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers están situados en el centro del núcleo urbano de València, lo que facilita su accesibilidad a través de la red de metro y tranvía. El campus de Blasco Ibáñez cuenta con acceso a las líneas 9 (Alboraya Peris Aragó – Riba-roja de Túria) y 3 (Rafelbunyol – Aeroport) de metro, así como a las líneas 4 (Mas del Rosari – Dr. Lluch) y 6 (Tossal del Rei – Marítim Serrería) de tranvía. Por su parte, el campus de Tarongers tiene acceso directo a las líneas 4 y 6 de tranvía, y se encuentra a menos de 20 minutos a pie de las líneas 5 (Marítim Serrería – Aeroport) y 7 (Marítim Serrería – Torrent Avinguda) de metro.

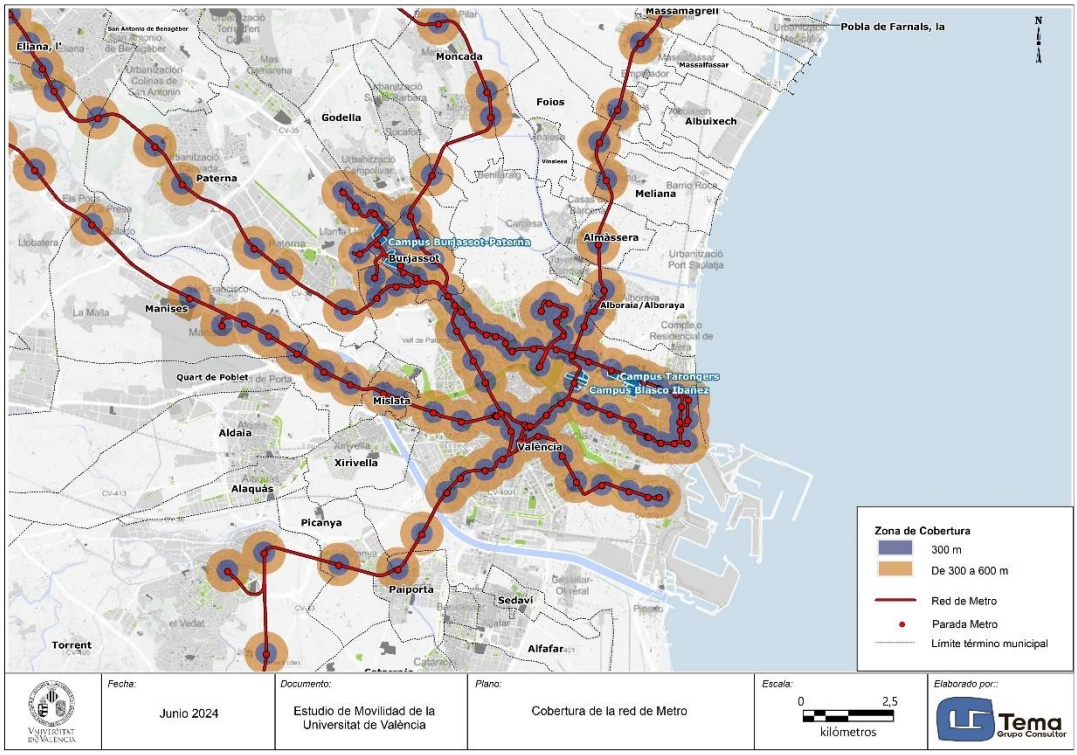


Figura 179. Plano de Cobertura de la red de MetroValència. Fuente: elaboración propia

La frecuencia de paso media en periodo ordinario de la línea 4 es de 10 minutos y de la línea 6 es inferior a 10 minutos. Por tanto, la frecuencia de paso es alta. Ambas líneas cubren el horario lectivo.

Esta conectividad mejora la movilidad para estudiantes y personal, integrando los campus en la red de transporte público de la ciudad. Sin embargo, no es 100% eficiente, ya que, aunque ofrece varias opciones de desplazamiento, estas no siempre facilitan el acceso de manera óptima desde todas las zonas de València y sus alrededores.



Figura 180. Paradas y líneas de MetroValència en los campus de València. Fuente: MetroValència

El campus de Burjassot-Paterna se conecta principalmente a la línea 4 de tranvía (Mas del Rosari – Dr. Lluch), que aunque es una opción interesante de transporte, no es la más rápida. Su frecuencia, con un intervalo promedio de 15 minutos, no siempre es suficiente, ya que durante las horas punta suele ir repleto, dificultando el desplazamiento de los estudiantes.

Además, las líneas 1 (Bétera – Villanueva de Castellón) y 2 (Llíria – Torrent Avinguda) del metro están demasiado alejadas para ser opciones viables. Esto deja a Burjassot sin una cobertura de transporte público eficiente, especialmente porque la conexión del tranvía es prácticamente unilateral con València, sin ofrecer una buena conexión con la periferia. Como resultado, el campus no está bien conectado para satisfacer las necesidades de la alta demanda, especialmente en los momentos de mayor afluencia.

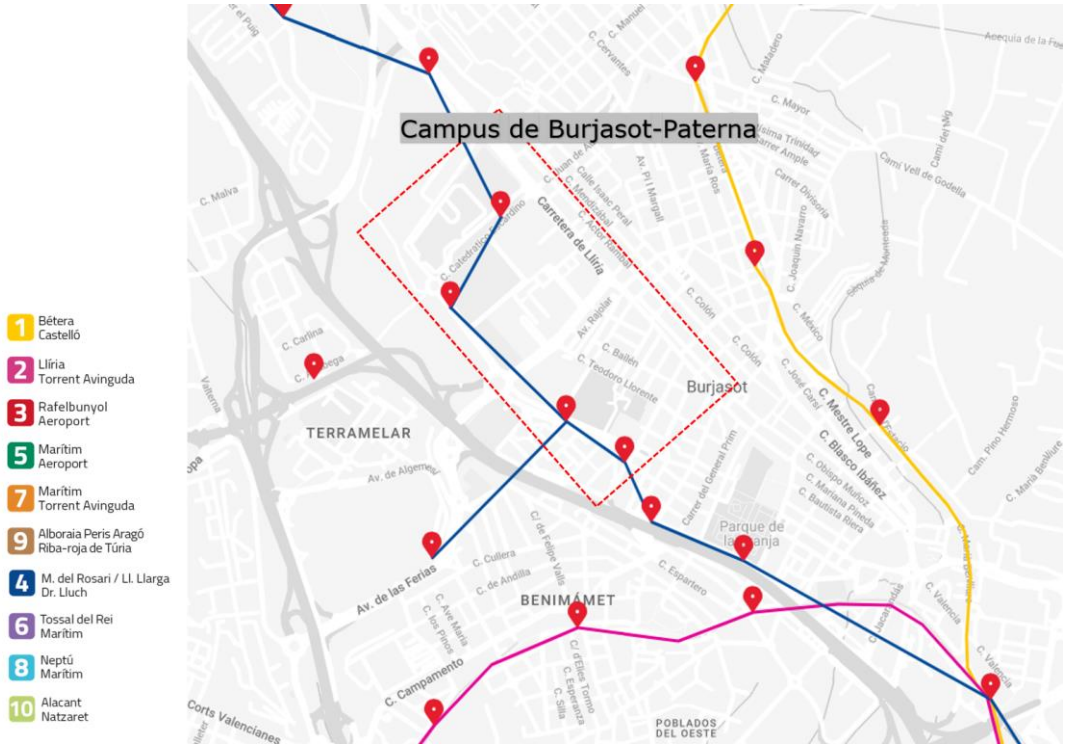


Figura 181. Paradas y líneas de MetroValència en Burjassot-Paterna. Fuente: MetroValència

5.3.3 Red de autobuses urbanos de València

La red de autobuses urbanos de València, gestionada por la Empresa Municipal de Transportes (EMT), es un pilar esencial del transporte público de la ciudad. Con más de 60 líneas en operación, la EMT asegura una cobertura extensa que conecta barrios, centros educativos, hospitales, áreas comerciales y puntos turísticos clave. Este sistema de transporte está diseñado para ofrecer una movilidad eficiente y accesible a los residentes y visitantes de València.

La EMT opera con horarios que generalmente comienzan alrededor de las 5:00 de la mañana y continúan hasta las 22:30, con un servicio nocturno que se extiende hasta las 2:00 de la mañana entre semana y hasta las 3:30 los fines de semana. Este amplio rango horario garantiza que los usuarios puedan depender de los autobuses para sus desplazamientos diarios y nocturnos.

En términos de sostenibilidad, la EMT ha incorporado a su flota autobuses híbridos y eléctricos. Para finales de 2024, se espera que el 68% de los autobuses de la EMT sean eléctricos o híbridos. Esta modernización de la flota no solo reduce la edad media de los vehículos, haciendo que sean más confiables y cómodos, sino que también posiciona a València como una ciudad comprometida con la movilidad sostenible.

La EMT también se destaca por su accesibilidad. La mayoría de los autobuses están equipados con rampas automáticas y espacios reservados para personas con movilidad reducida, asegurando que todos los usuarios puedan acceder a los servicios de transporte sin barreras. Además, la empresa

ofrece una tarjeta monedero virtual, MoviEMT, que facilita el pago y permite transbordos ilimitados dentro de una hora por solo 0,43 euros por viaje. Esta tarjeta está diseñada para simplificar el uso del transporte público y hacer que sea más accesible para todos.

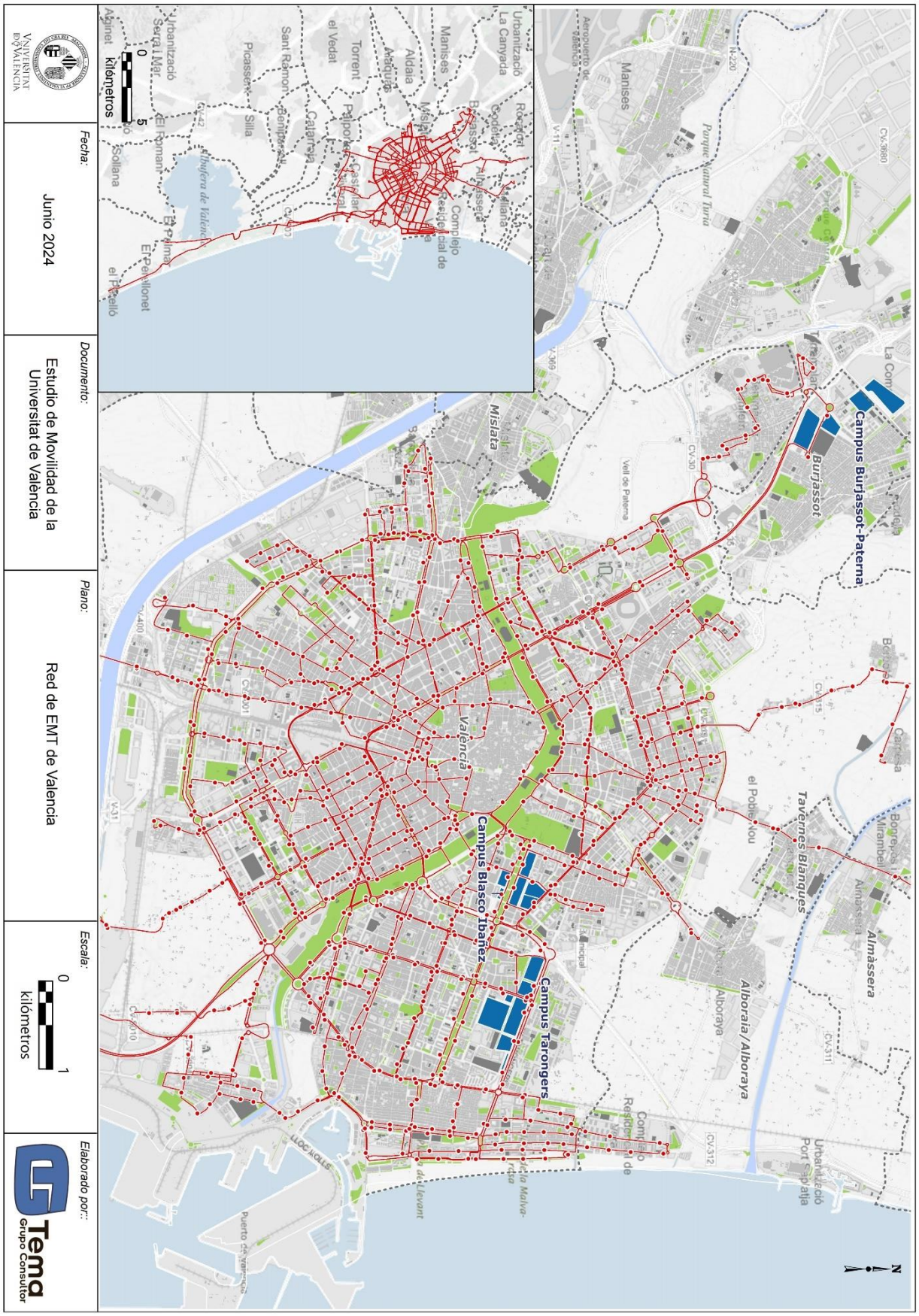


Figura 182. Red de EMT de València. Fuente: elaboración propia a partir de EMT

Además, hemos realizado un análisis detallado de la distribución de las paradas de autobuses. A través de este análisis, podemos observar la distribución y accesibilidad de las paradas de autobús en el núcleo urbano de la ciudad, así como en las áreas circundantes, incluyendo los campus universitarios.

La red de EMT está densamente distribuida en el núcleo urbano de València. La mayoría del núcleo urbano de València está cubierta por paradas de autobús a una distancia de menos de 150 metros. Esto indica una accesibilidad excelente, permitiendo a los residentes y visitantes encontrar una parada de autobús en un corto trayecto a pie, lo cual es ideal para fomentar el uso del transporte público.

Prácticamente toda la ciudad está cubierta a una distancia de entre 150 y 300 metros de una parada de autobús. Esta cobertura asegura que incluso en áreas menos céntricas, los usuarios pueden acceder fácilmente a la red de transporte público sin necesidad de recorrer largas distancias. Aunque menos densa, incluso en un rango de 300 a 600 metros, se observa una buena cobertura de paradas de autobús en el núcleo urbano. Esto asegura que prácticamente cualquier punto dentro de la ciudad está a una distancia razonable de una parada de autobús, facilitando el acceso al transporte público.

En el caso de los campus universitarios, como el Campus de Blasco Ibáñez y el Campus de Tarongers, la cobertura es también notable. Estos campus están bien conectados con la red de EMT, con múltiples paradas de autobús cercanas que facilitan el acceso tanto a estudiantes como a personal universitario. La proximidad de estas paradas mejora la movilidad dentro del campus y hacia otras partes de la ciudad. Sin embargo, aunque se encuentra en otro municipio, el campus de Burjassot-Paterna está conectado mediante rutas específicas el Campus de Burjassot-Paterna. Pero este solo dispone de una ruta especifica y otra que recorre Paterna (15-30 min andando.)

La conexión con València está bien establecida para la mayoría de los campus, proporcionando opciones de transporte adecuadas para quienes necesitan viajar entre la Universitat y la ciudad. Sin embargo, los municipios anexos no están bien conectados entre sí, lo que dificulta la movilidad directa hacia los campus desde otras localidades cercanas, salvo excepciones. Esto hace que la red de transporte sea menos eficiente, ya que muchos estudiantes y personal dependen exclusivamente de València como centro de conexión.

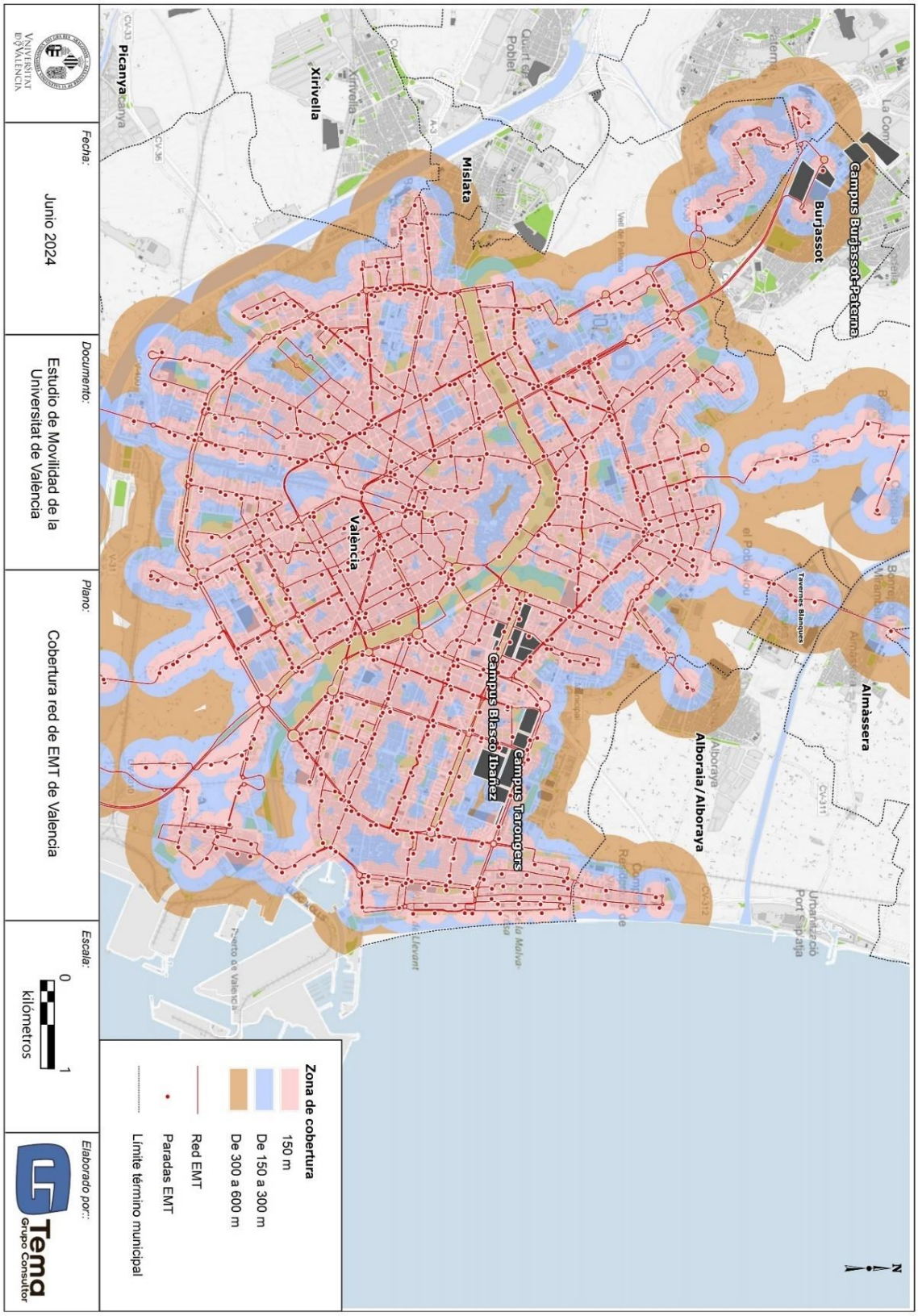
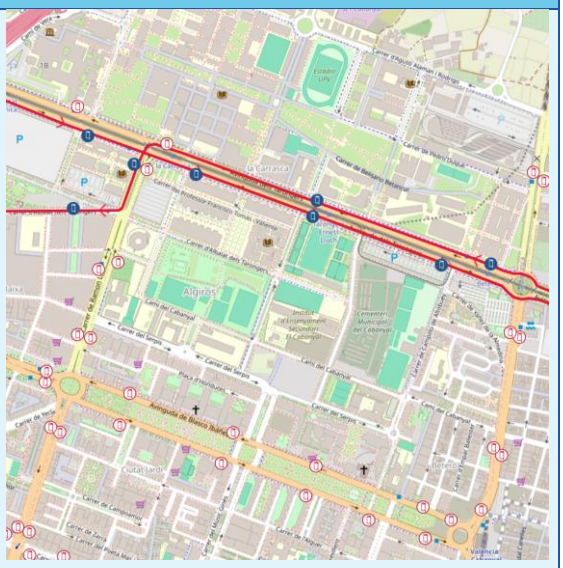


Figura 183. Cobertura de la red de EMT de València. Fuente: Elaboración propia

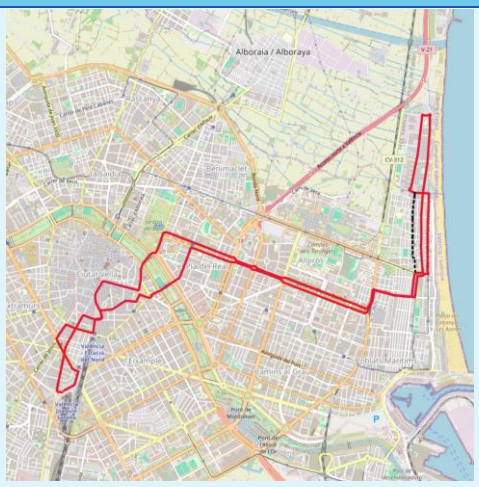
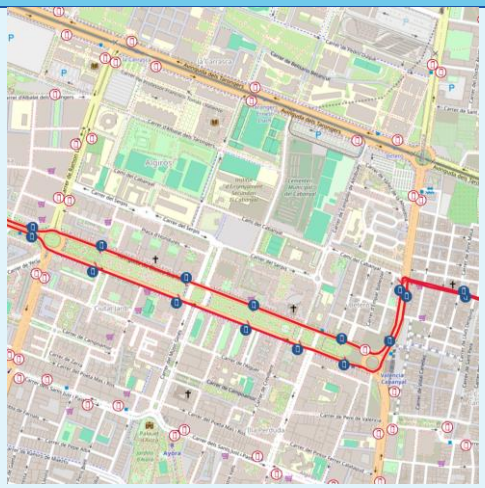
5.3.3.1 Campus de Tarongers

Línea 18 HOSPITAL DR. PESET - UNIVERSITATS	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 1492 - Albalat dels Tarongers – Vinalopó
- 1282 - Facultat de Ciències Socials
- 1489 - Tarongers - Facultat de Magisteri
- 1896 - Tarongers - Facultat de Dret
- 1900 - Col·legi Major
- 1897 - Tarongers - Facultat d'Economia
- 1898 - Tarongers – Aparcament
- 1918 - Serradora - Beteró

Tabla 22. Línea 18 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

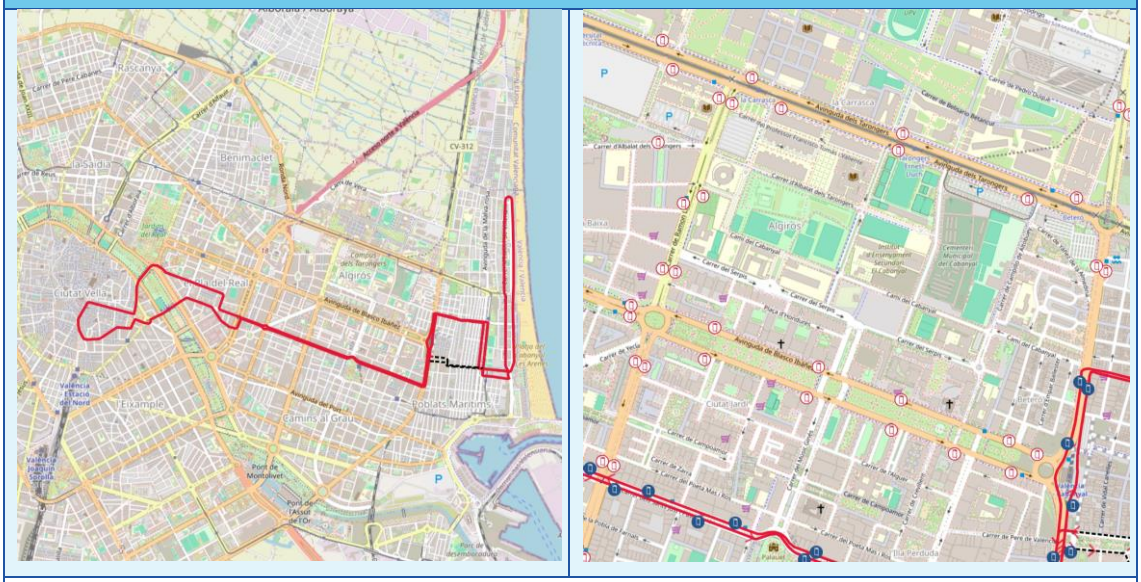
Línea 31 LA PATACONA - EST.J.SOROLLA	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 126 - Blasco Ibáñez – Hondures
- 127 - Blasco Ibáñez - Actriu Encarna Máñez
- 125 - Blasco Ibáñez - Actor Enrique Rambal
- 128 - Blasco Ibáñez - Músic Ginés
- 124 - Blasco Ibáñez - José María Orense
- 129 - Blasco Ibáñez - Enginyer Rafael Janini
- 1754 - Marí Blas de Lezo - Camí Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip Gauna

Tabla 23. Línea 31 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

Línea 32 pasSEIG MARÍTIM - PL. DE L'AJUNTAMENT

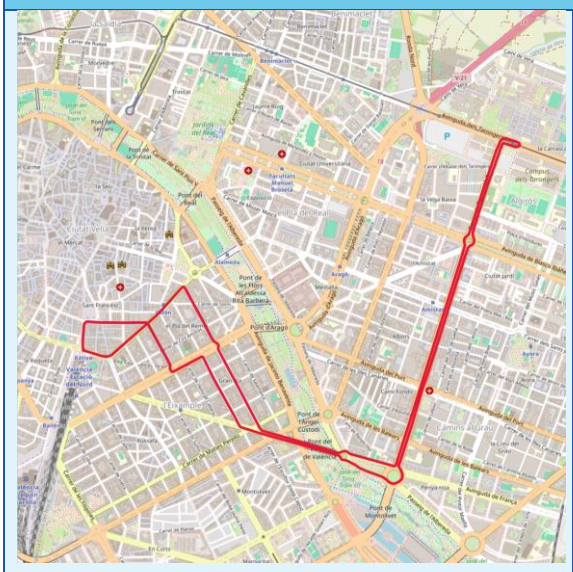
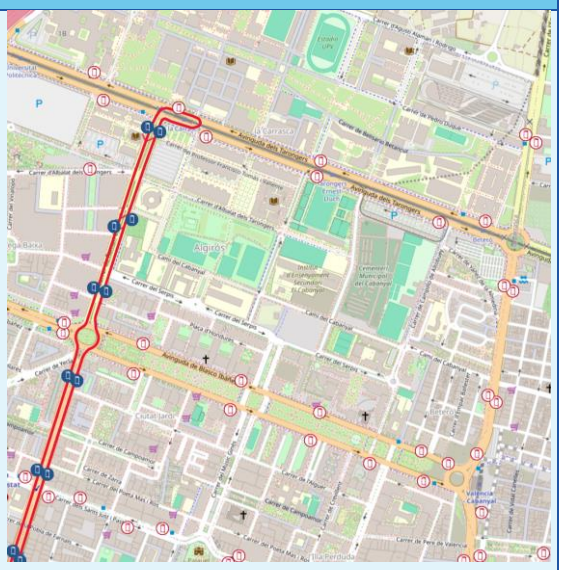


Fuente: Geoportal EMT

Paradas Cercanas:

- 1754 - Marí Blas de Lezo - Camí Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip Gauna
- 1755 - Marí Blas de Lezo(imparell) -Estació Cabanyal

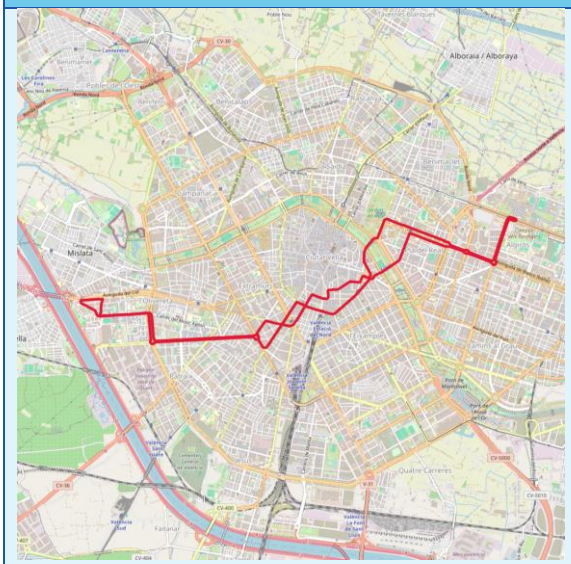
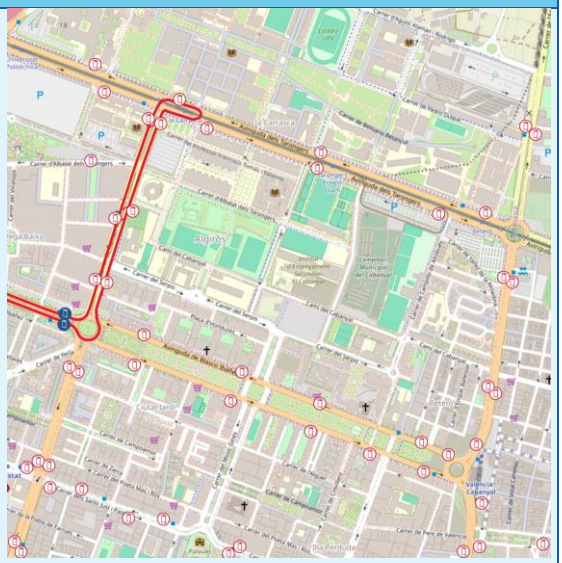
Tabla 24. Línea 32 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

Línea 40 UNIVERSITATS - ESTACIÓ DEL NORD	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 1282 - Facultat de Ciències Socials
- 1283 - Campus Tarongers
- 1096 - Ramon Llull - Bernat Fenollar
- 1114 - Ramon Llull - García Donato
- 117 - Ramon Llull - Escultor Alfons Gabino
- 112 - Ramon Llull - Leandro de Saralegui

Tabla 25. Línea 40 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

Línea 71 LA LLUM - UNIVERSITATS	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:
- 113 - Blasco Ibáñez - Ramon Llull
- 116 - Blasco Ibáñez - Dr. Manuel Candela

Tabla 26. Línea 71 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

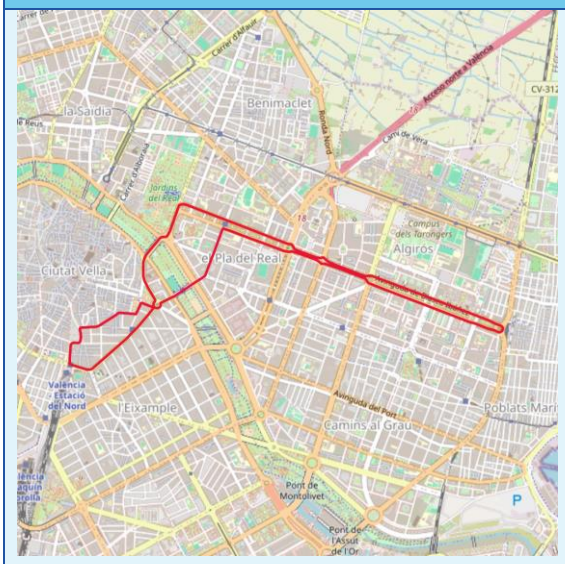
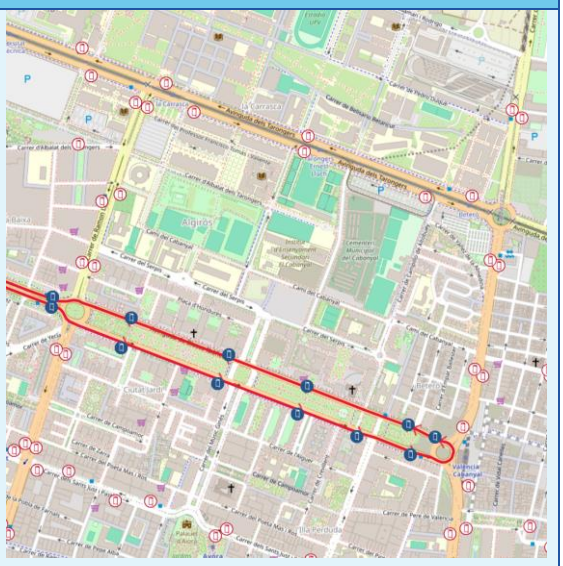
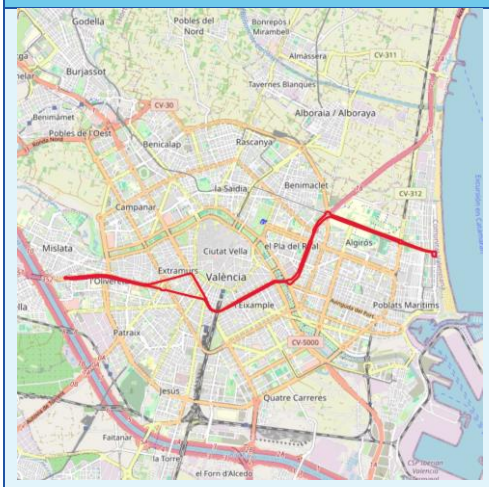
Línea 81 ESTACIÓ DEL NORD - BLASCO IBAÑEZ	
	
Fuente: Geoportal EMT	
Paradas Cercanas:	
- 126 - Blasco Ibáñez – Hondures	
- 127 - Blasco Ibáñez - Actriu Encarna Máñez	
- 125 - Blasco Ibáñez - Actor Enrique Rambal	
- 128 - Blasco Ibáñez - Músic Ginés	
- 124 - Blasco Ibáñez - José María Orense	
- 129 - Blasco Ibáñez - Enginyer Rafael Janini	

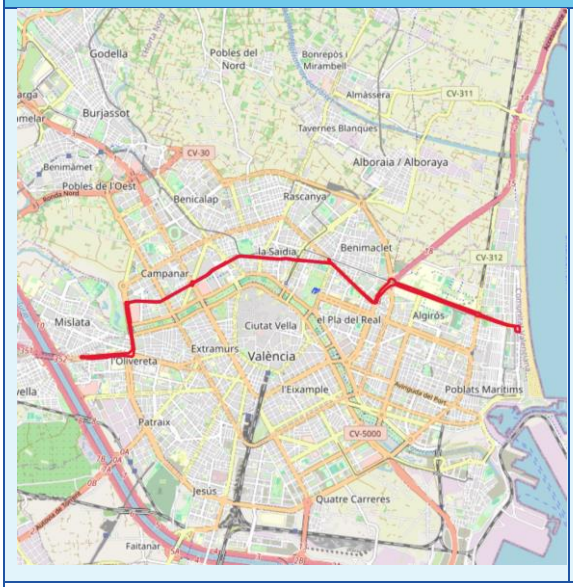
Tabla 27. Línea 81 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

Línea 93 AV. DEL CID - PG. MARÍTIM	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 1490 - Tarongers - Junt Entrada Universitats
- 1489 - Tarongers - Facultat de Magisteri
- 1361 - La Carrasca
- 1896 - Tarongers - Facultat de Dret
- 1897 - Tarongers - Facultat d'Economia
- 1900 - Col·legi Major
- 1898 - Tarongers – Aparcament
- 1918 - Serradora - Beteró

Tabla 28. Línea 93 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

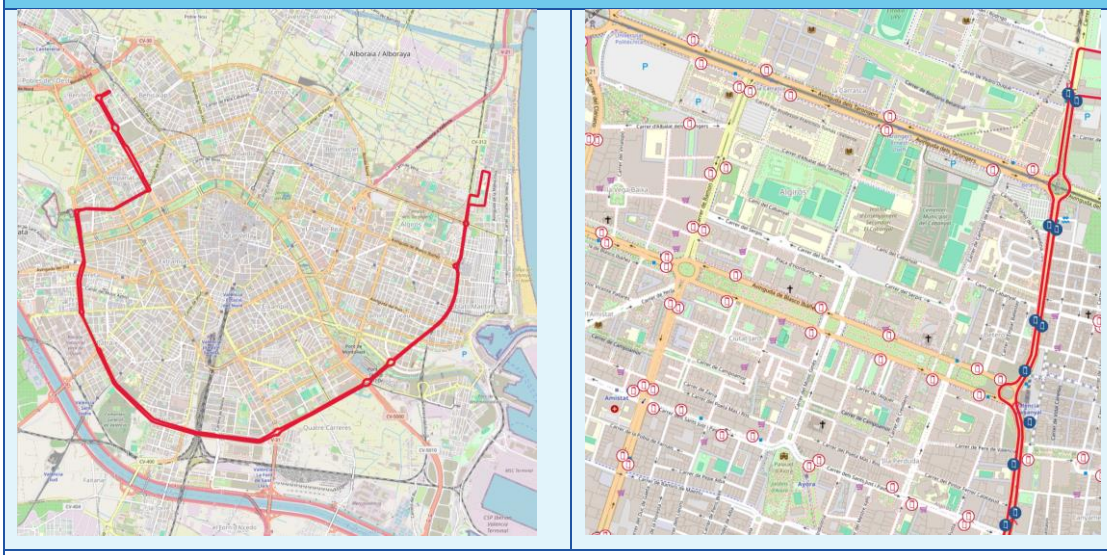
Línea 98 AV. DEL CID - EST. CABANYAL/PG. MARÍTIM	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 1490 - Tarongers - Junt Entrada Universitats
- 1489 - Tarongers - Facultat de Magisteri
- 1361 - La Carrasca
- 1896 - Tarongers - Facultat de Dret
- 1897 - Tarongers - Facultat d'Economia
- 1900 - Col·legi Major
- 1898 - Tarongers – Aparcament
- 1918 - Serradora - Beteró

Tabla 29. Línea 98 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

Línea 99 PALAU DE CONGRESSOS - LA MALVA-ROSA



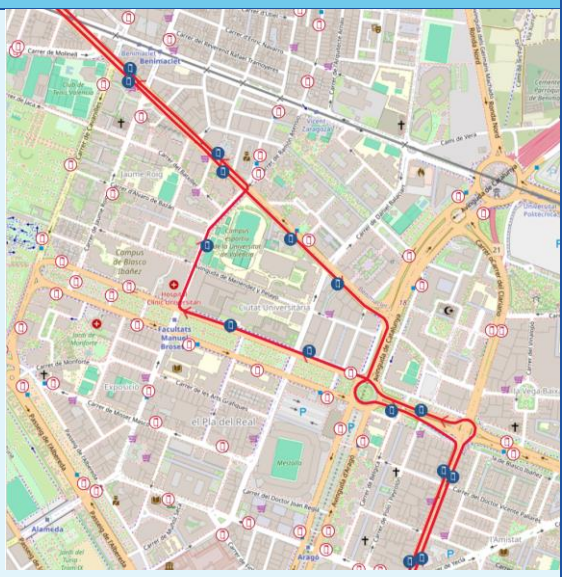
Fuente: Geoportal EMT

Paradas Cercanas:

- 1754 - Marí Blas de Lezo - Camí Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip Gauna
- 1755 - Marí Blas de Lezo(imparell) -Estació Cabanyal
- 1753 - Lluís Peixó – Tarongers
- 1749 - Lluís Peixó - Comte Melito

Tabla 30. Línea 99 de Autobús Urbano en Campus de Tarongers

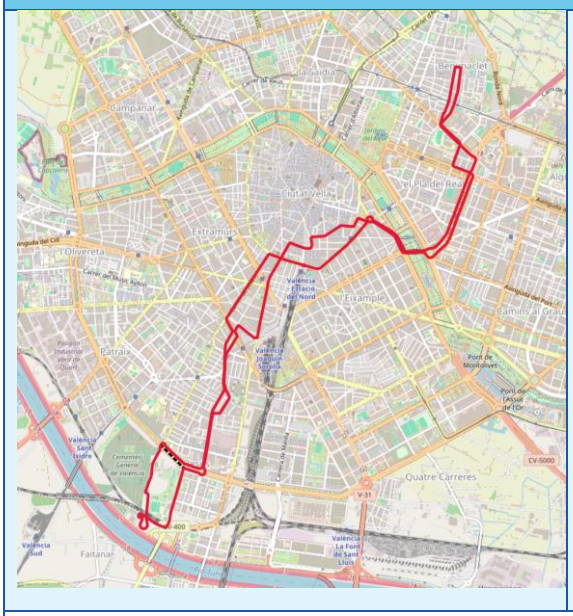
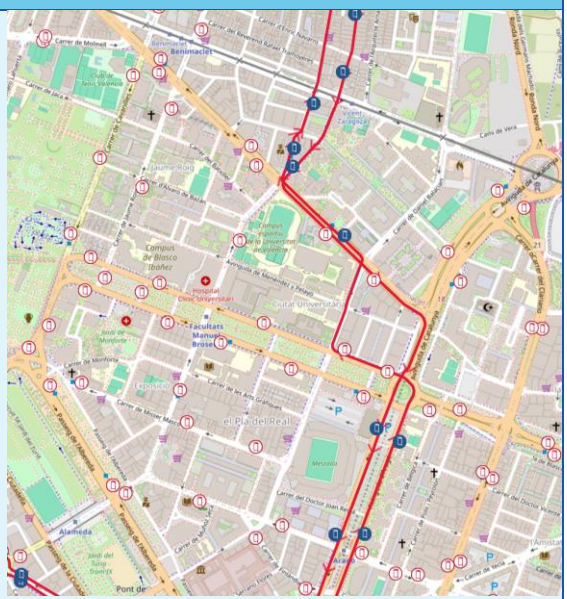
5.3.3.2 Campus de Blasco Ibáñez

Línea C3 CIRCULAR RONDA TRÀNSITS	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:

- 157 - Blasco Ibáñez - Gascó Oliag
- 158 - Facultat de Psicologia
- 170 - Dr. Gómez Ferrer - Menéndez y Pelayo
- 188 - Primat Reig - Campus Universitari
- 1239 - Primat Reig – Xàbia

Tabla 31. Línea C3 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

Línea 10 BENIMACLET - SANT MARCEL.LI	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:
- 157 - Blasco Ibáñez - Gascó Oliag - 188 - Primat Reig - Campus Universitari - 192 - Primat Reig - Camí Vera - 967 - Ramón Asensio - Guàrdia Civil

Tabla 32. Línea 10 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

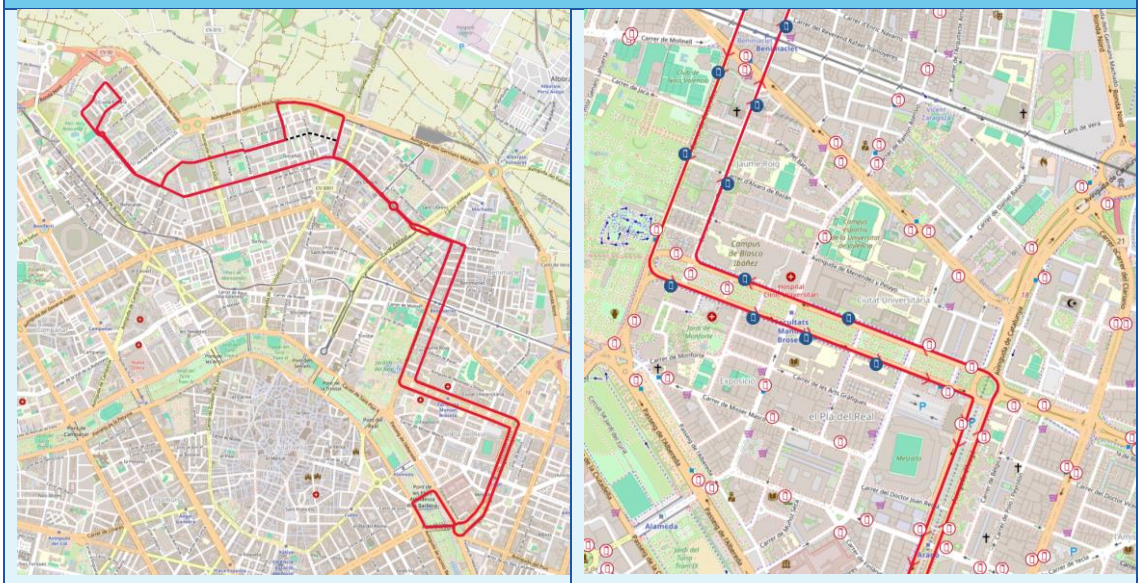
Línea 12 CIUTAT ART. FALLER - PL. AMÈRICA

Fuente: Geoportal EMT
Paradas Cercanas:
- 160 - Hospital Clínic - 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària - 158 - Facultat de psicología - 166 – Facultats - 167 - Facultat de Filologia

Tabla 33. Línea 12 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

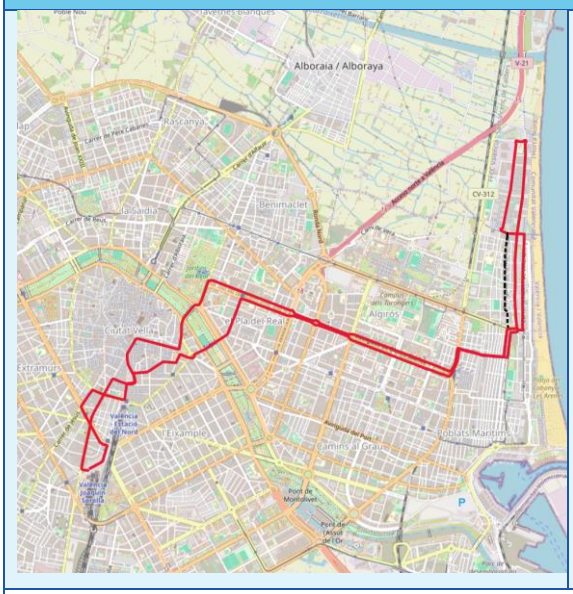
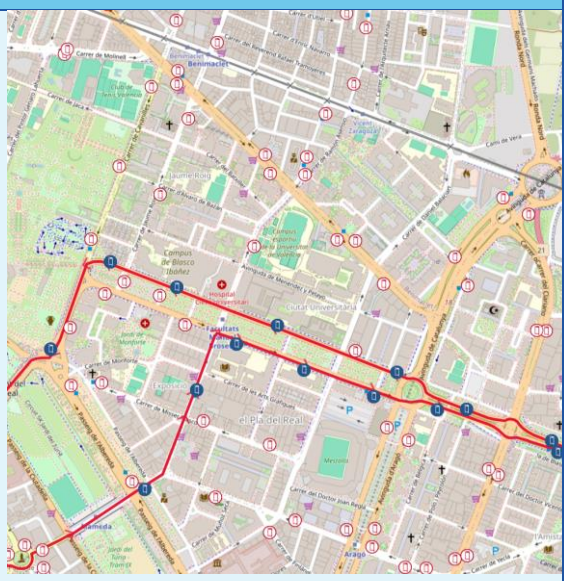
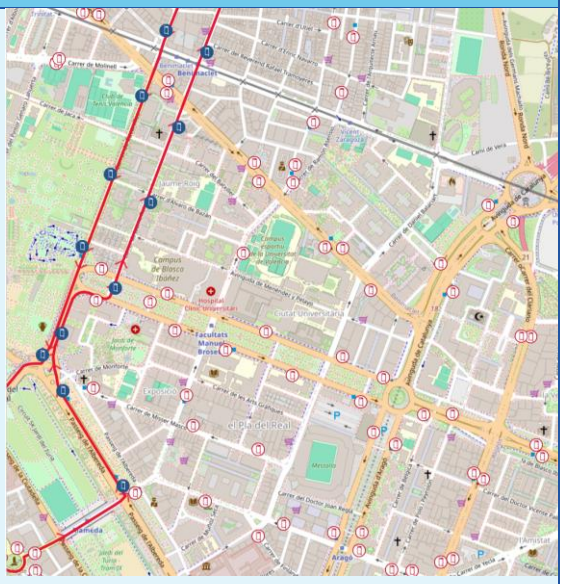
Línea 31 LA PATACONA - EST.J.SOROLLA	
	
Fuente: Geoportal EMT	
Paradas Cercanas: - 160 - Hospital Clínic - 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària - 158 - Facultat de psicología - 166 – Facultats - 167 - Facultat de Filologia	

Tabla 34. Línea 31 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

Línea 70 LA FONTSANTA - ALBORAIA	
	

Fuente: Geoportal EMT

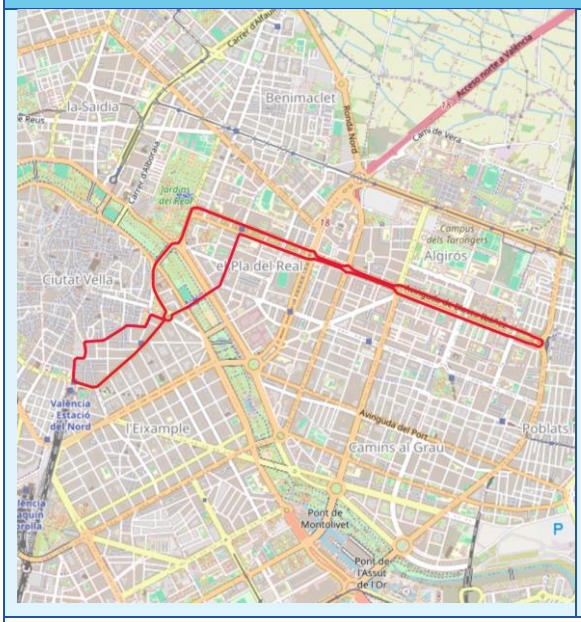
Paradas Cercanas:

- 174 - Jaume Roig - Álvaro de Bazán
- 175 - Jaume Roig - Primat Reig
- 164 - Blasco Ibáñez - Rectorat
- 173 - Cavanilles - Vivers
- 172 - Cavanilles - Álvaro de Bazán
- 171 - Cavanilles - Primat Reig

Tabla 35. Línea 70 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

Línea 71 LA LLUM - UNIVERSITATS
 
Fuente: Geoportal EMT
Paradas Cercanas: - 160 - Hospital Clínic - 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària - 158 - Facultat de psicología - 166 – Facultats - 167 - Facultat de Filologia

Tabla 36. Línea 71 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

Línea 81 ESTACIÓ DEL NORD - BLASCO IBAÑEZ
 
Fuente: Geoportal EMT

Paradas Cercanas:
- 160 - Hospital Clínic - 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària - 158 - Facultat de psicología - 166 – Facultats - 167 - Facultat de Filologia

Tabla 37. Línea 81 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

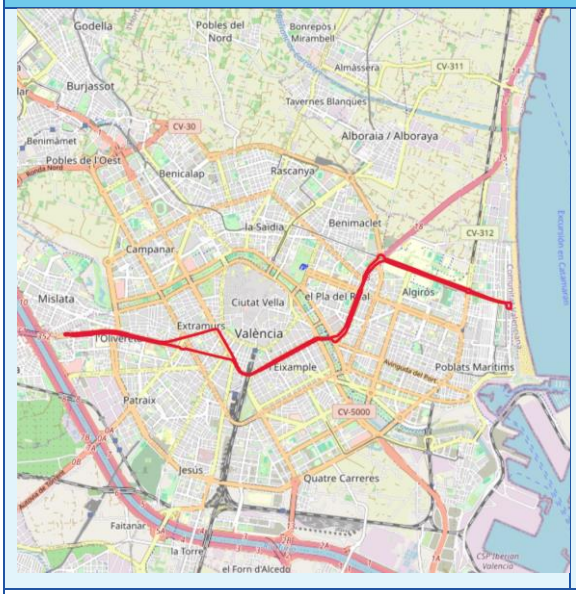
Línea 93 AV. DEL CID - PG. MARÍTIM
	
Fuente: Geoportal EMT	
Paradas Cercanas:	
- 2213 - Estadi de Mestalla - 1057 - Estadi de Mestalla - 1902 - Catalunya - Guardia Civil - 866 - Catalunya - Santa Cruz de la Zarza	

Tabla 38. Línea 93 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

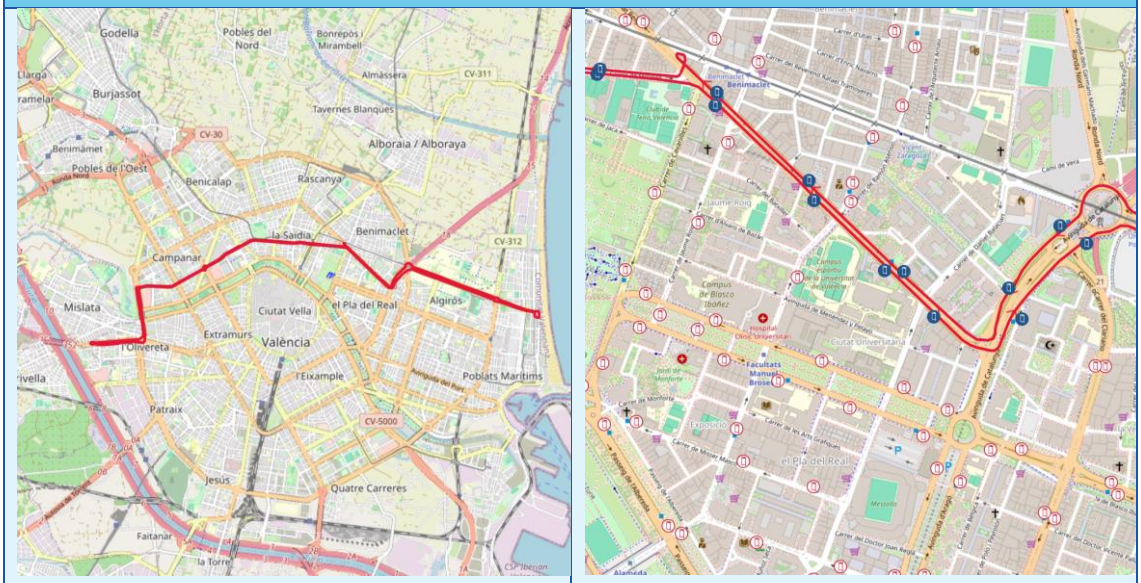
Línea 98 AV. DEL CID - EST. CABANYAL/PG. MARÍTIM

Fuente: Geoportal EMT
Paradas Cercanas: - 1679 - Primat Reig - Cuenca Tramoyeres - 1694 - Primat Reig - Dr. Gómez Ferrer - 188 - Primat Reig - Campus Universitari - 192 - Primat Reig - Camí Vera - 1239 - Primat Reig - Xàbia

Tabla 39. Línea 98 de Autobús Urbano en Campus de Blasco Ibáñez

Tabla 40.

5.3.3.3 Campus de Burjassot-Paterna

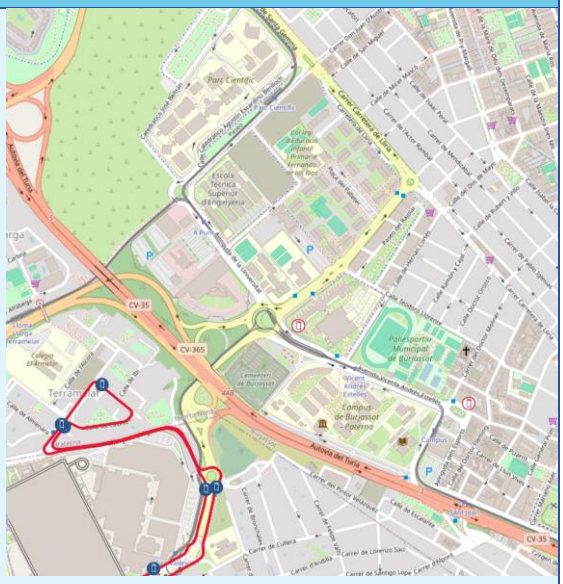
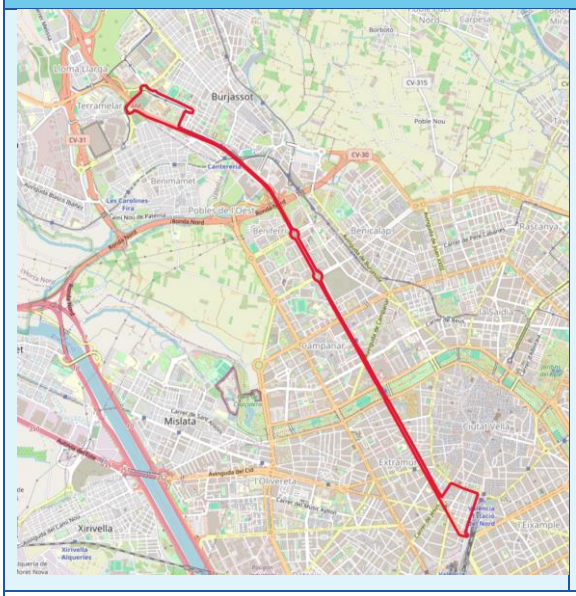
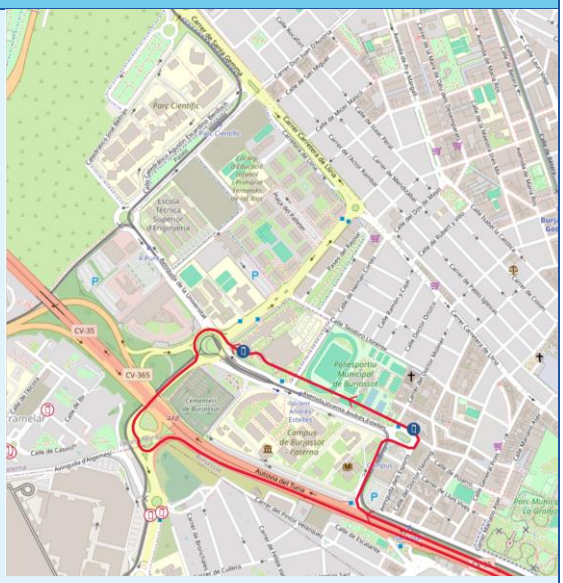
Línea 62 BENIMÀMET/FIRA - ESTACIÓ DEL NORD	
	
Fuente: Geoportal EMT	
Paradas Cercanas: - 1714 - Fires(imparell) – Cementeri - 1715 - Fires(parell) - Cementeri	

Tabla 41. Línea 62 de Autobús Urbano en Campus de Burjassot-Paterna

Línea 63 BENIMÀMET/FIRA - ESTACIÓ DEL NORD	
	
Fuente: Geoportal EMT	

Paradas Cercanas:
- 1145 - Campus de Burjassot
- 1044 - Poliesportiu de Burjassot

Tabla 42. Línea 63 de Autobús Urbano en Campus de Burjassot-Paterna

5.3.3.4 Campus d'Ontinyent

En Ontinyent hay una línea de transporte urbano que recorre el núcleo de población al completo y permite distribuir a la población por todo el ámbito.

La empresa Navarro Bus opera el transporte público urbano en Ontinyent. La línea 1 opera de lunes a viernes de 8:00 h a 14:00 h y de 16:00 h a 20:00 h. Los sábados opera de 10:00 h a 13:30 h. Los sábados por la tarde, domingos y festivos no hay servicio de autobús urbano.

Los horarios de las salidas son:

Horarios de la línea 1 (C/ Vicente Gironés Mora, 4)

Mañana: 8:00 h, 8:40 h, 9:20 h, 10:00 h, 10:40 h, 11:20 h, 12:00 h, 12:40 h, 13:00 h, 13:20 h, 14:00 h (excepto sábados)

Tarde: 16:00 h, 16:40 h, 17:00 h, 17:40 h, 18:20 h, 19:00 h, 19:40 h

La tarifa del autobús es de 0,95 céntimos de euro. El servicio de autobús urbano se opera con un vehículo de 22 plazas (más otro de reserva). El vehículo es un MAN Van Hool.

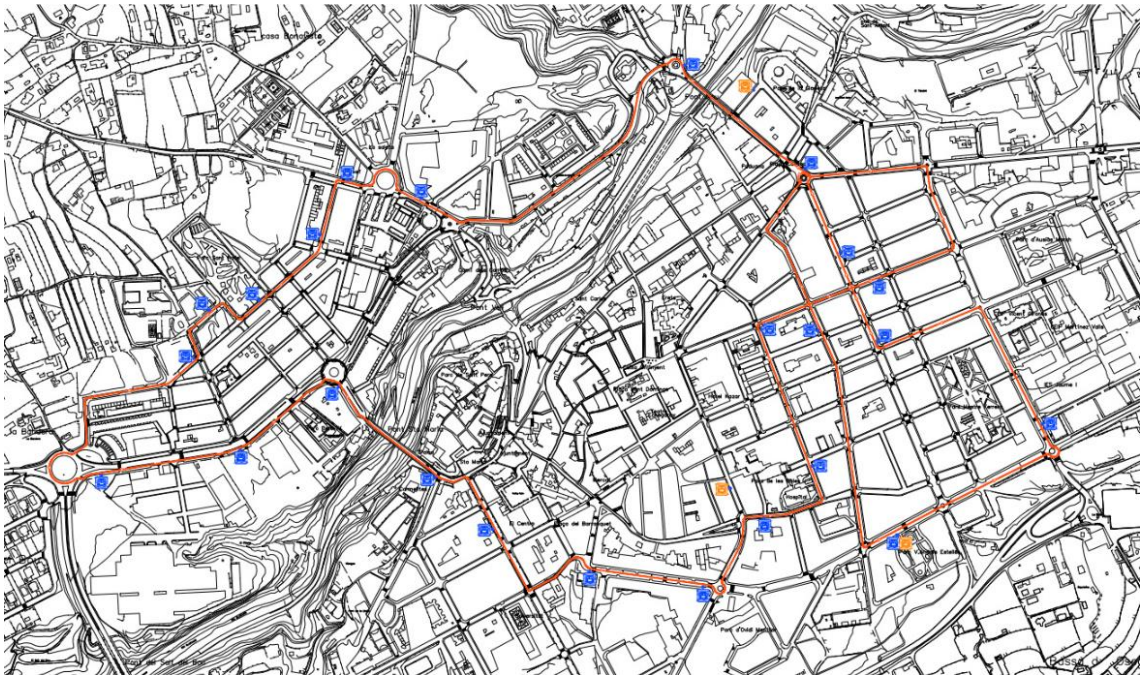


Figura 184. Línea 1 de Autobús Urbano en Ontinyent

5.3.4 Red de autobuses interurbanos

El servicio metropolitano de autobuses de València, conocido como Metrobús, es gestionado por la Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). Este sistema de transporte público conecta la ciudad de València con diversos municipios y áreas de su entorno metropolitano, proporcionando una red esencial para los habitantes de la región. La red de Metrobús cubre localidades como Alboraya, Mislata, Torrent, Paterna y muchas otras, facilitando la interconexión con otros medios de transporte, como el metro, el tranvía y la red de autobuses urbanos EMT, así como con las estaciones de tren de cercanías de Renfe.

Metrobús está integrado, junto a MetroValència, la Empresa Municipal de Transportes (EMT) y las cercanías de Renfe, en la Entidad Pública de Transporte Metropolitano de València (ETM). Esta entidad coordina la integración tarifaria y fomenta el uso del transporte público en el Área de Transporte Metropolitano de València, que abarca 60 municipios, incluyendo todos los de la comarca de l'Horta, además de parte de los de Camp de Túria, cinco localidades de la Ribera y una de Camp de Morvedre.

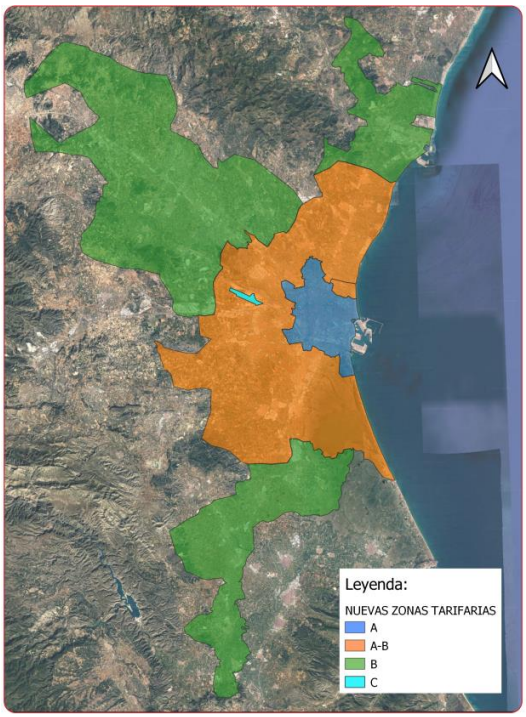


Figura 185. Zonas tarifarias

Metrobús opera con horarios regulares y frecuencias adecuadas para atender la demanda diaria de pasajeros, tanto en días laborables como en fines de semana y festivos. Algunas líneas ofrecen servicio desde temprano en la mañana hasta altas horas de la noche, lo cual es especialmente útil para aquellos que necesitan desplazarse fuera de las horas punta. Este servicio regular asegura que los usuarios puedan planificar sus desplazamientos con confianza, sabiendo que siempre habrá una opción disponible.

El área de cobertura de la red de Metrobús se divide en cuatro zonas conforme al nuevo mapa zonal de ATMV:

- Zona A: constituida por las paradas situadas en el término municipal de València (a excepción de la zona de l'Albufera, al sur).
- Zona B: conformada por las paradas de las comarcas de Camp de Morvedre, Camp de Túria y la Ribera.
- Zona C: configurada exclusivamente por la parada del Aeropuerto València – Manises (Aeroport).

- Zona A-B: área de solape entre las zonas A y B, que abarca las comarcas de l'Horta (Nord, Oest y Sud) y l'Albufera (sur del municipio de València).

Un total de 56 líneas constituyen la red, operadas por un conjunto de siete operadores privados que conforman la red de Metrobús: AUVACA S.A., AVSA, Autocares Buñol S.L., Edetania, Fernanbus, Herca y Urbetur.

Según los datos de 2022, más de la mitad de las etapas de ese año fueron operadas por Fernanbus, con datos de viajes anuales muy superiores al resto. AUVACA ha superado los dos millones de etapas, mientras que Edetania se acerca al millón y medio. AVSA registra más de 800.000 etapas. Autocares Buñol y Herca se asientan en las seis cifras, mientras que Urbetur supera las 50.000 etapas, acercándose a las 70.000.

AUVACA	AVSA	BUÑOL	EDETANIA	FERNANBUS	HERCA	URBETUR
2.141.545	838.997	320.723	1.490.231	5.633.569	193.564	69.157

Tabla 43. Etapas de empresas operadoras. Fuente: ATMV

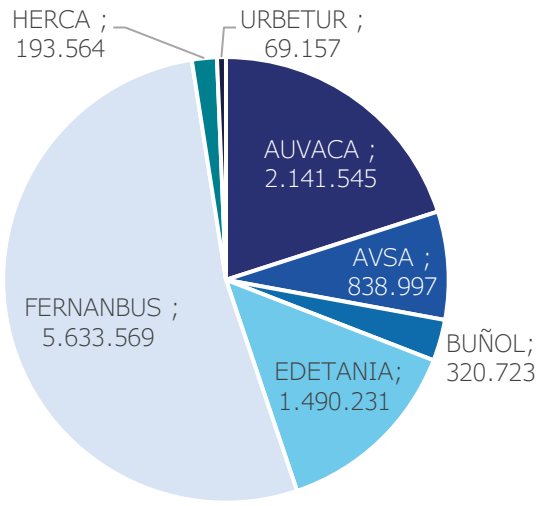


Figura 186. Etapas de empresas operadoras. Fuente: ATMV

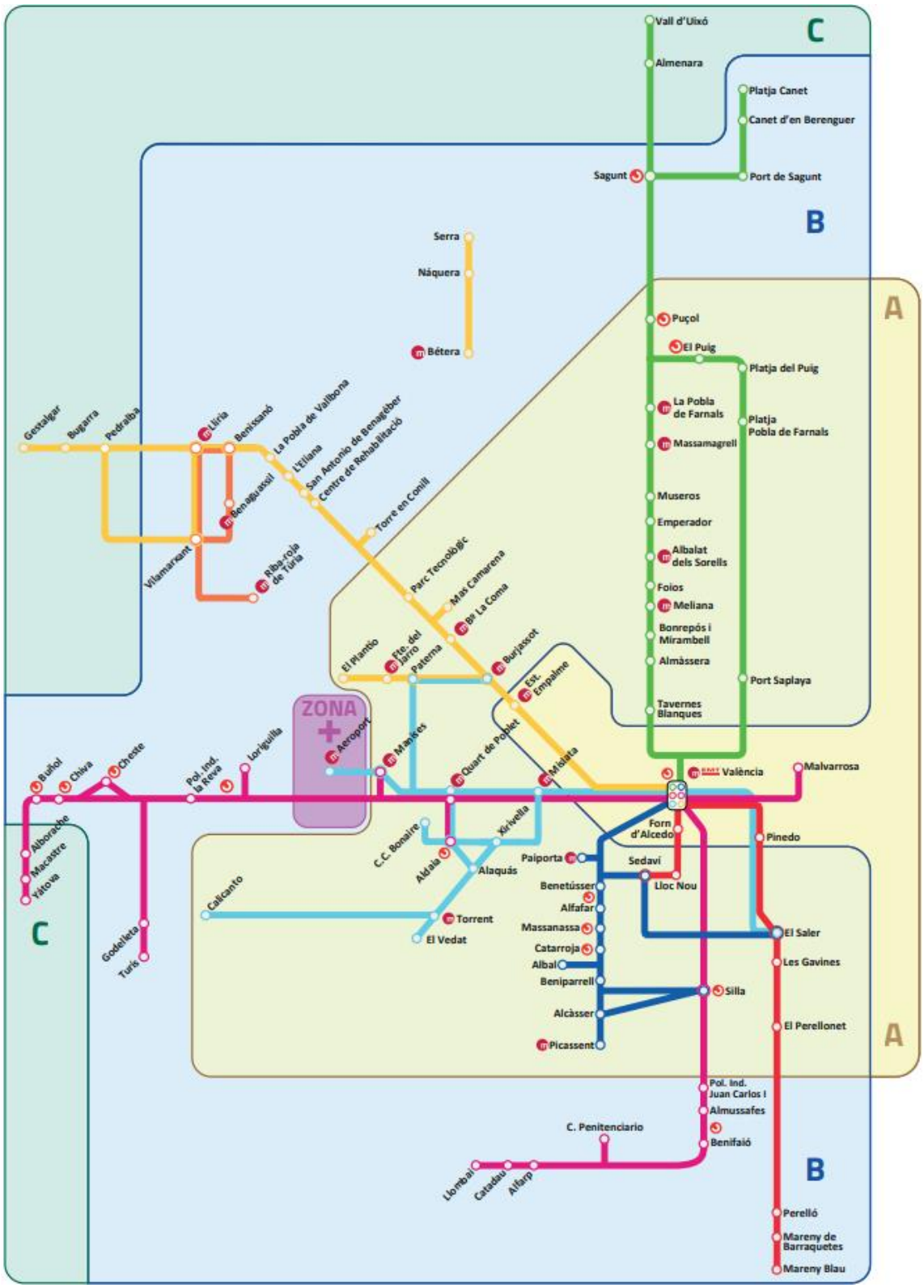


Figura 187. Conexiones entre red interurbana de autobuses y MetroValència. Fuente: ATMV

A continuación, vamos a ver todas las líneas que ofrece Metrobús, la zona en la que opera y la empresa que se encarga de llevarla a cabo.

Línea	Empresa	Zona
L106 Torrent - Alaquas - Aldaia - C.C. Bon Aire - Barrio del Cristo - Aeroport - Manises - Quart de Poblet	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L106A Torrent - Alaquas - Aldaia - C.C. Bon Aire - Barrio del Cristo - Aeroport - Manises - Quart de Poblet	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L106B Torrent - Alaquas - Aldaia - C.C. Bon Aire	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L107 Aldaia - Platja El saler	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L150 València - Mislata - Quart de Poblet - Manises - Aeroport	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160 València - Barrio de la Luz - Xirivella - Aldaia - Barrio del Cristo - C.C. Bonaire	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160A València - Barrio de la Luz - Xirivella - Aldaia - Barrio del Cristo - C.C. Bonaire	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160B València - Barrio de la Luz - Xirivella - Aldaia - Barrio del Cristo - C.C. Bonaire	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161 València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barrio del cristo - Quart de Poblet	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161A València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barrio del cristo - Quart de Poblet	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161B València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barrio del cristo	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161C València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L162 Aldaia - Salt de L'Aigua	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L163 València - Alaquás	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L164 València - Xirivella	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L165 Quart de Poblet - Manises - Paterna - Burjassot	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST

Línea	Empresa	Zona
L170 València - Barrio de la Luz - Xirivella -Alaquàs - Torrent - El Vedat - Cumbres - Calicanto	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170A València - Barrio de la Luz - Xirivella -Alaquàs - Torrent - El Vedat - Cumbres - Calicanto	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170B València - Barrio de la Luz - Xirivella -Alaquàs - Torrent - El Vedat	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170C València - Barrio de la Luz - Xirivella -Alaquàs - Torrent	Fernanbús, S.A.	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L130 Empalme (FGV) - Parque Tecnològico	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L130A Empalme (FGV) - Facultades - Parque Tecnològico	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L130B Empalme (FGV) - Burjassot - Parque Tecnològico	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L131 València - Mas Camarena	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L131A València - Facultades - Mas Camarena	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L131B Mas Camarena - Empalme (FGV)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L135A València - Torre en Conill	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L135B Mas Camarena - Torre en Conill	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L140 València - Paterna - El Plantío	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L140A València - Paterna	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST

Línea	Empresa	Zona
L140B València - Paterna - El Plantío	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L144 València - Parque Tecnològico - L'Andana	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145 València - Llíria	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145A València - C.C. El Osito - Pobla Vallbona - Llíria (directo)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145B València - C.C. El Osito - Pobla Vallbona - Llíria (recorido por dentro de San Antonio de Benagéber y L'Eliana)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L146 València - San Antonio Benagéber - L'Eliana - C.C. El Osito	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L147 València - Parque Empresarial Táctica	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L148 València - Fuente del Jarro	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L230 Bétera - Náquera - Serra	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245 València - Llíria - Gestalgar	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245A València - Gestalgar (por Vilamarxant)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245B València - Gestalgar (por Rambla)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L103 Alcásser - Silla	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD

Línea	Empresa	Zona
L108 Picassent - El Saler	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L179 Paiporta - Albal	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L180 València - Catarroja - Albal	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L181 Valéncia - Alcasser - Picassent (por Nuevo Hospital La Fe)	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L181A Valéncia - Alcasser - Picassent (No pasa por Nuevo Hospital La Fe)	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L182 Valéncia - Beniparrell - Silla	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L184 Silla - Nuevo Hospital La Fe	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L183 València - Sedaví - C.C. Alfafar - IKEA	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – SEDAVÍ – ALFAFAR
L191 València - El Perelló - El Mareny Blau	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – SEDAVÍ – ALFAFAR
L185 València - Benifaió	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L186 València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L186A València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L186B València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
(passant per la Universitat de Valéncia)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L260 València - Turis	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L260A València - Godelleta - Turis (directe)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L260B València - Godelleta - Turis (per Quart de Poblet i Mislata)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L265 València - Yàtova	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L265A València - Yàtova (directe)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L265B València - Yàtova (per Cheste)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L265C València - Yàtova (per Cheste i Urbanitzacions)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L266 València - Cheste	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA

Línea	Empresa	Zona
L266A València - Cheste (directe)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L266B València - Cheste (per Urbanizatcions)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L267 La Hoya de Buñol - Hospital de Manises	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L267A La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Buñol - Ventas de Buñol - Chiva - Cheste - Loriguilla - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L267B La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Yàtova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L267C La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Ventas de Buñol - Buñol - Yàtova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L268 La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L268A La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa (per Buñol - Ventas - Chiva - Cheste - Platja de la Malvarrosa)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L268B La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa (per Yátova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Platja de la Malvarrosa)	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L269A València - Base Aéria - L'Oliveral i La Reva	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L269B València - L'Oliveral i La Reva	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L280 València - Llombai	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L281 València - Parcs Empresarials de Juan Carlos I	Autocares HERCA, SL	LA HOYA DE BUÑOL – VALÈNCIA
L111 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L111A València - El Puig - Puçol - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L111B València - Massalfassar - Massamagrell - Pobla de Farnals - Puçol - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L111C València - Sagunt - Port de Sagunt (per antiga N-340)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L112 Valéncia - Port Saplaya - Platja Pobla Farnals - El Puig	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L112A València - El Puig	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L112B València - El Puig (fins Port Saplaya)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD

Línea	Empresa	Zona
L113 València - Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L113A València - Sagunt (fins Col.legi Cronista Chabret)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L113B València - Sagunt (fins Estació)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L114 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L114A València - Sagunt - Port de Sagunt (fins Av. Arquitecto Alfredo Simón)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L114B València - Sagunt - Port de Sagunt (fins Av. Mediterráneo)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L115 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L116 València - Canet d'en Berenguer	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L116A València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L116B València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer - Platja Canet	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L116C València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer - Platja Canet	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L310 Les Valls - Canet d'en Berenguer - Platja Canet - Port de Sagunt - Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L183 València - Sedaví - C.C. Alfafar - IKEA	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – EL MARENY BLAU
L191 València - El Perelló - El Mareny Blau	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – EL MARENY BLAU
L105A Vilamarxant – Riba-roja de Túria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L105B Vilamarxant – Llíria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L105C Vilamarxant – Benaguasil – Benissanó – Llíria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L185 València - Benifaió	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ

Línea	Empresa	Zona
L186 València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L186A València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L186B València - Centre Penitenciari	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
(passant per la Universitat de Valéncia)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260 València - Turis	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260A València - Godelleta - Turis (directe)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260B València - Godelleta - Turis (per Quart de Poblet i Mislata)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265 València - Yàtova	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265A València - Yàtova (directe)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265B València - Yàtova (per Cheste)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265C València - Yàtova (per Cheste i Urbanitzacions)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L266 València - Cheste	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L266A València - Cheste (directe)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L266B València - Cheste (per Urbanizatcions)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L267 La Hoya de Buñol - Hospital de Manises	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L267A La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Buñol - Ventas de Buñol - Chiva - Cheste - Loriguilla - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L267B La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Yàtova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L267C La Hoya de Buñol - Hospital de Manises (per Ventas de Buñol - Buñol - Yàtova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Manises - Aldaia)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L268 La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L268A La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa (per Buñol - Ventas - Chiva - Cheste - Platja de la Malvarrosa)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L268B La Hoya de Buñol - Platja de la Malvarrosa (per Yátova - Macastre - Alborache - Turís - Godelleta - Platja de la Malvarrosa)	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L269A València - Base Aéria - L'Oliveral i La Reva	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L269B València - L'Oliveral i La Reva	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L280 València - Llombai	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ

Línea	Empresa	Zona
L281 València - Parcs Empresarials de Juan Carlos I, Nord i L'Ermita	Autocares HERCA, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L111 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L111A València - El Puig - Puçol - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L111B València - Massalfassar - Massamagrell - Pobla de Farnals - Puçol - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L111C València - Sagunt - Port de Sagunt (per antiga N-340)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L112 Valéncia - Port Saplaya - Platja Pobla Farnals - El Puig	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L112A València - El Puig	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L112B València - El Puig (fins Port Saplaya)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113 València - Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113A València - Sagunt (fins Col.legi Cronista Chabret)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113B València - Sagunt (fins Estació)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L114 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L114A València - Sagunt - Port de Sagunt (fins Av. Arquitecto Alfredo Simón)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L114B València - Sagunt - Port de Sagunt (fins Av. Mediterráneo)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L115 València - Sagunt - Port de Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L116 València - Canet d'en Berenguer	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L116A València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L116B València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer - Platja Canet	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L116C València -Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer - Platja Canet	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L310 Les Valls - Canet d'en Berenguer - Platja Canet - Port de Sagunt - Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA

Tabla 44. Líneas y empresas operadoras de la red de autobuses interurbanos. Fuente: ATMV

Por otro lado, en Ontinyent:

El Proyecto de Servicio Público de Transporte de Viajeros por Carretera CV-115, es una iniciativa de la Generalitat Valènciana que busca mejorar la conectividad y accesibilidad en las comarcas de la Vall d'Albaida, la Costera, la Safor y l'Alcoià mediante la creación y operación de 9 líneas de autobuses. Este proyecto tiene como objetivo proporcionar un servicio de transporte eficiente y

accesible, promoviendo el uso del transporte público para facilitar el desplazamiento de los ciudadanos en la región. De estas 9 líneas pasan por Ontinyent. Estas son:

1. Línea 2: Ontinyent - Xàtiva:
    - Línea 2A: Recorrido por Albaida, con paradas a demanda en Bufali y Carrícola.
    - Línea 2B: Recorrido por l'Olleria.
2. Línea 5: Castelló de Rugat - Ontinyent:
    - Línea 5A: Recorrido por Otos.
    - Línea 5B: Recorrido por Bèlgida.
    - Línea 5C: Recorrido entre Atzeneta d'Albaida y Ontinyent.
3. Línea 6: La Font de la Figuera - Ontinyent.
4. Línea 7: Banyeres - Ontinyent.

Las paradas se reparten por todo el municipio incluyendo parada en el campus d´Ontinyent como se aprecia en el siguiente mapa.

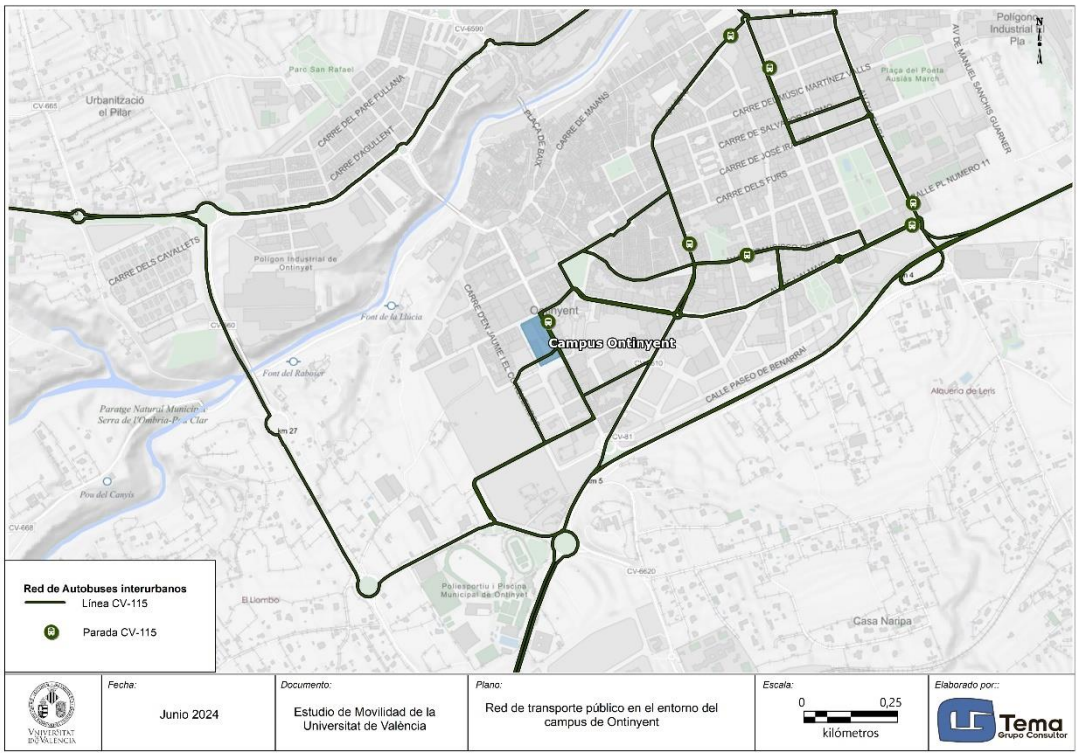


Figura 188. Recorrido y paradas de la línea CV-115. Fuente: Elaboración propia.

La empresa La Concepción opera dos líneas de transporte:

1. Línea Ontinyent - Xàtiva:
    - Itinerario: Ontinyent - Aielo de Malferit - Ollería - Anahuir - Vallés - Cerdà - Torrella - Llanera de Ranes - Rotglà - La Granja de la Costera - Xàtiva.
    - Horarios:
        - Salida d'Ontinyent a las 07:45.
        - Salida de Xàtiva a las 11:45.
2. Línea Banyeres - Bocairent - Ontinyent:
    - Itinerario: Banyeres - Bocairent - Ontinyent.

La empresa Alsa gestiona el servicio de autobuses entre Ontinyent y València, operando la línea L718 con los siguientes horarios:

- Días laborables:
    - Ontinyent - València: 07:30, 10:00, 13:00.
    - València - Ontinyent: 10:00, 16:00, 19:00.
- Sábados:
    - Ontinyent - València: 11:00.
    - València - Ontinyent: 08:00.
- Domingos:
    - Ontinyent - València: 18:00.
    - València - Ontinyent: 21:00.

5.3.5 Tarifas

Conforme a la oferta de transporte descrita a lo largo de este apartado, seguidamente se detallan sus tarifas y condiciones.

Actualmente y de forma temporal, hasta el 31 de julio de 2024, se ha reducido en un 50% el importe de los títulos de Transporte SUMA 10, SUMA Mensual, SUMA Mensual Jove, títulos TuiN, Abono Mobilitat Anual y abonos temporales de MetroValència.

5.3.5.1 Tarjetas soporte

5.3.5.1.1 Tarjeta de Transporte SUMA

La Autoridad de Transporte Metropolitano de València pone en disposición de los usuarios la tarjeta SUMA, que permite viajar en las líneas metropolitanas de autobús, tranvía y metro y sirve como título de transporte válido para viajar en las zonas autorizadas del núcleo de Cercanías de València. No necesita contacto y es cómoda y fácil de utilizar. Es reutilizable para recargar el mismo título u otro distinto cuando se haya agotado el anterior.

Hay dos tipos de tarjetas:

- Tarjeta SUMA ATMV Personalizada, que debe solicitarse mediante cita previa y vía telemática. Tiene un coste de 4,00€.
- Tarjeta SUMA ATMV Anónima, que pueden solicitarse en las estaciones de Cercanías de València con venta presencial. Tiene un coste de 2,00€ si es de plástico y de 1,00€ si es de cartón.

A tener en cuenta para titulares de los tipos de tarjeta:

- El precio del título no incluye el del soporte (Tarjeta SUMA).
- En la red de MetroValència (líneas de metro y tranvía) los menores de 10 años pueden viajar gratuitamente, acompañados por una persona mayor de edad con título de transporte válido, siempre y cuando no se supere el número de dos menores por cada título de transporte válido.
- Las personas con gran discapacidad (igual o superior al 64% que requieran del cuidado de alguien para su desplazamiento) pueden ir acompañadas de una persona con su mismo título de transporte, siempre que puedan acreditar su discapacidad.
- El tiempo máximo de viaje entre las líneas de metro y de tranvía es de 90 minutos para los viajes por combinaciones zonales conformadas por 1 zona y 150 minutos para viajes por el resto de combinaciones zonales, contados desde la validación del título.

Los títulos que se pueden recargar en cada una de las tarjetas -salvo en la València Tourist Card y SUMA Violeta-, tanto en taquilla como en máquina de autoventa, son los siguientes:

- SUMA Mensual: es unipersonal e intransferible y permite viajes ilimitados dentro de su periodo y zona de validez, a partir de la primera validación. Solo se permite su carga o recarga en la Tarjeta SUMA ATMV Personalizada.

  Al igual que SUMA Mensual, SUMA Mensual Joven es unipersonal e intransferible y permite viajes ilimitados dentro de su periodo y zona de validez, a partir de la primera validación. Solo se permite su carga o recarga en la Tarjeta SUMA ATMV Personalizada y es gratuita para los menores de 31 años.

  En la tabla que se muestra a continuación, se detalla el coste de cada título por ámbito zonal. Actualmente y de forma temporal, estos precios tienen un descuento del 50%.

TÍTULO	PRECIO POR ÁMBITO ZONAL (€)			
	A, B, C o D	AB+, BC+ o CD+	ABC+ o BCD+	ABCD+
SUMA Mensual	35,00	12,00	20,00	32,00
SUMA Mensual Joven	29,75	45,05	74,80	111,35

Tabla 45. Títulos de la tarjeta SUMA Mensual

- **SUMA 10:** permite 10 viajes dentro de una determinada combinación zonal, con una carga máxima de 30 viajes. Se permite su carga o recarga en ambas tarjetas. En la tabla que se muestra a continuación, se detalla el coste de cada título por ámbito zonal.

  En la tabla que se muestra a continuación, se detalla el coste de cada título por ámbito zonal. Actualmente y de forma temporal, estos precios tienen un descuento del 50%.

TÍTULO	PRECIO POR ÁMBITO ZONAL (€)							
	A, B, C o D	AB, BC o CD	ABC o BCD	ABCD	B+	AB+ o BC+	ABC+ o BCD+	ABCD+
SUMA 10	8,00	12,00	20,00	32,00	16,00	20,00	28,00	40,00

Tabla 46. Títulos de la tarjeta SUMA 10

- **SUMA T y SUMA T+:** es unipersonal e intransferible y permite viajes ilimitados durante 24, 48 ó 72 horas a partir de la primera validación, dentro de su periodo y combinación zonal de validez. Se permite su carga o recarga en ambas tarjetas.
  - SUMA T: combinación zonal AB
  - SUMA T+: combinación zonal AB+

TÍTULO	PRECIO POR ÁMBITO ZONAL (€)
Ámbito Zonal AB	
SUMA T1	4,00
SUMA T2	6,70
SUMA T3	9,70
Ámbito Zonal AB+	
SUMA T1+	8,00
SUMA T2+	10,00
SUMA T3+	12,00

Tabla 47. Títulos de la tarjeta SUMA T

- SUMA Violeta: para el otorgamiento de esta tarjeta, las personas beneficiarias deberán cumplir con los requisitos establecidos por el órgano competente en materia de igualdad, y es renovable siempre y cuando se mantengan estos requisitos. Permite viajar durante un año y de forma ilimitada en EMT, FGV, Metrobús, Renfe Cercanías y en el transporte urbano de Paterna y Sagunto.

- València Tourist Card: es una tarjeta turística que incluye un título de transporte T+ y además ofrece las ventajas de entrar gratis a los museos y monumentos municipales y obtener precios especiales en tiendas, restaurantes, ocio y servicios turísiticos de la ciudad de València. Su precio oscila entre los 13,50€ y 89,92€ dependiendo de su cobertura.

5.3.5.1.2 Tarjeta Mobilis

La tarjeta Mobilis es una tarjeta sin contacto que permite el uso de distintos medios de transporte en València y su área metropolitana. A diferencia de la tarjeta SUMA, Mobilis es una tarjeta monedero reutilizable que se puede recargar con diferentes tipos de billetes según las necesidades del usuario. No cubre el servicio de Cercanías, pero sí es válida para la red de autobuses urbanos e interurbanos.

Su precio es el siguiente:

- Personalizada (MetroValència): 4,00€
- Anónima (de plástico): 2,00€
- Anónima (de cartón): 1,00€
- Personalizada exclusiva para Pensionista / Mayor de 65 años: 2,00€
- Reactivación: 2,00€

5.3.5.1.3 Tarjeta MoviEMT

Para disfrutar de esta nueva forma de moverse por València, implementada este 2024, los usuarios deben abrir la aplicación EMTicket, seleccionar la nueva tarjeta virtual MovimEMT y registrarse con su correo electrónico. Después de cargar el monedero virtual con la cantidad deseada, podrán viajar sin preocupaciones. No es necesario llevar la tarjeta física ni preocuparse por cálculos o tiempos de espera para la recarga; solo se necesita el teléfono móvil y el código QR del billete virtual.

Con MoviEMT, cada validación en los autobuses municipales tendrá un coste equivalente al del Bonobús, es decir, 0,43 céntimos, con una hora de transbordos ilimitados. Además, en el mismo mes, cuando se gasten 17,5 euros del monedero virtual, todos los viajes adicionales serán gratuitos. Esto significa que, dentro de un mismo mes, se podrán realizar un total de 41 validaciones al mejor precio posible, y después se podrá viajar de manera ilimitada por toda la red sin costo adicional.

5.3.5.2 Autobuses interurbanos

Para los municipios del Área Metropolitana de València, entre los que se encuentran València, Paterna y Burjassot, opera la empresa de Autobuses Metropolitanos de València.

Para los diferentes abonos transporte, se aplican las tarifas de las tarjetas SUMA, a excepción de los billetes sencillos, cuyo importe dependerá del origen y destino del viaje y será equivalente al billete sencillo de Metrobús.

El billete sencillo, llamado SUMA Sencillo QR, es un título unipersonal válido para un viaje, con caducidad a los 60 días de su compra. El título se adquiere mediante la aplicación E-Mobil-ity, enseñando el código QR al conductor del autobús.

En el municipio d'Ontinyent, que se encuentra fuera del Área Metropolitana:

- La empresa de autobuses La Concepción opera las líneas de Xátiva-Ontinyent y Banyeres-Ontinyent. El precio de un billete sencillo al municipio es de 9,00€ y del bono de 10 viajes es de 81,00€.
- La empresa de autobuses Alsa opera la línea València-Ontinyent. El precio de un billete sencillo al municipio es de 9,90€ y del bono de 10 viajes es de 37,15€.

5.3.5.3 Autobuses urbanos

5.3.5.3.1 València

El municipio de València es explotado en su totalidad por la Empresa Municipal de Transports de València (EMT València). Parte de su red también da servicio a otros municipios cercanos a València.

Billete sencillo y EMTicket

El billete sencillo permite 1 viaje sin transbordos y el EMTicket permite 1 viaje de hasta una hora de duración sin limitación de transbordos. Ambos tienen un coste de 1,50€, sólo son válidos en la EMT de València y se pueden adquirir al subirse al propio autobús o mediante la aplicación EMTicket.

Tarjeta no personalizada

Esta tarjeta solo permite la carga de Bonobús se enseña y valida en el autobús. El coste de la emisión de la tarjeta no personalizada es de 2€, donde se pueden recargar 10 viajes con transbordos ilimitados durante una hora entre autobuses de la EMT por 8,50€. Actualmente, el precio de la recarga está reducido a 4,25€ y se puede recargar en quioscos, estancos y oficinas de Atención al Cliente de la EMT.

Tarjeta personalizada

La EMT de València dispone de tarjetas personalizadas e intransferibles que deben solicitarse mediante cita previa. Se detallan sus características a continuación:

TARJETAS	DESCRIPCIÓN	PRECIO (€)		
		Activación	Abono	Abono precio reducido
Bono Oro	Destinada a mayores de 65 años, pensionistas y personas con discapacidad o diversidad funcional empadronadas en València. Permite la utilización sin límite de todas las líneas de EMT durante el año de compra o recarga.	Inicial: 3 Duplicado: 5	Anual: 20,00 3 trim: 15,00 2 trim: 10,00 1 trim: 5,00	
EMT Jove	Destinada a personas menores de 30 años. Título temporal, sin límite de viajes en la red de EMT València durante los 30 días siguientes a la fecha de validación.	Inicial: 3 Duplicado: 5	25,00	12,50
EMT ambTU	Abono anual para personas y sus familias (cónyuge e hijos menores de 16 años) con rentas bajas y empadronadas en València. Es un título temporal, con límite de 60 viajes en el mes natural, en la red de EMT València, dentro del año natural en curso y siempre que se cumplan los requisitos.	Inicial: 3 Duplicado: 5	10,00	
EMT Infantil	Abono para niños menores de 14 años empadronados en València. Es un título temporal, sin límite de viajes en la red EMT València, dentro de su periodo de validez y siempre que se cumplan los requisitos. Tiene una validez de 2 años desde su obtención o validación.	Inicial: 5 Duplicado: 5	Gratuito	
EMT Bonobus Personalitzat General	Destinada a cualquier miembro de familia numerosa general o monoparental empadronado en València. Tiene un descuento del 20% sobre el precio del Bonobús de 10 viajes.	Inicial: 3 Duplicado: 5	6,80	3,40

TARJETAS	DESCRIPCIÓN	PRECIO (€)		
		Activación	Abono	Abono precio reducido
EMT Bonobus Personalitzat Especial	Destinada a cualquier miembro de familia numerosa especial empadronado en València. Tiene un descuento del 50% sobre el precio del Bonobús de 10 viajes	Inicial: 3 Duplicado: 5	4,25	2,15
EMT Mascota	Abono para animales de compañía, con peso inferior a 15kg y que viajen en un transportín de tamaño inferior a 45x35x25 cm. Título temporal, sin límite de viajes en la red de EMT València, dentro de su período de validez (y siempre cumpla los requisitos). Tiene una validez de 2 años desde su obtención o validación. Los perros guía y animales terapéuticos tienen su propia normativa.	Inicial: 5 Duplicado: 5	Gratuito	
EMT Refugi	Abono anual para personas refugiadas residentes en València. Es un título temporal, con un límite de 60 viajes al mes en la red de EMT de València, con 12 meses de duración desde el alta.	Inicial: 3 Duplicado: 5	Gratuito	

Tabla 48. Títulos de la tarjeta personalizada de EMT València

Todas estas tarjetas se enseñan y validan en el autobús y se pueden recargar en quioscos, estancos y oficinas de Atención al Cliente de la EMT.

5.3.5.3.2 Paterna

Las líneas de autobús urbano en Paterna son explotadas por la empresa Edetania Bus S.A., bajo el nombre comercial de Transporte Municipal de Paterna. El precio del billete sencillo es de 0,40€ y pone a disposición de los usuarios de todas las edades una tarjeta con viajes ilimitados por 4,60€, hasta el fin de su validez.

5.3.5.3.3 Ontinyent

El autobús urbano d'Ontinyent dispone de dos líneas circulares completamente gratuitas.

5.3.5.4 MetroValència

5.3.5.4.1 Billete sencillo

Los billetes sencillos son válidos para un único viaje exclusivamente dentro de la Red de MetroValència. Se pueden alojar hasta 4 billetes sencillos en los soportes TSC anónimos y personalizados genéricos. Se pueden adquirir en las estaciones y andenes del tranvía.

Precio por viaje Sencillo	
ZONA	PRECIO (€)
A o B	1,50
B+	3,50
AB	2,80
AB+	4,80

Tabla 49. Precio por viaje en MetroValència

5.3.5.4.2 Gent Major Mensual

Abono destinado a personas mayores de 65 años que permite desplazarse en la combinación zonas AB+ sin limitación de viajes durante 30 días naturales a contar desde la primera validación. Solo puede contenerse en los soportes personalizados. Tiene un coste mensual de 9,70€, aunque actualmente el precio está reducido al 50% por lo que tiene un coste de 4,85€. La primera carga puede realizarse en estaciones servidas, y las recargas sucesivas en estaciones servidas y máquinas de venta automática en estaciones de metro y andenes del tranvía.

5.3.5.4.3 Movilitat mensual

Abono destinado a personas con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 64%, que permite desplazarse en la combinación zonas AB+ sin limitación de viajes durante 30 días naturales a contar desde la primera validación. Solo puede contenerse en los soportes personalizados. Tiene un coste mensual de 9,70€, aunque actualmente el precio está reducido al 50% por lo que tiene un coste de 4,85€. La primera carga puede realizarse en estaciones servidas, y las recargas sucesivas en estaciones servidas y máquinas de venta automática en estaciones de metro y andenes del tranvía.

5.3.5.4.4 Movilitat anual

Abono destinado a personas con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 64%, que permite desplazarse en la combinación zonas AB+ sin limitación de viajes durante 365 días naturales a contar desde la primera validación. Solo puede contenerse en los soportes personalizados. Tiene un coste anual de 87,30€, aunque actualmente el precio está reducido al 50% por lo que tiene un coste de 43,65€. La primera carga puede realizarse en estaciones servidas, y las recargas sucesivas en estaciones servidas y máquinas de venta automática en estaciones de metro y andenes del tranvía.

5.3.5.4.5 TuiN

Título con saldo en euros y sin combinación zonal asociada que, en función del viaje realizado, consume crédito mediante la aplicación de la tarifa correspondiente a la combinación zonal más

favorable de entre las que incluyan todas las zonas por las que ha transcurrido el mismo. Pueden realizarse hasta 60 validaciones simultáneas, siempre y cuando las personas viajen juntas.

Se puede alojar en soportes TSC anónimos y personalizados genéricos, aunque para beneficiarse del umbral de gratuidad es necesario que se use en un soporte personalizado. El umbral de gratuidad es un umbral de consumo cuya superación durante el mes natural faculta al titular a viajar gratuitamente hasta el inicio del mes natural siguiente por el número de zonas cuyo umbral de consumo se ha superado.

El importe mínimo de la carga o recarga es de 5,00€, pudiendo incrementarse con cantidades múltiplos de 1,00€ a partir de esa cantidad, siempre que no se sobrepase el límite máximo de 100€.

Precio por viaje con TuiN		
ZONA	PRECIO (€)	**Umbral de gratuidad** (solo en título personalizado)
A o B	0,80	35,00
B+	1,60	35,00
AB	1,20	53,00
AB+	2,00	53,00

Tabla 50. Precio por viaje con la tarjeta TuiN

5.3.5.4.6 TuiN Jove

Título para personas menores de 31 años con saldo en euros y sin combinación zonal asociada que, en función del viaje realizado, consume crédito mediante la aplicación de la tarifa correspondiente a la combinación zonal más favorable de entre las que incluyan todas las zonas por las que ha transcurrido el mismo.

Solo se puede alojar en soportes personales específicos para carga y recarga de TuiN Jove. Las condiciones y precios es similar al título TuiN, solo que se aplica un descuento del 15% en los viajes mediante el aumento de un 15% del saldo disponible. El importe mínimo de la carga o recarga es de 5,00€ -que correspondería a un saldo de 5,88€-, pudiendo incrementarse con cantidades múltiplos de 1,00€ a partir de esa cantidad, siempre que no se sobrepase el límite máximo de 100€.

Precio por viaje con TuiN Jove	
ZONA	PRECIO (€)
A o B	0,80
B+	1,60
AB	1,20
AB+	2,00

Tabla 51. Precio por viaje con la tarjeta TuiN Jove

5.3.5.4.7 Descuento y tarifas reducidas

En adelante se detallan los descuentos y reducciones de precio que aplica MetroValència:

Reducción de precio por categorías en MetroValència				
Categoría	Tipo	Reducción	Títulos donde se aplica	Tarjeta
Familia numerosa	General	20%	Todos	Familia numerosa
Familia numerosa	Especial	50%	Todos	Familia numerosa
Familia Monoparental	General	20%	Todos	Familia monoparental
Familia Monoparental	Especial	50%	Todos	Familia monoparental
Familia acogedora	Todas	10%	TuiN	Familia acogedora
Pensionistas y jubilados	Pensionistas y +65 años	50%	Sencillo	Gent Major y pensionista

Tabla 52. Tarifas reducidas en MetroValència

5.3.5.5 Red de Cercanías y trenes regionales

5.3.5.5.1 Billete sencillo de Media Distancia

Para llegar al Campus d'Ontinyent en tren desde València, situado fuera del área Metropolitana de València, existen dos opciones:

1. Tren Regional directo desde València, con un precio desde 8,10€ ida y 13€ ida y vuelta, aunque varía según la demanda.
2. Cercanías de València a Xàtiva, con un precio desde 4,40€ ida y 7€ ida y vuelta y desde Xátiva a Ontinyent, con un precio desde 3,80€ ida y 6,10€ ida y vuelta, aunque varía según la demanda.

5.3.5.5.2 Billete sencillo de Cercanías

Los billetes sencillos son válidos para un único viaje. Su precio varía en función de las zonas que se vayan a recorrer. Se pueden adquirir en las taquillas de las estaciones y en las maquinas autoventa de Cercanías, disponiendo de un máximo de dos horas para iniciar el viaje tras la compra del billete.

Los billetes sencillos no admiten cambios y solo pueden anularse en taquillas de las estaciones durante las dos horas posteriores a su compra, siempre que no se haya utilizado.

IDA	
ZONA	PRECIO (€)

1	1,80
2	2,05
3	2,65
4	3,70
5	4,35
6	5,80

Tabla 53. Precio del billete sencillo de Cercanías por zona

5.3.5.5.3 Billete de ida y regreso

Los billetes de ida y regreso tienen las mismas condiciones que los billetes de ida, con el añadido de que los viajes de ida y regreso deben realizarse el mismo día.

Los billetes sencillos no admiten cambios y solo pueden anularse en taquillas de las estaciones durante las dos horas posteriores a su compra, siempre que no se haya utilizado.

IDA Y REGRESO	
ZONA	PRECIO (€)
1	3,60
2	4,10
3	5,30
4	7,40
5	8,70
6	11,60

Tabla 54. Precio del billete de ida y vuelta de Cercanías por zona

5.3.5.5.4 Abono Mensual Limitado

Este abono, unipersonal e intransferible, incluye dos viajes al día durante un mes, uno de ida y otro de regreso y siempre en el mismo trayecto. Tiene validez todos los días durante un mes y se puede adquirir con hasta 10 días de antelación a su uso en taquillas y máquinas de autoventa de Cercanías.

ABONO MENSUAL LIMITADO	
ZONA	PRECIO (€)
1	34,15
2	44,20
3	61,45
4	81,15
5	95,90
6	126,65

Tabla 55. Precio del Abono mensual limitado de Renfe

5.3.5.5.5 Abono Mensual Ilimitado

Este abono, unipersonal e intransferible, incluye viajes ilimitados durante un mes y siempre en el mismo trayecto. Tiene validez todos los días durante un mes y se puede adquirir con hasta 10 días de antelación a su uso en taquillas y máquinas de autoventa de Cercanías.

ABONO MENSUAL ILIMITADO	
ZONA	PRECIO (€)
1	48,95
2	55,05
3	73,45
4	97,90
5	116,35
6	145,05

Tabla 56. Precio del Abono mensual ilimitado de Renfe

5.3.5.5.6 Abono Estudio

Este abono, unipersonal e intransferible, incluye viajes ilimitados durante tres meses en periodo lectivo (de 1 de octubre a 15 de julio) y siempre en el mismo trayecto. Tiene validez todos los días durante un trimestre y se puede adquirir con hasta 15 días de antelación a su uso en taquillas y máquinas de autoventa de Cercanías.

ABONO ESTUDIO	
ZONA	PRECIO (€)
1	91,25
2	113,90
3	178,20
4	222,70
5	272,45
6	328,05

Tabla 57. Precio del Abono Estudio de Renfe

5.3.5.5.7 Bonotren

Este abono no está personalizado, por lo que es transferible y permite hasta 10 viajes al mes de ida o vuelta indistintamente y siempre en el mismo trayecto. Tiene validez todos los días durante un mes y se puede adquirir con hasta 10 días de antelación a su uso en taquillas y máquinas de autoventa de Cercanías.

BONOTREN	
ZONA	PRECIO (€)
1	12,00
2	13,85

3	18,55
4	25,15
5	29,15
6	38,65

Tabla 58. Precio del Bonotren

5.3.5.5.8 Descuento y tarifas reducidas

Título Multiviaje

Desde agosto de 2022, a causa de la inflación del precio de los productos básicos y combustibles, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobó la gratuidad de los títulos Multiviaje de Renfe para los servicios de Cercanías, Rodalíes y Media Distancia.

Su objetivo es fomentar el transporte público, reducir el uso del vehículo privado y contribuir a la disminución de la huella de carbono y la dependencia energética.

Tarjeta dorada

Esta tarjeta está destinada a personas mayores de 60 años y pensionistas mayores de 18 años en situación de incapacidad o discapacidad superior al 33%. Es nominativa e intransferible, su emisión tiene un coste de 6€ y puede adquirirse en agencias de viaje y en taquillas.

La tarjeta dorada ofrece un descuento de hasta el 40% en la compra de billetes sencillos de ida y vuelta cualquier día de la semana y tiene una validez de un año. En caso de que la persona titular de la tarjeta tenga una discapacidad superior al 65%, la persona acompañante también disfrutará de estas condiciones.

Niños y jóvenes

Las personas menores de 6 años viajan gratis, hasta un máximo de 2 personas por adulto.

Los jóvenes de entre 14 y 25 años disponen de la Tarjeta Más Renfe Joven 50, una tarjeta nominativa e intransferible con un coste de emisión de 50€, con la que se pueden conseguir descuentos de hasta el 25% en billetes de Cercanías. Tiene una validez de un año.

Familia numerosa

Las familias numerosas disponen de dos tipos de descuento en billetes de Cercanías:

- Familia numerosa general: 20% de descuento
- Familia numerosa especial: 50% de descuento

Viajes en grupo

Los viajes en grupo a partir de 10 personas tienen descuentos del 30% en ida y 40% en ida y regreso. Dentro de este grupo, los menores de 12 años tienen un descuento del 50%. En caso de grupos escolares, por cada 10 billetes se obtiene uno gratuito.

5.3.5.6 Servicios de bicicleta pública

A continuación, se describen las tarifas de los diferentes servicios de bicicleta pública utilizados por los usuarios de la *Universitat de València*.

5.3.5.6.1 Valenbisi

Valenbisi, el servicio de bicicleta pública de la ciudad de València, dispone de abonos de corta y de larga duración:

VALENBISI			
TÍTULO	PRECIO (€)	DURACIÓN	COSTE POR VIAJE
ABONO CORTA DURACIÓN	13,30	7 días	30 min: gratis 1 hora: 1,04€ Cada hora siguiente: 3,12€
TICKET 1 DÍA	3,99	1 día	30 min: gratis 1 hora: 1,04€ Cada hora siguiente: 3,12€
ABONO LARGA DURACIÓN	29,21	Indefinido	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora siguiente: 2,08€
ABONO LARGA DURACIÓN MENORES (14 a 17 años)	29,21	Indefinido	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora siguiente: 2,08€
ABONO MÁS CERCA (Desempleados mayores de 35 años)	20	Indefinido	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora siguiente: 2,08€
ABONO COMBINADO MIBISI	26	1 año	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora siguiente: 2,08€
ABONO MÁS DE 55 AÑOS	24	Indefinido	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora siguiente: 2,08€
ABONO COMBINADO EMPRESAS	26	1 año	30 min: gratis

Tabla 59. Tarifas del servicio Valenbisi.

5.3.5.6.2 Ontibici

Ontibici, el servicio de bicicleta pública del municipio d'Ontinyent, dispone de dos tipos de abono, uno general y uno puntual:

ONTIBICI			
TÍTULO	PRECIO (€)	DURACIÓN	COSTE POR VIAJE
ABONO GENERAL	15	12 meses	Hasta 30 min: gratis Cada fracción de 30 min: 0,50€
ABONO PUNTUAL	5	30 días	Hasta 30 min: gratis Cada fracción de 30 min: 0,50€

Tabla 60. Tarifas del servicio Ontibici

5.3.5.6.3 MibisiValència

MibisiValència es el servicio de bicicleta pública del Área Metropolitana de València y es compatible con la Tarjeta Mobilis. Actualmente, este servicio se encuentra en: Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquas, Aldaia, Torrent, Alboraia, Meliana, Alfara del Patriarca, Foiòs, Vinalesa y Bonrepòs i Mirambell.

Los sistemas de bicicleta pública alojados en este servicio son: Bici Meliana, XufaBike, Torrent Bici, Carraixet en Bici, BiciMislata y Horta Sud. Las características del servicio dependen de cada sistema, pero tienen en común las tarifas:

MIBISIVALÈNCIA			
TÍTULO	PRECIO (€)	DURACIÓN	COSTE POR VIAJE
ABONO 120	12,00	12 meses	Hasta 30 min: gratis 31-60 min: 0,40€ A partir de 61 min: 0,80€/h
ABONO 30	18,00	12 meses	Hasta 120 min: gratis A partir de 121 min: 0,80€/h

Tabla 61. Tarifas del servicio MibisiValència

5.4 Movilidad compartida

En el caso del Campus d'Ontinyent, no hay oferta de carsharing, motosharing o patinetes eléctricos, a diferencia de los campus ubicados en la ciudad de València y su entorno; no obstante, son habituales los trayectos d'Ontinyent a València y viceversa en la aplicación Bla Bla Car, tanto a diario como en fin de semana. El coste no es asumible para la población universitaria (6-8€ por trayecto), pero hace plantearse la necesidad de crear una red universitaria de vehículos compartidos.

La Universitat, por su parte, promociona el uso compartido del vehículo privado desde su página web dando difusión a herramientas como *Compartir Coche*, una red de municipios, organismos y empresas que pone en contacto a personas con itinerarios en común.

5.5 Red viaria

El análisis de la red viaria constituye un componente esencial del Estudio de Movilidad de la *Universitat de València*. Este apartado se enfoca en la caracterización y evaluación de las infraestructuras viales que sirven a los campus universitarios, con el objetivo de comprender mejor su funcionamiento y las condiciones actuales de tráfico, aparcamiento y seguridad vial.

La *Universitat de València*, distribuida en cuatro campus situados en el Área Metropolitana de València y Ontinyent, depende en gran medida de una red de carreteras bien conectada para garantizar un transporte fluido para toda la comunidad universitaria. La forma en que se configura esta red no solo afecta la facilidad de moverse por el campus, sino también la seguridad y sostenibilidad de la Universitat.

Esto nos dará una base sólida para generar ideas y planes que faciliten el desplazamiento de las personas y hagan de nuestra Universitat un lugar mejor y más seguro.

5.5.1 Caracterización del viario del ámbito

5.5.1.1 Jerarquización Viaria:

El plano de la jerarquización viaria de València muestra una organización detallada de las diferentes categorías de vías dentro y alrededor de la ciudad, cada una con un propósito específico en la red de transporte.

Las vías interurbanas de alta capacidad (marcadas en rojo) son las principales autopistas y carreteras que conectan la ciudad con áreas periféricas y otras ciudades. Estas vías son esenciales para el tráfico de larga distancia y el transporte de mercancías. En el plano, estas rutas rodean y atraviesan radialmente la ciudad, facilitando una movilidad rápida en la periferia y hacia otras regiones. Estas arterias principales son cruciales para el flujo eficiente del tráfico a gran escala.

La V-30 junto a la CV-30 ejercen de circunvalación y delimitante con la primera corona de municipios que rodean València. Por la zona norte esta corona no está cerrada con vías interurbanas de alta capacidad, sino con una de baja capacidad llamada Avingudda dels Germans Machado. Pero igualmente la V-21 ejerce de eje radial paralela a la costa.

Las vías interurbanas de baja capacidad (marcadas en naranja) tienen una capacidad menor comparada con las de alta capacidad, pero aún juegan un papel importante en la conexión interurbana. Se encuentran principalmente en las áreas suburbanas, proporcionando acceso a zonas menos congestionadas y sirviendo como rutas complementarias a las vías de alta capacidad. Estas rutas soportan un tráfico moderado y son vitales para la conectividad en el área metropolitana. Estas

son en su mayoría las grandes avenidas que atraviesan la ciudad como lo puede ser la Gran Vía, avenida del Cid, y avenida Blasco Ibáñez

El viario secundario (marcado en amarillo) es esencial para la conexión dentro de la ciudad, permitiendo el movimiento entre barrios y conectando áreas residenciales con las vías de mayor capacidad. Estas rutas facilitan el acceso local y soportan un volumen moderado de tráfico, asegurando que los residentes puedan desplazarse eficientemente dentro de la ciudad. Son arterias importantes que distribuyen el tráfico de las vías principales a las calles más pequeñas.

El viario terciario (marcado en verde) incluye calles que sirven principalmente a barrios y comunidades específicas. Estas vías manejan el tráfico local y conectan con las vías secundarias. Son fundamentales para la distribución interna del tráfico en áreas residenciales, asegurando que el tráfico se disperse adecuadamente dentro de las zonas residenciales y comerciales.

Las vías residenciales son las calles dentro de los barrios que manejan el tráfico de acceso a las viviendas. Estas calles están diseñadas para velocidades bajas y para la seguridad de los peatones y residentes, creando un ambiente seguro y tranquilo en los barrios residenciales.

Las zonas peatonales son áreas destinadas exclusivamente al tránsito de peatones. Estas zonas promueven la movilidad no motorizada y contribuyen a la reducción del tráfico vehicular en ciertas áreas, especialmente en el centro de la ciudad. La red peatonal es extensa en el centro de València, indicando un fuerte enfoque en la movilidad sostenible.

En el centro de València, se observa una alta densidad de vías interurbanas de baja capacidad y vías secundarias, indicando una compleja red de calles que facilitan la movilidad interna. Esto es común en los centros urbanos densamente poblados. Los campus universitarios (Burjassot-Paterna, Tarongers y Blasco Ibáñez) están bien conectados a través de vías secundarias y terciarias, lo cual es importante para el acceso de estudiantes y personal universitario.

Las áreas periféricas de la ciudad están conectadas principalmente por vías interurbanas de alta y baja capacidad, permitiendo una rápida entrada y salida de la ciudad. La proximidad del puerto de València y las conexiones viarias circundantes (principalmente de alta capacidad) son vitales para el transporte de mercancías y la logística.

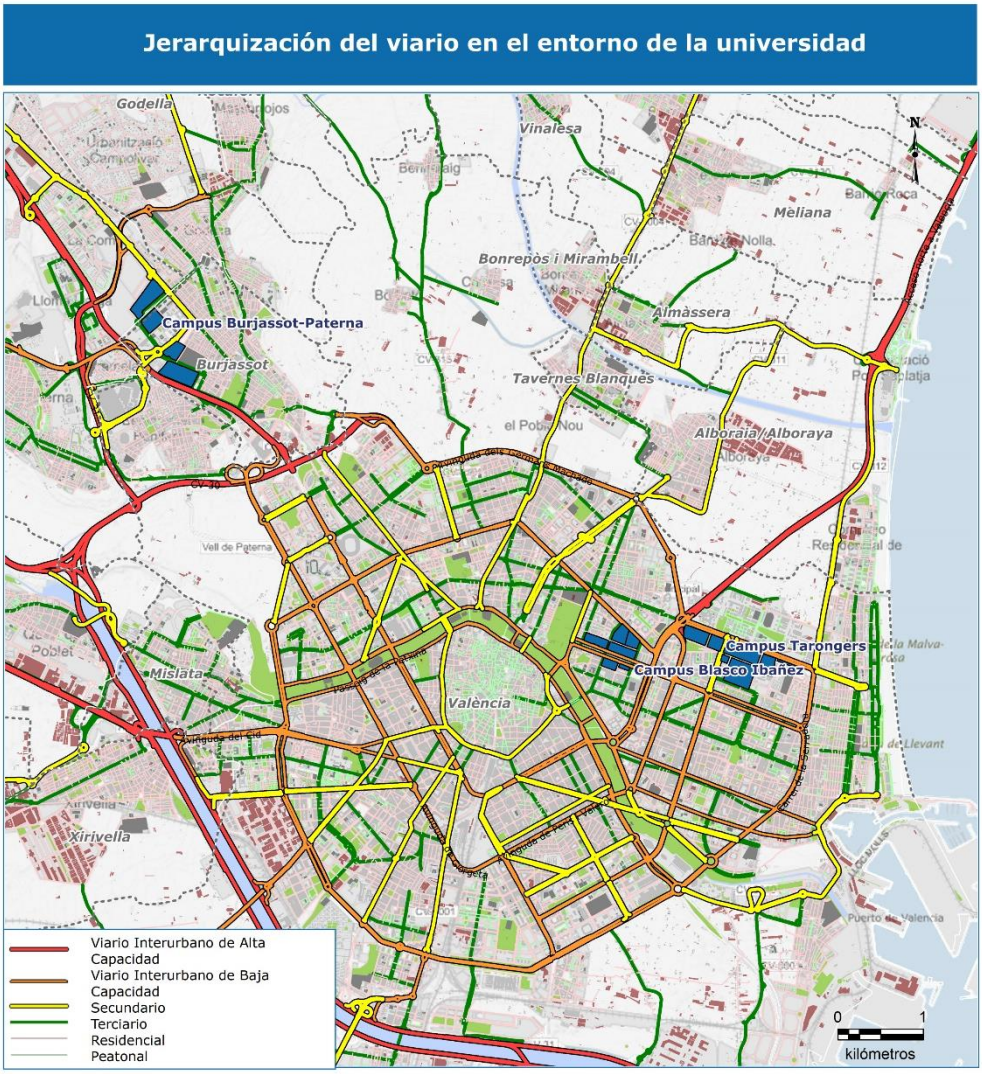


Figura 189. Jerarquización viaria del entorno de los campus de València. Fuente: elaboración propia

En el caso d'Ontinyent la estructura viaria es muy distinta, debido a la diferencia poblacional. La principal vía de comunicación de viario interurbano de Alta capacidad en la zona es la A7 que conecta al municipio con el resto de la región y el resto de la Comunidad.

Por otro lado, la CV-81 es la vía interurbana de baja capacidad d'Ontinyent que se interconecta con la A-7 dirección Este-Oeste sirviendo de límite del núcleo urbano por la parte sur y distribuidor o pequeña circunvalación.

Por la parte oeste encontramos la CV-660 y la CV-665 un poco más al noroeste, ejercen la función de viario secundario e interconectan la zona de diseminado poblacional que existe en este área al norte y oeste del núcleo.

La mayor parte de la estructura viaria que articula el centro d'Ontinyent se estructura en viario terciario, entre las que nos encontramos la Av. Ramon y Cajal, el Carrer del Tirador o la avenida Conde Torrefiel.

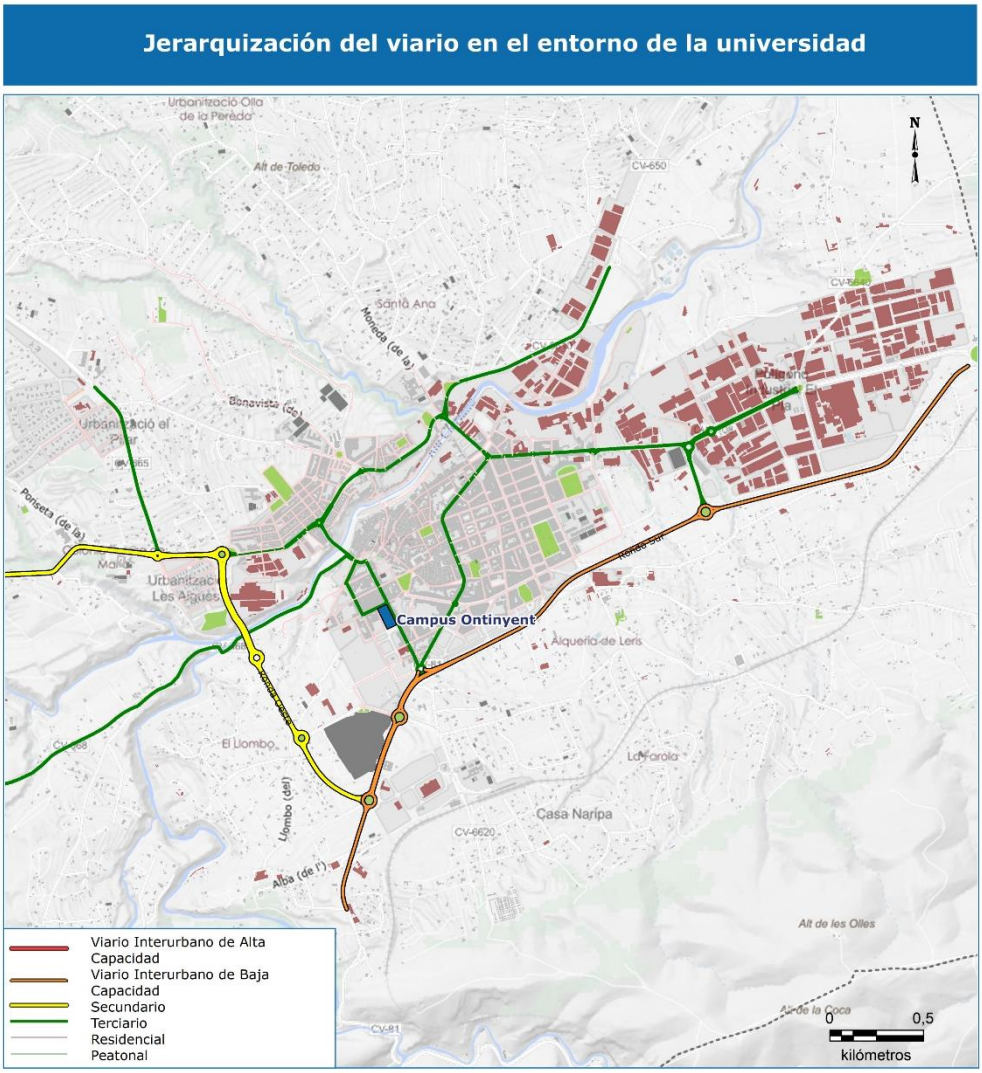


Figura 190. Jerarquización viaria del entorno del Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia

5.5.1.2 A nivel de Macroescala:

La Comunidad Valènciana cuenta con una extensa y bien estructurada red viaria que es esencial para la conectividad y el desarrollo económico de la región. En el corazón de esta red se encuentra la autovía A-7, conocida como Autovía del Mediterráneo, que actúa como la arteria principal. La A-7 atraviesa la región de norte a sur, conectando ciudades clave como Castelló, València y Alacant, y es la principal vía de comunicación entre los campus del área metropolitana Valènciano y el Campus d'Ontinyent. Su importancia no solo radica en facilitar el tránsito local, sino también en su papel

fundamental para el comercio y el turismo, permitiendo un flujo constante de bienes y visitantes a lo largo del litoral mediterráneo.



Figura 191. Análisis de la Macroescala de la Red Viaria. Fuente: elaboración propia

Otra vía de gran relevancia es la A-3, la Autovía del Este, que conecta València con Madrid. Esta ruta es vital para el comercio interregional, asegurando un transporte eficiente de mercancías entre la capital española y la Comunitat Valènciana. Su alta densidad de tráfico refleja su importancia estratégica. Paralela a la costa, la A-38 conecta València con localidades turísticas como Gandia y Oliva, siendo crucial para el acceso a estas áreas y para el transporte local.

La A-35, que une València con Almansa, sirve como una ruta alternativa hacia el interior de España, proporcionando una conectividad esencial, aunque con menos tráfico que la A-3. Dentro del área

metropolitana de València, la V-30 desempeña un papel crucial como circunvalación, facilitando la distribución del tráfico urbano y aliviando la congestión en el centro de la ciudad. La V-31 conecta València con localidades del sur, como Silla y Alzira, siendo importante para el acceso a áreas industriales y agrícolas.

La entrada norte a València está dominada por la V-21, que conecta la ciudad con Puzol y Sagunto. Esta vía también tiene una alta densidad de tráfico debido a los desplazamientos diarios de trabajadores.

El Campus d'Ontinyent también destaca por la cercanía a la aglomeración urbana alicantina, por lo que puede traer consigo un flujo estudiantil no solo Valènciano, sino también alicantino.

5.5.1.3 A nivel de Mesoescala:

El análisis de la movilidad a nivel de mesoescala se enfoca en evaluar la conectividad y accesibilidad dentro de zonas específicas, como barrios y distritos, en este caso, entre los campus de la *Universitat de València*. Este enfoque permite optimizar rutas, mejorar flujos de tráfico y fomentar una integración modal eficiente.

La *Universitat de València* cuenta con varios campus distribuidos en diferentes áreas:

Entre los que podríamos hacer una clasificación de tres zonas.

- Centro de València: Blasco Ibáñez y Tarongers
- Periferia Metropolitana: Burjassot-Paterna
- Área Periférica Lejana: Ontinyent

Estas tres clasificaciones responden a la localización de los ámbitos. Unos situados en el centro metropolitano de la ciudad, otro campus en otro municipio periférico a València, y por último el Campus d'Ontinyent que se encuentra situado a una mayor distancia del núcleo de población.

La conectividad entre estos campus es crucial para facilitar el tránsito de estudiantes, profesores y personal administrativo. A nivel de mesoescala, es necesario considerar las rutas más eficientes y seguras para estos desplazamientos.

5.5.1.3.1 Campus de Blasco Ibáñez

El Campus de Blasco Ibáñez de la *Universitat de València*, ubicado en una zona céntrica de la ciudad, presenta una red viaria que conecta diversos segmentos de calles e intersecciones, facilitando el acceso y la movilidad dentro y alrededor del campus.

Principales vías de comunicación (Vías Arteriales)

1. Avenida Blasco Ibáñez: Es la vía principal que atraviesa el campus de este a oeste. Esta avenida conecta el campus con otras áreas importantes de la ciudad y permite un flujo continuo de tráfico vehicular, conectando barrios como Exposició al oeste, Ciutat Universitària centralmente, y Mestalla al este.

2. Avenida de Catalunya: Ubicada al norte del campus, esta avenida actúa como una arteria principal que conecta con la avenida Blasco Ibáñez y facilita el acceso al campus desde el norte, conectando con barrios como Benimaclet y Els Orriols.

3. Avenida Primado Reig: Corre paralela a la avenida Blasco Ibáñez y sirve como una arteria complementaria, ofreciendo rutas alternativas y acceso desde diferentes direcciones, conectando barrios como Tormos al norte y Jaume Roig al sur.

4. Gran Vía de Fernando el Católico: Aunque no está directamente en el campus, se encuentra en las proximidades y facilita la conexión con otras partes de València, conectando barrios como La Petxina y El Botànic.

Calles distribuidoras

1. Calle Doctor Moliner: Actúa como una calle distribuidora importante dentro del campus, conectando varios edificios académicos y administrativos. Facilita el movimiento interno y la distribución del tráfico vehicular en áreas clave dentro del barrio de Ciutat Universitària.

2. Calle de Micer Mascó: Proporciona acceso a zonas residenciales cercanas y áreas específicas del campus, ayudando en la distribución del tráfico local, especialmente en el barrio de Exposició.

3. Calle de Arts Gràfiques: Conecta áreas importantes del campus y ayuda en la distribución del tráfico, especialmente en zonas con alta densidad de edificios, facilitando la conexión con el barrio de Exposició.

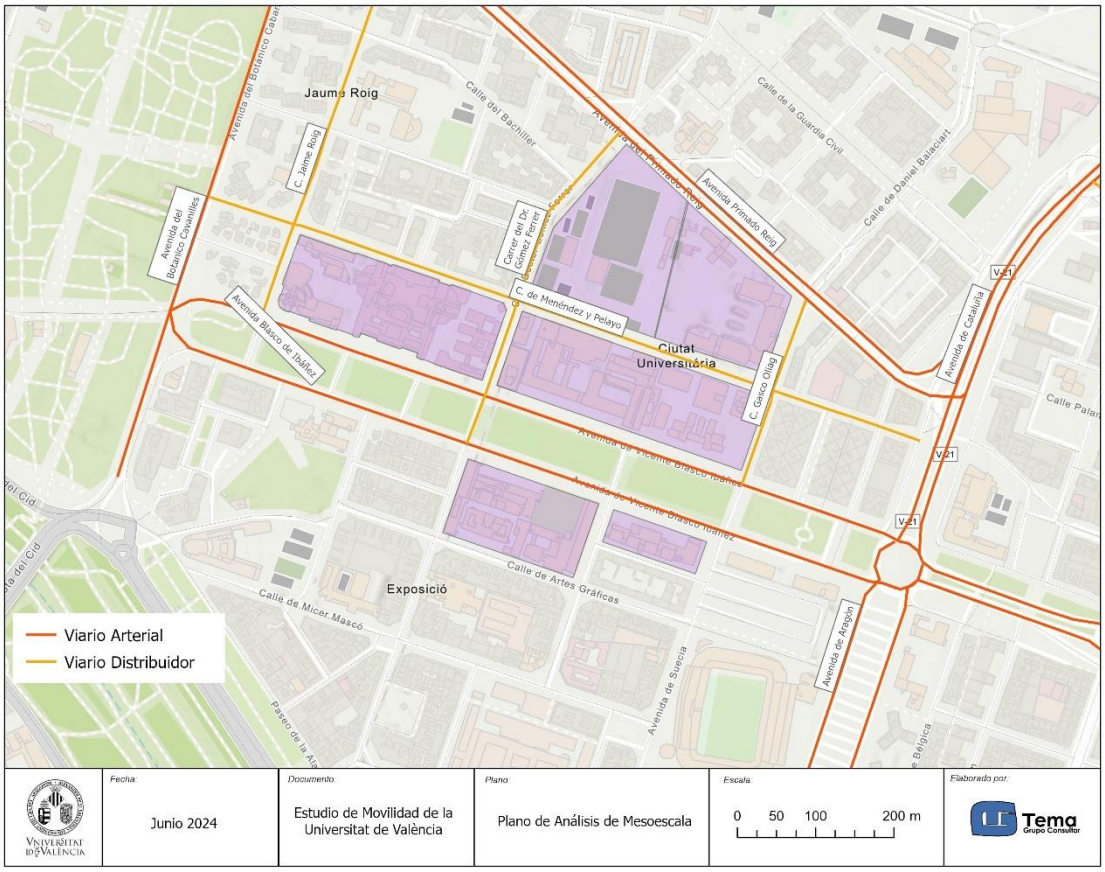


Figura 192. Plano de Análisis de Mesoescala de los Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia

La estructura viaria del campus está determinada por varias vías de acceso principales y calles internas. Las principales vías de acceso al campus incluyen la avenida Blasco Ibáñez, y la avenida de Aragón, que son arterias clave para el tráfico vehicular en la zona. Estas avenidas conectan directamente con otras vías importantes de la ciudad, facilitando el acceso desde diferentes puntos de València. Dentro del campus, existen varias calles internas que conectan las diferentes facultades y edificios administrativos. Estas calles están diseñadas para soportar un volumen moderado de tráfico, principalmente vehículos de servicio, transporte universitario y bicicletas. La disposición de estas vías permite una distribución eficiente del tráfico interno y minimiza la congestión.

Las intersecciones de la avenida Blasco Ibáñez con la avenida de Aragón y otras calles secundarias son puntos críticos donde se concentra el tráfico. Durante las horas punta, estas intersecciones pueden experimentar congestión significativa debido al alto volumen de vehículos y peatones. La presencia de semáforos y rotondas ayuda a regular el flujo de tráfico, aunque pueden surgir retrasos en momentos de mayor afluencia.

El campus cuenta con una infraestructura bien desarrollada para peatones y ciclistas. Las aceras son amplias y están bien mantenidas, facilitando el tránsito seguro de los peatones. Además, hay carriles

bici que conectan el campus con otras partes de la ciudad, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Los cruces peatonales están bien señalizados y, en muchos casos, cuentan con semáforos que regulan el paso de los peatones, especialmente en las intersecciones más concurridas. Esta infraestructura es esencial para garantizar la seguridad de los estudiantes y el personal universitario que se desplazan a pie.

El análisis de la red viaria del Campus de Blasco Ibáñez a nivel de mesoescala revela una estructura bien organizada que facilita la movilidad dentro y alrededor del campus. Las principales vías de acceso y las calles internas están diseñadas para manejar eficientemente el tráfico vehicular y de bicicletas, mientras que la infraestructura peatonal asegura un tránsito seguro para los peatones. Las intersecciones clave y los puntos de congestión requieren atención continua para mantener el flujo de tráfico durante las horas punta.

5.5.1.3.2 Campus de Burjassot-Paterna

El Campus de Burjassot-Paterna de la Universitat de València se sitúa en una zona periférica al noroeste de la ciudad y cuenta con una red viaria diseñada para facilitar el acceso y la movilidad tanto dentro como alrededor del campus. La estructura viaria del campus incluye vías arteriales importantes y una red de calles distribuidoras que conectan las diferentes zonas del campus.

Principales vías de comunicación (Vías Arteriales)

1. CV-35 (Autovía del Turia): Es la principal arteria que facilita el acceso al campus desde la zona oeste de València, conectando con barrios como Terramelar y municipios como L'Eliana y Paterna. La CV-35 es esencial para el tráfico vehicular en la zona y conecta el campus con importantes vías de la ciudad.
2. Avenida de las Corts Valèncianes: Da continuidad a la CV-35 y conecta con otras zonas importantes de València, aunque no es paralela a esta vía. Es una arteria que facilita el acceso desde otras áreas de la ciudad hacia el campus.
3. Calle Mendizábal: Actúa como una vía principal dentro del municipio de Burjassot, conectando el campus con áreas centrales como Burjassot Centro.
4. Carretera de Llíria (CV-310): Proporciona una conexión hacia el este, facilitando el acceso a municipios vecinos como Godella.

Calles distribuidoras

1. Avenida de Vicente Andrés Estellés: Es una vía clave dentro del campus que facilita la circulación interna y conecta con el centro de Burjassot. Además, incluye carriles de tranvía que separan ambos sentidos de circulación.

2. Calle Rector Francisco Tomás y Valiente: Facilita el movimiento dentro del campus y conecta con vías principales, permitiendo un acceso más eficiente, especialmente hacia las áreas del sur del campus.

3. Avenida de la Universitat: Esta avenida distribuidora conecta el campus de Burjassot con la Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE) y el Parc Científic, y es una vía clave para la movilidad entre estos puntos. Además, facilita el acceso al aulario interfacultativo, que cuenta con acceso desde la avenida Primero de Mayo.

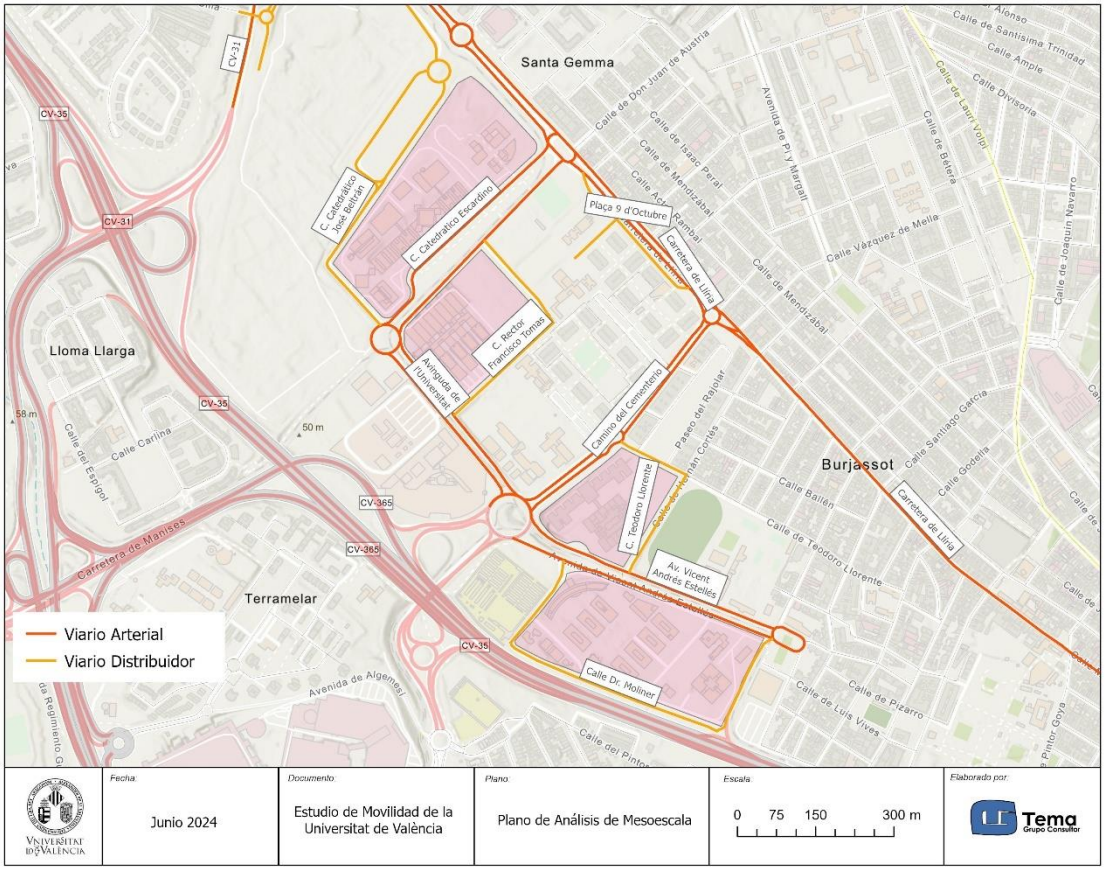


Figura 193. Plano de análisis de Mesoescala de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia

Las principales vías de acceso incluyen la CV-35, también conocida como Autovía del Turia, y la avenida de las Corts Valèncianes, que da continuidad a la CV-35 y mejora la conexión con otras áreas importantes de València y sus alrededores. Estas arterias son esenciales para el tráfico vehicular en la zona, conectando el campus con importantes vías de la ciudad. Desde València, las salidas recomendadas son la nº 3, que conduce a la Facultad de Ciencias de Burjassot y a la Facultad de Farmacia, y la nº 4B, que lleva al Parque Científico y a la ETSE. Para quienes llegan desde Llíria, la mejor opción es tomar la salida nº 5 de la CV-35, seguida por la CV-31 y la salida "Burjassot, Paterna Feria de València".

La avenida Vicent Andrés Estellés es otra vía importante de acceso al campus. Esta avenida de doble sentido incluye carriles de tranvía que separan ambos sentidos de circulación. El acceso interno al campus para vehículos motorizados se realiza principalmente a través de la calle Dr. Moliner, que se divide en tres tramos con características distintas. El primer tramo es exclusivo para personal autorizado y tiene un solo sentido de circulación. El segundo tramo es una zona de aparcamiento para alumnos, gestionada por el Ayuntamiento de Burjassot. El tercer tramo, que inicia en la salida de la CV-35, combina dos carriles que se unifican en uno, permitiendo también la circulación del tranvía y el estacionamiento en un solo lado.

En cuanto a la Facultad de Farmacia, existen dos puntos de acceso para vehículos motorizados. La calle de Hernán Cortés ofrece acceso al aparcamiento estudiantil y permite el estacionamiento en ambos lados, uno en paralelo y otro en batería. Por otro lado, la calle Teodoro Llorente da acceso al parking interno para personal autorizado y es una vía de doble sentido con estacionamiento paralelo en ambos lados. La avenida Vicent Andrés Estellés, que bordea la facultad, cuenta con dos carriles por sentido separados por una isla peatonal, facilitando la salida del parking subterráneo.

El acceso principal a la Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE) se realiza a través de la avenida de la Universitat, una vía de doble sentido con dos carriles por sentido, y una separación central por donde circula el tranvía. El estacionamiento en esta avenida está permitido solo en un lado. La Plaça del Palleter no es una vía de acceso como tal, sino un descampado que no tiene relevancia para la red vial del campus.

El Parc Científic de la UV tiene cuatro accesos para vehículos motorizados, distribuidos en dos entradas y dos salidas. Los accesos están ubicados en la calle Catedrático José Beltrán Martínez, que cuenta con dos accesos de entrada, y en la calle Catedrático Agustín Escardino Benlloch, que tiene un acceso de entrada, uno de salida y uno combinado de entrada y salida. Ambas calles son de doble sentido, con estacionamiento permitido en un solo lado y claramente señalizado.

La infraestructura para peatones y ciclistas en el campus está bien desarrollada. Las aceras son amplias y están bien mantenidas, facilitando el tránsito seguro de los peatones. Además, hay carriles bici que conectan el campus con otras partes de Burjassot y Paterna, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Los cruces peatonales están claramente señalizados y, en muchos casos, cuentan con semáforos que regulan el paso de los peatones, especialmente en las intersecciones más concurridas. Esta infraestructura es esencial para garantizar la seguridad de los estudiantes y el personal universitario que se desplazan a pie.

En conclusión, la red viaria del campus está bien estructurada, pero presenta algunas áreas de mejora, especialmente en la señalización de la calle Dr. Moliner y en la gestión del estacionamiento en ciertas zonas. La integración del tranvía en varias vías añade complejidad y requiere atención especial para asegurar la seguridad vial. A pesar de estos desafíos, el campus está bien conectado tanto internamente como con las principales vías externas, facilitando el acceso y la movilidad para estudiantes, personal y visitantes.

El análisis de la red viaria del Campus de Burjassot-Paterna revela una estructura bien organizada que facilita la movilidad dentro y alrededor del campus. Las principales vías de acceso y las calles internas están diseñadas para manejar eficientemente el tráfico vehicular y de bicicletas, mientras que la infraestructura peatonal asegura un tránsito seguro para los peatones. Las intersecciones clave y los puntos de congestión requieren monitoreo y ajustes continuos para mantener un flujo de tráfico eficiente durante las horas punta. Este enfoque integral asegura que la movilidad en el campus de Burjassot-Paterna sea efectiva y segura para toda la comunidad universitaria.

5.5.1.3.3 Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent se localiza dentro del núcleo d'Ontinyent, por lo que las principales vías de acceso al campus son las mismas que para la población, las cuales se encuentran, en términos generales, en buen estado: son las carreteras CV-660 y CV-81, esta última con acceso desde la A-7.

Principales vías de comunicación (Vías Arteriales)

1. Av. Conde Torrefiel: Vía principal norte sur que conecta la CV-81 con el núcleo de población y la conexión exterior con el campus.
2. CV-650: Es una de las vías principales que conecta el campus con otras áreas d'Ontinyent y municipios cercanos. Facilita el acceso desde la parte norte de la ciudad, conectando barrios como el barrio de San José y otras áreas residenciales y comerciales.
3. Avenida de la Diputación: Esta avenida corre de noreste a suroeste y actúa como una arteria principal que conecta el campus con el centro d'Ontinyent y otros barrios importantes. Conecta el barrio de San José con áreas más céntricas de la ciudad.
4. CV-81: Otra vía principal que conecta el campus con la zona sureste d'Ontinyent y con otras localidades cercanas. Facilita el acceso desde barrios como San Rafael y San Carlos, proporcionando una conexión rápida y eficiente con el campus.

Calles distribuidoras

1. Avenida del Llombo: Actúa como una calle distribuidora importante dentro del campus y sus alrededores, conectando varias áreas residenciales y facilitando el movimiento interno y la distribución del tráfico vehicular en áreas clave. Conecta el barrio de El Llombo con otras partes del campus y la ciudad.
2. Avenida de Almaig: Esta avenida facilita la circulación interna y el acceso a diferentes edificios del campus, así como la conexión con áreas residenciales cercanas en el barrio de San José.
3. Calle de Santa Teresa: Proporciona acceso a zonas específicas del campus y áreas residenciales adyacentes, ayudando en la distribución del tráfico local dentro del barrio de San José y sus alrededores.

4. Calle de Rafael Juan Vidal: Conecta áreas importantes del campus y ayuda en la distribución del tráfico, especialmente en zonas con alta densidad de edificios, proporcionando acceso al barrio de El Llombo.

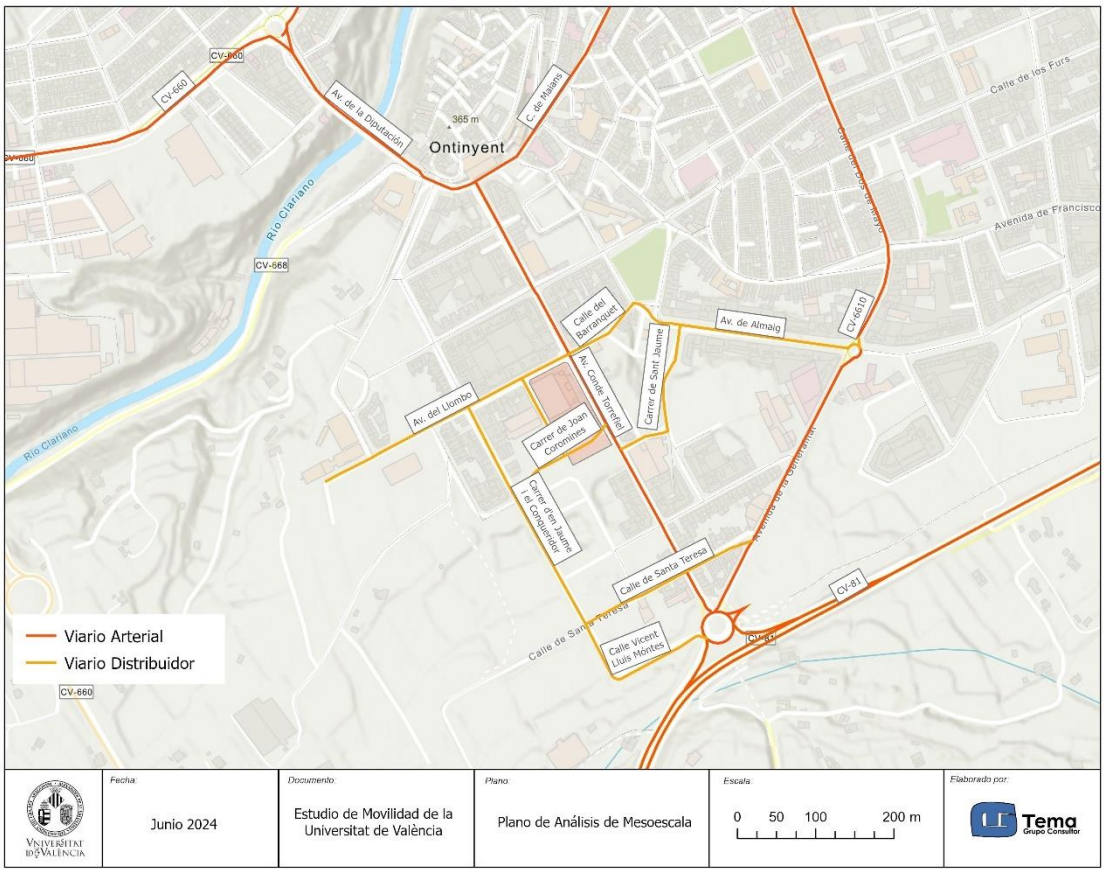


Figura 194. Plano de análisis de Mesoescala d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia

En cuanto al viario aledaño al campus universitario, Av. Conde Torrefiel es la principal vía de acceso: cuenta con dos carriles de circulación, uno para cada sentido, uniendo el centro d'Ontinyent con el acceso a la carretera CV-81. Junto al campus, dispone de señalización de dirección de carril, señales verticales, rebajes de acera, pavimento podotáctil y badén en el paso de peatones.

Por otra parte, Av. del Llombo también tiene circulación en ambos sentidos, pero a diferencia del anterior, no cuenta con la señalización horizontal de sentido, por lo que los usuarios se guían únicamente por las normas de circulación. El firme y aceras están en estado regular, aunque cuenta con badenes en la zona próxima al campus.

La calle Echegaray cuenta con un solo carril de circulación y solo uno de los lados de la vía, el correspondiente al campus, en buen estado, ya que el otro no tiene resaltos, discontinuidad de la acera y su anchura no permite la movilidad. Respecto a c/Echegaray al encuentro con c/ de Joan Coromines, se dispone de acceso peatonal delimitado por bolardos, aunque no está completamente pavimentada, por lo que no está en buen estado.

El campus no dispone de red viaria interna, sino que se asimila las áreas libres del recinto como una zona de estancia desde la que se da acceso, permitiendo la estancia de personas en el mismo.

5.5.1.3.4 Campus de Tarongers

La estructura viaria del campus de Tarongers está definida por varias vías de acceso principales y una red interna de calles bien organizadas. Las principales vías de acceso incluyen la Avinguda dels Tarongers y la Avinguda de Catalunya. Estas arterias son esenciales para el tráfico vehicular en la zona, ya que conectan el campus con importantes vías de la ciudad, facilitando el acceso desde diferentes puntos de València y sus alrededores. Dentro del campus, las calles internas conectan las diferentes facultades y edificios administrativos. Estas calles están diseñadas para soportar un volumen moderado de tráfico, principalmente vehículos de servicio, transporte universitario y bicicletas. La disposición de estas vías permite una distribución eficiente del tráfico interno y minimiza la congestión.

Principales vías de comunicación (Vías Arteriales)

1. Avinguda dels Tarongers: Es una de las principales arterias que atraviesa el campus de este a oeste. Conecta el campus con barrios como Cabanyal-Canyamelar y La Carrasca al oeste, y proporciona acceso directo a las áreas residenciales y comerciales cercanas.
2. Avenida de Blasco Ibáñez: Corre paralela a la Avinguda dels Tarongers y sirve como una arteria principal que conecta el campus con el resto de la ciudad. Facilita el acceso desde barrios como Albors y Ciutat Jardí, y se extiende hacia el centro de València.
3. Avindguda de Catalunya: Esta avenida corre de norte a sur y actúa como una arteria importante que conecta el campus con el barrio de Benimaclet al norte y facilita el acceso hacia el centro de València al sur.

Calles distribuidoras

1. Calle del Profesor Ernest Lluch: Proporciona acceso a varias áreas dentro del campus y ayuda en la distribución del tráfico local. Facilita la conexión con el barrio de La Carrasca y áreas universitarias adyacentes.
2. Camino de Vera: Facilita el movimiento interno dentro del campus y conecta con vías principales para un acceso más eficiente, especialmente hacia el barrio de Benimaclet.
3. Avenida de la Vega Baixa: Ayuda en la distribución del tráfico local, proporcionando acceso a diferentes partes del campus y áreas circundantes, conectando con el barrio de La Carrasca.
4. Calle de Ramón Llull: Ayuda en la distribución del tráfico interno del campus, proporcionando acceso a diferentes edificios y conectando con barrios cercanos como La Carrasca y Benimaclet.

5. Calle de Bernat Fenollar: Facilita el movimiento interno dentro del campus y conecta con vías principales para un acceso más eficiente, especialmente hacia el barrio de La Carrasca.

6. Calle del Actor Antonio Ferrandis: Facilita la conexión dentro del campus y con áreas residenciales circundantes, proporcionando acceso a diferentes edificios universitarios y ayudando en la distribución del tráfico local en el barrio de La Carrasca.

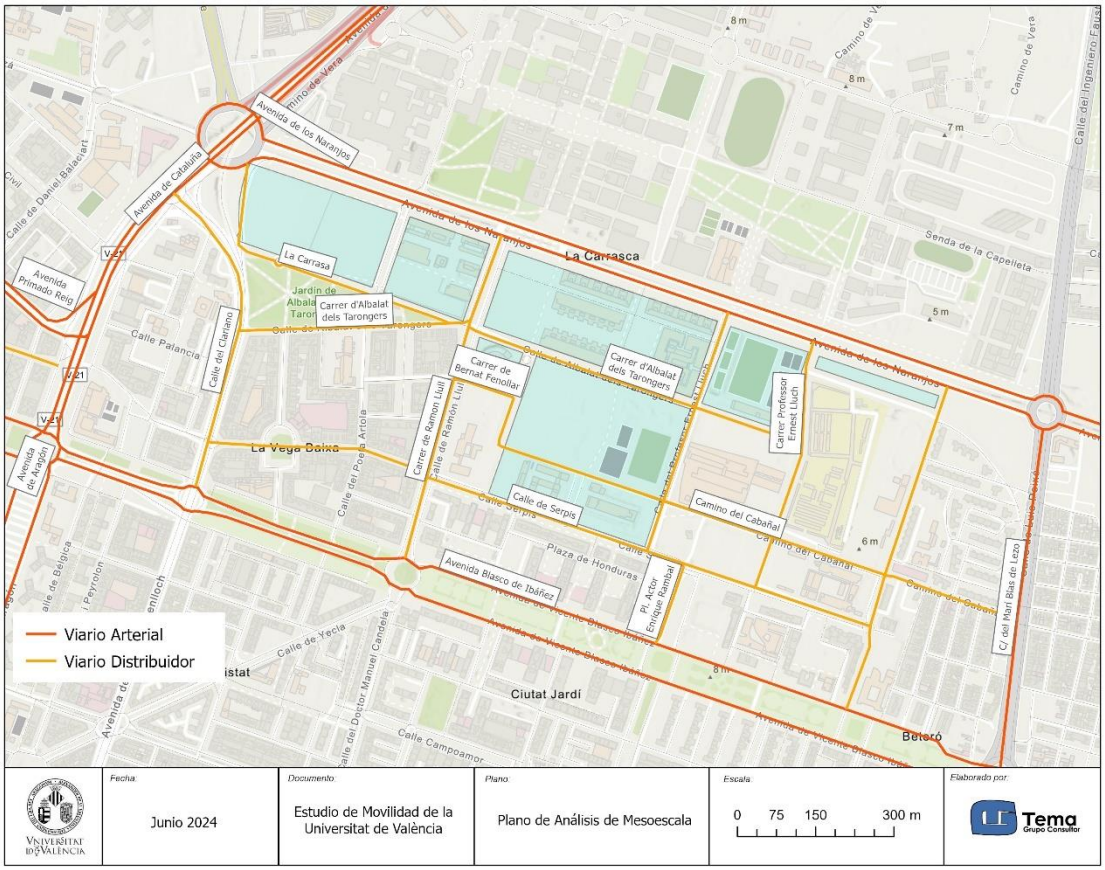


Figura 195. Jerarquización viaria del entorno del Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia

Las intersecciones más críticas se encuentran en los accesos a la Avinguda dels Tarongers y la Avinguda Catalunya, así como en las entradas principales del campus. Durante las horas punta, estas intersecciones pueden experimentar congestión significativa debido al alto volumen de vehículos y peatones. La regulación del tráfico mediante semáforos y rotondas es crucial para manejar el flujo en estas áreas, aunque pueden surgir retrasos en momentos de mayor afluencia.

5.5.2 Aparcamiento

En este apartado se abordará el análisis de los aparcamientos en las inmediaciones de los distintos campus de la Universitat de València. Durante el trabajo de campo, se ha llevado a cabo una catalogación detallada que incluye la ocupación de los aparcamientos, los diferentes tipos de

estacionamiento disponibles y los sistemas de control de acceso existentes. Este estudio nos permitirá comprender mejor la disponibilidad y gestión de los espacios de aparcamiento, así como su influencia en la movilidad y accesibilidad de los campus universitarios.

La información recopilada abarca aspectos como el grado de ocupación de los aparcamientos en las horas punta de por la mañana, los tipos de aparcamiento (en línea, en batería, para personas con movilidad reducida, entre otros) y las medidas de control de acceso implementadas (libre, regulado, con barrera, etc.). Analizar estos datos es fundamental para identificar patrones de uso, detectar posibles deficiencias y proponer mejoras que contribuyan a optimizar la gestión de los aparcamientos.

5.5.2.1 Porcentaje de Ocupación de las vías colindantes

A continuación, se presenta el análisis de los datos de ocupación de los aparcamientos en las inmediaciones de los distintos campus de la Universitat de València. Este estudio nos permitirá entender mejor la demanda de plazas de estacionamiento y cómo esta influye en la movilidad y accesibilidad de cada campus.

Los datos de ocupación promedio en las horas punta de los aparcamientos por campus son los siguientes:

%Ocupación Aparcamientos por Campus					
	Blasco Ibáñez	**Burjassot-Paterna**	**Ontinyent**	**Tarongers**	**Total**
Media Ocupación%	104,1	76,6	77,1	98,0	90,7

Tabla 62. Porcentaje de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo

Fuente: Elaboración Propia

En el campus de Blasco Ibáñez, se observa una ocupación promedio del 104,1%, lo que indica que la demanda de plazas de aparcamiento supera la oferta disponible. Este excedente del 100% sugiere la presencia de vehículos estacionados en lugares no habilitados, como aceras, zonas de carga y descarga o espacios destinados a otros usos. Este hecho puede generar problemas de movilidad, obstrucciones en vías peatonales y dificultades para el tránsito de vehículos de emergencia.

El campus de Tarongers presenta una ocupación promedio del 98,0%, lo que implica que los aparcamientos están casi al máximo de su capacidad. Aunque no se supera el 100%, este alto nivel de ocupación puede provocar situaciones de congestión y dificulta la posibilidad de encontrar plazas libres, especialmente en horas punta. La saturación de los aparcamientos puede desalentar el uso del vehículo privado y generar frustración entre los usuarios.

En contraste, los campus de Burjassot-Paterna y Ontinyent muestran ocupaciones promedio más moderadas, con 76,6% y 77,1% respectivamente. Estos porcentajes indican que aún existe disponibilidad de plazas de aparcamiento en estos campus, lo que facilita el estacionamiento para los usuarios que optan por el vehículo privado. Sin embargo, es importante considerar que una ocupación cercana al 80% puede ser indicativa de una tendencia al alza en la demanda, y sería conveniente monitorear si esta cifra aumenta con el tiempo.

El promedio general de ocupación de aparcamientos en todos los campus es del 90,7%, reflejando una alta demanda de plazas de estacionamiento en la Universitat.

El elevado porcentaje de ocupación en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers sugiere que existe una dependencia significativa del vehículo privado entre los miembros de la comunidad universitaria en estas ubicaciones. Esto puede deberse a diversos factores, como la disponibilidad limitada de transporte público eficiente, horarios que no coinciden con los servicios de transporte colectivo, o preferencias personales por la comodidad del coche particular.

La sobreocupación en Blasco Ibáñez es particularmente preocupante, ya que puede generar problemas de seguridad y movilidad, tanto para peatones como para otros vehículos. La ocupación por encima del 100% indica que los conductores están buscando alternativas no reguladas para estacionar, lo que puede derivar en infracciones y conflictos con las autoridades locales.

En los campus de Burjassot-Paterna y Ontinyent, aunque la ocupación es menor, es importante considerar estrategias para mantener estos niveles y evitar incrementos que puedan llevar a situaciones similares a las de los otros campus. Fomentar el uso de transporte público y medios de transporte sostenibles puede ser clave para lograr este objetivo.

- Campus d'Ontinyent

En el análisis de los datos de ocupación de los aparcamientos en el campus d'Ontinyent, representados en los planos correspondientes, se observa una distribución desigual en la demanda de plazas de estacionamiento. La mayoría de las calles estudiadas en este campus presentan una ocupación que oscila entre el 70% y el 90%, lo que indica una alta demanda de aparcamiento en las inmediaciones del campus.

Específicamente, las calles más cercanas al campus muestran niveles elevados de ocupación. Esta alta demanda puede atribuirse a la dependencia significativa del vehículo privado entre los usuarios del campus, dado que, como se mencionó anteriormente, en Ontinyent no existen carriles bici y las opciones de transporte público son limitadas, lo que reduce las alternativas de movilidad sostenible.

Sin embargo, al analizar el plano, se destaca que en la zona al este del campus, especialmente en el Carrer de Sant Jaume, la ocupación de los aparcamientos es inferior, situándose por debajo del 30%. Esta menor ocupación sugiere que en esta área existe una mayor disponibilidad de plazas de estacionamiento. Las posibles razones podrían ser una menor densidad de actividad en esa zona, menos atracciones que generen demanda de aparcamiento, o simplemente que esté ubicada a una distancia mayor del campus que no resulta conveniente para los usuarios.

Otro aspecto relevante es la situación en el Carrer de Joan Coromines, donde no existe aparcamiento regulado. A pesar de ello, se ha identificado un aparcamiento de tierra en esta calle que los usuarios utilizan para estacionar. Este espacio, aunque no está formalmente habilitado ni regulado, presenta una alta ocupación, evidenciando la necesidad de plazas de aparcamiento adicionales. Dado que este aparcamiento se encuentra en una cesión de titularidad privada y el ayuntamiento ha pavimentado

la zona con permiso del propietario para dar servicio a la Universitat, su uso es tolerado pero podría presentar limitaciones en cuanto a mantenimiento, seguridad y capacidad.

La alta ocupación en este aparcamiento de tierra refleja la **insuficiencia de plazas de estacionamiento reguladas** en las inmediaciones del campus. Esta situación puede generar inconvenientes como deterioro del terreno, falta de señalización, ausencia de medidas de seguridad y accesibilidad limitada para personas con movilidad reducida. Además, al no estar regulado, puede provocar desorden en el estacionamiento y dificultades para los usuarios.

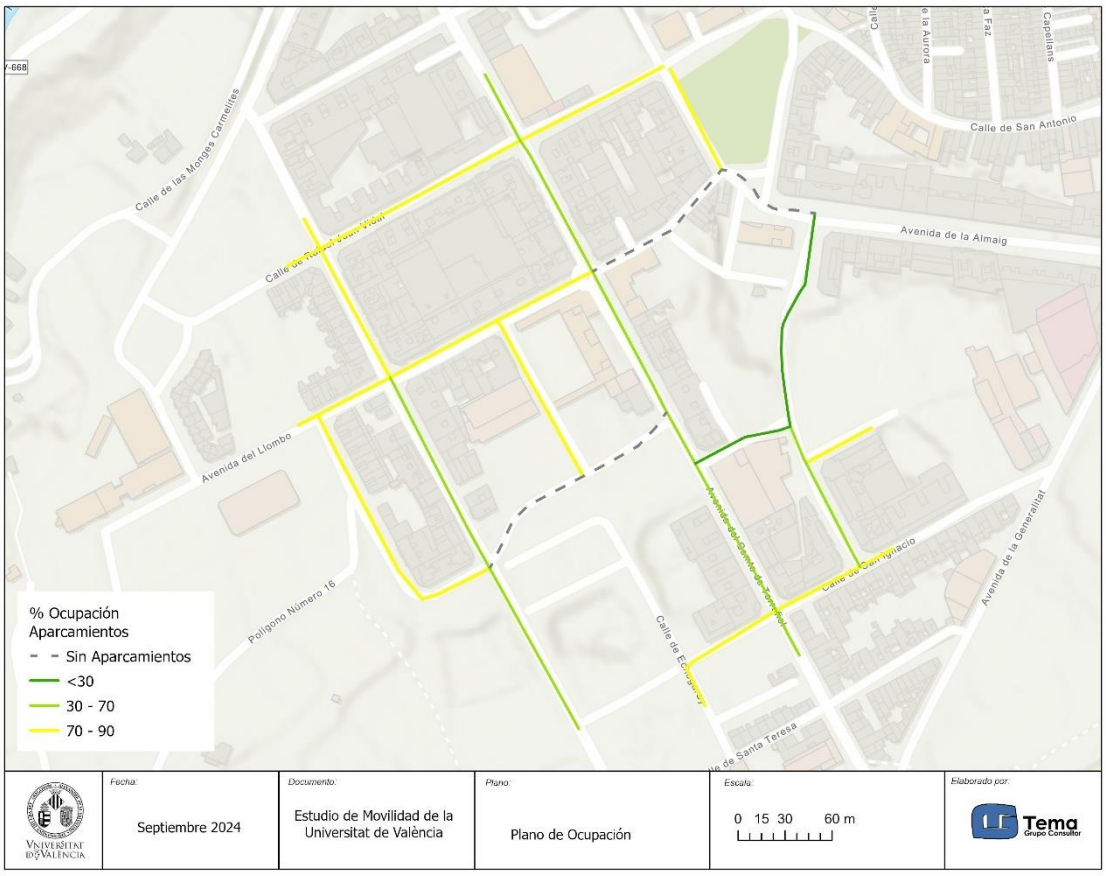


Figura 196. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo d'Ontinyent

Fuente: Elaboración Propia

- Campus de Tarongers

Al analizar el campus de Tarongers, observamos que esta zona presenta un alto grado de ocupación en los aparcamientos. Aunque es cierto que el campus cuenta con **grandes aparcamientos abiertos** que ofrecen una cantidad considerable de plazas, la demanda de estacionamiento sigue siendo elevada. Esto se refleja en las calles adyacentes al campus, donde la mayoría de los espacios de aparcamiento presentan una ocupación superior al **90%**. Esta alta tasa de ocupación dificulta encontrar plazas libres, especialmente durante las horas punta en que coinciden las actividades académicas y administrativas.

Los grandes aparcamientos abiertos mencionados proporcionan cierto alivio a la demanda, pero pueden no ser suficientes para satisfacer las necesidades de todos los usuarios. Además, es posible que estos aparcamientos estén ubicados a cierta distancia de los edificios principales del campus, lo que lleva a muchos conductores a buscar estacionamiento más cercano en las vías públicas. La preferencia por estacionar en las calles más próximas a los destinos incrementa la saturación y complica la movilidad en estas áreas.

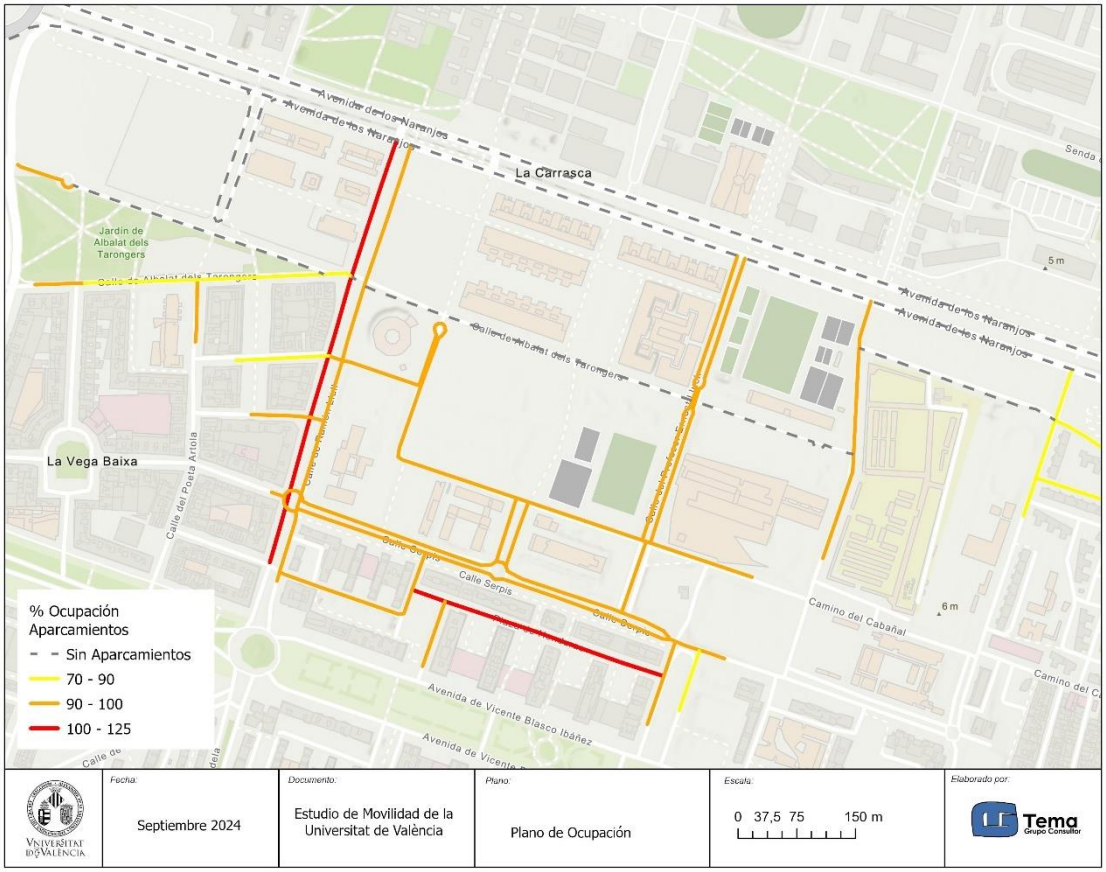


Figura 197. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Tarongers

Fuente: Elaboración Propia

- Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez se identifica como la zona más congestionada en términos de disponibilidad de aparcamiento. Esta situación se debe a la combinación del intenso ajetreo urbano de la ciudad con el elevado uso universitario que converge en esta área. La proximidad al centro urbano y la alta densidad de actividades comerciales y residenciales incrementan significativamente la demanda de plazas de estacionamiento.

Los datos recopilados muestran un claro sobreuso de los aparcamientos, con porcentajes de ocupación que superan el 100%. Este excedente indica no solo que todas las plazas legales están ocupadas, sino que también existe un alto nivel de aparcamiento ilegal. Vehículos estacionados en

zonas no habilitadas, como aceras, pasos de peatones, zonas de carga y descarga o espacios destinados a emergencias, agravan los problemas de movilidad y seguridad vial en la zona.

En este contexto, la utilización del transporte público adquiere una importancia crucial. La zona de Blasco Ibáñez cuenta con una buena red de transporte público, incluyendo autobuses y tranvías, que podría aliviar la presión sobre los aparcamientos si se fomenta su uso entre los estudiantes, profesores y personal administrativo. Promover el transporte público no solo ayudaría a reducir la congestión vehicular, sino que también contribuiría a disminuir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire.

El análisis de las calles circundantes al campus revela que todas las vías superan el 90% de ocupación en sus plazas de aparcamiento, y casi la mitad presentan sobredemanda, es decir, ocupaciones por encima del 100%. Esta saturación extrema dificulta enormemente encontrar plazas de estacionamiento, lo que provoca que los conductores den múltiples vueltas en busca de un espacio libre. Este comportamiento incrementa la congestión del tráfico y genera un círculo vicioso que afecta negativamente la movilidad en la zona.

La presencia de aparcamiento ilegal no solo es un síntoma de la falta de plazas disponibles, sino también de una gestión ineficiente del estacionamiento. Los vehículos mal estacionados obstruyen el paso de peatones, reducen la visibilidad en las intersecciones y pueden impedir el acceso de vehículos de emergencia. Además, generan molestias a los residentes y comercios locales, afectando la convivencia en el entorno urbano.

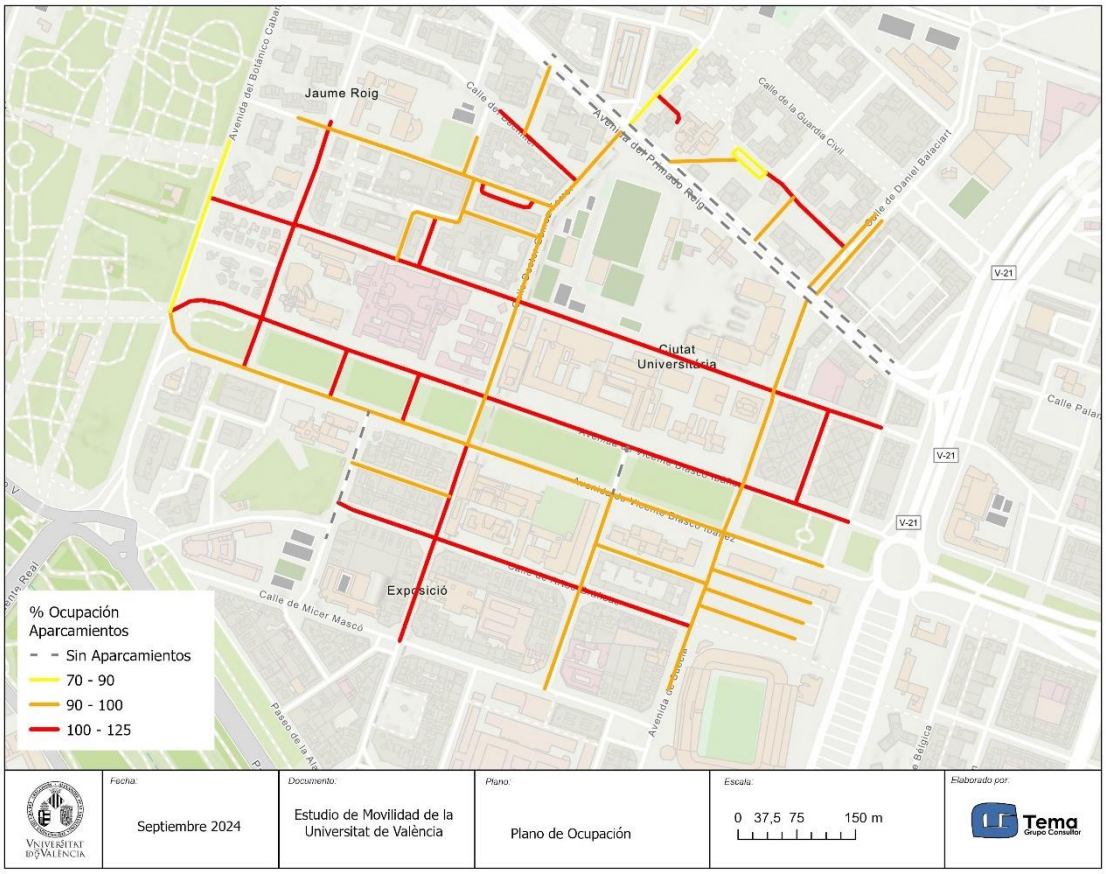


Figura 198. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Blasco Ibáñez

Fuente: Elaboración Propia

El campus de Blasco Ibáñez enfrenta serios desafíos en cuanto a la disponibilidad y gestión de los aparcamientos. La saturación existente y el alto nivel de aparcamiento ilegal indican la necesidad de acciones integrales que aborden tanto la oferta como la demanda de estacionamiento. Promover el uso del transporte público y de alternativas de movilidad sostenible es esencial para aliviar la congestión y mejorar la calidad de vida en el entorno universitario.

- Campus de Burjassot-Paterna

Al analizar el campus de Burjassot-Paterna, observamos que la situación de los aparcamientos presenta características particulares en comparación con los otros campus de la Universitat de València. En general, la ocupación de los aparcamientos en este campus es moderada, con niveles que no alcanzan la saturación extrema observada en Blasco Ibáñez o Tarongers. Sin embargo, existen áreas específicas donde la demanda de plazas de estacionamiento es notablemente alta.

Uno de los puntos con mayor ocupación es la Unitat de Campus. Esta área central del campus concentra una gran cantidad de actividades administrativas y académicas, lo que incrementa significativamente la afluencia de personas y, por ende, la demanda de aparcamiento. Los

aparcamientos situados dentro del campus suelen presentar un porcentaje de ocupación muy alto, reflejando una preferencia de los usuarios por estacionar lo más cerca posible de sus destinos.

En contraste, las calles anexas al campus no muestran una ocupación tan elevada. Esto sugiere que los usuarios optan en primera instancia por los aparcamientos internos y recurren a las calles adyacentes solo cuando no encuentran plazas disponibles dentro del campus. La menor ocupación en estas vías podría deberse también a que algunos sectores pueden estar menos regulados o resultar menos convenientes por su distancia o accesibilidad.

Un problema específico se identifica en la zona de Santa Gema, donde se observa una sobreocupación de los aparcamientos. Esta área cuenta con una alta concentración de comercios, lo que genera un flujo constante de vehículos. La presencia de tiendas y establecimientos atrae tanto a residentes como a visitantes, aumentando la demanda de estacionamiento. Además, es común que las personas se detengan en doble fila para realizar compras rápidas o gestiones breves, lo que agrava la congestión y dificulta la circulación normal del tráfico.

La mayor ocupación también se manifiesta en las zonas más densamente urbanizadas cerca de Burjassot. Estas áreas, al combinar actividades residenciales, comerciales y educativas, experimentan una demanda elevada de aparcamiento que supera la oferta disponible. La densidad poblacional y la actividad económica intensifican la competencia por los espacios de estacionamiento, generando situaciones de saturación en ciertas franjas horarias.

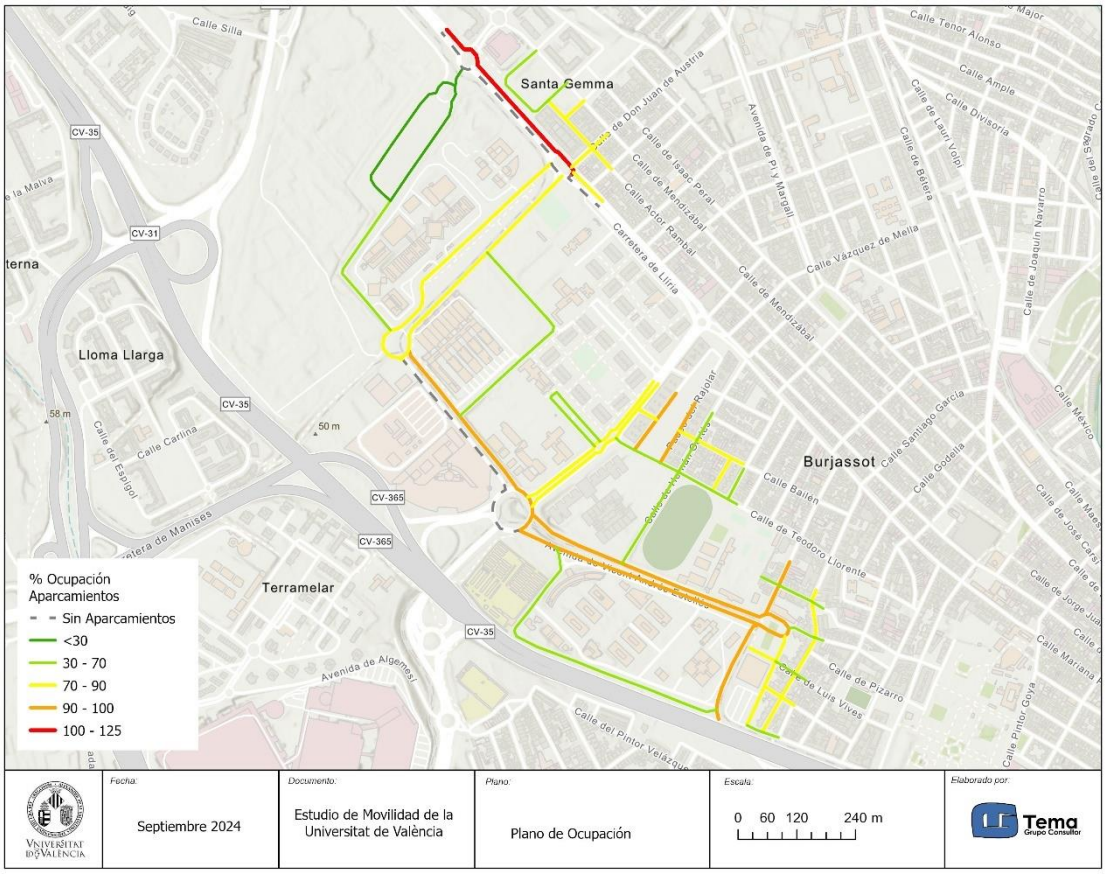


Figura 199. Plano de Ocupación de Aparcamientos en el Viario Anexo Campus de Burjassot-Paterna

Fuente: Elaboración Propia

5.5.2.2 Porcentaje según la tipología de Aparcamientos

En este apartado, analizaremos de forma general el tipo de aparcamiento disponible en las inmediaciones de los campus de la Universitat de València. Los datos recopilados nos permiten comprender cómo se distribuyen los diferentes tipos de estacionamiento y cómo esto puede influir en la movilidad y accesibilidad de cada campus.

Los tipos de aparcamiento se clasifican en tres categorías principales: en batería, en línea y mixto. A continuación, se presentan los porcentajes correspondientes a cada campus:

%Tipo de Aparcamientos					
	Blasco Ibáñez	**Burjassot-Paterna**	**Ontinyent**	**Tarongers**	**Total**
Batería	32,4	20,0	0,0	37,5	26,4
Línea	40,5	67,5	83,3	46,9	55,4
Mixto	27,0	12,5	16,7	15,6	18,2

Tabla 63. Porcentaje según el tipo de Aparcamiento

Fuente: Elaboración Propia

Al analizar estos datos, observamos que el tipo de aparcamiento más común en general es el **aparcamiento en línea**, con un promedio del **55,4%** en todos los campus. Este tipo de estacionamiento es especialmente predominante en **Ontinyent**, donde alcanza el **83,3%**, y en **Burjassot-Paterna**, con un **67,5%**. En **Tarongers** y **Blasco Ibáñez**, aunque también es significativo, el porcentaje es menor, con un **46,9%** y **40,5%** respectivamente.

El **aparcamiento en batería** representa el **26,4%** del total y es más común en **Tarongers** y **Blasco Ibáñez**, con un **37,5%** y **32,4%** respectivamente. En **Burjassot-Paterna**, este tipo de estacionamiento es menos frecuente, con un **20,0%**, y en **Ontinyent** no se registra presencia de aparcamientos en batería.

El **aparcamiento mixto**, que combina características de los dos tipos anteriores, tiene una presencia del **18,2%** en general. En **Blasco Ibáñez**, representa un **27,0%**, siendo el campus con mayor proporción de este tipo. **Ontinyent** y **Tarongers** tienen porcentajes similares, con un **16,7%** y **15,6%** respectivamente, mientras que en **Burjassot-Paterna** es menos común, con un **12,5%**.

5.5.2.3 Control de Uso de los Aparcamientos

A continuación, analizaremos el **tipo de control de acceso** a los aparcamientos en las inmediaciones de los campus de la Universitat de València. En este contexto, el estacionamiento de **línea azul** es de pago y actúa como un sistema de regulación del tráfico, promoviendo la rotación de vehículos y facilitando la disponibilidad de plazas. Por otro lado, el estacionamiento de **línea blanca** es libre y no tiene coste asociado para el usuario.

Este aspecto es especialmente relevante en zonas universitarias, donde los ingresos de los estudiantes suelen ser limitados. La presencia de aparcamiento gratuito (línea blanca) puede ser beneficiosa para la comunidad universitaria, ya que reduce el gasto asociado al uso del vehículo privado. Sin embargo, en áreas con alta demanda de estacionamiento, como hospitales o zonas comerciales, la implementación de aparcamiento de pago (línea azul) es útil para fomentar la rotación y mejorar la disponibilidad de plazas.

Los datos sobre el porcentaje de tipo de control de acceso por campus son los siguientes:

%Tipo de Control de Acceso					
	Blasco Ibáñez	**Burjassot-Paterna**	**Ontinyent**	**Tarongers**	**Total**
Azul	10,8	0,0	0,0	0,0	3,3
Azul y Blanco	10,8	0,0	8,3	0,0	4,1
Blanco	78,4	100,0	91,7	100,0	92,6

Tabla 64. Porcentaje del tipo de Control de Acceso al Aparcamiento

Fuente: Elaboración Propia

En el campus de **Blasco Ibáñez**, el **78,4%** de los aparcamientos son de **línea blanca**, lo que significa que la mayoría de las plazas son gratuitas y de libre acceso. Sin embargo, hay un **10,8%** de

aparcamientos de línea azul, donde se aplica una tarifa por estacionar. Además, otro 10,8% corresponde a zonas de Azul y Blanco, donde coexisten ambos tipos de estacionamiento.

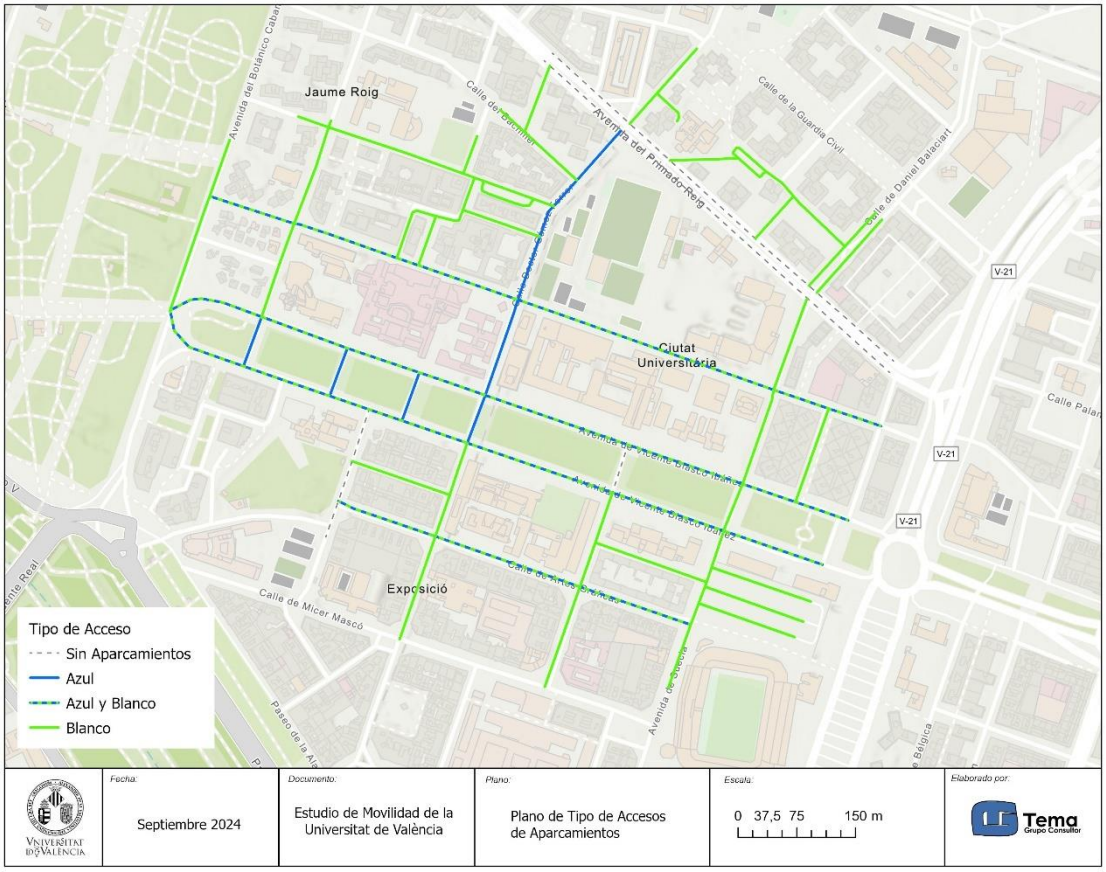


Figura 200. Plano de Tipo de Acceso a los Aparcamientos de Blasco Ibáñez

Fuente: Elaboración Propia

La presencia de aparcamiento de pago en este campus puede estar relacionada con su ubicación en una zona urbana densa y con alta demanda de estacionamiento. El estacionamiento regulado ayuda a promover la rotación de vehículos, facilitando que más usuarios puedan encontrar plazas disponibles a lo largo del día. Sin embargo, puede representar un gasto adicional para estudiantes y personal con recursos económicos limitados.

En Burjassot-Paterna, el 100% de los aparcamientos son de línea blanca, es decir, todos los espacios de estacionamiento son gratuitos y de libre acceso. Esta situación es favorable para la comunidad universitaria en términos económicos. No obstante, la ausencia de estacionamiento regulado puede conducir a una menor rotación de vehículos y a dificultades para encontrar plazas libres en momentos de alta demanda.

El campus d'Ontinyent presenta un 91,7% de aparcamientos de línea blanca, mientras que el 8,3% restante corresponde a zonas de Azul y Blanco. Esto indica que, si bien la mayoría de los aparcamientos son gratuitos, existen áreas donde se combina el estacionamiento libre con el

regulado. La implementación de zonas de pago puede estar dirigida a gestionar la demanda en áreas específicas, promoviendo la rotación y facilitando el acceso a servicios o edificios con mayor afluencia.

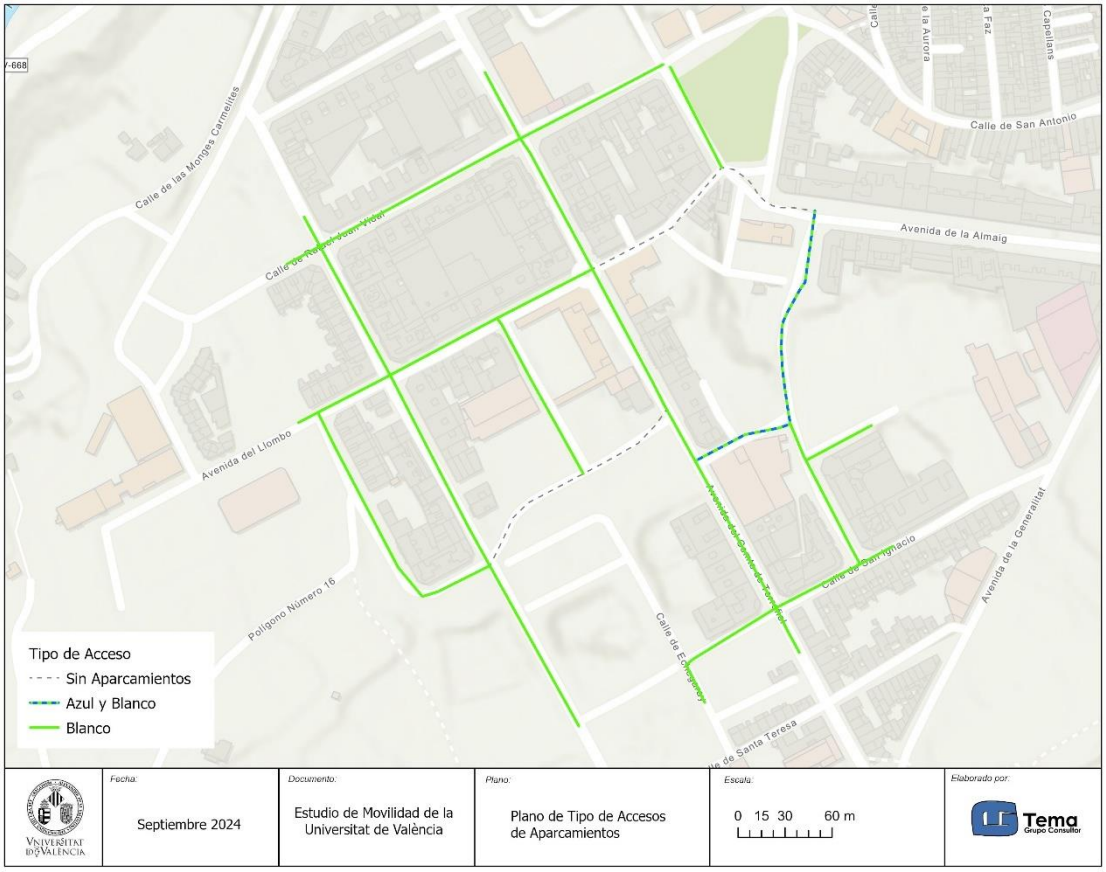


Figura 201. Plano de Tipo de Acceso a los Aparcamientos d'Ontinyent

Fuente: Elaboración Propia

Al igual que en Burjassot-Paterna, el **100%** de los aparcamientos en **Tarongers** son de **línea blanca**. Esto beneficia económicamente a los usuarios, pero puede ocasionar problemas de disponibilidad de plazas debido a la falta de rotación que proporciona el estacionamiento regulado.

La predominancia del aparcamiento de **línea blanca** en los campus universitarios refleja una política orientada a minimizar los gastos para los estudiantes y el personal. Sin embargo, esta ausencia de regulación puede conducir a una **baja rotación** de vehículos y a la **saturación** de las plazas disponibles, especialmente en horas punta.

En contraste, la presencia de zonas de **línea azul** en Blasco Ibáñez y parcialmente en Ontinyent sugiere una estrategia para **gestionar la alta demanda** de estacionamiento en áreas específicas. El estacionamiento de pago fomenta la rotación de vehículos, facilitando que más usuarios accedan a las plazas a lo largo del día. Sin embargo, es importante considerar el **impacto económico** que esto tiene en la comunidad universitaria, que puede contar con recursos limitados.

La implementación de zonas de estacionamiento de pago (línea azul) en ciertos campus o áreas específicas puede ser una herramienta efectiva para gestionar la demanda y mejorar la disponibilidad de plazas. Es fundamental que estas medidas se apliquen considerando el impacto en los usuarios y se complementen con estrategias que promuevan alternativas de movilidad sostenible.

Encontrar un equilibrio entre la accesibilidad económica y la eficiencia en la gestión del aparcamiento es clave para mejorar la movilidad y la calidad de vida en los entornos universitarios. La colaboración entre la Universitat, las autoridades locales y la comunidad es esencial para desarrollar soluciones adaptadas a las necesidades específicas de cada campus.

5.5.2.4 Zonas de parkings

- Campus de Tarongers

La distribución de aparcamientos en el Campus dels Tarongers se divide en varias áreas específicas que están organizadas para maximizar la eficiencia y el acceso. En el Bloque 1, con una superficie total de 64,963 m², el 14% (9,113 m²) está destinado a aparcamientos en superficie. Este bloque proporciona acceso directo a las facultades principales, reduciendo la necesidad de desplazamientos internos largos.

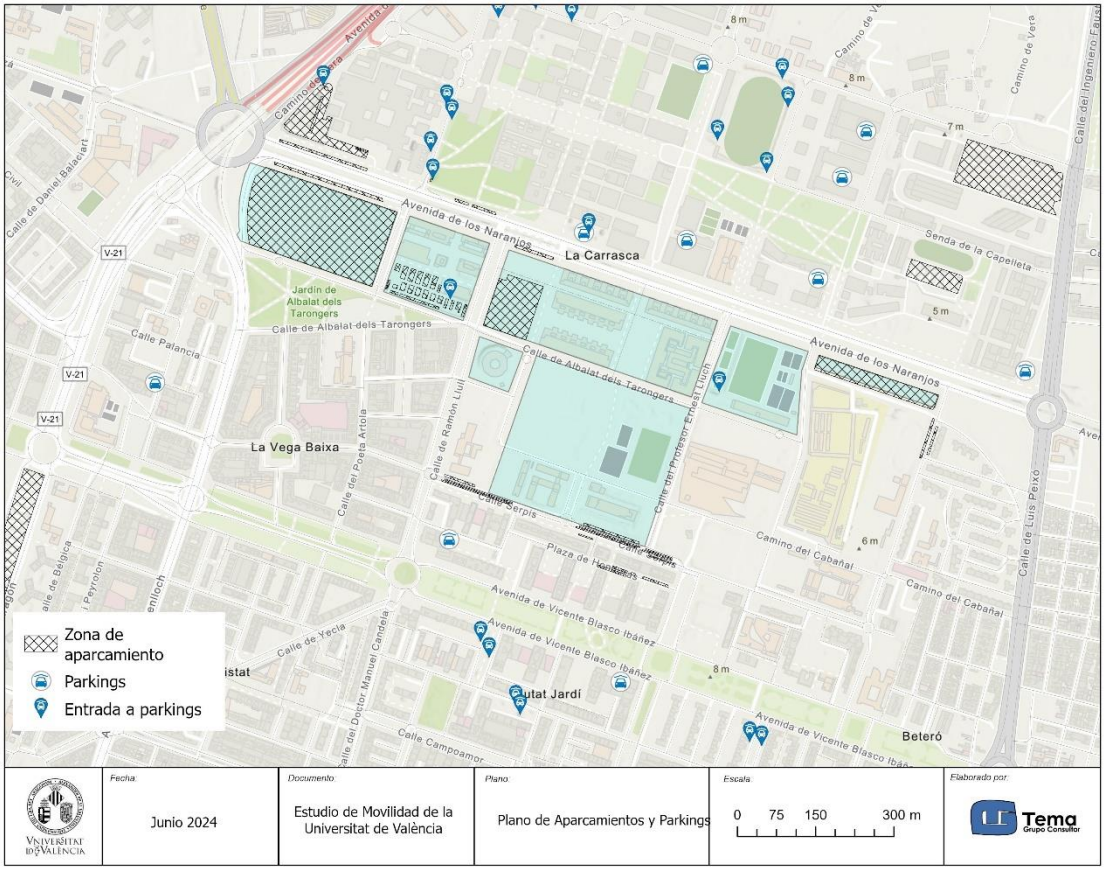


Figura 202. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Tarongers. Fuente: elaboración propia

El Bloque 2, que abarca una superficie total de 18,179 m², tiene un 33% (5,927 m²) dedicado a aparcamientos en superficie. En este bloque, la alta disponibilidad de aparcamientos facilita el acceso rápido y conveniente para los usuarios del campus. De manera similar, el Bloque 3, con una superficie total de 23,697 m², destina el 34% (8,095 m²) de su área a aparcamientos en superficie, mejorando aún más la accesibilidad para aquellos que llegan en vehículos privados.

El Bloque 4 se diferencia significativamente, ya que de su superficie total de 4,637 m², no tiene áreas destinadas a aparcamientos en superficie. Este enfoque sugiere una mayor promoción del uso peatonal y posiblemente de infraestructuras para bicicletas, en línea con los objetivos de movilidad sostenible del campus.

El campus también ofrece facilidades adicionales para el aparcamiento de bicicletas, promoviendo así el uso de medios de transporte sostenibles. Estas instalaciones incluyen aparcabicis estratégicamente ubicados cerca de las entradas principales de los edificios, facilitando el acceso seguro y conveniente para los ciclistas.

La señalización en el campus está diseñada para guiar de manera efectiva a los usuarios hacia las áreas de aparcamiento disponibles. Aunque se ha identificado que algunas áreas podrían beneficiarse de una mejora en la señalización específica para bicicletas, en general, la infraestructura de aparcamientos en el Campus dels Tarongers está bien desarrollada para atender las necesidades de su comunidad universitaria.

El enfoque del campus en proporcionar amplias facilidades de aparcamiento es un aspecto clave de su estrategia de movilidad sostenible. Al facilitar el acceso mediante vehículos privados mientras se promueve el uso de bicicletas y el transporte público, el Campus dels Tarongers equilibra la accesibilidad con los objetivos de sostenibilidad ambiental.

- Campus de Blasco Ibáñez

La distribución de los aparcamientos en el Campus de Blasco Ibáñez está organizada de manera que maximiza la eficiencia y accesibilidad. En términos globales, la superficie total del campus es de 89,661 m², de los cuales el 54% (48,403 m²) está ocupado por edificios. La zona peatonal representa el 27% (24,023 m²), mientras que las áreas verdes ocupan un 16% (14,605 m²). La superficie dedicada a viales y aparcamientos en superficie es mínima, representando solo el 3% (2,630 m²) del total.

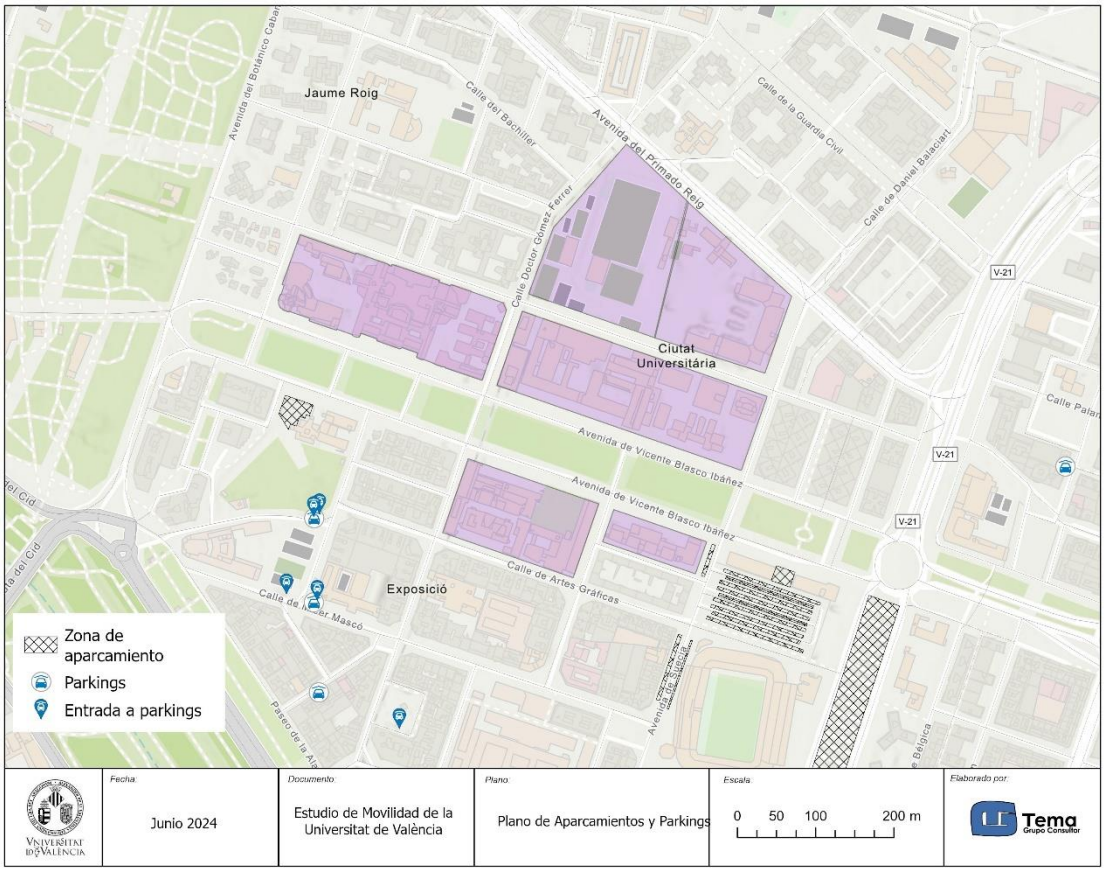


Figura 203. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Blasco Ibáñez. Fuente: elaboración propia

El análisis por bloques muestra variaciones significativas en la distribución de espacios. El bloque que alberga la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte (FCAFE) y el Pabellón tiene una superficie total de 23,383 m², donde el 40% está destinado a edificios, el 29% a zonas peatonales, y el 26% a áreas verdes, con solo un 5% dedicado a aparcamientos en superficie. La Facultad de Filología, por otro lado, con una superficie de 5,326 m², destina el 55% a edificios y el 25% a zonas verdes, sin áreas específicas para aparcamientos en superficie.

El bloque que incluye Filosofía y Geografía, con una superficie total de 17,564 m², tiene el 56% de su área ocupada por edificios y el 24% destinado a zonas peatonales, sin áreas específicas para aparcamientos en superficie. En el bloque de Psicología y Aularios, con una superficie de 20,927 m², el 48% está ocupado por edificios, el 35% es peatonal, y solo el 6% está destinado a aparcamientos en superficie. Finalmente, en el bloque de Medicina y el Rectorado, con una superficie total de 20,461 m², los edificios ocupan el 74%, las zonas peatonales el 20%, y las áreas verdes el 6%, sin superficie destinada a aparcamientos en superficie.

La oferta de aparcamientos en el Campus de Blasco Ibáñez refleja una planificación centrada en la promoción de espacios peatonales y áreas verdes, con una oferta mínima de aparcamientos en superficie. Esta distribución se debe a la mayor concentración urbana en la que se sitúa.

En conclusión, aunque la oferta de aparcamientos en el Campus de Blasco Ibáñez es limitada, la infraestructura está diseñada para maximizar el uso de espacios peatonales y áreas verdes, promoviendo así un entorno más sostenible y saludable para toda la comunidad universitaria.

- Campus de Burjassot-Paterna

La distribución de aparcamientos en el Campus de Burjassot-Paterna se divide en varias zonas que están organizadas para maximizar la eficiencia y el acceso. En términos globales, la superficie total del campus es de 186,773 m², de los cuales el 30% (55,255 m²) está ocupado por edificios. La zona verde representa el 29% (54,038 m²), mientras que las áreas peatonales ocupan un 17% (31,500 m²). La superficie dedicada a viales y aparcamientos en superficie es significativa, representando el 25% del total, con un 17% (31,912 m²) destinado a aparcamientos.

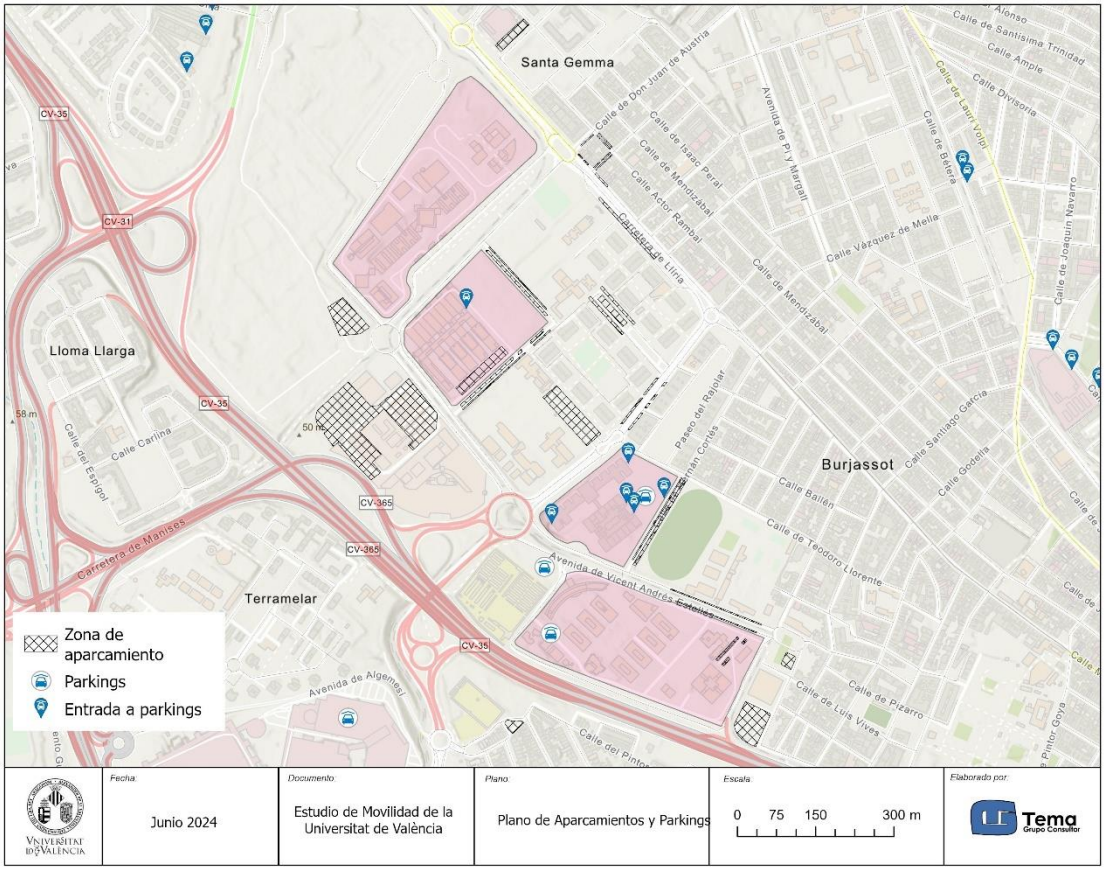


Figura 204. Plano de zonas de aparcamiento en Campus de Burjassot-Paterna. Fuente: elaboración propia

Analizando por zonas específicas dentro del campus, la distribución varía. En la zona de Ciencias, con una superficie total de 74,114 m², el 31% (23,519 m²) está destinado a áreas verdes y el 22% (16,575 m²) a zonas peatonales. La superficie destinada a aparcamientos en superficie es del 10% (7,566 m²). En la Facultad de Farmacia, con una superficie total de 29,865 m², el 39% (11,509 m²)

está destinado a áreas verdes y el 10% (2,969 m²) a zonas peatonales, con un 17% (4,994 m²) dedicado a aparcamientos en superficie.

La ETSE, con una superficie total de 31,422 m², destina el 17% (5,465 m²) a áreas verdes y el 23% (7,371 m²) a zonas peatonales. La superficie dedicada a aparcamientos en superficie es del 26% (8,295 m²). En el Parc Científic, la zona de Institutos tiene una superficie total de 27,183 m², con un 29% (7,791 m²) destinado a áreas verdes y un 9% (2,373 m²) a zonas peatonales. La superficie destinada a aparcamientos en superficie es del 11% (2,888 m²). La zona Empresarial del Parc Científic, con una superficie total de 23,088 m², destina el 25% (5,754 m²) a áreas verdes y el 10% (2,212 m²) a zonas peatonales. La superficie dedicada a aparcamientos en superficie es del 35% (8,169 m²).

La oferta de aparcamientos en el Campus de Burjassot-Paterna refleja una planificación que equilibra la accesibilidad vehicular con espacios verdes y peatonales. La disponibilidad de aparcamientos en superficie es significativa en varias zonas del campus, facilitando el acceso para aquellos que llegan en vehículos privados.

- Campus d'Ontinyent

El PMUS d'Ontinyent, para el año 2016, estimó un parque de vehículos de 17.153 turismos y 21.842 plazas de aparcamiento en todo el municipio: hay superávit de plazas de aparcamiento.

En cuanto al aparcamiento del campus, aunque este dispone de una entrada apta de vehículos desde c/ Echegaray, no se utiliza como tal, por lo que el interior de sus instalaciones no es utilizado como aparcamiento ni se aprecia estacionamiento irregular.

Se utiliza un aparcamiento de tierra, propiedad privada, que tiene un acuerdo con el ayuntamiento para permitir su uso como estacionamiento. No obstante, no se encuentra en condiciones formalmente reguladas.

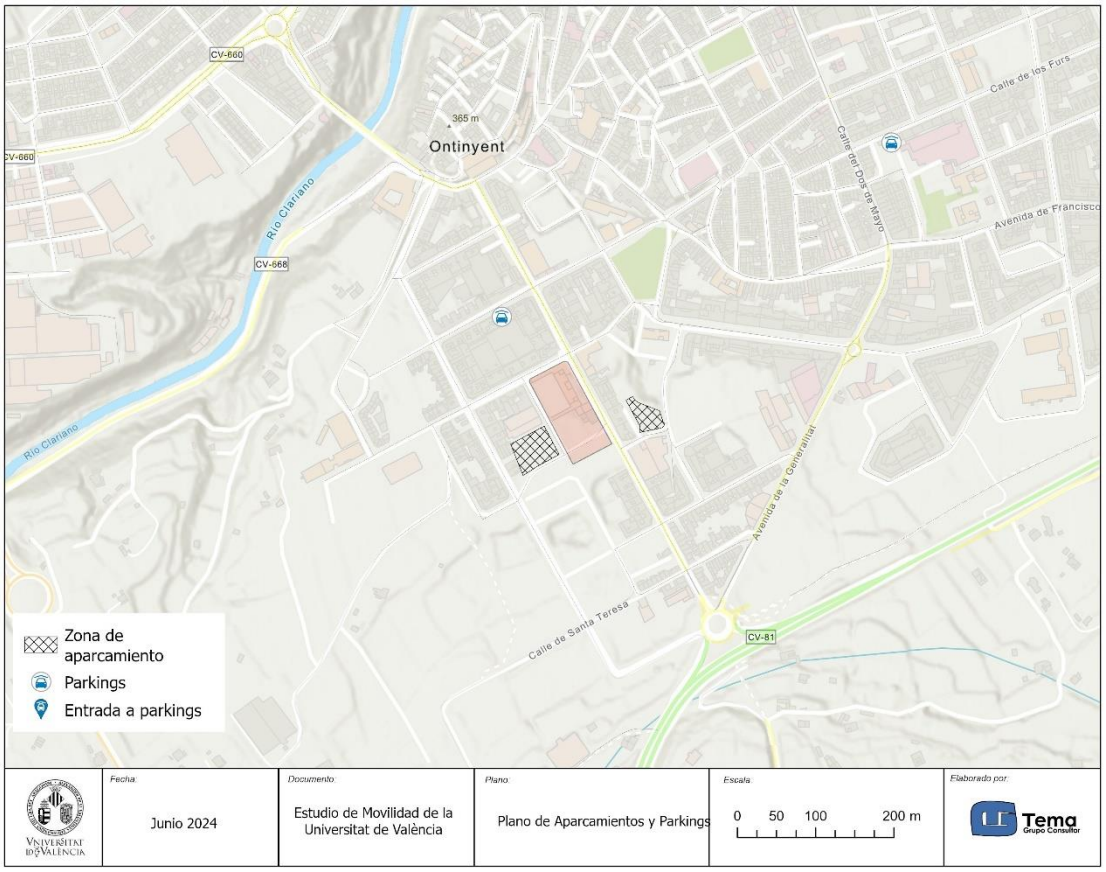


Figura 205. Plano de zonas de aparcamiento en Campus d'Ontinyent. Fuente: elaboración propia

5.5.3 Tráfico

La congestión de tráfico no solo afecta la calidad de vida de los usuarios al incrementar los tiempos de desplazamiento y el estrés, sino que también tiene implicaciones ambientales significativas, aumentando las emisiones de CO2 y otros contaminantes atmosféricos. Además, la congestión puede afectar negativamente la seguridad vial, incrementando el riesgo de accidentes.

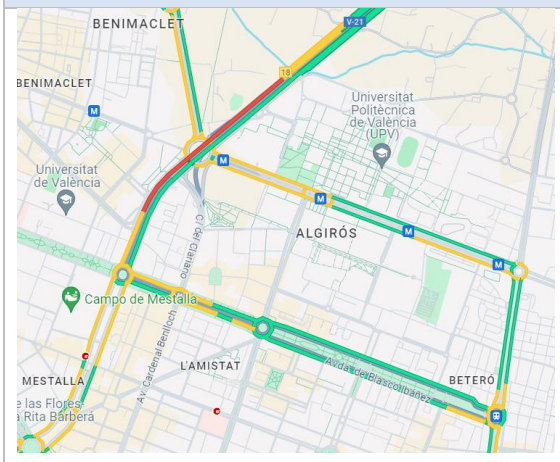
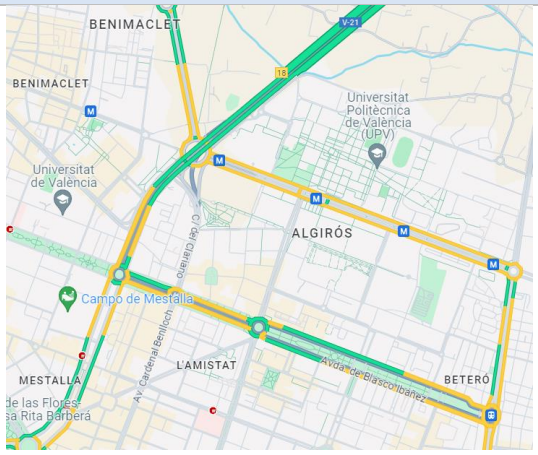
Por lo tanto, comprender y gestionar la congestión de tráfico es esencial para desarrollar estrategias de movilidad sostenible que promuevan un entorno más saludable y eficiente.

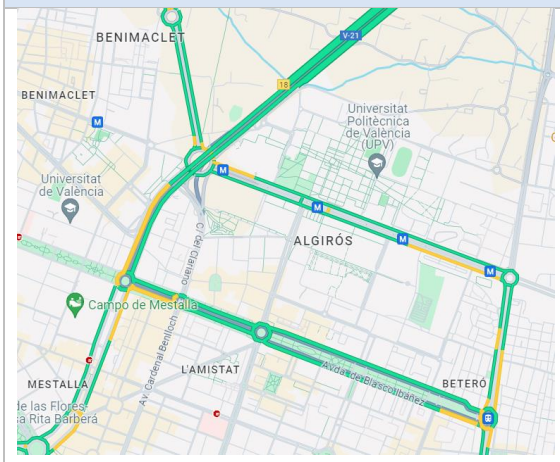
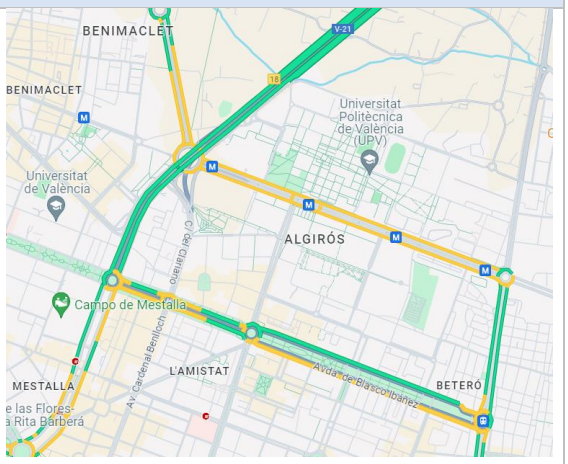
Una herramienta valiosa en el análisis de la congestión de tráfico es el uso de datos de simulación de tráfico medio proporcionados por plataformas como Google. Google Traffic utiliza datos en tiempo real y algoritmos avanzados para estimar los niveles de tráfico en diversas rutas y horarios. Estos datos pueden ser utilizados para identificar patrones de congestión, evaluar la efectividad de las infraestructuras viales existentes y planificar mejoras.

5.5.3.1 Campus de Tarongers

El Campus dels Tarongers se sitúa en una zona estratégica de València, caracterizada por su acceso a grandes vías de comunicación. Este campus actúa como un punto de conexión crucial entre diversas partes de la ciudad, facilitando el tránsito de miles de estudiantes, profesores y personal administrativo diariamente. Debido a su ubicación central y su proximidad a importantes arterias viales, varias de sus vías experimentan un flujo de vehículos elevado, especialmente durante las horas punta. Esta alta densidad de tráfico puede resultar en situaciones de congestión significativas, afectando la movilidad y el acceso al campus.

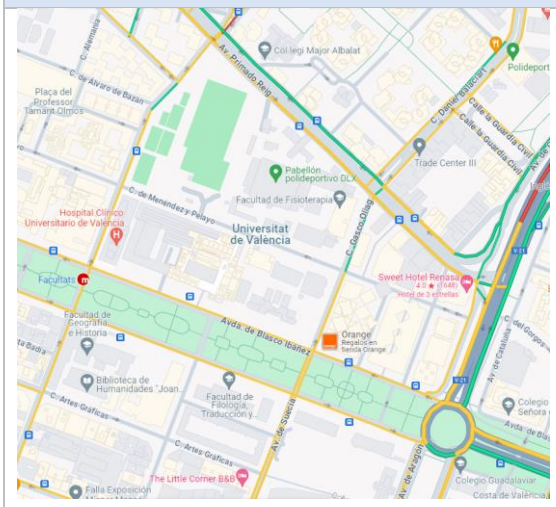
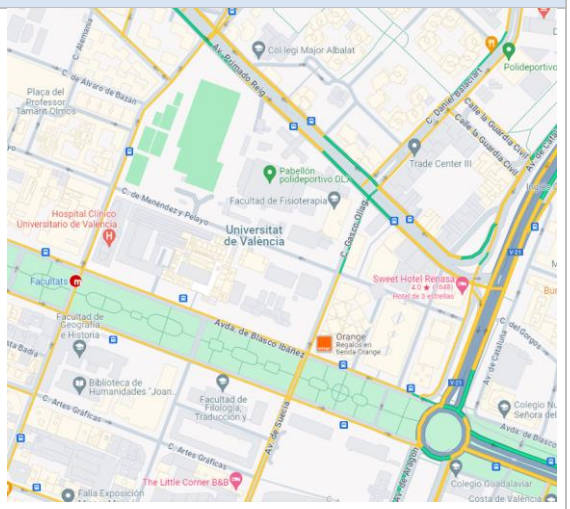
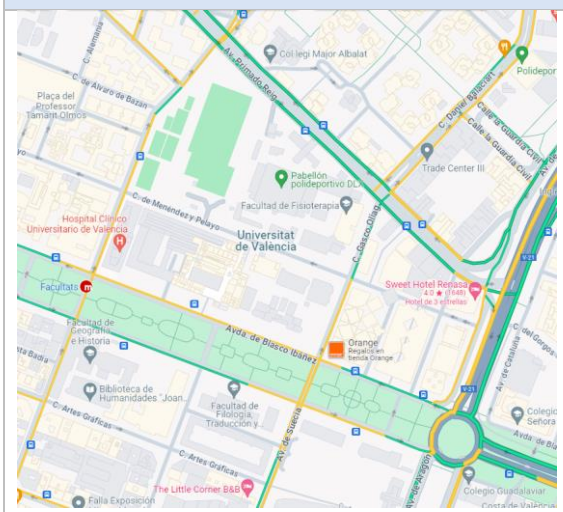
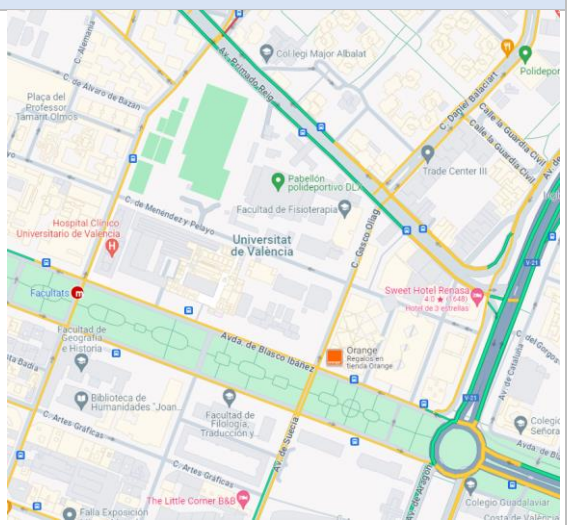
A continuación, se presenta un análisis detallado de la congestión del tráfico en el Campus dels Tarongers, segmentado por franjas horarias clave. Este análisis se centrará en los puntos de mayor conflictividad, proporcionando una visión clara de los momentos y ubicaciones en los que se presentan los mayores desafíos de movilidad.

Hora: 08:30	Hora: 12:00
	
A las 8:30, se suelen encontrar retenciones en la entrada norte de la ciudad debido al flujo de la V-21, particularmente en la zona de la avenida de Cataluña, punto en el que el tráfico se distribuye hacia la avenida de los Naranjos o la avenida de Aragón. Además, se observa tráfico lento en las rotondas cercanas, contribuyendo a una circulación generalizada más lenta. Estas retenciones y tráfico lento se deben principalmente al inicio de la jornada laboral y escolar, cuando una gran cantidad de personas se desplaza hacia sus lugares de trabajo y estudio, incrementando significativamente el volumen de tráfico en estas áreas clave.	A las 12:00 del mediodía, se observa una reducción significativa del tráfico proveniente de la zona norte. Sin embargo, se aprecia una disminución de la velocidad media en la avenida de los Naranjos. Esta situación puede estar relacionada con el incremento del movimiento de mercancías y servicios de entrega, que suelen intensificarse en estas horas. Además, el flujo de vehículos puede incluir desplazamientos internos de la ciudad y usuarios del campus que realizan actividades durante este periodo, contribuyendo a una congestión diferente a la de las primeras horas de la mañana.

Hora: 16:00	Hora: 20:00
	
A las 16:00 horas, el tráfico es más fluido. Todavía no ha llegado la hora de salida de la jornada laboral, lo que significa que la demanda de salida de la ciudad no es tan alta como por la mañana. Además, la salida de la ciudad tiende a estar más espaciada en el tiempo durante la tarde, en comparación con la concentración de tráfico matutino, lo que genera menos congestión en las principales vías como la avenida de los Naranjos y la avenida de Aragón. Este comportamiento permite una circulación más ágil y reduce los tiempos de desplazamiento para los usuarios del campus y sus alrededores.	A las 20:00 horas, se observa una mayor concentración de tráfico en las grandes avenidas y en las salidas de la ciudad por la zona norte. Esto se debe principalmente a la salida de la gente de la ciudad, ya que finalizan sus actividades laborales y académicas. Las avenidas como la de los Naranjos y la avenida de Aragón experimentan un incremento en el flujo vehicular, así como las conexiones con la V-21, intensificando la congestión en estas áreas clave y prolongando los tiempos de viaje para quienes se desplazan hacia las afueras de València.

5.5.3.2 Campus de Blasco Ibáñez

El Campus de Blasco Ibáñez está ubicado en una posición estratégica dentro de València, cercano al centro de la ciudad y conectado por importantes arterias viales. Este campus alberga varias facultades y es un punto crucial para el tránsito de estudiantes, profesores y personal administrativo. Su cercanía a vías principales como la avenida Primado Reig, la avenida de Blasco Ibáñez, la avenida de Cataluña, la avenida de Aragón y la conexión norte con la V-21, tiene un impacto significativo en la dinámica del tráfico en la zona.

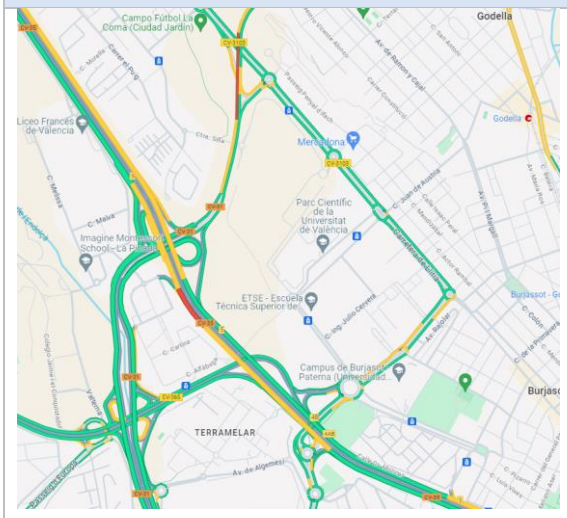
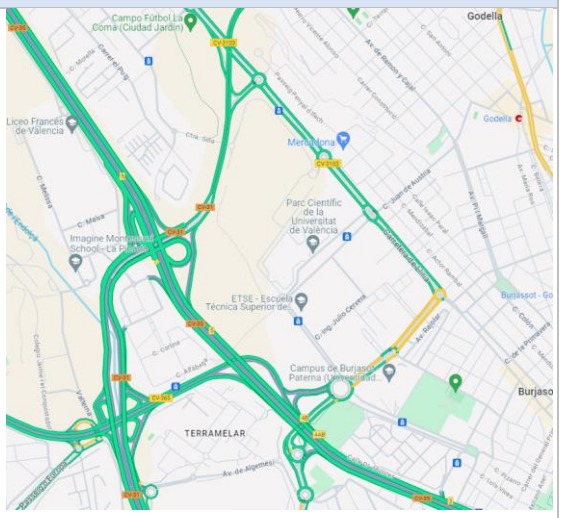
Hora: 08:30	Hora: 12:00
	
A las 8:30 de la mañana, es común encontrar retenciones en la entrada norte de la ciudad debido al tráfico de la V-21, especialmente en la zona de la avenida de Cataluña. En este punto, el tráfico se distribuye hacia la avenida de los Naranjos o la avenida de Aragón, además de afectar la avenida Primado Reig y la avenida de Blasco Ibáñez. Estas congestiones se deben principalmente al inicio de la jornada laboral y escolar, cuando una gran cantidad de personas se desplaza hacia sus lugares de trabajo y estudio, aumentando considerablemente el volumen de tráfico en estas vías principales.	El tráfico proveniente de la zona norte disminuye significativamente. Sin embargo, se mantiene la reducción de la velocidad media en la avenida de Blasco Ibáñez, probablemente debido al incremento en el movimiento de mercancías y servicios de entrega, que suele intensificarse a estas horas. Además, el flujo de vehículos incluye desplazamientos internos dentro de la ciudad y usuarios del campus realizando diversas actividades, lo que contribuye a una forma diferente de congestión en comparación con las primeras horas de la mañana.
Hora: 16:00	Hora: 20:00
	

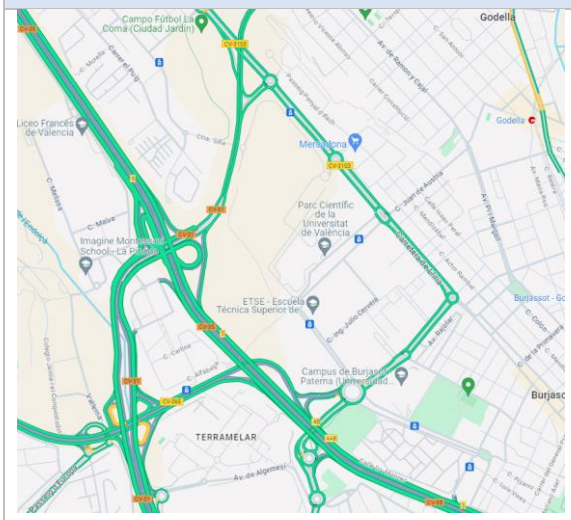
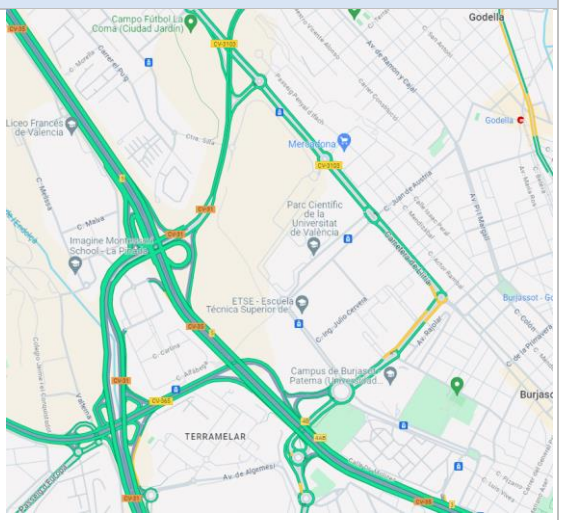
A las 16:00 horas, el tráfico se vuelve más fluido. Aunque aún no ha comenzado la salida masiva de la jornada laboral, la demanda de salida de la ciudad no es tan alta como por la mañana. La salida tiende a estar más espaciada durante la tarde, lo que reduce la congestión en las principales vías como la avenida de Blasco Ibáñez, la avenida de Aragón y la avenida Primado Reig. Este patrón de tráfico más disperso permite una circulación más ágil y reduce los tiempos de desplazamiento para los usuarios del campus y las áreas circundantes.	A las 20:00 horas, el flujo vehicular es similar al observado a las 16:00. A diferencia del Campus dels Tarongers, no se perciben grandes congestiones en las salidas hacia la V-21, según la escala de los datos del plano. La salida de la ciudad está más espaciada y no tan concentrada como en las horas punta de la mañana, lo que contribuye a una menor congestión en las avenidas principales alrededor del Campus de Blasco Ibáñez

5.5.3.3 Campus de Burjassot-Paterna

El Campus de Burjassot-Paterna se encuentra en la periferia de la ciudad de València, específicamente en el municipio de Burjassot. Esta ubicación distingue al campus de otros de la *Universitat de València*, ya que está inserto en una gran intersección viaria con una densa trama de autovías. Las principales vías de acceso incluyen la CV-35, que conecta la zona desde el noroeste hacia València; la CV-31, una alternativa más directa desde la V-30 con orientación norte-sur; y la CV-365, que atraviesa las anteriores carreteras de este a oeste. Además, las avenidas internas, como la Avinguda del Primer de Maig y la Carretera de Llíria, junto con la conexión norte CV-3103, facilitan la distribución del tráfico dentro de la zona.

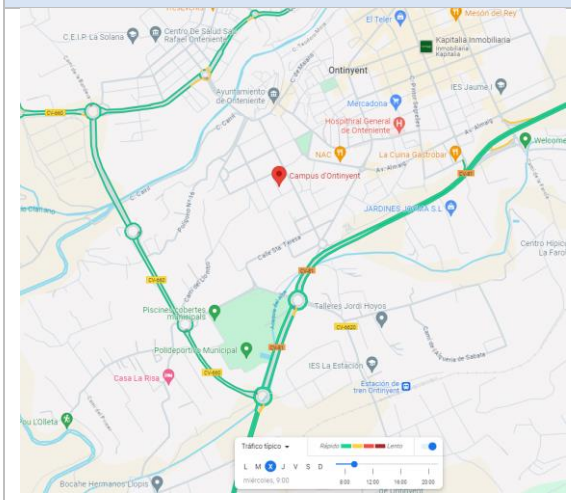
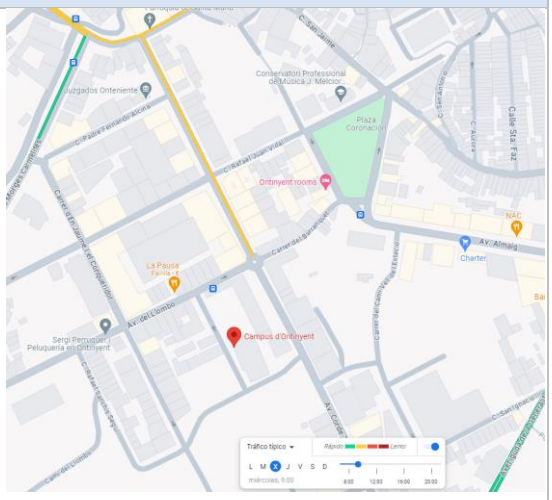
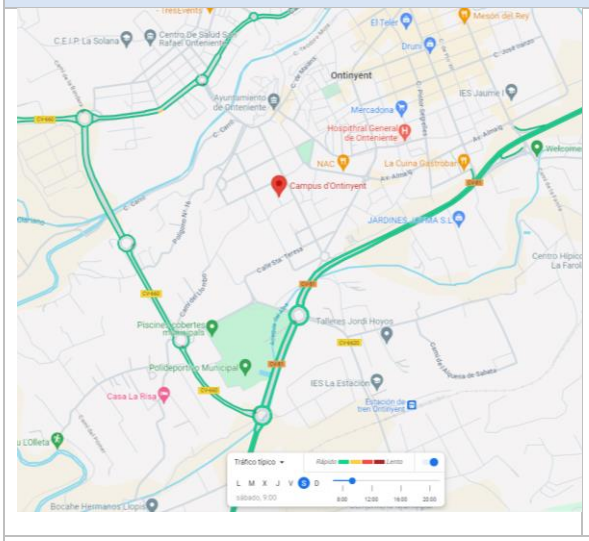
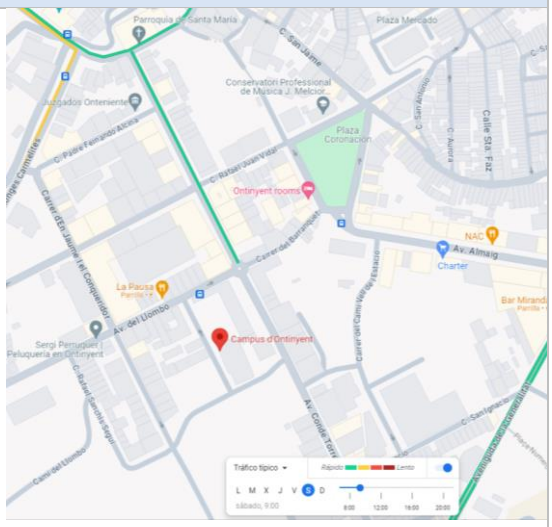
En Burjassot-Paterna la principal problemática es en las conexiones con València, no concretamente en la zona del Campus.

Hora: 08:30	Hora: 12:00
	

Hora: 08:30	Hora: 12:00
A las 8:30 de la mañana, se observan retenciones en la CV-35 en dirección a València y en la CV-3103, probablemente debido a la población que sale de los municipios periféricos hacia la ciudad. Sin embargo, en la zona del campus, el tráfico no es significativo, lo que sugiere que la mayoría de la congestión se produce en las principales vías de acceso a València y no en las inmediaciones del campus.	Al mediodía, alrededor de las 12:00, el tráfico en la autovía se reduce considerablemente. Solo se observan pequeñas reducciones en la velocidad en la Carretera de Llíria, indicando un descenso en el movimiento vehicular general. Esto puede deberse a que las actividades matutinas ya han finalizado y aún no ha comenzado el segundo flujo significativo de tráfico del día.
Hora: 16:00	Hora: 20:00
	
A las 16:00 horas, el tráfico es mínimo. No se registran aumentos significativos en el flujo vehicular, aunque se espera un incremento gradual en la próxima hora y media. Este patrón sugiere que la salida de la jornada laboral y académica está más dispersa en el tiempo, reduciendo así las posibles congestiones.	A las 20:00 horas, tampoco se observa mucho tráfico en las cercanías del campus. La actividad vehicular sigue siendo baja en comparación con las horas punta matutinas. La periferia de València, donde se encuentra el Campus de Burjassot-Paterna, generalmente experimenta menos movimiento vehicular y menos congestión en comparación con las zonas más céntricas de la ciudad.

5.5.3.4 Campus d'e Ontinyent

Según el PMUS d'Ontinyent de 2016, la media de vehículos por hogar en el municipio es de 1,54, mientras que solo hay 1,09 bicicletas. Este dato se refleja en los desplazamientos, donde el 63% de los trayectos en vehículo privado tiene una duración inferior a 10 minutos, lo que denota un elevado uso del coche en los desplazamientos urbanos.

Miércoles a las 8:30	
	
Un miércoles laborable a las 9:00h, se observan pequeñas retenciones en las rotondas de las principales entradas al municipio y en el viario principal del mismo, como es el caso Av. Conde Torrefiel, calle adyacente al campus.	
Sábado a las 8:30	
	
Si lo comparamos con el estado de tráfico en fin de semana, este es fluido en las entradas al municipio y en las calles aledañas al campus, aunque sí se percibe en vías como c/ Magdalena, que bordea el casco histórico.	

Tal y como recoge el citado PMUS, el principal problema que percibe la población d'Ontinyent no son los atascos en sí mismos, sino que "hay muchos coches". Esto se debe a que, pese a que hay superávit de plazas de aparcamiento en el municipio con respecto al parque de vehículos -21.842 plazas para un parque de 17.153 turismos-, sí hay escasez de aparcamiento en destino, como es el caso del campus. La solución a esta problemática no puede ser la ampliación de aparcamiento, sino el fomento de la movilidad no motorizada.

5.5.4 Accidentalidad

Dentro del análisis de la movilidad, no se puede olvidar la seguridad de las personas en el transporte y sus itinerarios, ya que los medios de transporte son causa de muchos accidentes, especialmente en las zonas urbanas.

Los datos de accidentalidad más recientes provienen de la propia Dirección General de Tráfico del Gobierno de España (DGT). *"DGT en datos"* hace públicos datos desagregados por provincias, municipios y comunidades autónomas sobre este y otros temas, como el censo y tipo de vehículos matriculados cada año, conductores, denuncias e ingresos, etc. El vehículo con mayor implicación en los accidentes de tráfico es el turismo, seguido de lejos por las motocicletas y, en menor grado, el resto de modos de transporte; pero la mayoría de las víctimas de accidentes no necesitan ser hospitalizadas.

Puesto que no se dispone de datos de accidentalidad de la Universitat, a continuación, se analizan los datos de accidentalidad distinguiendo el tipo de víctimas y el número de víctimas por modalidad para los municipios de València, Paterna, Burjassot y Ontinyent.

5.5.4.1 Municipios del Área Metropolitana: València, Paterna y Burjassot.

El Plan de Movilidad Metropolitana de València, al que se acogen los municipios de València, Paterna y Burjassot, recoge entre sus principales objetivos abordar la disminución de la accidentalidad desde tres vertientes:

- A partir de la reducción de la velocidad, la implantación de zonas 30 y calles de convivencia y la atención a los usuarios más vulnerables.
- A partir de las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad: *Mobility as a Service.*
- Intervenciones centradas en la accesibilidad universal, tanto en el espacio público como en el transporte público.

El gran reto son los desplazamientos entre los municipios del área metropolitana: más del 75% de los desplazamientos se hacen en vehículo privado, siendo este último el modo de transporte más implicado en los accidentes de tráfico. Para lograr la disminución de la accidentalidad en este sentido, se deben impulsar políticas de movilidad sostenible.

En València se ha visto ligeramente elevado el número de víctimas en siniestros. El año 2020 muestra una importante disminución del número de víctimas con respecto al resto de años a causa de la pandemia de COVID-19.

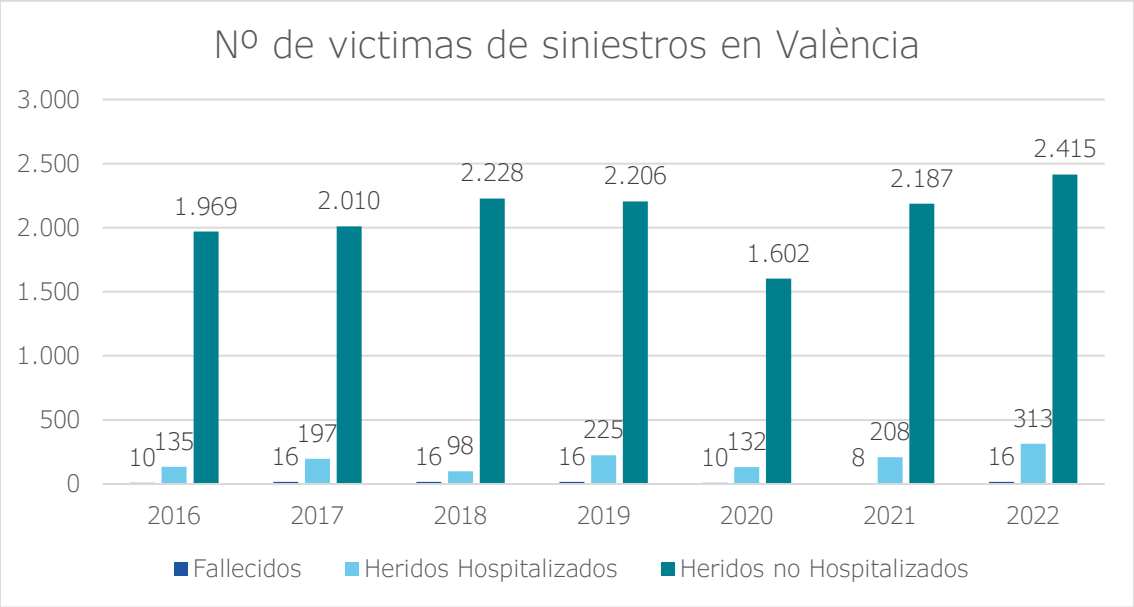


Figura 206. Víctimas de siniestros en València. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

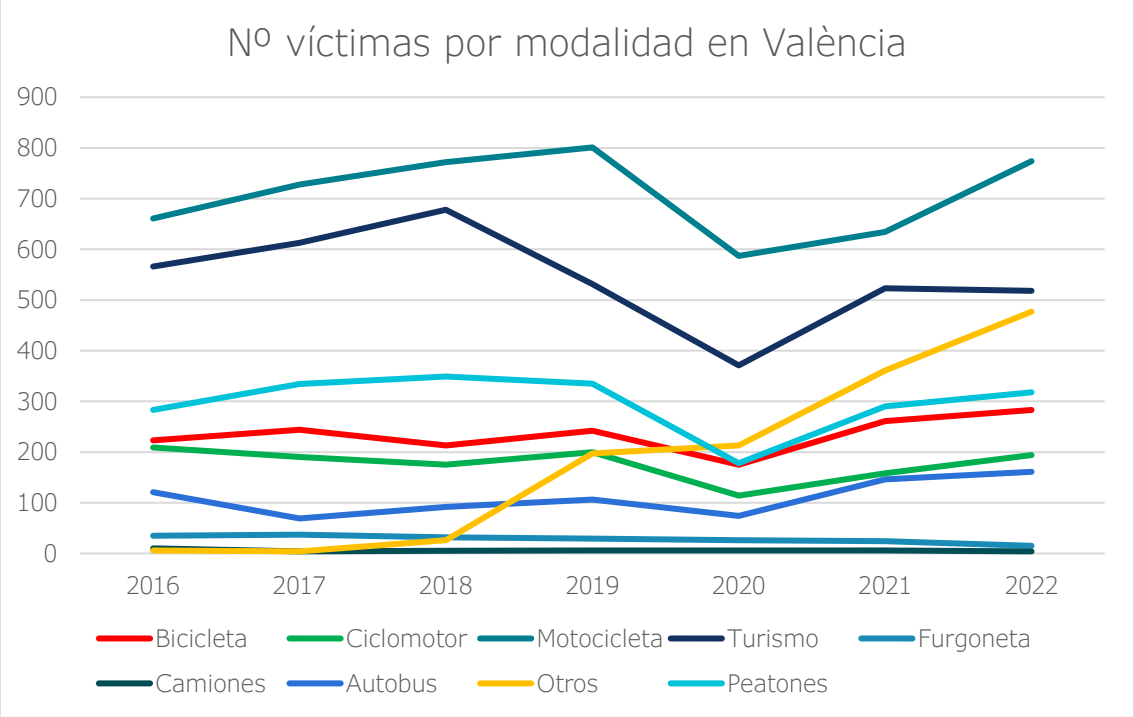


Figura 207. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en València. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

En el caso de Burjassot, las víctimas han ido disminuyendo en los últimos años con respecto a 2018, aunque en 2022 ha habido un leve aumento.

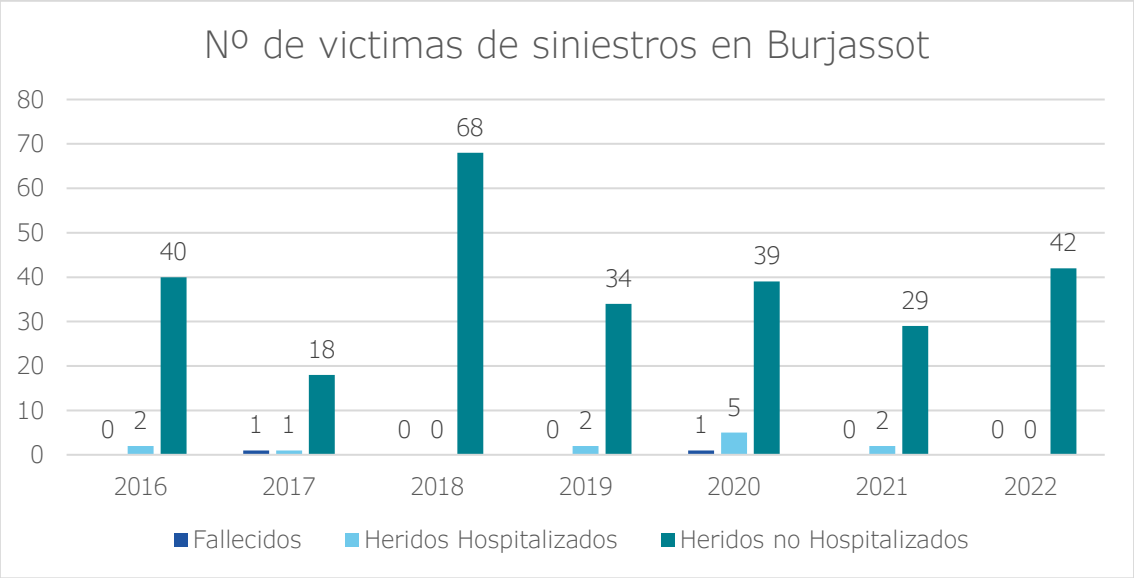


Figura 208. Víctimas de siniestros en Burjassot. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

El mayor número de víctimas está relacionado con turismos o se trataba de peatones.

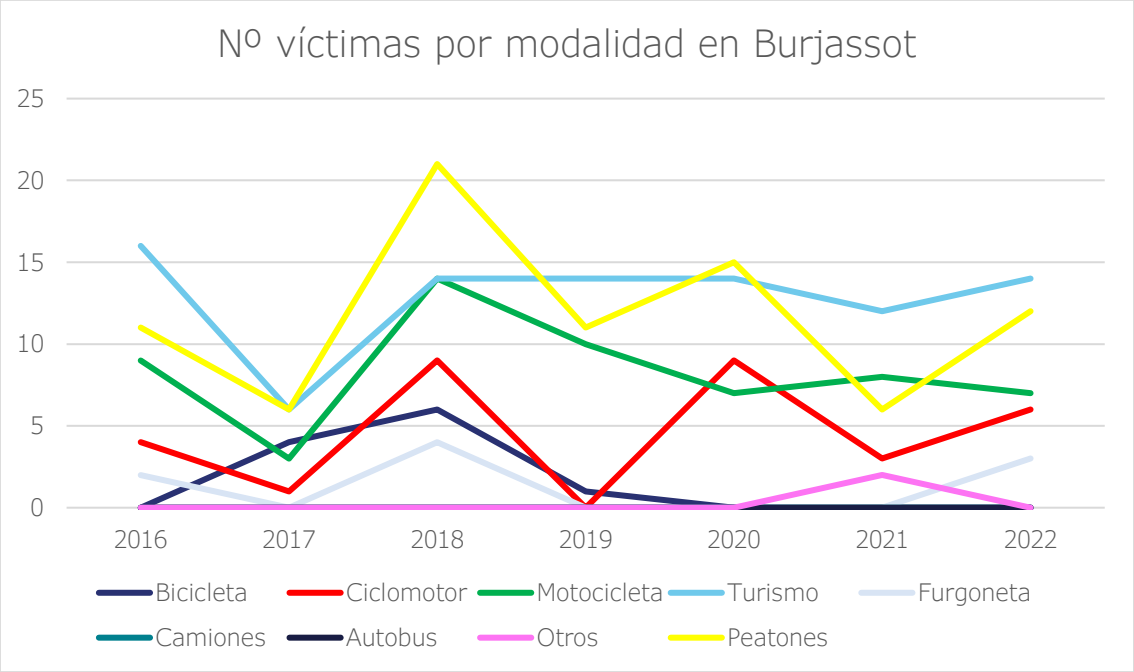


Figura 209. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Burjassot. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

Paterna, por su parte, mantiene una tendencia equilibrada en cuanto al número de víctimas no hospitalizadas, pero detona un aumento preocupante de víctimas que sí requieren hospitalización.

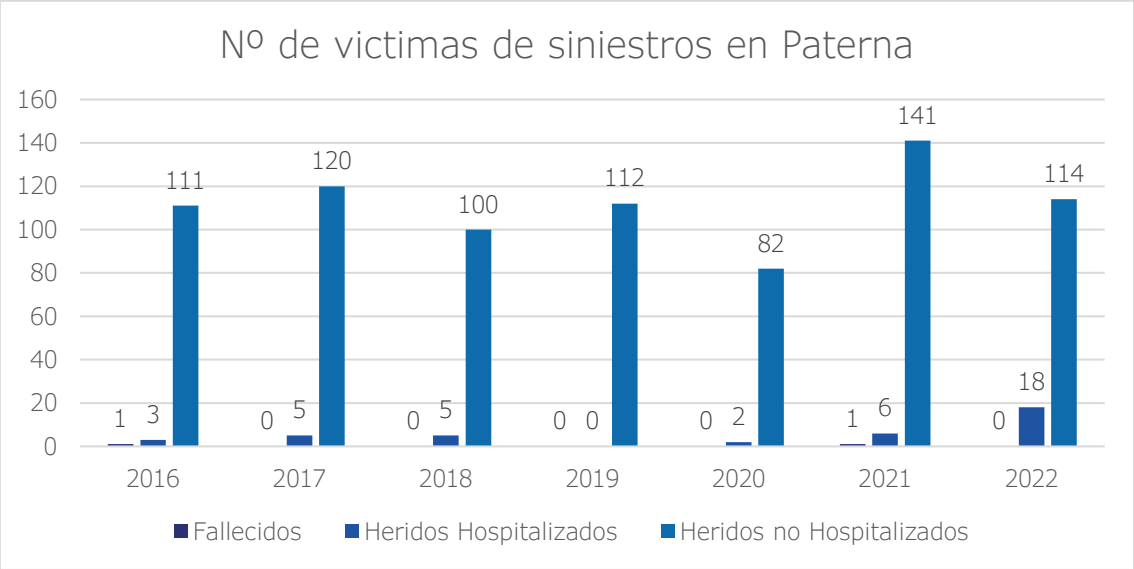


Figura 210. Víctimas de siniestros en Paterna. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

Las principales víctimas en Paterna estaban relacionadas con turismos y motocicletas.

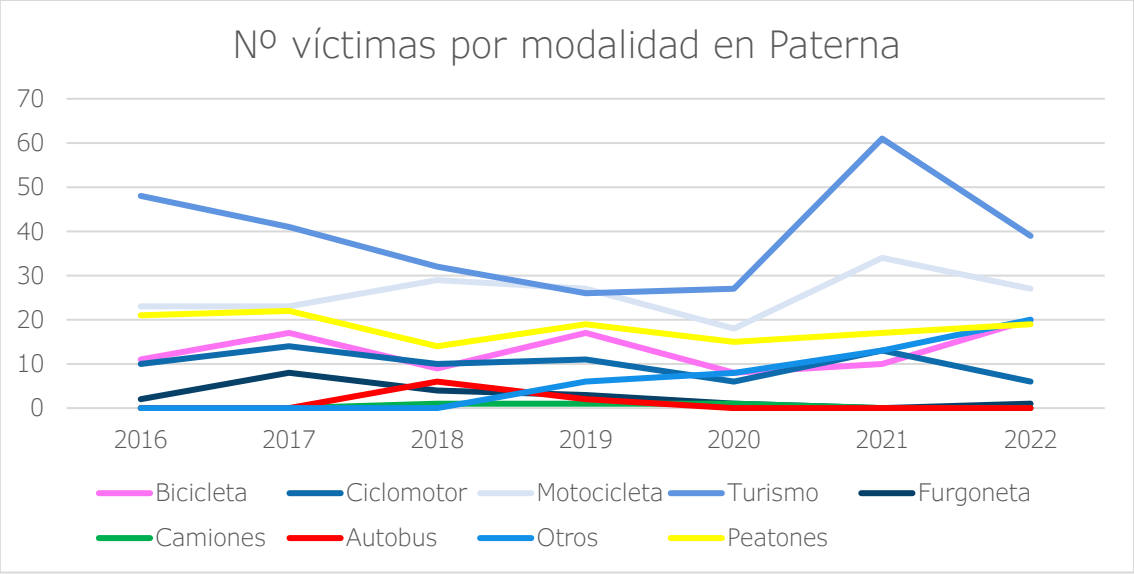


Figura 211. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Paterna. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

5.5.4.2 Ontinyent

En el caso d'Ontinyent, si bien desde la aprobación del PMUS las cifras de víctimas de tráfico parecían ir a la baja, durante los años más severos de COVID-19 (2019-2021) estas aumentaron, duplicando de manera consecutiva a los anteriores en número de víctimas no hospitalizadas.

Los datos del último año disponible, 2022, muestran una reducción muy acentuada del número de víctimas, con 0 muertes, 0 hospitalizaciones y 8 personas heridas no hospitalizadas.

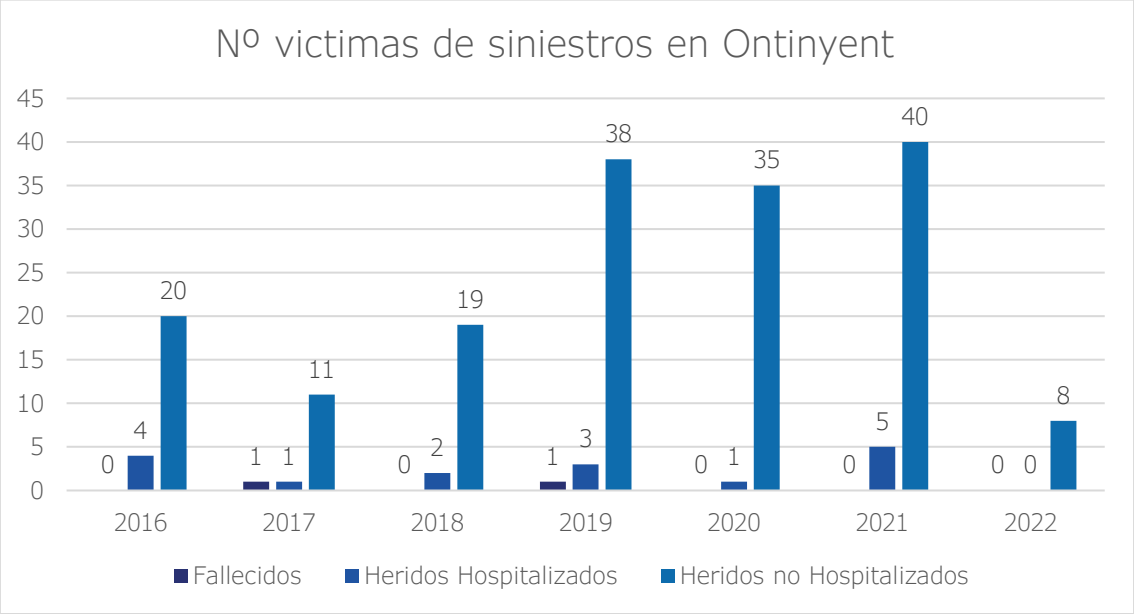


Figura 212. Víctimas de siniestros en Ontinyent. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

El PMUS, por su parte, recoge que el 85,3% de los accidentes relacionados con la movilidad tiene turismos implicados, siendo la mayoría entre coche y peatón. Si desagregamos los datos de DGT por modalidad, vemos que en todos los casos tiende a la baja, pero los peatones son los más afectados.

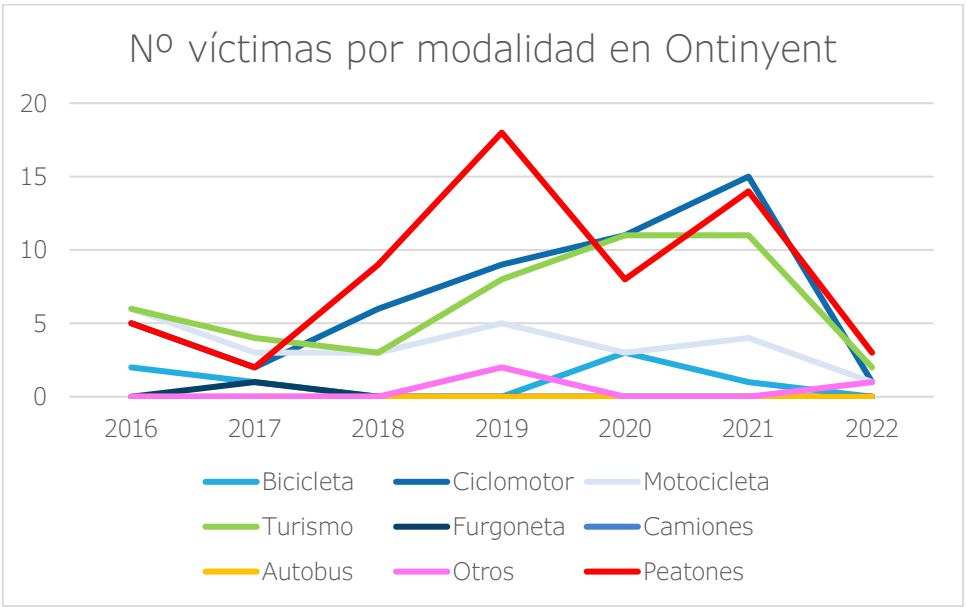


Figura 213. Víctimas de siniestros por modalidad de transporte en Ontinyent. Fuente: elaboración propia a partir de DGT en cifras.

6 Impactos sociales y ambientales de la movilidad

6.1 Consumo energético y emisiones de la movilidad

La *Universitat de València*, como microcosmos de actividad diaria intensa, representa un núcleo significativo en el entramado urbano de la ciudad. A través de la Encuesta de Movilidad de la Universitat, se observa que un considerable porcentaje de la comunidad universitaria utiliza medios de transporte privados y públicos diariamente. Este flujo constante no solo subraya la dependencia de la movilidad para el funcionamiento cotidiano, sino que también plantea desafíos ambientales y sociales notables. Los vehículos privados, aunque preferidos por su conveniencia, son grandes contribuyentes a la contaminación atmosférica y la congestión urbana. Por otro lado, los modos de transporte sostenibles ofrecen beneficios ambientales claros.

Este apartado desglosa estos impactos, con el propósito de cuantificar de manera precisa el impacto ambiental y social derivado de la movilidad en la *Universitat de València*. Al disponer de datos concretos y medibles, se facilita la evaluación objetiva de la situación actual, permitiendo identificar los puntos críticos donde implementar mejoras significativas para promover una movilidad más sostenible y responsable.

6.1.1 Metodología

Cálculo del consumo energético y emisiones

Para realizar el cálculo del consumo energético y las emisiones es necesario definir los factores de consumo de energía, los factores de emisión de CO2, el factor de ocupación de los distintos modos de transporte y los pasajeros-km anuales que genera la movilidad laboral de la *Universitat de València*, de forma que se puedan aplicar las siguientes ecuaciones a cada modo de transporte:

$$Consumo\ [tep/\text{año}] = \left(\frac{pkm/\text{año} \cdot f_{CE}}{1.000.000}\right)$$

$$Emisiones\ [tCO_2/\text{año}] = \left(\frac{pkm/\text{año} \cdot f_{CO2}}{1.000.000}\right)$$

Donde:

- *pkm/año: pasajeros-kilómetro al año, representan la distancia recorrida por los pasajeros en cada modo de transporte en un año.*
- *f_{CE}: factor de consumo de energía [gep/pkm: gramos equivalentes de petróleo por pkm].*
- *f_{CO2}: factor de emisión de CO_2 [gCO2/pkm: gramos de emisiones de CO_2 por pkm]*

Los factores de ocupación, consumo de energía y emisiones han sido proporcionados por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), como se muestran a continuación. Los factores de consumo y de emisión de CO_2 para el coche se calcularán en el siguiente apartado. Además, también se ha tenido en cuenta que el consumo y las emisiones de los modos activos son nulos.

Modo de transporte	Factor de consumo energía (gep/pkm)	Factor de emisiones CO2 equivalente (gCO2/pkm)
A pie	0,00	0,00
Bicicleta	0,00	0,00
Patinete/Patines/Monopatín	0,00	0,00
Moto particular	22,40	52,50
Coche particular	-	-
Tren (por vagón)	9,4	32,8
Autobús interurbano	12,10	32,00
Autobús urbano	18,70	49,40
Tranvía	8,5	29,6
Metro	8,5	29,6
Taxi y VTC	12,20	42,50

Tabla 65. Ratios medios de consumo energético y emisiones por vehículo considerados para el cálculo. Fuente: IDAE

Cálculo del consumo energético y emisiones de los coches

La fórmula utilizada para el cálculo del consumo dependiendo de las características de cada vehículo es:

$$Consumo\ coche\ [tep/año] = \left(\frac{pkm \cdot consumo\ medio}{100 \cdot f_{conv.}}\right)$$

Donde:

pkm: pasajeros-kilómetro.

f_{conv}: factor de conversión en función del tipo de combustible según la Tabla 68

consumo medio: consumo según la siguiente tabla.

Para calcular el consumo y las emisiones medio de los coches se ha utilizado el histórico de la guía de consumo y emisiones del IDEA para los últimos diez años y los diez coches más vendidos en España durante el año 2023. Los vehículos empleados para esta media son:

1. Dacia Sandero
2. SEAT Arona
3. Toyota Corolla
4. MG ZS

5. Peugeot 2008
6. Hyundai Tucson
7. Toyota C-HR
8. Kia Sportage
9. Volkswagen T-Roc
10. SEAT Ibiza

A continuación, se muestra la tabla de consumos y emisiones medios elaborada. Se debe tener en cuenta que los coches híbridos se han registrado como carburante de gasolina, ya que este es el combustible que suelen emplear. Además, puesto que no se dispone de datos de 2018 ni de 2023 se han asumido como iguales a los de 2017 y 2022 respectivamente.

Año de compra	Carburante	Consumo medio (l/100 km)
2023	Gasolina	3,50
	Gasóleo/Diesel	3,60
2022	Gasolina	3,50
	Gasóleo/Diesel	3,60
2021	Gasolina	4,03
	Gasóleo/Diesel	3,79
2020	Gasolina	5,13
	Gasóleo/Diesel	4,33
2019	Gasolina	5,25
	Gasóleo/Diesel	4,30
2018	Gasolina	5,33
	Gasóleo/Diesel	4,38
2017	Gasolina	5,33
	Gasóleo/Diesel	4,38
2016	Gasolina	5,81
	Gasóleo/Diesel	4,41
2015	Gasolina	5,92
	Gasóleo/Diesel	4,43
2014	Gasolina	5,73
	Gasóleo/Diesel	4,38

Tabla 66. Consumos medios en función del combustible y la antigüedad. Fuente: Elaboración propia

Año de compra	Carburante	Consumo medio (l/100 km)
2023	Gasolina	80,70
	Gasóleo/Diesel	94,24
2022	Gasolina	80,70

	Gasóleo/Diesel	94,24
2021	Gasolina	92,36
	Gasóleo/Diesel	97,20
2020	Gasolina	120,73
	Gasóleo/Diesel	113,24
2019	Gasolina	120,21
	Gasóleo/Diesel	113,16
2018	Gasolina	122,63
	Gasóleo/Diesel	112,17
2017	Gasolina	122,63
	Gasóleo/Diesel	112,17
2016	Gasolina	133,79
	Gasóleo/Diesel	115,27
2015	Gasolina	136,57
	Gasóleo/Diesel	116,05
2014	Gasolina	131,97
	Gasóleo/Diesel	114,29

Tabla 67. Emisiones medias en función del combustible y la antigüedad. Fuente: Elaboración propia

Para pasar el consumo a toneladas equivalentes de petróleo (tep) se han utilizado los factores de conversión para gasolina y diésel de la siguiente tabla. Una vez se tiene el consumo en tep, se multiplica por el factor de conversión correspondiente para obtener las toneladas de CO_2 equivalentes.

Carburante	Factor de conversión consumo (l/tep)	Factor de conversión emisiones (tCO_2/tep)
Gasolina	1.290	2,90
Gasóleo/Diesel	1.181	3,06

Tabla 68. Factores de conversión de energía y emisiones. Fuente: IDAE

Cálculo de los pasajeros-kilómetro

El cálculo de los pasajeros-kilómetro (pkm) se realiza mediante los datos obtenidos de asistencia semanal, semanas hábiles del año, kilómetros de distancia entre el domicilio de cada empleado o alumno y el campus al que acudan y el modo básico de acceso y dispersión utilizado.

Se han dividido las personas que acuden a la Universitat en dos grupos:

- Estudiantes: donde se incluye a los estudiantes de grado, máster y doctorado.
- Trabajadores: personal técnico, de gestión y de administración (PTGAS); personal docente e investigador (PDI); personal investigador (PI) y personal externo.

Tomando como referencia el curso académico 2023-2024 para el cálculo de las semanas hábiles del año para cada grupo obtenemos los siguientes resultados:

- Estudiantes: restando los días festivos y los días no lectivos quedan un total de 180 días hábiles, y sabiendo que en una semana hay cinco días hábiles, se obtiene que los estudiantes acuden a la *Universitat de València* 36 semanas al año.

$$pkm_{estudiantes}/\text{año} = distancia\ [km] \cdot días\ asistencia \cdot 36$$

- Trabajadores: restando los días festivos y suponiendo que de media los trabajadores tienen 22 días de vacaciones, quedan un total de 180 días hábiles, que, dividido entre cinco, se obtiene que los trabajadores acuden a la *Universitat de València* 44,4 semanas al año.

$$pkm_{estudiantes}/\text{año} = distancia\ [km] \cdot días\ asistencia \cdot 44{,}4$$

Utilizando estas dos fórmulas, se calcula los pkm(estudiantes) y los pkm(trabajadores) de cada modo de transporte al sumar los pkm/año de acceso y los pkm/año de dispersión para cada grupo, después se sumarán los datos obtenidos para dar los resultados de forma generalizada para la movilidad de la *Universitat de València*.

6.1.2 Consumo energético y emisiones de la movilidad actual

A continuación, se presenta el consumo de energía y cálculo de emisiones de los vehículos utilizados para la movilidad de los estudiantes y trabajadores de la *Universitat de València*.

Los pkm/año por modo de transporte obtenidos según los resultados de las encuestas para la *Universitat de València* son:

Modo de transporte	pkm/año
A pie	1.679.220
Bicicleta/Patinete/Monopatín	478.290
Moto	134.805
Coche (gasolina)	972.106,95
Coche (diésel)	1.103.573,05
Autobús interurbano	404.583
Autobús urbano	1.466.445
Tranvía	937.535
Metro	867.355
Tren Cercanías	727.650
Taxi y VTC	10.395
TOTAL	7.782.858,95

Tabla 69. pasajeros-km al año de la movilidad de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

A través de la tabla anterior, obtenemos la proporción de pasajeros-kilómetro por modo de transporte para la *Universitat de València*:

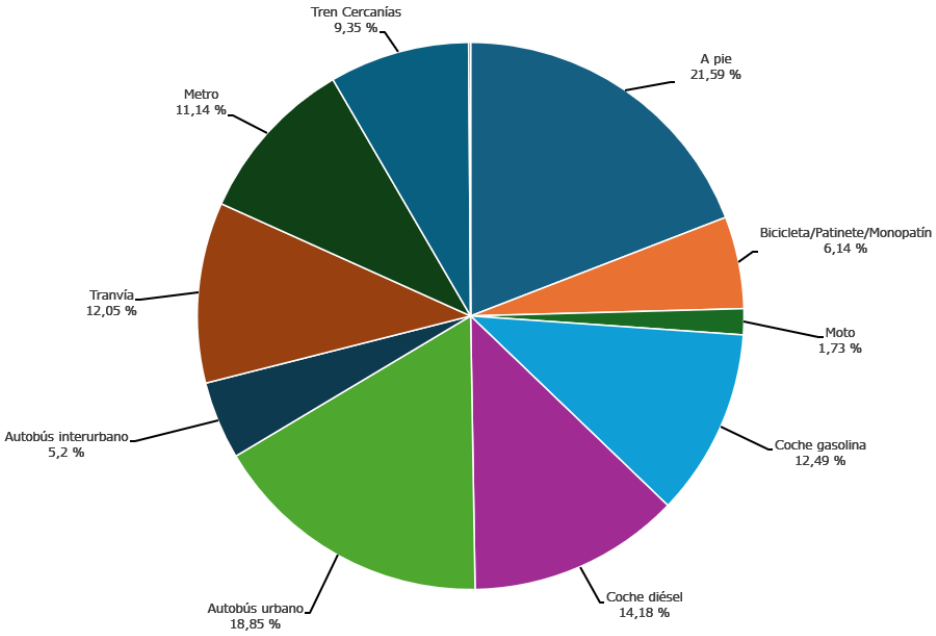


Figura 214. Proporción de pasajeros-kilómetro por modo de transporte

Mediante los resultados de pasajeros-Km al año de la movilidad de la *Universitat de València* y los factores de conversión de consumo y emisiones, se obtiene el consumo energético y emisiones de CO2 equivalente de la movilidad de la *Universitat de València*:

Modo de transporte	pasajeros-Km / Año (pkm/año)	Consumo energético anual debido a la movilidad en el centro de trabajo (tep/año)	Emisiones anuales de CO2 equivalente debidas a la movilidad en el centro de trabajo (tCO_2/año)
A pie	1.679.220	-	-
Bicicleta/Patinete/Monopatín	478.290	-	-
Moto	134.805	3,02	7,08
Coche (gasolina)	972.106,95	4,24	79,57
Coche (diésel)	1.103.573,05	5,34	106,70
Autobús interurbano	404.583	4,90	12,95
Autobús urbano	1.466.445	8,03	41,98
Tranvía	937.535	7,97	27.95
Metro	867.355	7,37	25,67
Tren Cercanías	727.650	6,84	23,87
Taxi y VTC	10.395	0,13	0,44
TOTAL	8.781.958	47,84	298,26

Tabla 70. Consumo energético y emisiones de CO_2 equivalente de la Universitat de València. Fuente: Elaboración propia

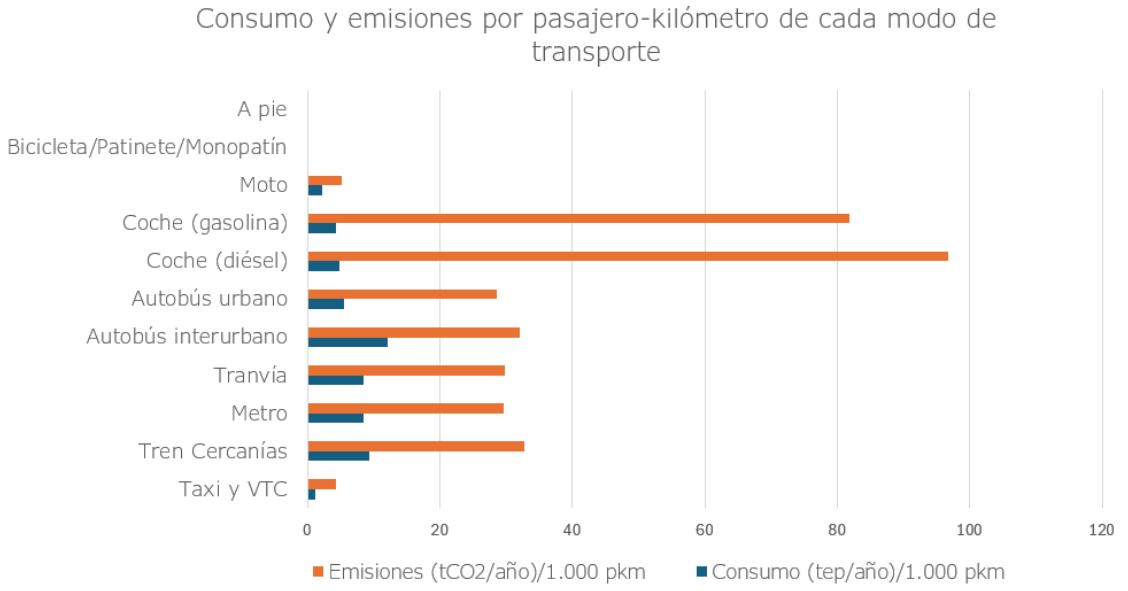


Figura 215. Consumo y emisiones por pasajero-kilómetro de cada modo de transporte. Fuente: Elaboración propia

El gráfico ilustra cómo se distribuyen el consumo energético y las emisiones de CO2 por modo de transporte en la *Universitat de València*. Notablemente, los coches, tanto diésel como gasolina, aunque no son los más utilizados, representan una parte significativa de las emisiones totales, destacando la alta contribución al impacto ambiental por su intensa producción de CO2 comparado con otros modos.

Por otro lado, los autobuses, especialmente el urbano, pese a su elevado uso, mantienen un balance más moderado en términos de emisiones. Los vehículos diésel y de gasolina, pese a su uso limitado comparado con otros modos de transporte, son responsables del 35,77% y 26,67% de las emisiones totales, respectivamente. Esto subraya la alta eficiencia en términos de emisiones de los modos de transporte sostenible como la bicicleta y el caminar, que no registran emisiones ni consumo energético. Transportes sostenibles como la bicicleta y a pie muestran su ventaja ambiental al no contribuir directamente a las emisiones ni al consumo energético.

Esta distribución resalta la importancia de fomentar modos de transporte más limpios y eficientes como parte de una estrategia integral para reducir la huella de carbono y mejorar la sostenibilidad en la movilidad universitaria. Los tranvías y metros, que también representan una parte significativa del consumo energético (16,69% y 15,44% respectivamente), mantienen unas tasas de emisión proporcionales (9,38% y 8,61% respectivamente), evidenciando su potencial como alternativas más sostenibles.

6.2 Costes sociales y ambientales

6.2.1 Costes internos

Los costes internos se refieren a los gastos asociados al uso de un medio de transporte específico, variando según el tipo seleccionado. Estos incluyen:

- Costes directamente percibidos: son aquellos que el usuario considera al planear un viaje, como el gasto en combustible o el precio de un servicio de taxi.
- Costes indirectos no percibidos: incluyen gastos que no son evidentes durante el uso del transporte pero son necesarios para su utilización, como el seguro, mantenimiento, o compra del vehículo.
- Coste del tiempo: Este coste proviene del tiempo invertido en el viaje. Diferente para cada modalidad, este coste es crítico, sobre todo en transporte público o bicicleta, donde el tiempo de acceso y espera afecta significativamente la percepción del usuario.

Estos costes varían notablemente entre los vehículos privados, donde predominan los costes percibidos, y el transporte público, donde el tiempo es el factor más significativo.

Analizando los costes internos asociados a la movilidad en la *Universitat de València*, se destaca que el coste percibido, especialmente el gasto en combustible y tarifas de aparcamiento para coches, influye significativamente en la elección de transporte. Sin embargo, los costes no percibidos como el seguro y mantenimiento acumulan una carga financiera considerable a lo largo del tiempo. El tiempo de viaje, especialmente en modos como el autobús y el tranvía, resalta como un factor crítico, donde el tiempo indirecto de espera y trasbordos amplifica la percepción del coste total del viaje.

6.2.2 Costes externos

Los costes externos engloban impactos que no son directamente perceptibles por el usuario, pero con consecuencias sociales, ambientales y globales significativas. Transportes más sostenibles como caminar o ir en bicicleta generan menos impactos negativos. Los costes externos incluyen:

- Contaminación atmosférica: evalúa los daños a materiales y salud debido a contaminantes, incluyendo una cuantificación del deterioro en la calidad de vida.
- Ruido: analiza las molestias en zonas urbanas y suburbanas y su relación con el incremento de afecciones médicas derivadas de la exposición continua al ruido.
- Accidentes: aborda desde costes administrativos hasta los efectos sociales de pérdidas humanas y de productividad.
- Cambio climático: incluye costes asociados con la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos.
- Efecto barrera: valora el impacto en peatones por la prioridad vehicular en intersecciones.

- Ocupación del espacio: estima el coste de no poder utilizar el espacio ocupado por infraestructuras de transporte para otros fines potenciales.
- Procesos Avant-Post: considera las emisiones indirectas desde la fabricación hasta el desmantelamiento de vehículos e infraestructuras.
- Daños a la naturaleza: estima los costes para remediar daños a ecosistemas, afectaciones al suelo y la contaminación del agua.

Los costes externos de la movilidad en la *Universitat de València* se manifiestan principalmente a través de la contaminación atmosférica y el ruido, impactando directamente la calidad de vida urbana. Los vehículos privados contribuyen de manera significativa al cambio climático debido a sus emisiones de gases de efecto invernadero. Además, la ocupación del espacio público por infraestructuras de transporte presenta un coste de oportunidad, limitando el uso de espacios para alternativas más verdes.

7 Diagnóstico

7.1 Diagnostico Integral por Campus

7.1.1 Campus de Burjassot-Paterna

El Campus de Burjassot-Paterna presenta una situación de movilidad que combina diferentes medios de transporte, aunque existen áreas que requieren mejoras para satisfacer plenamente las necesidades de la comunidad universitaria.

El campus está conectado mediante varias líneas de autobús gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes de València (EMT) y Metrobús. Las principales líneas son la 62 y la 63. La línea 62 cuenta con paradas cercanas como *Fires (parell) - Cementeri* y *Fires (imparell) - Cementeri*, facilitando el acceso desde València. Sin embargo, estas líneas están enfocadas principalmente en conexiones desde la ciudad, dejando de lado a usuarios que provienen de otras poblaciones cercanas al campus, como Paterna, Godella, Rocafort y otras localidades del área metropolitana.

La línea 63 incluye paradas en el Campus de Burjassot y el Poliesportiu de Burjassot, pero su frecuencia y horario pueden no ser suficientes para cubrir las necesidades de todos los usuarios. Además, solo operan durante períodos lectivos, limitando su utilidad para el personal y estudiantes que necesitan acceder al campus en otras fechas.

Es importante destacar que el tranvía línea 4 (*Mas del Rosari – Dr. Lluch*) proporciona una conexión adicional, pero su alcance es limitado. Aunque mejora la accesibilidad desde ciertas zonas, no llega siempre hasta la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ETSE) ni al Parque Científico, ya que intercala con la parada en la Feria de València, áreas que forman parte integral del campus y que requieren una mejor conexión.

Los usuarios provenientes de localidades cercanas, fuera del municipio de València, enfrentan dificultades significativas debido a la escasa oferta de transporte público en este sentido. Las conexiones son insuficientes o inexistentes, lo que obliga a muchos a depender del transporte privado para acceder al campus.

Debido a las limitaciones mencionadas en el transporte público, el transporte privado motorizado (coches, motos) juega un papel crucial en la movilidad hacia y desde el campus. Un gran número de estudiantes y personal optan por utilizar sus vehículos privados, lo que genera alta demanda de aparcamiento y contribuye a la congestión vehicular en las horas pico. Aunque actualmente hay suficiente oferta para cubrir los aparcamientos en las zonas próximas, esta situación debe ser monitoreada de cara al futuro para evitar posibles insuficiencias.

El campus dispone de aparcamientos, pero estos pueden resultar insuficientes en momentos de máxima afluencia. La saturación de plazas de estacionamiento, sobre todo dentro del campus, provoca que algunos usuarios estacionen en áreas no habilitadas, generando problemas de movilidad y seguridad. Además, la infraestructura vial en las inmediaciones puede verse afectada por el incremento del tráfico, incrementando los tiempos de desplazamiento y las emisiones contaminantes.

En cuanto al transporte no motorizado, el campus cuenta con infraestructura para el uso de bicicletas. Sin embargo, las rutas que conectan con la ciudad presentan deficiencias; algunas se encuentran en mal estado o carecen de continuidad, lo que desincentiva su uso. Además, la incompatibilidad con Valenbisi, el sistema de bicicletas compartidas de València, dificulta aún más la conexión ciclista, ya que no hay estaciones disponibles en el campus de Burjassot-Paterna.

Los patinetes y bicicletas eléctricas se han convertido en una alternativa para algunos usuarios, pero la falta de carriles adecuados y espacios seguros para su estacionamiento limita su adopción masiva. La ausencia de infraestructura específica para estos medios de transporte reduce la percepción de seguridad y comodidad, desmotivando a potenciales usuarios.

Dentro del campus, la infraestructura peatonal es adecuada, facilitando la movilidad entre los diferentes edificios y áreas. No obstante, los accesos peatonales desde los alrededores podrían mejorarse, especialmente desde zonas residenciales y paradas de transporte público más alejadas. La seguridad y comodidad de los peatones se ven afectadas por la falta de aceras amplias y cruces seguros en algunas vías, lo que incrementa el riesgo de accidentes y dificulta el acceso seguro al campus.

El Campus de Burjassot-Paterna de la Universitat de València enfrenta desafíos significativos en materia de movilidad que requieren una atención integral y coordinada. La dependencia del transporte privado motorizado, combinada con una oferta de transporte público limitada y deficiente, crea un entorno propicio para la congestión vehicular y el uso ineficiente de recursos. La infraestructura para transporte no motorizado presenta potencial, pero está obstruida por deficiencias en su calidad y continuidad, lo que desincentiva su uso.

Finalmente, la creación de una estrategia de movilidad integral que incluya la colaboración con entidades externas, la educación y sensibilización de la comunidad universitaria, y la adopción de tecnologías innovadoras permitirá a la Universitat de València avanzar hacia una movilidad más eficiente, segura y sostenible. Solo mediante un enfoque holístico y proactivo se podrá satisfacer plenamente las necesidades de movilidad de la comunidad universitaria y contribuir al bienestar general del entorno académico y urbano.

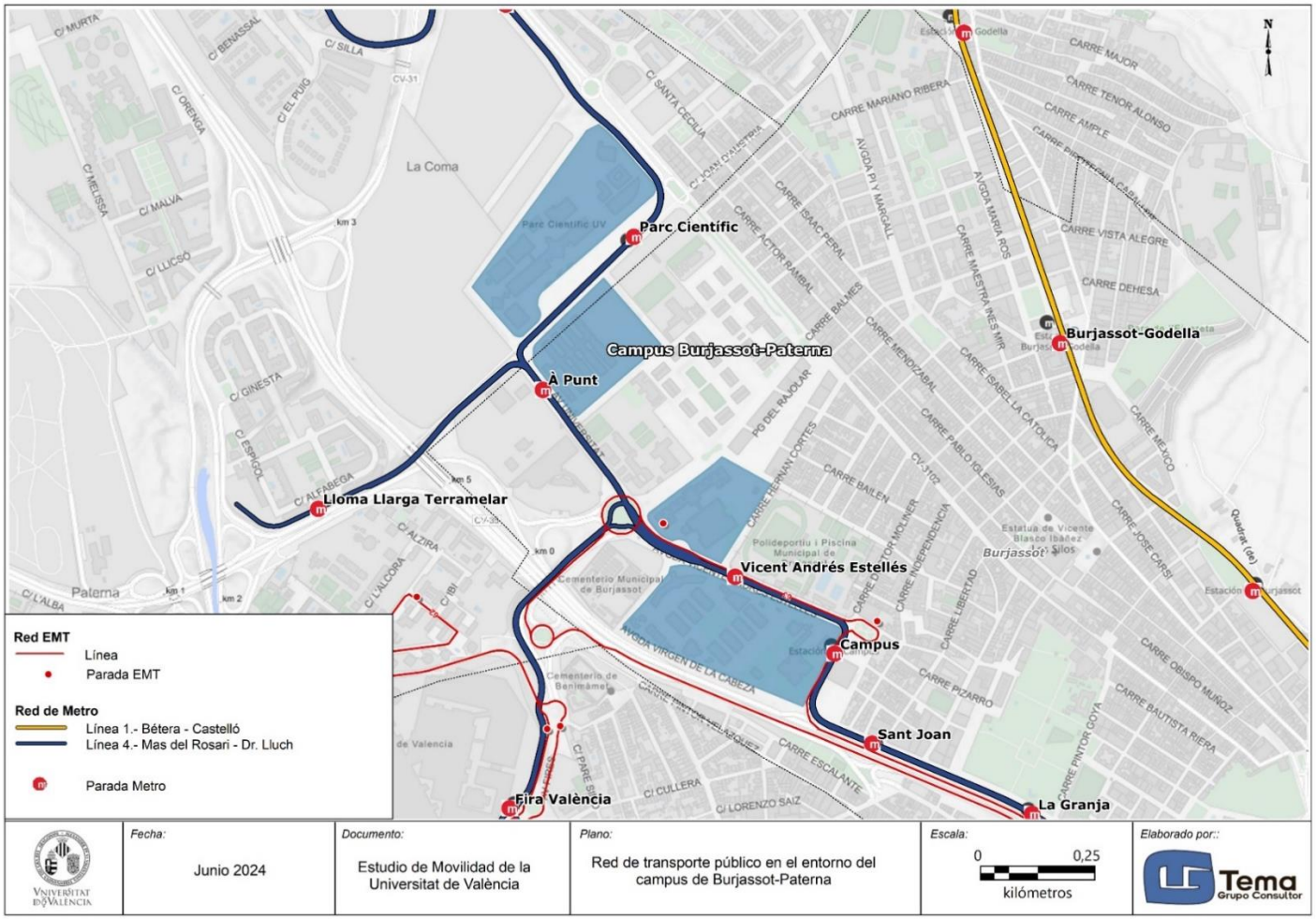


Figura 216. Plano de red de transporte público en el Campus de Burjassot-Paterna

7.1.2 Campus de Tarongers

El presente diagnóstico tiene como objetivo evaluar la situación actual de la movilidad en el Campus de Tarongers, identificando las fortalezas y áreas de mejora en el sistema de transporte que sirve a la comunidad universitaria. A través de un análisis detallado de las opciones de transporte público, el uso de vehículos privados, la movilidad activa y la infraestructura peatonal, se busca proporcionar una visión integral que facilite la toma de decisiones para optimizar la accesibilidad y la calidad de vida en el campus.

El Campus de Tarongers está bien servido por una amplia red de transporte público, comparable a otros campus universitarios. Las principales líneas que atienden el campus son la 18, 31, 32, 40, 71, 81, 93, 98 y 99. Estas líneas cuentan con paradas estratégicamente ubicadas cerca de las facultades y otras instalaciones, lo que facilita el acceso desde diversos puntos de la ciudad. El transporte público en el campus se distribuye proporcionalmente entre tranvía, metro, autobús, y en menor medida, tren y servicios interurbanos siendo un 63% de los estudiantes.

Las líneas de autobús más utilizadas por la comunidad universitaria son la 93, 18, 63 y 71. En cuanto al metro, la línea 3 es la preferida en el campus de Tarongers, representando el 50% de los usuarios que optan por este medio. En cuanto a Tranvia, predomina la línea 7. Además, en Tarongers, uno de cada cuatro usuarios utiliza la línea de tren regional-media distancia, complementada por las líneas C6 y C2 de Rodalía. Es poco habitual la combinación de múltiples líneas de tren por parte de los usuarios.

Respecto a los tiempos de trayecto, en Tarongers, aproximadamente el 40% de los usuarios experimenta tiempos superiores a los 40 minutos, mientras que el 50% tiene trayectos comprendidos entre 10 y 40 minutos. La percepción de masificación es alta, con un 70% de los usuarios considerando que las líneas o combinaciones de transporte público están muy masificadas, especialmente durante las horas punta, lo que afecta la comodidad y puntualidad del servicio.

A pesar de la ubicación céntrica del campus, Tarongers enfrenta un elevado flujo de vehículos privados, incluyendo coches y motocicletas. La disponibilidad de aparcamientos es limitada, con una ocupación del 98%, lo que dificulta la búsqueda de plazas libres, especialmente durante las horas pico. Esta situación puede provocar que algunos conductores estacionen en áreas no autorizadas, generando problemas de movilidad y seguridad. Un 18,6% opta por el uso de vehículos privados, motivados principalmente por los elevados tiempos de viaje en otros modos de transporte, cifra inferior a la de Burjassot pero superior a la de Blasco Ibáñez. Es notable que el 47% de los usuarios combina diferentes medios de transporte para llegar al campus.

El uso de bicicletas en Tarongers es relativamente bajo, con tiempos de desplazamiento que no superan los 30 minutos, lo que sugiere una preferencia por la movilidad en bicicleta debido a la comodidad que ofrece frente al transporte público. El estado de los carriles bici es muy bueno, facilitando el uso de este medio de transporte. Sin embargo, los usuarios que optan por la bicicleta

reportan problemas de convivencia con los peatones, lo que representa una barrera para una mayor adopción de la movilidad activa.

El estado general de las aceras y del espacio público en el campus es bueno. No obstante, se identifica un punto conflictivo en la calle del Profesor Francisco Tomás y Valiente (126-TA-01), donde las aceras presentan superficies irregulares y deterioradas, dificultando el tránsito peatonal. Además, la presencia de basura y malos olores en esta vía degrada el entorno, afectando la salud y el bienestar de los peatones. Esta calle es una arteria importante para el tráfico peatonal, especialmente para quienes acceden al campus desde el este. La mejora de esta infraestructura tendría un impacto significativo en la movilidad y accesibilidad del campus. Algunos de los problemas detectados son:

- Saturación en Horas Punta: Las líneas de transporte público experimentan alta demanda durante las horas punta, afectando la comodidad y puntualidad.
- Altos Tiempos de Trayecto: Un porcentaje significativo de usuarios enfrenta tiempos de viaje prolongados en transporte público, incentivando el uso de vehículos privados.
- Masificación del Transporte Público: La percepción de alta masificación limita la satisfacción de los usuarios y su disposición a utilizar estos medios.
- Limitada Disponibilidad de Aparcamientos: La alta ocupación de los aparcamientos dificulta el acceso mediante vehículos privados y promueve el estacionamiento en zonas no autorizadas.
- Infraestructura Peatonal Deficiente en Áreas Clave: La calle del Profesor Francisco Tomás y Valiente presenta condiciones inadecuadas para el tránsito peatonal seguro y cómodo.
- Conflicto entre Ciclistas y Peatones: La convivencia entre usuarios de bicicletas y peatones genera inconvenientes que limitan la movilidad activa.

El Campus de Tarongers cuenta con una robusta oferta de transporte público que, si bien cubre una amplia gama de necesidades, enfrenta desafíos significativos en términos de saturación, tiempos de trayecto y percepción de masificación. El uso de vehículos privados, aunque menor que en algunos otros campus, está motivado por las limitaciones del transporte público, exacerbadas por la insuficiente disponibilidad de aparcamientos y la congestión vehicular.

La movilidad activa presenta potencial debido al buen estado de los carriles bici, aunque las interacciones conflictivas con peatones deben ser abordadas para fomentar su uso. La infraestructura peatonal, en general adecuada, requiere mejoras específicas en áreas críticas para asegurar un tránsito seguro y cómodo.

En conclusión, es fundamental implementar estrategias que optimicen la capacidad y eficiencia del transporte público, mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, y gestionar de manera efectiva la demanda de vehículos privados para alcanzar una movilidad sostenible y satisfactoria en el Campus de Tarongers.

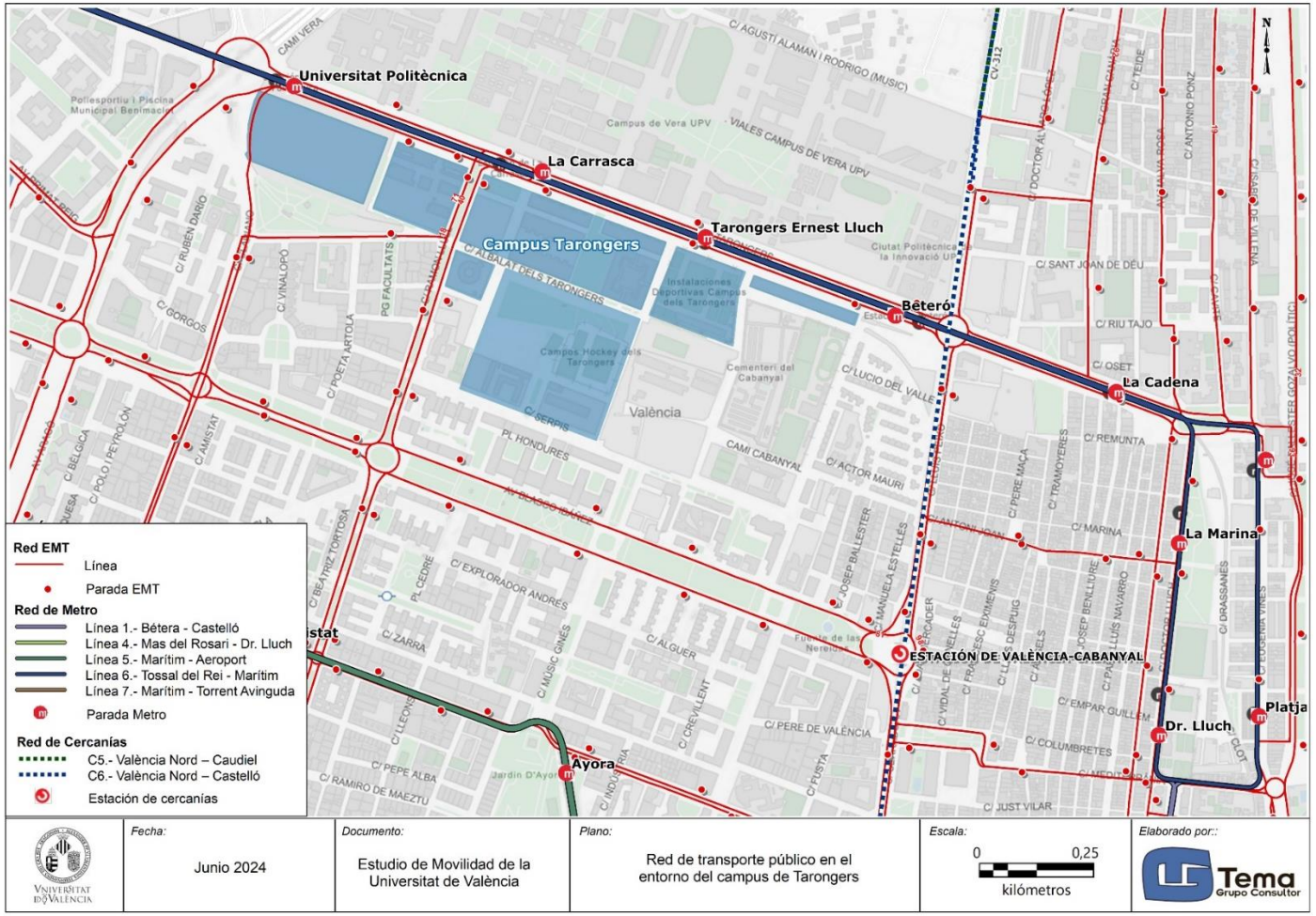


Figura 217. Plano de red de transporte público en el Campus de Taro

7.1.3 Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez, situado en la zona norte de la ciudad de València, abarca los barrios de Exposició y Ciutat Universitària, dentro del distrito El Pla del Real. Como el campus más antiguo de la Universitat de València, Blasco Ibáñez es representativo de la planificación urbanística de finales del siglo XIX, lo que influye en su actual infraestructura y dinámica de movilidad.

El análisis de los tiempos de recorrido en el campus Blasco Ibáñez revela que aproximadamente el 50% de los usuarios reportan tiempos de viaje entre 10 y 30 minutos, posicionándolo como el campus con menor tiempo de desplazamiento en comparación con otros campus de la Universitat. Este factor contribuye positivamente a la accesibilidad y eficiencia de la movilidad dentro del campus.

En Blasco Ibáñez, el transporte público predomina como el modo de desplazamiento principal, representando cerca del 57% del uso modal. Dentro de este grupo, el metro y el autobús urbano son los medios más utilizados. Es el campus que menos usa el vehículo privado con un 14% de la distribución modal. Los traslados a pie constituyen aproximadamente el 22% de la movilidad, lo que es factible dada la ubicación urbana del campus. El uso de bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) alcanza cerca del 8%, favorecido por la disponibilidad de servicios de bicicleta pública y una infraestructura adecuada. Además, un 42% de los usuarios emplean combinaciones de diferentes modos de transporte, reflejando una tendencia hacia la multimodalidad.

Respecto a la movilidad peatonal, el 50% de los usuarios no reporta problemas al desplazarse por el campus. Sin embargo, un 15% percibe inseguridad debido al tráfico ciclista. Los principales inconvenientes identificados incluyen obstáculos en los itinerarios, lo que sitúa a Blasco Ibáñez como el campus con menor satisfacción en cuanto a la calidad de los itinerarios peatonales. Las puntuaciones indican una visibilidad de señalización ligeramente inferior, posiblemente debido al desgaste de las aceras y la presencia de elementos como vegetación y mobiliario urbano. En términos del estado general del espacio público y del mobiliario urbano, Blasco Ibáñez mantiene un buen estado, aunque ligeramente por debajo de otros campus como Tarongers, lo que sugiere la necesidad de esfuerzos adicionales de mantenimiento.

La mayoría de los viajes en bicicleta o VMP en Blasco Ibáñez se completan en menos de 30 minutos, con un 43% de los desplazamientos entre 10 y 20 minutos. Los principales motivos para elegir este modo de transporte son la salud y la rapidez. Un 11% de los encuestados reporta problemas de convivencia con peatones, significativamente menor que en otros campus, probablemente debido a la existencia de carriles bici específicos en el 42% de las vías cercanas al campus. Las quejas se centran en la falta de disponibilidad de plazas de aparcamiento, aunque las existentes están en buen estado. La señalización de los carriles bici muestra un margen de mejora, siendo crucial mantener y optimizar estas infraestructuras dada la ubicación céntrica y el alto uso de bicicletas por parte de la comunidad universitaria.

En el ámbito de los autobuses urbanos, destacan las líneas 93, 71, 63, 18 y 98, que concentran el 60% de la demanda. Para los autobuses interurbanos, las líneas 115, 131, 145, 170 y 160 son las

más utilizadas, representando cerca del 60% de los usuarios. Estas líneas cuentan con paradas estratégicamente ubicadas cerca de las facultades y otras instalaciones del campus, facilitando el acceso. Además, casi el 29% de las vías cercanas al campus disponen de carriles específicos para autobuses, mejorando la eficiencia del servicio.

En cuanto al tranvía, la línea 4 es la más utilizada, abarcando el 89% de la oferta de líneas de tranvía. En el metro, la línea 3 es la preferida por el 50% de los usuarios, seguida de la línea 9. Respecto al transporte ferrovial, la combinación de varias líneas y la línea C2 son las más empleadas, con un 20,5% y 20,3% de uso respectivamente, superando a las líneas C5 y de media distancia.

La mitad de los usuarios del transporte público en Blasco Ibáñez experimenta tiempos de viaje entre 10 y 30 minutos, mientras que un 30% reporta tiempos superiores a 40 minutos. La percepción de la masificación de las líneas supera el 60%, sin embargo, debido a la variedad de opciones disponibles, este campus presenta una menor percepción de saturación en comparación con otras áreas metropolitanas. El tren es percibido como el medio más saturado, seguido del metro, mientras que el autobús urbano es el menos congestionado. Las principales quejas se relacionan con la frecuencia del transporte, aunque se valora positivamente el estado de los vehículos y la duración de los trayectos. La elección del transporte público está motivada por la dificultad para aparcar, con más del 25% de las respuestas, además de la comodidad y el ahorro económico.

En cuanto al transporte privado, la mayoría de los viajes (casi el 60%) se completan entre 20 y 40 minutos, con solo un 2% de trayectos inferiores a 10 minutos. Los principales motivos para elegir este modo son el elevado tiempo de viaje en otros medios de transporte y las dificultades para encontrar aparcamiento. Los vehículos privados suelen estacionarse en aparcamientos dentro del campus (32%) o en las calles próximas (30%). El 35% de los usuarios del transporte privado manifiesta estar poco o algo satisfecho con las condiciones actuales.

El campus de Blasco Ibáñez presenta una ocupación promedio del 104,1% en los aparcamientos, indicando que la demanda supera la oferta disponible. Este excedente no solo implica que todas las plazas legales están ocupadas, sino también un alto nivel de aparcamiento ilegal en zonas no habilitadas, lo que agrava los problemas de movilidad y seguridad vial. La mayoría de los aparcamientos (78,4%) son de línea blanca, gratuitos y de libre acceso, mientras que un 10,8% son de línea azul, con tarifas aplicadas, y otro 10,8% corresponden a zonas mixtas. El estacionamiento regulado podría promover la rotación de vehículos, aunque representa un gasto adicional para estudiantes y personal con recursos limitados.

El campus de Blasco Ibáñez concentra la mayor cantidad de incidencias, con 49 problemáticas reportadas, atribuibles a su ubicación en una zona urbana densa y con alta afluencia de personas. Las problemáticas más frecuentes están relacionadas con el tráfico y el estacionamiento, destacando la congestión vehicular, el estacionamiento indebido y la dificultad para encontrar plazas disponibles. Estos desafíos son consecuencia de la alta demanda de estacionamiento y el flujo constante de vehículos en una zona con infraestructura antigua y limitada.

El diagnóstico de movilidad del campus Blasco Ibáñez evidencia una dependencia significativa del transporte público, una infraestructura adecuada para ciclistas y peatones, aunque con áreas de mejora en la señalización y mantenimiento. La saturación de los aparcamientos y el uso excesivo del transporte privado representan desafíos críticos que requieren atención. La optimización de la red de transporte público, la promoción de modos de transporte sostenibles y la regulación eficiente del estacionamiento son elementos clave para mejorar la movilidad y la calidad de vida en el campus.

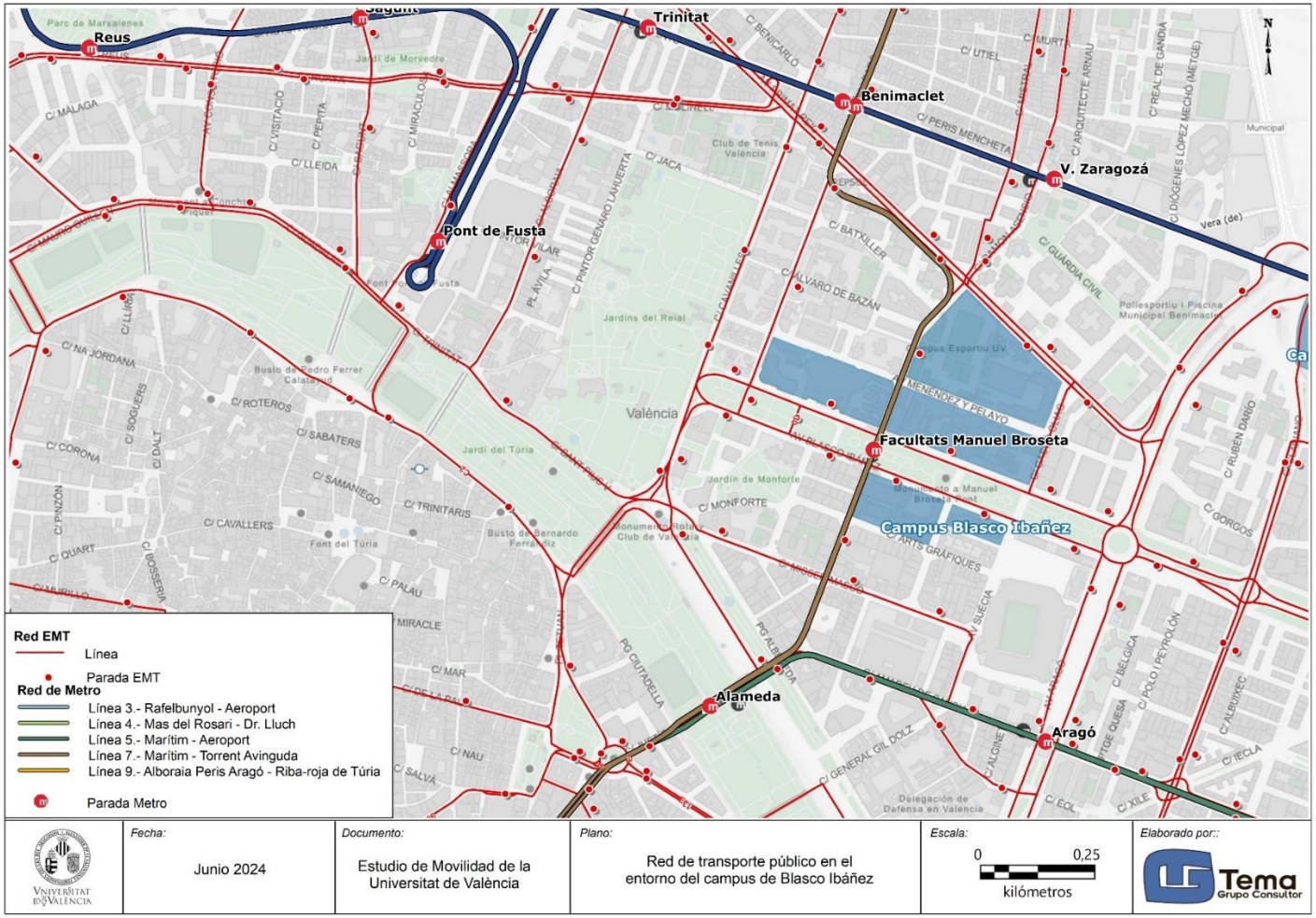


Figura 218. Plano de red de transporte público en el Campus de Blasco Ibáñez

7.1.4 Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent se encuentra situado en el municipio homónimo, plenamente integrado en el casco urbano d'Ontinyent, un enclave del sur de la provincia de València. Ubicado en la frontera con la provincia de Alacant y capital de la comarca de Vall d'Albaida, el campus está aproximadamente a 85 km de la ciudad de València y sirve a una población de 36.194 habitantes según datos del INE de 2023. Esta ubicación estratégica facilita el acceso tanto a residentes locales como a aquellos provenientes de áreas circundantes.

En cuanto a la distribución de la asistencia al campus, se observa una predominancia en la asistencia distribuida a lo largo de la semana. Un 10% de los usuarios asiste un día a la semana, un 12% asiste dos o tres días, y un 33% acude cuatro o cinco días. Respecto a la duración de los trayectos, cerca del 24% de los usuarios reporta tiempos de viaje superiores a una hora para sus desplazamientos de ida y vuelta, mientras que un 25% dispone de menos de 10 minutos, lo que sugiere una correlación con la residencia dentro del municipio por motivos de comodidad.

El análisis de los modos de transporte revela que aproximadamente el 30% de los usuarios opta por desplazarse a pie, reflejando una alta proporción de residentes locales que prefieren esta modalidad. Sin embargo, existe una dependencia significativa del vehículo privado, que representa cerca del 60% de la movilidad hacia el campus. El uso del transporte público es el más bajo en comparación con otros campus, con un 12% de usuarios que lo emplean, predominantemente mediante autobuses interurbanos y trenes (80% de este segmento). Esta baja utilización del transporte público puede estar relacionada con limitaciones en la disponibilidad o frecuencia de los servicios. Además, la combinación de diferentes modos de transporte es limitada, con solo un 33% de usuarios que emplean múltiples medios en sus desplazamientos.

La movilidad peatonal dentro del campus presenta áreas de satisfacción y oportunidades de mejora. Más del 20% de los usuarios está totalmente satisfecho con los itinerarios peatonales, y un 26% algo satisfecho. No obstante, la principal queja se refiere al estado del pavimento, especialmente en dos calles anexas al campus, lo que reduce la puntuación general a 3,93. El Carrer de Joan Coromines destaca negativamente con una puntuación de 2, siendo la calle principal de acceso al campus carece de aceras, obligando a los peatones a compartir el espacio con vehículos y aumentando el riesgo de accidentes. Además, la presencia de un aparcamiento de tierra adyacente genera polvo y barro en condiciones climáticas adversas, deteriorando la experiencia peatonal.

En cuanto a la movilidad ciclista, Ontinyent carece de una red ciclable, lo que representa un impedimento significativo para el uso de bicicletas como medio de transporte. Aunque el ayuntamiento ofrece un sistema de alquiler de bicicletas que podría fomentar su utilización, la orografía del municipio dificulta su atractivo. No obstante, los desplazamientos seguros desde la estación de trenes y el polideportivo podrían ser viables, siempre y cuando se implementen las infraestructuras necesarias para garantizar la seguridad de los ciclistas.

El transporte público en Ontinyent comprende principalmente autobuses urbanos e interurbanos, con dos líneas circulares gratuitas que recorren el núcleo urbano y una distribución horaria alineada con el horario del tren regional-media distancia, complementado por las líneas C2 y C5 de Rodalía. No obstante, la eficiencia de esta línea de tren es limitada debido a su lentitud, lo que hace que el autobús sea actualmente el modo de transporte público más eficiente. Sin embargo, la frecuencia limitada de los servicios interurbanos dificulta su utilización por parte de los estudiantes universitarios. El 80% de los usuarios de transporte público reporta tiempos de trayecto superiores a 40 minutos, y el 20% restante entre 20 y 30 minutos. Además, el 60% de los usuarios se muestra insatisfecho o muy insatisfecho con el transporte público, citando la duración del viaje, la frecuencia y la puntualidad como principales áreas de insatisfacción.

Respecto al transporte en vehículo privado, más del 40% de los trayectos supera los 40 minutos, lo que puede indicar problemas de accesibilidad o mayores distancias de viaje en comparación con otros campus. La mayoría de los usuarios estaciona en un aparcamiento próximo al campus, con una ocupación promedio moderada del 77,1%, lo que sugiere disponibilidad de plazas. Sin embargo, en el Carrer de Joan Coromines, la falta de aparcamiento regulado y la utilización de un aparcamiento de tierra no formalmente habilitado evidencian la necesidad de plazas adicionales y una mejor regulación para evitar problemas de mantenimiento, seguridad y capacidad.

Finalmente, se han identificado 12 problemáticas catalogadas en Ontinyent, destacando principalmente el estacionamiento indebido y la señalización insuficiente, así como la ausencia de zonas de descanso para los usuarios. Estas cuestiones serian interesantes para mejorar la movilidad general en el campus y garantizar una experiencia segura y cómoda para todos los usuarios.

El análisis de la movilidad en el Campus d'Ontinyent revela que, aunque la integración urbana dentro del municipio es adecuada y una parte significativa de los usuarios opta por desplazarse a pie, la dependencia del vehículo privado y la baja utilización del transporte público destacan como principales retos. Las infraestructuras peatonales y ciclistas presentan áreas de mejora, especialmente en las calles de acceso al campus, donde la falta de aceras y la presencia de aparcamientos informales incrementan los riesgos y deterioran la experiencia de los usuarios. Además, la limitada frecuencia y eficiencia del transporte público contribuyen a la insatisfacción generalizada, afectando la percepción y el uso de estos servicios por parte de la comunidad universitaria.

No obstante, las principales problemáticas identificadas no residen tanto en la movilidad interna del municipio d'Ontinyent, sino en las conexiones desde el exterior hacia Ontinyent. La lentitud y la ineficiencia de las líneas de tren y autobús interurbano, junto con la insuficiente frecuencia de estos servicios, dificultan el acceso al campus para aquellos que residen fuera del municipio. Esta falta de conectividad eficiente limita las opciones de transporte sostenible y aumenta la dependencia del vehículo privado, exacerbando problemas de accesibilidad y tiempo de viaje. Para abordar estas cuestiones, es fundamental mejorar las infraestructuras de transporte público y fortalecer las conexiones intermunicipales, lo que no solo optimizará la movilidad hacia y desde el campus, sino que también promoverá un entorno más sostenible y accesible para todos los usuarios.

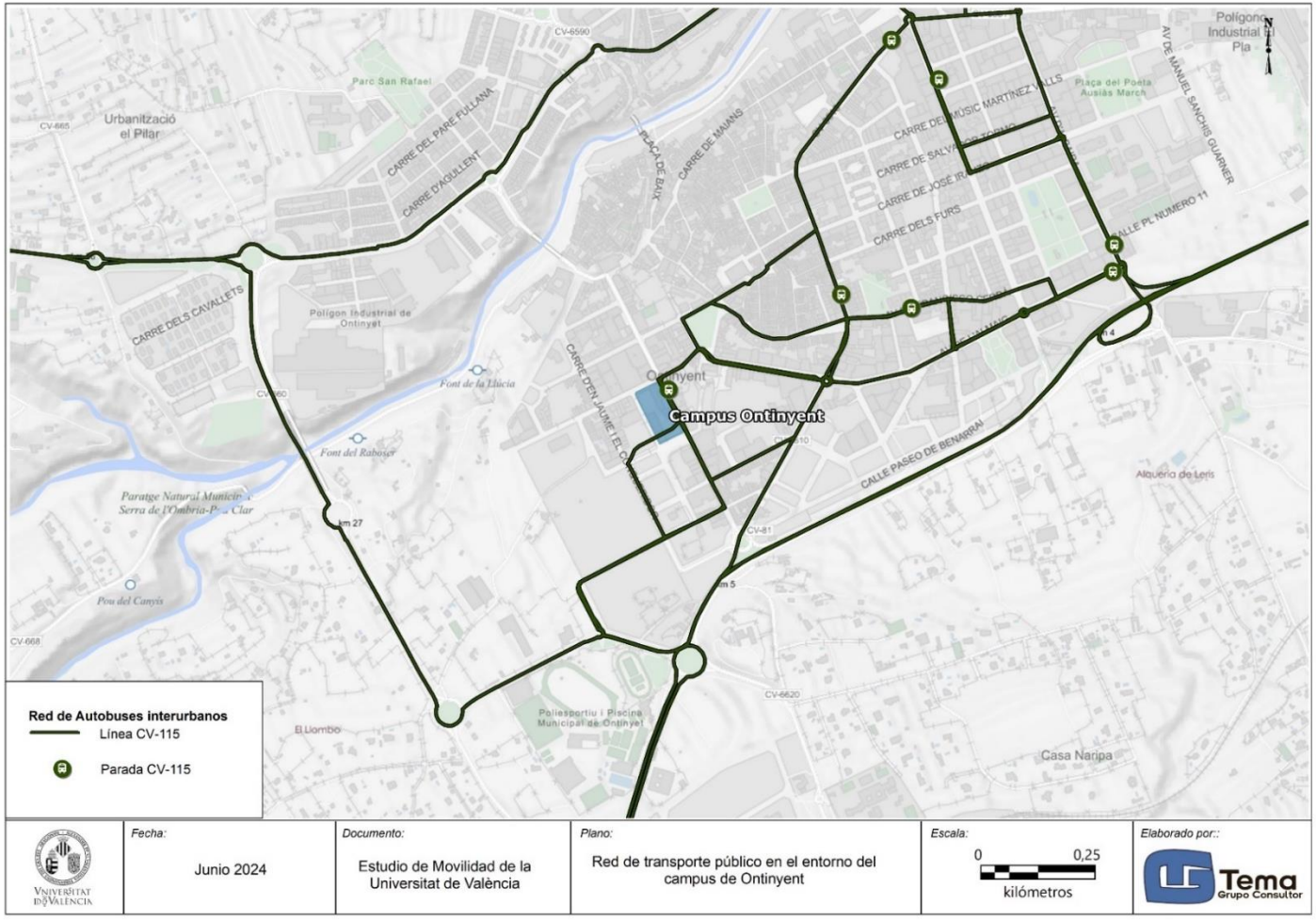


Figura 219. Plano de red de transporte público en el Campus d'Ontinyent

7.2 Análisis DAFO

El Análisis DAFO es una herramienta de apoyo para la toma de decisiones que consiste en la identificación de las Debilidades (D), Amenazas (A), Fortalezas (F) y Oportunidades (O) de un ámbito de estudio.

El objetivo de este análisis es reflejar los puntos fuertes y puntos a mejorar de la situación de la movilidad en la *Universitat de València*. Los ítems a tener en cuenta abarcan el contexto urbano de los campus, los medios de transporte utilizados, la oferta, demanda, frecuencia y calidad del transporte público, la superficie destinada a cada modo de transporte, la calidad de las áreas estanciales, la percepción de seguridad de los usuarios, etc.

Como resultado del análisis realizado en el presente documento, en este apartado se realiza un diagnóstico de su situación.

7.2.1 Debilidades (D)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- Cobertura Insuficiente del Transporte Público:
    - Las líneas de autobús 62 y 63 están principalmente orientadas a conexiones desde València ciudad, dejando de lado a usuarios provenientes de otras localidades cercanas como Paterna, Godella y Rocafort.
    - La línea 63 tiene una frecuencia y horario limitados, operando solo durante períodos lectivos, lo que reduce su disponibilidad para el personal y estudiantes fuera de estas fechas.
- Alta Dependencia del Transporte Privado:
    - Gran número de estudiantes y personal utilizan vehículos privados (coches, motos, bicicletas y patinetes eléctricos), lo que genera alta demanda de aparcamiento y congestión vehicular en horas pico.
- Capacidad de Aparcamiento Limitada en el Interior de los Campus:
    - Los aparcamientos existentes dentro de Unitat de Campus son insuficientes durante momentos de máxima afluencia, lo que provoca estacionamiento no regulados.
- Infraestructura Ciclista y de Movilidad Activa Deficiente:
    - Las rutas ciclistas que conectan con la ciudad presentan deficiencias, como mal estado o falta de continuidad.

- Incompatibilidad con Valenbisi debido a la ausencia de estaciones de bicicletas compartidas en Burjassot.
- Falta de carriles adecuados y espacios seguros para patinetes y bicicletas eléctricas.

- Infraestructura Peatonal Externa Inadecuada:
  - Falta de aceras amplias y cruces seguros en algunas vías, afectando la seguridad y comodidad de los peatones.
- Impacto Limitado de las Iniciativas de Sostenibilidad:
  - A pesar de la incorporación de autobuses híbridos y eléctricos por parte de la EMT, la baja frecuencia y cobertura de estas líneas limitan su impacto en la reducción de emisiones.

2. Campus de Tarongers

- Saturación del Transporte Público en Horas Punta:
  - Las líneas de transporte público experimentan alta demanda durante las horas punta, afectando la comodidad y puntualidad del servicio.
- Altos Tiempos de Trayecto:
  - Aproximadamente el 40% de los usuarios enfrenta tiempos de viaje superiores a 40 minutos, incentivando el uso de vehículos privados.
- Percepción de Masificación del Transporte Público:
  - El 70% de los usuarios considera que las líneas de transporte público están muy masificadas, lo que limita la satisfacción y disposición a utilizarlas.
- Limitada Disponibilidad de Aparcamientos:
  - Aparcamientos con una ocupación del 98%, dificultando la búsqueda de plazas libres y promoviendo el estacionamiento en áreas no autorizadas.
- Infraestructura Peatonal Deficiente en Áreas Clave:
  - La calle del Profesor Francisco Tomás y Valiente presenta aceras en mal estado, falta de señalización adecuada y problemas de limpieza, afectando la experiencia y seguridad peatonal.
- Conflicto entre Ciclistas y Peatones:
  - La convivencia entre usuarios de bicicletas y peatones genera inconvenientes, limitando la movilidad activa.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- Percepción de Inseguridad Peatonal:
    - El 15% de los usuarios percibe inseguridad debido al tráfico ciclista.
- Obstáculos en Itinerarios Peatonales:
    - Presencia de obstáculos que dificultan el tránsito peatonal, reduciendo la satisfacción de los usuarios.
- Señalización Deficiente:
    - Desgaste de aceras y presencia de vegetación y mobiliario urbano que disminuyen la visibilidad y claridad de la señalización.
- Saturación de Aparcamientos:
    - Ocupación promedio del 104,1% en los aparcamientos, lo que lleva a un alto nivel de estacionamiento ilegal y exacerba los problemas de movilidad y seguridad vial.
- Problemas de Infraestructura Vial:
    - Carreteras antiguas y limitadas que no pueden manejar eficientemente el flujo vehicular actual, contribuyendo a la congestión.
- Percepción de Masificación en el Transporte Público:
    - Más del 60% de los usuarios percibe las líneas de transporte público como masificadas, afectando la comodidad y puntualidad del servicio.
- Problemas de Tráfico y Estacionamiento Indebido:
    - Congestión vehicular y estacionamiento indebido debido a la alta demanda de plazas disponibles.

4. Campus d'Ontinyent

- Alta Dependencia del Vehículo Privado:
    - Cerca del 60% de los usuarios opta por desplazarse en vehículo privado, lo que genera congestión y alta demanda de aparcamiento.
- Baja Utilización del Transporte Público:
    - Solo el 12% de los usuarios emplea transporte público, principalmente autobuses interurbanos y trenes, debido a limitaciones en disponibilidad y frecuencia.

- Insuficiente Oferta y Frecuencia del Transporte Público:
    - Limitada disponibilidad y frecuencia de servicios interurbanos, dificultando su utilización por parte de estudiantes y personal.
- Estado Deficiente de la Infraestructura Peatonal:
    - calles anexas al campus, especialmente Carrer de Joan Coromines, carecen de aceras adecuadas, obligando a los peatones a compartir espacio con vehículos y aumentando el riesgo de accidentes.
- Problemas de Aparcamiento:
    - Uso de aparcamiento de tierra adyacente que genera polvo y barro en condiciones climáticas adversas, deteriorando la experiencia peatonal.
    - Falta de plazas adicionales y regulación inadecuada del aparcamiento, lo que conduce a estacionamientos informales y problemas de mantenimiento y seguridad.
- Falta de Red Ciclable:
    - Ausencia de una red ciclable adecuada, lo que limita el uso de bicicletas como medio de transporte.
- Señalización Insuficiente y Ausencia de Zonas de Descanso:
    - Falta de señalización adecuada y ausencia de zonas de descanso para los usuarios, afectando la comodidad y seguridad.
- Problemas de Accesibilidad desde el Exterior:
    - Lentitud e ineficiencia de las líneas de tren y autobús interurbano, dificultando el acceso al campus para quienes residen fuera del municipio.

7.2.2 Amenazas (A)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- Crecimiento de la Dependencia del Transporte Privado:
    - La insuficiente cobertura y frecuencia del transporte público incentiva a más usuarios a optar por vehículos privados, aumentando la congestión vehicular y la demanda de aparcamiento.
- Impacto Ambiental Negativo:
    - El alto uso de transporte privado incrementa las emisiones de gases contaminantes, contraviniendo los objetivos de sostenibilidad ambiental de la Universitat.

- Limitaciones Financieras para Mejoras de Infraestructura:
    - La falta de recursos o el elevado coste puede dificultar la implementación de mejoras necesarias en el transporte público y la infraestructura ciclista y peatonal.
- Aumento de la Población Universitaria:
    - Un incremento en el número de estudiantes y personal podría intensificar los problemas de movilidad y saturación de las infraestructuras existentes.

2. Campus de Tarongers

- Crecimiento Continuo de la Demanda de Transporte Público:
    - El aumento en la cantidad de usuarios puede exacerbar la saturación existente, reduciendo aún más la comodidad y puntualidad del servicio.
- Emisiones Contaminantes y Degradación Ambiental:
    - La persistente dependencia del transporte privado contribuye a mayores emisiones de gases contaminantes y afecta los objetivos de sostenibilidad ambiental.
- Limitaciones en la Gestión de Aparcamientos:
    - La alta ocupación de los aparcamientos y la necesidad de regular el estacionamiento pueden requerir inversiones adicionales que podrían no estar disponibles.
- Resistencia al Cambio hacia Modos de Transporte Sostenibles:
    - La preferencia establecida por el uso de vehículos privados puede dificultar la adopción de alternativas más sostenibles, como bicicletas o transporte público mejorado.
- Incremento de la Población Universitaria:
    - Un aumento en el número de estudiantes y personal podría intensificar los problemas de movilidad y saturación de infraestructuras existentes.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- Crecimiento de la Demanda de Transporte Privado:
    - A pesar del bajo uso actual, un aumento en el número de usuarios podría incrementar la dependencia del transporte privado, llevando a más congestión y problemas de estacionamiento.
- Degradación Ambiental:

- El uso predominante del transporte público limitado y la dependencia de vehículos privados pueden aumentar las emisiones de gases contaminantes.

- Limitaciones Financieras para Mejoras de Infraestructura:
  - La falta de recursos puede obstaculizar la implementación de mejoras necesarias en el transporte público y la infraestructura ciclista y peatonal.

- Aumento de la Población Universitaria:
  - Un incremento en el número de estudiantes y personal podría intensificar los problemas de movilidad y saturación de las infraestructuras existentes.

- Factores Externos Impredecibles:
  - Cambios en la legislación de transporte, fluctuaciones económicas o eventos inesperados podrían afectar negativamente la movilidad y el uso del transporte público.

4. Campus d'Ontinyent

- Creciente Dependencia del Vehículo Privado:
  - La baja utilización del transporte público y la insuficiente oferta y frecuencia de servicios pueden llevar a una mayor dependencia del transporte privado, incrementando la congestión y las emisiones.

- Impacto Ambiental Negativo:
  - El alto uso de transporte privado contribuye a mayores emisiones de gases contaminantes y afecta los objetivos de sostenibilidad ambiental.

- Limitaciones en la Gestión de Aparcamientos:
  - La falta de plazas adicionales y la regulación inadecuada del aparcamiento pueden llevar a un aumento del estacionamiento informal, afectando la movilidad y la seguridad.

- Falta de Infraestructura Ciclable Adecuada:
  - La ausencia de una red ciclable adecuada limita el uso de bicicletas como medio de transporte, afectando la movilidad sostenible.

- Limitaciones Financieras para Mejoras de Infraestructura:
  - La posible falta de recursos para implementar mejoras en el transporte público, infraestructura peatonal y ciclista puede perpetuar los problemas actuales.

- Problemas de Accesibilidad desde el Exterior:

- La lentitud e ineficiencia de las líneas de tren y autobús interurbano dificultan el acceso al campus para quienes residen fuera del municipio, limitando las opciones de transporte sostenible.

- Factores Externos Impredecibles:
  - Cambios en la legislación de transporte, fluctuaciones económicas o eventos inesperados podrían afectar negativamente la movilidad y el uso del transporte público.

7.2.3 Fortalezas (F)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- Infraestructura Peatonal Adecuada Internamente:
  - El campus cuenta con una infraestructura peatonal bien desarrollada que facilita la movilidad entre diferentes edificios y áreas internas.

- Conectividad de Transporte Público desde València:
  - Las líneas de autobús 62 y 63 y la línea de tranvía 4 facilitan el acceso desde València ciudad, mejorando la conectividad para usuarios que provienen de la capital.

- Disponibilidad de Aparcamientos:
  - Aunque en ocasiones insuficientes, el campus dispone de aparcamientos que permiten el uso de transporte privado, ofreciendo opciones para estudiantes y personal.

- Estado del Espacio Público:
  - En general el estado del espacio público se encuentra en buenas condiciones para el uso y disfrute del estudiantado y del personal universitario.

2. Campus de Tarongers

- Amplia Red de Transporte Público:
  - Tarongers está bien servido por una variedad de líneas de autobús, metro, tranvía y tren, lo que facilita el acceso desde diversos puntos de la ciudad y áreas interurbanas.

- Infraestructura de Movilidad Activa en Buen Estado:
  - Dispone de carriles bici bien mantenidos, promoviendo el uso de bicicletas y vehículos de movilidad personal entre la comunidad universitaria.

- Multimodalidad en el Transporte:
    - La distribución equilibrada entre diferentes modos de transporte (tranvía, metro, autobús y tren) permite a los usuarios combinar eficientemente distintos medios para sus desplazamientos.
- Ubicación Céntrica Estratégica:
    - La ubicación central del campus facilita el acceso desde múltiples direcciones y reduce la dependencia de transportes de larga distancia.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- Alta Conectividad de Transporte Público:
    - Blasco Ibáñez cuenta con una amplia red de transporte público, incluyendo líneas de metro, autobús y tren, lo que facilita el acceso desde diversas áreas urbanas e interurbanas.
- Infraestructura para Movilidad Activa:
    - Dispone de carriles bici específicos en el 42% de las vías cercanas, además de servicios de bicicletas públicas, incentivando el uso de medios de transporte sostenibles.
- Bajo Uso de Transporte Privado:
    - Con solo un 14% de usuarios que utilizan vehículos privados, Blasco Ibáñez presenta una menor congestión vehicular comparado con otros campus.
- Buen Estado del Espacio Público y Mobiliario Urbano:
    - Mantiene un buen estado general del espacio público y del mobiliario urbano, contribuyendo a un entorno agradable y funcional para peatones y ciclistas.
- Alta Satisfacción con Infraestructura Peatonal Interna:
    - El 50% de los usuarios no reporta problemas al desplazarse por el campus, reflejando una infraestructura peatonal efectiva y bien diseñada.

4. Campus d'Ontinyent

- Integración Urbana Efectiva:
    - Situado en el casco urbano d'Ontinyent, el campus está plenamente integrado en la ciudad, facilitando el acceso a servicios y transportes locales.
- Alta Proporción de Usuarios que se Desplazan a Pie:

- Un 30% de los usuarios opta por desplazarse a pie, reflejando una comunidad local que prefiere la movilidad sostenible dentro del campus.

- Grupos Reducidos
  - Esto permite que la relación institución-estudiante sea mucho mas directa, lo que facilita la integración de medidas de movilidad.

- Servicios de Transporte Público Disponibles:
  - Aunque limitados, existen servicios de autobuses urbanos e interurbanos, además de tren regional, que facilitan el acceso al campus desde diferentes localidades.

- Facilidades para Vehículos de Movilidad Personal:
  - El sistema de alquiler de bicicletas ofrecido por el ayuntamiento promueve el uso de bicicletas, complementando la movilidad activa dentro del campus.

7.2.4 Oportunidades (O)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- Expansión y Mejora del Transporte Público:
  - **Ampliar la Cobertura de las Líneas de Autobús:** Extender las líneas 62 y 63 para incluir conexiones desde localidades cercanas como Paterna, Godella, Rocafort y otras áreas del área metropolitana.
  - **Ampliar la Cobertura del Transporte Público:** Introducir nuevas líneas o extender las existentes para cubrir áreas con alta demanda no atendidas actualmente.
  - **Extender el Alcance del Tranvía Línea 4:** Mejorar la frecuencia y capacidad de los tranvías podría mejorar el acceso al campus.

- Integración con Sistemas de Bicicletas Compartidas:
  - **Implementar Estaciones de Valenbisi en Burjassot-Paterna:** Facilitar la conexión ciclista mediante la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, promoviendo el uso de bicicletas como medio de transporte sostenible.

- Desarrollo de Infraestructura Ciclista y Espacios Seguros para Movilidad Activa:
  - **Construcción de Carriles Bici Adecuados:** Mejorar y expandir los carriles bici existentes, asegurando su continuidad y seguridad.
  - **Crear Espacios de Estacionamiento Seguros para Patinetes y Bicicletas Eléctricas:** Establecer áreas designadas para el estacionamiento seguro de vehículos de movilidad personal.

- Mejora de la Infraestructura Peatonal Externa:
    - Ampliación de Aceras y Mejora de Cruces Seguros: Construir aceras más amplias y establecer cruces seguros en vías clave para mejorar la seguridad y comodidad de los peatones.

2. Campus de Tarongers

- Optimización y Expansión del Transporte Público:
    - Incrementar la Frecuencia de las Líneas de Autobús y Metro: Aumentar la frecuencia de las líneas más utilizadas para reducir la masificación y mejorar la puntualidad.
    - Ampliar la Cobertura del Transporte Público: Introducir nuevas líneas o extender las existentes para cubrir áreas con alta demanda no atendidas actualmente.
- Desarrollo de Infraestructura Peatonal y Ciclista:
    - Mejorar la calle del Profesor Francisco Tomás y Valiente: Renovar las aceras, mejorar la señalización y aumentar la limpieza para mejorar la experiencia peatonal.
    - Crear Carriles Bici Seguros y Continuos: Desarrollar carriles bici que faciliten la convivencia entre ciclistas y peatones, promoviendo la movilidad activa.
- Fomento de la Movilidad Multimodal:
    - Crear Hubs de Transporte Multimodal: Establecer puntos de intercambio donde los usuarios puedan combinar diferentes modos de transporte de manera eficiente.
- Implementación de Estrategias de Gestión de Aparcamiento:
    - Introducir Sistemas de Estacionamiento Regulados: Establecer tarifas diferenciadas y sistemas de gestión de plazas para promover la rotación de vehículos y reducir el aparcamiento ilegal.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- Mejora y Expansión del Transporte Público:
    - Aumentar la Capacidad de las Líneas de Transporte Público: Introducir más vehículos en las líneas más saturadas para reducir la masificación.
    - Optimizar la Frecuencia del Metro y Autobús: Ajustar los horarios para adaptarse mejor a las necesidades de los usuarios durante las horas pico.
- Desarrollo de Infraestructura para Movilidad Activa:
    - Implementar Más Estaciones de Bicicletas Públicas: Aumentar la disponibilidad de bicicletas públicas para facilitar el acceso a medios de transporte sostenibles.

- Optimización del Espacio Público y Mobiliario Urbano:
    - Mejorar el Mantenimiento del Espacio Público: Incrementar las labores de mantenimiento para asegurar que el espacio público y el mobiliario urbano se mantengan en buen estado.
    - Renovar Señalización y Mobiliario: Actualizar la señalización y el mobiliario urbano para mejorar la visibilidad y funcionalidad.

4. Campus d'Ontinyent

- Mejora y Expansión del Transporte Público Interurbano:
    - Aumentar la Frecuencia de Autobuses y Trenes Interurbanos: Mejorar la frecuencia y puntualidad de los servicios interurbanos para facilitar el acceso desde localidades cercanas.
    - Introducir Nuevas Líneas de Autobús: Ampliar la oferta de líneas de autobús para cubrir más áreas y reducir los tiempos de trayecto.
- Desarrollo de Infraestructura Ciclista:
    - Crear una Red Ciclable Completa: Establecer una red ciclable segura y continua que conecte el campus con puntos clave del municipio y áreas circundantes.
    - Mejorar la Seguridad para Ciclistas: Implementar medidas de seguridad como señalización adecuada y zonas de convivencia segura entre ciclistas y peatones.
- Mejoramiento de la Infraestructura Peatonal:
    - Construir Aceras en Carrer de Joan Coromines: Implementar aceras adecuadas y seguras en las calles principales de acceso al campus para mejorar la seguridad de los peatones.
    - Regular el Estacionamiento en Áreas Críticas: Establecer zonas de estacionamiento regulado para evitar el uso de aparcamientos informales que deterioran la infraestructura peatonal.
- Promoción de Medios de Transporte Alternativos:
    - Implementar Programas de Carpooling: Fomentar el uso compartido de vehículos entre estudiantes y personal para reducir la dependencia del transporte privado.
- Integración Tecnológica en la Movilidad:

- Desarrollar Aplicaciones de Gestión de Movilidad: Implementar aplicaciones móviles que proporcionen información en tiempo real sobre horarios de transporte público, disponibilidad de plazas de aparcamiento y rutas óptimas.
- Promover el Uso de Aplicaciones de Movilidad: Implementar aplicaciones que faciliten la planificación de rutas multimodales y proporcionen información en tiempo real sobre horarios y disponibilidad.

- El Ayuntamiento está muy implicado con la Universitat
  - El Ajuntament d'Ontinyent pone facilidades en todas las necesidades de la Universitat.



Calle Hierro 33. Planta 3, Nave 3
28045 Madrid (España)
+34 91 413 21 63

www.temagc.com