



Novembre de 2024

Estudi de Mobilitat de la Universitat de València

Anàlisi i diagnòstic

Contingut

Índex

1. Introducció i antecedents	18
2. Metodologia	20
2.1 Estructura del document	20
2.2 Fonts d'informació	20
2.3 Participació pública	20
2.4 Visites de camp	21
2.5 Enquestes de mobilitat.....	21
2.5.1 Objectius	21
2.5.2 Desenvolupament i posada en marxa.....	21
2.5.3 Mostra.....	22
2.5.4 Model d'enquesta.....	25
3. Caracterització territorial i demogràfica	41
3.1 Àmbit d'estudi	41
3.2 La UV i els seus campus.....	49
3.2.1 Campus dels Tarongers	51
3.2.2 Campus de Blasco Ibáñez	53
3.2.3 Campus de Burjassot-Paterna.....	55
3.2.4 Campus d'Ontinyent	57
3.3 Anàlisi demogràfica.....	58
3.3.1 Composició	59
3.3.2 Edat i sexe	60
3.3.3 Evolució de la població	64
4. Sistema de mobilitat UV	73
4.1 Anàlisi dels resultats de les enquestes de mobilitat.....	73
4.1.1 Distribució per edat, gènere i col·lectiu de la població universitària	73
4.1.2 Lloc de residència	82
4.1.3 Caracterització dels viatges	88
4.1.4 Horaris d'entrada i eixida	100
4.1.5 Valoració de la mobilitat dins del campus	103

4.1.6	Desplaçaments	106
4.1.7	Mobilitat per als vianants	114
4.1.8	Mobilitat ciclista i VMP	118
4.1.9	Mobilitat en transport públic.....	130
4.1.10	Mobilitat en vehicle privat	156
4.2	Anàlisi dels treballs de camp.....	171
4.3	Entrevistes a ens implicats.....	189
4.4	Polítiques de transport	190
5.	Oferta de transport	193
5.1	Mobilitat per als vianants i accessos.....	193
5.1.1	Campus dels 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	Xarxa ciclista	209
5.2.1	Característiques de la xarxa ciclista.....	210
5.2.2	Aparcabicis i ValenBici	220
5.2.3	Intermodalitat.....	223
5.3	Xarxa de transport públic.....	224
5.3.1	De rodalia i trens regionals	224
5.3.2	Xarxa de metro de València	231
5.3.3	Xarxa d'autobusos urbans de València.....	236
5.3.4	Xarxa d'autobusos interurbans	260
5.3.5	Tarifes.....	275
5.4	Mobilitat compartida.....	291
5.5	Xarxa viària.....	291
5.5.1	Caracterització del viari de l'àmbit	292
5.5.2	Aparcament	306
5.5.3	Trànsit	322
5.5.4	Accidents	329
6.	Impactes socials i ambientals de la mobilitat.....	335
6.1.	Consum energètic i emissions de la mobilitat.....	335

6.1.1	Metodologia	335
6.1.2	Consum energètic i emissions de la mobilitat actual	339
6.2.	Costos socials i ambientals	343
6.2.1	Costos interns	343
6.2.2	Costos externs.....	343
7.	Diagnòstic.....	345
7.1.	Diagnòstic integral per campus	345
7.1.1.	Campus de Burjassot-Paterna.....	345
7.1.2.	Campus dels Tarongers	349
7.1.3.	Campus de Blasco Ibáñez	352
7.1.4.	Campus d'Ontinyent	356
7.2.	Anàlisi DAFO.....	359
7.2.1.	Debilitats (D).....	359
7.2.2.	Amenaces (A).....	362
7.2.3.	Fortaleses (F)	365
7.2.4.	Oportunitats (O).....	367

Índex de taules

Taula 1.	Distribució dels treballadors i els estudiants per col·lectius, sexe i campus. Any 2023.	23
Taula 2.	Distribució de la mostra per col·lectiu, sexe i campus.	23
Taula 3.	Error mostral per campus.	24
Taula 4.	Error mostral per col·lectiu.	24
Taula 5.	Participació en l'enquesta de mobilitat dirigida a la població de la Universitat de València.	25
Taula 6.	Superfícies construïdes i útils per campus de la UV. Font: UV.	50
Taula 7.	Taula 7. Usos de l'espai al campus de Tarongers. Font: UV.	52
Taula 8.	Usos de l'espai al campus de Blasco Ibáñez. Font: UV.	55
Taula 9.	Usos de l'espai al campus de Burjassot-Paterna-Parc Científic. Font: UV.	57
Taula 10.	Població per nivells de formació, categories de personal i campus, 2023-2024. Font: UV.	59
Taula 11.	Percentatge de població resident per municipi de cadascun dels campus.	88
Taula 12.	Percentatge de població segons dies d'assistència i campus. Font: elaboració pròpia.	93
Taula 13.	Percentatge de la població universitària segons mitjana de durada del viatge d'anada i de tornada per campus. Font: elaboració pròpia.	98
Taula 14.	Percentatge de la població universitària que combina diferents modes de transport en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.	114
Taula 15.	Dades del percentatge d'existència de tipus d'usos específics a les vies analitzades.	173
Taula 16.	Dades de l'estat de les voreres a les vies analitzades.	175
Taula 17.	Dades de l'estat de l'espai públic de les vies analitzades.	181
Taula 18.	Dades de l'estat dels carrils bici de les vies analitzades.	183
Taula 19.	Plànol de la infraestructura per als vianants i ciclistes al Campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	219
Taula 20.	Línies de rodalia de València. Font: Renfe.	225
Taula 21.	Freqüència de les línies de rodalia de València. Font: Renfe.	226
Taula 22.	Línia 18 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	241
Taula 23.	Línia 31 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	242
Taula 24.	Línia 32 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	243
Taula 25.	Línia 40 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	244
Taula 26.	Línia 71 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	245
Taula 27.	Línia 81 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	246
Taula 28.	Línia 93 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	247
Taula 29.	Línia 98 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	247
Taula 30.	Línia 99 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.	248
Taula 31.	Línia C3 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	249
Taula 32.	Línia 10 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	250
Taula 33.	Línia 12 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	250

Taula 34.	Línia 31 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	251
Taula 35.	Línia 70 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	252
Taula 36.	Línia 71 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	253
Taula 37.	Línia 81 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	254
Taula 38.	Línia 93 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	255
Taula 39.	Línia 98 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.	256
Taula 40.	Línia 62 d'autobús urbà al campus de Burjassot-Paterna.	257
Taula 41.	Línia 63 d'autobús urbà al campus de Burjassot-Paterna.	258
Taula 42.	Etapes d'empreses operadores. Font: ATMV.	261
Taula 43.	Línies i empreses operadores de la xarxa d'autobusos interurbans. Font: ATMV.	272
Taula 44.	Títols de la targeta SUMA Mensual.	276
Taula 45.	Títols de la targeta SUMA 10.	277
Taula 46.	Títols de la targeta SUMMA T.	277
Taula 47.	Títols de la targeta personalitzada d'EMT València.	281
Taula 48.	Preu per viatge en Metrovalencia.	282
Taula 49.	Preu per viatge amb la targeta TuiN.	283
Taula 50.	Preu per viatge amb la targeta TuiN Jove.	284
Taula 51.	Tarifes reduïdes en Metrovalencia.	284
Taula 52.	Preu del bitllet senzill de rodalia per zona.	285
Taula 53.	Preu del bitllet d'anada i tornada de rodalia per zona.	286
Taula 54.	Preu de l'abonament mensual limitat de Renfe.	286
Taula 55.	Preu de l'abonament mensual il·limitat de Renfe.	287
Taula 56.	Preu de l'abonament Estudi de Renfe.	287
Taula 57.	Preu del bonotren.	288
Taula 58.	Tarifes del servei Valenbisi.	290
Taula 59.	Tarifes del servei Ontibici.	290
Taula 60.	Tarifes del servei MibisiValència.	291
Taula 61.	Percentatge d'ocupació dels aparcaments en el viari annex. Font: elaboració pròpia.	307
Taula 62.	Percentatge segons el tipus d'aparcament. Font: elaboració pròpia.	313
Taula 63.	Percentatge del tipus de control d'accés a l'aparcament. Font: elaboració pròpia.	314
Taula 64.	Ràtios mitjanes de consum energètic i emissions per vehicle considerats per al càlcul. Font: IDAE.	336
Taula 65.	Consums mitjans en funció del combustible i l'antiguitat. Font: elaboració pròpia.	338
Taula 66.	Emissions mitjanes en funció del combustible i l'antiguitat. Font: elaboració pròpia.	338
Taula 67.	Factors de conversió d'energia i emissions. Font: IDAE.	339
Taula 68.	Passatgers/km a l'any de la mobilitat de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	340
Taula 69.	Consum energètic i emissions de CO ₂ equivalent de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	342

Índex de Figures

Figura 1.	Localització dels campus universitaris. Font: elaboració pròpia.....	49
Figura 2.	Repartiment de la comunitat universitària per campus. Font: Universitat de València.	50
Figura 3.	Localització del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.....	51
Figura 4.	Representació il·lustrativa de la proposta Trencant en verd. Font: Universitat de València.	53
Figura 5.	Localització del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	54
Figura 6.	Campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	56
Figura 7.	Localització del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.....	58
Figura 8.	Repartiment dels estudiants i del personal per campus, 2023-24. Font: UV.....	60
Figura 9.	Piràmide de la població d'estudiants, 2023-24. Font: UV.	61
Figura 10.	Població d'estudiants per edats (18-29 anys), 2023-24. Font: UV.	61
Figura 11.	Col·lectiu dels estudiants per sexes, 2023-24. Font: UV.	62
Figura 12.	Repartiment per sexes segons les categories laborals. Font: UV.....	62
Figura 13.	Piràmide de població del PTGAS, 2023. Font: UV.	63
Figura 14.	Piràmide de població del PDI, 2023. Font: UV.....	63
Figura 15.	Piràmide de població del PI, 2023. Font: UV.....	63
Figura 16.	Evolució de la població universitària, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.....	65
Figura 17.	Evolució del nombre d'estudiants de la Universitat de València, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.	66
Figura 18.	Evolució del nombre d'estudiants de la Universitat de València per sexes, 2016-2024. Font: elaboració pròpia.	67
Figura 19.	Evolució del nombre dels estudiants de la Universitat de València per sexes, 2016-2024. Font: elaboració pròpia.	68
Figura 20.	Evolució del nombre de treballadors de la Universitat de València, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.	70
Figura 21.	Evolució del nombre de treballadors per campus, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.	71
Figura 22.	Distribució de la població universitària per campus. Font: elaboració pròpia.	74
Figura 23.	Distribució per edat i gènere de la població universitària entre la població total. Font: elaboració pròpia.	74
Figura 24.	Distribució per gènere i col·lectiu de la població universitària. Font: elaboració pròpia.	75
Figura 25.	Distribució per edat i col·lectiu de la població universitària. Font: elaboració pròpia.	76
Figura 26.	Distribució per edat i gènere de la població del campus Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	76
Figura 27.	Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	77

Figura 28.	Distribució per edat i col·lectiu del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	77
Figura 29.	Distribució per edat i gènere de la població del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	78
Figura 30.	Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	78
Figura 31.	Distribució per edat i col·lectiu del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	79
Figura 32.	Distribució per edat i gènere de la població del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	80
Figura 33.	Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Tarongers. Font: elaboració pròpia.	80
Figura 34.	Distribució per edat i col·lectiu del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	80
Figura 35.	Distribució per edat i gènere de la població del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	81
Figura 36.	Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	81
Figura 37.	Distribució per edat i col·lectiu del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia. ...	82
Figura 38.	Pla de distribució residencial de les persones enquestades per municipi. Font: elaboració pròpia.	83
Figura 39.	Pla de distribució residencial de les persones enquestades per codi postal. Font: elaboració pròpia.	84
Figura 40.	Origen habitual del viatge a la Universitat de València per col·lectiu. Font: elaboració pròpia.	89
Figura 41.	Origen habitual del viatge en cada campus. Font: elaboració pròpia.	90
Figura 42.	Dies d'assistència a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	91
Figura 43.	Dies d'assistència a les instal·lacions de la Universitat de València per col·lectiu. Font: elaboració pròpia.	91
Figura 44.	Dies d'assistència a cadascun dels campus de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	92
Figura 45.	Percentatge del nombre de viatges diaris que fa la població de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	93
Figura 46.	Durada mitjana dels viatges que fa la població de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	94
Figura 47.	Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	95
Figura 48.	Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	95
Figura 49.	Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	96

Figura 50.	Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	96
Figura 51.	Percentatge per temps de viatge dels viatges d'anada que fa la població de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	98
Figura 52.	Percentatge per temps de viatge dels viatges de tornada que fa la població de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	99
Figura 53.	Percentatge de la població universitària que usa el mateix mode de transport d'anada i de tornada en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.	99
Figura 54.	Motius de la població universitària de diferència de modalitat de transport en anada i tornada. Font: elaboració pròpia.	100
Figura 55.	Distribució de la població universitària segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.	101
Figura 56.	Distribució de la població universitària al campus de Burjassot-Paterna segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.	102
Figura 57.	Distribució de la població universitària al campus de Blasco Ibáñez segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.	102
Figura 58.	Distribució de la població universitària al campus dels Tarongers segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.	103
Figura 59.	Distribució de la població universitària al campus d'Ontinyent segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.	103
Figura 60.	Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants dins de cada campus. Font: elaboració pròpia.	105
Figura 61.	Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants dins de cada campus. Font: elaboració pròpia.	105
Figura 62.	Problemes de mobilitat dins de les instal·lacions de la Universitat de València trobats per la població universitària en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.	106
Figura 63.	Repartiment modal de la població universitària. Font: elaboració pròpia.	107
Figura 64.	Repartiment modal de la població universitària segons el col·lectiu. Font: elaboració pròpia.	108
Figura 65.	Repartiment modal de la població universitària segons el gènere. Font: elaboració pròpia.	109
Figura 66.	Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	110
Figura 67.	Ús del transport públic al campus de Blasco Ibáñez per tipus. Font: elaboració pròpia.	110
Figura 68.	Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	111
Figura 69.	Ús del transport públic al campus dels Tarongers per tipus. Font: elaboració pròpia.	111
Figura 70.	Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	112

Figura 71.	Ús del transport públic al campus de Burjassot-Paterna per tipus. Font: Elaboració pròpia.	112
Figura 72.	Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	113
Figura 73.	Ús del transport públic al campus d'Ontinyent per tipus. Font: elaboració pròpia.	113
Figura 74.	Percentatge de la població universitària que combina diferents modes de transport. Font: Elaboració pròpia.	114
Figura 75.	Motius pels quals la població universitària tria anar a peu a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	115
Figura 76.	Principals problemes trobats en els trajectes a peu per la població universitària. Font: elaboració pròpia.	116
Figura 77.	Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants d'accés al campus. Font: elaboració pròpia.	117
Figura 78.	Grau de satisfacció per gènere dels itineraris per als vianants d'accés al campus. Font: elaboració pròpia.	118
Figura 79.	Motius pels quals la població universitària deixaria de triar anar a peu a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	118
Figura 80.	Titularitat de vehicle de mobilitat personal de la població universitària dels campus de Blasco Ibáñez (esquerra) i dels Tarongers (dreta). Font: elaboració pròpia.	119
Figura 81.	Titularitat de vehicle de mobilitat personal de la població universitària dels campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	119
Figura 82.	Durada del trajecte realitzat amb bicicleta i VMP per la població universitària a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.	120
Figura 83.	Durada del trajecte realitzat amb bicicleta i VMP per la població universitària a cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.	120
Figura 84.	Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP a Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	121
Figura 85.	Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	122
Figura 86.	Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP a Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	122
Figura 87.	Motiu de viatge amb bicicleta o VMP entre els campus. Font: elaboració pròpia. ...	123
Figura 88.	Problemes trobats per usuaris de la bicicleta. Font: elaboració pròpia.	124
Figura 89.	Disponibilitat d'aparcament per a bicicletes als campus de Blasco Ibáñez, dels Tarongers i Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	124
Figura 90.	Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	125
Figura 91.	Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	125
Figura 92.	Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	126

Figura 93.	Problemes trobats per usuaris de bicicleta pública al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	126
Figura 94.	Problemes trobats per usuaris de bicicleta pública al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	127
Figura 95.	Grau de satisfacció de la infraestructura ciclista per campus. Font: elaboració pròpia.	128
Figura 96.	Grau de satisfacció per gènere de la infraestructura ciclista. Font: elaboració pròpia.	129
Figura 97.	Motiu del canvi de mode de transport per part d'usuaris de VMP. Font: elaboració pròpia.	130
Figura 98.	Línies d'autobús urbà utilitzades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	131
Figura 99.	Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	131
Figura 100.	Línies d'autobús urbà utilitzades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	132
Figura 101.	Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	133
Figura 102.	Línies d'autobús urbà utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	134
Figura 103.	Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	134
Figura 104.	Línies de tramvia utilitzades al campus de Blasco Ibáñez (esquerra) i els Tarongers (dreta). Font: elaboració pròpia.....	135
Figura 105.	Línies de metro usades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	135
Figura 106.	Línies de metro usades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	136
Figura 107.	Línies de metro utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	136
Figura 108.	Línies de tren usades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	137
Figura 109.	Línies de tren utilitzades al campus dels Tarongers. Font: Elaboració pròpia.....	137
Figura 110.	Línies de tren utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	138
Figura 111.	Ús de transport públic per temps de trajecte a Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	139
Figura 112.	Ús de transport públic per temps de trajecte a Tarongers. Font: elaboració pròpia.	139
Figura 113.	Ús de transport públic per temps de trajecte a Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	140
Figura 114.	Ús de transport públic per temps de trajecte a Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	140
Figura 115.	Títol de viatge utilitzat entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.	141
Figura 116.	Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	142

Figura 117. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	143
Figura 118. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	144
Figura 119. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	145
Figura 120. Valoració del preu del transport públic. Font: elaboració pròpia.....	145
Figura 121. Valoració del preu del transport públic segons el col·lectiu. Font: elaboració pròpia.	146
Figura 122. Massificació de les línies de transport públic segons el campus. Font: elaboració pròpia.	146
Figura 123. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	147
Figura 124. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	147
Figura 125. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	148
Figura 126. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	148
Figura 127. Avaluació d'aspectes del transport públic al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	149
Figura 128. Avaluació d'aspectes del transport públic al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	150
Figura 129. Avaluació d'aspectes del transport públic al campus de Burjassot-Paterna. Font: Elaboració pròpia.	151
Figura 130. Avaluació d'aspectes del transport públic al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	152
Figura 131. Motiu d'elecció del transport públic per campus. Font: elaboració pròpia.	153
Figura 132. Grau de satisfacció del transport públic per campus. Font: Elaboració pròpia.	154
Figura 133. Grau de satisfacció per gènere de la mobilitat en transport públic. Font: elaboració pròpia.	155
Figura 134. Motiu del canvi de mode de transport per part d'usuaris de transport públic. Font: elaboració pròpia.	155
Figura 135. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	156
Figura 136. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	157
Figura 137. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	157
Figura 138. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	158

Figura 139. Possessió de permís de conduir per gènere entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.	158
Figura 140. Possessió de permís de conduir per col·lectiu entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.	159
Figura 141. Durada del viatge en vehicle privat entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.	160
Figura 142. Temps de viatge d'usuaris de vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.	160
Figura 143. Motiu d'elecció de vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.	161
Figura 144. Principals dificultats del vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.	162
Figura 145. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat de cada col·lectiu entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.	162
Figura 146. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	163
Figura 147. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	163
Figura 148. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	164
Figura 149. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	164
Figura 150. Usuaris de la comunitat universitària que comparteixen i no comparteixen vehicle. Font: elaboració pròpia.	165
Figura 151. Usuaris de la comunitat universitària que comparteixen i no comparteixen vehicle per gènere. Font: elaboració pròpia.	165
Figura 152. Nombre de persones que van en el vehicle d'entre les persones que comparteix cotxe. Font: elaboració pròpia.	166
Figura 153. Motiu de no compartir cotxe. Font: elaboració pròpia.	166
Figura 154. Grau de satisfacció de la mobilitat en vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.	167
Figura 155. Grau de satisfacció per gènere de la mobilitat en vehicle privat. Font: elaboració pròpia.	168
Figura 156. Motiu de canvi de mode de transport per usuaris del vehicle privat. Font: elaboració pròpia.	169
Figura 157. Grau d'interès en diferents millores de la mobilitat destinades al vehicle privat. Font: elaboració pròpia.	170
Figura 158. Plànols de les vies analitzades amb les fitxes dels quatre campus.	171
Figura 159. Dades del percentatge d'existència de tipus d'usos específics a les vies analitzades.	173
Figura 160. Dades de l'estat de les voreres a les vies analitzades.	175
Figura 161. Plànol de l'estat de les voreres a Blasco Ibáñez.	176
Figura 162. Plànol de l'estat de les voreres a Burjassot-Paterna.	177
Figura 163. Plànol de l'estat de les voreres a Ontinyent.	178

Figura 164.	Plànol de l'estat de les voreres al campus dels Tarongers.	179
Figura 165.	Dades de l'estat de l'espai públic de les vies analitzades.	181
Figura 166.	Plànol de l'estat de l'espai públic al campus de Burjassot-Paterna.	182
Figura 167.	Dades de l'estat dels carrils bici de les vies analitzades.	183
Figura 168.	Dades de les problemàtiques catalogades a les vies analitzades.	187
Figura 169.	Logotip d'Evomobile.	191
Figura 170.	Web de la Universitat de València per a promoure el transport sostenible.	191
Figura 171.	Esdeveniment organitzat per la Universitat de València per a promoure la mobilitat sostenible.	192
Figura 172.	Accés a facultats de Magisteri i Ciències Socials. Font: elaboració pròpia.	194
Figura 173.	Accés a les facultats de Dret i Economia. Font: elaboració pròpia.	195
Figura 174.	Accés a la zona esportiva. Font: elaboració pròpia.	196
Figura 175.	Accés al Centre de Formació i Qualitat Manuel Sanchis i Edifici Beatriu Civera. Font: elaboració pròpia.	197
Figura 176.	Accés a la Facultat de Medicina i Odontologia i al Rectorat. Font: elaboració pròpia	198
Figura 177.	Accés a Facultats de Fisioteràpia, Pavelló Esportiu i Pistes. Font: elaboració pròpia.	199
Figura 178.	Accés a Facultats de Psicologia, Clínica Odontològica i aularis. Font: elaboració pròpia.	200
Figura 179.	Accés a la Facultat de Filosofia i Ciències de l'Educació i a la de Geografia i Història. Font: elaboració pròpia.	201
Figura 180.	Accés a Facultat de Filologia, Traducció i Comunicació. Font: elaboració pròpia.	202
Figura 181.	Accés al Parc Científic. Font: elaboració pròpia.	203
Figura 182.	Accés a l'ETSE. Font: elaboració pròpia.	204
Figura 183.	Accés a Facultats de Ciències. Font: elaboració pròpia.	205
Figura 184.	Accés a Facultat de Farmàcia. Font: elaboració pròpia.	206
Figura 185.	Accés al Campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	208
Figura 186.	Distribució dels tipus d'infraestructures ciclistes a l'Ajuntament de València.	210
Figura 187.	Plànol d'infraestructura ciclista a València. Font: elaboració pròpia.	212
Figura 188.	Infraestructura ciclista i per als vianants a Ontinyent. Font: PMUS d'Ontinyent. ...	215
Figura 189.	Plànol d'infraestructura ciclista actual a Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	216
Figura 190.	Estacions del servei de bicicleta pública Ontibici. Font: ontibici.com.	217
Figura 191.	Plànol d'infraestructura per als vianants i ciclistes als campus dels Tarongers i de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	218
Figura 192.	Plànol d'estacions de Valenbisi i aparcabiscis públics a l'entorn del Campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	220
Figura 193.	Plànol d'estacions de Valenbisi i aparcabiscis públics a l'entorn del Campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	222
Figura 194.	Plànol d'estacions i xarxa ferroviària a València. Font: Elaboració pròpia a partir de Renfe.	227

Figura 195.	Plànol de cobertura de la xarxa de rodalia a València. Font: Elaboració pròpia.....	228
Figura 196.	Recorregut a peu des de València-Cabanyal fins al campus dels Tarongers.	228
Figura 197.	Xarxa de rodalia de Renfe per zones tarifàries. Font: Renfe.	229
Figura 198.	Xarxa de ferrocarril de Renfe. Font: Renfe.....	230
Figura 199.	Xarxa de metro de València. Font: Metrovalencia.	233
Figura 200.	Plànol de cobertura de la xarxa de Metrovalencia. Font: Elaboració pròpia.	234
Figura 201.	Parades i línies de Metrovalencia als campus de València. Font: Metrovalencia.	235
Figura 202.	Parades i línies de Metrovalencia a Burjassot-Paterna. Font: Metrovalencia.	236
Figura 203.	Xarxa d'EMT de València. Font: Elaboració pròpia a partir d'EMT.....	239
Figura 204.	Cobertura de la xarxa d'EMT de València. Font: Elaboració pròpia.	240
Figura 205.	Línia 1 d'autobús urbà a Ontinyent.....	259
Figura 206.	Zones tarifàries.	260
Figura 207.	Etapes d'empreses operadores. Font: ATMV.	261
Figura 208.	Connexions entre xarxa interurbana d'autobusos i Metrovalencia. Font: ATMV.	262
Figura 209.	Recorregut i parades de la línia CV-115. Font: Elaboració pròpia.	274
Figura 210.	Jerarquització viària de l'entorn dels campus de Valencia. Font: elaboració pròpia.	294
Figura 211.	Jerarquització viària de l'entorn del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	295
Figura 212.	Anàlisi de macroescala de la xarxa viària. Font: elaboració pròpia.	296
Figura 213.	Pla d'anàlisi de mesoescala del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	299
Figura 214.	Plànol d'anàlisi de mesoescala de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	301
Figura 215.	Pla d'anàlisi de mesoescala d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	304
Figura 216.	Jerarquització viària de l'entorn del campus de Tarongers. Font: elaboració pròpia.	306
Figura 217.	Pla d'ocupació dels aparcaments en el viari annex d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	309
Figura 218.	Pla d'ocupació dels aparcaments en el viari annex al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.	310
Figura 219.	Pla d'ocupació d'aparcaments en el viari annex del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	311
Figura 220.	Pla d'ocupació d'aparcaments en el viari annex del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	313
Figura 221.	Pla de tipus d'accés als aparcaments de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia....	315
Figura 222.	Pla de tipus d'accés als aparcaments d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	316
Figura 223.	Pla de zones d'aparcament del campus de Tarongers. Font: elaboració pròpia.	317
Figura 224.	Pla de zones d'aparcament del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.	319
Figura 225.	Pla de zones d'aparcament del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.	320
Figura 226.	Pla de zones d'aparcament del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.	322
Figura 227.	Víctimes de sinistres a València. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	330

Figura 228. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a València. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	330
Figura 229. Víctimes de sinistres a Burjassot. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	331
Figura 230. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Burjassot. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	331
Figura 231. Víctimes de sinistres a Paterna. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	332
Figura 232. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Paterna. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	332
Figura 233. Víctimes de sinistres a Ontinyent. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	333
Figura 234. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Ontinyent. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.	334
Figura 235. Proporció de passatgers/quilòmetre per mode de transport.	341
Figura 236. Consum i emissions per passatger/quilòmetre de cada mode de transport. Font: elaboració pròpia.	342
Figura 237. Plànol de xarxa de transport públic al campus de Burjassot-Paterna.	348
Figura 238. Plànol de xarxa de transport públic al campus dels Tarongers.	351
Figura 239. Plànol de xarxa de transport públic al campus de Blasco Ibáñez.	355
Figura 240. Plànol de xarxa de transport públic al campus d'Ontinyent.	358

1. Introducció i antecedents

La Universitat de València, com a institució conscienciada i compromesa amb la mobilitat sostenible, ha sol·licitat la col·laboració d'una consultoria especialitzada, TEMA Ingenieria, amb l'objectiu de donar assistència per a l'estudi de la mobilitat i el desenvolupament del Pla de Mobilitat de la Universitat de València. Aquest pla estarà dirigit a l'adopció d'un nou model de mobilitat que promoga pràctiques més sostenibles, saludables i segures, al mateix temps que fomenti el desenvolupament de mitjans de transport alternatius al de l'automòbil privat.

El projecte se centra en la creació d'un entorn més amigable per a vianants i ciclistes i en la millora de l'eficàcia del transport públic. Amb aquest pla, la Universitat de València no sols busca millorar la qualitat ambiental i l'accessibilitat als seus campus, sinó també ser un referent en l'adopció de mesures de mobilitat que puguin prendre també altres institucions i comunitats.

L'objectiu principal d'aquest document és el diagnòstic exhaustiu del model actual de mobilitat de la Universitat per identificar i quantificar els patrons de desplaçament dels membres de la comunitat universitària. En el fet de saber com es mouen els estudiants i el personal entre els campus i en els campus, l'estudi busca identificar deficiències i àrees d'oportunitat que permeten optimitzar l'ús de recursos i millorar la mobilitat.

A més, s'avaluarà la infraestructura actual i es proposaran millores basades en els principis de sostenibilitat, eficàcia energètica i reducció d'emissions de carboni. Aquest enfocament integral permetrà crear un sistema de mobilitat que no sols responga a les necessitats actuals, sinó que també s'anticipe als reptes futurs en un context de creixement i canvi tecnològic.

La llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat, de la Comunitat Valenciana, en l'article 9 defineix els plans de mobilitat com els instruments que concreten en un àmbit o implantació determinada els objectius que planteja la llei, a saber:

1. Establir els criteris generals per a promoure la mobilitat en el marc del major respecte possible a la seguretat, els recursos energètics, la qualitat de l'entorn urbà i el medi ambient.
2. Regular els instruments de planificació necessaris per a arribar als objectius indicats abans.
3. Regular el servei públic de transport terrestre de viatgers i el servei de taxis.
4. Regular les infraestructures de transport i les logístiques.

El marc autonòmic legal entén aquests plans com a claus del progrés en el camí per a adoptar patrons de mobilitat més equilibrats, amb participació creixent dels transports no motoritzats i el transport públic. El text també diferencia les tipologies de plans següents:

- a) Plans municipals de mobilitat.
- b) Plans supramunicipals de mobilitat d'àmbit comarcal o metropolità.
- c) Plans de mobilitat d'elements singulars per la seua capacitat per a facilitar o atraure desplaçaments.

D'acord amb la tercera tipologia, l'article 15 de la llei detalla els aspectes fonamentals dels plans de mobilitat dels centres de formació secundària o universitària de més de cinc-cents estudiants.

Aquests centres, com la Universitat de València, han de disposar d'un pla de mobilitat en relació amb els desplaçaments tant dels estudiants, com del personal docent i no docent. Aquests plans promouran especialment l'accés a peu, en bicicleta i en transport públic, i per fer-ho recolliran les infraestructures necessàries per a estacionar bicicletes, per als accessos per a vianants i ciclistes, per a les connexions i les parades de transport públic etc., i les activitats de formació i divulgació destinades a promoure l'ús dels transports no motoritzats i el transport públic, tant per als desplaçaments per a accedir al centre com en general.

Revisió d'antecedents i desenvolupaments previs

El primer gran esforç per a entendre i millorar la mobilitat en la Universitat de València es va fer en 2006 amb l'elaboració de l'informe *Hàbits de mobilitat a la Universitat de València (2005-2006). Problemes d'accés als campus i sostenibilitat*. El cos principal d'aquest informe té tres pilars: el diagnòstic de la mobilitat dels universitaris, l'explotació dels resultats de la primera enquesta sobre mobilitat de la Universitat de València i les conclusions finals i la proposta d'actuació.

Entre 2011 i 2017 es van fer petits estudis basats en les dades d'automatrícula que permeteren observar l'evolució de l'elecció dels mitjans de transport dels estudiants i el personal de la Universitat de València, que revelà tendències notables i àrees necessitades d'intervenció.

En 2018 es va elaborar el Pla de Mobilitat Sostenible de la Universitat de València, que va proporcionar un diagnòstic detallat sobre la situació inicial. Aquest pla va incloure una anàlisi tècnica i qualitativa dels desplaçaments i els seus impactes i concloué amb una sèrie d'estratègies agrupades en una anàlisi DAFO per abordar els desafiaments identificats.

Amb aquest nou estudi se subratlla la dedicació de la Universitat de València a una mobilitat sostenible i eficaç i reflectir el seu compromís amb les polítiques de salut pública i ambientals. En abordar aquests problemes, la Universitat no sols busca millorar l'accessibilitat i la interconnexió entre els seus campus, sinó també per a estar en primer lloc en la posada en pràctica d'hàbits de transport innovadors i respectuosos amb el medi ambient i promoure una comunitat acadèmica més saludable i sostenible.

2. Metodologia

En aquest apartat s'exposa la metodologia utilitzada per a elaborar el document i les enquestes sobre mobilitat com a eix central del diagnòstic sobre la mobilitat en la Universitat de València.

2.1 Estructura del document

El document manté una **estructura en cascada** amb set grans seccions:

1. Introducció, objectius i antecedents.
2. Metodologia del document i enquestes.
3. Caracterització territorial i demogràfica.
4. Polítiques de transport i caracterització de la mobilitat a partir de les enquestes passades.
5. Oferta de transport. Caracterització de la xarxa viària, de la xarxa de transport públic, de la xarxa ciclista, de l'oferta de mobilitat compartida, de la mobilitat per als vianants i dels accessos als campus.
6. Impactes socials i ambientals de la mobilitat.
7. Anàlisi DAFO.

2.2 Fonts d'informació

Les fonts d'informació en què es basa el diagnòstic són les següents:

- **Legislació autonòmica i estatal.**
- **Documentació prèvia:**
 - Pla de Mobilitat Metropolitana de València (PMoMe).
 - Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Ontinyent.
 - Diagnòstic sobre la situació inicial del Pla de Mobilitat Sostenible de la Universitat de València de 2018.
- **Pàgines web d'organismes oficials:** Renfe, ajuntaments, Autoritat de Transport Metropolità de València, Valenbisi, Institut per a la Diversificació i l'Estalvi d'Energia (IDEE), Direcció General de Trànsit (DGT), Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, Xarxa de Ciutats que Caminen, entre altres.
- **Visors cartogràfics:** Institut Cartogràfic de València, Institut Geogràfic Nacional, Open Street Map, Google Earth, etc.
- **Fonts de dades estadístiques i espacials:** Institut Nacional d'Estadística (INE), Infraestructura de Dades Espacials Valenciana, Geoportal de l'EMT de Valencia, etc.
- Mitjans de comunicació i notícies.

2.3 Participació pública

La participació pública és crucial per a garantir que les decisions i les polítiques i institucionals reflectisquen les necessitats i els desitjos de la comunitat universitària. En aquest document, la participació es dona al llarg de tot el procés d'elaboració de l'estudi i el Pla de Mobilitat. És un procés viu que enriqueix les anàlisis i les propostes dels tècnics amb la visió i el coneixement proper dels usuaris que formen part del sistema. Es dona principalment en tres formats:

- Enquestes: en línia i presencials.
- Entrevistes semiestructurades a organismes i col·lectius universitaris.
- Treballs de camp.

2.4 Visites de camp

El mes de setembre de 2024, l'equip consultor visitarà els campus amb els objectius següents:

- Reunir-se amb els responsables de cadascun dels quatre campus per tractar de primera mà els problemes, les necessitats i les oportunitats concretes dels campus mitjançant entrevistes semiestructurades.
- Conèixer les instal·lacions i l'entorn de cada campus per veure si disposen d'aparcament restringit, aparcament per a bicicletes, si hi ha accessibilitat per als vianants i veure la qualitat de l'espai públic, entre altres coses. Per fer-ho es visitaran cadascun dels campus i s'anotaran les dinàmiques observades.
- Elaboració d'inventaris sobre aparcaments i xarxa viària: mitjançant fitxes individuals per a cada via s'indicarà la seua tipologia, l'amplària, l'espai destinat a cada forma de transport, els carrils, el sentit, la il·luminació, els carrils bici, els llocs dedicats a aparcament, l'estat de conservació, l'estat del mobiliari urbà, etc.

2.5 Enquestes de mobilitat

2.5.1. Objectius

Comprendre les característiques de la mobilitat actual en la Universitat de València té com a requisit indispensable conèixer de primera mà com es mouen es membre de la comunitat universitària. Per això, les enquestes de mobilitat són la base principal del document de diagnòstic.

Les enquestes van dirigides a conèixer les pautes de mobilitat dels estudiants i el personal de la Universitat, el grau de satisfacció amb les formes de transport utilitzades, les seues propostes per a millorar el sistema de transport actual i la seua predisposició a canviar per formes de transport més sostenibles.

A fi de facilitar la contestació de l'enquesta als usuaris amb els seus propis dispositius en qualsevol moment es va optar per difondre l'enquesta en línia mitjançant un enllaç web.

2.5.2. Desenvolupament i posada en marxa

El disseny de l'enquesta, amb la revisió prèvia de la Universitat, va estar a càrrec de Tema Ingeniería i l'òrgan responsable del llançament als estudiants i el personal universitari va ser el Servei de Prevenció i Medi Ambient de la Universitat de València. Es va començar el 5 de març de 2024 i es tancà el 22 d'abril del mateix any.

L'equip consultor va fer informes setmanals sobre l'estat de l'enquesta en què es pogueren apreciar detalls com el nombre de respostes recollides en cada data, els perfils dels qui la contestaven, els campus on més i on menys s'hi estava participant, etc. Amb aquesta informació es van fer recordatoris a la comunitat universitària perquè la contestara. L'enquesta va arribar a un total de **3.944 respostes**.

El model d'enquesta s'ha fet en castellà i valencià i s'ha estructurat en set blocs amb el propòsit de caracteritzar el perfil de l'enquestat (blocs 1 i 2), el seu viatge general (bloc 3), conèixer la seua opinió sobre l'ús de diferents formes de transport i la seua predisposició a canviar per una mobilitat més sostenible (blocs 4,5,6 i 7). Els blocs en què es divideix l'enquesta són:

1. Caracterització de l'enquesta.
2. Perfil de l'enquestat.
3. Caracterització del viatge general.
4. Mobilitat per als vianants.
5. Mobilitat ciclista i de VMP
6. Mobilitat en transport públic.
7. Mobilitat en vehicle privat.

2.5.3. Mostra

A continuació es presenta la distribució dels estudiants i el personal de la Universitat de València en 2023, desagregats per sexes, col·lectius i campus. Aquest és l'univers que s'ha tingut en compte per avaluar la possibilitat d'elevat l'enquesta en cas de ser representativa.

Col·lectiu	Sexe	Campus				Total
		Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	
Estudiant	Home	4.990	4.137	324	6.513	15.964
	Dona	11.159	4.410	481	12.642	28.692
	Total	16.149	8.547	805	19.155	44.656
PTGAS	Home	298	234	4	150	686
	Dona	739	350	4	306	1.399
	Total	1.037	584	8	456	2.085
PDI	Home	1.091	616	0	771	2.478
	Dona	1.253	348	0	612	2.213
	Total	2.344	964	0	1.383	4.691

PI	Home	123	649	7	56	835
	Dona	205	444	16	121	786
	Total	328	1.093	23	177	1.621
Total		19.858	11.188	836	21.171	53.053

Taula 1. Distribució dels treballadors i els estudiants per col·lectius, sexe i campus. Any 2023.

Font: Universitat de València.

Sobre la base d'aquestes dades s'ha dimensionat la mostra per a estudiants i treballadors. Per al primer col·lectiu no s'ha tingut en compte la distribució entre tipus d'estudiants (grau, màster, doctorat) a l'hora de dimensionar la mostra, encara que sí es pot fer aquesta distinció en el qüestionari. Atès que la Universitat de València no compta amb les dades sobre els estudiants de doctorat entre els campus, s'ha optat per no tenir-los en compte en l'explotació de les enquestes, per la qual cosa, de 57.585 s'analitza una població de 53.053 persones. No obstant això, s'ha distingit per als diferents tipus de treballadors, ja que s'entén que hi pot haver diferències entre ells quant a mobilitat.

Per trobar la mostra s'ha tingut en compte per a cada estrat un nivell de confiança del 95% i un error del 10%. Tenint en compte aquestes premisses, és necessari comptar amb una mostra de 2.077 enquestes amb el desglossament per campus i col·lectiu següent.

Col·lectiu	Sexe	Campus				Total
		Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	
Estudiant	Home	95	94	75	95	359
	Dona	96	95	81	96	368
	Total	191	189	156	191	727
PTGAS	Home	73	69	4	59	205
	Dona	86	76	4	74	240
	Total	159	145	8	133	445
PDI	Home	89	84	0	86	259
	Dona	90	76	0	84	250
	Total	179	160	0	170	509
PI	Home	55	84	7	36	182
	Dona	66	80	14	54	214
	Total	121	164	21	90	396
Total		650	658	185	584	2.077

Taula 2. Distribució de la mostra per col·lectiu, sexe i campus.

S'ha calculat l'error mostral per campus i per col·lectiu i s'ha obtingut en tots els casos un error global per sota del 5,2%.

Campus	Univers	Enquestes	Error mostral
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

Taula 3. Error mostral per campus.

Col·lectiu	Univers	Enquestes	Error mostral
Estudiant	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

Taula 4. Error mostral per col·lectiu.

Atès que s'han obtingut 3.944 respostes a l'enquesta, es considera que la mostra és representativa, encara que no ho ha estat en els casos següents:

- Al campus d'Ontinyent no s'arriba a les quotes objectiu: s'han fet 47 enquestes quan la quota era de 185.
- Quant al personal investigador (PI) no s'arriba a la mostra objectiu en cap campus, per la qual cosa s'ha optat per unir-lo al col·lectiu del PDI.

En la taula següent es compara l'univers, la mostra objectiu i la mostra obtinguda. La mostra obtinguda es resalta en verd en cas de ser representativa (major que la mostra objectiu), en roig en cas de no ser representativa (menor que la mostra objectiu) i en gris en cas de no tenir-se en compte (PDI a Ontinyent, atès que no existeix, i personal extern).

Campus	Col·lectiu	Suma d'univers	Suma de mostra objectiu	Suma de mostra obtinguda
Blasco Ibáñez	Estudiant	16.149	191	677
Blasco Ibáñez	Extern	0	0	26
Blasco Ibáñez	PTGAS	1.037	159	389
Blasco Ibáñez	PDI	2.344	179	348
Blasco Ibáñez	PI	328	121	50

Burjassot-Paterna	Estudiant	8.547	189	588
Burjassot-Paterna	Extern	0	0	19
Burjassot-Paterna	PTGAS	584	145	211
Burjassot-Paterna	PDI	964	160	295
Burjassot-Paterna	PI	1.093	164	115
Ontinyent	Estudiant	805	156	34
Ontinyent	Extern	0	0	1
Ontinyent	PTGAS	8	8	4
Ontinyent	PDI	0	0	7
Ontinyent	PI	23	21	1
Tarongers	Estudiant	19.155	191	680
Tarongers	Extern	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

Taula 5. Participació en l'enquesta de mobilitat dirigida a la població de la Universitat de València.

L'explotació i l'anàlisi dels resultats de les enquestes es pot consultar en l'apartat 4.1. *Anàlisi dels resultats de les enquestes.*

2.5.4. Model d'enquesta

A continuació s'exposa l'enquesta elaborada:

El motiu d'aquesta enquesta és conèixer com accedeixen actualment els estudiants i el personal laboral als campus de la Universitat de València (UV) amb la finalitat de millorar la mobilitat universitària. Per a això s'introduiran noves solucions de mobilitat o bé es milloraran les existents i es donarà l'opció d'elegir entre diferents alternatives de transport per a l'accés als campus. La teua resposta al qüestionari ens serà de gran ajuda per a orientar aquesta actualització del Pla de Mobilitat a les necessitats del conjunt de la comunitat universitària.

En el qüestionari no es recull cap dada de caràcter personal, les teues respostes seran confidencials i es tractaran de forma agregada. La informació recollida no s'utilitzarà per a cap altre fi que no siga aquest estudi. Així, d'acord amb la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades

personals i garantia dels drets digitals, i amb el codi ICC ESOMAR referit a la protecció i el tractament de dades, tota la informació que se'ns facilite en aquesta enquesta es tractarà exclusivament amb finalitats estadístics i no es podrà utilitzar de forma nominal ni facilitar-la a tercers.

1. BLOC 1 – CARACTERITZACIÓ DE L'ENQUESTA

1.1. A quin campus de la UV pertany el teu centre d'estudis/treball?

- ☐ Campus de Burjassot-Paterna
- ☐ Campus de Blasco Ibáñez
- ☐ Campus dels Tarongers
- ☐ Campus d'Ontinyent

1.2. Hora: _____

1.3. Dia: _____

Observacions. Hora i dia no són preguntes del qüestionari, però formen part del bloc 1 en registrar-se automàticament en línia.

2. BLOC 2 – PERFIL DE L'ENQUESTAT

2.1. Quan vas al campus ho fas en qualitat de:

- ☐ Membre del PTGAS (personal d'administració i serveis)
- ☐ Membre del PDI (personal docent investigador)
- ☐ Membre del PI (personal investigador)
- ☐ Membre del personal extern
- ☐ Estudiant. *Preguntar: pots especificar el nivell d'estudis que estàs cursant?*
 - Grau
 - Màster/postgrau
 - Doctorat

2.2. Quina és la teua edat? _____

2.3. Quin és el teu sexe?

- ☐ Home
- ☐ Dona
- ☐ Un altre

2.4. Quin és el codi postal del teu lloc de residència en aquest curs? _____

2.5. Tens permís de conduir?

- ☐ Sí
- ☐ No

3. BLOC 3 – CARACTERITZACIÓ DEL TRAJECTE GENERAL

3.1. Quin és habitualment el lloc l'origen dels teus desplaçaments al campus?

- ☐ Casa
- ☐ Treball
- ☐ Altres: _____

Observacions. Per a les respostes "Treball" i "Altres", preguntar:

3.1.a. Pots indicar el codi postal d'aquest lloc? _____

3.2. Quina és l'hora habitual en què arribes al campus?

- ☐ Abans de les 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
- ☐ Més tard de les 20.00

3.3. A quina hora te'n vas del campus habitualment?

- ☐ Abans de les 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
- ☐ Més tard de les 20.00

3.4. Quants dies a la setmana sols anar al campus?

- ☐ Un
- ☐ Dos
- ☐ Tres
- ☐ Quatre
- ☐ Cinc
- ☐ Sis

3.5. Si sumes el trajecte d'anar i el de tornar, quants trajectes fas habitualment al dia al campus i des del campus? En el cas de no fer-ne tots els dies, indica quants en fas:

- Dos trajectes (un d'anar i un de tornar).
- Quatre trajectes (dos d'anar i dos de tornar).
- Sis trajectes (tres d'anar i tres de tornar) o més.

3.6. Indica el temps que tardes habitualment a fer els trajectes d'anar i tornar del campus. Encara que no sempre siga el mateix lloc, intenta estimar la durada des del lloc que més habitualment és l'origen dels trajectes al campus (anar) i la durada dels trajectes des del campus al lloc de destinació més habitual (tornar).

	ANAR	TORNAR
Menys de 10 minuts	☐	☐
De 10 a 20 minuts	☐	☐
De 20 a 30 minuts	☐	☐
De 30 a 40 minuts	☐	☐
De 40 a 50 minuts	☐	☐
De 50 minuts a una hora	☐	☐
Més d'una hora	☐	☐

3.7. Sols utilitzar el mateix transport per a anar que per a tornar?

- Sí
- No

Observacions. En cas que la resposta siga no, preguntar:

Per què? _____

3.8. En una escala d'1 a 10, en què 1 és totalment insatisfet/a i 10 és totalment satisfet/a, com valors els itineraris per als vianants que recorres quan es desplaces dins del campus?

Totalment insatisfet/a

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Totalment satisfet/a

Observacions. En el cas que la puntuació siga **igual o menor de 5** es passa a la pregunta següent:

3.7.a. Quins són els principals problemes que trobes quan et desplaces dins del campus?

Resposta múltiple (màxim tres):

- Barreres arquitectòniques que impedeixen el trànsit (murs, tanques, etc.)
- Obstacles en l'itinerari (papereres, fanals, etc.)
- Vehicles mal estacionats.
- Paviment en mal estat.
- Vorerres estretes
- Vorerres brutes

- Inseguretat davant d'agressions o robatoris
- Inseguretat davant del trànsit ciclista i/o els patins
- Inseguretat davant del trànsit rodat motoritzat (cotxes, motos, etc.)
- Il·luminació insuficient
- Il·luminació molesta i/o enlluernadora
- No trobe cap problema
- Altres: _____

3.9. *Quin és el transport principal que utilitzes per a anar des del campus/al campus? Selecciona el transport que utilitzes durant la major part del trajecte al campus/des del campus.*

- A peu durant tot el recorregut (*anar a bloc 4*)
- Bicicleta (*anar a bloc 5*)
- Patí/patins/monopatí (*anar a bloc 5*)
- Autobús urbà (*anar a bloc 6*)
- Autobús interurbà (*anar a bloc 6*)
- Metro (*anar a bloc 6*)
- Tramvia (*anar a bloc 6*)
- Tren (*anar a bloc 6*)
- Moto (*anar a bloc 7*)
- Cotxe (*anar a bloc 7*)
- Taxi i VTC (Uber, Cabify o altres) (*anar a bloc 7*)

Observacions. Abans de passar als blocs per mode, preguntar:

3.10. *En un mateix trajecte sols combinar aquest transport principal amb uns altres en el trajecte des del campus/al campus?*

- Sí
- No

Observacions. En cas de contestar sí:

3.8.a. *Quin o quins són els que combines habitualment? Resposta múltiple:*

- A peu
- Bicicleta
- Patí/patins/monopatí
- Autobús urbà
- Autobús interurbà
- Metro
- Tramvia
- Tren
- Moto
- Cotxe
- Taxi i VTC (Uber, Cabify o altres)

4. BLOC 4 – MOBILITAT PER ALS VIANANTS

4.1. Per què elegeixes anar a peu? Resposta múltiple (màxim tres):

- ☐ Rapidesa
- ☐ Salut
- ☐ Gaudi
- ☐ Comoditat
- ☐ Estalvi econòmic
- ☐ Molt de temps del trajecte en transport públic
- ☐ Falta de serveis de transport públic per a fer aquest desplaçament
- ☐ No dispose de vehicle (cotxe, bici, patí) per a fer aquest desplaçament
- ☐ Dificultat per a aparcar vehicles (cotxe, bici, patí)
- ☐ No tinc permís de conduir
- ☐ Altres: _____

4.2. Quins són els principals problemes que trobes en els teus trajectes a peu al campus/des del campus? Resposta múltiple (màxim tres):

- ☐ Barreres arquitectòniques que impedeixen passar (murs, tanques, etc.)
- ☐ Obstacles en l'itinerari (papereres, fanals, etc.)
- ☐ Vehicles mal estacionats
- ☐ Paviment en mal estat
- ☐ Vorerres estretes
- ☐ Vorerres brutes
- ☐ Inseguretat davant d'agressions o robatoris
- ☐ Inseguretat davant del trànsit ciclista i/o patins
- ☐ Inseguretat davant del trànsit rodat motoritzat (cotxes, motos, etc.)
- ☐ Il·luminació insuficient
- ☐ Il·luminació molesta i/o enlluernadora
- ☐ No trobe cap problema
- ☐ Altres: _____

4.3. En una escala d'1 a 10, en què 1 és totalment insatisfet/a i 10 és totalment satisfet/a, com valors el trajecte per a vianants que fas en els teus desplaçaments a peu al campus/des del campus?

Totalment insatisfet/a

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Totalment satisfet/a

4.4. De les circumstàncies hipotètiques següents, indica quines t'animarien o quines no a deixar de venir caminant al campus:

	SÍ	NO
--	----	----

Viure més lluny del campus	☐	☐
Tenir més lluny del campus els llocs on vaig habitualment per motius de cures d'altres persones (per exemple, escoles infantils, centres de salut, centres d'oci, etc.)	☐	☐
Baixada de preus dels serveis de transport públic	☐	☐
Major freqüència dels serveis de transport públic	☐	☐
Millora de la connexió dels transports públics entre la meua casa i el campus	☐	☐
Tenir disponibilitat d'un cotxe o moto pròpia	☐	☐
Un sistema de la UV per a compartir cotxe entre els membres de la comunitat universitària	☐	☐
Creació o augment del nombre de punts de recàrrega de vehicles elèctrics al campus	☐	☐
Augment de les places d'aparcament per a cotxes/motos	☐	☐

5. BLOC 5 – MOBILITAT CICLISTA/PATÍ/MONOPATÍ/PATINS/VMP

“Un vehicle de mobilitat personal, també denominat VMP, és tot vehicle d’una o més rodes amb capacitat per a una sola persona i propulsat exclusivament per un motor elèctric que pot arribar a una velocitat entre 6 i 25 km/h.”

5.1. Quina de les categories següents s’ajusta més al vehicle que sols utilitzar en els teus desplaçaments al campus/des del campus?

- ☐ És un vehicle propi
- ☐ És un vehicle de Mibisi
- ☐ És un vehicle de Valenbisi
- ☐ És un vehicle de lloguer d’una empresa privada

5.2. Quant de temps sols anar en bicicleta, patí o VMP quan et desplaces al campus/des del campus?

- ☐ Menys de 10 minuts
- ☐ 10-20 minuts
- ☐ 20-30 minuts
- ☐ 30-40 minuts
- ☐ Més de 40 minuts

5.3. En arribar al campus, on sols aparcar la bicicleta, el patí o el VMP?

- ☐ En un aparcabicis del campus
- ☐ En un aparcabicis de fora del campus
- ☐ En una estació de Mibisi/Valenbisi
- ☐ Al carrer/vorera

5.4. *Per què elegeixes anar en bicicleta, patí o VMP? Resposta múltiple (màxim tres)*

- Rapidesa
- Salut
- Gaudi
- Comoditat
- Estalvi econòmic
- Molt de temps de viatge en transport públic
- Falta de serveis de transport públic per a fer aquest desplaçament
- No dispose de cotxe/moto
- Dificultat per a aparcar el cotxe
- No tinc permís de conduir
- Altres: _____

5.5. *Quins són els principals problemes que trobes en els teus desplaçament en bicicleta, patí o VMP al campus/des del campus? Resposta múltiple (màxim tres)*

- Barreres arquitectòniques que impedeixen el trànsit (murs, tanques, etc.)
- Obstacles en el carril bici (papereres, fanals, etc.)
- Mal estat de conservació del carril bici
- Mala senyalització del carril bici o interseccions
- Estrenyiment del carril bici
- Problemes de convivència/seguretat viària amb vianants
- Vehicles mal estacionats
- Inseguretat davant d'agressions o robatoris
- Inseguretat davant del trànsit rodat motoritzat (cotxes, motos, etc.)
- Il·luminació insuficient
- Il·luminació molesta i/o enlluernadora
- No he trobat cap problema
- Altres: _____

5.6. *Sols trobar places d'aparcament disponibles prop del teu centre d'estudi/treball al campus?*

- Habitualment
- A vegades
- Rarament

5.7. *De la llista següent marca les característiques dels aparcabicis que hi ha al teu campus. Resposta múltiple (màxim tres):*

- Són insuficients
- Estan mal situats
- Estan deteriorats

- Són insegurs davant de robatoris
- Poden danyar la bicicleta, el patí o el VMP
- Són adequats

Observacions. Només per als qui hagen contestat “De Mibisi” o “De Valenbisi” en la pregunta 5.1.

5.8. *Quins són els principals problemes que has observat en els teus desplaçaments al campus/des del campus en usar els sistemes públics de préstec de bicicletes? Resposta múltiple (màxim tres):*

- Falta d'estacions de bicicleta pròximes a la meua casa
- Poca disponibilitat de bicicletes en les estacions
- Poca disponibilitat de places d'aparcament en les estacions
- Les bicicletes són incòmodes i/o poc pràctiques
- El temps màxim d'ús permès és insuficient per al meu desplaçament
- El preu del servei és molt elevat
- No he trobat cap problema
- Altres: _____

5.9. *En una escala d'1 a 10, en què 1 és totalment insatisfet/a i 10 és totalment satisfet/a, com valores la infraestructura ciclista (xarxa de carrils bici, aparcaments, senyalització, etc.) que utilitzes en els teus trajectes al campus/des del campus?*

Totalment insatisfet/a

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Totalment satisfet/a

5.10. *De les següents circumstàncies hipotètiques indica quines t'animarien o quines no a deixar de venir en bicicleta, patí o VMP al campus:*

	SÍ	NO
Viure més prop del campus	☐	☐
Tenir més prop del campus els llocs habituals on vaig per motius de cures a altres persones (per exemple, escoles infantils, centres de salut, centres d'oci, etc.)	☐	☐
Baixada de preus dels serveis de transport públic	☐	☐
Major freqüència dels serveis transport públic	☐	☐
Millora de les connexions dels transports públics entre la meua casa i el campus	☐	☐
Tenir disponibilitat d'un cotxe o moto pròpia	☐	☐
Un sistema de la UV per a compartir cotxe entre els membres de comunitat universitària	☐	☐
Creació o augment del nombre dels punts de recàrrega de vehicles elèctrics al campus	☐	☐

Augment de les places d'aparcament per a cotxes/motos	☐	☐
---	-----------------------	-----------------------

6. BLOC 6 – MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

6.1. Servei utilitzat per submode

Observacions. Si s'ha contestat "Autobús urbà":

6.1.a. Quina línia d'autobús urbà sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del 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
- ☐ Altre: _____
- ☐

Observacions. Si s'ha contestat "Autobús interurbà":

6.1.b. Quina línia d'autobús interurbà sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del campus?: _____

Observacions. Si s'ha contestat "Tramvia":

6.1.c. Quina línia de tramvia sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del campus?:

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

Observacions: Si s'ha contestat "Metro":

6.1.d. Quina línia de metro sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del campus?:

- Línia 3 Rafelbunyol - Aeroport
- Línia 5 Marítim - Aeroport
- Línia 7 Marítim - TorrentAVINGUDA
- Línia 9 Alborià Peris Aragó - Riba-roja de Túria

Observacions. Si s'ha contestat "Tren":

6.1.e. Quina línia de tren sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del campus?:

- Línia C5 de Rodalies
- Línia C6 de Rodalies
- Tren regional-mitjana distància

6.2. Quant de temps sols passar en el transport públic quan vas al campus/des del campus?:

- Menys de 10 minuts
- 10-20 minuts
- 20-30 minuts
- 30-40 minuts
- Més de 40 minuts

6.3. Quin títol de transport sols utilitzar per a anar en transport públic al campus/des del campus?

- Bitllet senzill d'un viatge
- Bo de deu viatges (només per a metro/tramvia)
- Bo de deu viatges (només per a autobusos)
- SUMA 10
- Abonament EMT Jove
- Abonament Metro
- Suma mensual
- Suma mensual jove
- Títol TuiN

- Targeta Mòbilis
- Un altre: _____

6.4. Com valors el preu del servei de transport públic d'aquests trajectes al campus/des del campus?

- Baix
- Bo
- Alt

6.5. Per què has elegit anar en transport públic? Resposta múltiple (màxim tres)

- Rapidesa
- Gaudi
- Comoditat
- Estalvi econòmic
- Dificultat per a aparcar el cotxe/moto
- No tinc cotxe/moto
- No tinc carnet
- Altres: _____

6.6. Valora els següents aspectes del servei que sols utilitzar en els teus desplaçaments en transport públic als campus/des del campus:

	Molt negatiu	Quelcom negatiu	Neutre	Quelcom positiu	Molt positiu
Puntualitat	☐	☐	☐	☐	☐
Horari	☐	☐	☐	☐	☐
Freqüència	☐	☐	☐	☐	☐
Durada del viatge	☐	☐	☐	☐	☐
Estat del vehicle	☐	☐	☐	☐	☐

6.7. Com és la línia de transport públic que utilitzes en els teus desplaçaments als campus/des del campus quant a la quantitat de gent amb què la sols compartir?

- Gens massificada
- Una mica massificada
- Molt massificada

6.8. En una escala d'1 a 10, en què 1 és totalment insatisfet/a i 10 és totalment satisfet/a, com valors el servei de transport que utilitzes en els teus trajectes al campus/des del campus?

Totalment insatisfet/a

Totalment satisfet/a

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

6.9. De les següents circumstàncies hipotètiques indica quines t'animarien o quines no a deixar d'anar al campus en transport públic:

	SÍ	NO
Viure més prop del campus	☐	☐
Tenir més prop del campus els llocs habituals on vaig per motius de cures a altres persones (per exemple, escoles infantils, centres de salut, centres d'oci, etc.)	☐	☐
Baixada de preus de Mibisi/Valenbisi	☐	☐
Augment del nombre d'estacions i places d'aparcament de Mibisi/Valenbisi	☐	☐
Més aparcaments segurs per a bicicletes	☐	☐
Més carrils bici segregats i segurs	☐	☐
Tenir disponibilitat d'una bici o patí propi	☐	☐
Tenir disponibilitat d'un cotxe o moto pròpia	☐	☐
Un sistema de la UV per a compartir cotxe entre els membres de la comunitat universitària	☐	☐
Creació o augment del nombre de punts de recàrrega de vehicles elèctrics al campus	☐	☐
Augment de les places d'aparcament per a cotxes/motos	☐	☐

7. BLOC 7 – MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

7.1. Quin tipus de vehicle sols utilitzar en els teus trajectes al campus/des del campus?

- ☐ Vehicle de gasolina
- ☐ Vehicle de gasoil/dièsel
- ☐ Vehicle elèctric
- ☐ Vehicle híbrid
- ☐ No ho sé

7.2. Sols viatjar com:

- ☐ Conductor
- ☐ Acompanyant

7.3. Quina de les categories següents s'ajusta més al vehicle que sols utilitzar?

- ☐ És el meu vehicle particular
- ☐ És un vehicle de lloguer d'una empresa privada
- ☐ És un taxi/VTC

Observacions. Si es contesta "És un taxi/VTC", continuar fins a la pregunta 7.6. (inclusivament) i acabar el bloc.

7.4. *Quant sol durar aquest desplaçament?*

- ☐ Menys de 10 minuts
- ☐ 10-20 minuts
- ☐ 20-30 minuts
- ☐ 30-40 minuts
- ☐ Més de 40 minuts

7.5. *Per què elegeixes anar en vehicle privat? Resposta múltiple (màxim tres)*

- ☐ Rapidesa
- ☐ Gaudi
- ☐ Comoditat
- ☐ Estalvi econòmic
- ☐ Falta de serveis de transport públic per al desplaçament
- ☐ Molt de temps en el trajecte en altres formes de transport
- ☐ Facilitat d'aparcament
- ☐ Necessitat de combinar amb altres activitats
- ☐ Altres: _____

7.6. *Quines dificultats o molèsties tens en els trajectes en vehicle privat? Resposta múltiple (màxim tres)*

- ☐ Embossos habituals a l'entrada i/o l'eixida del campus
- ☐ Embossos ocasionals a l'entrada i/o l'eixida del campus
- ☐ Dificultat per a trobar aparcament
- ☐ Inseguretat en zones habilitades per a aparcament
- ☐ Encariment del combustible o de l'electricitat
- ☐ Encariment de les reparacions i/o manteniment del cotxe
- ☐ Ansietat, estrès o temor de tenir accidents
- ☐ Altres: _____

7.7. *On sols aparcar el vehicle que utilitzes quan arribes al campus?*

- ☐ En un carrer dins del campus
- ☐ En un carrer pròxim al campus
- ☐ En un aparcament dins del campus
- ☐ En un aparcament pròxim al campus
- ☐ En una plaça reservada en un aparcament del campus
- ☐ En una plaça privada d'un aparcament pròxim al campus

7.8. *Sols compartir el vehicle amb altres que treballen o estudien al campus?*

- ☐ Sí

Observacions. Si la resposta és sí, preguntar:

- Quin és en aquests casos l'ocupació del vehicle?
 - Dues persones
 - Tres persones
 - Quatre persones
 - Cinc o més persones

o No

Observacions. Si la resposta és no, preguntar:

- Per què?
 - Perquè no conec ningú que visca prop de mi
 - Perquè no conec ningú amb el mateix horari que jo
 - Perquè he de portar uns altres a uns altres llocs abans o després
 - Perquè tinc horaris imprevisibles
 - Per inseguretat/desconfiança
 - Per comoditat
 - Altres: _____

7.9. En una escala d'1 a 10, en què 1 és totalment insatisfet/a i 10 és totalment satisfet/a, com valors el servei de transport que utilitzes en els trajectes al campus/des del campus?

Totalment insatisfet/a

1

2

3

4

5

6

7

Totalment satisfet/a

8

9

10

7.10. De les següents circumstàncies hipotètiques indica quines t'animarien o quines no a deixar de venir en cotxe o moto al campus:

	SÍ	NO
Viure més prop del campus	☐	☐
Tenir més prop del campus els llocs habituals on vaig per motius de cures a altres persones (per exemple escoles infantils, centres de salut, centres d'oci, etc.)	☐	☐
Baixada de preus de Mibisi/Valenbisi	☐	☐
Augment del nombre d'estacions i places d'aparcament de Mibisi/Valenbisi	☐	☐
Més aparcaments segurs per a bicicletes	☐	☐
Més carrils bici segregats i segurs	☐	☐
Baixada de preus dels serveis de transport públic	☐	☐
Major freqüència dels serveis transport públic	☐	☐
Millora de les connexions dels transports públics entre la meua casa i el campus	☐	☐

7.11. Com a usuari habitual d'un vehicle privat, quin és el teu grau d'interès per la millora de les modalitats de transport següents?

	Gens d'interès	Un poc d'interès	Bastant interès	Molt d'interès
Un sistema de la UV per a compartir un cotxe entre els membres de la comunitat universitària	☐	☐	☐	☐
Creació o augment del nombre de punts de recàrrega de vehicles elèctrics al campus	☐	☐	☐	☐
Augment de les places d'aparcament per a cotxes/motos	☐	☐	☐	☐

L'enquesta ha conclòs.

Moltes gràcies per la teua participació i pel temps dedicat.

3. Caracterització territorial i demogràfica

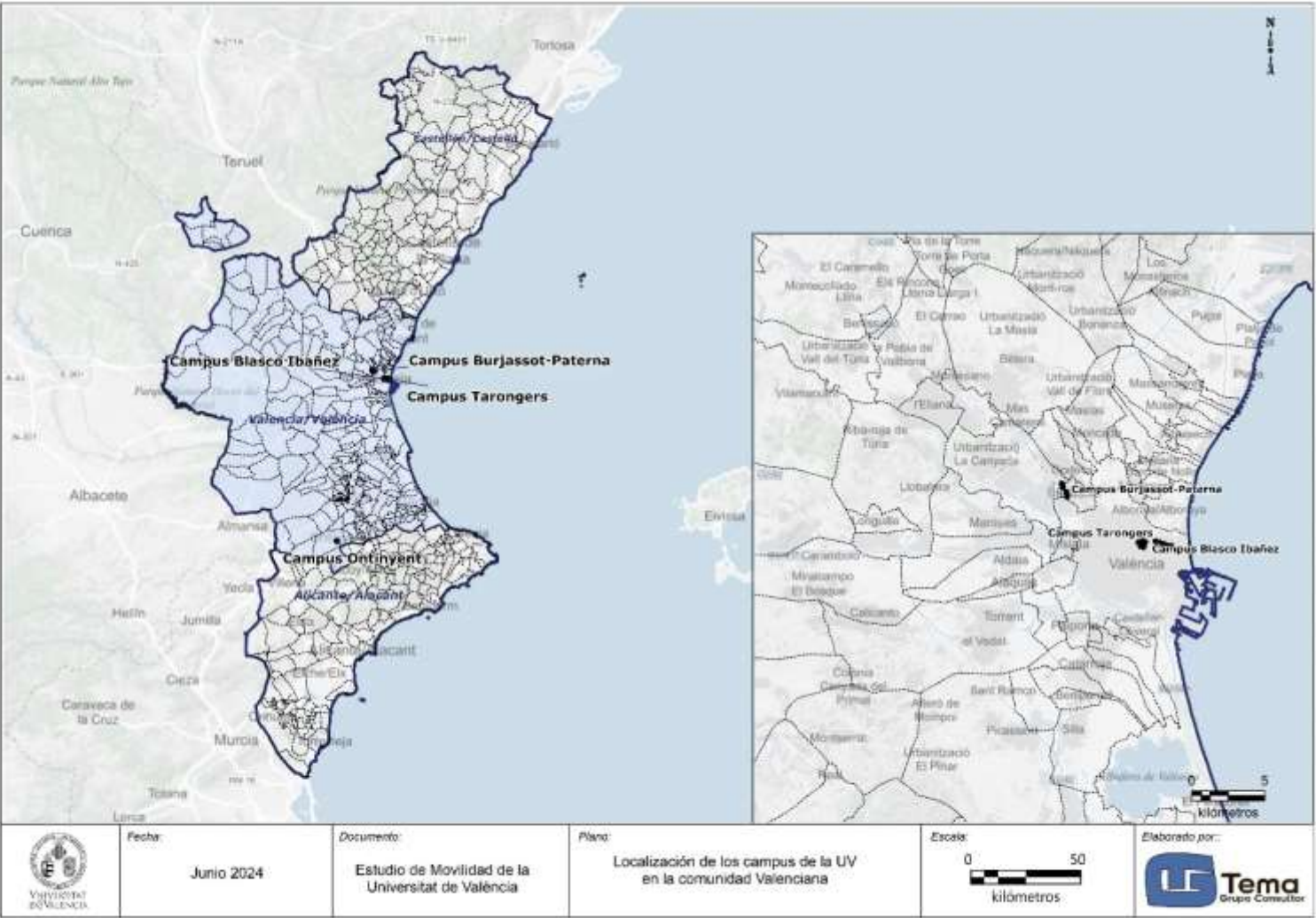
Seguidament s'exposa sobre els apartats corresponents l'anàlisi socioeconòmica, territorial i urbanística dels campus de la Universitat de València, per a la qual s'han tingut en consideració les característiques particulars com a factors condicionants del sistema de mobilitat, donada la relació directa que existeix entre població, territori i mobilitat.

3.1 Àmbit d'estudi

La caracterització de l'àmbit de l'àrea metropolitana de València i d'Ontinyent s'emmarca en una anàlisi detallada que permet entendre les dinàmiques urbanes, socials, econòmiques i ambientals d'aquestes dues regions de la Comunitat Valenciana. Aquest estudi és fonamental per a planificar el desenvolupament territorial i millorar la qualitat de vida dels seus habitants.

L'àrea metropolitana de València, la tercera d'Espanya per grandària, es caracteritza per la seua elevada densitat de població i la seua influència com a motor econòmic i cultural de la Comunitat Valenciana. Amb una població que supera els milió i mig d'habitants, aquesta àrea inclou no sols la ciutat de València, sinó també nombrosos municipis limítrofs que conformen un teixit urbà interconnectat. L'economia de l'àrea se sustenta en diversos sectors, entre els quals destaquen el de turisme, el de comerç, el de la indústria i el de la logística, que aprofiten la seua estratègica situació en la costa mediterrània i el seu port, un dels més importants d'Europa. La infraestructura de transport està molt desenvolupada, amb una extensa xarxa de carreteres, ferrocarrils i un aeroport internacional que faciliten la mobilitat i el comerç.

Ontinyent, per la seua banda, és una ciutat de la comarca de la Vall d'Albaida, a l'interior de la Comunitat Valenciana. Encara que molt més petita que València, Ontinyent es distingeix per la seua rica història, el seu patrimoni cultural i la seua indústria tèxtil, que ha estat tradicionalment la columna vertebral de la seua economia. Amb una població al voltant de trenta-cinc mil habitants, Ontinyent combina el seu llegat històric amb un entorn natural privilegiat, envoltat de muntanyes i espais verds que són índexs d'una alta qualitat de vida. La ciutat també ha experimentat un desenvolupament significatiu quant a infraestructures i serveis i s'ha consolidat com un centre neuràlgic de la comarca.

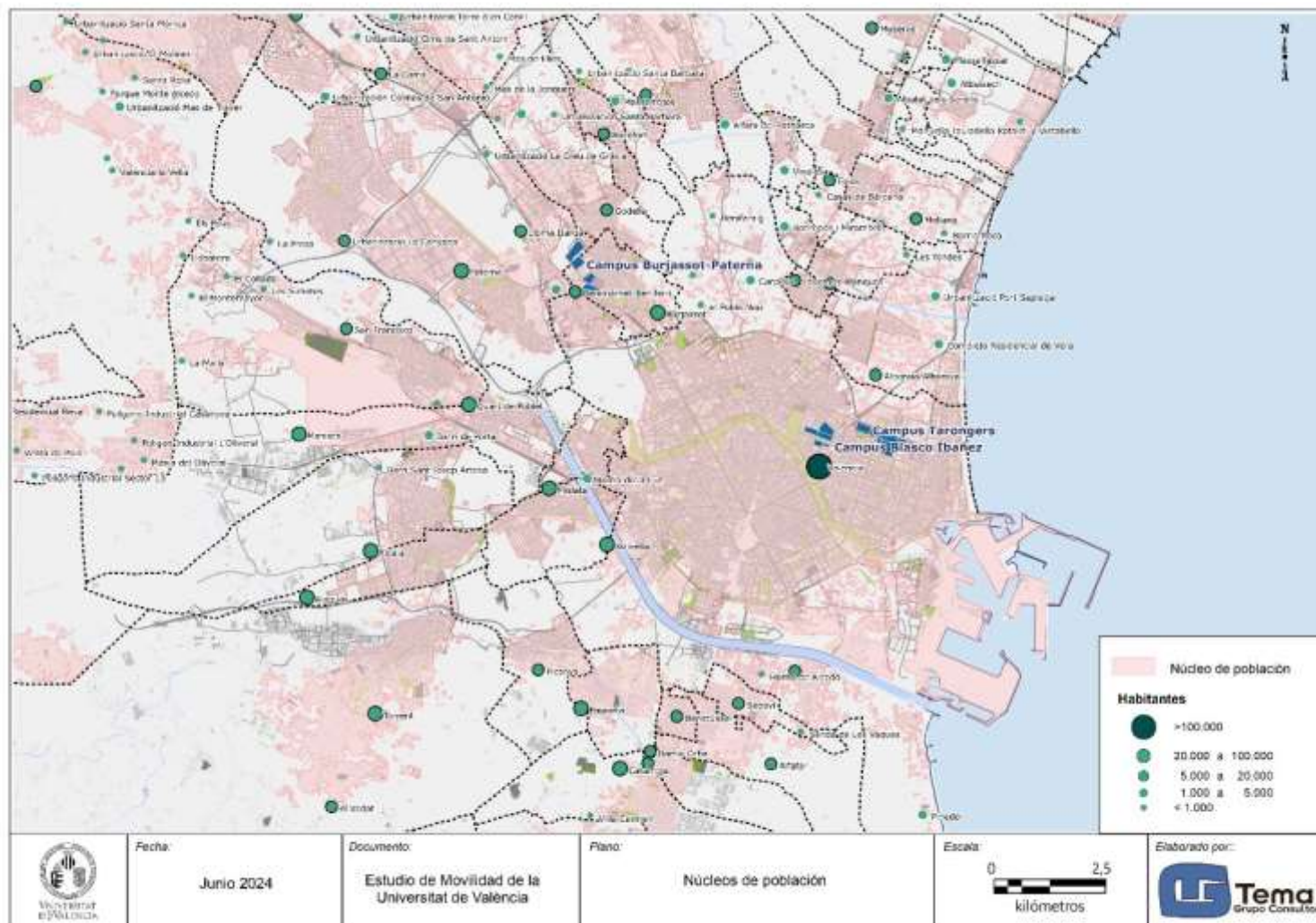


L'àrea metropolitana de València, situada com a capçalera de la regió, és un exemple significatiu d'urbanització i desenvolupament en la Comunitat Valenciana. València, la ciutat principal i més gran, no sols és el centre administratiu i econòmic, sinó també el nucli d'una extensa xarxa de municipis que formen una àrea densament poblada.

València destaca per la seua alta densitat de població, amb més de cent mil habitants en el seu nucli central. Al voltant de la ciutat s'estenen nombrosos municipis que, encara que més petits, contribueixen significativament a la població total de l'àrea metropolitana. Municipis com Mislata, Burjassot i Torrent compten amb poblacions que oscil·len entre vint-mil i cent mil habitants i creen una xarxa urbana interconnectada que es beneficia de les infraestructures i els serveis de la ciutat principal.

El desenvolupament d'aquesta regió no es limita a la ciutat de València. Els municipis perifèrics, encara que amb poblacions menors, entre mil i vint-mil habitants, són essencials per a l'estructura metropolitana. Aquests nuclis, en estar ben connectats mitjançant una xarxa de transport eficaç, faciliten la mobilitat de persones i béns, contribueixen a la cohesió de l'àrea metropolitana i permeten que hi haja un flux constant cap a la ciutat central i des d'aquesta.

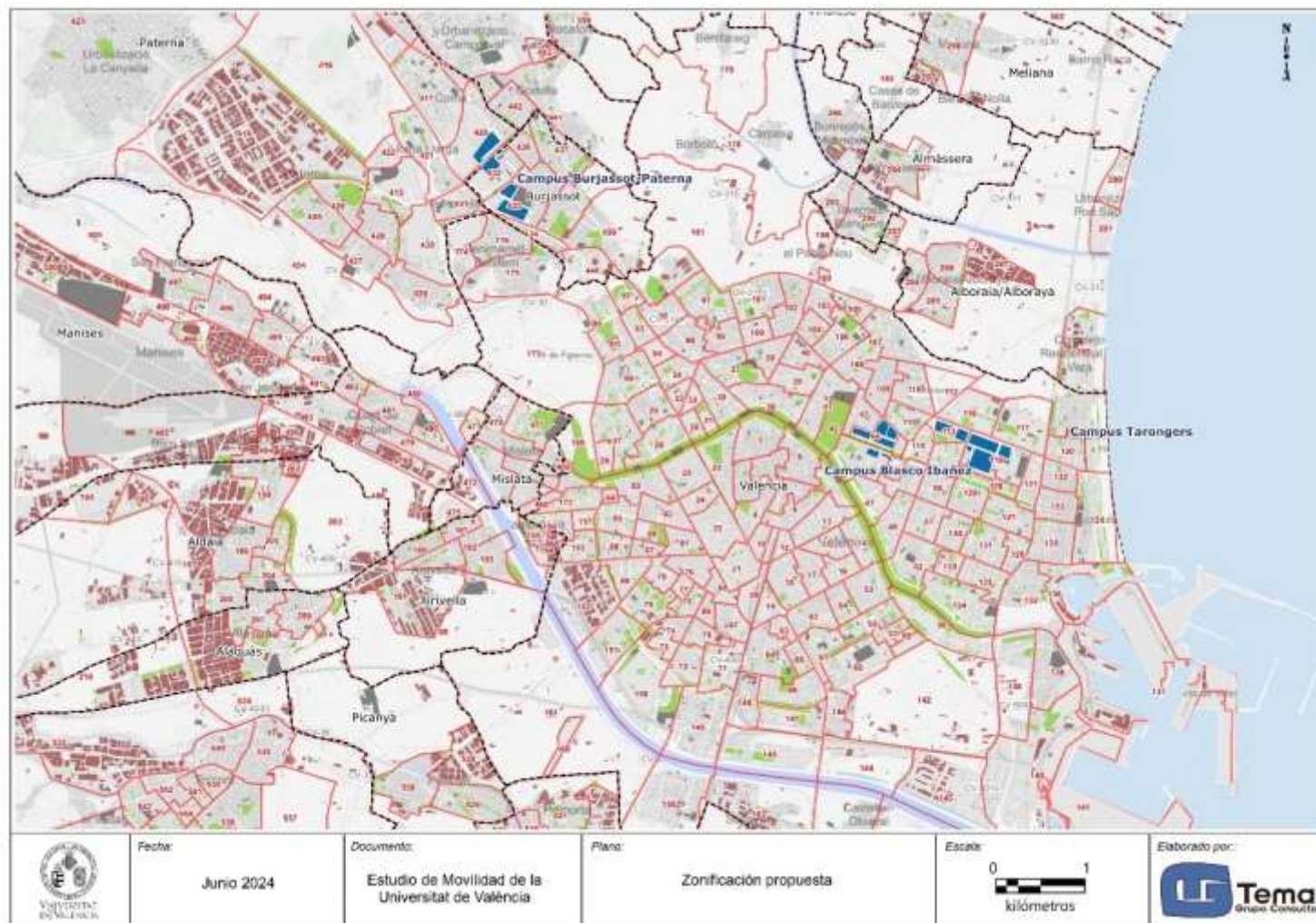
Aquesta configuració urbana, amb València com a centre neuràlgic envoltat de nuclis de menor grandària, però igualment importants, configura una urbs de considerable grandària. La proximitat d'aquests municipis i la seua interdependència amb València potencien un entorn metropolità dinàmic i robust. La densitat i la distribució de població reflecteixen una regió que, encara que diversa en grandària i característiques dels seus municipis, té una vida integrada que potencia el desenvolupament econòmic, social i cultural de tota l'àrea metropolitana.

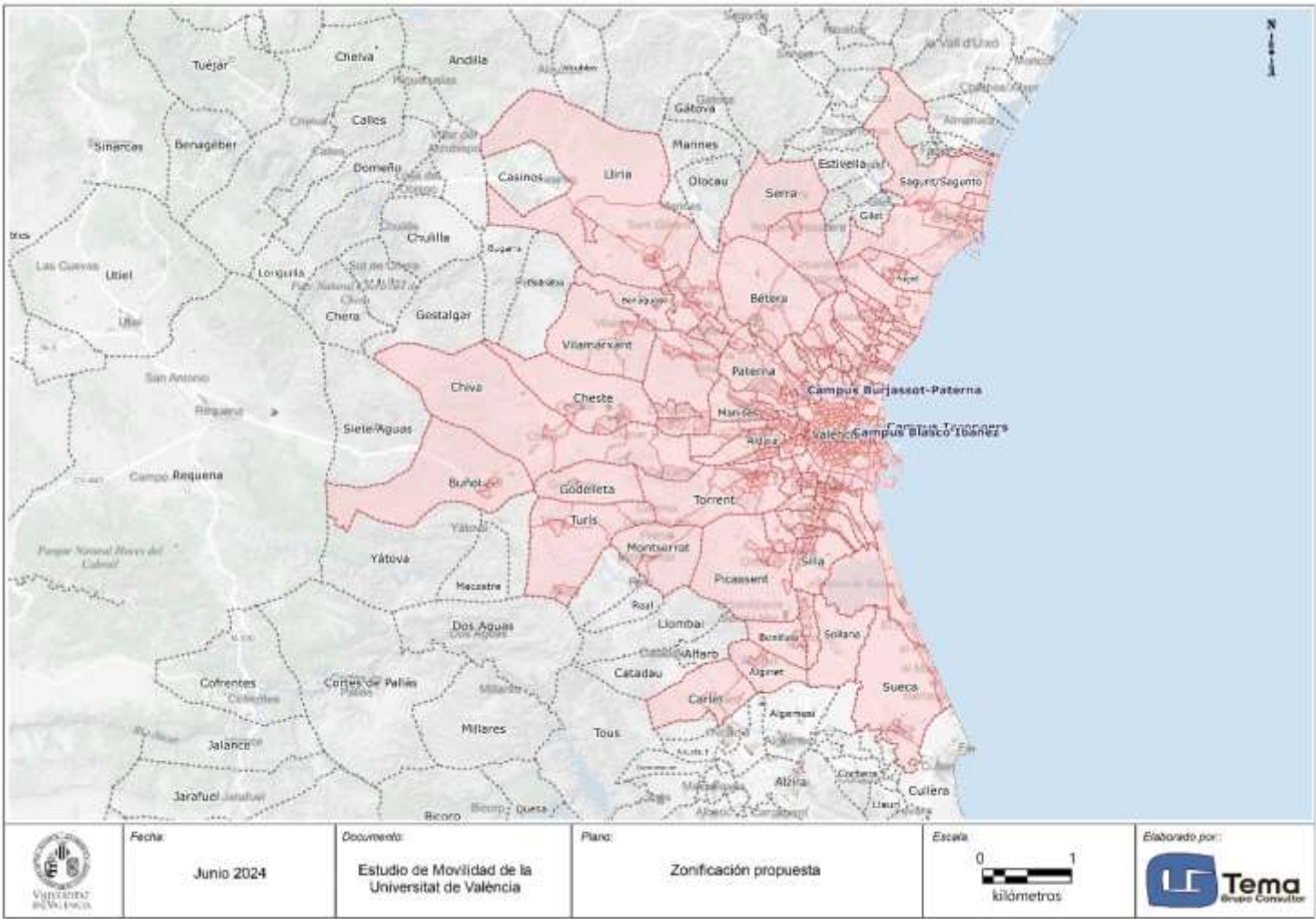


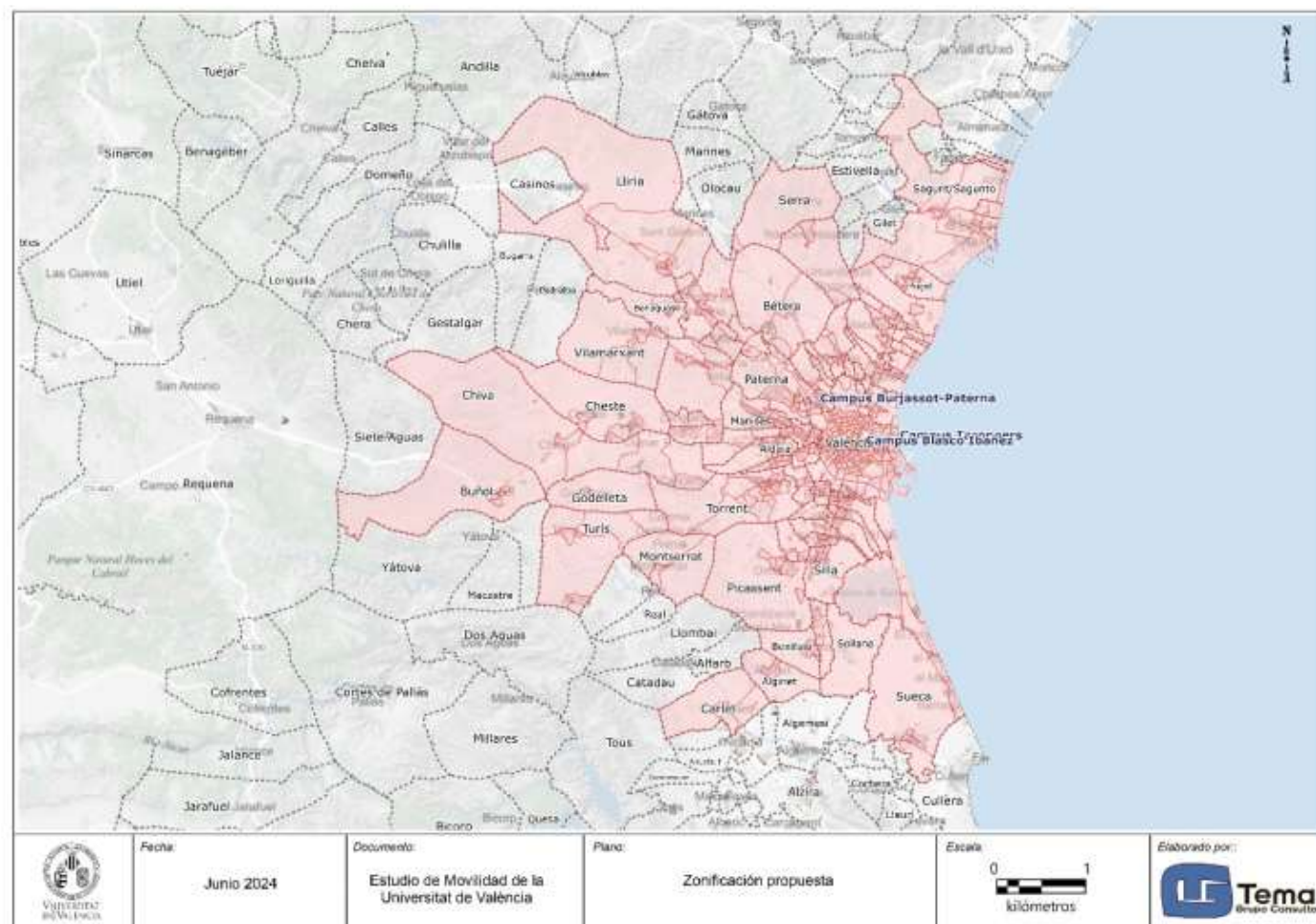
Per comprendre millor les dinàmiques de mobilitat i les característiques dels estudiants universitaris de la ciutat de València hem fet un estudi basat en enquestes detallades. Aquesta anàlisi permetrà identificar patrons de desplaçament i necessitats específiques dels estudiants i contribuir així a la millora dels serveis i la planificació urbana en l'àrea metropolitana de València.

L'enfocament metodològic de l'estudi inclou la recollida de dades a través d'enquestes que es passen als estudiants universitaris de la Universitat de València. S'ha sol·licitat als enquestats que donen el seu codi postal de residència. Aquesta dada és crucial, ja que permet fer una anàlisi espacial dels resultats i facilita la visualització de patrons de mobilitat i concentració d'estudiants en diferents àrees de la ciutat i els seus voltants.

El mapa adjunt, amb el nom de *zonificació proposada*, dona una base per a l'avaluació espacial de les dades recollides. La zonificació del mapa permet identificar diferents àrees i les densitats de població corresponents, així com la distribució d'infraestructures clau com els campus universitaris i les àrees residencials, a escala tant de la ciutat com regional provincial i comunitària.







3.2 La UV i els seus campus

La Universitat de València s'organitza en quatre campus universitaris distribuïts per la ciutat, l'àrea metropolitana i la província de València. Aquest caràcter supracomarcal implica que la localització i la xarxa urbana-territorial característica de cada campus siga un element definitori del sistema de mobilitat corresponent. Les principals localitzacions d'aquesta institució educativa són el campus dels Tarongers (escala urbana), el campus de Blasco Ibáñez (escala urbana), el campus de Burjassot-Paterna-Parc Científic (escala metropolitana) i el campus d'Ontinyent (escala suprametropolitana o regional). Addicionalment, existeixen alguns centres en llocs que estan fora d'aquests campus, com el Centre de Màsters de Secundària (València). Aquests no es tindran en compte en l'estudi en tenir un caràcter minoritari en la comunitat educativa de la institució, que queda àmpliament representada en l'estudi dels citats quatre campus universitaris. En els seus més de cinc segles d'història, la UV ha anat desenvolupant-se en paral·lel amb el creixement urbà i s'ha integrat així en la seua trama urbana a mesura que aquesta s'expandia pel territori.

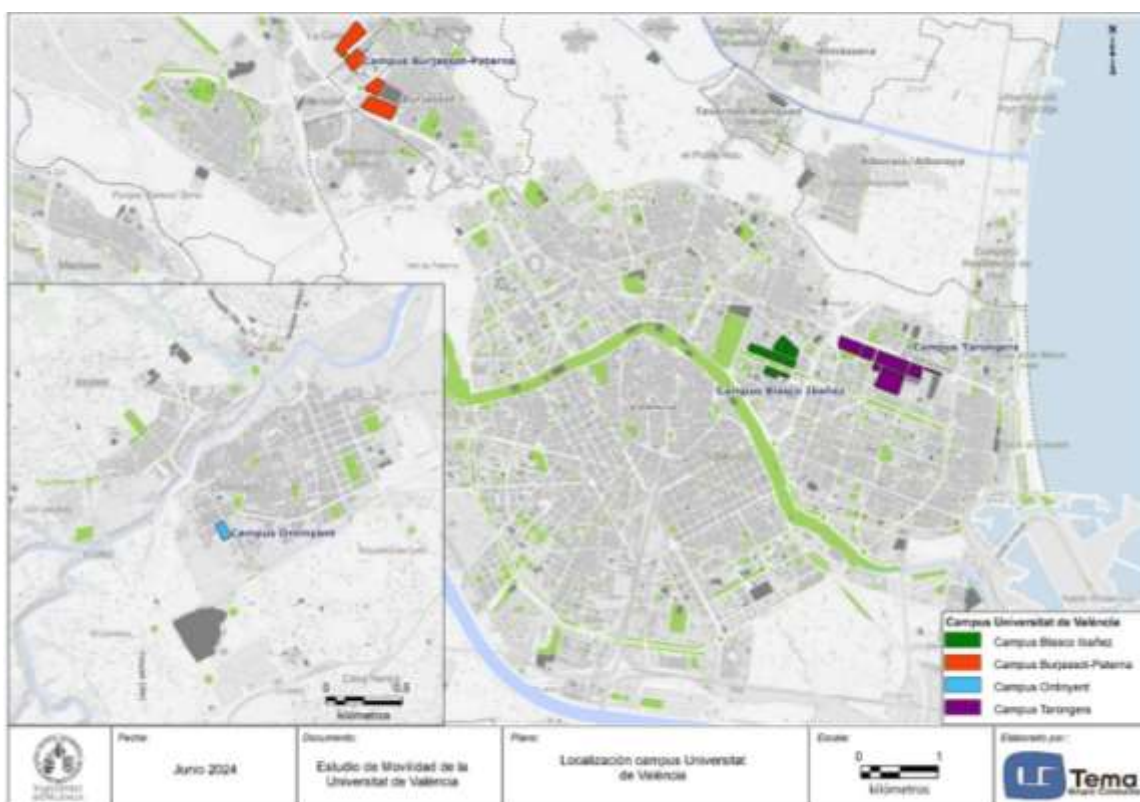


Figura 1. Localització dels campus universitaris. Font: elaboració pròpia.

Per l'ocupació del sòl i, per tant, les instal·lacions que alberguen destaquen fonamentalment les localitzacions urbanes i metropolitanes, és a dir, els campus de Tarongers, Blasco Ibáñez i Burjassot-Paterna-Parc Científic. Aquests tres complexos representen el 85% de la superfície total de la

Universitat. El pes d'aquests tres campus, com es mostra a continuació, es veu en el repartiment demogràfic de la comunitat universitària.

CAMPUS	Superfície construïda (m²)	Superfície útil (m²)
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
Altres Campus	51.003	39.892
TOTAL	708.228	588.924

Taula 6. Superfícies construïdes i útils per campus de la UV. Font: UV.

En conjunt, la UV va aplegar, d'acord amb les dades del curs acadèmic 2022-2023, un total de **57.750 persones**, distribuïdes de forma desigual, tant territorialment (entre els campus de Blasco Ibáñez i de Tarongers prop del 80%), com per grups (solament els estudiants de grau representen el 85% de la comunitat universitària).

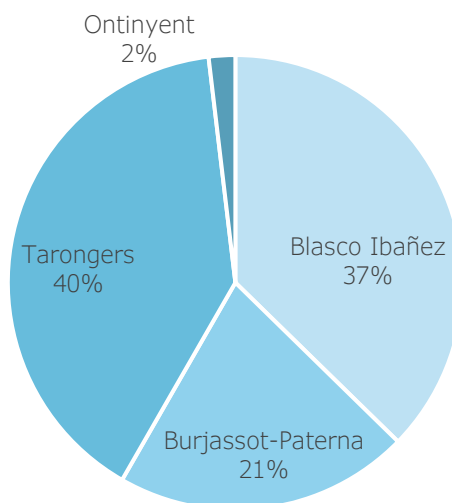


Figura 2. Repartiment de la comunitat universitària per campus. Font: Universitat de València.

A continuació s'exposen detalladament les característiques dels quatre campus universitaris: ordenació, estructura espacial i distribució d'edificis i infraestructures que acullen, i una breu anàlisi dels condicionants de mobilitat de l'entorn més pròxim.

3.2.1. Campus dels Tarongers

El campus dels Tarongers està en la zona nord de la ciutat de València, concretament al barri de La Carrasca, al districte d'Algirós, entre les avingudes de Ramón Llull i de Tarongers.

Des de la seua inauguració en 1995 ha anat ampliant les seues instal·lacions, des de l'inicial aulari fins a albergar una àmplia oferta d'estudis de grau i postgrau integrats en les Facultats de Dret, Economia, Ciències Socials i Magisteri.



Figura 3. Localització del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A més de les facultats esmentades, existeixen altres edificis i instal·lacions, com la Biblioteca de Ciències Socials Gregori Maïans, el Servei d'Esports, l'Estació de Cogeneració, el Centre d'Idiomes o el Laboratori d'Investigació d'Economia Experimental de la Conducta (LINEEX). Les instal·lacions que hi ha en aquest campus sumen una superfície útil total de prop de 170.000 metres quadrats. En el repartiment d'aquesta superfície el vehicle privat i el trànsit rodat obliguen a posar quasi un 40% del sòl a la seua disposició per a la circulació (25,8%) i l'aparcament (13,4%).

USOS DE L'ESPAI	SUPERFÍCIE ÚTIL	
	m ²	%
Administració	13.950	8,5%
Aparcament	22.182	13,4%
Assistencial	62	0,0%
Associacionisme	543	0,3%

USOS DE L'ESPAI	SUPERFÍCIE ÚTIL	
	m ²	%
Biblioteca i documentació	7.012	4,2%
Circulació-viari	42.513	25,8%
Cultural	1.456	0,9%
Direcció	968	0,6%
Docència	29.087	17,6%
Esportiu	1.130	0,7%
Estudi	5.743	3,5%
Indefinit	-	-
Instal·lacions	21.240	12,9%
Investigació	823	0,5%
Residencial	-	-
Restauració	2.787	1,7%
Seminaris	39	0,0%
Serveis	191	0,1%
Tutoria	15.288	9,3%
Total	165.015	100%

Taula 7. Taula 7. Usos cde l'espai al campus de Tarongers. Font: UV.

A partir de l'any 2024 es duran a terme obres de millora en les instal·lacions universitàries, inclosos l'enjardinament d'espais públics i un nou aulari. Cal destacar la implicació de la comunitat universitària en el procés de concurs per a l'elecció del projecte d'enjardinament, en què la proposta *Trencant en verd* va ser la seleccionada.



Figura 4. Representació il·lustrativa de la proposta Trencant en verd. Font: Universitat de València.

En relació amb la connectivitat viària del campus, les avingudes de Ramon Llull, Tarongers i Catalunya conformen la principal xarxa estructural d'accés al campus, que al seu torn es compon de vies de menor capacitat que estructuren la trama urbana edificada en quadrícula.

Quant a vies de comunicació terrestre de trànsit rodat, el campus enllaça de forma senzilla amb l'autovia V-21.

L'entorn pròxim té un marcat caràcter residencial i de dotació universitària en conuiu amb l'activitat del campus de la Universitat Politècnica de València, que està a l'altre costat de l'avinguda dels Tarongers.

3.2.2. Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez també està en la zona nord de la ciutat de València, als barris de l'Exposició i Ciutat Universitària, al districte del Pla del Reial.

Es tracta del campus més antic de la Universitat de València. És representatiu de la planificació urbanística de finals del segle XIX. En 1908 la institució educativa compra els solars per als primers projectes constructius, encara que no serà fins a 1931 quan s'emprenge amb decisió la urbanització completa d'aquest espai.

Distribuït al llarg de l'avinguda de Blasco Ibáñez, en aquest campus està el Rectorat, els serveis centrals, la Clínica Odontològica Universitària, el Col·legi Major Lluís Vives, la Biblioteca d'Humanitats Joan Reglà, la de Ciències de la Salut Pelegrí Casanova, la de Psicologia i Esport, el Camp d'Esports, les Facultats d'Infermeria i Podologia, Medicina i Odontologia, Geografia i Història, Psicologia, Filosofia i Ciències de l'Educació, Filologia, Traducció i Comunicació, Ciències de l'Activitat Física i l'Esport i Fisioteràpia.



Figura 5. Localització del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Les diferents activitats que es realitzen al campus necessiten prop de 190.000 m². Destaquen els espais per a docència, administració i serveis, però, com ocorre en altres campus, l'espai destinat al trànsit s'acosta al 40% mitjançant un 9,5% de superfície destinada a l'aparcament i un 28,2% a la circulació.

USOS DE L'ESPAI	SUPERFÍCIE ÚTIL	
	m ²	%
Administració	21.640	11,3%
Aparcament	18.160	9,5%
Assistencial	2.386	1,3%
Associacionisme	542	0,3%
Biblioteca i documentació	2.468	1,3%
Circulació-viari	53.853	28,2%
Cultural	2.561	1,3%
Direcció	2.032	1,1%
Docència	28.832	15,1%
Esportiu	6.875	3,6%
Estudi	7.199	3,8%
Indefinit	-	-

Instal·lacions	17.630	9,2%
Investigació	7.738	4,1%
Residencial	-	-
Restauració	2.079	1,1%
Seminaris	292	0,2%
Serveis	418	0,2%
Tutoria	15.988	8,4%
Total	190.693	100%

Taula 8. Usos de l'espai al campus de Blasco Ibáñez. Font: UV.

Per a la **connectivitat viària** del campus, l'homònima avinguda de Blasco Ibáñez és fonamental, ja que es presenta com l'eix vertebrador, encara que destaquen també les avingudes de Catalunya, Aragó i Botànic Cavanilles com a xarxa estructural d'accés. Quant a vies de comunicació terrestre de trànsit rodat, el campus enllaça de forma senzilla amb l'autovia V-21.

L'entorn **pròxim** té un marcat caràcter residencial, però també de dotacions. Destaquen els hospitals, els museus o l'estadi de Mestalla. Compta també amb àmplies reserves de sòl destinades a zones verdes.

3.2.3. Campus de Burjassot-Paterna

El campus de Burjassot-Paterna està en l'àrea oest del municipi de Burjassot, sobre el límit administratiu amb Paterna. Ambdós municipis estan integrats en l'àrea metropolitana de València.

Burjassot està a uns cinc kilòmetres de distància del centre urbà de València. Té un total de 39.702 habitants (INE, 2023).

S'inaugura en 1977 per un augment del nombre d'estudiants i la decisió d'ampliar les instal·lacions universitàries per acollir aquest creixement demogràfic.

Actualment està constituït per diferents zones. Tal com il·lustra la figura següent s'hi poden diferenciar les divisions següents: l'avinguda de Vicent Andrés Estellés (1), l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE) (2) i el Parc Científic (3). Entre els edificis de la zona 1, travessada per l'avinguda de Vicent Andrés Estellés, destaquen les Facultats de Farmàcia i Ciències de l'Alimentació, Ciències Matemàtiques, Ciències Biològiques i Física i Química, així com els instituts científics, les biblioteques, les instal·lacions esportives i altres serveis de la UV.



Figura 6. Campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

La suma del campus i les instal·lacions del Parc Científic de la Universitat supera els 190.000 metres quadrats. Mentre que els terrenys del campus compten amb un 10,3% de sòl destinat a aparcament i un 22,3% al viari, en el cas del Parc Científic l'impacte del trànsit es limita a un 24,7% destinat a la circulació per no comptar amb sòl destinat a aparcament.

USOS DE L'ESPAI	CAMPUS BURJASSOT-PATERNA		PARC CIENTÍFIC	
	m²	%	m²	%
Administració	11.613	7,9%	4.025	8,8%
Aparcament	15.236	10,3%	-	-
Assistencial	66	0,0%	-	-
Associacionisme	168	0,1%	-	-
Biblioteca i documentació	3.934	2,7%	85	0,2%
Circulació-viari	32.924	22,3%	11.299	24,7%
Cultural	1.912	1,3%	735	1,6%
Direcció	386	0,3%	388	0,8%
Docència	27.213	18,4%	459	1,0%
Esportiu	124	0,1%	-	-
Estudi	2.079	1,4%	-	-
Indefinit	-	-	218	0,5%
Instal·lacions	14.213	9,6%	5.081	11,1%
Investigació	21.659	14,7%	22.091	48,4%
Residencial	-	-	78	0,2%
Restauració	2.420	1,6%	389	0,9%

USOS DE L'ESPAI	CAMPUS BURJASSOT-PATERNA		PARC CIENTÍFIC	
	m²	%	m²	%
Seminaris	30	0,0%	90	0,2%
Serveis	333	0,2%	-	-
Tutoria	13.343	9,0%	733	1,6%
Total	147.653	100%	45.671	100%

Taula 9. Usos de l'espai al campus de Burjassot-Paterna-Parc Científic. Font: UV.

Respecte a la **connectivitat viària** destaquen com a infraestructura d'accés a les instal·lacions universitàries les vies urbanes de l'avinguda de Vicent Andrés Estellés, el Camí del Cementeri, l'avinguda de la Universitat, el carrer del Catedràtic Escardino i la carretera de Lliria. A més, el campus està connectat amb les vies interurbanes CV-35 (Autovia del Túria), CV-365, CV-31 i CV-3103.

Els edificis de l'entorn **pròxim** tenen un caràcter dotacional en les parcel·les veïnes dels serveis universitaris, concretament centres educatius (l'IES Federica Montseny, l'IES Vicent Andrés Estellés, el CEIP Fernando de los Ríos i l'E.I. Caperucita Roja), centres esportius (pistes d'atletisme, tenis, bàsquet, piscines, etc.) i el Cementeri Municipal de Burjassot. Existeix també una reserva de sòl d'ús industrial enfront de l'ETSE (2), composta per les empreses A Punt Media i ISTECH Digital. La resta de l'entorn es compon en la major part d'edificis residencials, negocis locals, supermercats, dotacions públiques i/o comunitàries, etc.

3.2.4. Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent està el municipi homònim. Els edificis que componen el campus estan totalment integrats en el nucli urbà d'Ontinyent, municipi del sud de la província de València, en la frontera amb la província d'Alacant, capital de la comarca de la Vall d'Albaida. Està aproximadament a 85 km de distància de la ciutat de València. Té uns 36.194 habitants (INE, 2023).

El campus es crea en el curs 1998-1999 i va ampliant la seua oferta acadèmica en els cursos successius. Actualment ofereix estudis de grau d'administració i direcció d'empreses, magisteri infantil, ciències de l'activitat física i de l'esport, i infermeria, i estudis de màster de psicologia general sanitària. Les instal·lacions del campus ocupen prop de cinc mil metres quadrats.

En relació amb la **connectivitat viària** del campus, l'avinguda del Comte de Torrefiel, a l'est de la parcel·la, és la principal via urbana d'accés als centres de la UV que permet enllaçar amb les vies vertebradores d'Ontinyent i estableix una gran connectivitat amb altres nodes de centralitat de la ciutat. A més, aquesta avinguda desemboca en la carretera comarcal CV-81, que uneix Ontinyent

amb les poblacions pròximes i amb la carretera A-7, l'Autovia del Mediterrani, que connecta la ciutat amb València pel nord i amb Alacant pel sud. A més de limitar amb aquesta avinguda el campus limita també amb les vies urbanes de l'avinguda del Llombo, al nord, el carrer d'Echegaray, a l'oest, i el carrer de Joan Coromies, al sud.



Figura 7. Localització del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

El campus es compon de dos edificis. D'una banda, l'antic Col·legi Lluís Vives, al nord de la parcel·la, on estan actualment la Secretaria, la biblioteca, la sala d'estudis i els despatxos dels professors; d'una altra, l'aulari nou, inaugurat en 2015, al sud de la parcel·la, destinat a la docència dels graus.

Respecte a l'entorn **pròxim** que envolta la parcel·la on està el campus, els seus usos són fonamentalment residencials amb locals de comerços i negocis. També hi ha equipaments urbans molt pròxims, com el post de la Guàrdia Civil, el Centre de Salut Ontinyent III, el Parc del Barranquet, el Jutjat de Primera Instància i Instrucció núm. 3 o centres educatius de diferents nivells: el CEIP Lluís Vives, el Conservatori Professional de Música J. Melcior Gomis i el Col·legi Santa Maria.

3.3 Anàlisi demogràfica

La composició demogràfica de la població que va habitualment als campus de la UV és un pilar fonamental per a comprendre les potencialitats i els riscos del sistema de mobilitat vigent en cada localització. Les particularitats sociodemogràfiques són determinants per a l'adopció d'hàbits de mobilitat de l'univers demogràfic estudiat.

L'objectiu d'aquesta part del diagnòstic és complexitzar i donar un abast major a l'estudi de mobilitat per permetre encreuar el pretext sociodemogràfic present amb aspectes detallats en altres capítols

d'aquest informe: polítiques de transport, configuració del territori, trama urbana i/o usos del sòl, infraestructures i serveis de transport, entre altres.

3.3.1. Composició

Les últimes dades facilitades per la UV, corresponents al curs 2023-2024, xifren la població universitària en 57.585 habitants, amb una composició del **85% d'estudiants i un 15% de treballadors**, que al seu torn es conformen fonamentalment d'estudiants de graus universitaris i personal docent investigador (PDI), respectivament.

CAMPUS	ESTUDIANTS				PERSONAL				COMUNITAT UNIVERSITÀRIA
	TOTAL	Grau	Màster	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

Taula 10. Població per nivells de formació, categories de personal i campus, 2023-2024. Font: UV.

Si bé el gruix de la comunitat universitària està format pels estudiants dels cicles formatius, en el cas de Burjassot-Paterna el seu pes és menor, concretament un 77%. Aquest repartiment posa de manifest l'impacte del Parc Científic com a centre laboral-investigador en la demografia del campus. Per la seua banda, els campus de Blasco Ibáñez (81%) i Ontinyent (80%) s'aproximen al repartiment percentual general del 85% de la població d'estudiants. En canvi, en el cas de Tarongers, trobem una representació especialment considerable dels estudiants en el total de la població, amb una percentatge del 91%.

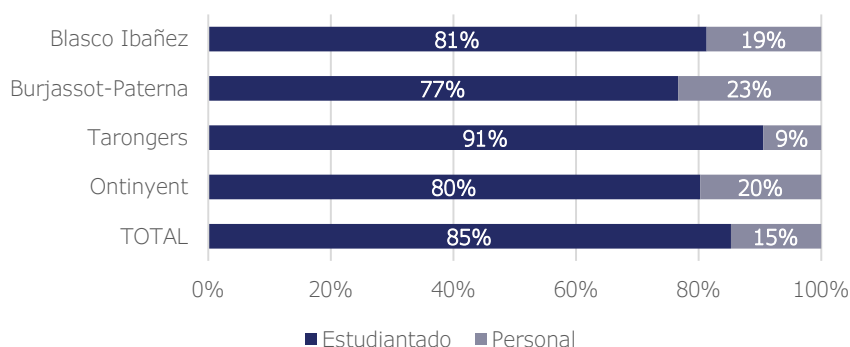


Figura 8. Repartiment dels estudiants i del personal per campus, 2023-24. Font: UV.

L'interès per conèixer aquest repartiment entre els estudiants i el personal radica en la composició per edat i sexes de la població com a variables determinants en la definició dels hàbits de mobilitat.

3.3.2. Edat i sexe

En termes generals, podem afirmar que el col·lectiu dels estudiants del conjunt de la UV és jove i està feminitzat.

D'una banda, el **85% dels estudiants són menors de 24 anys**. Destaquen especialment els de 19 anys (5.832), 20 (5.980), 21 (6.937) i 22 (7.221). Entre els joves, el vehicle privat està menys present com a transport prioritari per raons de renda disponible, disponibilitat de vehicle o disponibilitat de permís de conduir: només el 48% dels menors de 34 anys té permís de conduir.

La **mobilitat se sol associar més al transport públic**. Així mateix, les capacitats físiques dels joves habitualment **faciliten l'elecció de formes de mobilitat activa**, és a dir, anar a peu o en bicicleta o en vehicles de mobilitat personal (VMP).

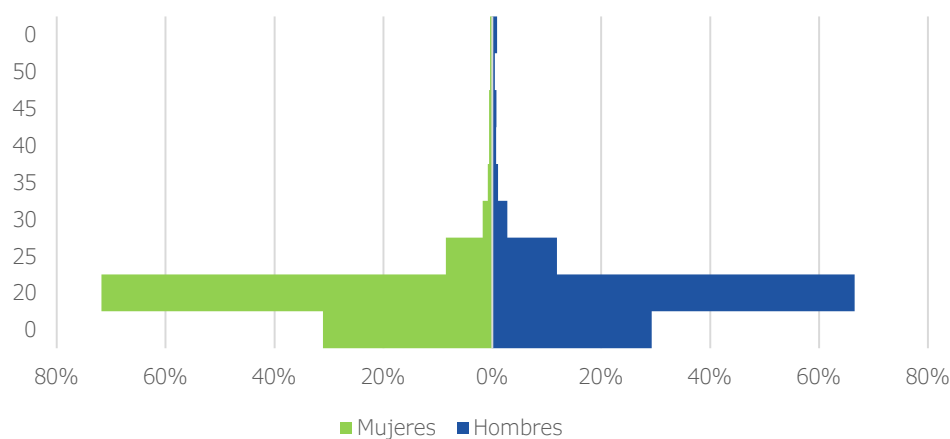


Figura 9. Piràmide de la població d'estudiants, 2023-24. Font: UV.

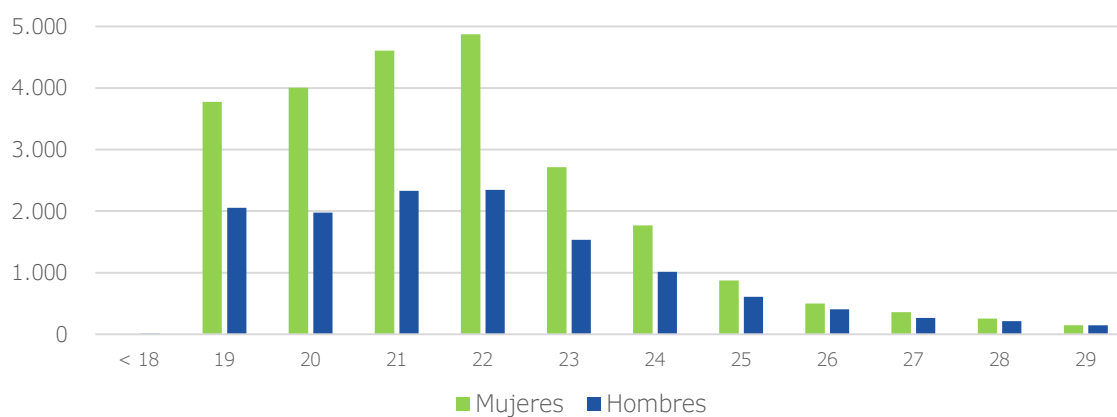


Figura 10. Població d'estudiants per edats (18-29 anys), 2023-24. Font: UV.

Com es pot observar en les dues figures anteriors, hi ha una **major presència de dones en els cicles formatius acadèmics de la UV**, més dels dos terços dels estudiants, concretament un 64%. Així, la relació per al conjunt de la població universitària dels estudiants és de 1,8 dones per cada home. Aquesta feminització dels col·lectiu dels estudiants és especialment notable entre els 19 i els 22 anys, tram en què la xifra està entorn de la relació de dues dones per cada home.

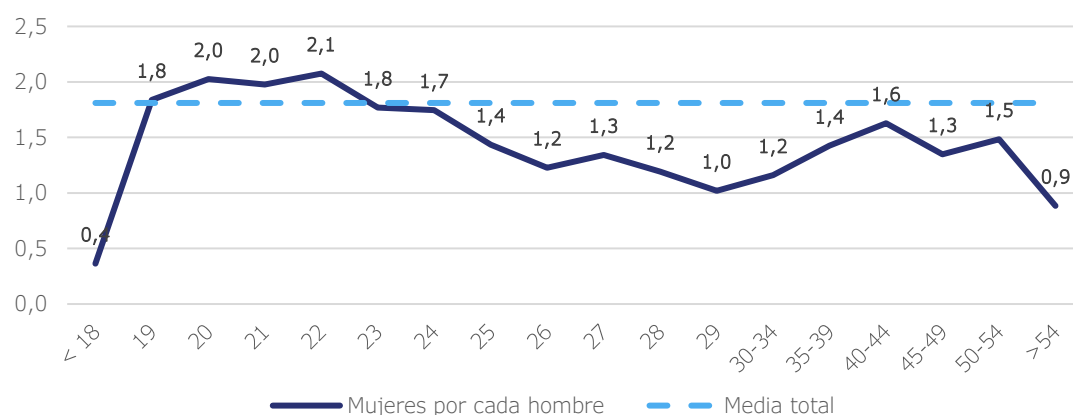


Figura 11. Col·lectiu dels estudiants per sexes, 2023-24. Font: UV.

Quant al personal **laboral** de la Universitat en el seu conjunt s'han identificat els patrons següents:

- Hi ha un equilibre, en termes generals, quant als sexes, amb una ràtio mitjana d'1,1 dones per cada home que treballa en la UV.
- Les tasques administratives i de serveis (PTGAS) estan més feminitzades que les tasques d'investigació i docència (PI i PDI), encara que com menors són les dades d'edat, més equitatives són les de població per sexes.

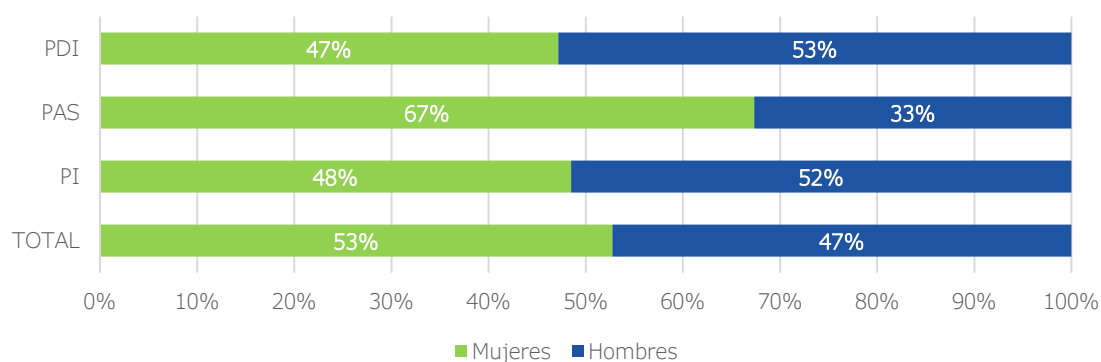


Figura 12. Repartiment per sexes segons les categories laborals. Font: UV.

A continuació es mostren les piràmides de població per a cada categoria laboral: PTGAS, PDI i PI.

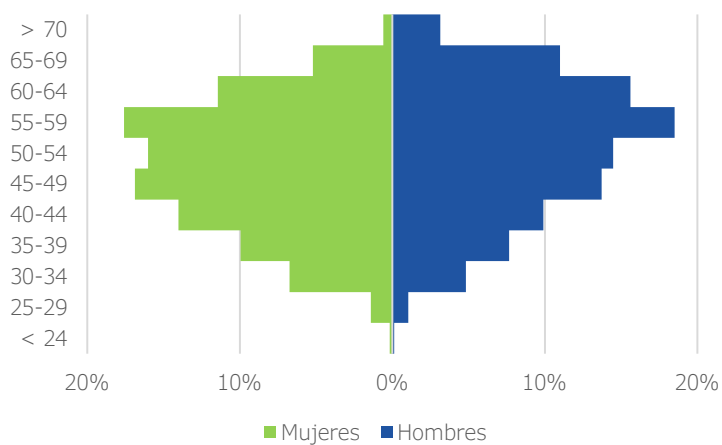


Figura 13. Piràmide de població del PTGAS, 2023. Font: UV.

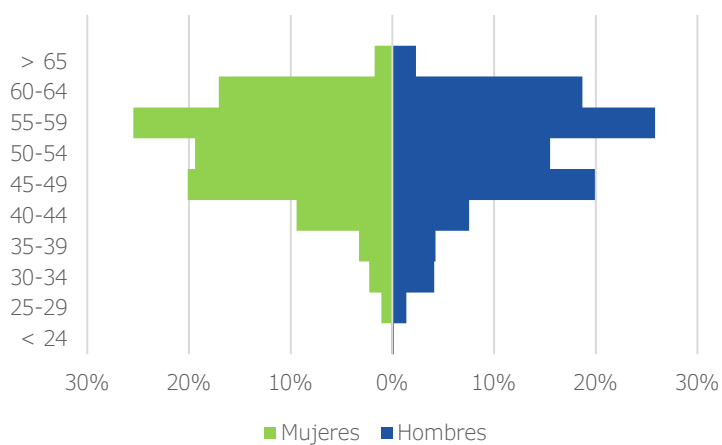


Figura 14. Piràmide de població del PDI, 2023. Font: UV.

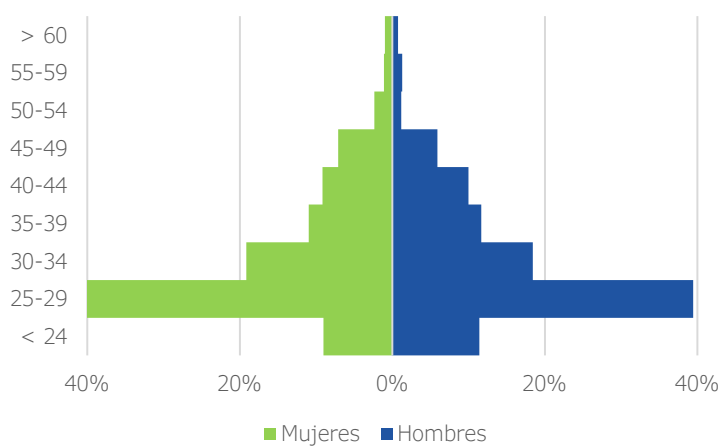


Figura 15. Piràmide de població del PI, 2023. Font: UV.

Els rols de sexe influeixen en l'ús i el gaudi de l'entorn urbà i en aquest sentit influeixen sobre els hàbits de mobilitat. Les dones continuen encarregant-se de treballs de cures i domèstics, en moltes ocasions no remunerats: neteja, cuina, compres, treballs de casa, treballs de cura dels dependents i acompanyament a serveis de salut o escolars. En conseqüència, la seua mobilitat és més complexa i diversa: els seus desplaçaments són poligonals, es fan per un major nombre de motius, amb encadenament de diferents activitats i trajectes, recorreguts de menys distància en cada trajecte i optimització del temps d'aquests. A més, les dones tenen una **mobilitat més sostenible, més saludable i menys contaminant en elegir més habitualment la mobilitat per a vianants i el transport públic** en comparació amb la dels homes.

3.3.3. Evolució de la població

Es van analitzar les dades corresponents als diferents cursos acadèmics que donà la Universitat de València amb la finalitat de conèixer l'evolució de la població dels estudiants i l'activa de la institució. Les dades detallen els canvis demogràfics i les tendències de matriculació dels estudiants, així com la composició del personal docent i investigador i del personal administratiu i de serveis dels campus de la Universitat.

A continuació es presenten els resultats de l'anàlisi, en què destaquen aspectes clau de l'evolució i la distribució de la població universitària al llarg dels cursos.

Evolució de la població total de la Universitat de València

S'han analitzat les dades que donà la Universitat de València corresponents als cursos acadèmics 2000-2001, 2005-2006, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018 i 2023-2024. Aquestes dades inclouen tant els estudiants de primer, segon i tercer cicle, com els d'intercanvi, així com els treballadors de la Universitat.

Evolució de la població universitària

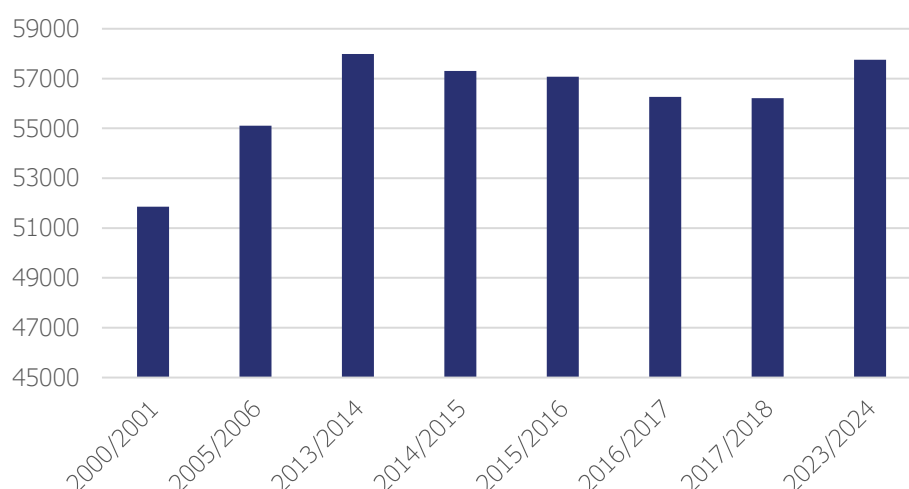


Figura 16. Evolució de la població universitària, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.

L'evolució de la població de la Universitat de València comprèn diverses tendències al llarg dels anys analitzats. En els cursos acadèmics 2000-2001 la població universitària va ser de 51.858 persones. Aquesta xifra va augmentar a 55.110 en el curs 2005-2006, la qual cosa suposa un creixement del 6,3% en cinc anys.

Els següents anys també es van veure marcats per un creixement de la població, que arribà en el curs 2013-2014 a 57.993 persones, la qual cosa suposa un creixement de l'11,83% des del curs 2000-2001.

No obstant això, a partir del curs 2014-2015, la població universitària va començar a disminuir lleugerament fins al curs 2017-2018, en què es van registrar 56.212 persones, la qual cosa suposa una disminució del 3,1% en cinc anys. Aquesta disminució pot estar relacionada amb les tendències demogràfiques generals, ja que durant aquests anys es percep una reducció de la població juvenil en edat universitària.

Actualment, la població universitària ha tornat a experimentar un augment, amb unes 57.585 persones, la qual cosa suposa una taxa de creixement del 2,4% respecte del curs 2017-2018.

Evolució del nombre d'estudiants de la Universitat de València

A continuació es detalla l'evolució del nombre d'estudiants (dels tres cicles, així com dels d'intercanvi) matriculats en la Universitat de València al llarg de múltiples cursos acadèmics, compresos entre el curs 2000-2001 i el 2023-2024.

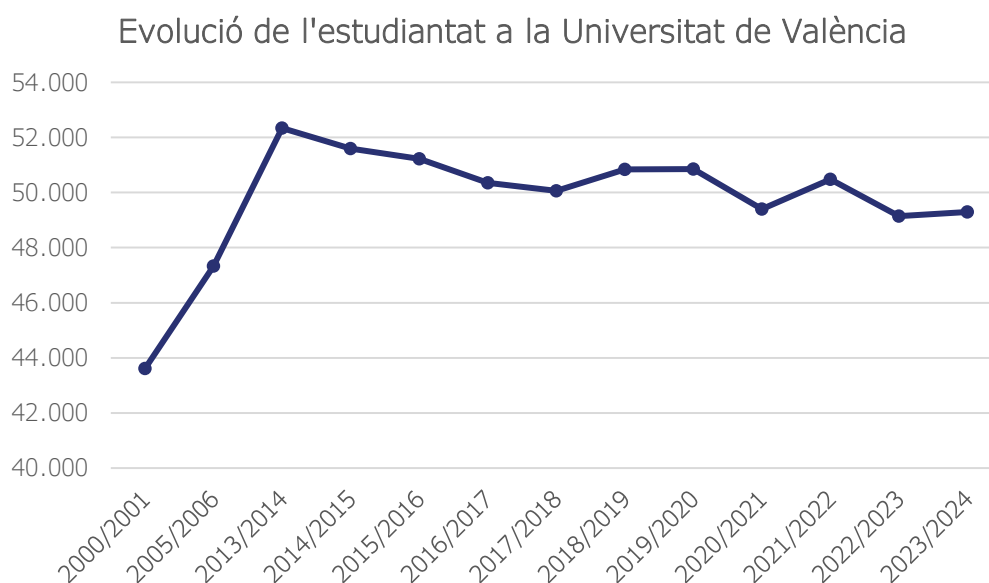


Figura 17. Evolució del nombre d'estudiants de la Universitat de València, 2000-2024.
Font: elaboració pròpia.

La primera observació que s'ha de fer és que hi va haver un augment del nombre d'estudiants entre els anys 2000 i 2013, quan es passà de 43.615 estudiants a 52.339, la qual cosa suposa un creixement del 19,97% en tretze anys. A partir del curs 2013-2014 la tendència començà ser descendent, amb una disminució total de 2.274 alumnes matriculats (4,34%).

Les fluctuacions entre els cursos 2018-2019 i 2023-2024 foren menors. Destaca el descens de matriculats entre el curs 2019-2020 i el 2020-2021, amb una disminució de 1.443 alumnes, la qual cosa es pogué deure l'efecte de l'epidèmia del COVID-19. En el curs 2021-2022, el nombre d'estudiants va tornar a augmentar amb 1.078 alumnes, amb la qual cosa quasi es recuperà la xifra d'abans de l'epidèmia. No obstant això, en el curs 2022'-2023 hi va haver una nova disminució: 1.340 alumnes menys. Actualment, el nombre de matriculats és de 49.291, la qual cosa suposa una recuperació molt més lleugera respecte del curs anterior, que trenca la tendència dels últims quatre anys per establitzar-se en nivells lleugerament inferiors als anys anteriors.

En resum, l'evolució del nombre dels estudiants de la Universitat de València reflecteix una combinació de factors demogràfics, econòmics, socials i canvis institucionals. Aquests factors han influït de manera significativa en les taxes de matrícula al llarg dels anys, que fan destacar la necessitat d'una planificació estratègica contínua per a adaptar-se als canvis en l'entorn educatiu i socioeconòmic.

Evolució del nombres dels estudiants de la Universitat de València per sexes

Les següents dades presenten l'evolució del nombre d'estudiants matriculats en la Universitat de València per sexes en el període comprès entre els cursos acadèmics 2016-2017 i 2023-2024, segons la informació proporcionada per la institució.

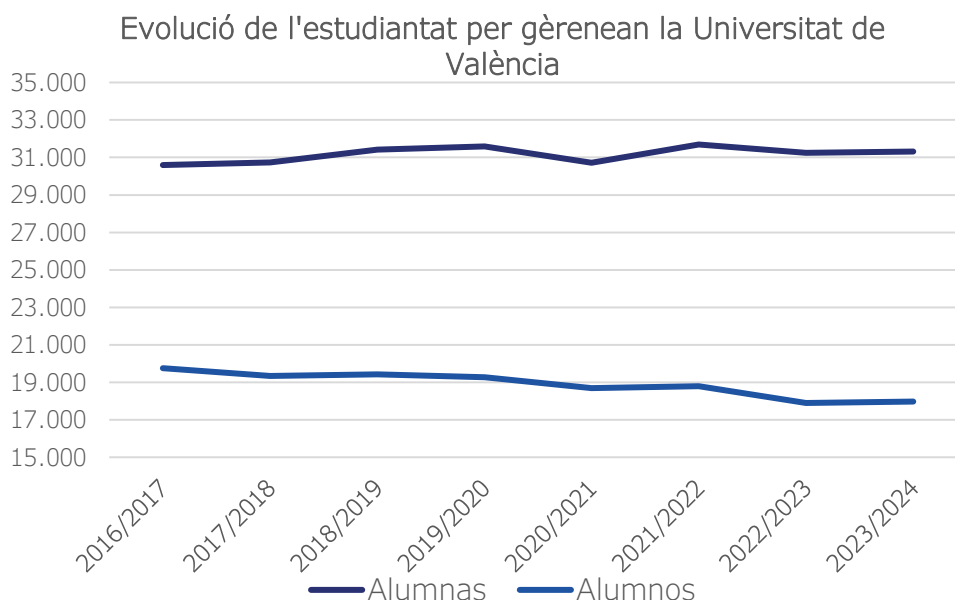


Figura 18. Evolució del nombre d'estudiants de la Universitat de València per sexes, 2016-2024. Font: elaboració pròpia.

Aquestes dades revelen aspectes importants de la dinàmica dels estudiants de la Universitat de València quant a sexes. Encara que el nombre d'alumnas va augmentar lleugerament al llarg del període analitzat, amb una taxa de canvi positiva del 2,30% des de l'any acadèmic 2016-2017 fins al 2023/2024, això contrasta marcadament amb el nombre d'estudiants homes, que va experimentar una disminució significativa. La taxa de canvi negativa durant el mateix període va ser del -9,88%.

Aquest fenomen pot reflectir tendències més àmplies en la participació per sexes en certs camps d'estudi o en l'educació superior en general. Aquestes dades s'han de considerar en el context de les polítiques i els programes destinades a promoure la igualtat de sexes i la inclusió en l'educació universitària i identificar les bretxes o els desafiaments que els diferents sexes poden tenir en l'accés i la participació en l'educació superior.

Evolució del nombre d'estudiants per campus

Les següents dades mostren l'evolució del nombre dels estudiants matriculats en els quatre campus de la Universitat de València en els cursos acadèmics 2000-2001, 2005-2006, 2017-2018 i 2023-2024, a excepció del campus d'Ontinyent, del qual només es disposa de dades del curs 2017-2018 i 2023-2024.

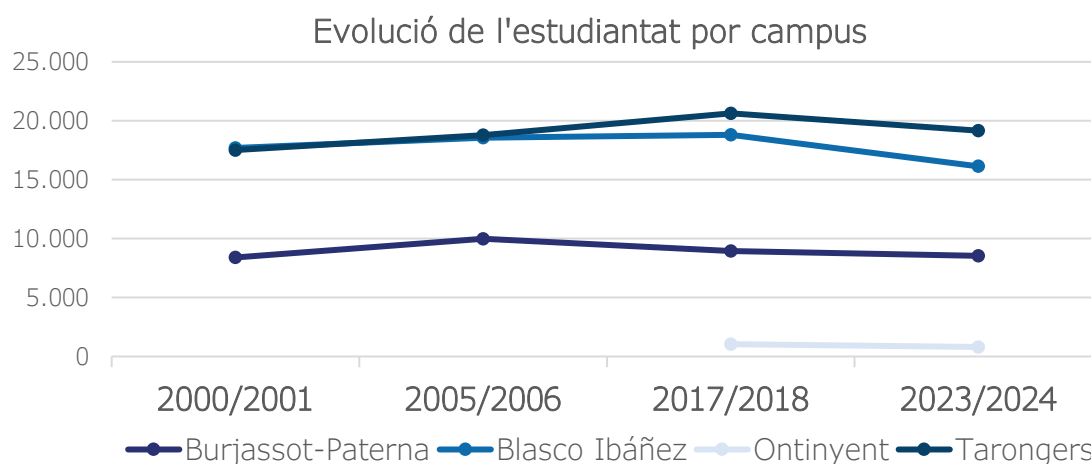


Figura 19. Evolució del nombre dels estudiants de la Universitat de València per sexes, 2016-2024. Font: elaboració pròpia.

Campus de Blasco Ibáñez

En el curs acadèmic 2000-2001 va ser el campus amb major nombre d'estudiants matriculats, amb un total de 17.698. Aquestes xifres van augmentar lleugerament en els cursos següents. Comparant el nombre d'alumnes del curs 2023-2024 amb el del curs 2017-2018 es comptabilitza un descens de 2.675 alumnes.

Campus de Tarongers

El campus de Tarongers ha augmentat amb 3.115 estudiants matriculats des del curs acadèmic 2000-2001 fins al curs 2017-2018. En el curs 2005-2006 ja havia superat al campus de Blasco Ibáñez, encara que només per 231 alumnes. Actualment és el campus amb més estudiants. De 2017-2018 al curs actual, el seu nombre d'estudiants s'ha reduït un 7,11%.

Campus de Burjassot-Paterna

Entre els cursos 2000-2001 i 2005-2006, al campus de Burjassot-Paterna va augmentar considerablement el nombre d'estudiants matriculats, amb un total de 1.588 més, la qual cosa suposa una taxa de creixement del 18,9%. No obstant això, al contrari que l'evolució dels altres campus, des del curs 2005-2006 el nombre d'alumnes ha anat disminuint en aquest campus.

Entre el curs 2005-2006 i el 2017-2018 el campus va experimentar una disminució del 10,3% en el nombre d'estudiants. Aquesta tendència va continuar entre els cursos 2017-2018 i 2023-2024, amb una disminució addicional del 4,5%.

Campus d'Ontinyent

El campus d'Ontinyent tingué 1.044 estudiants en el curs de 2017-2018. Comparat aquest nombre amb el del total del curs 2023-2024, amb 805 alumnes matriculats, es calcula una taxa de disminució del 22,9%.

Tots els campus acaben amb una disminució en el nombre d'estudiants des del curs 2017-2018 en avant. Comparant aquests resultats amb els de l'apartat anterior, en què les dades indiquen un nombre d'alumnes més o menys constant al llarg dels anys, fins i tot amb un lleuger augment en el curs 2017-2018 fins al curs actual, en contrast amb el nombre d'alumnes que ha disminuït contínuament, es pot afirmar que la majoria de les disminucions en el nombre d'estudiants en tots els campus des del curs 2017-2018 han estat les dels homes.

Aquests resultats es poden atribuir a diversos factors. En primer lloc, la bretxa entre els sexes en l'educació superior ha experimentat diversos canvis els últims anys. Les dones cada vegada accedeixen més a la Universitat i estan completant els seus estudis amb taxes més altes que les dels homes. En segon lloc, existeix una creixent preferència per determinats camps d'estudi en la qual les dones estan més representades per diferents motius. Finalment, la tendència laboral actual juga un paper considerable: les indústries que tradicionalment ocupen els homes joves poden estar experimentant canvis que desincentiven la continuació dels estudis universitaris a favor d'una entrada més primerenca en el mercat laboral.

Evolució del nombre de treballadors de la Universitat de València

Les següents dades mostren l'evolució del nombre de membres del personal de la Universitat de València entre els cursos 2000-2001 i 2005-2006, els cursos 2013-2014 i 2017-2018, a més del curs 2023-2024. Aquestes són dades sobre els treballadors del personal docent i investigador (PDI) i del personal d'administració i serveis (PTGAS).

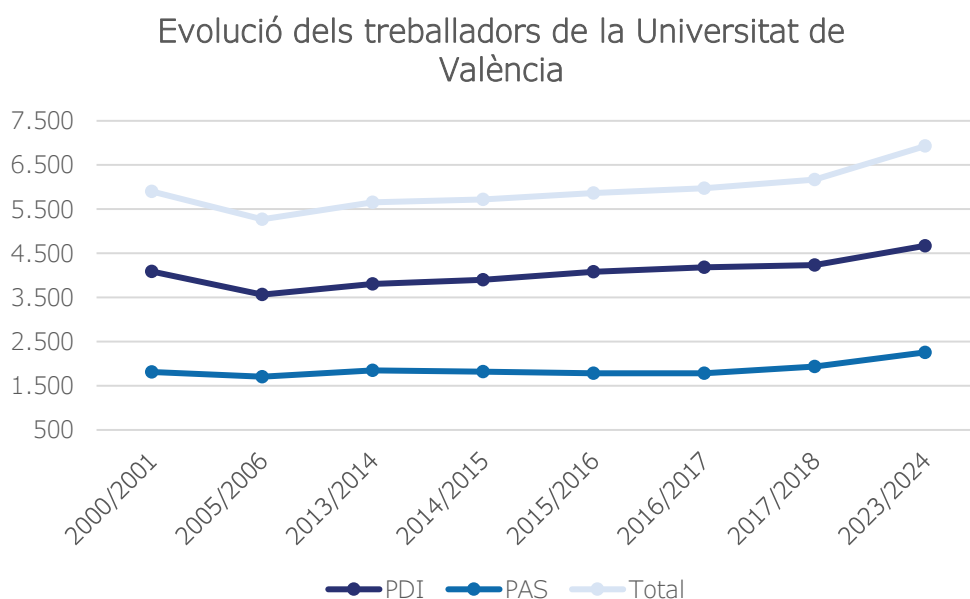


Figura 20. Evolució del nombre de treballadors de la Universitat de València, 2000-2024.

Font: elaboració pròpia.

En el curs acadèmic 2000-2001, la Universitat de València tingué 4.088 treballadors de PDI i 1.815 de PTGAS. En el curs 2005-2006, el nombre total d'empleats va tenir una disminució de 633 treballadors. Aquesta reducció del 10,7% en el personal es distribueix en un 12,8% per al PDI i un 6% per al PTGAS.

Des del curs 2005-2006 la tendència general ha estat la d'augmentar el nombre de treballadors. En el curs 2013-2014 el total va ascendir a 5.654 empleats, la qual cosa representà un augment del 7,3% respecte al curs 2005-2006. Aquest augment es pot desglossar en un del 6,8% per al PDI i un 8,3% per al PTGAS. Aquesta tendència a l'augment continu va ser més pronunciada en els següents anys. Actualment, el total és de 6.927 empleats, la qual cosa reflecteix un augment del 22,2% respecte al curs 2013-2014 i un notable 31,4% des de 2005-2006. Detalladament, el PDI va créixer un 31,0% i el PTGAS un 32,2% des del curs 2013-2014 fins al 2023-2024.

Aquesta evolució del nombre de membres del personal de la Universitat de València coincideix amb l'evolució de la població total de la Universitat, que també ha crescut al llarg dels anys. No obstant això, contrasta amb la tendència decreixent del nombre d'estudiants, que hem vist en l'apartat anterior. Pel la qual cosa l'augment de la població universitària total que hem analitzat abans es deu a l'augment del nombre de treballadors. Aquest augment es pot deure a diversos factors.

D'una banda, potser la Universitat estiga augmentant el nombre dels membres del personal per reduir les ràtios alumne/professor i ampliar els serveis administratius i de suport, així com expandir i especialitzar programes d'investigació. D'altra banda, potser els estudiants estiguen elegint altres universitats i els membres del personal docent i investigador no estiguen jubillant-se al ritme esperat. A més, és possible que hi haja hagut augments del finançament per a contractar més personal i que la Universitat estiga adoptant mesures per atraure i retenir personal amb talent. Finalment, la concessió contínua de projectes d'investigació també pot fer que augmenten les necessitats de personal, independentment del nombre d'alumnes.

Evolució dels treballadors per campus

Les dades següents mostren l'evolució del personal de la Universitat de València en els campus de Burjassot-Paterna, Blasco Ibáñez i Tarongers en els cursos 2000-2001, 2005-2006, 2017-2018 i 2023-2024. Igual que en l'apartat anterior, aquestes dades es refereixen als treballadors del PDI i el PTGAS.

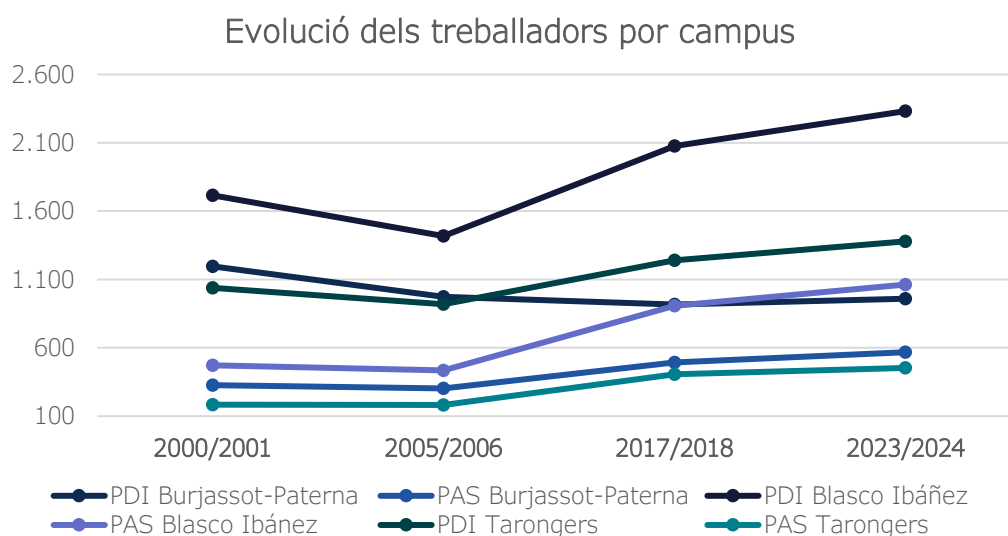


Figura 21. Evolució del nombre de treballadors per campus, 2000-2024. Font: elaboració pròpia.

Campus de Blasco Ibáñez

Al campus de Blasco Ibáñez el nombre de treballadors del PDI va ser de 1.716 en el curs 2000-2001 i va disminuir a 1.418 en el 2005-2006, una reducció del 17,4%. En el curs 2017-2018 aquest nombre augmentà considerablement, a 2.077, un increment del 46,5% des del curs 2005-2006. En el curs 2023-2024, els membres del PDI van ser 2.332, un augment del 12,3% des de 2017-2018. El PTGAS ha tingut una tendència similar. Començà amb 471 empleats en el curs 2000-2001, nombre que va disminuir lleugerament a 435 en el curs 2005-2006, però augmentà a 908 en el 2017-2018 i arribà a 1.063 en el 2023-2024, un increment del 17,1% des de 2017-2018.

Campus dels Tarongers

Al campus de Tarongers el nombre de treballadors del PDI va ser de 1.038 en el curs 2000-2001 i disminuï a 919 en el 2005-2006, una reducció de l'11,5%. En els curs 2017-2018 aquest nombre pujà a 1.241, un increment del 35%. En el curs 2023-2024, el nombre de membres del PDI va ser de 1.379, un augment de l'11,1% des del curs 2017-2018. El PTGAS ha tingut una evolució similar: començà amb 185 empleats en el curs 2000-2001. Aquest nombre disminuï lleugerament, a 182, en el curs 2005-2006, però va augmentar a 406 en el 2017-2018 i arribà a 453 en el 2023-2024, un increment de l'11,6% des del curs 2017-2018.

Campus de Burjassot-Paterna

En el curs acadèmic 2000-2001, el campus de Burjassot-Paterna tingué 1.196 treballadors en el PDI i 328 en el PTGAS. En el curs 2005-2006, el nombre total d'empleats disminuï a 1.277, amb un descens notable del 18,6% per al PDI i del 7,6% per al PTGAS. A partir del curs 2005-2006, la tendència va ser variable. En el curs 2017-2018, el nombre de membres del PDI va disminuir a 917,

la qual cosa representa una reducció del 5,9% respecte del curs 2005-2006, mentre que el del PTGAS augmentà significativament a 494, un increment del 63%. En el curs 2023-2024, el PDI augmentà lleugerament a 959 i el PTGAS continuà la seua tendència ascendent i arribà a 568 empleats, un augment del 15% des del curs 2017-2018.

En resum, els tres campus analitzats mostren tendències generals de creixement en els últims anys, especialment notable en el personal PTGAS, que ha vist increments significatius en tots els campus. No es disposen de dades específiques per al campus d'Ontinyent, per la qual cosa no és possible confirmar si segueix la mateixa tendència. No obstant això, segons els resultats generals, és previsible que presente un augment en el nombre de treballadors del PDI i del PTGAS similar als altres campus.

4. Sistema de mobilitat UV

El sistema de transports és un fort condicionant de l'elecció de la manera i de la mobilitat al centre d'estudis o de treball. Per això, la seua caracterització i anàlisi és fonamental per a l'actualització del Pla.

4.1 Anàlisi dels resultats de les enquestes de mobilitat

En aquest apartat es presenta l'anàlisi de l'enquesta de mobilitat realitzada a la Universitat de València amb motiu del Pla de mobilitat per als campus de Burjassot-Paterna, Blasco Ibáñez, els Tarongers i Ontinyent, les preguntes dels quals es poden consultar en l'apartat 2.5 Enquestes de mobilitat.

Tal com se cita en l'apartat 2.5.3 Mostra, en l'enquesta realitzada no s'ha arribat a la mostra objectiu per al col·lectiu PI (personal investigador), per això s'ha optat per integrar els seus resultats amb el col·lectiu PDI (personal docent i investigador).

4.1.1 Distribució per edat, gènere i col·lectiu de la població universitària

S'ha estudiat la distribució per edat, gènere i col·lectiu de la població universitària mitjançant les agrupacions següents:

- **Edat:** en rangs de 18 a 25 anys, de 26 a 40 anys, de 41 a 60 anys, de 61 a 80 anys i de més de 80 anys.
- **Gènere:** home, dona i altre.
- **Col·lectiu:** estudiants, PTGAS (personal tècnic, de gestió i d'administració i serveis) i PDI + PI, format per PDI (personal docent i investigador) i PI (personal investigador).

4.1.1.1. Universitat

La Universitat de València té 53.053 persones repartides entre els quatre campus, on:

- El campus de **Blasco Ibáñez** té **19.858** persones.
- El campus dels **Tarongers** té **21.171** persones.
- El campus de **Burjassot-Paterna** té **11.188** persones
- i el campus d'Ontinyent té **836** persones.

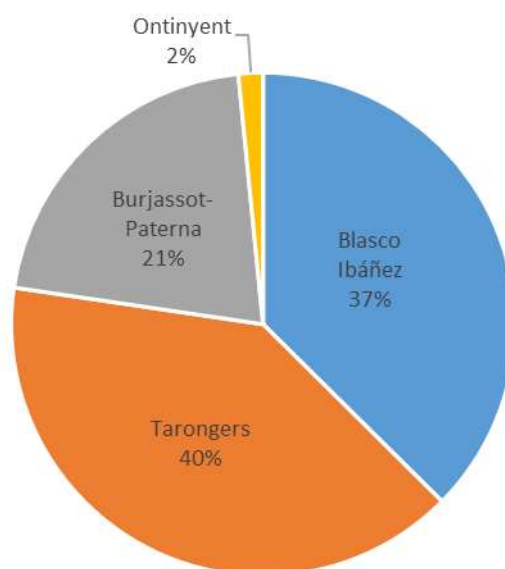


Figura 22. Distribució de la població universitària per campus. Font: elaboració pròpia.

Com es pot observar en la figura següent, tenint en compte una població universitària formada per 53.053 persones, el 48% es tracta de dones d'entre 18 i 25 anys. En aquest mateix tram d'edat la proporció de dones quasi triplica la dels homes. La resta de la població situada en altres trams d'edat es redueix dràsticament i la proporció per gènere està més equilibrada.

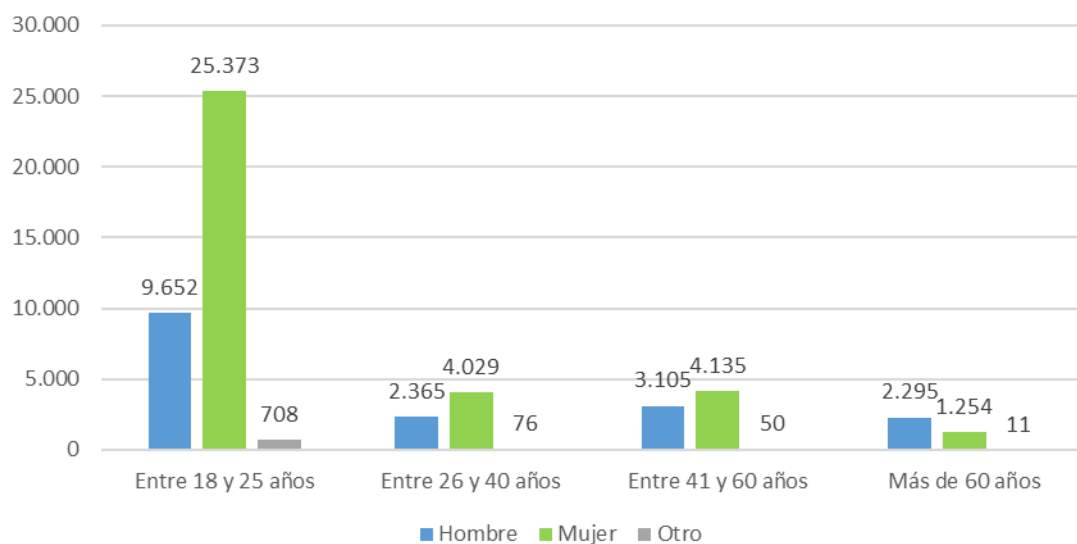


Figura 23. Distribució per edat i gènere de la població universitària entre la població total. Font: elaboració pròpia.

Si tenim en compte la distribució per col·lectiu i gènere, les dones dupliquen els homes entre els estudiants i el PTGAS, mentre que entre el col·lectiu PDI + PI la proporció d'homes supera lleugerament la de dones.

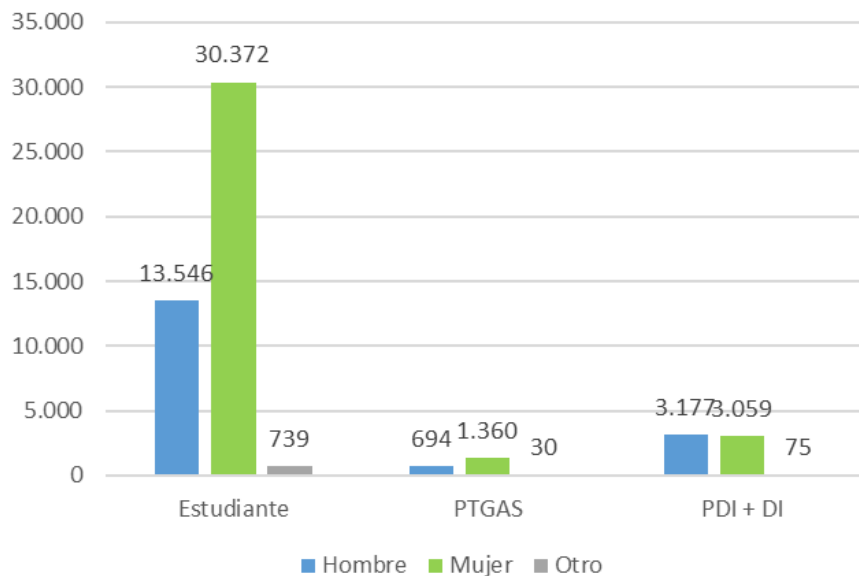


Figura 24. Distribució per gènere i col·lectiu de la població universitària. Font: elaboració pròpia.

Finalment, quant a la distribució per col·lectiu i edat, de les 53.053 persones que formen la població universitària, 35.485 (66,9%) són estudiants de menys de 25 anys. En aquesta franja d'edat, la resta de perfils són escassos a causa de les actuals dificultats dels joves per a accedir al mercat laboral i perquè per a ocupar càrrecs com a PDI o PI es requereixen estudis superiors.

Quant al tram de 26 a 40 anys, la proporció d'estudiants es redueix, ja que coincideix amb un grup d'edat laboralment actiu i així es mostra en l'augment de la resta de col·lectius. Entre 41 i 60 anys aquesta tendència continua i destaca la presència de PTGAS i PDI + PI.

A partir dels 61 anys la tendència es reverteix mitjançant el manteniment dels estudiants i la disminució entre la resta de col·lectius.

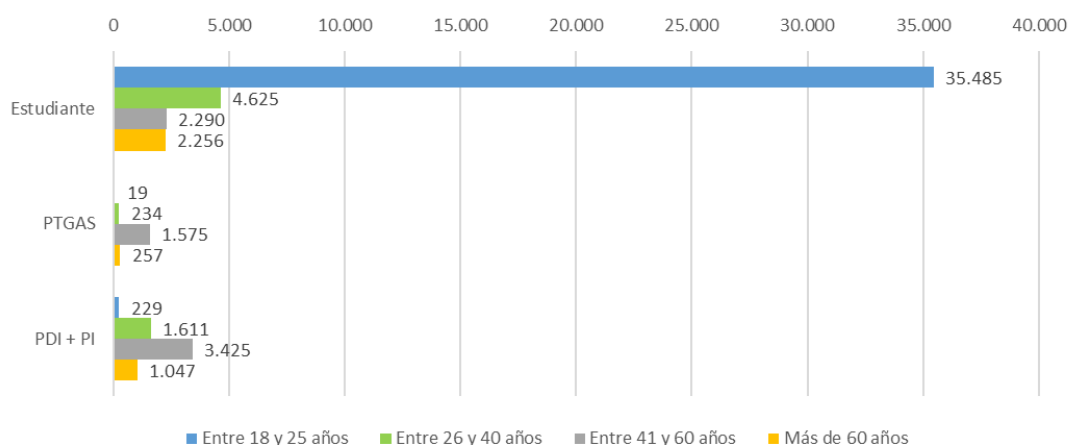


Figura 25. Distribució per edat i col·lectiu de la població universitària. Font: elaboració pròpia.

4.1.1.2. Campus

A continuació es té en compte la distribució per gènere, edat i col·lectiu per a cadascun dels campus.

Al campus de **Blasco Ibáñez** el nombre de dones triplica el d'homes entre la població de menys de 25 anys, mentre que en els rangs d'edat superiors la diferència és menor i en l'últim tram, la proporció d'homes augmenta.

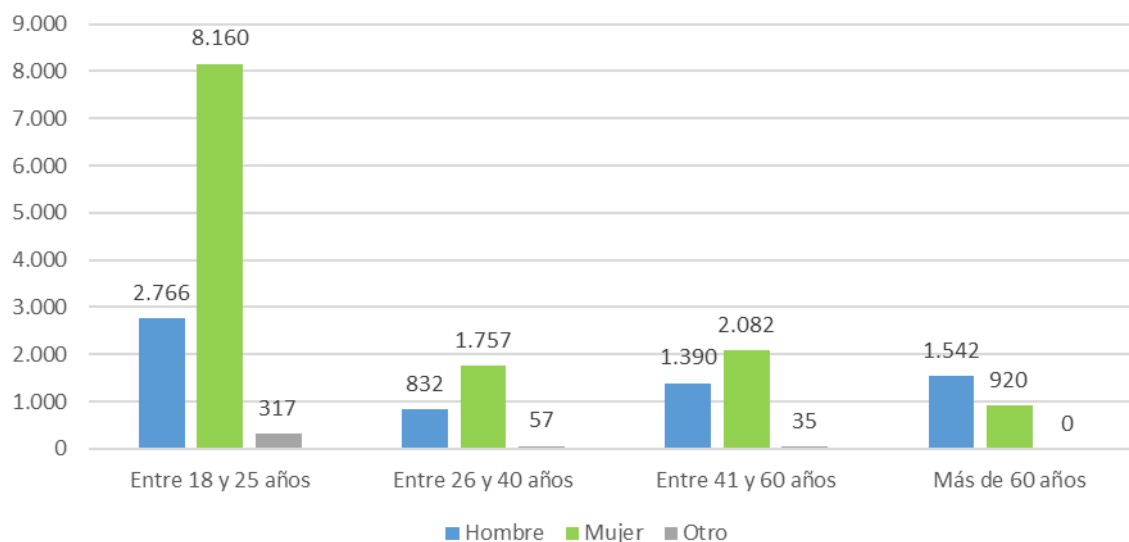


Figura 26. Distribució per edat i gènere de la població del campus Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per gènere i col·lectiu, a Blasco Ibáñez les dones dupliquen els homes entre els estudiants i PTGAS, però en la resta de col·lectius la proporció tendeix a igualar-se.

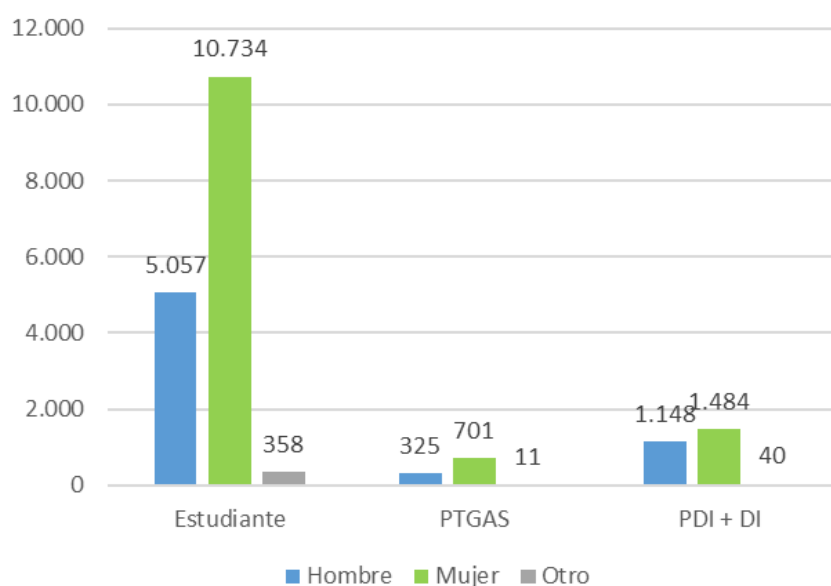


Figura 27. Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per col·lectiu i edat, de les 19.858 persones que formen la població del campus de Blasco Ibáñez, més de la meitat són estudiants menors de 25 anys i destaca la presència de PTGAS i PDI + PI en el rang d'edat entre els 41 i 60 anys. Quant a la població major de 60 anys, la proporció és major entre els estudiants.

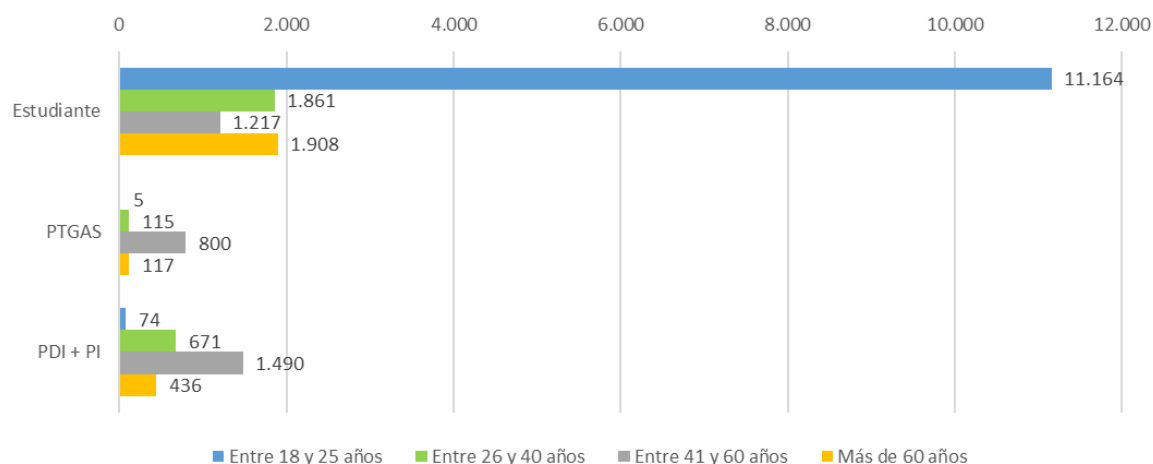


Figura 28. Distribució per edat i col·lectiu del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus de **Burjassot-Paterna** les dones menors de 25 anys suposen un 40% de la població enfront del 27% dels homes. En els rangs d'edat superiors, la proporció entre homes i dones està més

igualada: entre la població d'entre 26 i 40 anys hi ha lleugerament més dones que homes, mentre que a partir dels 41 anys el nombre d'homes és major.

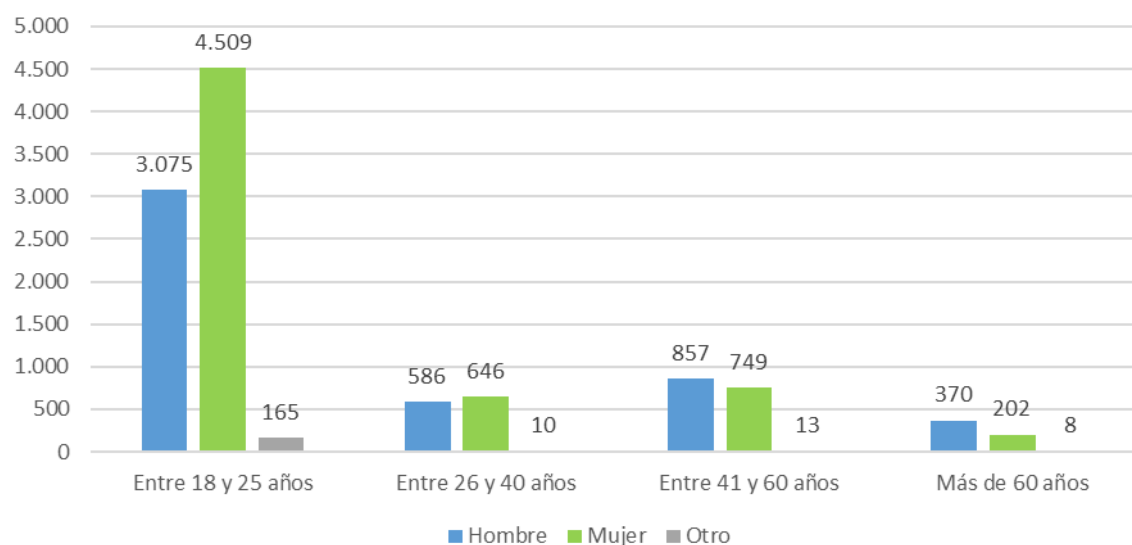


Figura 29. Distribució per edat i gènere de la població del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per gènere i col·lectiu, a Burjassot-Paterna la majoria de la població estudiant i PTGAS són dones, però entre el col·lectiu PDI + PI augmenta el nombre d'homes.

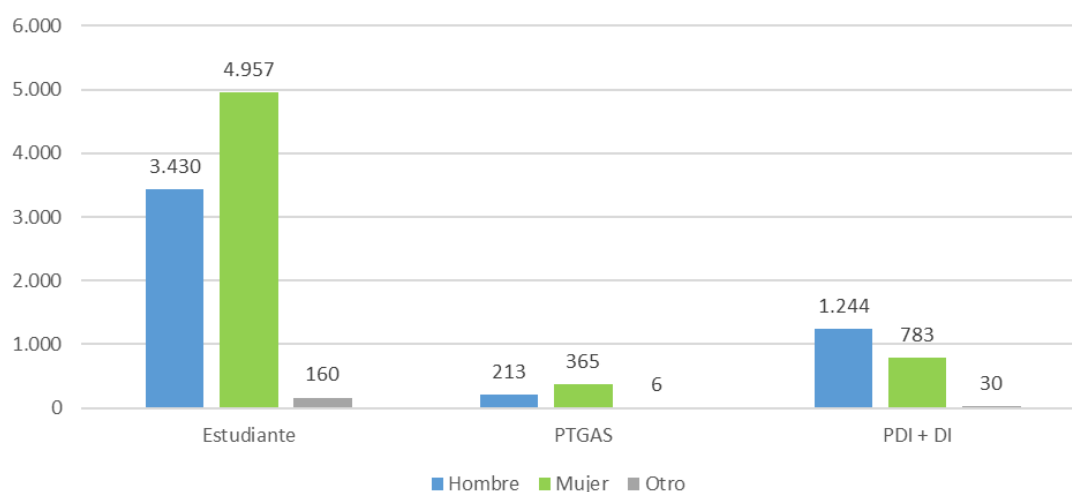


Figura 30. Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per col·lectiu i edat, de les 11.188 persones que formen la població del campus de Burjassot-Paterna, el 68% són estudiants menors de 25 anys i destaca la presència de PTGAS i PDI + PI en el rang d'edat entre els 41 i 60 anys. Quant a la població major de 60 anys, la proporció és major entre el col·lectiu PDI + PI.

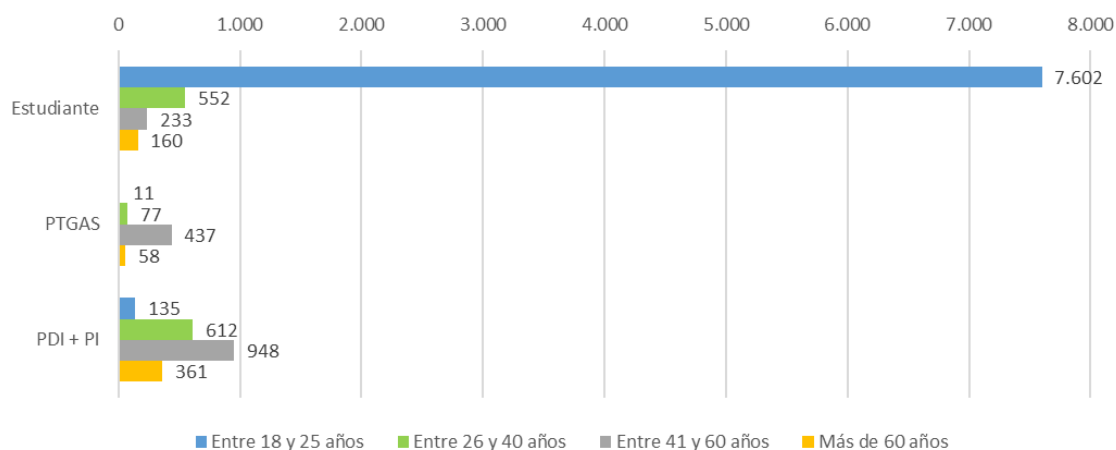


Figura 31. Distribució per edat i col·lectiu del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels **Tarongers** el nombre de dones quadruplica el d'homes entre les persones menors de 25 anys, mentre que en els rangs d'edat superiors la diferència és menor i en l'últim tram, la proporció d'homes augmenta.

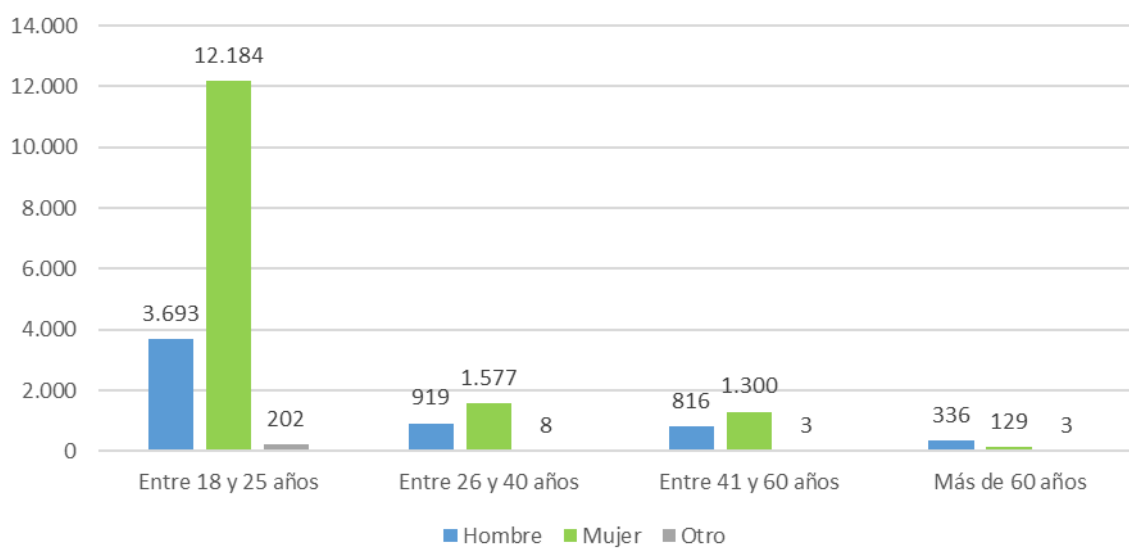


Figura 32. Distribució per edat i gènere de la població del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per gènere i col·lectiu, als Tarongers el nombre de dones triplica el dels homes entre els estudiants i està lleugerament per damunt entre el PTGAS, però en la resta de col·lectius s'igualen.

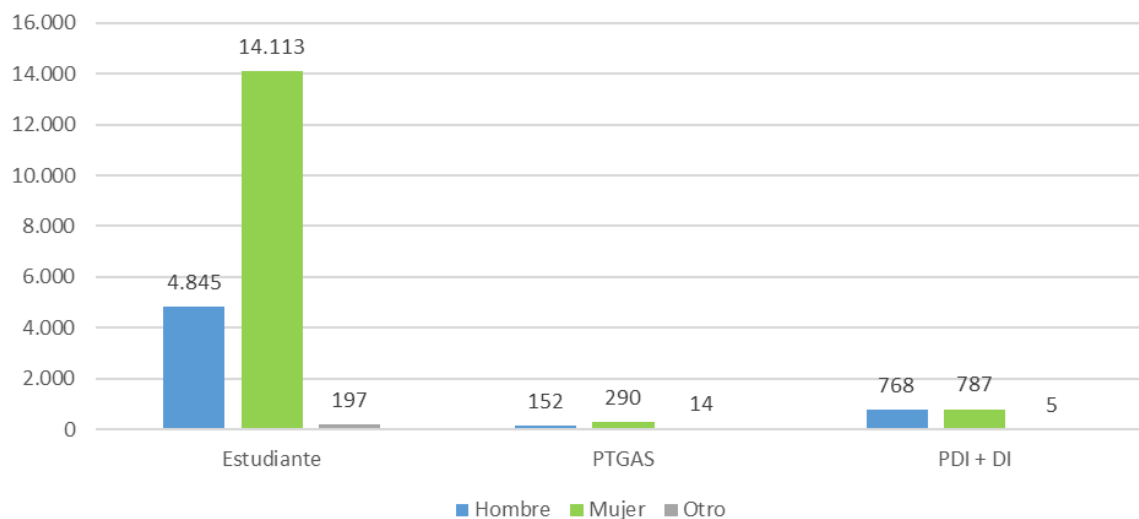


Figura 33. Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per col·lectiu i edat, de les 21.171 persones que formen la població del campus dels Tarongers, el 76% són estudiants menors de 25 anys i destaca la presència de PTGAS i PDI + PI en el rang d'edat entre els 41 i 60 anys. Quant a la població major de 60 anys, la proporció és major entre el col·lectiu PDI + PI.

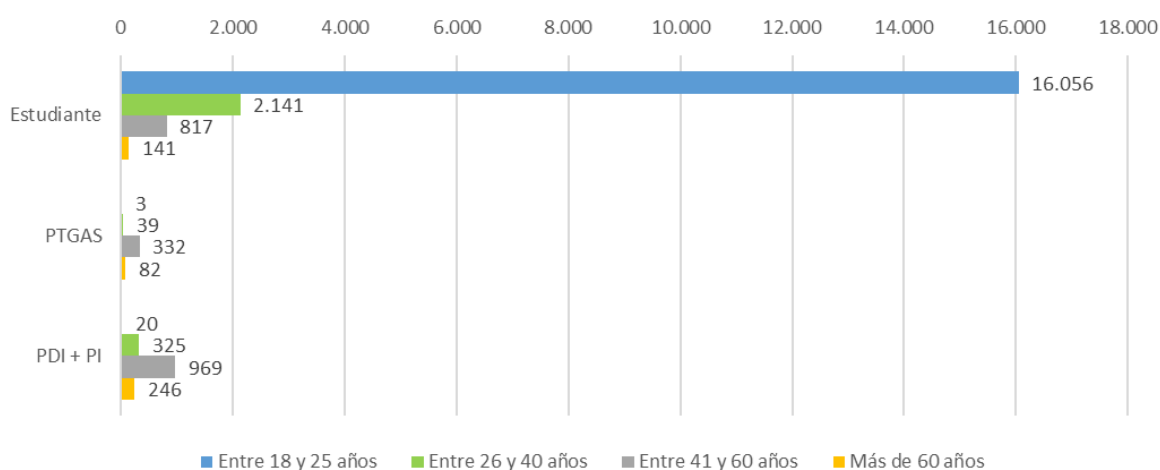


Figura 34. Distribució per edat i col·lectiu del campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Al campus d'Ontinyent, igual que al dels Tarongers, el nombre de dones quadruplica el d'homes entre els menors de 25 anys.

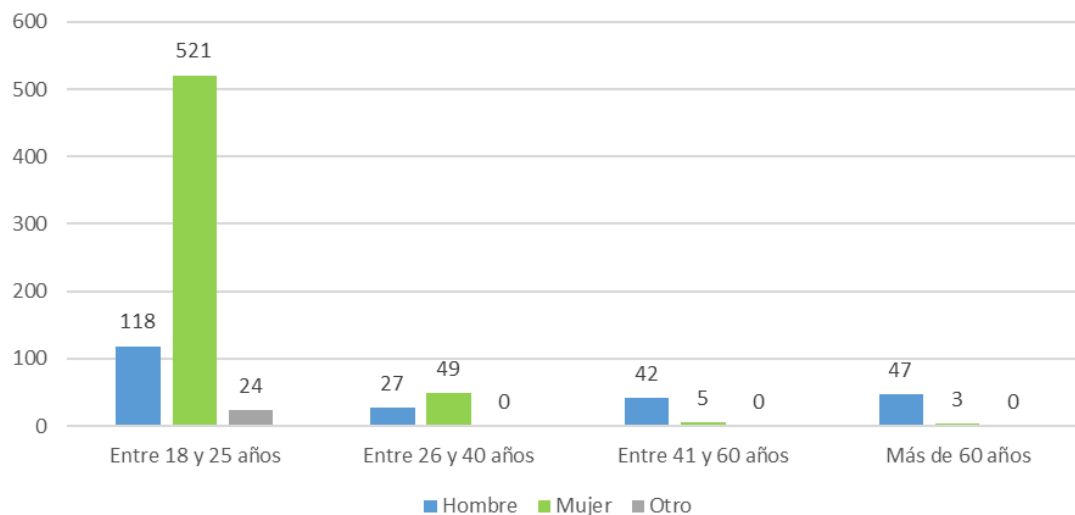


Figura 35. Distribució per edat i gènere de la població del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per gènere i col·lectiu, a Ontinyent el nombre de dones és quasi tres vegades major que d'homes entre els estudiants, no obstant això, el col·lectiu de PTGAS és escàs i està igualat. Entre el col·lectiu de PDI+PI, per contra, la proporció d'homes és major.

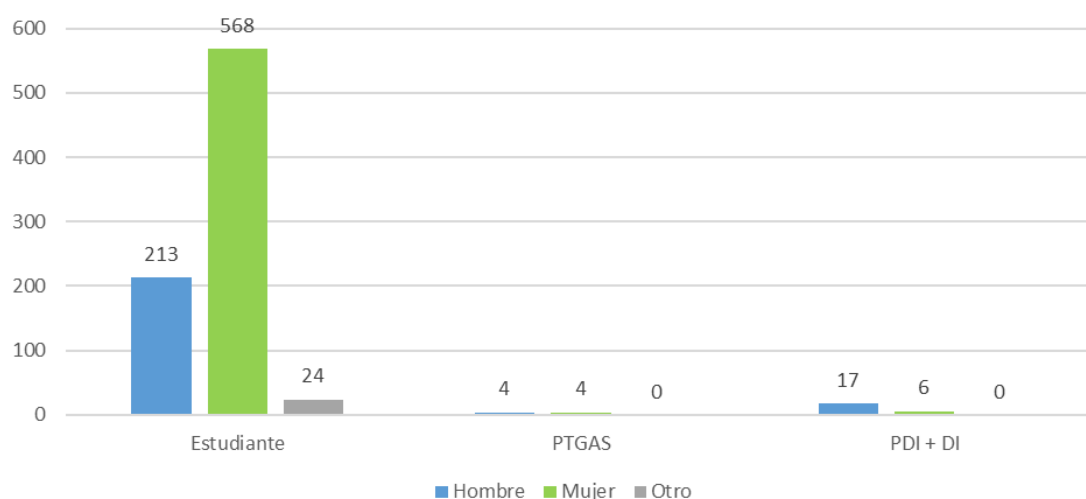


Figura 36. Distribució per gènere i col·lectiu de la població del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

Quant a la distribució per col·lectiu i edat, de les 836 persones que formen la població del campus d'Ontinyent, el 80% són estudiants menors de 25 anys i hi destaca la presència de PTGAS i PDI + PI en el rang d'edat entre els 41 i 60 anys. Quant a la població major de 60 anys, la proporció és major entre el col·lectiu d'estudiants.

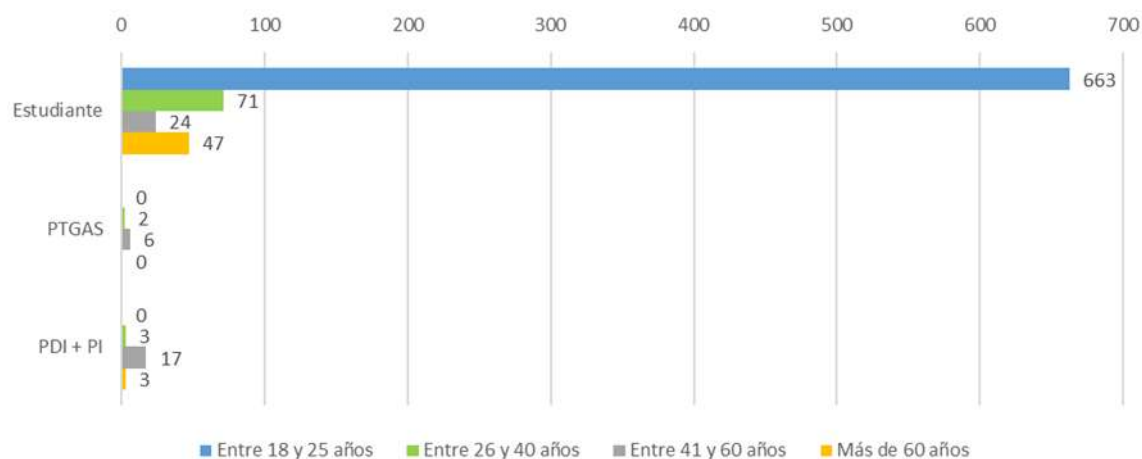


Figura 37. Distribució per edat i col·lectiu del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.2 Lloc de residència

Es va preguntar en l'enquesta pel municipi de residència durant el curs 2023-2024 en els diferents campus de la Universitat de València.

A continuació, s'ha elaborat un mapa en què es pot observar el nombre d'usuaris de la Universitat de València que resideixen durant el curs, siga temporalment o permanentment, als municipis de la Comunitat Valenciana i voltants, i s'hi ha distingit per colors els municipis amb menys de 50 habitants, de 50 a 100 habitants, de 100 a 200 habitants, de 200 a 500 habitants, de 500 a 1.000 habitants i més de 1.000 habitants.

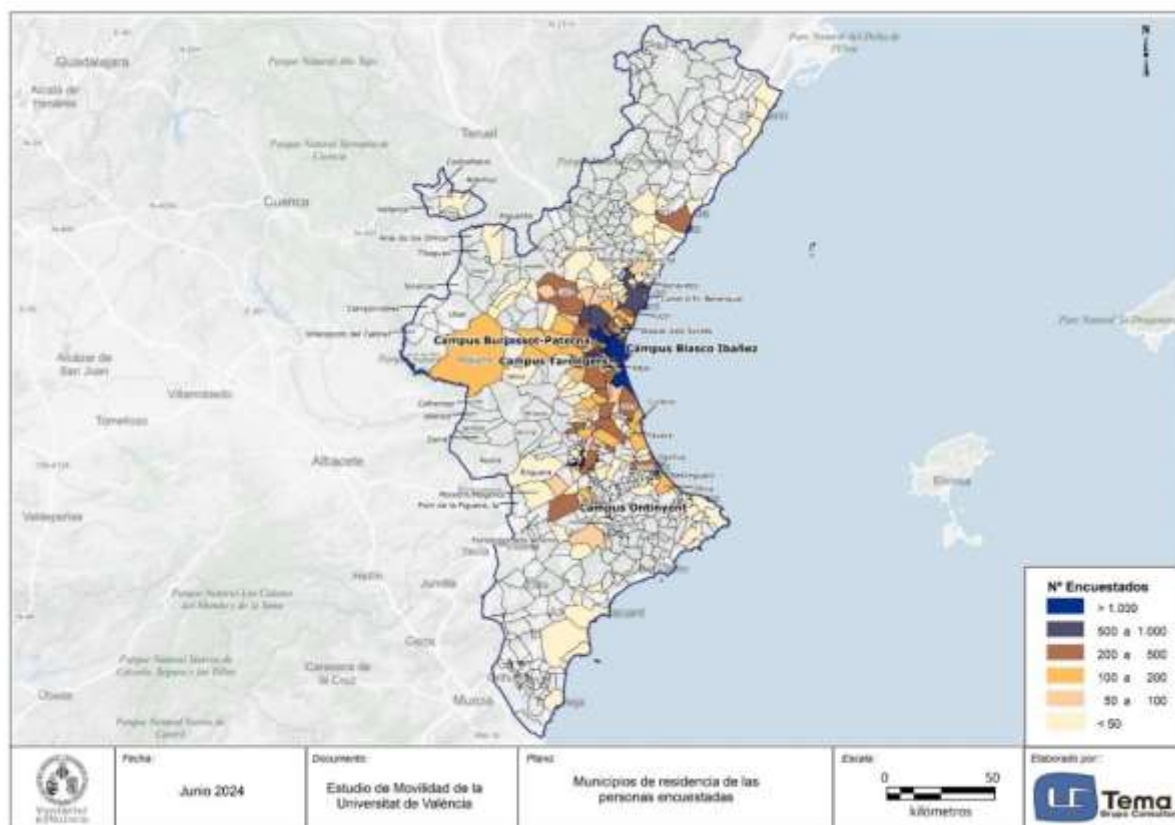


Figura 38. Pla de distribució residencial de les persones enquestades per municipi. Font: elaboració pròpia.

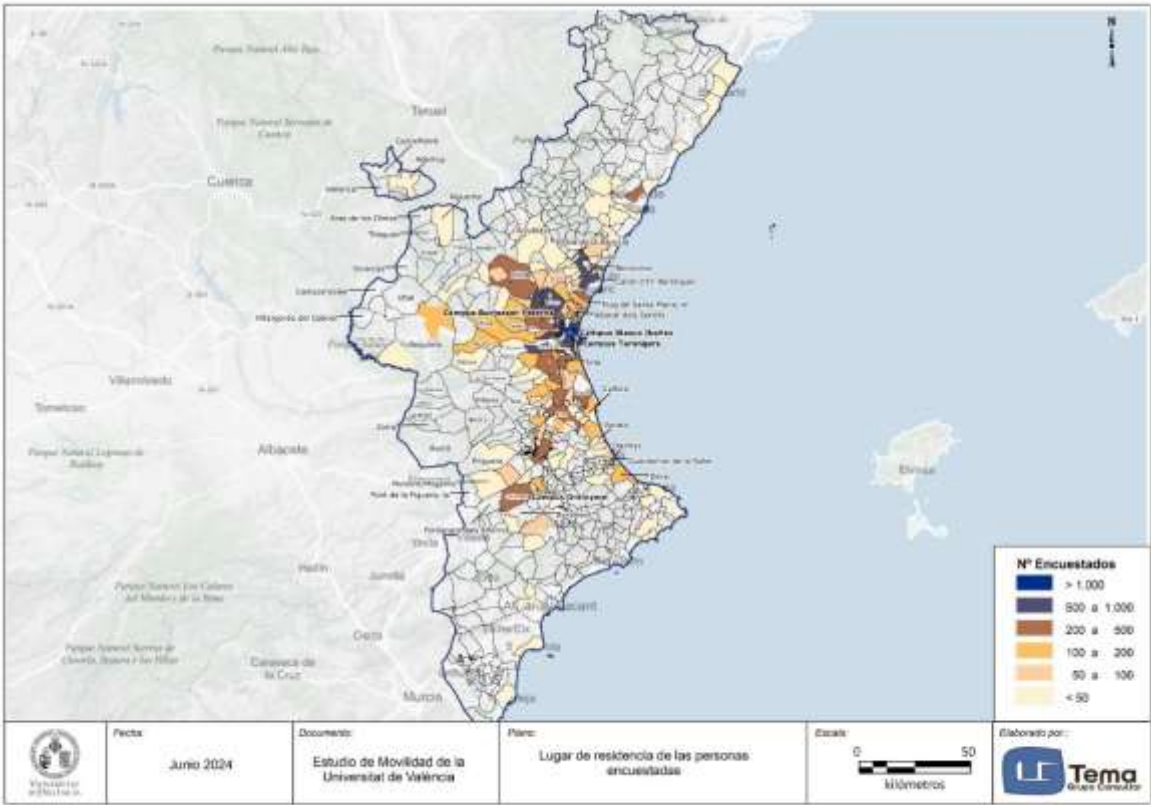


Figura 39. Pla de distribució residencial de les persones enquestades per codi postal. Font: elaboració pròpia.

Si en lloc de prendre com a referència els municipis de residència es prenen els codis postals, s’observa que els usuaris procedeixen principalment de l’entorn metropolità de València.

Si tenim en compte els municipis de residència per campus, en els casos de Blasco Ibáñez, Tarongers i Burjassot-Paterna, la meitat de la població procedeix de València, el 20% de l’àrea metropolitana de València i el 30% de municipis més llunyans, majoritàriament pertanyents a la Comunitat Valenciana.

Campus de Blasco Ibáñez		Campus dels 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%	Alcoi	8,74%
Paterna	2,39%	Torrent	1,50%	Alboraia	1,86%	Albaida	6,18%
Albal	2,06%	Aldaia	1,44%	Xirivella	1,81%	Burjassot	2,91%
Alboraia	1,94%	Alaquàs	1,32%	Sagunt	1,71%	Banyeres de Mariola	2,91%
Burjassot	1,61%	Picassent	1,31%	Torrent	1,62%	Muro d’Alcoi	2,91%
Bétera	1,50%	Mislata	1,30%	Alfagar	1,59%	Picassent	2,91%
Sagunt	1,41%	Bétera	1,22%	Paterna	1,57%	Alzira	2,91%

Campus de Blasco Ibáñez		Campus dels Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Alfajar	1,36%	Sagunt	1,20%	Mislata	1,34%	Manuel	2,91%
La Pobla de Vallbona	1,21%	La Pobla de Vallbona	1,12%	Bétera	1,22%	Alcúdia de Crespins	2,91%
Aldaia	1,14%	Alboraia	1,08%	La Pobla de Vallbona	1,10%	Vilallonga	2,91%
Mislata	1,02%	Burjassot	1,05%	Godella	1,07%	Oliva	2,91%
L'Elia	0,95%	Albal	1,02%	Aldaia	0,93%	Énguera	2,91%
Riba-roja de Túria	0,94%	Païporta	1,02%	Llíria	0,84%	Alfajar	2,91%
Llíria	0,92%	Puçol	1,02%	L'Elia	0,80%	Alaquàs	2,91%
Alaquàs	0,88%	Algemesí	1,01%	Riba-roja de Túria	0,71%	Xàtiva	0,71%
Algemesí	0,83%	Llíria	0,98%	Algemesí	0,69%	Santa Pola	0,35%
Xàtiva	0,78%	Alfajar	0,97%	Païporta	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%	Montcada	0,78%	Benifaió	0,53%		
Sant Antoni de Benàixeve	0,67%	Sant Antoni de Benàixeve	0,75%	Alaquàs	0,48%		
Picanya	0,65%	Xàtiva	0,73%	Massamagrell	0,46%		
Païporta	0,63%	Gandia	0,72%	Castelló de la Plana	0,45%		
Alzira	0,63%	Rafelbunyol	0,63%	Quart de Poblet	0,43%		
Meliana	0,62%	Riba-roja de Túria	0,60%	Montcada	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%		
Montcada	0,53%	Montserrat	0,56%	Sueca	0,32%		
Castelló de la Plana	0,53%	Vilamarxant	0,56%	Rocafort	0,28%		
Gandia	0,51%	Picanya	0,52%	Alzira	0,27%		
Cullera	0,44%	Castelló de la Plana	0,51%	Gandia	0,27%		
Nàquera	0,41%	Godella	0,50%	Sollana	0,27%		
Xest	0,37%	Carlet	0,42%	Xiva	0,25%		
Massamagrell	0,37%	Xest	0,42%	Carcaixent	0,23%		
Nules	0,37%	Xiva	0,42%	Carlet	0,23%		
Picassent	0,37%	El Puig de Santa Maria	0,42%	Nàquera	0,23%		
L'Alcúdia	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%	Bunyol	0,19%		
Alfara del Patriarca	0,30%	Massamagrell	0,35%	Vallada	0,19%		
Olocau	0,30%	Alcàsser	0,34%	Almàssera	0,18%		

Campus de Blasco Ibáñez		Campus dels Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Alberic	0,28%	L'Elia	0,34%	Benifairó de les Valls	0,18%		
Almàssera	0,28%	Alberic	0,31%	Canals	0,18%		
Xiva	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%	Vilanova de Castelló	0,31%	Bonrepòs i Mirambell	0,16%		
Benissa	0,25%	Albalat dels Sorells	0,30%	Xest	0,16%		
Carlet	0,25%	Carcaixent	0,30%	Picanya	0,15%		
Corbera	0,25%	Quartell	0,30%	Sant Antoni de Benaixeve	0,14%		
La Llosa de Ranes	0,25%	L'Énova	0,28%	Sogorb	0,14%		
Rocafort	0,24%	Bunyol	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%	Nàquera	0,28%	Alcàsser	0,14%		
Alcoi	0,16%	Polinyà de Xúquer	0,28%	Alginet	0,14%		
Cuevas del Almanzora	0,16%	Serra	0,28%	Alpont	0,14%		
Dénia	0,16%	Tavernes de la Valldigna	0,28%	Càrcer	0,14%		
Manuel	0,16%	L'Alcúdia	0,21%	Dénia	0,14%		
Montserrat	0,16%	Meliana	0,21%	Xèrica	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%	La Llosa del Bisbe	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%	Ademús	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%	Iecla	0,14%		
Alfarrasí	0,12%	Algímia d'Alfara	0,14%	Tavernes de la Valldigna	0,10%		
Alfauir	0,12%	Aliaguilla	0,14%	Meliana	0,07%		
Algímia d'Alfara	0,12%	Almussafes	0,14%	Olocau	0,07%		

Campus de Blasco Ibáñez		Campus dels Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Almassora	0,12%	Altura	0,14%	Ador	0,05%		
Almenara	0,12%	Benicarló	0,14%	Alfarb	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%		
Énguera	0,12%	Cuevas del Almanzora	0,14%	Benirredrà	0,05%		
Estivella	0,12%	Daimús	0,14%	Xilxes	0,05%		
Faura	0,12%	Domenyo	0,14%	Daimús	0,05%		
Xàbia	0,12%	El Real de Gandia	0,14%	Foios	0,05%		
Llombai	0,12%	Godolleta	0,14%	Ibi	0,05%		
Mataró	0,12%	Granada	0,14%	L'Alcora	0,05%		
Ontinyent	0,12%	Guadassuar	0,14%	L'Alcúdia de Crespins	0,05%		
Pedralba	0,12%	Guardamar de la Safor	0,14%	Llaurí	0,05%		
La Pobla Llarga	0,12%	Montroi	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%		
Vilallonga	0,12%	Sollana	0,14%	Palmera	0,05%		
Benaguasil	0,11%	Torres Torres	0,14%	Picassent	0,05%		
Alacant	0,07%	Torrevela	0,14%	Rafelbunyol	0,05%		
Vila-real	0,07%	Valladolid	0,14%	Requena	0,05%		
Albalat dels Sorells	0,06%	El Villar	0,14%	Valladolid	0,05%		
Sollana	0,06%	Vinaròs	0,14%	Vila-real	0,05%		
Alcàsser	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%		
L'Alcora	0,04%	Albuixec	0,02%	La Pobla de Farnals	0,03%		
Càrcer	0,04%	Alacant	0,02%	Montroi	0,03%		
Favara	0,04%	Barx	0,02%	Pedreguer	0,03%		
Peníscola	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%				
Iàtova	0,04%	Corbera	0,02%				
Iecla	0,04%	Elx	0,02%				
Bonrepòs i Mirambell	0,03%	La Font d'en Carròs	0,02%				

Campus de Blasco Ibáñez		Campus dels Tarongers		Campus de Burjassot-Paterna		Campus d'Ontinyent	
Gilet	0,03%	Genovés	0,02%				
Guadamur	0,01%	Moncofa	0,02%				
Loriguilla	0,01%	Nules	0,02%				
Museros	0,01%	Sogorb	0,02%				
Real	0,01%	Vitòria-Gasteiz	0,02%				
Sogorb	0,01%	Alfarb	0,01%				
La Vall d'Uixó	0,01%	Benavites	0,01%				
Vilanova de Castelló	0,01%	Estivella	0,01%				
Vinalesa	0,01%	Quart de Poblet	0,01%				
Xeraco	0,01%						

Taula 11. Percentatge de població resident per municipi de cadascun dels campus.

Font: elaboració pròpia.

4.1.3 Caracterització dels viatges

En aquest apartat s'observen les característiques dels viatges a la Universitat de València en conjunt i a cadascun dels campus, d'acord amb les diferències per edat, gènere i col·lectiu en aquelles qüestions en què les diferències siguen notòries.

4.1.3.1. Origen del viatge

Quant a l'origen del viatge, les respostes a les enquestes s'han enquadrat en les categories següents:

1. Llar: en aquesta categoria s'arregla l'habitatge habitual.
2. Residència d'estudiants: en aquesta categoria s'inclouen residències temporals durant el curs o l'etapa universitària (en cas d'haver-se especificat) ja siguen habitatges compartits, col·legis majors o residències d'estudiants.
3. Treball i voluntariats.
4. Casa o treball: en aquells casos en què l'origen varia depenent del dia de la setmana.
5. Col·legi dels fills.
6. Centre d'estudis: siguen dins o fora de la Universitat.
7. Altres.

Quant a la distribució per col·lectiu, els orígens predominants entre els estudiants són la llar, altres centres d'estudis, llar o treball i residència d'estudiants, mentre que entre la resta de col·lectius, continua predominant la llar i agafa pes el col·legi dels seus fills com a origen.

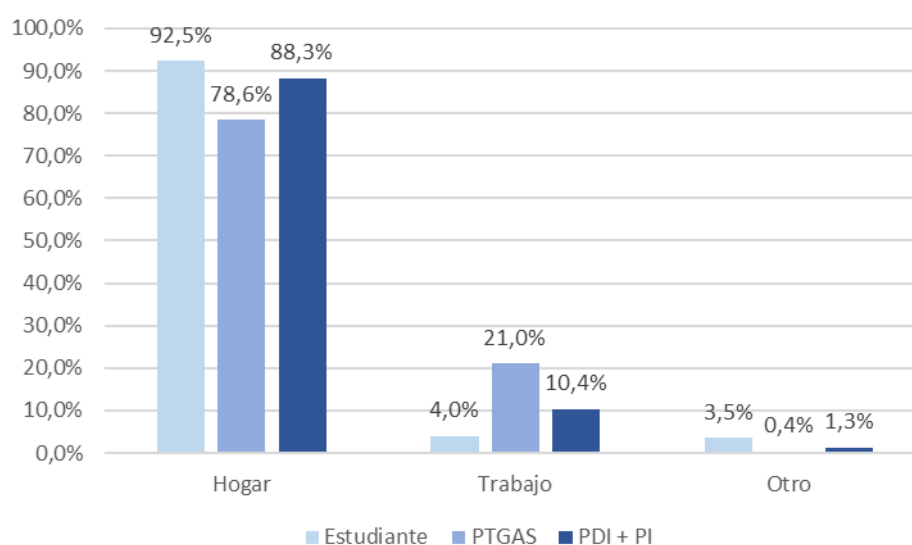


Figura 40. Origen habitual del viaje a la Universidad de València per col·lectiu. Font: elaboració pròpia.

Si tenim en compte els llocs d'origen del viatge a cadascun dels campus, a **Blasco Ibáñez** aproximadament el 91% dels usuaris té la seua llar com a origen de viatge, un 1% la residència d'estudiants, un 7% el treball i un 2% un altre lloc d'estudis. En menys d'un 0,5% dels casos l'origen està relacionat amb les cures, com és el col·legi de fills o familiars, centres de salut, etc.

En els casos de **Tarongers** i **Burjassot-Paterna**, la proporció és similar, encara que augmenta lleugerament la llar com a lloc d'origen, en detriment de la resta.

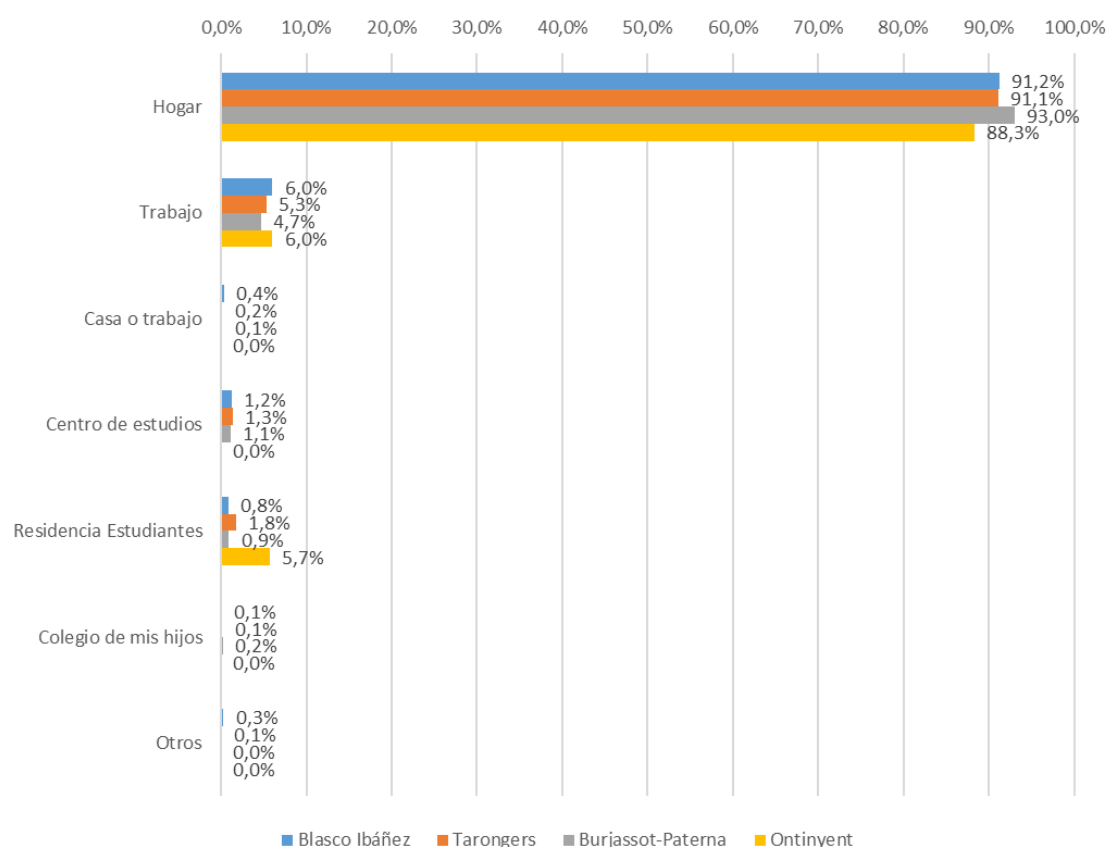


Figura 41. *Origen habitual del viatge en cada campus. Font: elaboració pròpia.*

En el cas d'Ontinyent el 88% dels usuaris tenen la seua llar com a origen del viatge habitual cap al campus i augmenta al 5,8% la residència d'estudiants, mentre que el 7% té el seu origen en el treball.

4.1.3.2. Dies d'assistència al campus

Segons els dies d'assistència al campus, aproximadament la meitat de la població universitària acudeix a la Universitat 5 dies i més del 30% acudeixen 4 dies, tal com es pot observar en el gràfic següent. Tan sols el 8% acudeix 1 o 2 dies i menys de l'1% ho fa 6 dies. Aquesta distribució es deu en gran part al fet que el 84% de la població universitària està composta per estudiants, la normalitat dels quals és assistir a classe 4 o 5 dies a la setmana.

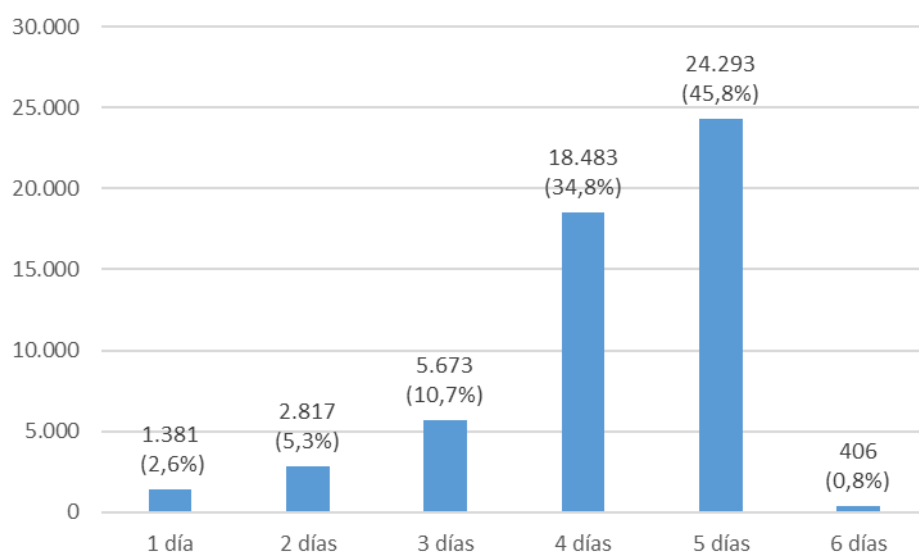


Figura 42. Dies d'assistència a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.

Segons l'assistència per col·lectiu, es pot observar que més del 70% de PTGAS acudeix 5 dies a la setmana, el 80% dels estudiants acudeixen 4 o 5 vegades per setmana i el 50% PDI+PI acudeix 5 dies a la setmana, però en comparació amb el PTGAS, la seua presència és majoritària la resta dels dies de la setmana.

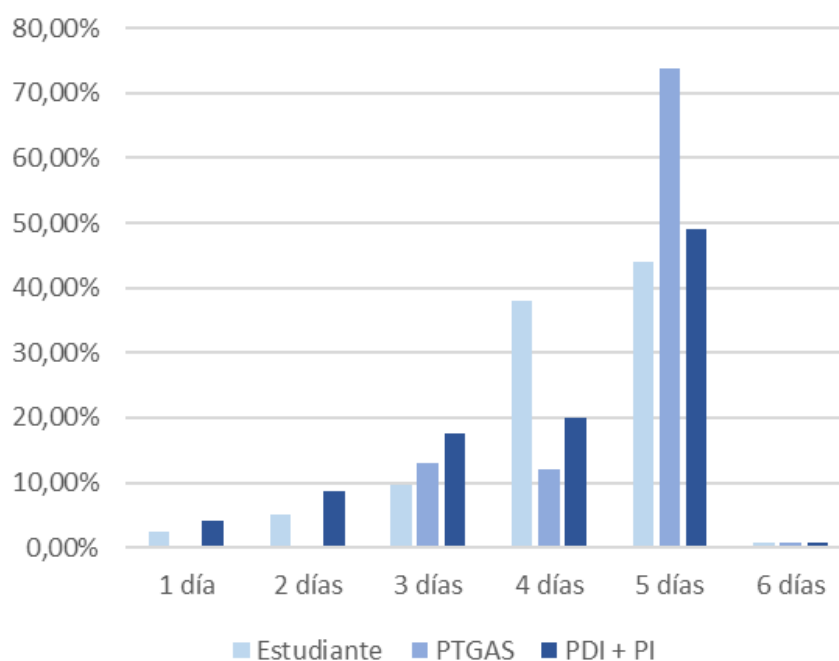


Figura 43. Dies d'assistència a les instal·lacions de la Universitat de València per col·lectiu. Font: elaboració pròpia.

Es va analitzar el nombre de dies que acudien els usuaris de la Universitat de València per a cadascun dels campus:

- Al campus de Blasco Ibáñez el 42% dels usuaris acudeixen 5 dies a la setmana i el 31%, 4 dies.
- Al campus de Burjassot-Paterna el 76% dels usuaris acudeixen 5 dies a la setmana i el 13%, 4 dies.
- Al campus dels Tarongers el 34% dels usuaris acudeixen 5 dies a la setmana i el 50%, 4 dies.
- A Ontinyent el 75% dels usuaris acudeixen 4 i 5 dies a la setmana.

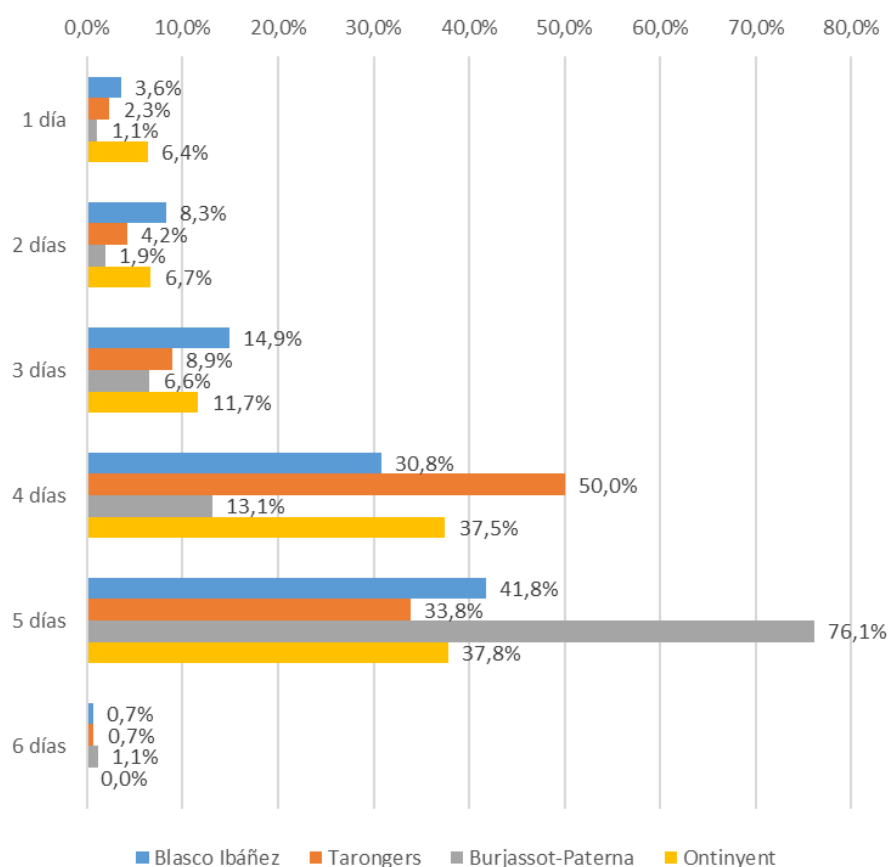


Figura 44. Dies d'assistència a cadascun dels campus de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

Si s'analitza aquesta dada per la mobilitat pròpia de cada campus s'observa que en tots ells la majoria dels usuaris acudeixen als seus respectius centres 4 o 5 dies, i se supera en tots els casos el 60% d'assistència; per contra, l'assistència d'1 dia i 6 dies a la setmana és escassa, encara que destaca el cas del campus d'Ontinyent amb una assistència del 10% 1 dia a la setmana.

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

Taula 12. Percentatge de població segons dies d'assistència i campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.3.3. Viatges diaris i durada

Es va preguntar als usuaris de la Universitat el nombre de viatges diaris que feien al campus, al que quasi el 85% va respondre que 2 viatges (un d'anada i un altre de tornada).

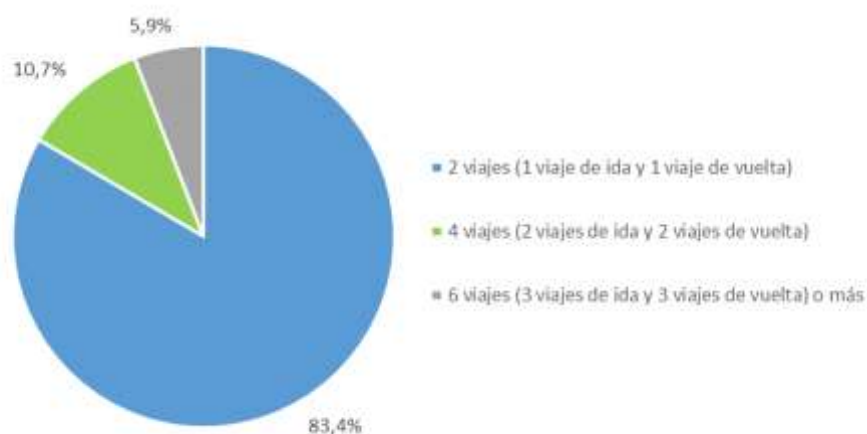


Figura 45. Percentatge del nombre de viatges diaris que fa la població de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

També es va preguntar la durada dels viatges tant d'anada com de tornada per intervals de 10 minuts en un rang de menys de 10 minuts a més d'una hora. Al voltant del 20% va respondre que tardaven de 10 a 20 minuts i de 20 a 30 minuts, mentre que només el 6,5% tarden menys de 10 minuts a arribar i més del 12% tarden més d'1 hora. Cal destacar que els usuaris tarden pràcticament el mateix en el viatge d'anada com en el de tornada, encara que el viatge de tornada és lleument més llarg. El temps mitjà de viatge d'anada és de 34 minuts, mentre el temps mitjà de viatge de tornada és de 35 minuts.

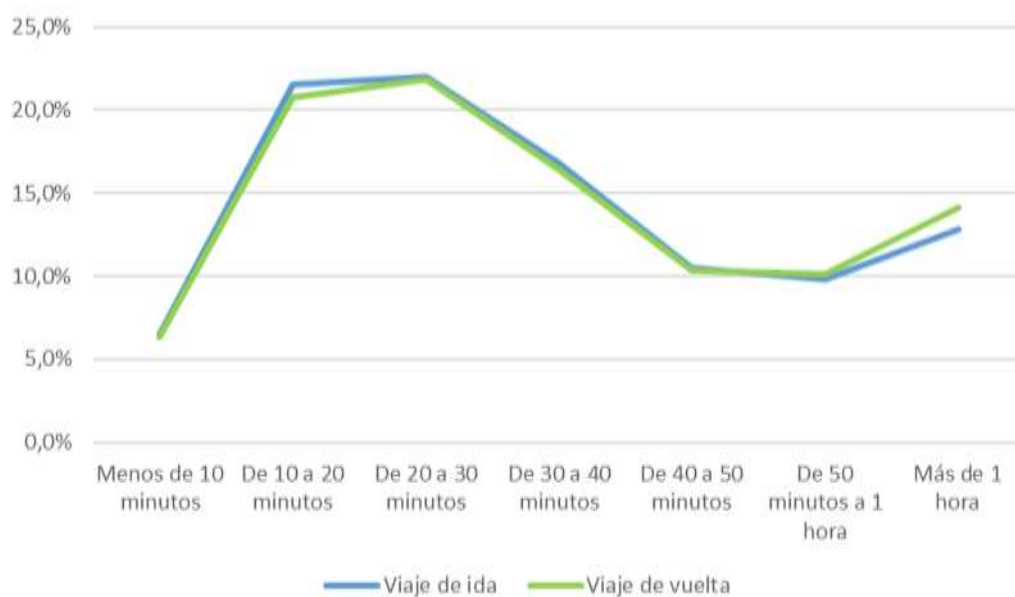


Figura 46. Durada mitjana dels viatges que fa la població de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

S'ha analitzat el temps que tarden els usuaris de la *Universitat de València* per cada campus en el trajecte d'anada i tornada a la Universitat independentment de la manera que usen.

Destaca que en tots els campus el repartiment de temps que tarden a anar i tornar és molt semblant, però a Ontinyent hi ha variacions durant els trajectes per davall de 10 minuts.

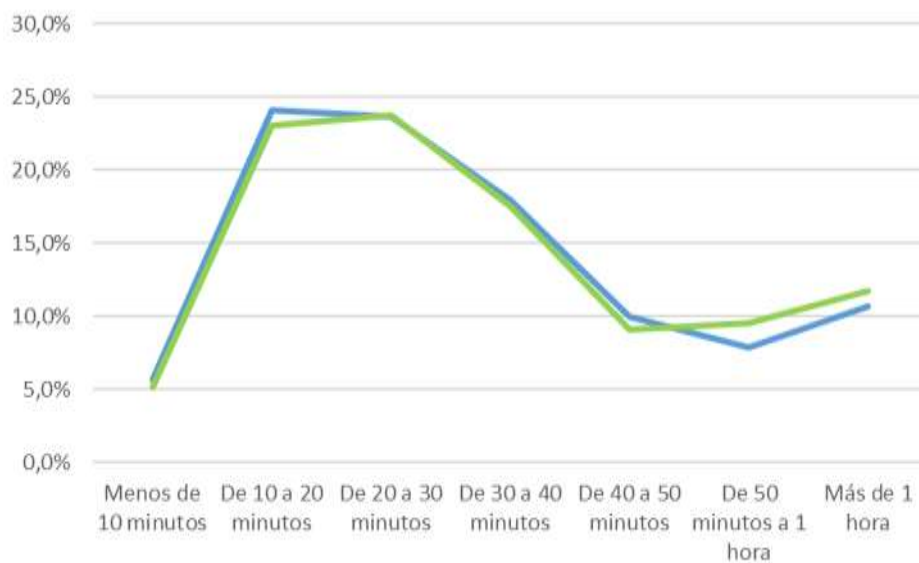


Figura 47. Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus de Blasco Ibáñez.
Font: elaboració pròpia.

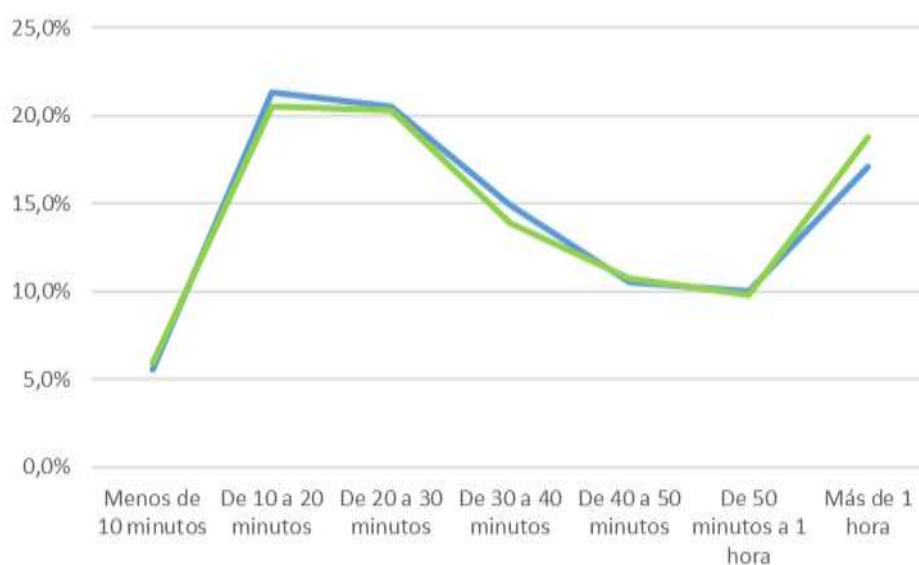


Figura 48. Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus dels Tarongers.
Font: elaboració pròpia.

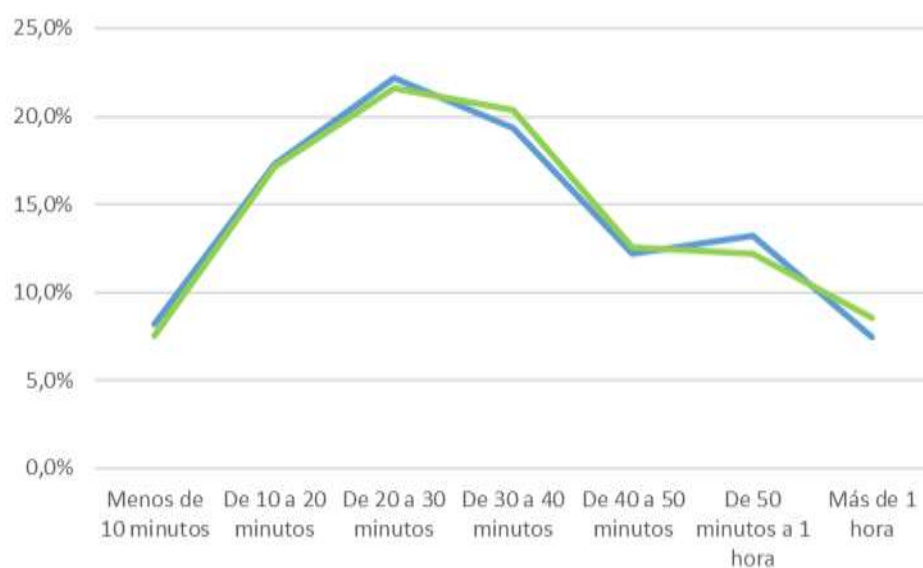


Figura 49. Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus de Burjassot-Paterna.

Font: elaboració pròpia.

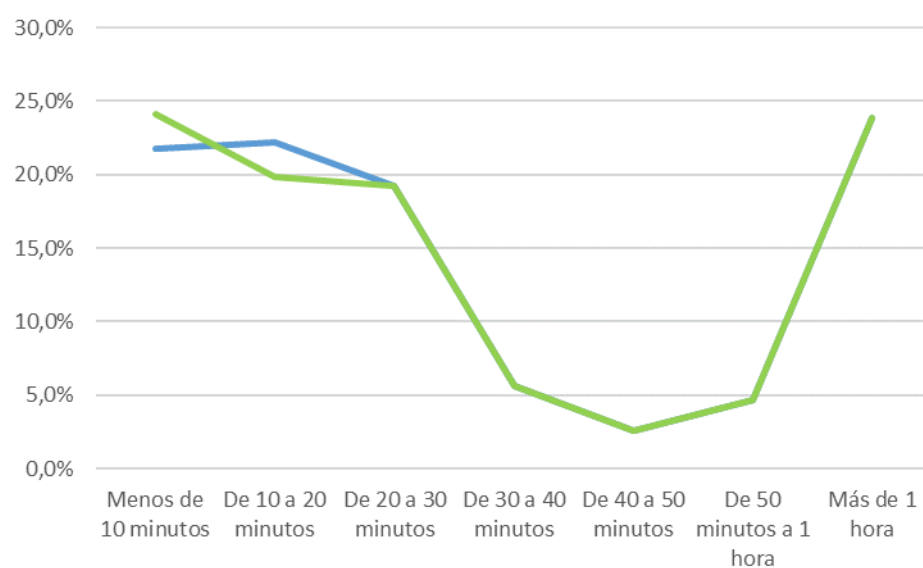


Figura 50. Durada mitjana dels viatges d'anada i tornada que fan els usuaris del campus d'Ontinyent.

Font: elaboració pròpia.

En analitzar el temps de recorregut pels diferents campus s'obtenen els resultats següents: _____

- **Blasco Ibáñez:** prop del 50% dels usuaris indiquen que tarden entre 10 i 20 minuts o entre 20 i 30 minuts, i el 18% assenyalen que el seu temps de recorregut és de 30 a 40 minuts. Una mica més del 10% tarden més d'una hora.
- **Burjassot-Paterna:** més del 40% dels usuaris indiquen que tarden entre 20 i 30 minuts o entre 30 i 40 minuts, i prop del 17% indica un temps de recorregut de 10 a 20 minuts. Només al voltant del 7,5% afirma tardar més d'una hora.
- **Tarongers:** més del 40% dels usuaris tarda entre 10 i 20 minuts o entre 20 i 30 minuts en els seus trajectes. Només al voltant del 5% tarda menys de 10 minuts en els seus desplaçaments des de la Universitat i cap a la Universitat.
- **Ontinyent:** en aquest cas destaca que quasi el 24% dels usuaris informen que tarden més d'una hora en els seus trajectes d'anada i tornada al campus.

Els resultats descrits són vàlids tant per al trajecte d'anada com per al de tornada, perquè el temps de recorregut és molt similar en tots els casos com es pot observar en la taula següent, les dades de la qual es representen visualment en els gràfics successius.

Temps de trajecte	Viatge d'anada				Viatge de tornada			
	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 minuts	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%

Taula 13. Percentatge de la població universitària segons mitjana de durada del viatge d'anada i de tornada per campus. Font: elaboració pròpia.

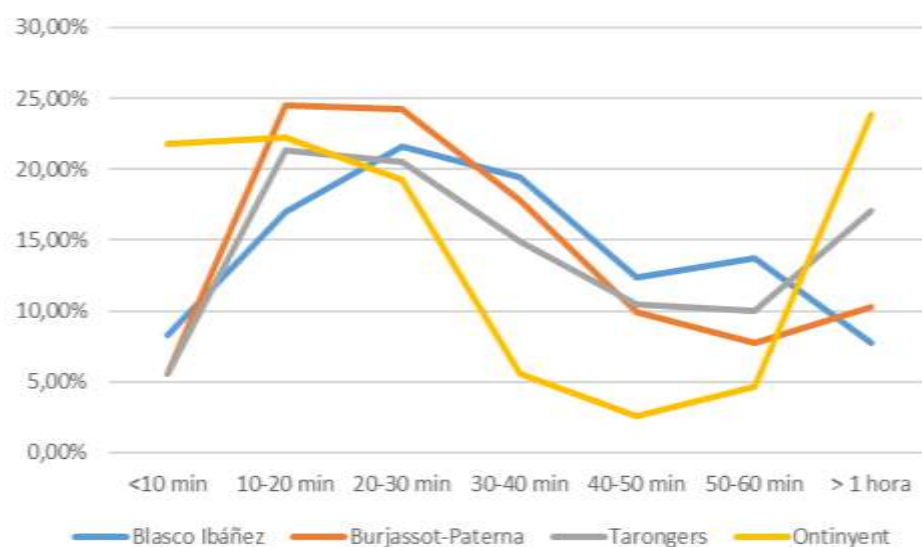


Figura 51. Percentatge per temps de viatge dels viatges d'anada que fa la població de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

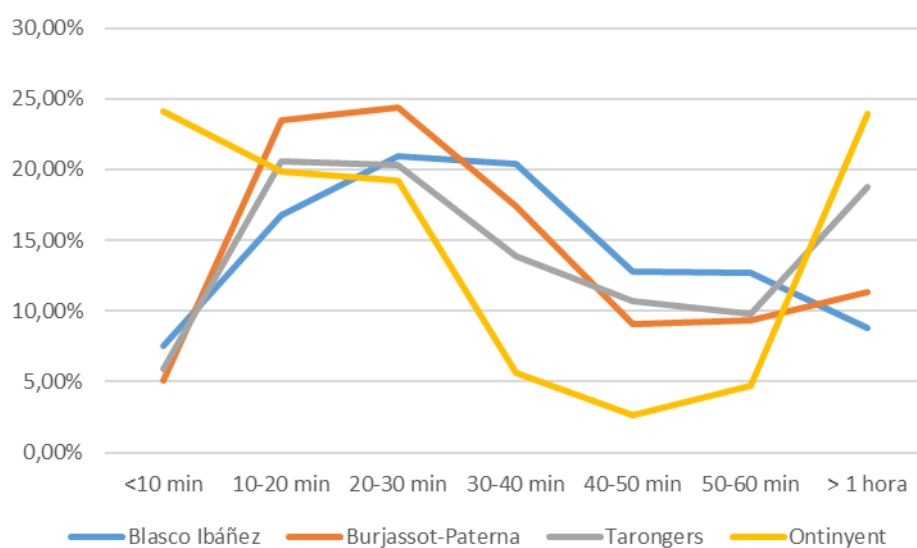


Figura 52. Percentatge per temps de viatge dels viatges de tornada que fa la població de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

4.1.3.4. Diferència de modalitat en anada i tornada

Finalment es va preguntar als usuaris si utilitzaven el mateix mode de transport d'anada i de tornada, al que entre el 90 i el 97% va respondre que utilitzava el mateix.

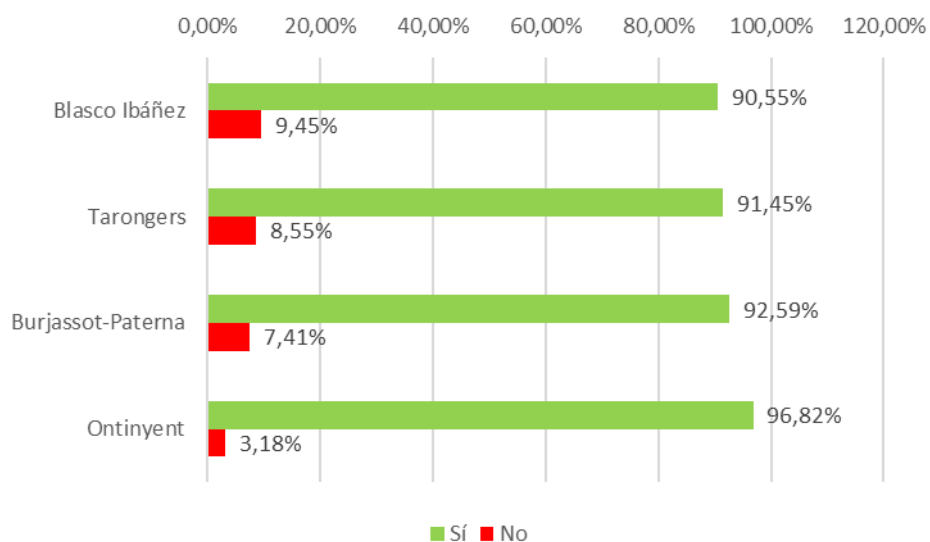


Figura 53. Percentatge de la població universitària que usa el mateix mode de transport d'anada i de tornada en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.

Quant als motius d'utilitzar un mode de transport diferent en els trajectes d'anada i tornada dels campus, les respostes són variades i s'han agrupat en les categories següents:

- **Estat físic negatiu:** en aquells casos en què el trajecte d'anada es fa caminant o amb bicicleta/VMP i la tornada es fa en transport públic per cansament o fatiga després de la jornada.
- **Caminar com a activitat física:** en els casos de persones que fan el trajecte d'anada, tornada, o anada i tornada amb bicicleta o caminant per salut.
- **Massificació del transport:** en les hores punta (entrada i eixida dels campus) és habitual que hi haja massificació en alguns mitjans de transport, per això els usuaris opten per utilitzar diferents mitjans de transport o anar caminant per a evitar-ho.
- **Freqüències:** és la segona raó més comuna amb quasi un 20% dels usuaris que no usen la mateixa modalitat entre anada i tornada. Els viatges es fan en diferents tipus de transport públic (metro-tramvia, autobús-metro, etc.) o es combina transport públic i caminar.
- **Proximitat de l'estació/parada en origen o destinació.**
- **Comoditat o preferència:** és la raó més comuna, suposa un 33%. És habitual entre els usuaris que disposen de diverses alternatives de transport entre el seu origen o destinació o poden fer alguns dels trajectes en vehicle privat com a acompanyants.
- **Origen/destinació variables:** habitual en aquells casos en què els usuaris tenen orígens i destinacions variables al llarg de la setmana per compromisos familiars, perquè estudien en altres centres o compatibilitzen estudis i treball.
- **Temps disponible:** en funció del major o menor temps disponible, opten per diferents modalitats, com per exemple caminar en lloc d'usar el transport públic o anar amb cotxe en lloc de transport públic.
- **Recorreguts diferents d'anada i tornada dels mitjans de transport:** ocorre en els itineraris d'autobusos urbans i interurbans, per això els usuaris opten per utilitzar un altre mode de transport que es trobe més a prop o anar caminant.



Figura 54. Motius de la població universitària de diferència de modalitat de transport en anada i tornada.

Font: elaboració pròpia.

4.1.4 Horaris d'entrada i eixida

Estudi de Mobilitat de la UV

En l'enquesta es va donar un rang d'entrada i eixida dels usuaris de la Universitat. L'horari d'entrada es concentra entre les 8:00 h i les 9:00 h i entre les 15.00 i les 16.00, encara que en menor mesura; mentre que l'eixida es concentra entre les 13.00 i les 15.00 i les 18.00-19.00.

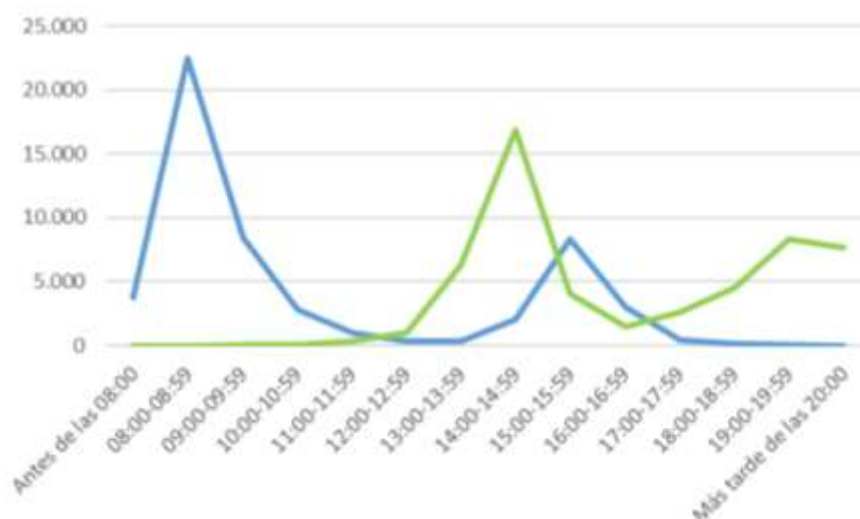


Figura 55. Distribució de la població universitària segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd).

Font: elaboració pròpia.

Al campus de Burjassot-Paterna l'entrada es concentra entre les 08.00 i les 10:00 h del matí i entre les 15.00 i 16:00 h de la vesprada, i l'eixida es concentra entre les 13.00 i 14:00 h del matí i les 17.00 i 19:00 h de la vesprada.

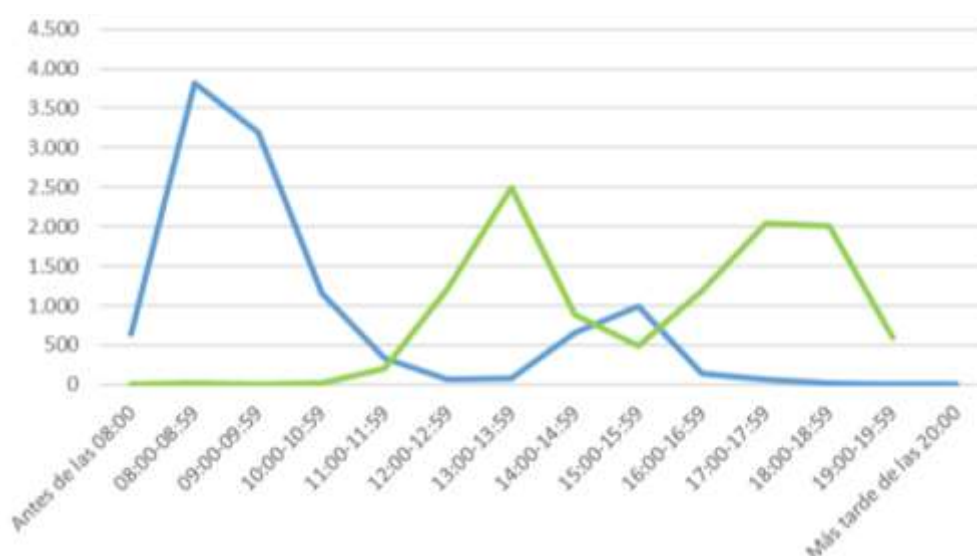


Figura 56. Distribució de la població universitària al campus de Burjassot-Paterna segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.

Al campus de Blasco Ibáñez l'entrada es concentra entre les 08.00 i les 09:00 h del matí i entre les 15.00 i 16:00 h de la vesprada, i l'eixida es concentra entre les 13.00 i 14:00 h del matí i les 18:00 i 19:00 h de la vesprada.

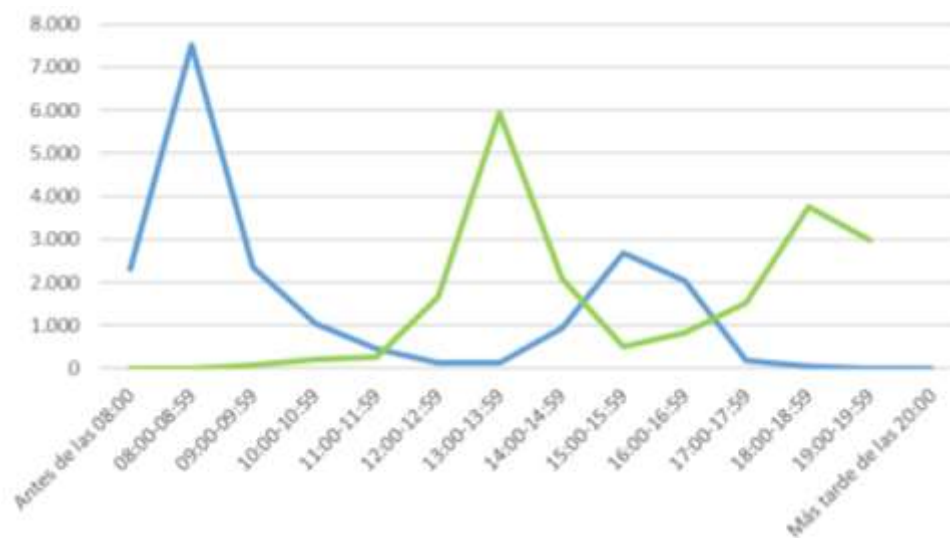


Figura 57. Distribució de la població universitària al campus de Blasco Ibáñez segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.

Al campus dels Tarongers l'entrada es concentra entre les 08:00 i les 09:00 h del matí i entre les 15:00 i 16:00 h de la vesprada, i l'eixida es concentra entre les 13:00 i 14:00 h del matí i les 19:00 i 20:00 h de la vesprada.

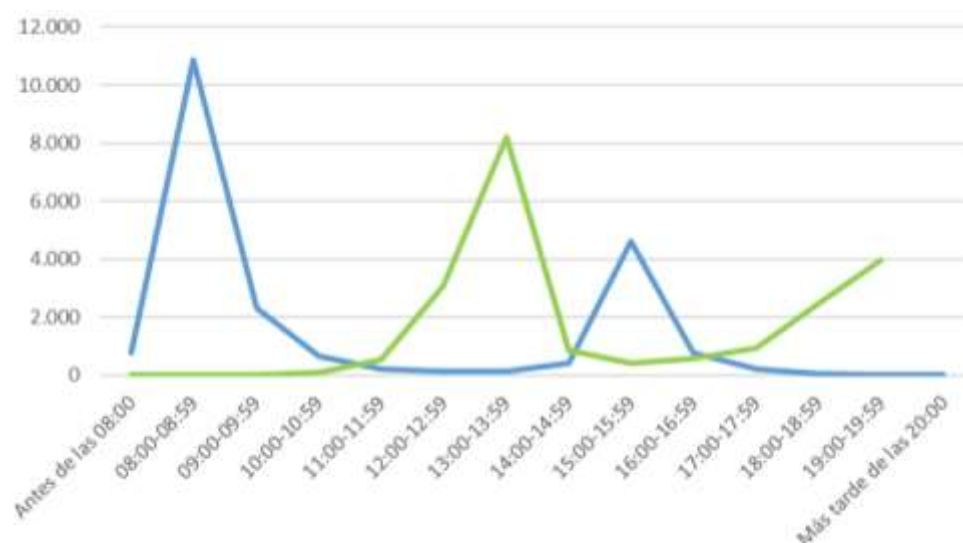


Figura 58. Distribució de la població universitària al campus dels Tarongers segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.

Al campus d'Ontinyent l'entrada es concentra entre les 09:00 i les 10:00 h del matí i entre les 15:00 i 16:00h de la vesprada, i l'eixida es concentra entre les 12:00 i 13:00 h del matí i les 19:00 i 20:00 h de la vesprada.

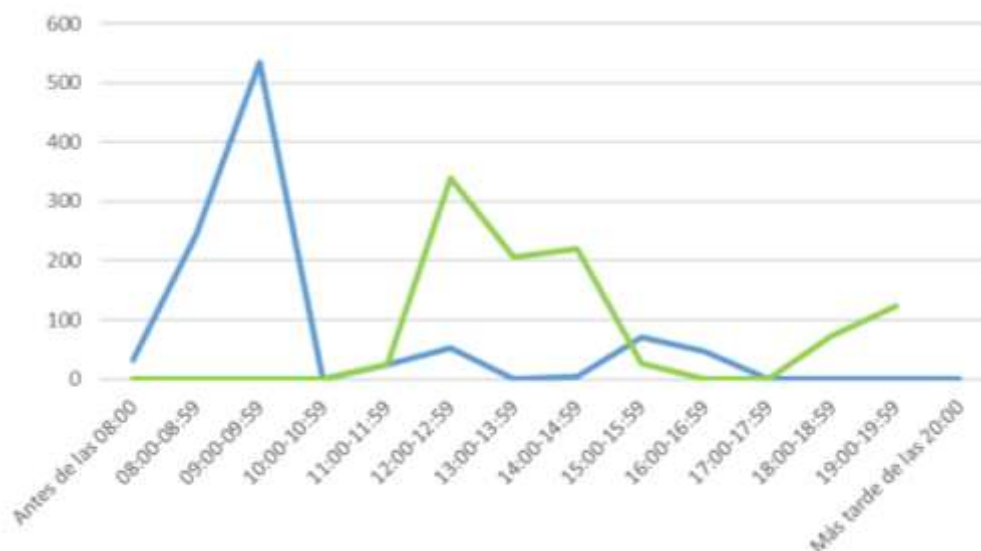


Figura 59. Distribució de la població universitària al campus d'Ontinyent segons l'horari d'entrada (en blava) i d'eixida (en verd). Font: elaboració pròpia.

4.1.5 Valoració de la mobilitat dins del campus

4.1.5.1. Valoració de l'itinerari per als vianants dins del campus

Mesurant el grau de satisfacció dels usuaris en una escala en què 1 és "totalment insatisfet" i 10 és "totalment satisfet", la valoració general dels itineraris per als vianants a l'interior dels campus és de 7,07/10.

Es va preguntar als usuaris sobre el seu grau de satisfacció quant als itineraris per als vianants dins dels campus, al que la majoria va respondre estar un poc satisfeta o satisfet.

A Burjassot-Paterna destaca que un de cada tres usuaris està satisfet; i a Ontinyent, destaca que un 15,7% està totalment satisfet. Quant als nivells d'insatisfacció, suposa menys d'un 10% en tots els campus.

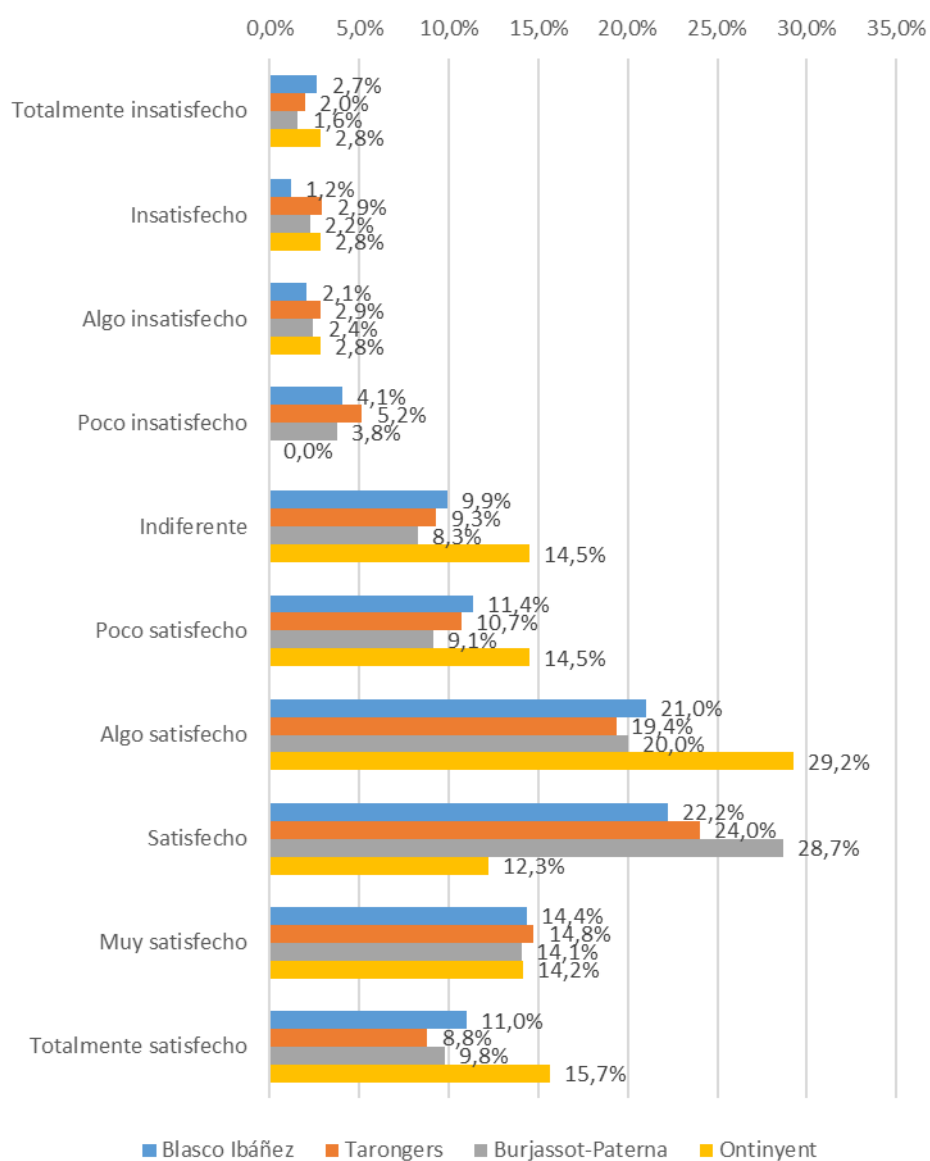


Figura 60. Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants dins de cada campus. Font: elaboració pròpia.

Quant al grau de satisfacció per gènere, es percep que els homes estan més satisfets que les dones, amb 7,15 punts enfront de 7,03.

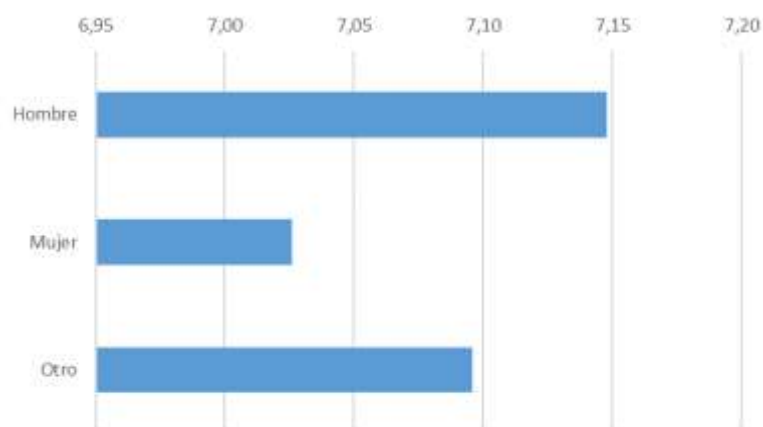


Figura 61. Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants dins de cada campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.5.2. Problemes en caminar pel campus

Es va preguntar sobre si els usuaris trobaven problemes en caminar pel campus i quins eren aquests problemes. El 50% dels usuaris va respondre no trobar-ne cap en cadascun dels campus. Els dos problemes més destacats són, amb prop del 20% de respostes, que el paviment es troba en mal estat, especialment al campus d'Ontinyent, i amb un 15%, la percepció d'inseguretat davant el trànsit ciclista als campus dels Tarongers i Blasco Ibáñez.

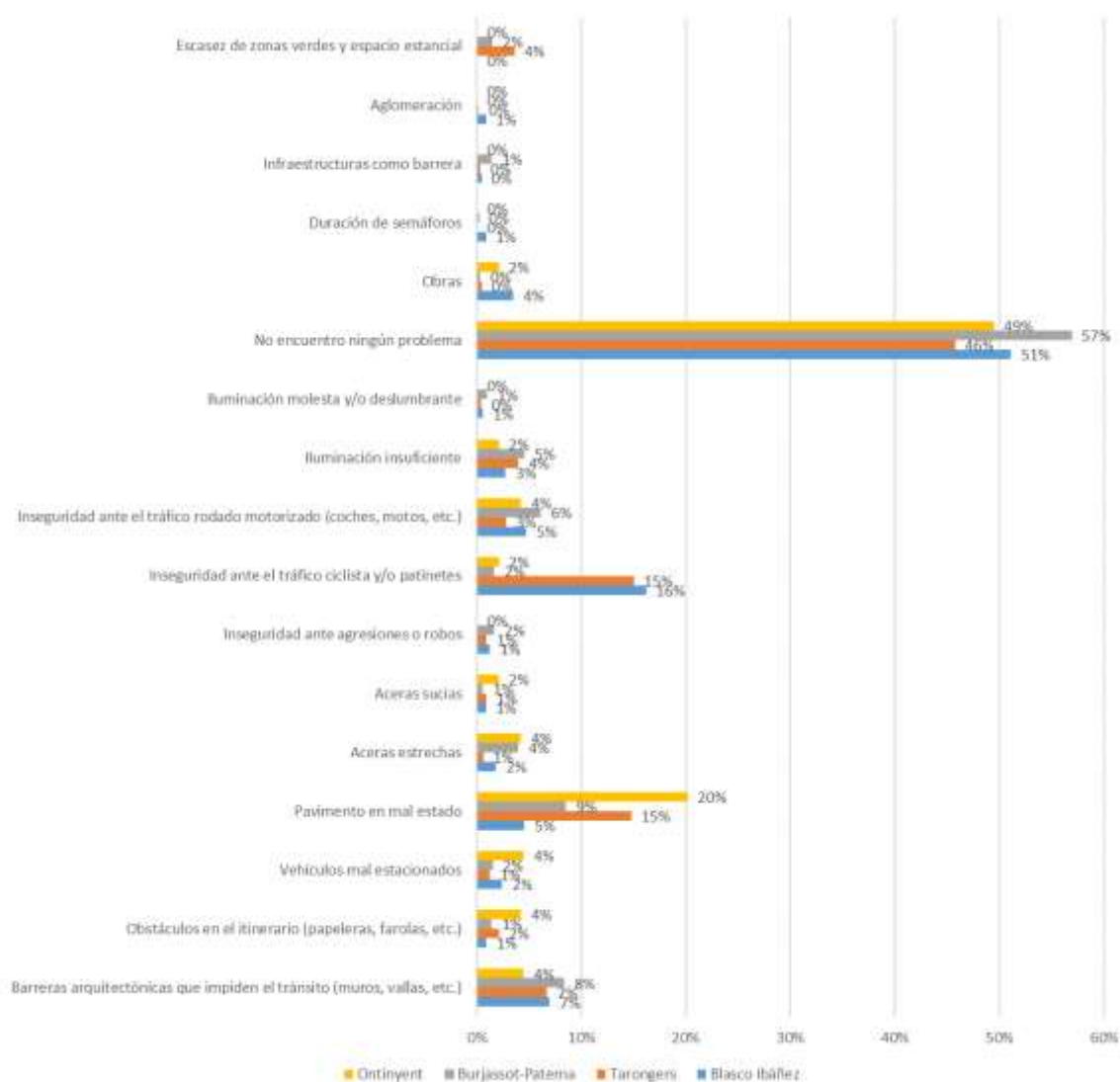


Figura 62. Problemes de mobilitat dins de les instal·lacions de la Universitat de València trobats per la població universitària en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.6 Desplaçaments

Els usuaris de la Universitat van indicar les formes de transport que usen actualment per a anar al campus i l'ordre en què utilitzen cadascun. S'han definit unes formes bàsiques de transport per a identificar la forma de transport predominant en el viatge, arreplegats en les categories següents:

1. A peu: quan el viatge té una única etapa i aquesta és a peu.
2. Bicicleta o patinet: quan alguna de les etapes es fa amb bicicleta o patinet.
3. Transport públic: quan alguna de les etapes es fa en transport públic sense usar els mitjans de transport prèviament indicats.

4. Vehicle privat: quan alguna de les etapes es fa amb cotxe com a acompanyant o conductor o amb moto sense usar els mitjans de transport prèviament indicats.
5. Altres: quan no apliquen les formes bàsiques anteriors i s'ha marcat *carsharing*, VTC o altres.

4.1.6.1 Repartiment modal

En la figura següent s'arreplega el repartiment modal, en què s'observa que el mode de transport més utilitzat és el transport públic, amb quasi el 60% del total. D'altra banda, el 20% dels usuaris usa el vehicle privat i menys del 6% accedeix amb bicicleta o VMP.

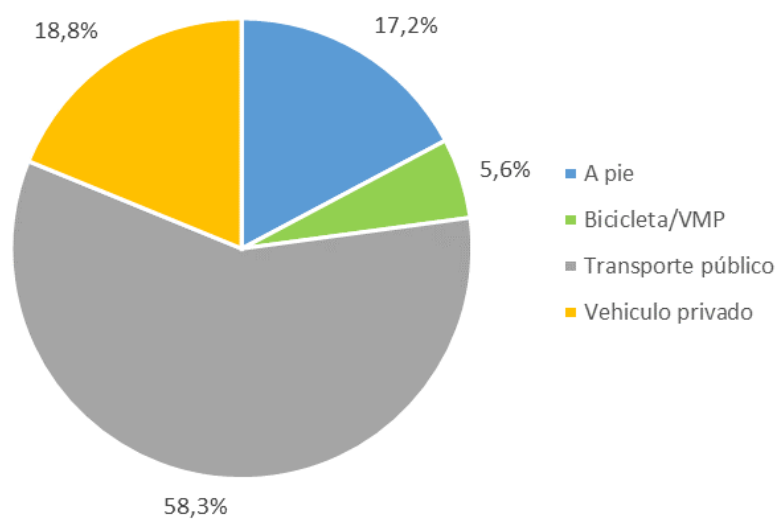
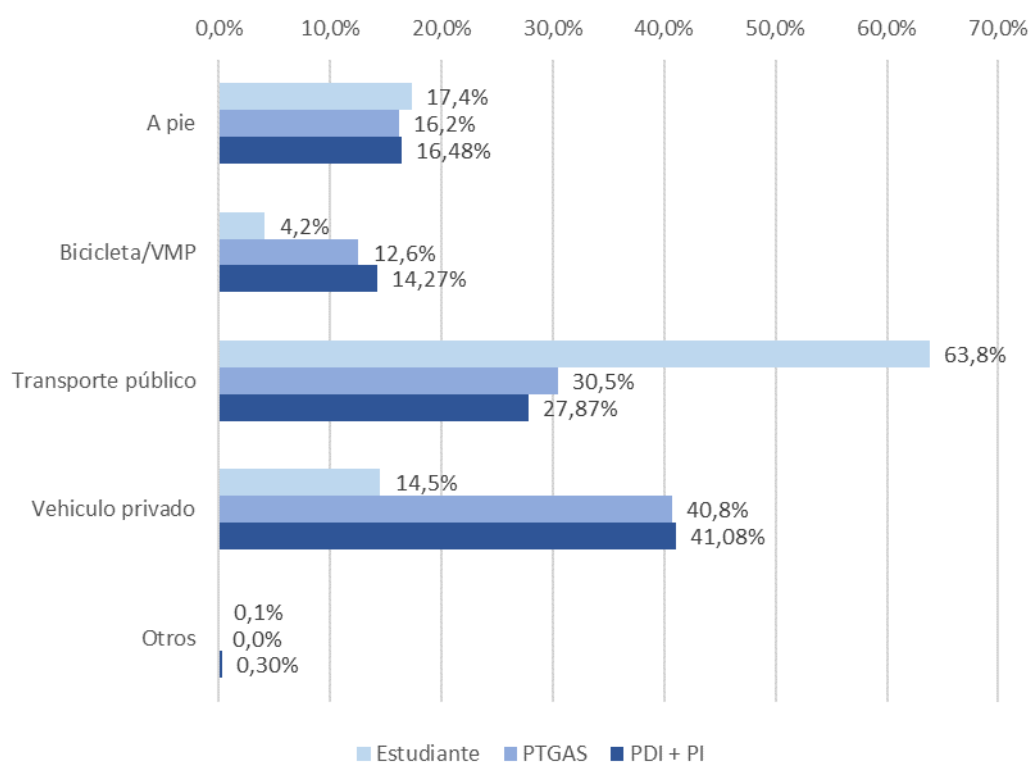


Figura 63. Repartiment modal de la població universitària.

Font: elaboració pròpia

Si observem el repartiment modal en la Universitat diferenciant-se per col·lectiu, el 63% dels estudiants usa el transport públic, enfront del 30% dels treballadors. Amb el vehicle privat ocorre el contrari, i és que el 40% dels treballadors de la Universitat usen el vehicle privat mentre que dels estudiants l'utilitza menys d'un 15%. La mobilitat a peu té una proporció equilibrada en els col·lectius i la bicicleta i VMP és més usada entre els treballadors.



9*8

Figura 64. Repartiment modal de la població universitària segons el col·lectiu. Font: elaboració pròpia.

Tenien en compte el repartiment modal diferenciat per gènere, observem que entre la població universitària el transport públic té un pes important, però és més usat per les dones que pels homes, ja que entre elles aquest mitjà de transport supera el 61% de la mobilitat davant el 52% dels homes. Per contra, el vehicle privat i la bicicleta és més usada pels homes.

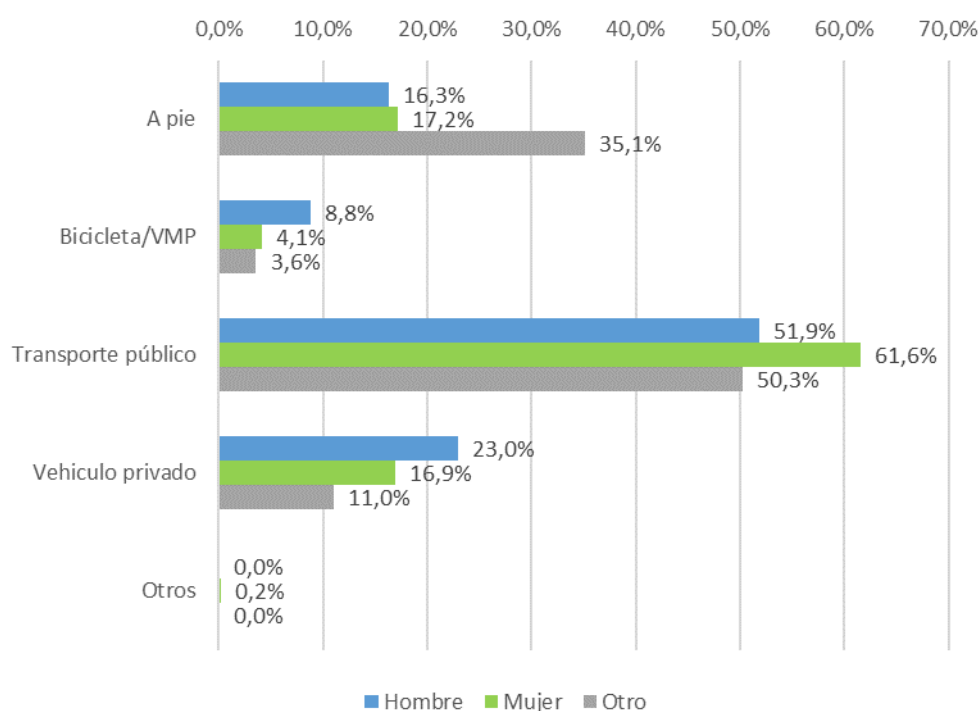


Figura 65. *Repartiment modal de la població universitària segons el gènere. Font: elaboració pròpia.*

Cada campus mostra un perfil modal distint, influenciat per factors com l'accessibilitat, la infraestructura disponible i la localització geogràfica. A continuació, es presenta un resum dels resultats en percentatge per a cada campus:

- **A Blasco Ibáñez** l'ús predominant és del transport públic amb prop del 57%, en la seua majoria de metro i autobús urbà, i una notable dependència del vehicle privat, que presenta prop d'un 14% del repartiment modal. Els trasllats a peu són assumibles cap al campus, situat dins de la ciutat de València, i es representen amb quasi un 22% de la mobilitat. D'altra banda, l'ús de bicicleta/VMP presenta prop d'un 8%, gràcies a l'oferta de serveis de bicicleta pública en l'entorn i a una infraestructura favorable.

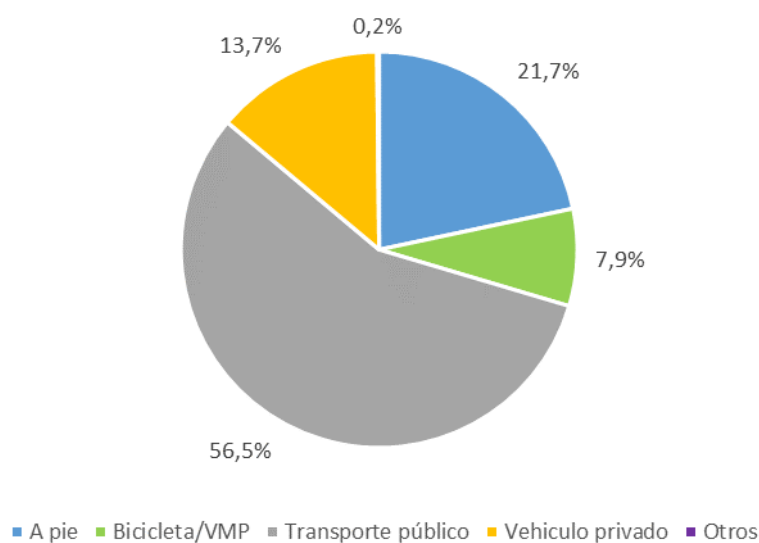


Figura 66. Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus de Blasco Ibáñez.

Font: elaboració pròpia.

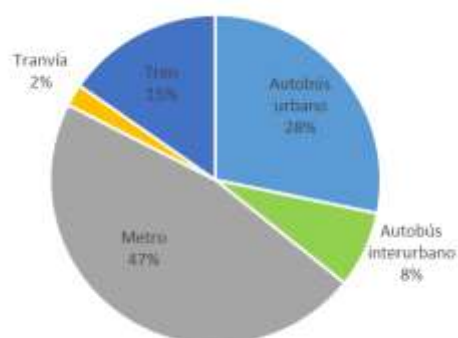


Figura 67. Ús del transport públic al campus de Blasco Ibáñez per tipus.

Font: elaboració pròpia.

- **Als Tarongers** el transport públic és la forma de transport dominant, amb més d'un 60% dels usuaris, protagonitzat pel tramvia i el metro, seguit del vehicle privat, que representa entorn d'un 18%, 5 punts per damunt de la mobilitat a peu. L'ús de bicicleta/VMP és baix, ja que a penes arriba a un 4,5% del repartiment modal.

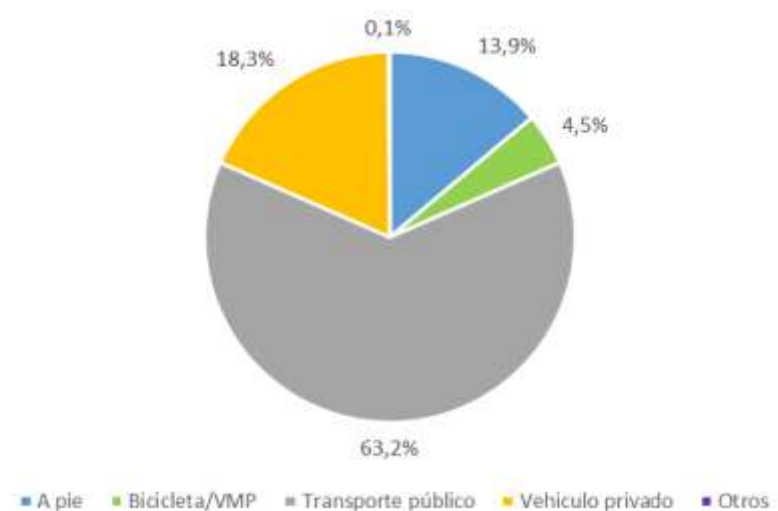


Figura 68. Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus dels Tarongers.
Font: elaboració pròpia.

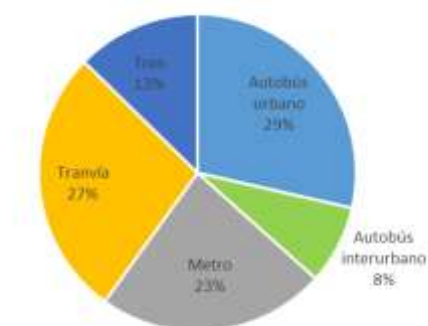


Figura 69. Ús del transport públic al campus dels Tarongers per tipus.
Font: elaboració pròpia.

- **Burjassot-Paterna** presenta un ús de més del 55% del transport públic. Hi té protagonisme el tramvia i el metro, però hi ha una alta dependència del vehicle privat, que representa més d'un 25% del total.
La mobilitat a peu entre els usuaris és reduïda, suposa un 15%, i l'ús de la bicicleta o VMP ronda a penes el 4%, donada l'absència d'un servei de bicicletes públiques en l'actualitat.

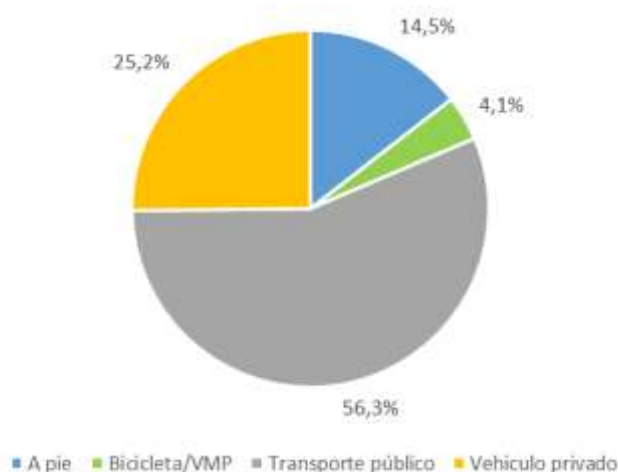


Figura 70. Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus Burjassot-Paterna.

Font: elaboració pròpia.

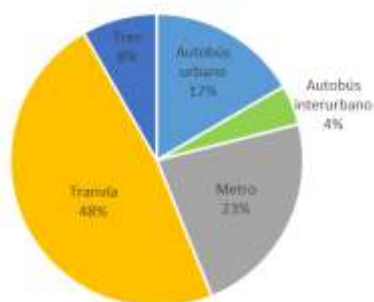


Figura 71. Ús del transport públic al campus de Burjassot-Paterna per tipus.

Font: Elaboració pròpia.

- **Ontinyent** mostra una alta proporció d'usuaris que es desplacen a peu, amb quasi el 30% del total, però amb una dependència significativa del vehicle privat, que representa prop d'un 60% de la mobilitat al campus. L'ús del transport públic, que es duu a terme amb autobús interurbà i tren (80%), és el més baix en comparació amb altres campus i reflecteix possibles limitacions en la disponibilitat o freqüència d'aquests serveis.

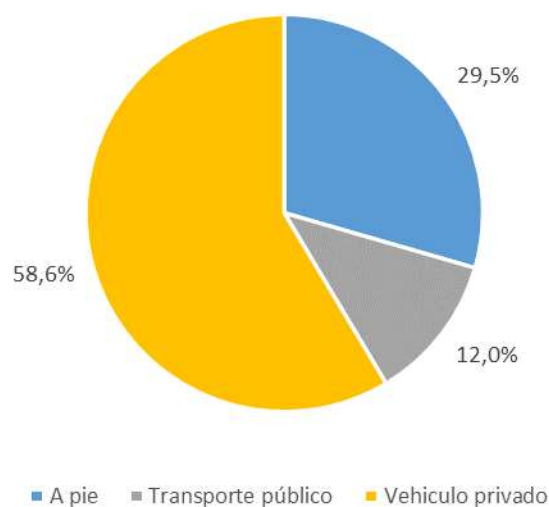


Figura 72. Percentatges dels mitjans de transport utilitzats per la població del campus d'Ontinyent.

Font: elaboració pròpia.

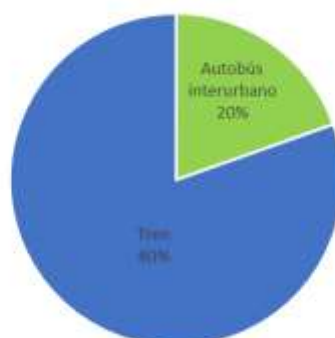


Figura 73. Ús del transport públic al campus d'Ontinyent per tipus.

Font: elaboració pròpia.

4.1.6.2 Combinació de modes de transport

També es va preguntar quants dels enquestats combinaven diversos modes de transport per a fer el trajecte al campus, al que prop del 57% va respondre que sí ho feien. Ontinyent presenta un percentatge menor de combinació de modes de transport degut al fet de tenir menys alternatives que la resta dels campus.

Entre les combinacions més habituals hi ha:

- Tramvia i metro

- Caminar i metro/tramvia
- Caminar i autobús

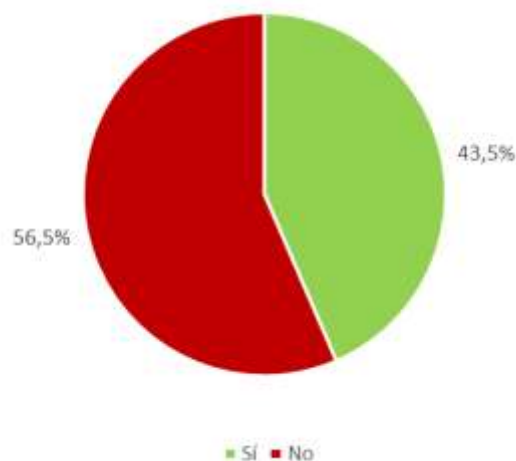


Figura 74. Percentatge de la població universitària que combina diferents modes de transport.

Font: Elaboració pròpia.

Combina modes de transport	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Taron-gers	Ontinyent
SÍ	42,39%	38,45%	47,72%	33,27%
NO	57,61%	61,55%	52,28%	66,73%

Taula 14. Percentatge de la població universitària que combina diferents modes de transport en cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.7 Mobilitat per als vianants

4.1.7.1 Motius de moure's a peu

Els usuaris amb mobilitat d'accés i dispersió al campus a peu van respondre quins eren els seus principals motius per a fer el seu trajecte d'aquesta manera. Prop del 23% va respondre per rapidesa, i prop del 21% va respondre que ho feia per comoditat. L'estalvi econòmic, la proximitat entre l'origen i destinació, la salut i el propi gaudi de caminar també hi tenen protagonisme.

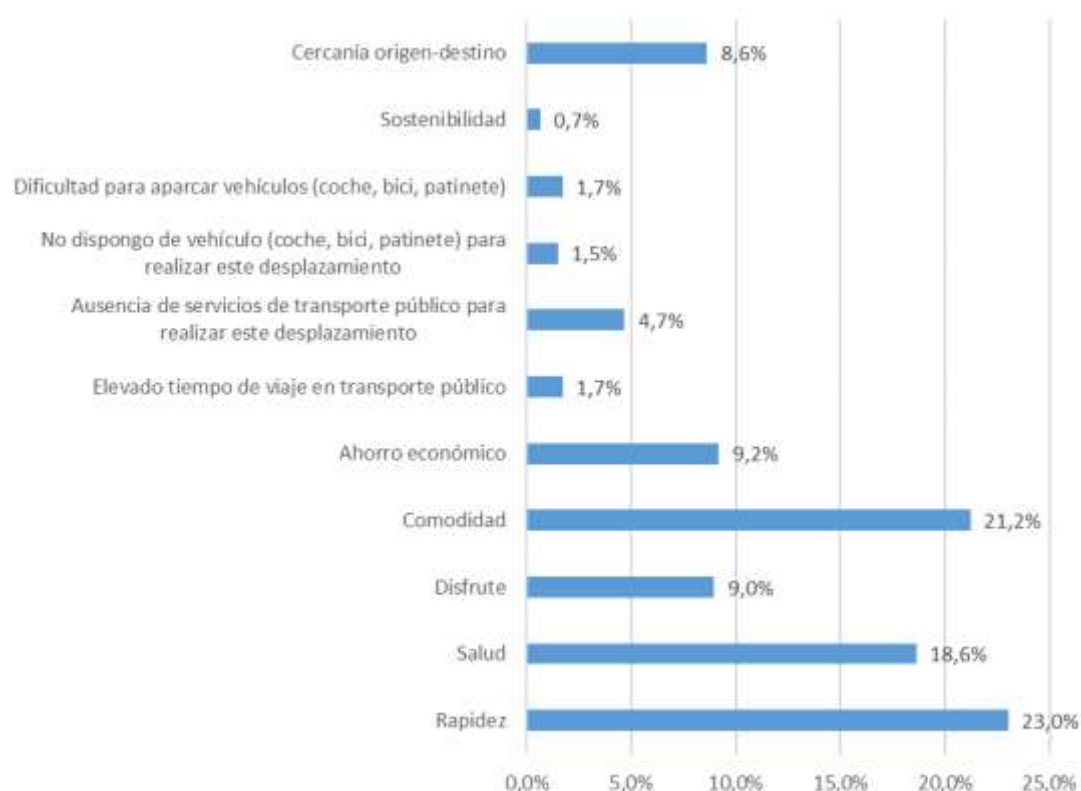


Figura 75. Motius pels quals la població universitària tria anar a peu a les instal·lacions de la Universitat de València.

Font: elaboració pròpia.

4.1.7.2 Principals problemes en la mobilitat a peu

Quant als problemes als quals s'enfronten els usuaris que fan els seus trajectes a peu, Blasco Ibáñez i Burjassot-Paterna coincideixen en el seu principal problema amb un 32% en el paviment en mal estat, mentre que Ontinyent i Tarongers, en aquest sentit presenten un 20%.

Els Tarongers té com a principal problema les barreres arquitectòniques i Ontinyent comparteix aquest travesament amb el mobiliari urbà, que es tradueix en obstacles en el viari.

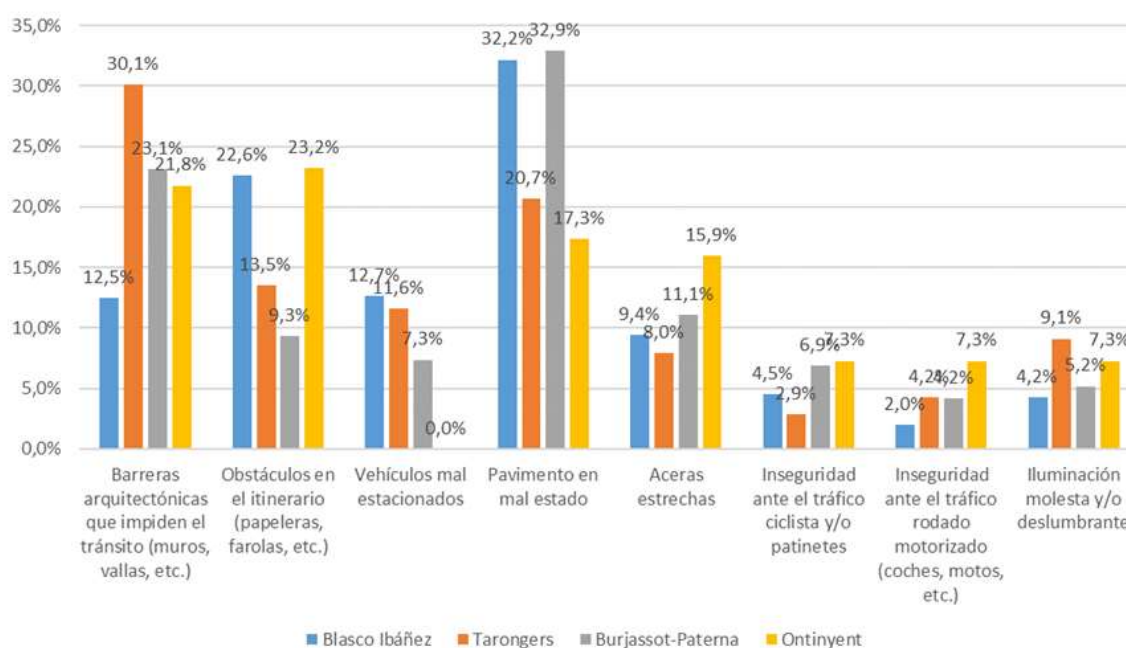


Figura 76. Principals problemes trobats en els trajectes a peu per la població universitària.

Font: elaboració pròpia.

4.1.7.3 Valoració dels itineraris per als vianants

Mesurant el grau de satisfacció dels usuaris en una escala en què 1 és “totalment insatisfet” i 10 és “totalment satisfet”, la valoració general dels itineraris per als vianants d'accés als campus és de 7,67/10.

Es va preguntar als usuaris que accedeixen al campus a peu o se'n van d'igual manera sobre el grau de satisfacció quant als itineraris per als vianants. La majoria va respondre que estava satisfet, excepte a Burjassot-Paterna, on els usuaris indiquen estar una mica satisfets. Quant als nivells d'insatisfacció, suposa menys d'un 10% en tots els campus.

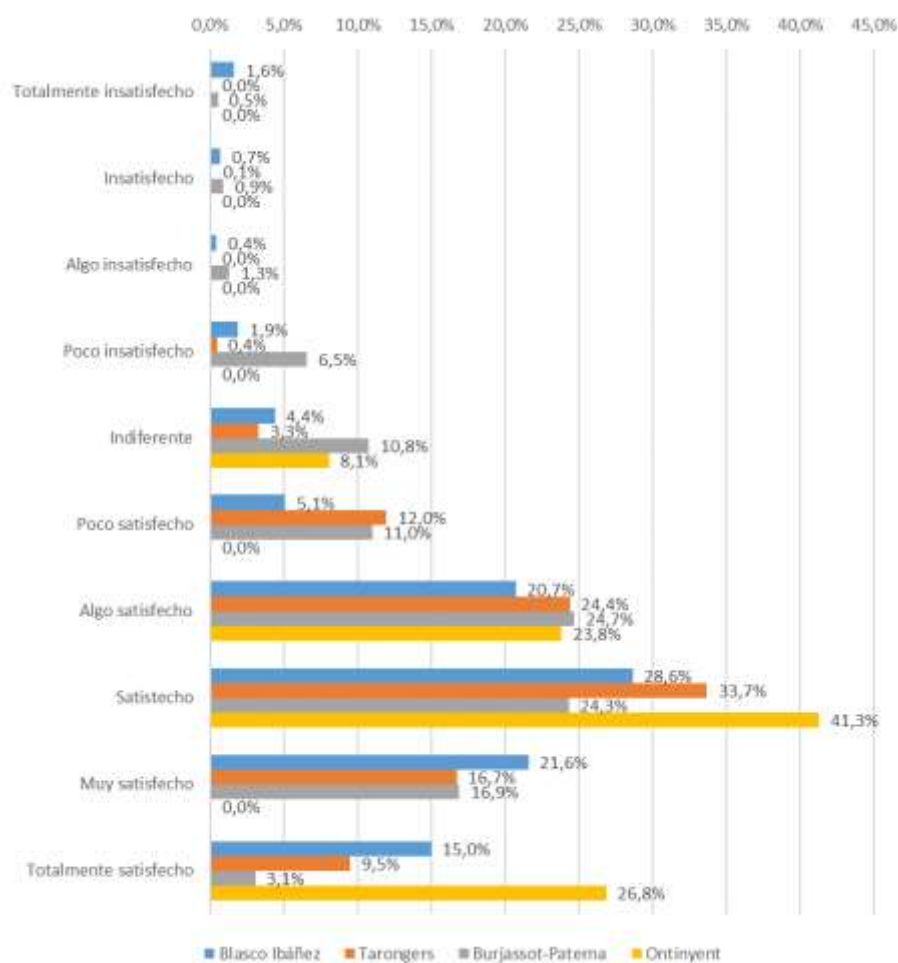


Figura 77. Grau de satisfacció per campus dels itineraris per als vianants d'accés al campus. Font: elaboració pròpia.

Quant al grau de satisfacció per gènere, es percep que les dones estan més satisfetes que els homes, amb 7,71 punts enfront de 7,65.

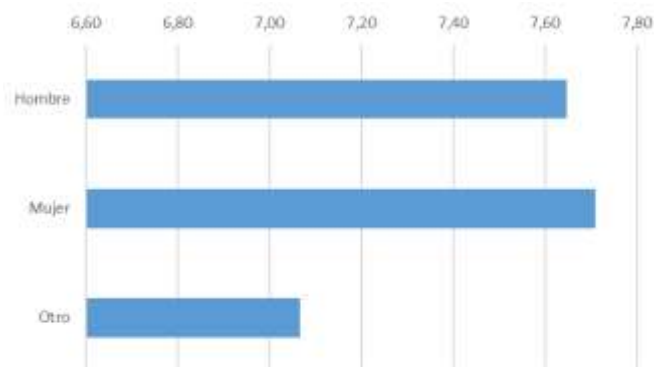


Figura 78. Grau de satisfacció per gènere dels itineraris per als vianants d'accés al campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.7.4 Motius de deixar de moure's a peu

En l'enquesta es va preguntar als usuaris que van a peu als seus respectius campus quins motius farien que canviaren de modalitat. El 30% ho faria si visquera més lluny d'on ho fa actualment, un 23% si tinguera més lluny del campus els seus llocs quotidians i un altre 20% ho faria si la connexió i freqüències en transport públic foren més eficients.



Figura 79. Motius pels quals la població universitària deixaria de triar anar a peu a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.

4.1.8 Mobilitat ciclista i VMP

En aquesta anàlisi de mobilitat ciclista i VMP a la Universitat de València, no s'ha considerat el campus d'Ontinyent perquè no es van rebre respostes dels usuaris en relació amb els recorreguts d'anada i tornada a aquest campus.

4.1.8.1 Titularitat de bicicleta o VMP

Quant a la titularitat de les bicicletes i VMP utilitzats per a acudir a cadascun dels campus, a Blasco Ibáñez el 68% utilitza un vehicle propi i als Tarongers ho fa el 73%, però té un gran protagonisme Valenbisi, amb un quasi 32% i un 27% del total, respectivament, gràcies a la gran oferta d'estacions de bicicleta pública a l'entorn dels campus. Aquest servei és principalment utilitzat pels estudiants.

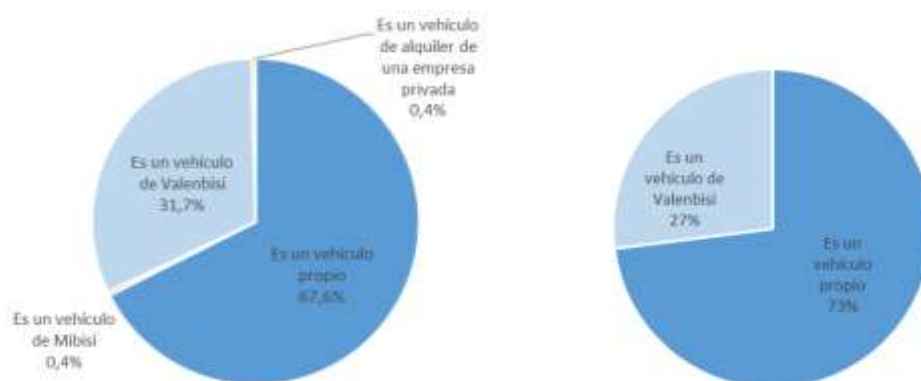


Figura 80. Titularitat de vehicle de mobilitat personal de la població universitària dels campus de Blasco Ibáñez (esquerra) i dels Tarongers (dreta). Font: elaboració pròpia.

Al campus de Burjassot-Paterna, on no hi ha oferta de Valenbisi, el 97% dels usuaris utilitza el seu propi vehicle, encara que el servei metropolità de bicicleta pública, *Mibisi*, té una presència del 3% i també l'usen principalment els estudiants.

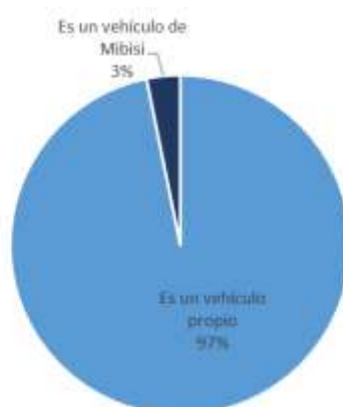


Figura 81. Titularitat de vehicle de mobilitat personal de la població universitària dels campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.2 Durada del desplaçament

Més del 70% dels usuaris tarden entre 10 i 30 minuts a arribar al seu campus respectius en els seus trajectes amb bicicleta. Tenen menor proporció d'usuaris aquells trajectes que superen els 30 minuts.

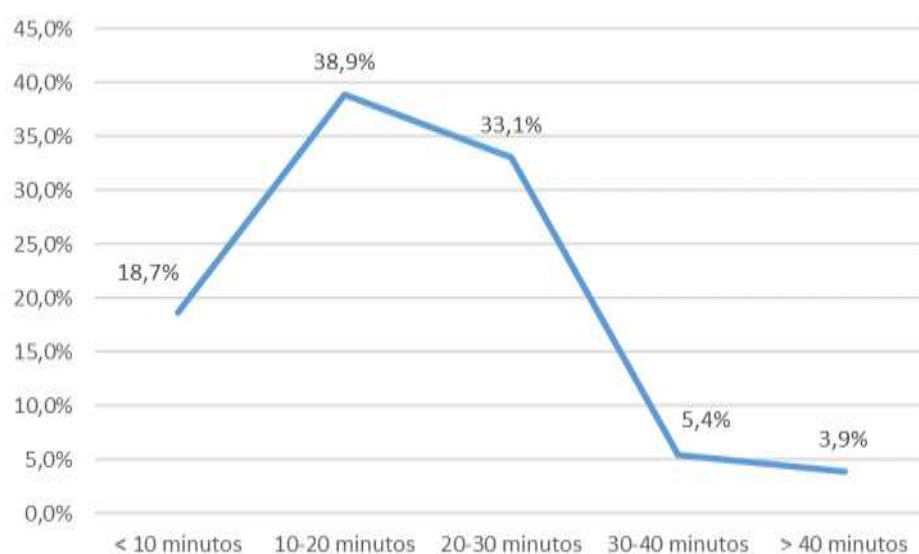


Figura 82. Durada del trajecte realitzat amb bicicleta i VMP per la població universitària a les instal·lacions de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.

També s'han analitzat aquests temps de desplaçament desglossant la informació per cada campus, cosa que proporciona una visió clara de com varien els temps de viatge segons la ubicació del campus, com s'observa en el gràfic següent.

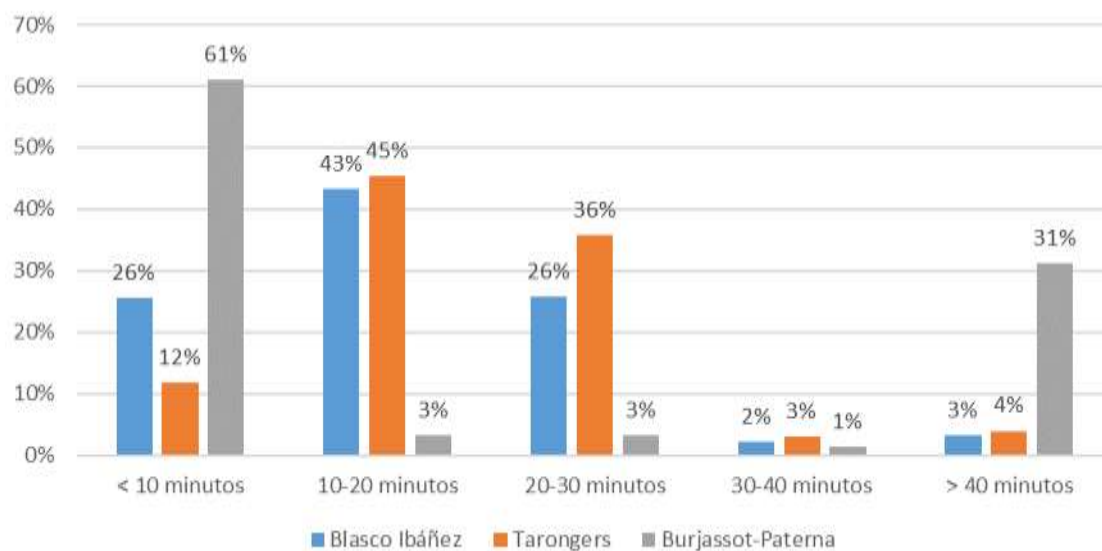


Figura 83. Durada del trajecte realitzat amb bicicleta i VMP per la població universitària a cadascun dels campus. Font: elaboració pròpia.

- **Blasco Ibáñez:** la majoria dels viatges, més del 90%, es completen abans de 30 minuts, i tenen una important proporció els viatges d'entre 10 i 20 minuts, que suposen un 43% del total.
- **Tarongers:** mostra una distribució similar a Blasco Ibáñez, però els trajectes inferiors a 10 minuts a penes suposen un 12% del total.
- **Burjassot-Paterna:** més del 60% dels trajectes són menors de 10 minuts i el 30% superiors a 40 minuts.

4.1.8.3 Lloc d'aparcament

Quant al lloc on aparquen els usuaris la bicicleta o VMP als campus, aproximadament el 50% dels usuaris del campus de Blasco Ibáñez indica que aparca el seu vehicle personal en un aparcabici (35% dins del campus i 15% fora), el 15% en un edifici pertanyent al campus i el 5% l'estaciona al carrer. El 30% que aparca en una estació de bicicleta pública, com Valenbisi, correspon als usuaris d'aquest servei.

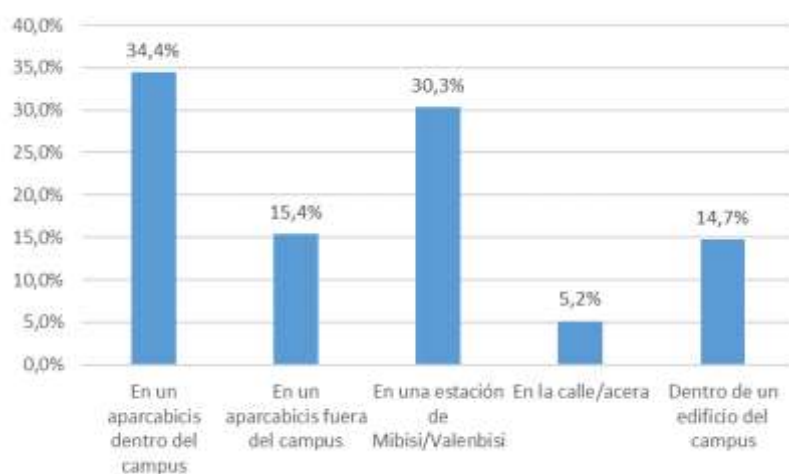


Figura 84. Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP a Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels Tarongers, més de la meitat dels usuaris estaciona el seu vehicle en un aparcabici a l'interior del campus i el 20% dins d'un dels seus edificis, davant el menys de l'1% que ho fa al carrer o fora del campus. El 25% que aparca en una estació de bicicleta pública, com Valenbisi, correspon als usuaris d'aquest servei.

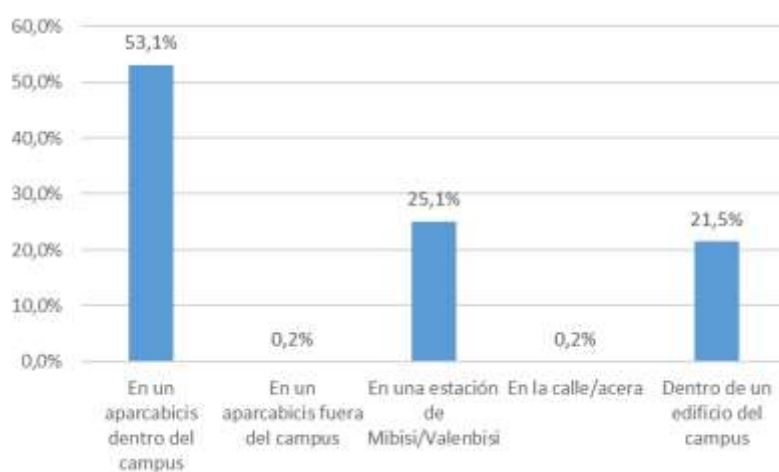


Figura 85. Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A Burjassot-Paterna més del 60% dels usuaris estaciona en un aparcabici situat dins del campus i un 30% dins d'un dels seus edificis; menys d'un 5% ho fa al carrer o fora del campus. Al contrari que als altres campus analitzats, com l'ús del servei de bicicleta pública és més reduït i l'oferta també és menor, el 3% d'usuaris que estacionen en una estació de Mibisi correspon amb els usuaris d'aquest servei.

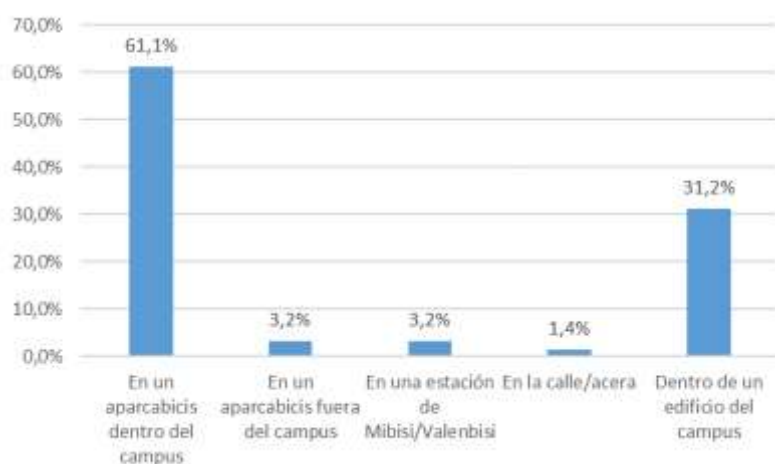


Figura 86. Lloc d'aparcament de les bicicletes i VMP a Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.4 Motiu d'ús de bicicleta o VMP

Quant al motiu d'ús de la bicicleta entre els campus, es troben unes certes diferències:

- A Blasco Ibáñez un de cada quatre usuaris reconeix que el seu principal motiu d'elecció és la salut, i, en segon lloc, la rapidesa.

- A Tarongers un 22% opta per aquest mode a causa de l'elevat temps de viatge que hauria d'assumir en cas d'usar transport públic, i un 21,5% per comoditat.
- A Burjassot-Paterna un 26% tria aquest mode de transport per comoditat, i prop d'un 18% ho fa per mer gaudi.

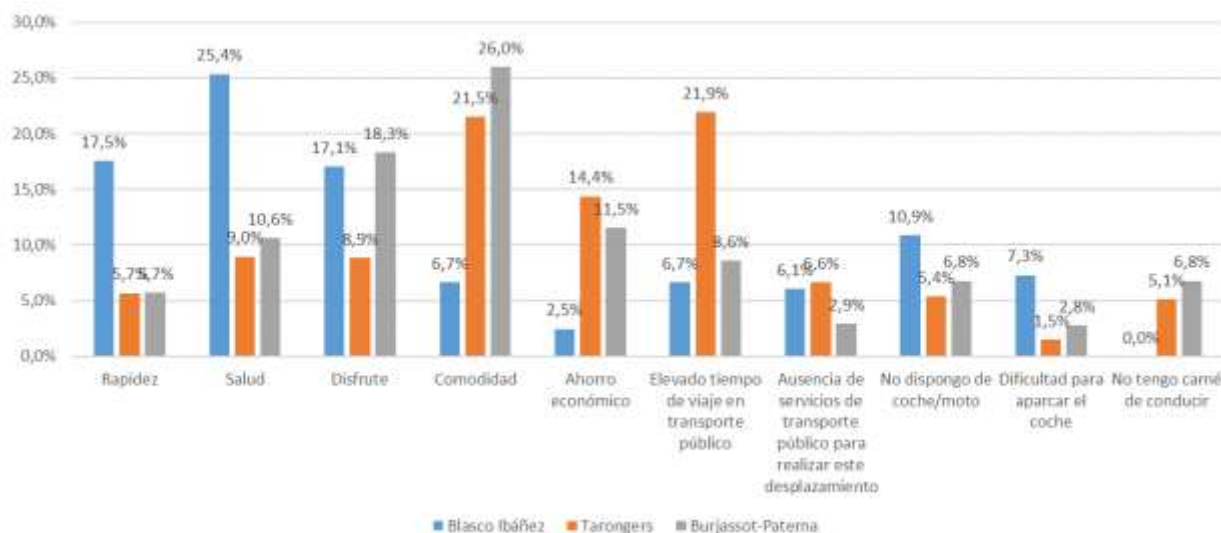


Figura 87. Motiu de viatge amb bicicleta o VMP entre els campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.5 Principals problemes de la mobilitat ciclista

Quant als problemes als quals s'enfronten els usuaris de la bicicleta, a Blasco Ibáñez quasi el 37% no percep cap problema i a Tarongers el 23,5% tampoc ho fa; no obstant això, el 11,3% i el 18%, respectivament, té problemes de convivència amb els vianants.

A Burjassot-Paterna per contra, un de cada cinc usuaris reconeix com a principal problema el mal estat del carril bici i, en segon lloc, inseguretat davant el trànsit motoritzat.

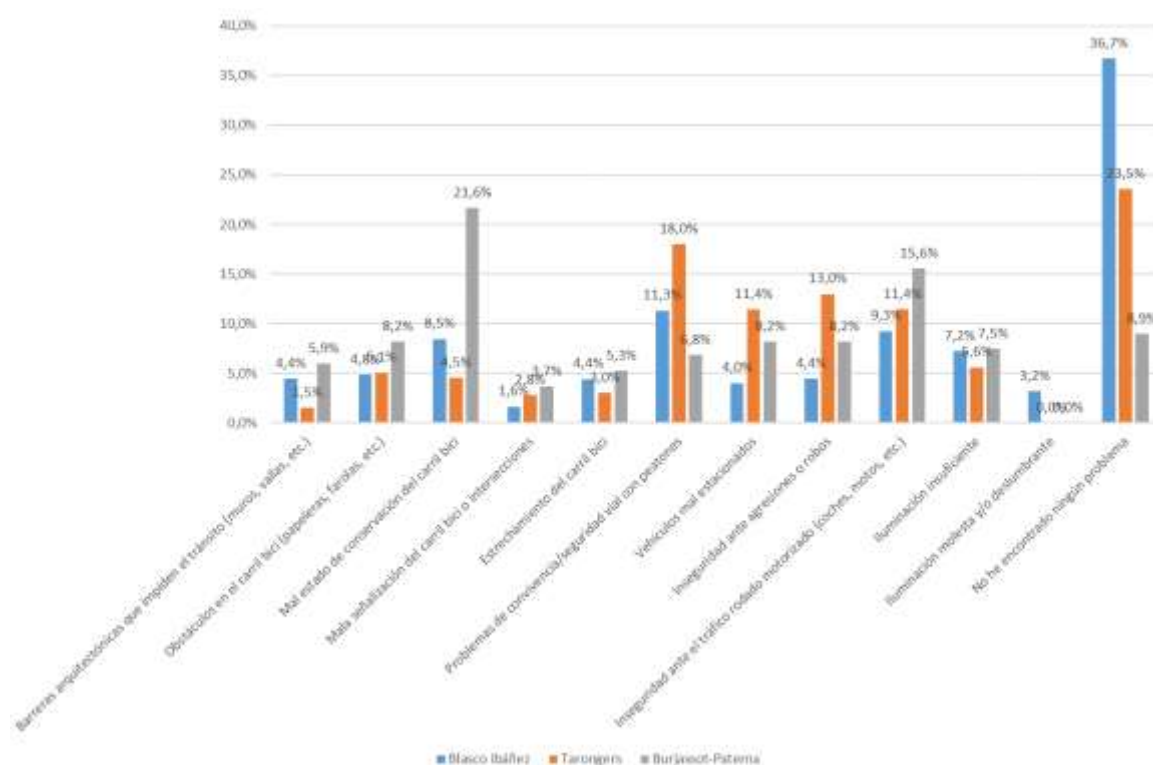


Figura 88. Problemes trobats per usuaris de la bicicleta. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.6 Disponibilitat d'aparcament

Quant a la disponibilitat d'aparcament, més del 80% dels usuaris dels campus de Blasco Ibáñez, Tarongers i Burjassot-Paterna coincideixen que troben aparcament dins o a l'entorn pròxim al seu centre d'estudis.



Figura 89. Disponibilitat d'aparcament per a bicicletes als campus de Blasco Ibáñez, dels Tarongers i Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.7 Característiques dels aparcabicis

Sobre les característiques dels aparcabicis segons el seu estat, adequació, seguretat, situació i quantitat, el 55% dels usuaris del campus de Blasco Ibáñez considera que són adequats, però un 22% indica que són insuficients i un 13% que són insegurs.

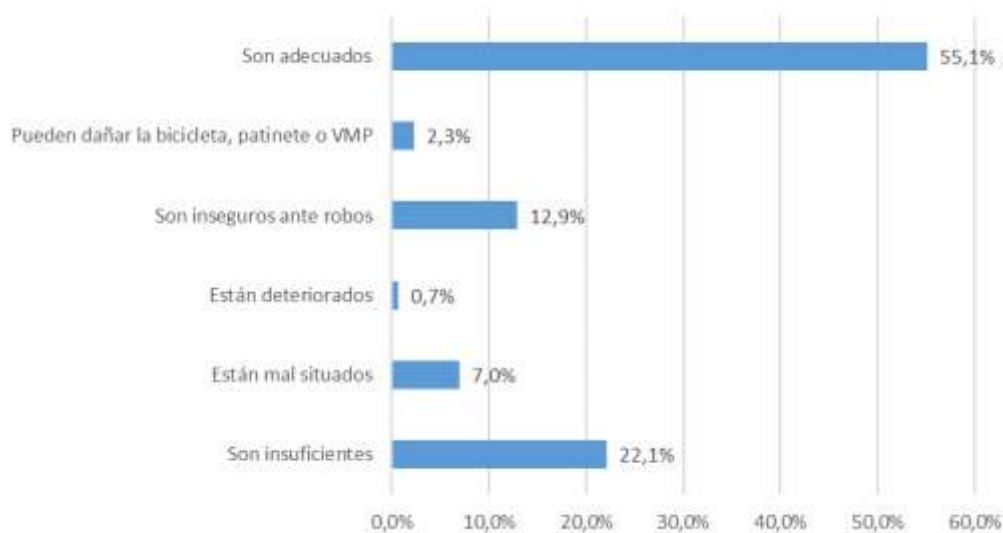


Figura 90. Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels Tarongers el 53% dels usuaris considera que els aparcabicis són adequats, però un 22% els percep insegurs davant robatoris i un 12% declara que són insuficients.

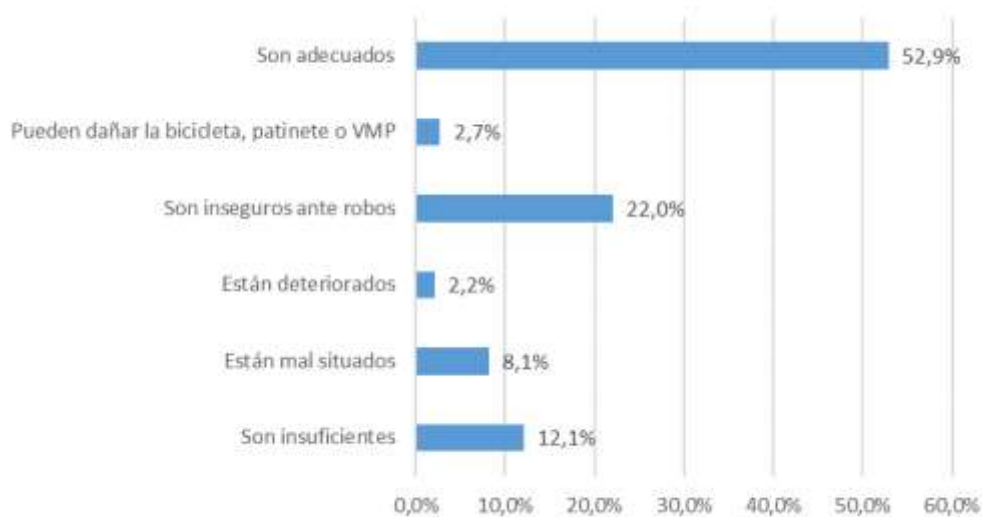


Figura 91. Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Al campus de Burjassot-Paterna el 41% dels usuaris considera els aparcabicis adequats, però un de cada quatre usuaris els considera insegurs davant robatoris. Destaca també que el 16% els considera insuficients.

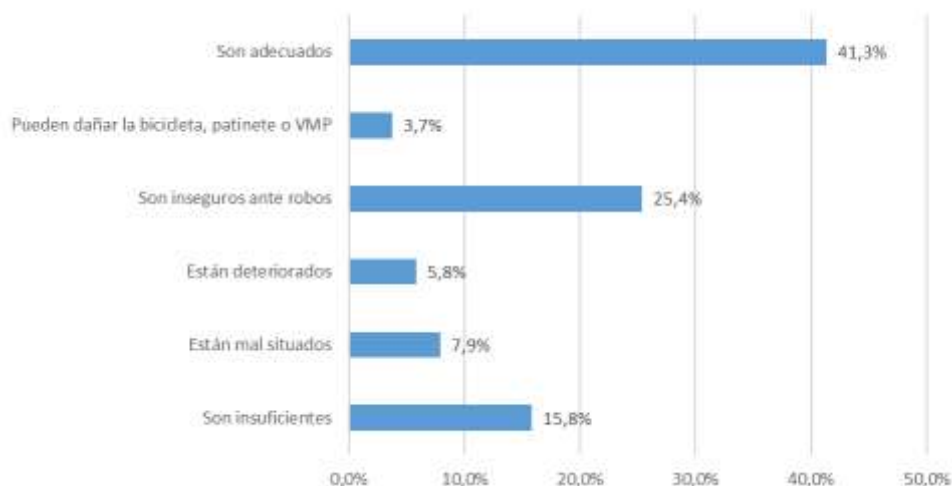


Figura 92. Estat dels aparcaments per a bicicletes al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.8 Situació dels sistemes públics de bicicletes/VMP

Quant a la situació dels sistemes públics de bicicletes i VMP, es va preguntar als usuaris quins són els principals problemes observats en el sistema de bicicleta públic que solen utilitzar.

A Blasco Ibáñez un 37% dels usuaris no percep cap problema en el servei, però del 63% restant dels usuaris, que sí que perceben problemes, destaca la poca disponibilitat de places d'aparcament a les estacions (32,5%) i la incomoditat i poca practicitat de les bicicletes (17,5%).



Figura 93. Problemes trobats per usuaris de bicicleta pública al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels Tarongers, pròxim a Blasco Ibáñez, quasi el 48% dels usuaris no detecta problemes en el servei. Del 52% restant que sí que percep problemes, un 27% al·ludeix a la poca disponibilitat de places d'aparcament a les estacions i un 15% a la poca disponibilitat de bicicletes: el que sembla tractar-se d'una discrepància, en realitat és un problema d'excés d'oferta en unes estacions i escassetat d'oferta en unes altres dins del mateix campus.



Figura 94. Problemes trobats per usuaris de bicicleta pública al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A Burjassot-Paterna el 100% dels usuaris de bicicleta pública reconeixen com el seu principal problema l'absència d'un sistema públic de bicicletes, ja que Burjabike manté interrompuda la seua activitat.

4.1.8.9 Valoració de la infraestructura ciclista

Mesurant el grau de satisfacció dels usuaris en una escala en què 1 és "totalment insatisfet" i 10 és "totalment satisfet", la valoració general de la infraestructura ciclista als campus és de 7,37/10.

A la pregunta sobre la valoració de la infraestructura ciclista de l'entorn en cadascun dels campus, la majoria d'usuaris, un de cada tres, considera estar un poc satisfet, mentre que més del 20% considera estar satisfet. No obstant això, s'observen diferències entre els campus i és que la satisfacció als campus de Blasco Ibáñez i els Tarongers és superior a Burjassot-Paterna.

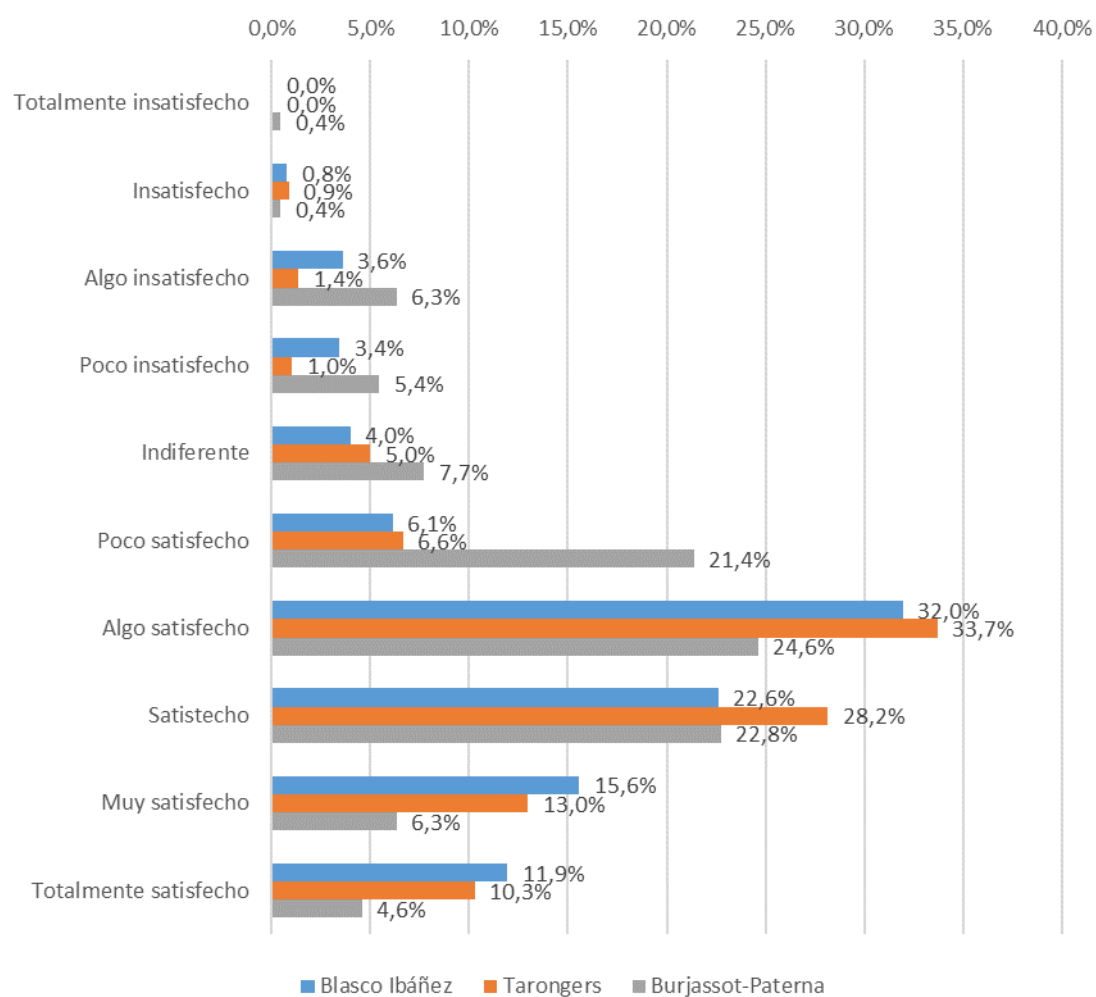


Figura 95. Grau de satisfacció de la infraestructura ciclista per campus. Font: elaboració pròpia.

Quant al grau de satisfacció per gènere, es percep que les dones estan més satisfetes que els homes, amb 7,51 punts enfront de 7,24.

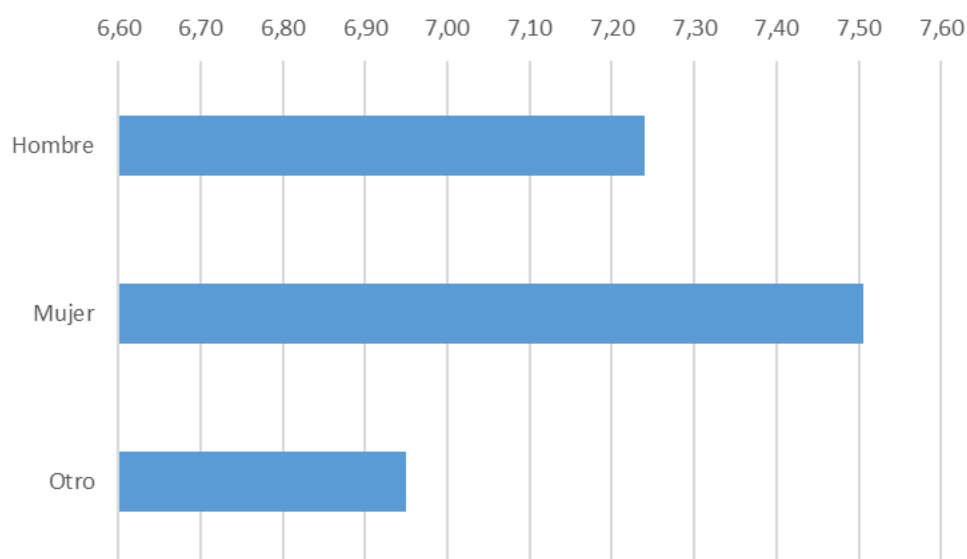


Figura 96. Grau de satisfacció per gènere de la infraestructura ciclista. Font: elaboració pròpia.

4.1.8.10 Motius de deixar de moure's amb bicicleta i VMP

En l'enquesta es va preguntar als usuaris de bicicleta i VMP quins motius farien que canviaren de mode de transport. Destaca que el 25% ho faria si la connexió entre la seua residència i el campus en transport públic fora més eficient i quasi el 20% ho faria si visquera més prop del campus i, en menor mesura, el 18% canviaria de mode si augmentara la freqüència dels serveis de transport existents.

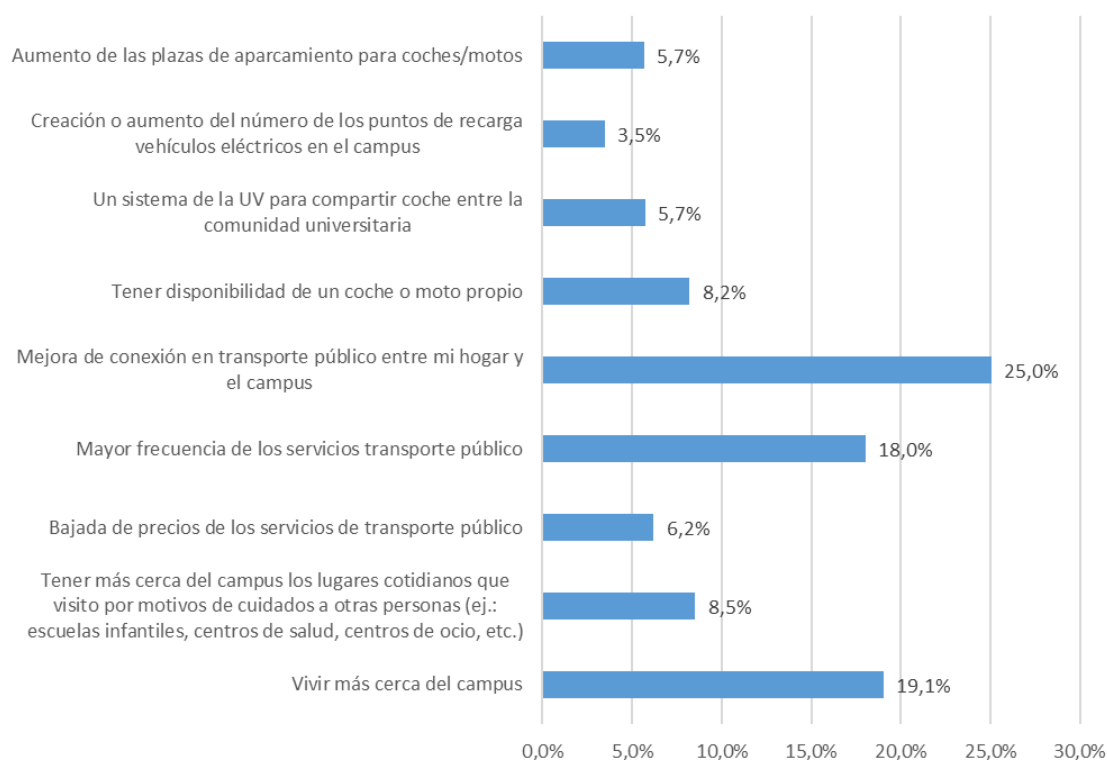


Figura 97. Motiu del canvi de mode de transport per part d'usuaris de VMP. Font: elaboració pròpia.

4.1.9 Mobilitat en transport públic

Es va preguntar als usuaris del transport públic quina línia usaven per cada mode de transport en cadascun dels campus.

4.1.9.1 Línies d'autobusos urbans i interurbans utilitzades

A Blasco Ibáñez entre els autobusos urbans destaquen les línies 93, 71, 63, 18 i 98, que concentren el 60% de la demanda. Quant als autobusos interurbans, les línies més utilitzades són 115, 131, 145, 170 i 160, per prop del 60% dels usuaris d'autobús interurbà.

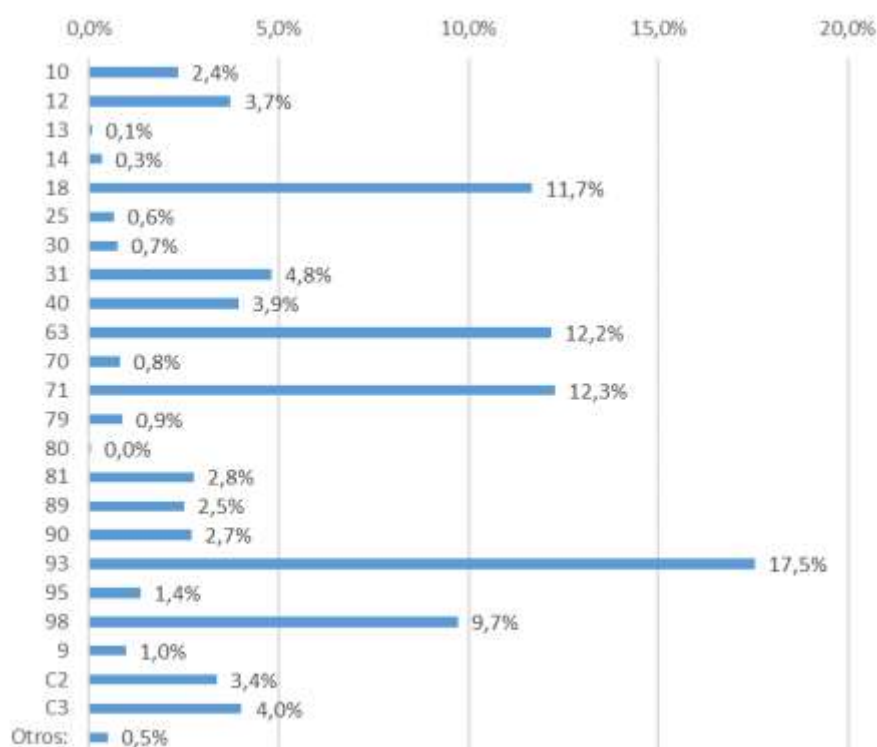


Figura 98. Línies d'autobús urbà utilitzades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

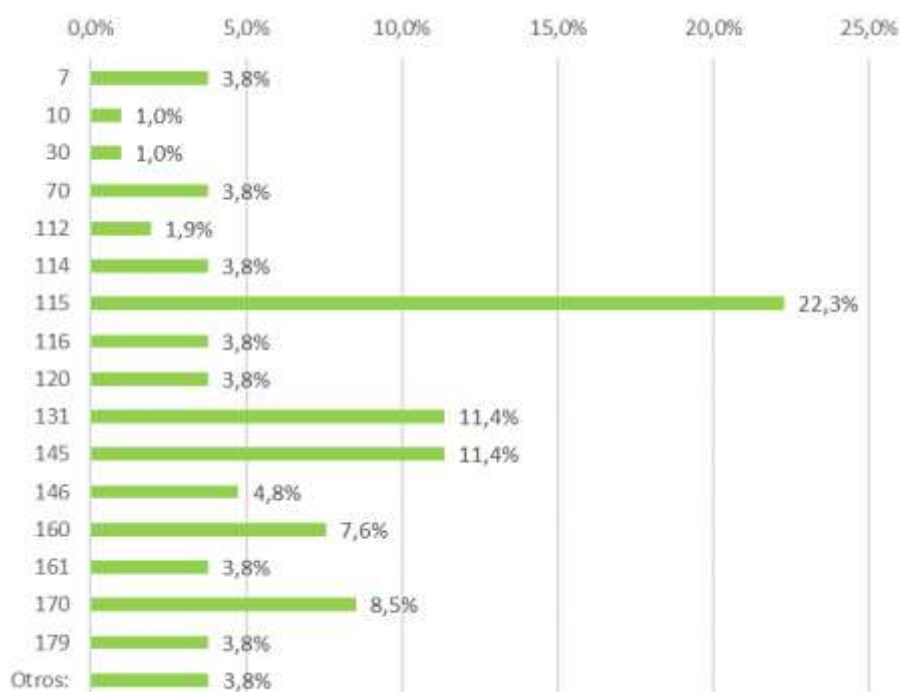


Figura 99. Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels Tarongers entre els autobusos urbans destaquen les línies 93, 71, 63, 18 i 98, que són utilitzades pel 70% dels usuaris d'autobús interurbà. Quant als autobusos interurbans, les línies més utilitzades són 115, 145, 180 i 170, que agrupen el 50% dels usuaris.

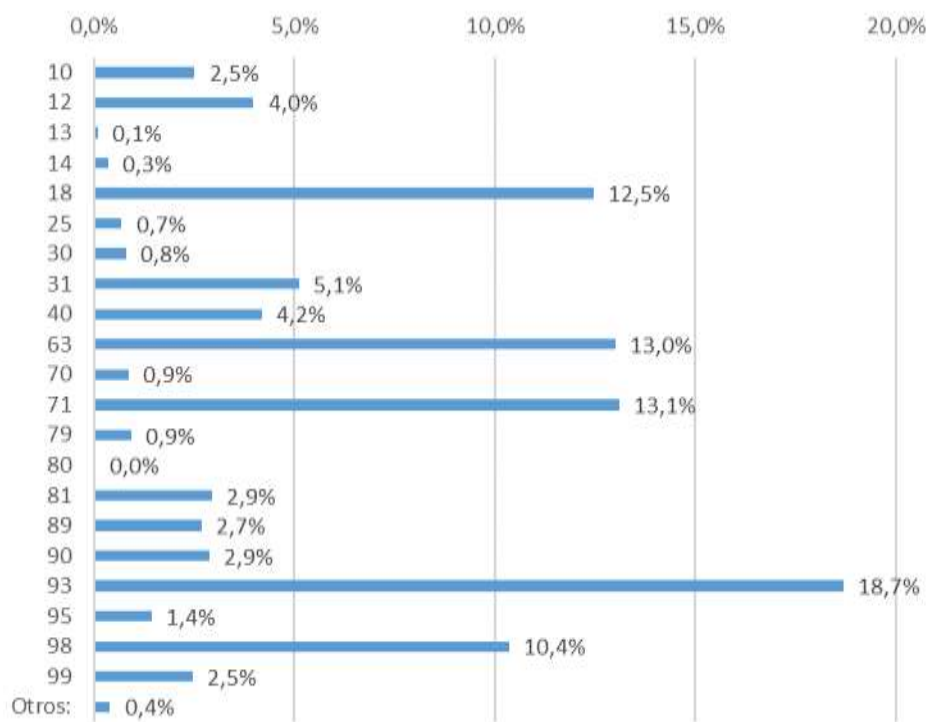


Figura 100. Línies d'autobús urbà utilitzades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

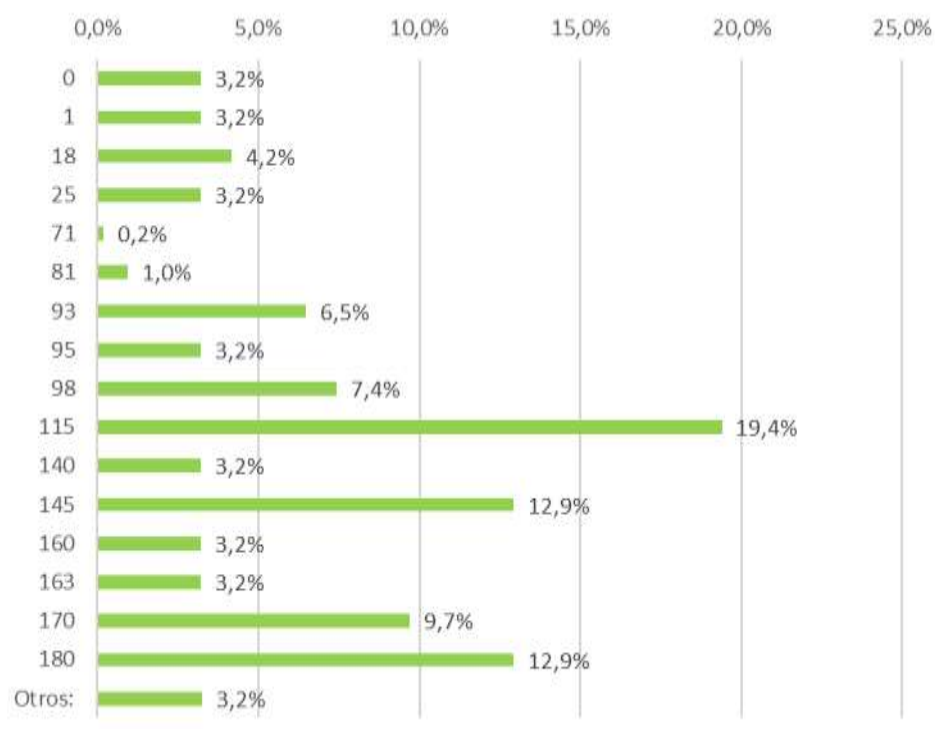


Figura 101. Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A Burjassot-Paterna entre els autobusos urbans destaquen les línies 93, 71, 63, 18 i 98, que són utilitzades pel 70% dels usuaris d'autobús interurbà. Quant als autobusos interurbans, les línies més utilitzades són la 63, 145 i la 161, que agrupen el 70% dels usuaris.

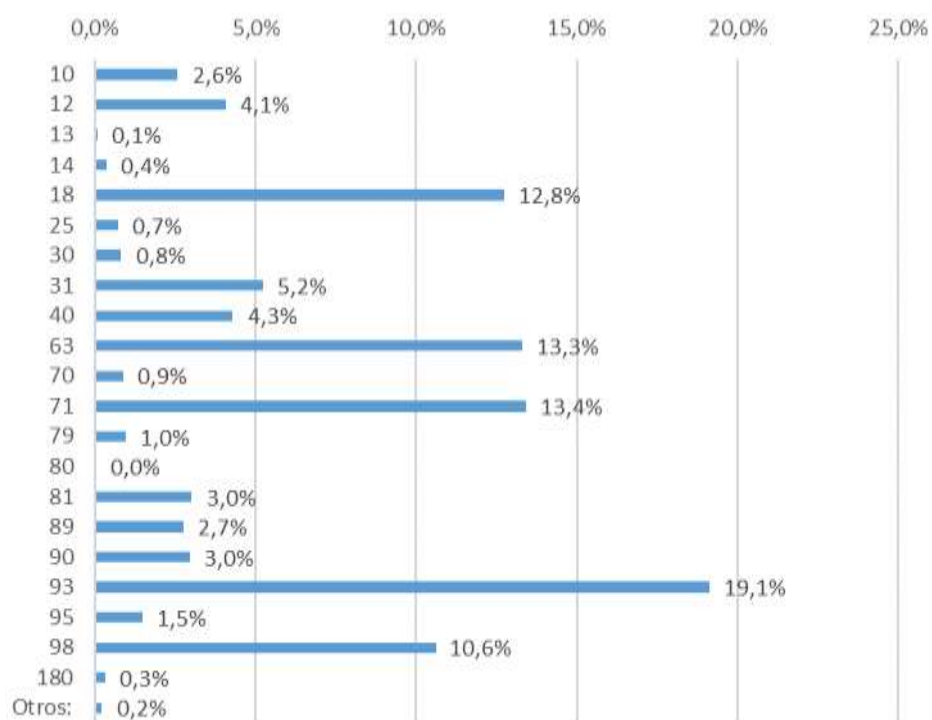


Figura 102. Línies d'autobús urbà utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

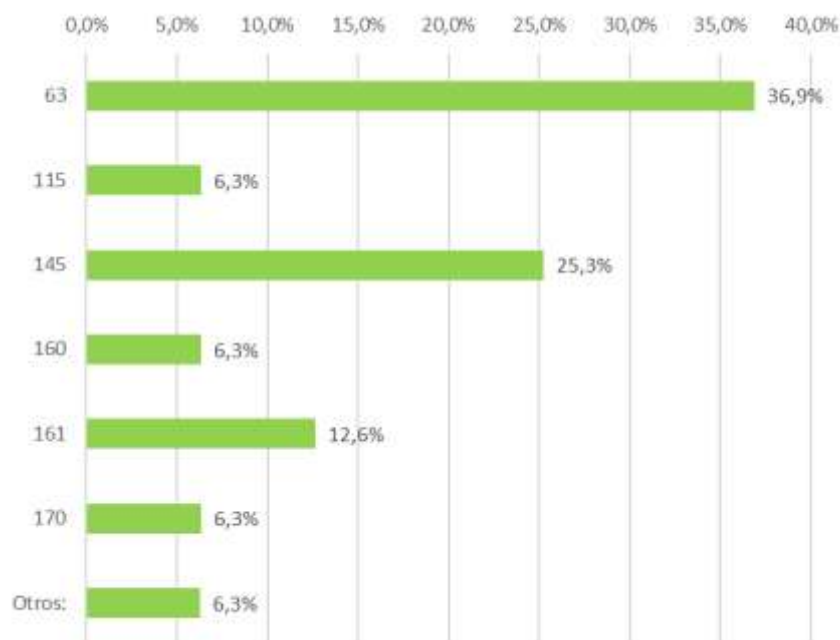


Figura 103. Línies d'autobús interurbà utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

A Ontinyent no s'han obtingut respostes sobre l'ús d'autobús urbà. Quant a l'autobús interurbà, s'utilitza la línia 9.

4.1.9.2 Línies de tramvia utilitzades

A Blasco Ibáñez i als Tarongers més del 80% utilitza la línia 4.



Figura 104. Línies de tramvia utilitzades al campus de Blasco Ibáñez (esquerra) i els Tarongers (dreta).

Font: elaboració pròpia

A Burjassot-Paterna els usuaris només usen la línia 4 de tramvia, i Ontinyent no en disposa.

4.1.9.3 Línies de metro utilitzades

Quant a les línies de metro utilitzades, als campus de Blasco Ibáñez i dels Tarongers destaca la línia 3, amb un 50% dels usuaris que usen aquest transport. A Blasco Ibáñez la segona línia més usada és la 9, mentre que als Tarongers és la 7.

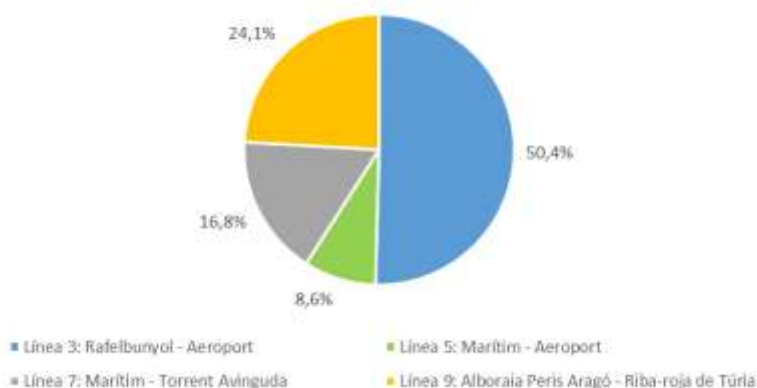


Figura 105. Línies de metro usades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

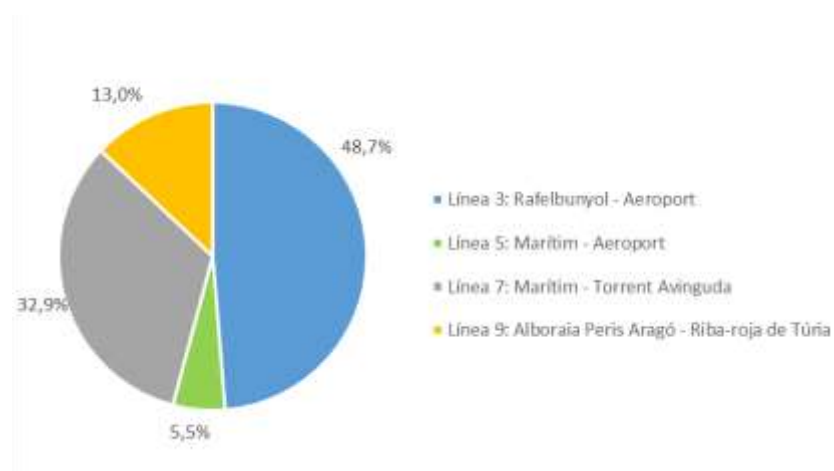


Figura 106. Línies de metro usades al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Pel que fa a Burjassot-Paterna, l'ús de les línies és més proporcionat, encara que destaca l'ús de la línia 7 amb més d'un terç dels usuaris.



Figura 107. Línies de metro utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Ontinyent no disposa de metro.

4.1.9.4 Línies de tren utilitzades

A Blasco Ibáñez destaca la combinació de diverses línies amb un 20,5% d'ús entre els usuaris i la línia C2 amb un 20,3%. Per darrere hi ha les línies C5 i mitjana-distància.

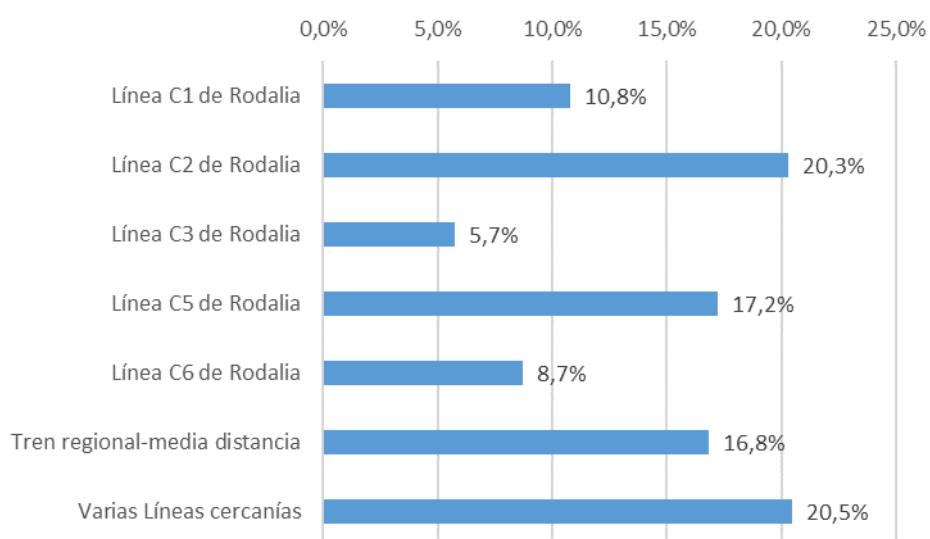


Figura 108. *Línies de tren usades al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.*

Als Tarongers un de cada quatre usuaris utilitza la línia de tren regional-mitjana distància, però també tenen protagonisme les línies C6 i C2 de Rodalia. És poc habitual la combinació de diverses línies de tren.

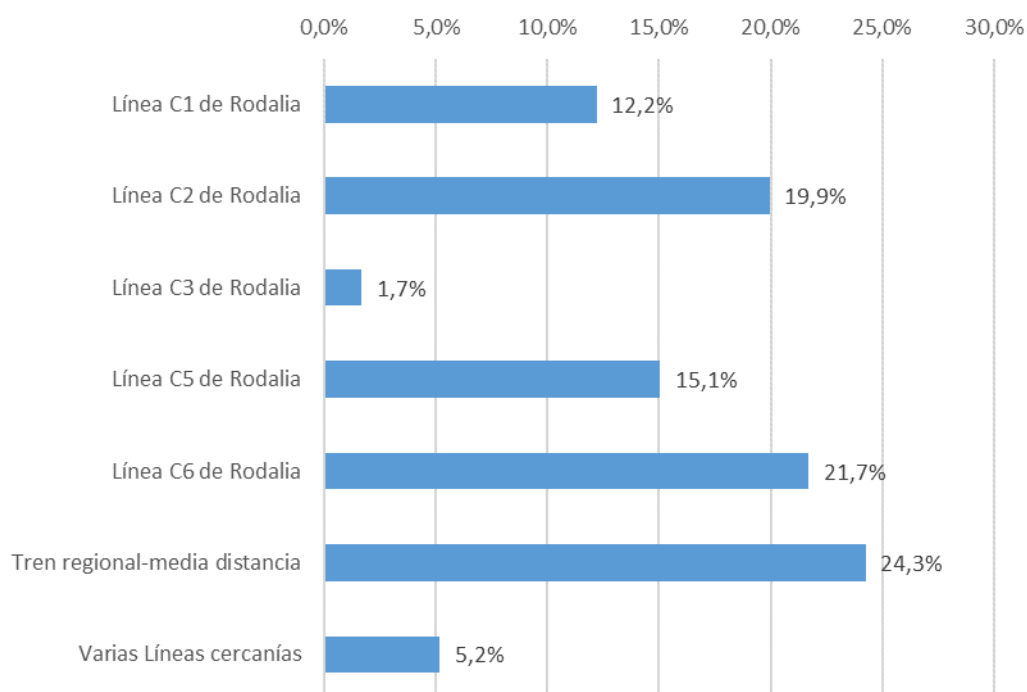


Figura 109. *Línies de tren utilitzades al campus dels Tarongers. Font: Elaboració pròpia.*

A Burjassot-Paterna tenen protagonisme les línies C5, C2 i la línia de tren regional-mitjana distància; però un 22% dels usuaris combina l'ús d'algunes d'aquestes línies en els seus trajectes al campus.

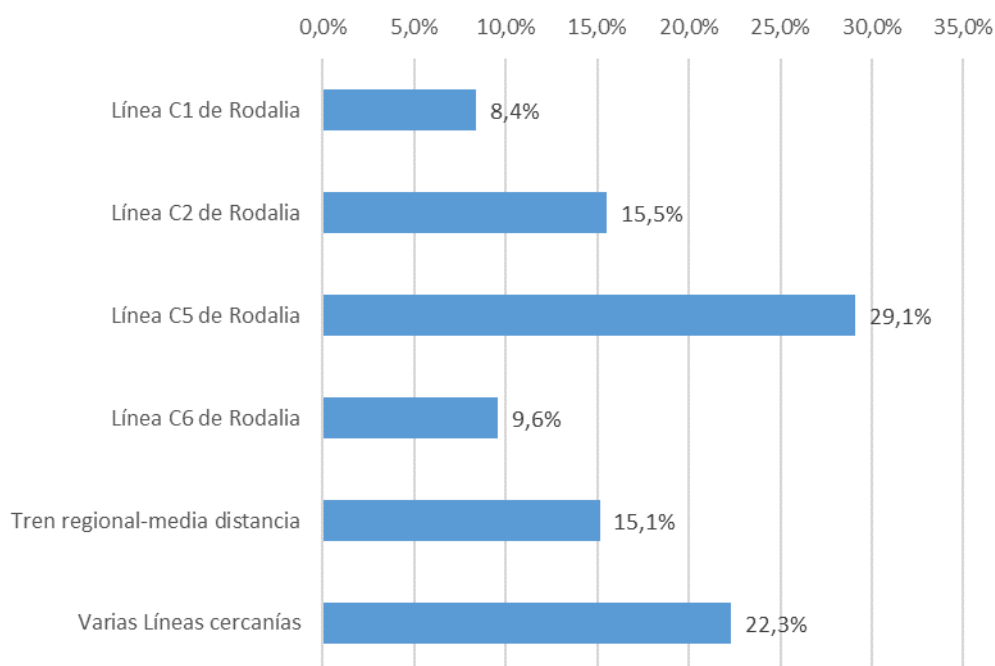


Figura 110. *Línies de tren utilitzades al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.*

Al campus d'Ontinyent s'usa la línia de tren regional-mitjana distància, ja que és la que arriba fins a Ontinyent. Aquesta línia es combina amb les línies C2 i C5 de Rodalia.

4.1.9.5 Durada del desplaçament

Tots els campus tenen en comú que més del 30% dels usuaris té temps de viatge superiors als 40 minuts.

A Blasco Ibáñez la meitat dels usuaris té temps d'entre 10 i 30 minuts.

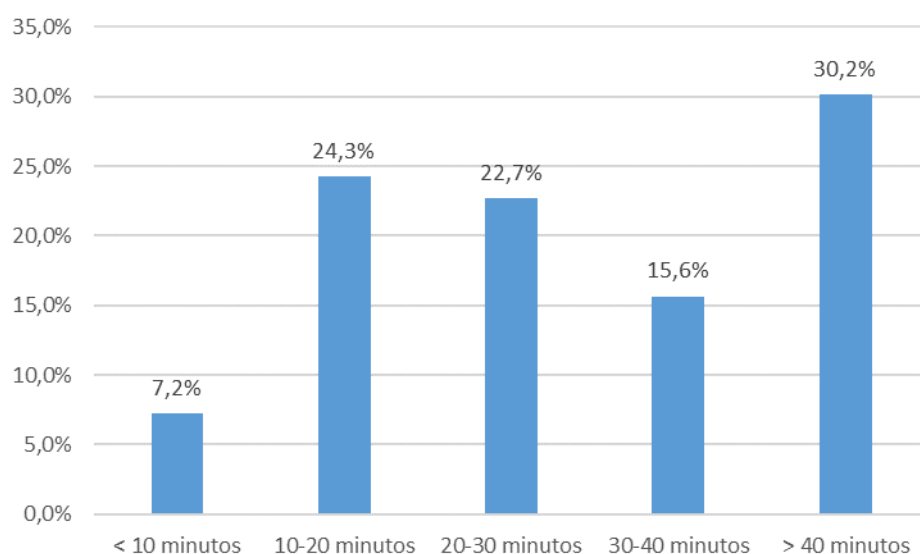


Figura 111. Ús de transport públic per temps de trajecte a Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

A Tarongers quasi el 40% dels usuaris té temps de trajecte superiors als 40 minuts i el 50% té temps d'entre 10 i 40 minuts.

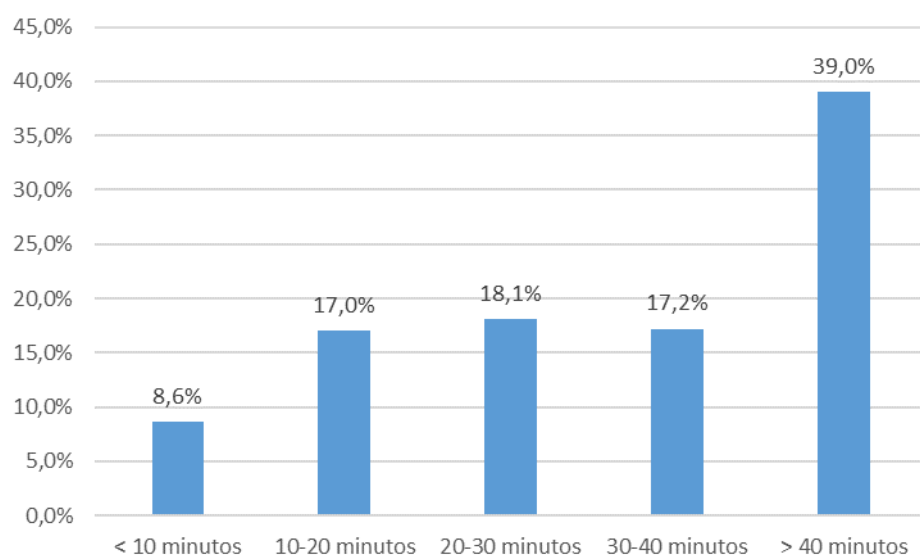


Figura 112. Ús de transport públic per temps de trajecte a Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A Burjassot-Paterna el 50% dels usuaris té temps de viatge d'entre 20 i 40 minuts. Menys del 3% dels usuaris té temps de viatge per davall dels 30 minuts.

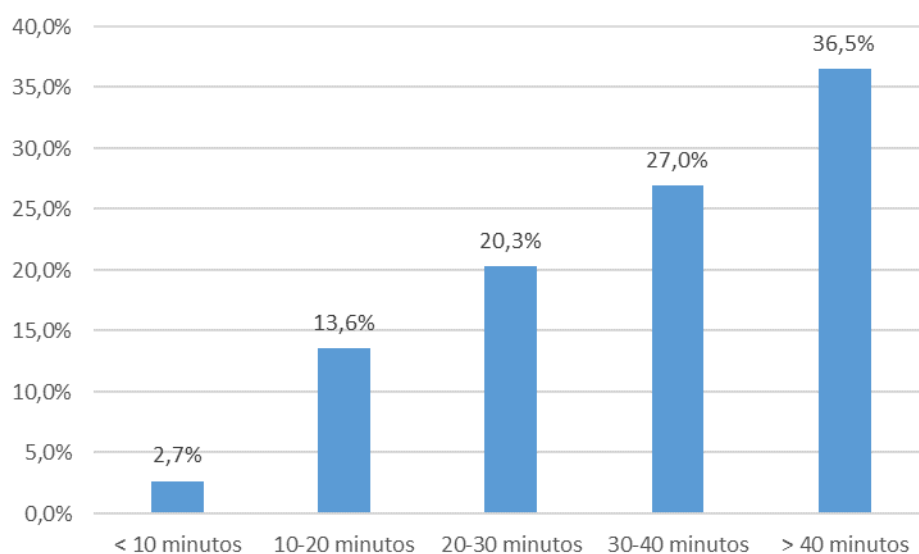


Figura 113. Ús de transport públic per temps de trajecte a Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

A Ontinyent quasi el 80% dels usuaris que utilitzen transport públic té temps de trajecte de més de 40 minuts, i el 20% restant els té d'entre 20 i 30 minuts.

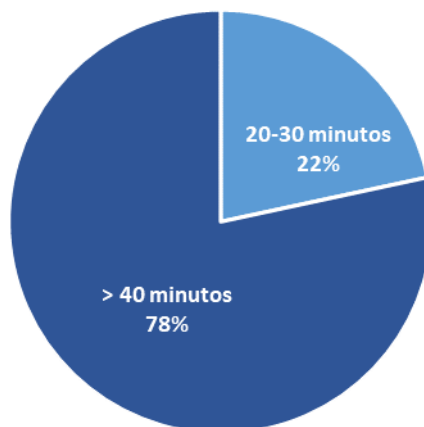


Figura 114. Ús de transport públic per temps de trajecte a Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.6 Títols de viatge utilitzats

Quant al títol de viatge per a utilitzar el transport públic, de les 31.020 persones que posseeixen títol a la Universitat de València, més del 45% dels usuaris utilitza l'abonament jove gratuït.

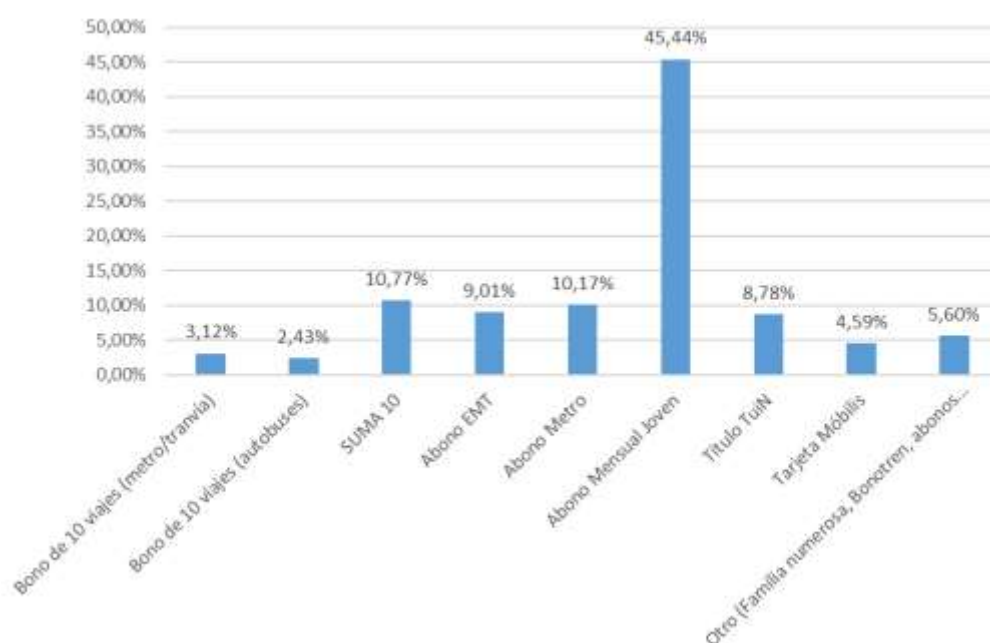


Figura 115. Títol de viatge utilitzat entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.

A **Blasco Ibáñez** predomina l'ús de l'Abonament Mensual Jove entre els estudiants, que temporalment és gratuït, i de SUMA 10 entre el personal del campus. És habitual que es combine el títol de transport públic que se sol utilitzar amb altres títols com Valenbisi o l'abonament recurrent de tren.

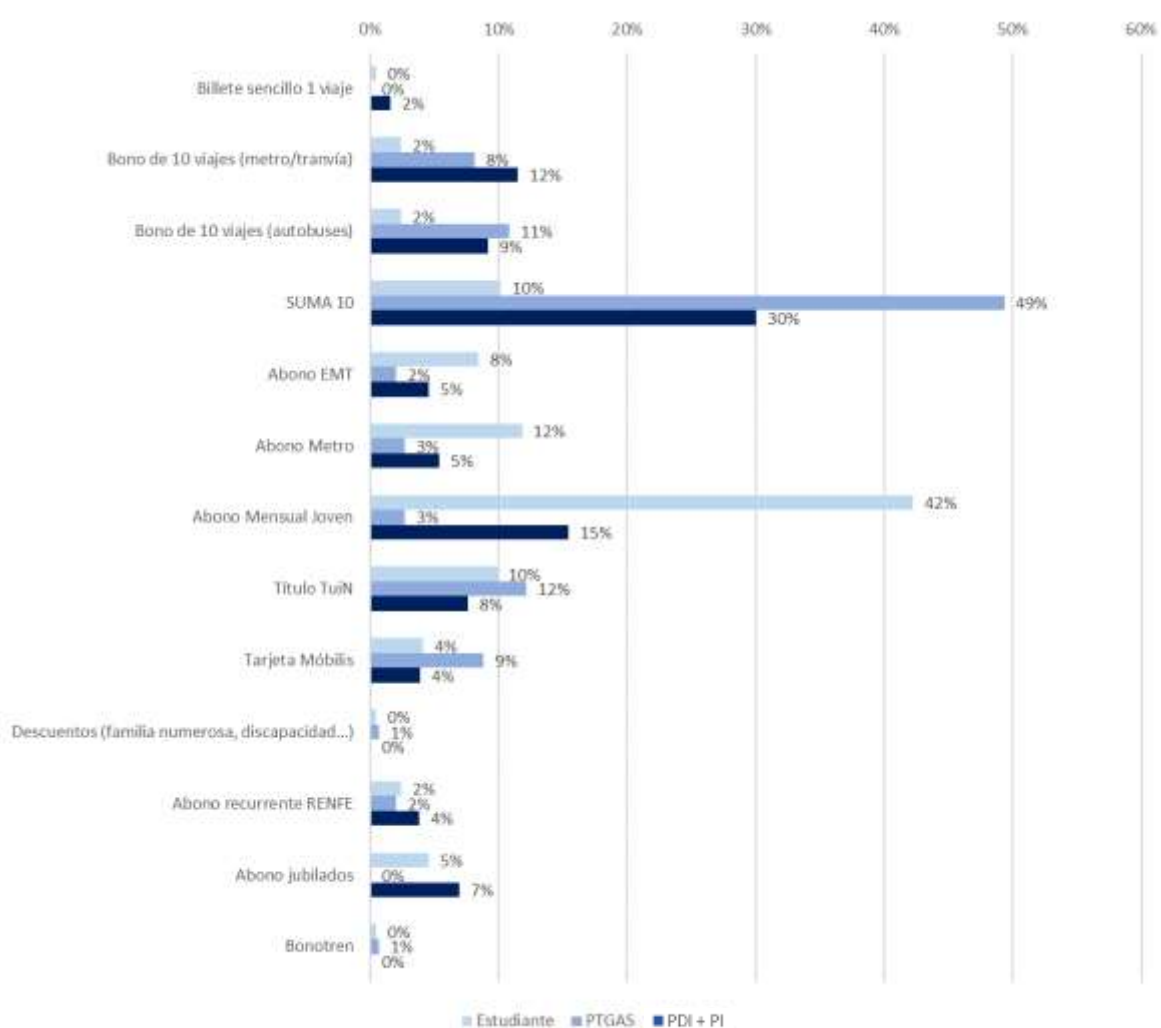


Figura 116. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Al campus dels **Tarongers** predomina l'ús de l'Abonament Mensual Jove entre els estudiants, que temporalment és gratuït, i de SUMA 10 i abonaments de 10 viatges d'autobusos entre el personal del campus.

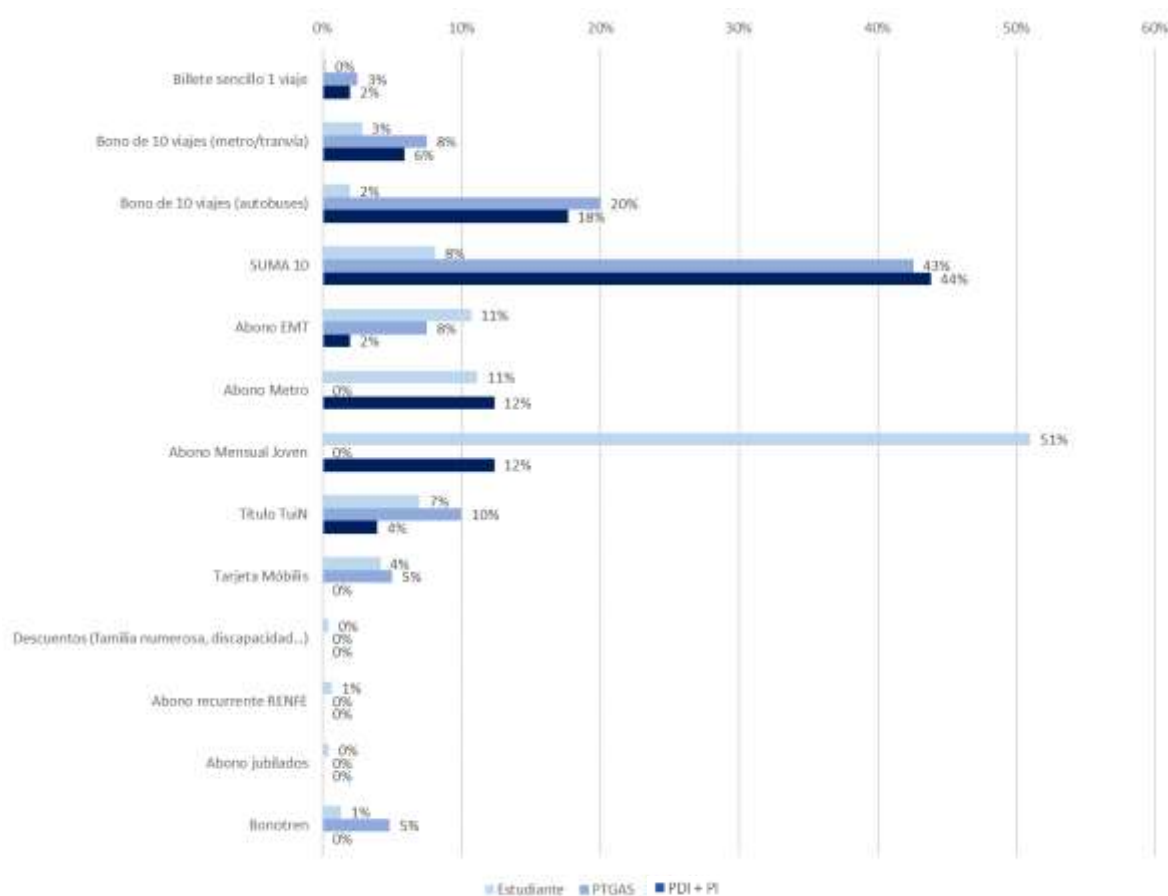


Figura 117. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A **Burjassot-Paterna** predomina l'ús de l'Abonament Mensual Jove entre els estudiants i el PDI+PI, que temporalment és gratuït, i de SUMA 10 entre el personal del campus. És habitual que es combine el títol de transport públic que se sol utilitzar amb altres títols com l'abonament recurrent de tren.

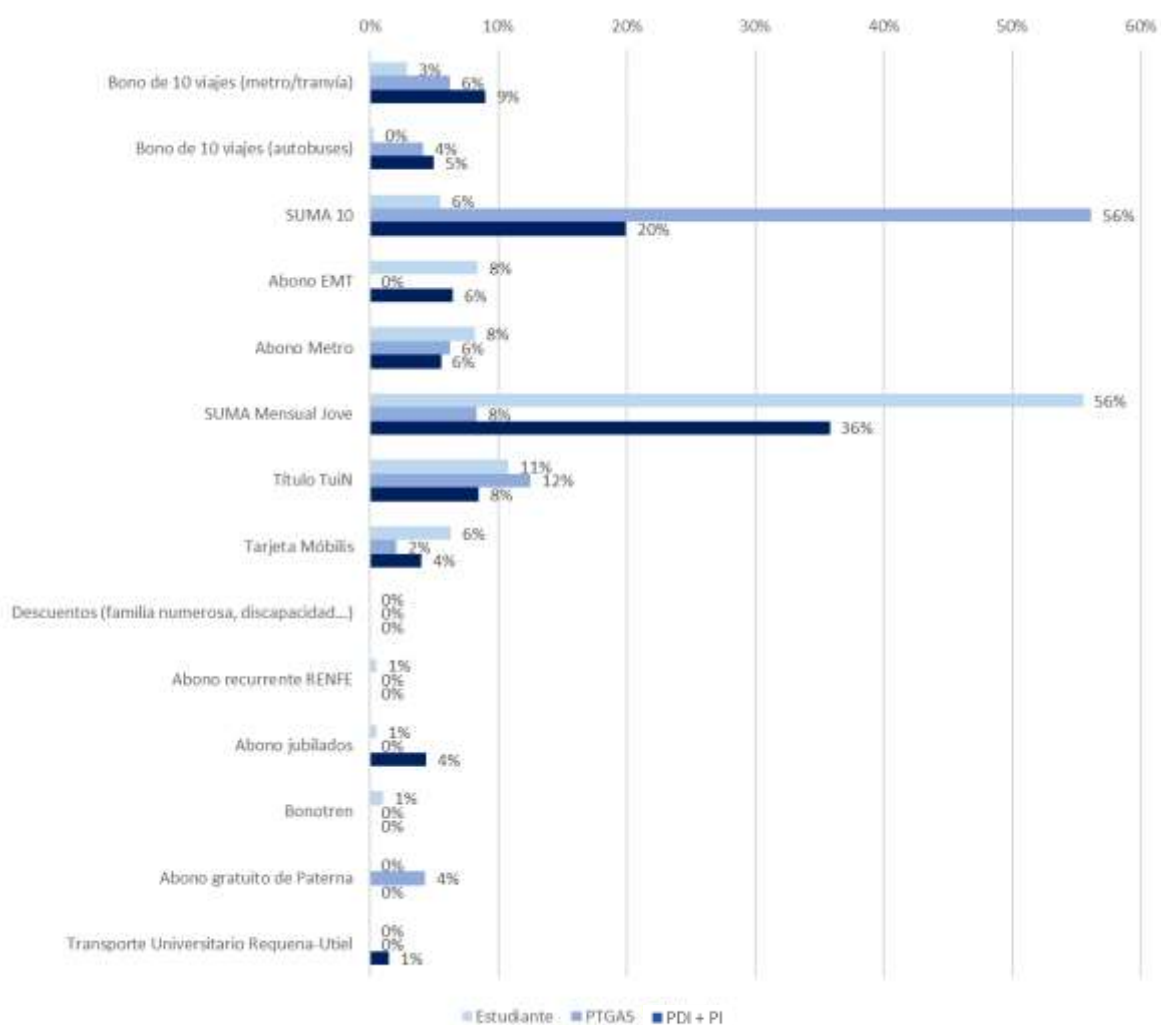


Figura 118. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

A **Ontinyent**, de les persones que utilitzen transport públic, destaquen els estudiants que usen el Bonotren (50%), per motiu de l'establiment de la seua gratuïtat de manera temporal, i el PDI+PI, que utilitza l'abonament recurrent.

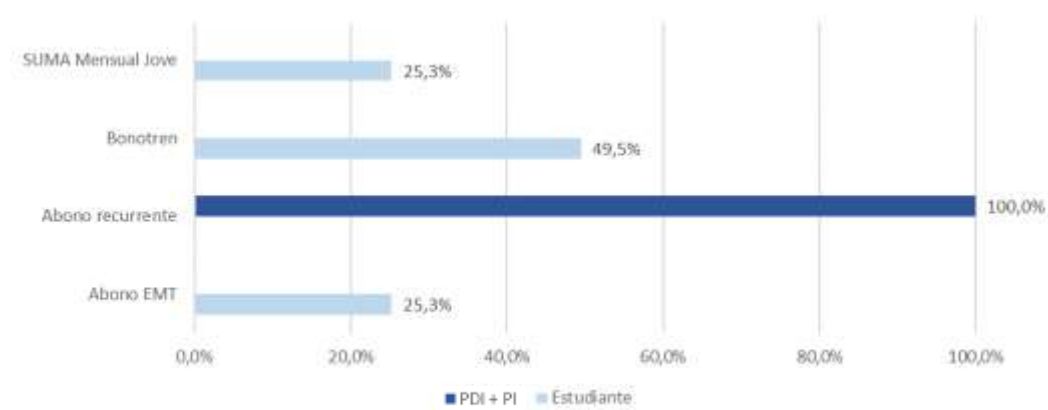


Figura 119. Títol principal de viatge utilitzat per col·lectiu al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.7 Valoració del preu del transport públic

Es va demanar als usuaris que valoraren el preu del transport públic, al que més del 55% va respondre que ho considerava adequat, mentre que prop del 20% ho considera baix i alt, respectivament.

Si es té en compte la percepció del preu del transport públic en cadascun dels campus, és similar en tots ells excepte a Ontinyent, on més de la meitat de les persones el perceben alt, pel fet que el cost del tren i autobusos interurbans és major que el del transport urbà (metro, tramvia i autobusos urbans).

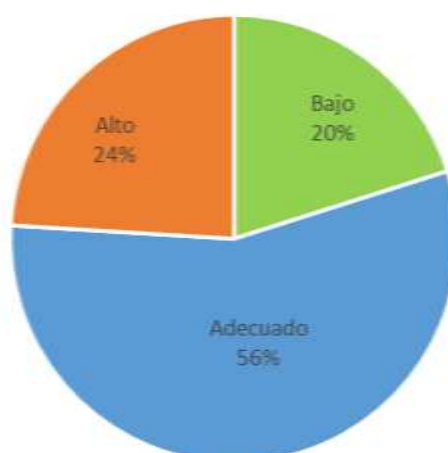


Figura 120. Valoració del preu del transport públic. Font: elaboració pròpia.

La percepció del preu del transport també difereix entre els col·lectius, ja que els estudiants el perceben més car que el personal treballador.

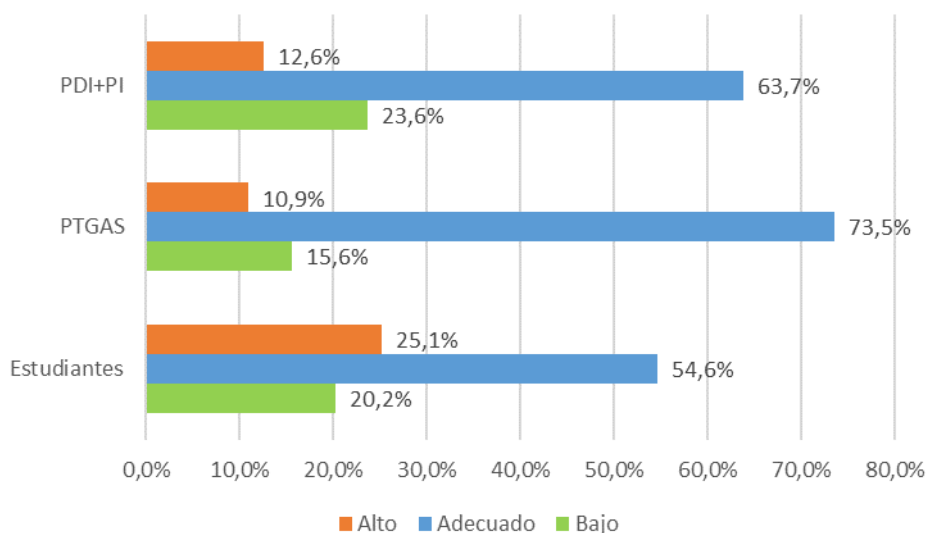


Figura 121. Valoració del preu del transport públic segons el col·lectiu. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.8 Massificació del transport públic

Quant a la **massificació del transport públic**, s'observa que als campus de Blasco Ibáñez, els Tarongers i Burjassot-Paterna, entre el 60% i el 70% els usuaris consideren la línia o combinació de transport públic molt massificada, mentre el 80% dels usuaris que acudeixen al campus Ontinyent, la perceben una mica massificada.

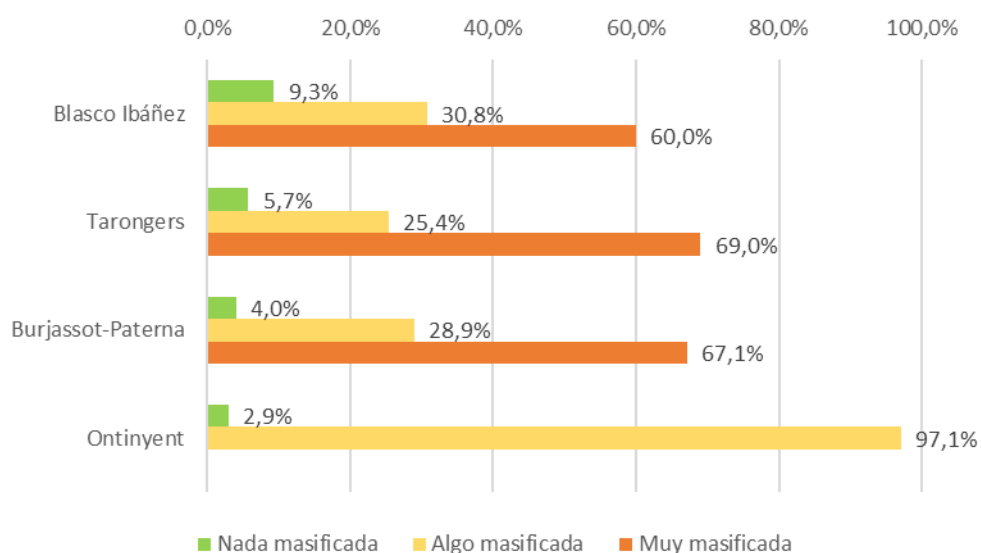


Figura 122. Massificació de les línies de transport públic segons el campus. Font: elaboració pròpia.

Si es diferencia la **massificació entre els diferents modes de transport públic** en cada campus:

- A Blasco Ibáñez s'observa una alta massificació en l'autobús interurbà, metro, tramvia i tren.
- A Tarongers i Burjassot-Paterna els usuaris consideren que totes les alternatives de transport públic estan massificades.
- A Ontinyent no es perceben grans problemes de massificació.

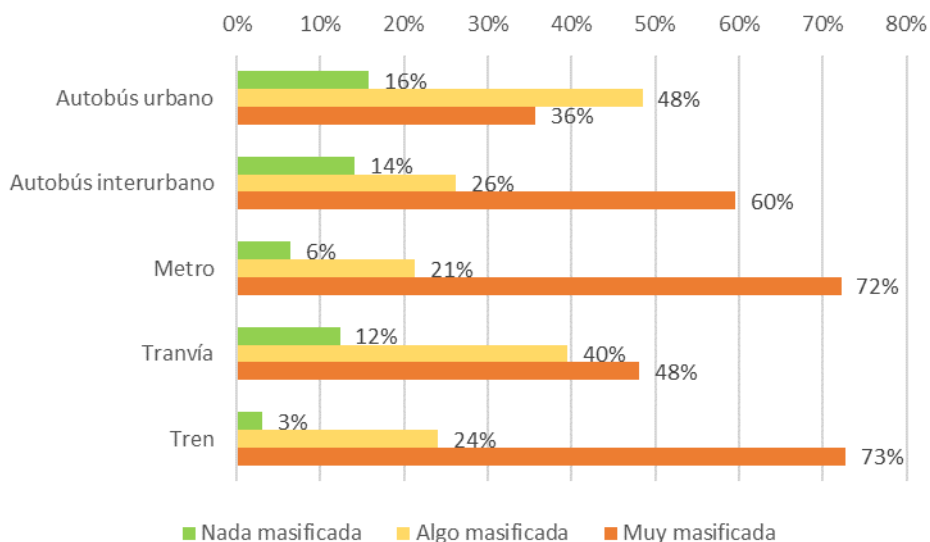


Figura 123. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

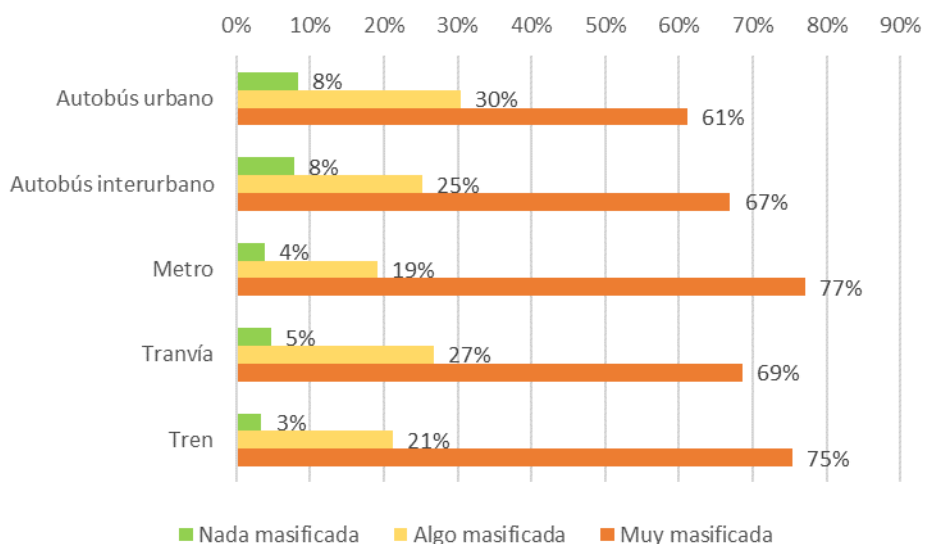


Figura 124. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

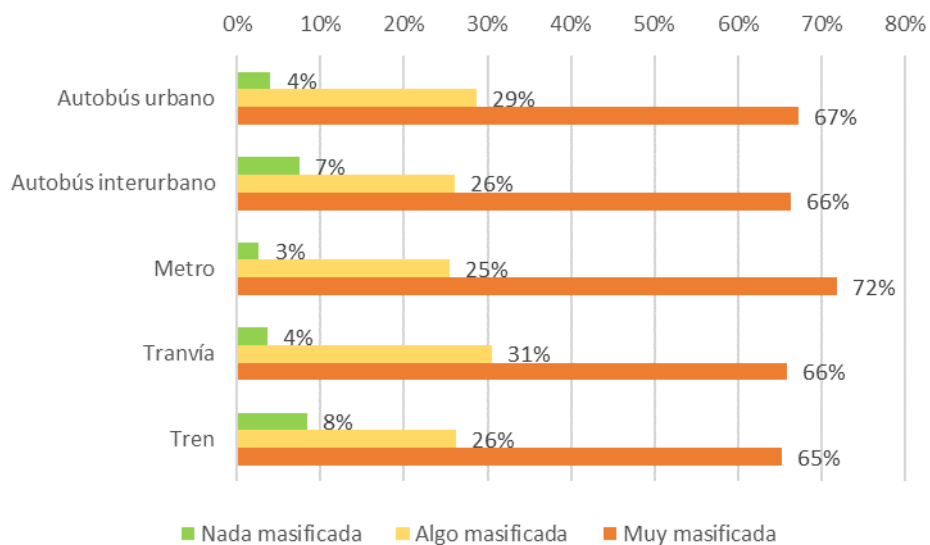


Figura 125. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

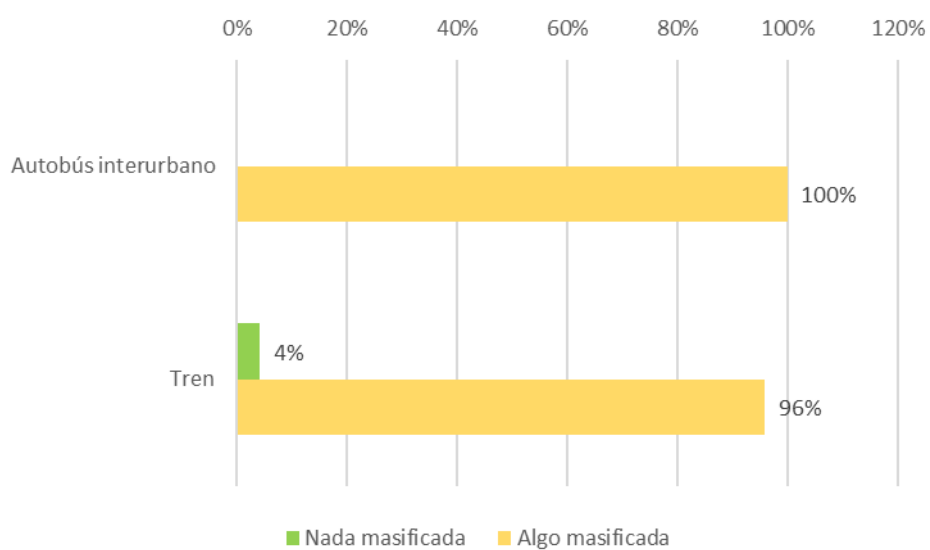


Figura 126. Massificació de les línies de transport públic per tipus al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.9 Avaluació d'aspectes del transport públic

Amb el propòsit de conèixer la impressió sobre diferents aspectes del transport públic, es va demanar als usuaris que valoraren entre molt positiu i molt negatiu els aspectes següents: estat del vehicle, durada del viatge, freqüència, horari i puntualitat.

A Blasco Ibáñez les consideracions d'aquests aspectes com a molt positives ronden entre el 10 i el 15%.

Més del 60% de la població considera entre neutre i un positiu positiu l'estat del vehicle i més del 50% d'igual manera sobre la durada del viatge. Quant a la freqüència, més del 50% de la població la considera com una cosa negativa i molt negativa. L'horari i la puntualitat, d'altra banda, més del 40% els considera entre neutre i un poc negatiu.

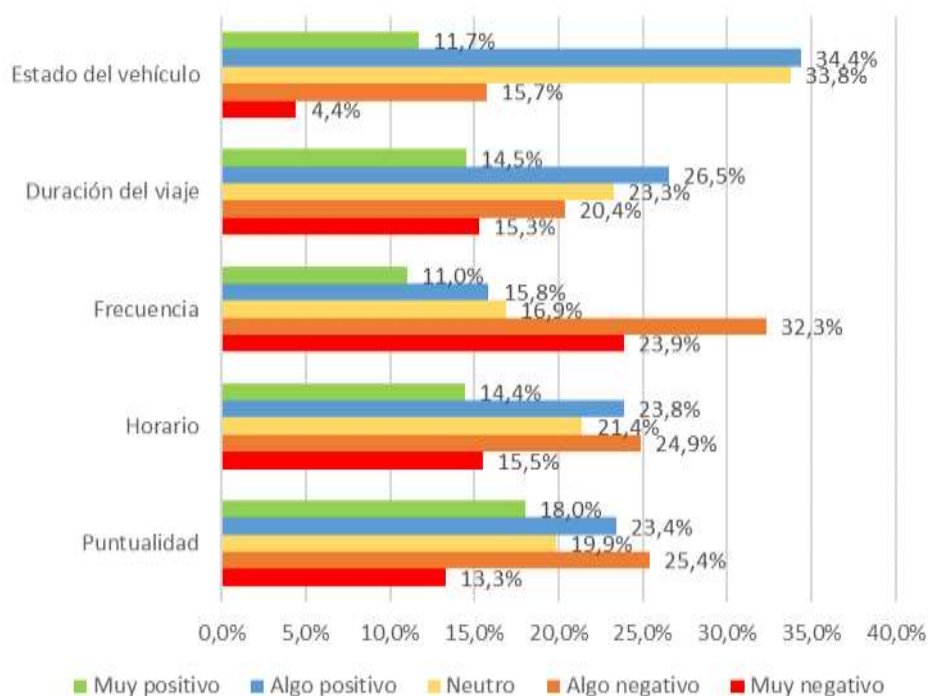


Figura 127. Avaluació d'aspectes del transport públic al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

A Tarongers les consideracions dels diferents aspectes com a molt positives ronden entre el 9 i el 16%.

Més del 60% de la població considera entre neutre i un poc positiu l'estat del vehicle i un de cada quatre usuaris considera la durada del viatge com un cosa molt negativa. Quant a la freqüència, més del 60% de la població la considera com un poc negativa i molt negativa. L'horari i la puntualitat, prop del 30% els considera un poc negatius, respectivament.

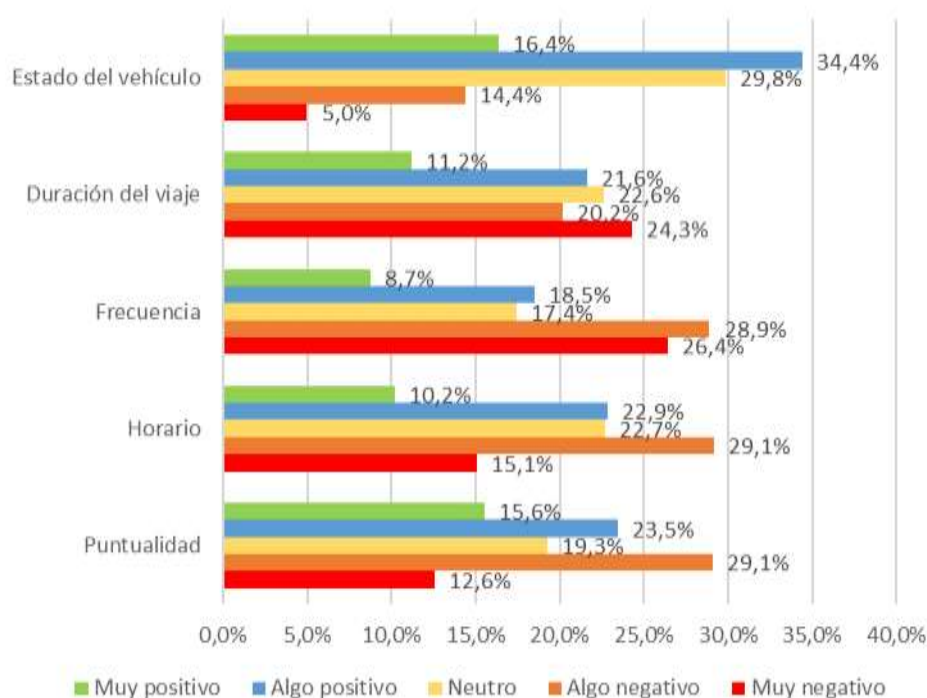


Figura 128. *Avaluació d'aspectes del transport públic al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.*

Al campus de Burjassot-Paterna les consideracions dels diferents aspectes com a molt positives rondan entre el 4% i l'11%.

Més del 60% de la població considera entre neutre i una cosa positiva l'estat del vehicle, mentre la consideració de la durada del viatge és més equilibrada. La freqüència és considerada per més del 60% com un poc negativa o molt negativa. L'horari i la puntualitat, més del 60% els considera un poc negatius.

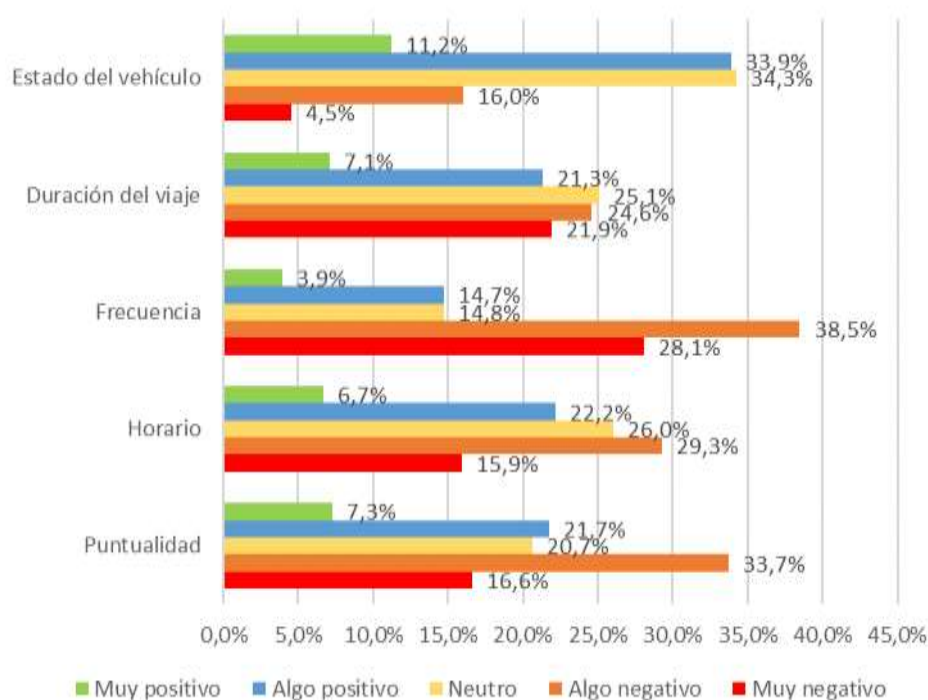


Figura 129. *Avaluació d'aspectes del transport públic al campus de Burjassot-Paterna. Font: Elaboració pròpia.*

Al campus d'Ontinyent no s'han arreplegat consideracions un poc positives ni molt positives.

La meitat dels usuaris considera neutre l'estat del vehicle, mentre l'altra meitat el considera molt negatiu. La durada del viatge és considerada pel 97% com una cosa molt negativa i la freqüència és considerada per un 75% com a molt negativa. Sobre l'horari, el 100% dels usuaris el considera un poc o molt negatiu. Finalment la puntualitat és considerada quasi en totalitat com un poc negativa.

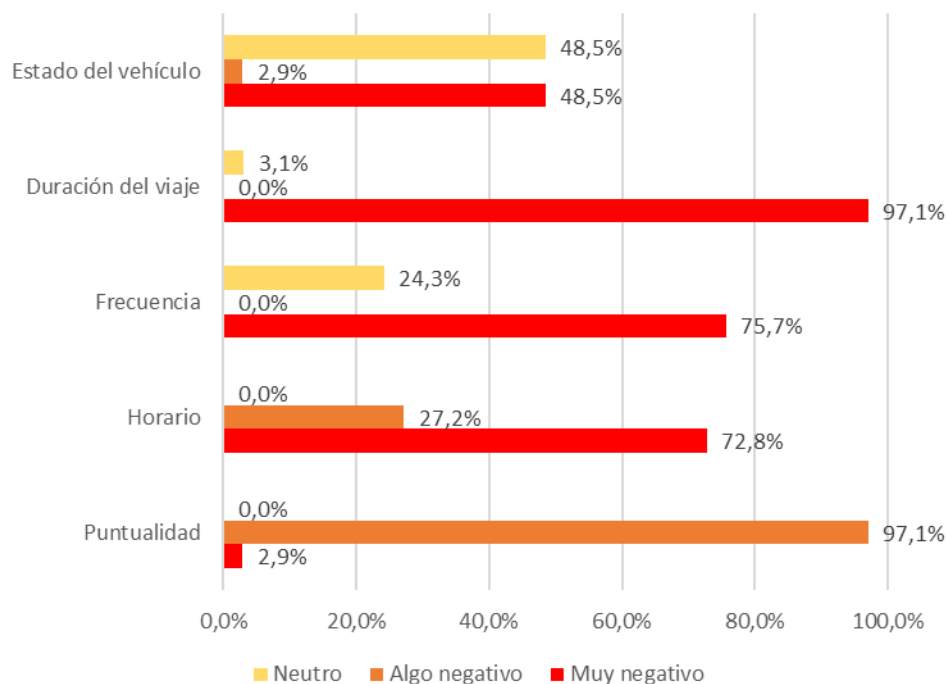


Figura 130. *Avaluació d'aspectes del transport públic al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.*

4.1.9.10 Motiu d'elecció del transport públic

Es va preguntar sobre el motiu d'elecció del transport públic davant altres modes i la majoria va triar l'estalvi econòmic, no tenir permís de conduir o vehicle, tenir dificultats per a aparcar o la comoditat.

Blasco Ibáñez usa el transport públic principalment per la dificultat per a aparcar, amb més d'un 25% de les respostes, però també tenen protagonisme la comoditat i l'estalvi econòmic.

Al campus dels Tarongers el 30% dels usuaris tria aquesta modalitat per l'estalvi econòmic, i els motius següents són no disposar de permís de conduir o de vehicle.

Ontinyent tria el transport públic per comoditat, dificultats per a aparcar i pel fet de no tenir cotxe o moto, cada motiu amb un 30-35% de respostes.

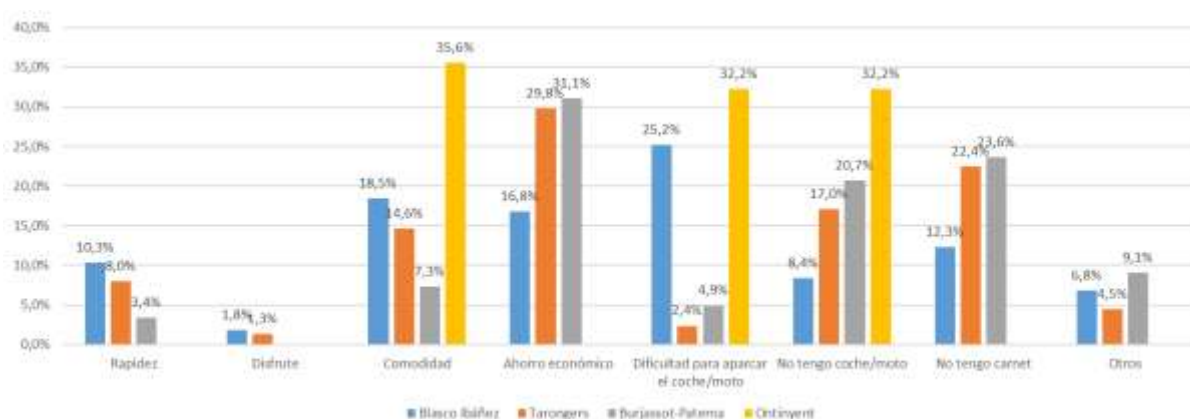


Figura 131. Motiu d'elecció del transport públic per campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.11 Valoració del transport públic al campus

Mesurant el grau de satisfacció dels usuaris en una escala en què 1 és "totalment insatisfet" i 10 és "totalment satisfet", la valoració general de la mobilitat en transport públic als campus és de 5,43/10.

Quant als campus, Blasco Ibáñez, Tarongers i Burjassot-Paterna tenen en comú que entorn d'un 20% dels usuaris estan una mica satisfets. Ontinyent es diferencia de la resta de campus en el fet que més del 60% dels usuaris es troba insatisfet o molt insatisfet amb el transport públic.

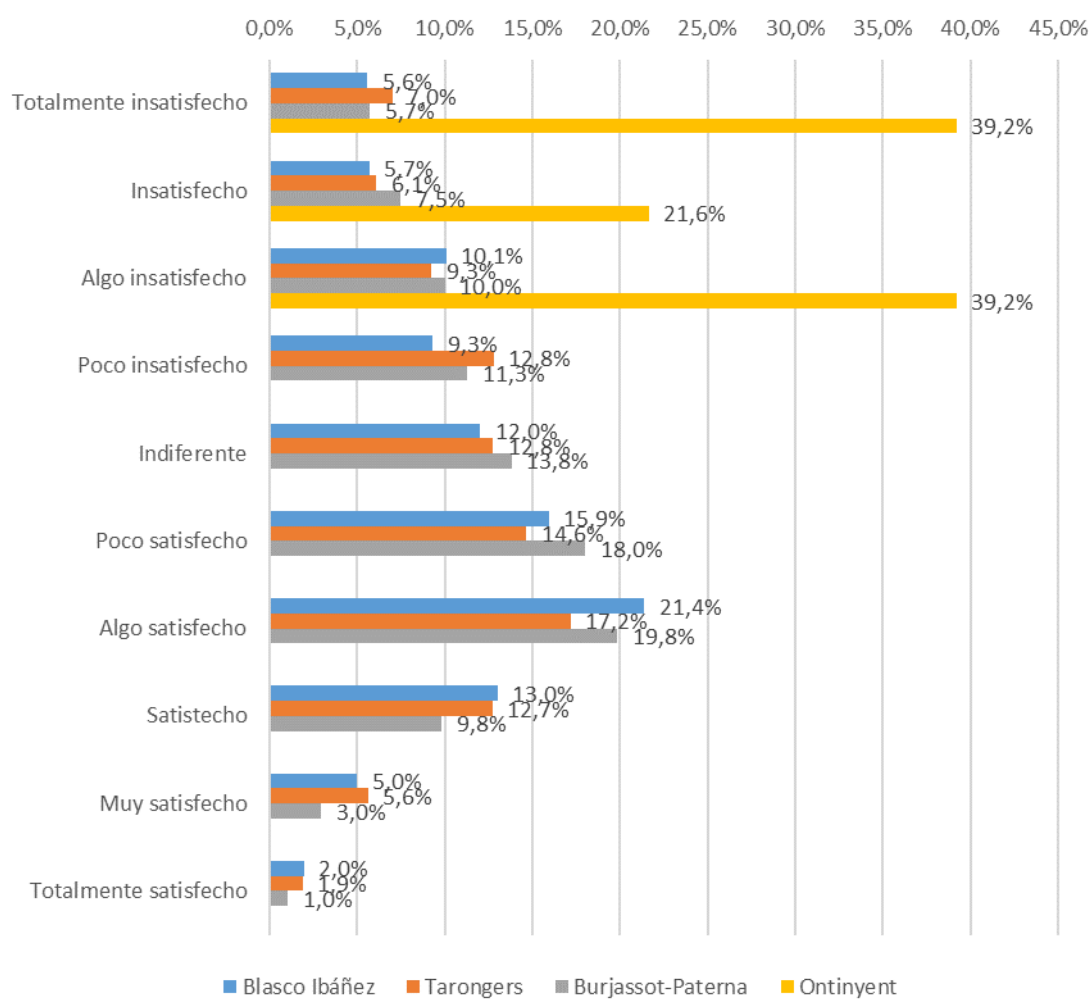


Figura 132. Grau de satisfacció del transport públic per campus. Font: Elaboració pròpia.

Quant al grau de satisfacció per gènere, es percep que els homes estan més satisfets que les dones, amb 5,53 punts enfront de 5,4.

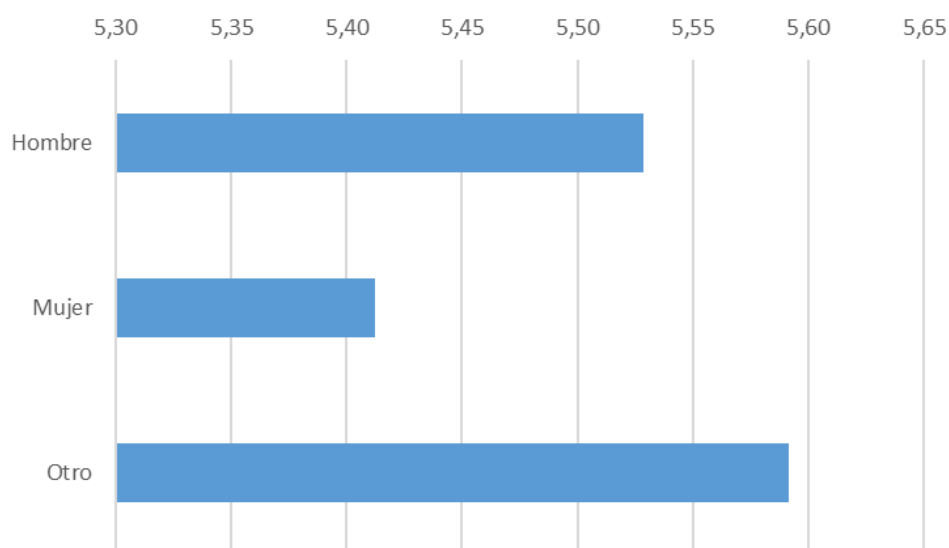


Figura 133. Grau de satisfacció per gènere de la mobilitat en transport públic. Font: elaboració pròpia.

4.1.9.12 Motius de deixar de moure's en transport públic

Per a observar la predisposició al canvi de mode de transport entre els usuaris de transport públic, en l'enquesta es va preguntar quins motius farien que canviaren de mode. El 18,5% ho faria si visquera més prop del campus, un 15% canviaria si hi haguera un sistema universitari per a compartir cotxe i un 13,5% ho faria si tinguera un cotxe o moto propi.

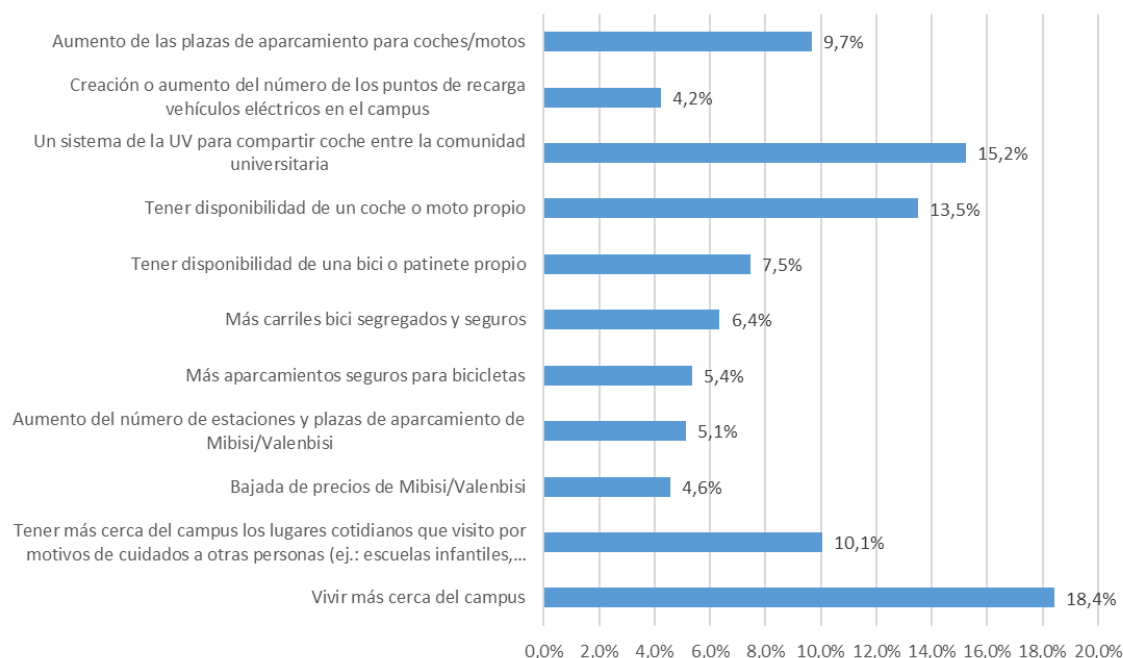


Figura 134. Motiu del canvi de mode de transport per part d'usuaris de transport públic. Font: elaboració pròpia.

4.1.10 Mobilitat en vehicle privat

4.1.10.1 Tipus de vehicle

D'acord amb el tipus de vehicle segons el seu combustible, més del 50% dels vehicles utilitzats pels usuaris que acudeixen en vehicle privat als seus respectius campus són de gasolina, seguit del dièsel, amb aproximadament un 40%.

A excepció d'Ontinyent, campus situat fora de l'àrea metropolitana de València i on la totalitat dels vehicles usa combustibles fòssils, la resta dels campus té una presència considerable de vehicles híbrids i elèctrics, que representen al voltant d'un 10% del total. La tendència esperada i desitjable a curt termini és que, a mesura que la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de València siga més restrictiva, la proporció de vehicles híbrids i elèctrics augmente respecte als vehicles de dièsel i gasolina.

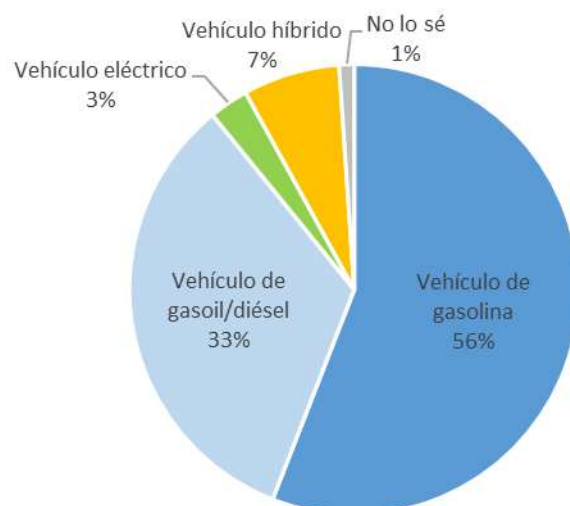


Figura 135. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

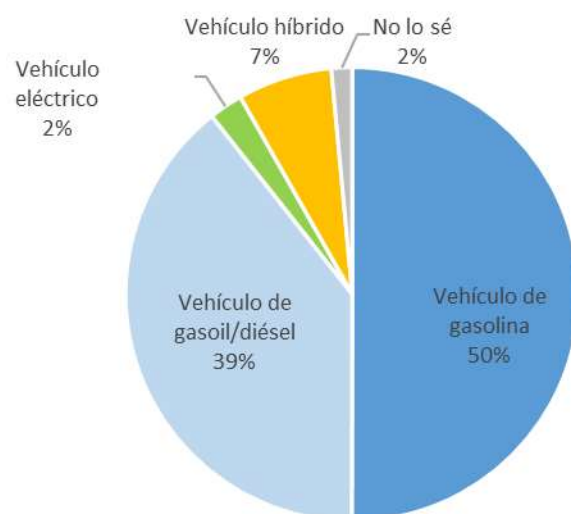


Figura 136. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

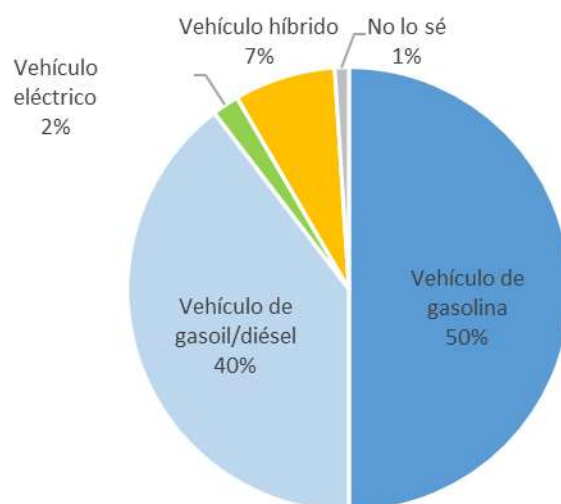


Figura 137. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

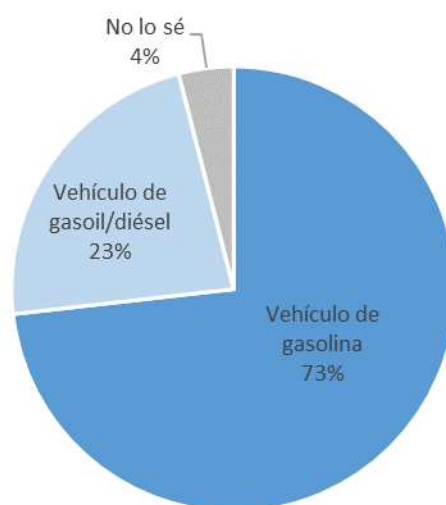


Figura 138. Tipologia de vehicle privat utilitzat al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.2 Permís de conduir

Quant a la possessió del permís de conduir per gènere, s'observa que el 73% dels homes de la població universitària disposa d'aquest, és un 11% més que les dones. Aquesta diferència va en contigüitat amb l'ús del transport públic observat en l'apartat corresponent al repartiment modal, en què predomina l'ús per part de les dones.

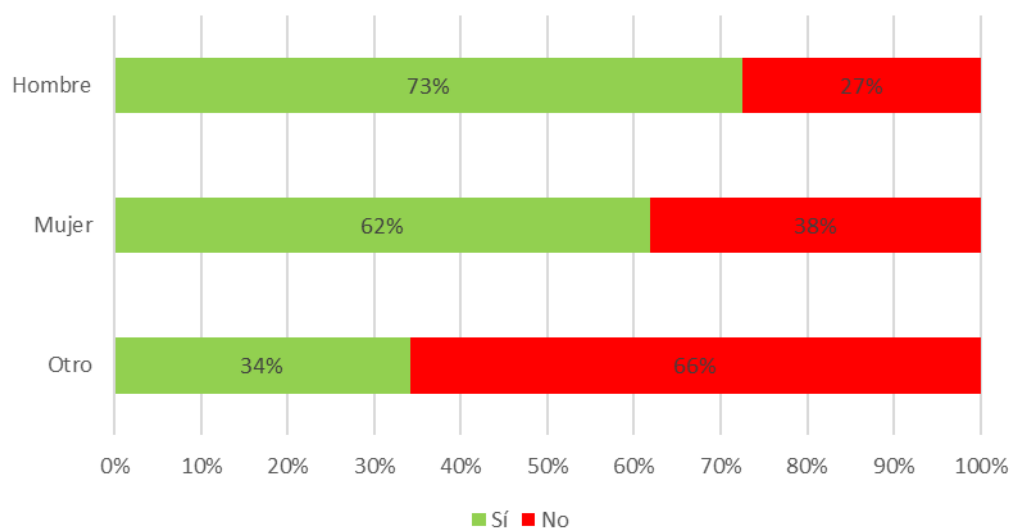


Figura 139. Possessió de permís de conduir per gènere entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.

Entre els col·lectius s'aprecia que més del 90% del personal treballador de la Universitat, tant PDI+PI com PTGAS, disposa de permís de conduir, enfront del 60% dels estudiants. Aquesta diferència es deu principalment a la menor edat i capacitat econòmica dels estudiants respecte al personal treballador per a mantenir un vehicle.

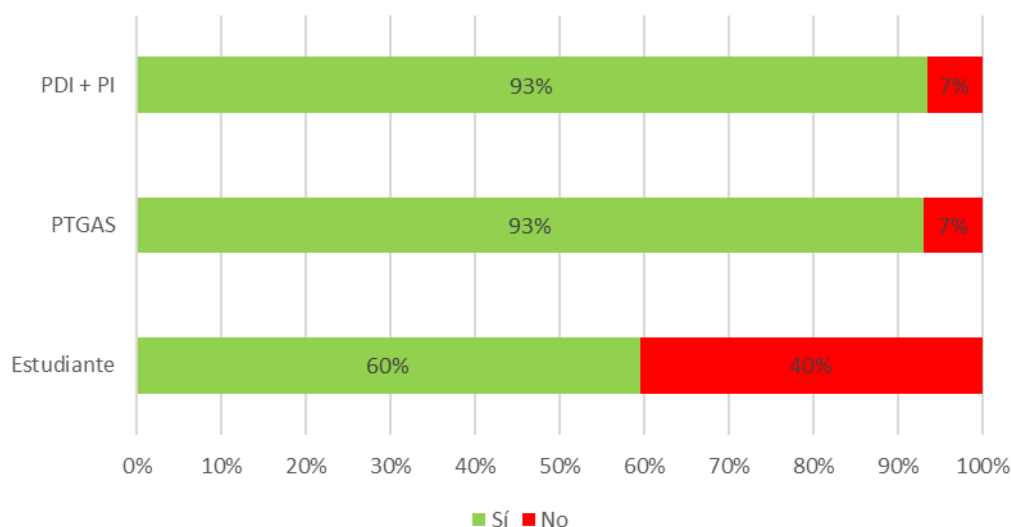


Figura 140. Possessió de permís de conduir per col·lectiu entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.3 Rols en el vehicle

Quant a les persones que disposen de vehicle privat i l'usen per a acudir al seu centre d'estudis, la proporció del rol de l'usuari com a conductor o acompanyant és similar en tots els campus: és d'entre un 90 i 100% el rol de conductor.

4.1.10.4 Titularitat del vehicle

El 99% dels usuaris que es mou en vehicle privat al seu centre d'estudis usa el seu vehicle particular. L'ús de vehicles de lloguer i la mobilitat en VTC/Taxi només es dona als campus situats a l'àrea metropolitana, però és molt residual i suposa un 1% del total.

4.1.10.5 Durada dels desplaçaments

Quant a la durada del viatge, més del 60% dels usuaris de vehicle privat tarden entre 10 i 30 minuts com mostra el gràfic següent. El temps mitjà d'accés/dispersió és de 27,64 minuts.

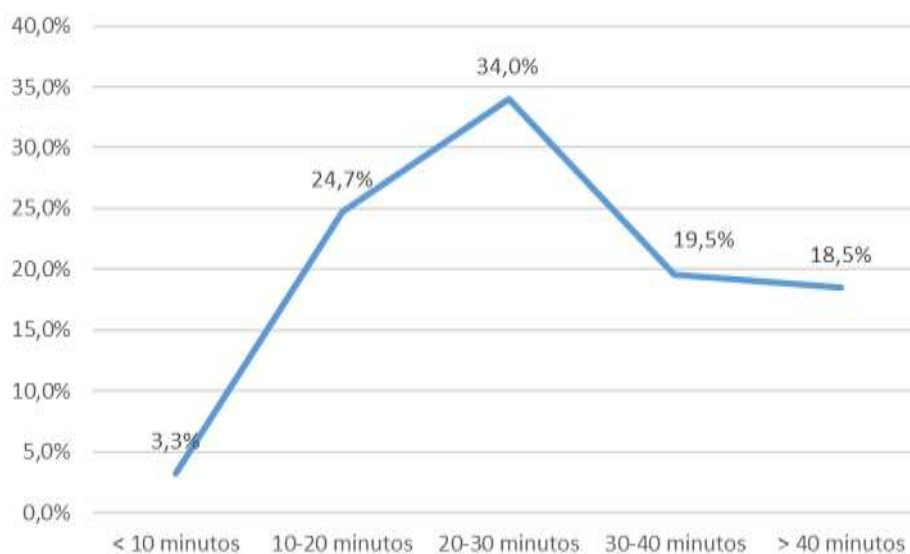


Figura 141. Durada del viatge en vehicle privat entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.

També s'ha analitzat el temps de viatge dels usuaris que van i venen a la Universitat en vehicle privat desglossat pels diferents campus.

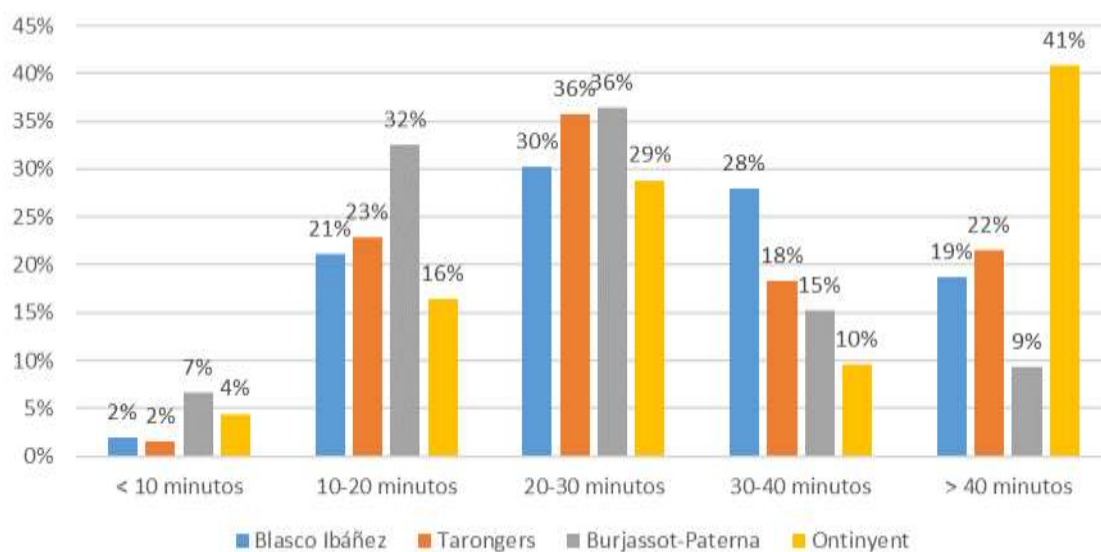


Figura 142. Temps de viatge d'usuaris de vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.

- **Blasco Ibáñez:** la majoria dels viatges, quasi el 60%, es completen entre 20 i 40 minuts. Només hi ha un 2% de trajectes inferiors a 10 minuts.
- **Tarongers:** mostra una distribució similar a Blasco Ibáñez, amb més d'un 50% d'usuaris el trajecte dels quals entre 20 i 40 minuts. Els trajectes inferiors a 10 minuts, amb un 2%, són molt residuals.

- **Burjassot-Paterna:** prop del 70% dels trajectes tenen una durada d'entre 10 i 30 minuts. Els trajectes inferiors a 10 minuts suposen el 7%.
- **Ontinyent:** més del 40% dels trajectes suposa un temps superior a 40 minuts, cosa que indica possibles problemes d'accessibilitat o major distància de viatge en comparació amb altres campus.

4.1.10.6 Motiu d'elecció del vehicle privat

A la pregunta de quin és el motiu d'elecció del vehicle privat enfront d'altres mitjans, la major proporció d'usuaris a Blasco Ibáñez, Tarongers i Burjassot-Paterna indica que ho fa per l'elevat temps de viatge en altres modes de transport, a diferència d'Ontinyent, el principal motiu del qual és l'absència d'alternatives de serveis de transport necessàries per al seu desplaçament; aquest és el segon motiu en la resta de campus.

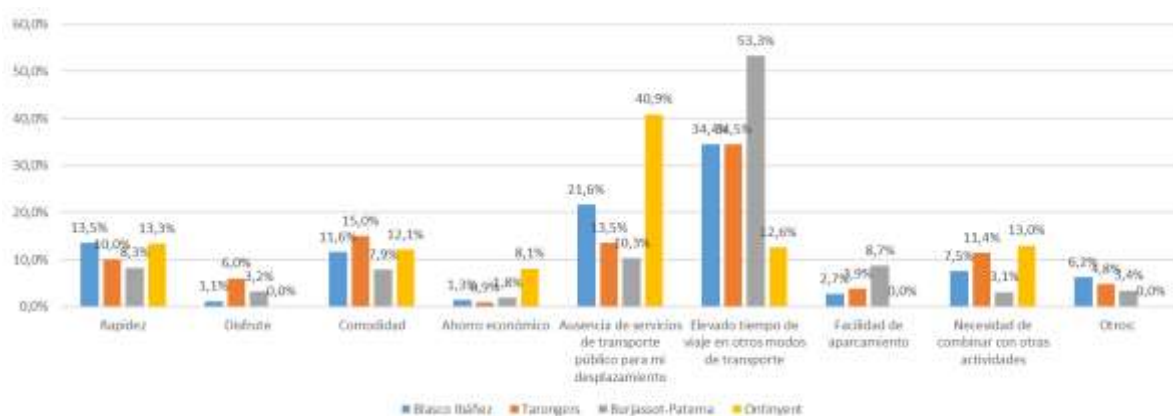


Figura 143. Motiu d'elecció de vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.7 Dificultats de viatge en vehicle privat

La dificultat o molèstia més habitual que experimenten els usuaris del vehicle privat en els seus trajectes al campus és l'encariment del combustible, que apareix com a principal dificultat als campus dels Tarongers i Burjassot-Paterna i secundària a Ontinyent i Blasco Ibáñez. En aquests dos últims campus, les principals dificultats són l'encariment de les reparacions i el manteniment del vehicle (22%) a causa de la inflació i la dificultat per a trobar aparcament (25%), respectivament.

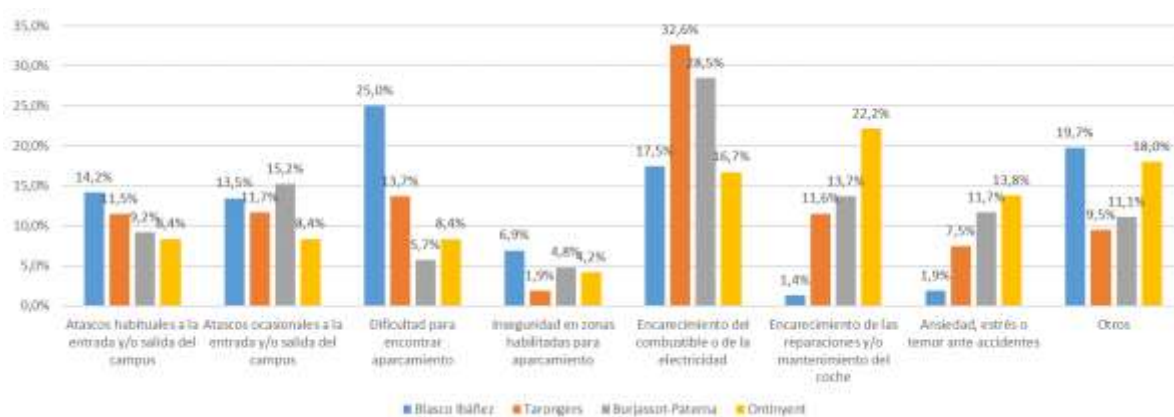


Figura 144. Principals dificultats del vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.8 Lloc d'aparcament

Segons el lloc d'aparcament de la població universitària, s'observa que entre el 62% i el 72% del personal de la Universitat, tant PTGAS com PDI+PI, pot estacionar en un aparcament dins de la Universitat, enfront del 43% dels estudiants, que tendeix a estacionar en carrers o aparcaments pròxims als campus més que el personal. Els usuaris corresponents a PDI+PI són els que més disposen de places reservades dins del campus, al voltant d'un 7%, a diferència del 4% del PTGAS.

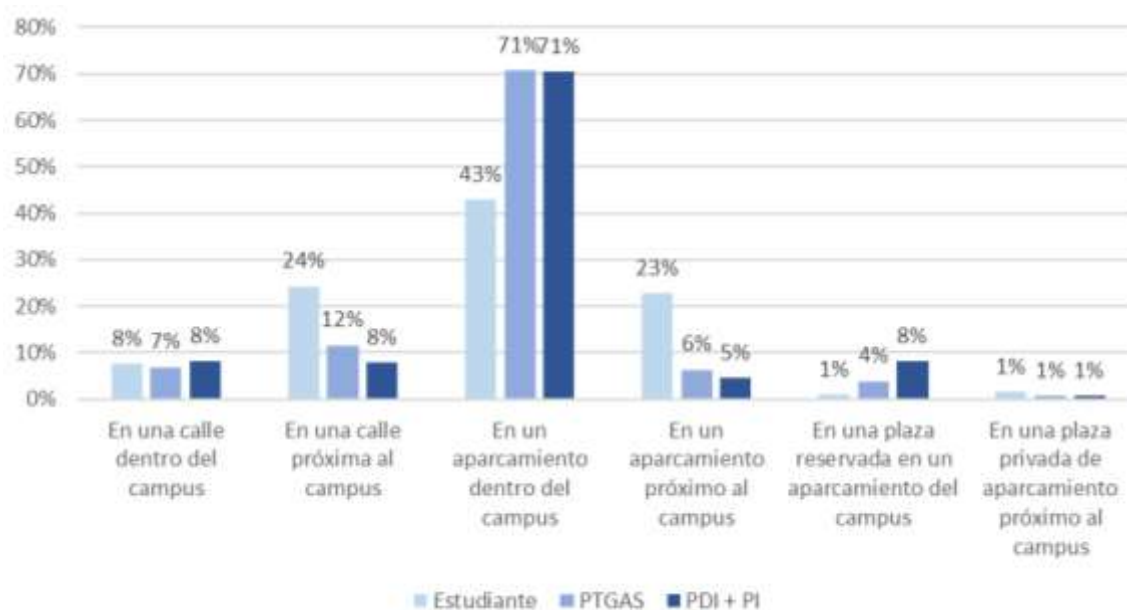


Figura 145. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat de cada col·lectiu entre la població universitària. Font: elaboració pròpia.

Quant al lloc d'aparcament dels usuaris que acudeixen en vehicle privat al seu respectiu campus, a Blasco Ibáñez un 32% estaciona el seu vehicle en un aparcament dins del campus, quasi el 30% en

un carrer pròxim al campus i prop d'un 23% ho fa en un aparcament pròxim al campus. Com a dada destacable, un 7% dels usuaris disposen d'una plaça reservada en el mateix campus o d'una plaça privada.

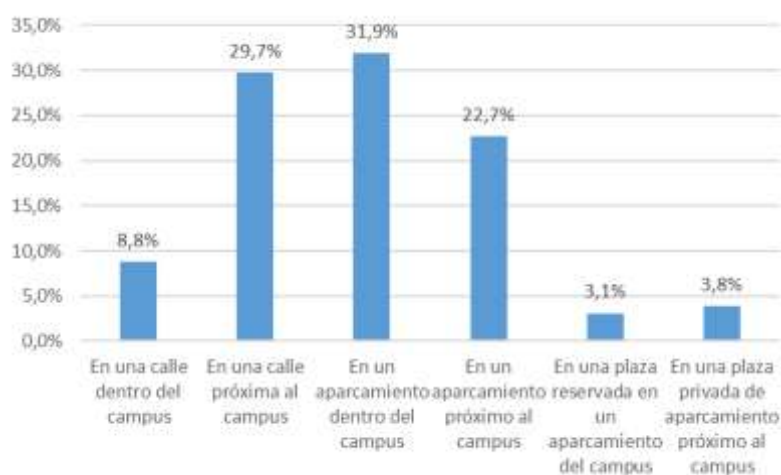


Figura 146. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

A Tarongers destaca la proporció d'usuaris que estaciona en un aparcament dins del campus, que és quasi el 64%, seguit d'un 14% que aparca en un carrer pròxim al campus i un altre 14% que ho fa en aparcament pròxim extern al campus. La resta de les opcions d'aparcament són poc habituals.

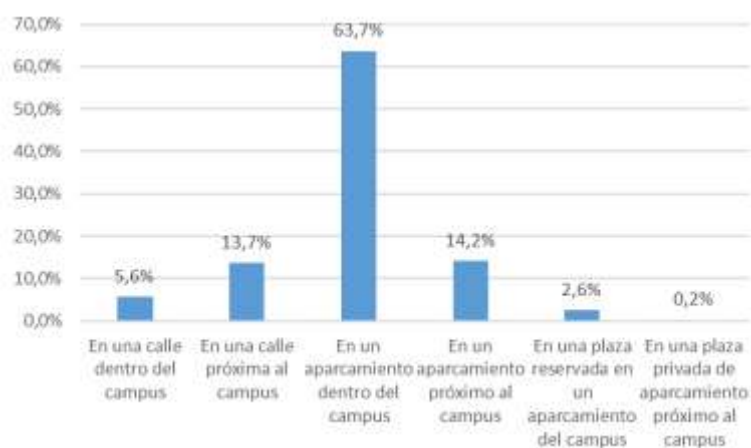


Figura 147. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

A Burjassot-Paterna aproximadament el 60% dels usuaris estaciona en un aparcament dins del campus, prop del 18% ho fa en un carrer pròxim al campus i el 12% en un aparcament pròxim. L'estacionament en una plaça privada o reservada no arriba al 3% entre els usuaris.

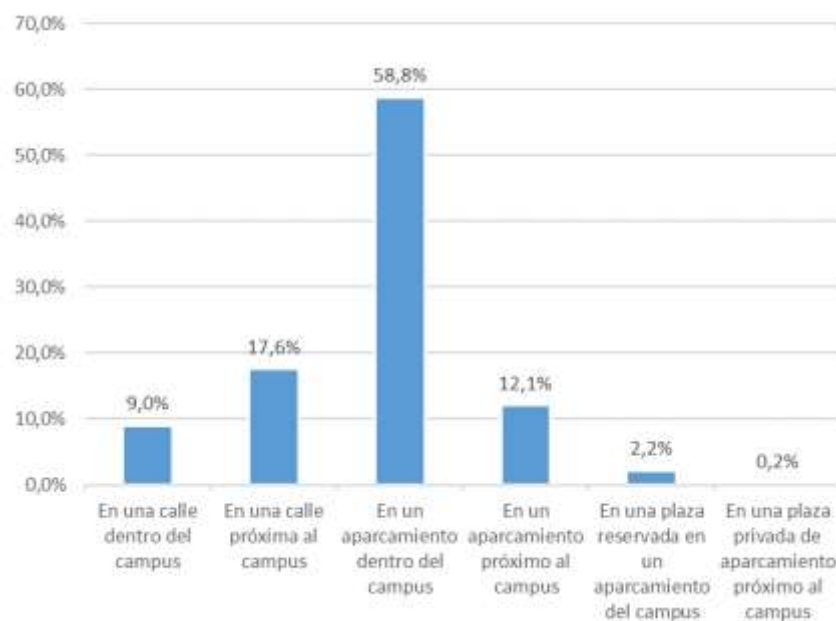


Figura 148. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus de Burjassot-Paterna.

Font: elaboració pròpia.

A Ontinyent el 38% dels usuaris de vehicle privat estaciona en un aparcament pròxim al campus, el 29% ho fa dins del campus i un 25% en un carrer pròxim.

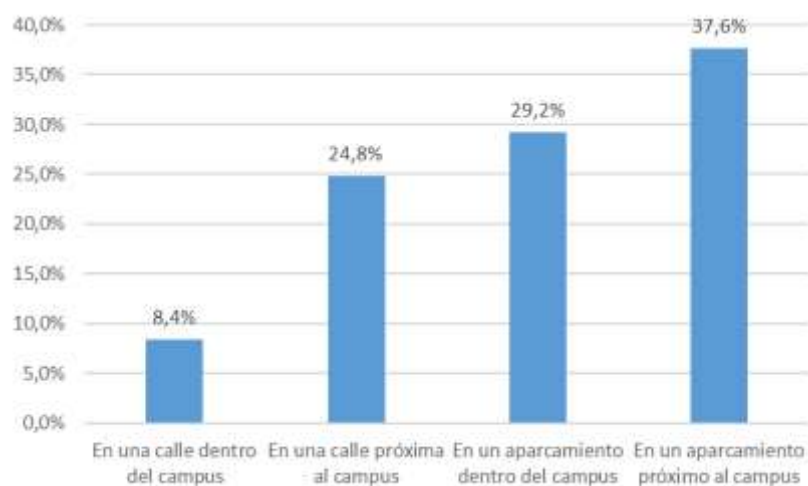


Figura 149. Tipus d'aparcament utilitzat per usuaris de vehicle privat al campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.9 Vehicle compartit

El fet de compartir vehicle no és habitual en el conjunt de la Universitat, ja que el 80% dels usuaris indiquen que no comparteixen vehicle amb altres persones que treballen o estudien en el mateix campus.

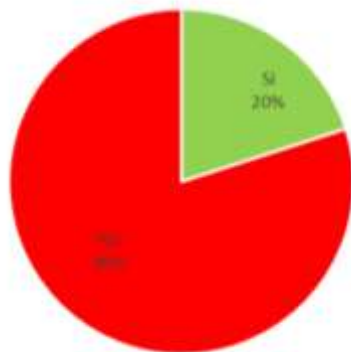


Figura 150. Usuaris de la comunitat universitària que comparteixen i no comparteixen vehicle. Font: elaboració pròpia.

No obstant això, si es diferencia la població universitària per gènere, s'observa que les dones estan més predisposades a compartir vehicle que els homes.



Figura 151. Usuaris de la comunitat universitària que comparteixen i no comparteixen vehicle per gènere. Font: elaboració pròpia.

Entre aquest 20% d'usuaris que sí que comparteixen vehicle en els seus trajectes a la Universitat, en el 70% dels casos van 2 persones en el cotxe i aproximadament en el 24% van 3 persones; els casos en què se superen les 4 persones a penes suposen el 6% del total.

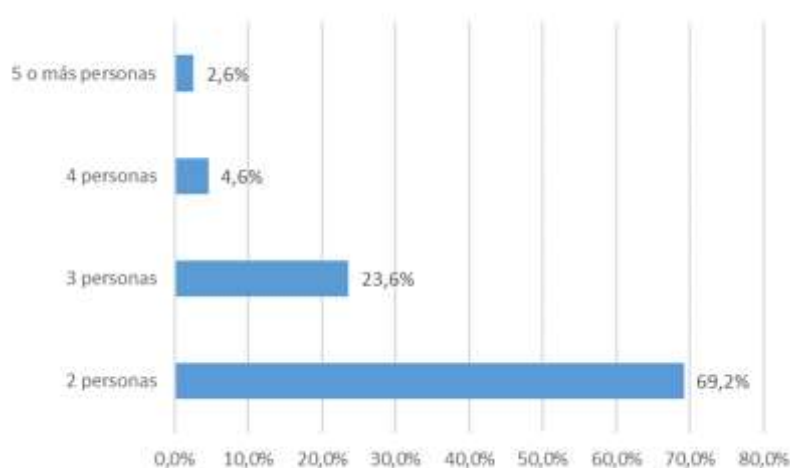


Figura 152. Nombre de personas que van en el vehicle d'entre les persones que comparteix cotxe. Font: elaboració pròpia.

Quant als motius que tenen els usuaris per a no compartir cotxe, més de la meitat dels usuaris indica que no ho fan perquè no coneixen persones que visquen a prop, seguit pel fet de no conèixer gent amb els mateixos horaris o perquè tenen horaris imprevisibles.

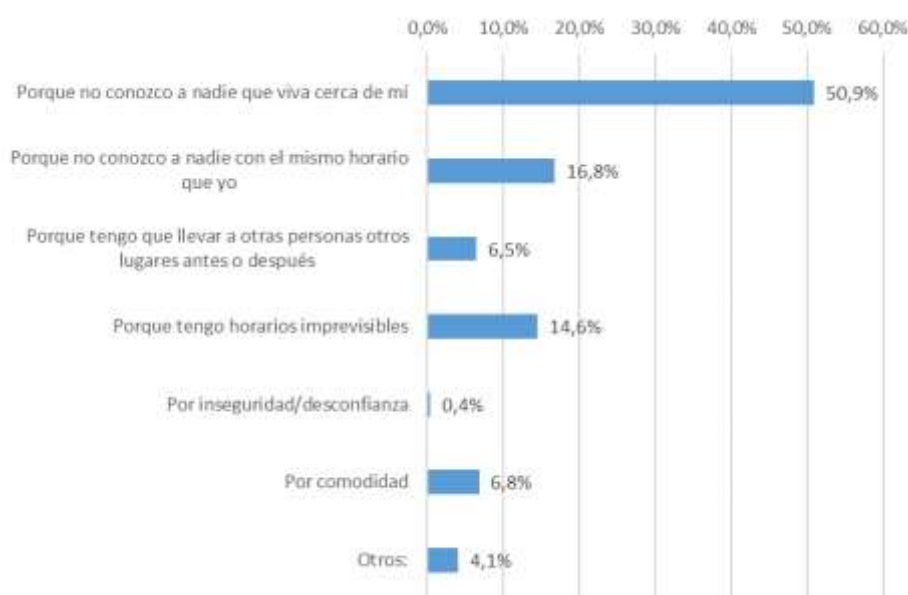


Figura 153. Motiu de no compartir cotxe. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.10 Valoració de la mobilitat al campus en vehicle privat

Es va demanar als usuaris que valoraren el servei de transport en el vehicle privat que usa en els seus recorreguts d'anada i tornada al campus. Mesurant el grau de satisfacció dels usuaris en una

escala en què 1 és “totalment insatisfet” i 10 és “totalment satisfet”, la valoració general de la mobilitat en vehicle privat als campus és de 6,94/10.

A Blasco Ibáñez el 35% dels usuaris van mostrar estar poc i una mica satisfets, el 25% dels usuaris del campus dels Tarongers van mostrar estar satisfets, així com el 23% d'usuaris de Burjassot-Paterna. A Ontinyent les valoracions tenen major contrast, i és que més d'un 20% d'usuaris indiquen estar totalment satisfets, un altre 20% una mica satisfets, i entorn d'un 16% totalment insatisfets.

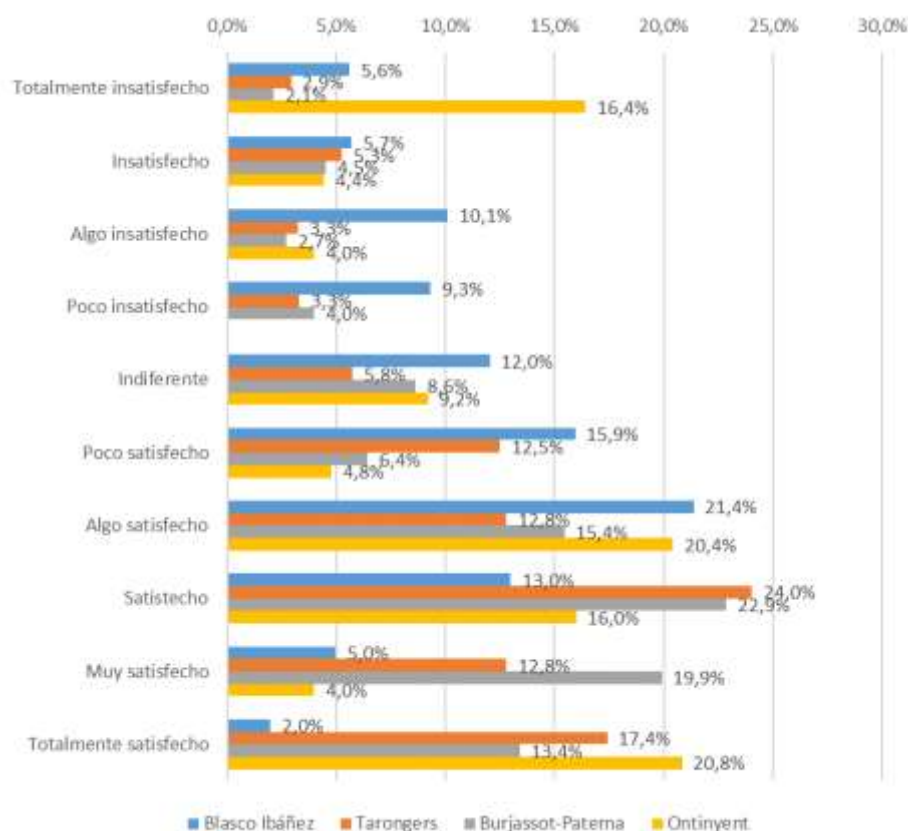


Figura 154. Grau de satisfacció de la mobilitat en vehicle privat per campus. Font: elaboració pròpia.

Quant al grau de satisfacció per gènere, es percep que els homes estan més satisfets que les dones, amb 7,18 punts enfront de 6,82.

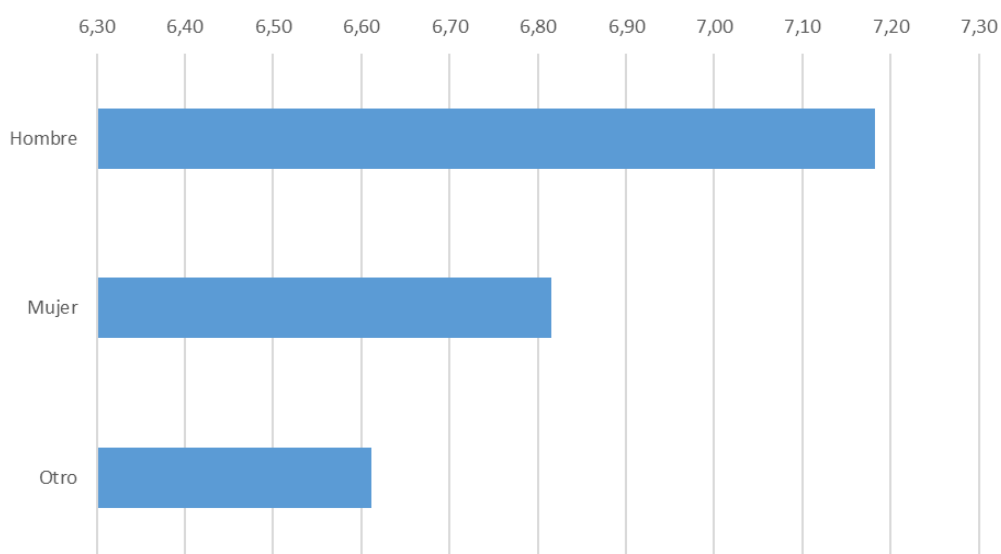


Figura 155. Grau de satisfacció per gènere de la mobilitat en vehicle privat. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.11 Motius de deixar de moure's en vehicle privat

Per a observar la predisposició al canvi de mode de transport entre els usuaris de vehicle privat, en l'enquesta es va preguntar quins motius farien que canviaren de mode. Més del 23% va indicar que ho faria si visquera prop del campus, i quasi altre 23%, canviaria de mode si millorara la connexió en transport públic entre la seua residència i el campus.

Entre els campus no s'han observat grans diferències en aquest aspecte.

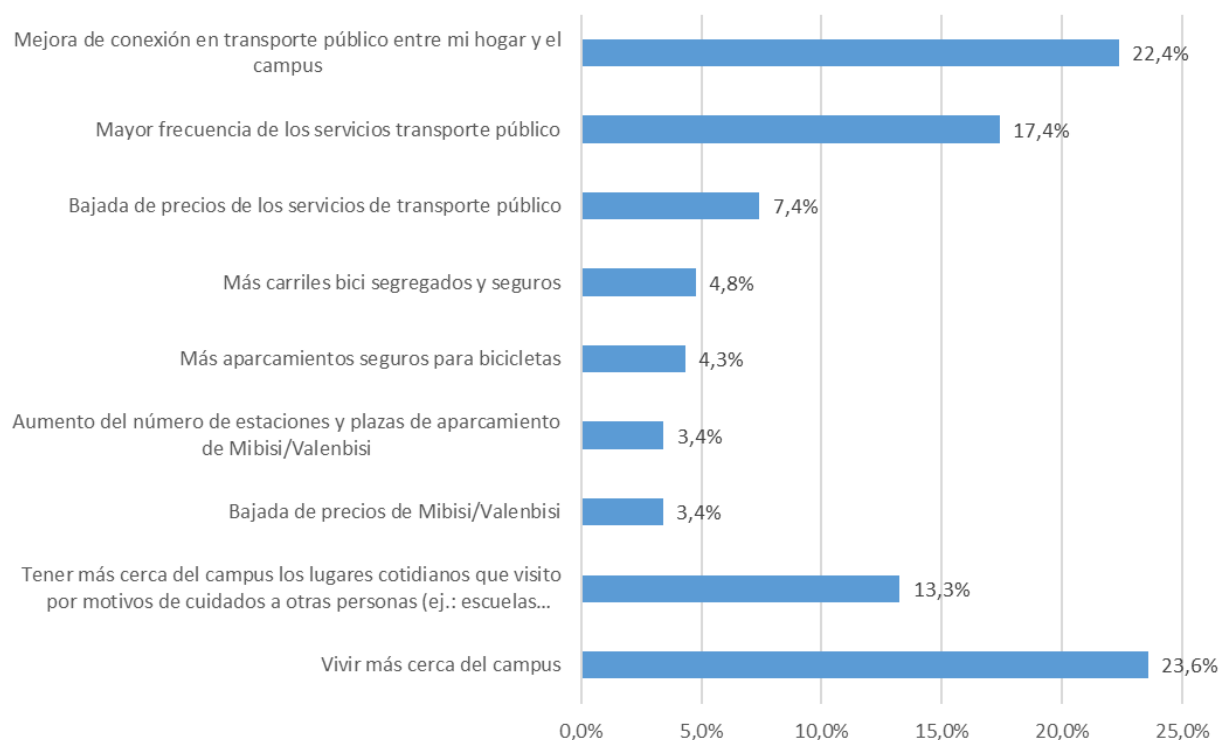


Figura 156. Motiu de canvi de mode de transport per usuaris del vehicle privat. Font: elaboració pròpia.

4.1.10.12 Avaluació de l'interès d'unes certes millores quant a la mobilitat en vehicle privat

Els usuaris han avaluat una sèrie de propostes de millora de la mobilitat destinades al vehicle privat, i les han qualificades segons el grau d'interès en elles.

Quant a l'interès en l'augment del nombre de places d'aparcament dins del campus, més del 45% mostren molt d'interès. Quant a instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, més de la meitat dels usuaris no mostren cap tipus d'interès en la mesura i prop del 20% mostren una mica d'interès.

Finalment, quant al grau d'interès a tenir un sistema de cotxe compartit en la Universitat tots els percentatges es troben entorn al 20% i 30%, però el percentatge més alt és el de les persones que no mostren gens d'interès en aquesta mesura.

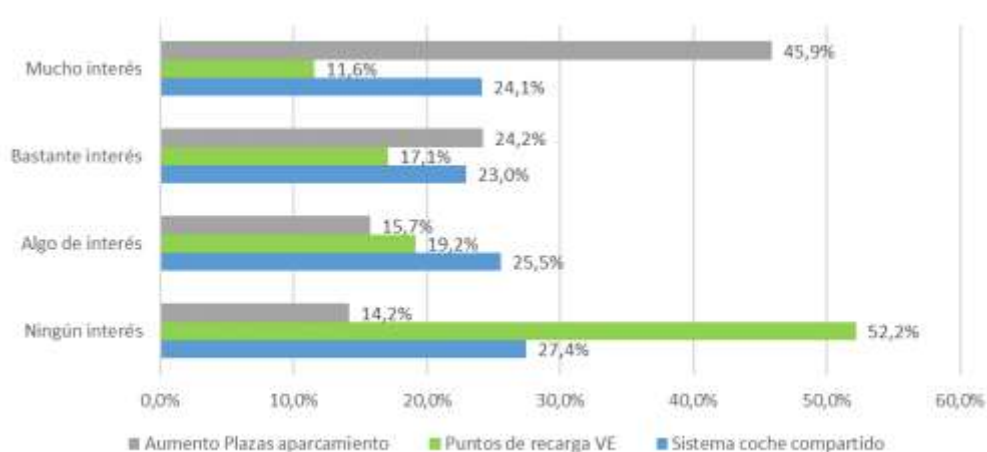


Figura 157. Grau d'interès en diferents millores de la mobilitat destinades al vehicle privat. Font: elaboració pròpia.

Entre els campus no hi ha grans diferències sobre l'interès en les propostes de millora plantejades, però Ontinyent difereix de la resta en què prop del 50% dels usuaris de vehicle privat del campus tenen interès en un sistema de cotxe compartit

s analitzats mostren tendències generals de creixement en els últims anys, especialment notable en el PTGAS, que ha tingut increments significatius en tots els campus. No es disposen de dades específiques per al campus d'Ontinyent, per la qual cosa no és possible confirmar si segueix la mateixa tendència. No obstant això, segons els resultats generals, és d'esperar que presenti un augment del nombre de treballadors del PDI i del PTGAS similar als dels altres campus.

4.2 Anàlisi dels treballs de camp

El treball de camp que s'ha dut a terme ens ha permès obtenir informació rellevant de primera mà per a diagnosticar la mobilitat a la Universitat de València. Aquest procés s'ha basat en l'elaboració de fitxes tècniques, en què inicialment s'han catalogat les infraestructures existents i, després, s'ha avaluat i valorat l'estat actual d'aquestes infraestructures.

La metodologia utilitzada ha consistit a fer un recorregut a peu pels carrers adjacents als diferents campus universitaris en les hores punta de més ús (8-10/12-15/16-18). Aquest enfocament ens ha permès observar directament el context urbà i avaluar aspectes com ara voreres, carrils bici, senyalització i parades de transport públic. Les observacions i dades recopilades s'han registrat detalladament en fitxes tècniques, les quals s'adjunten com a annex en aquest document.



Figura 158. Plànols de les vies analitzades amb les fitxes dels quatre campus.
Estudi de Mobilitat de la UV

Les fitxes consten d'una primera secció descriptiva del tram, seguida d'una anàlisi dels aparcaments. A continuació, es detalla l'estructura de les vies i s'indica si disposen de carrils exclusius. Posteriorment, es fa una avaluació de les voreres, els carrils bici, les línies d'autobús, l'espai públic i les línies de tramvia. Finalment, s'hi inclou una llista de possibles afeccions, que es completa si cal.

Una vegada acabat el treball de camp, s'ha digitalitzat tota la informació i s'ha integrat en una base de dades. Això ha facilitat l'anàlisi sistemàtica de les dades obtingudes i ha permès elaborar un diagnòstic precís dels resultats de les valoracions, amb la identificació d'àrees de millora i propostes de solucions per a optimitzar la mobilitat a la Universitat de València.

4.2.1.1 Anàlisi de tipus d'ús i calçada

Durant el treball de camp es va recollir informació sobre els **tipus d'ús i calçada presents en cada carrer**, cosa que és essencial per a comprendre la composició i l'estructura urbana circumdant. Aquesta informació proporciona una perspectiva detallada de les característiques de cada campus i permet identificar les particularitats de cadascun.

Els campus de **Blasco Ibáñez** i dels **Tarongers** es troben al nucli urbà de València i gaudeixen de connexions excel·lents amb el transport públic gràcies a la seua localització cèntrica. **Blasco Ibáñez** està situat en una zona urbana densa i pròxima al centre de la ciutat, la qual cosa explica que tinga un percentatge més elevat de carrers amb carrils bus (29,3%) i carrils bici (41,5%). L'alta densitat urbana i la proximitat al centre afavoreixen la implementació d'infraestructures destinades al transport públic i a la mobilitat sostenible.

D'altra banda, **Tarongers** se situa en una zona més moderna de la ciutat, caracteritzada per carrers amples i una organització urbana més espaiosa, resultat d'un planejament urbà previ que ha dotat l'àrea d'infraestructures viàries segures. Tot i disposar de bons accessos al transport públic, presenta percentatges més baixos de carrils bus (10,3%) i carrils bici (35,9%) en comparació amb Blasco Ibáñez. Aquest fet es pot atribuir a una densitat urbana més baixa i al disseny urbà orientat a acomodar diverses formes de transport.

El campus de **Burjassot-Paterna** està més allunyat del centre de València, situat en un nucli de població a la corona metropolitana. És una zona de nova construcció semblant a Tarongers, però amb menys densitat urbana. La presència significativa d'infraestructures de tramvia (16,3%) és deguda al fet que aquest mitjà és el principal transport públic per a accedir al campus, que compensa l'absència de carrils bus específics, però no de línies d'autobús. L'alta disponibilitat d'aparcaments (90,7%) i la menor presència de carrils bici (37,2%) indiquen una combinació d'ús de transport privat i públic per part de la comunitat universitària.

Finalment, **Ontinyent** és un poble petit allunyat de València. La infraestructura viària reflecteix un context més rural i menys dens, amb una disponibilitat total de calçades (100%) i una alta presència de voreres (93,3%), però sense carrils bici, carrils bus ni tramvia. Això indica una dependència predominant del transport privat entre els usuaris del campus, atesa la falta d'alternatives de transport públic i sostenible.

Tipus de calçada	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Calçada	100,0	100,0	100,0	97,4	99,3
Vorera	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
Aparcaments	78,0	90,7	80,0	82,1	83,3
Tramvia	2,4	16,3	0,0	7,7	8,0

Taula 15. Dades del percentatge d'existència de tipus d'usos específics a les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

És important destacar que la inexistència de zones per a vianants en alguns carrers adjacents a certs campus universitaris afecta clarament la mobilitat dels vianants i l'accessibilitat. En particular, les dades recollides mostren que els campus de **Burjassot-Paterna** i **Ontinyent** presenten una menor disponibilitat de voreres, amb un **95,3%** i **93,3%**, respectivament, en comparació amb el **100%** del campus de **Blasco Ibáñez**. Aquesta falta implica que, en certes àrees d'aquests campus, els vianants no disposen d'espais segurs i dedicats exclusivament al seu trànsit.

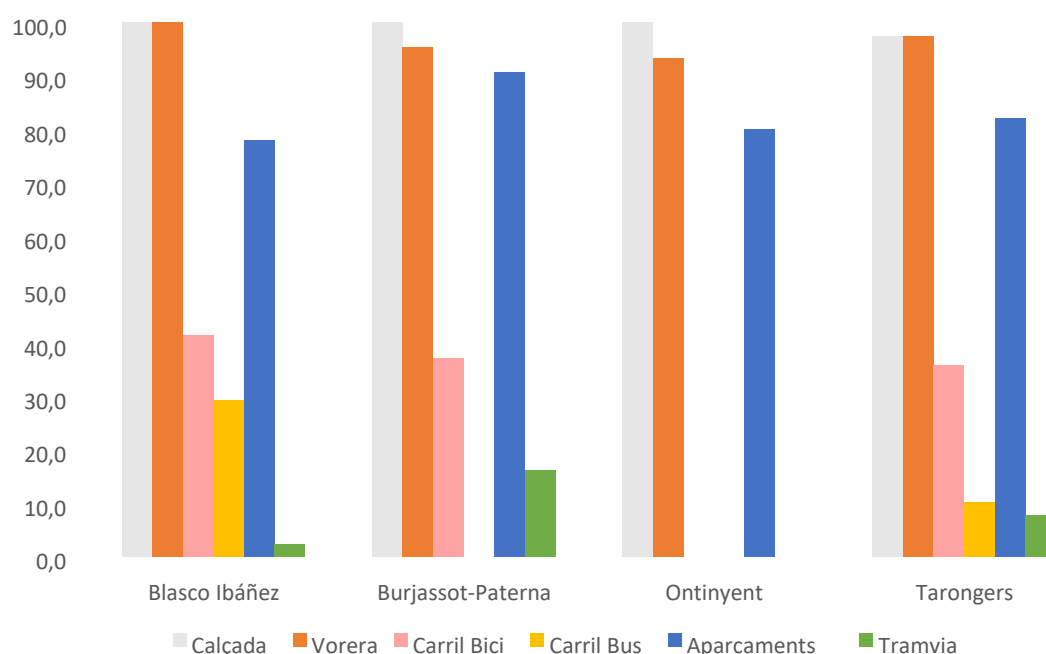


Figura 159. Dades del percentatge d'existència de tipus d'usos específics a les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

El context urbà i la ubicació de cada campus influeixen significativament en la configuració de les seues infraestructures de mobilitat. Als campus centrals com Blasco Ibáñez i Tarongers, la densitat urbana i la planificació enfocada en la mobilitat sostenible han propiciat la implementació de carrils bus i bici, que ha facilitat l'ús del transport públic i de mitjans alternatius. La proximitat al centre de la ciutat i l'alta concentració de serveis fan que el transport públic siga el mitjà predominant per a estudiants i personal.

A **Burjassot-Paterna**, la dependència del tramvia com a principal mitjà de transport públic reflecteix la necessitat de connexions eficients amb el nucli urbà de València. La menor densitat urbana i la major disponibilitat d'aparcaments indiquen que el transport privat hi continua sent rellevant. L'absència de carrils d'ús específic per a bus i la limitada presència de carrils bici segurs que connecten amb el centre suggereixen oportunitats per a diversificar i millorar les opcions de mobilitat sostenible.

A **Ontinyent**, la falta d'infraestructura per a transport públic i sostenible, com ara carrils bus i bici, combinada amb una alta disponibilitat de calçades i aparcaments, reforça la dependència del vehicle privat. Atesa la ubicació d'aquest campus en un entorn rural, és fonamental considerar solucions adaptades que promoguen alternatives al cotxe particular, com ara sistemes de transport compartit o millores en el transport públic interurbà.

4.2.1.2 Anàlisi de l'estat de les voreres

A continuació s'analitza l'estat de les voreres als diferents campus de la Universitat de València, avaluat mitjançant una escala de l'1 al 5 en tres àmbits: estat de conservació de les voreres, estat de la il·luminació i visibilitat de la senyalització. S'hi inclou també un indicador conjunt, calculat com la mitjana de les tres avaluacions. La metodologia per a avaluar aquests indicadors s'ha basat en una valoració tècnica en els treballs de camp.

L'anàlisi mostra que el campus dels **Tarongers** presenta la mitjana més alta en l'estat de conservació de les voreres, amb una puntuació de **4,67**. Això indica que les voreres en aquest campus es troben en molt bon estat, potser per la seua planificació urbana més recent i per inversions en infraestructura. El segueix el campus de **Burjassot-Paterna**, amb una puntuació de **4,39**, que reflecteix també un bon estat de les voreres. **Blasco Ibáñez** té una mitjana de **4,15**, que indica un estat de conservació favorable però lleugerament inferior als anteriors. **Ontinyent** té la puntuació més baixa, amb **3,93**, que suggereix àrees de millora en el manteniment i la conservació de les voreres.

Quant a l'estat de la il·luminació, **Tarongers** novament és el primer amb una puntuació de **4,41**, la qual indica una il·luminació adequada a les zones per a vianants, que millora la seguretat i comoditat dels usuaris. **Ontinyent** i **Burjassot-Paterna** tenen puntuacions similars, de **4,27** i **4,29**, respectivament, que reflecteixen una il·luminació satisfactòria. **Blasco Ibáñez** té una puntuació lleugerament inferior, de **4,07**, que suggereix que es podria beneficiar de millores en la il·luminació de les voreres.

Respecte a la visibilitat de la senyalització, **Tarongers** hi obté la puntuació més alta, amb **4,56**, la qual indica que la senyalització és clarament visible i eficaç per a orientar els vianants. **Burjassot-Paterna** el segueix de prop amb **4,41**. **Blasco Ibáñez** i **Ontinyent** tenen puntuacions més baixes, de **3,93** i **3,87**, respectivament, que poden indicar que en aquests campus la senyalització no és tan visible, potser a causa del desgast, d'obstruccions o per la falta de manteniment.

Estat voreres de l'1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers-	Total
			-----	-----	--
Mitjana estat de conservació	4,15	4,39	3,93	4,67	4,35
Mitjana d'estat d'il·luminació	4,07	4,29	4,27	4,41	4,26
Mitjana d'estat visibilitat senyalització	3,93	4,41	3,87	4,56	4,25
Indicador conjunt	4,05	4,37	4,02	4,55	4,28

Taula 16. Dades de l'estat de les voreres a les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

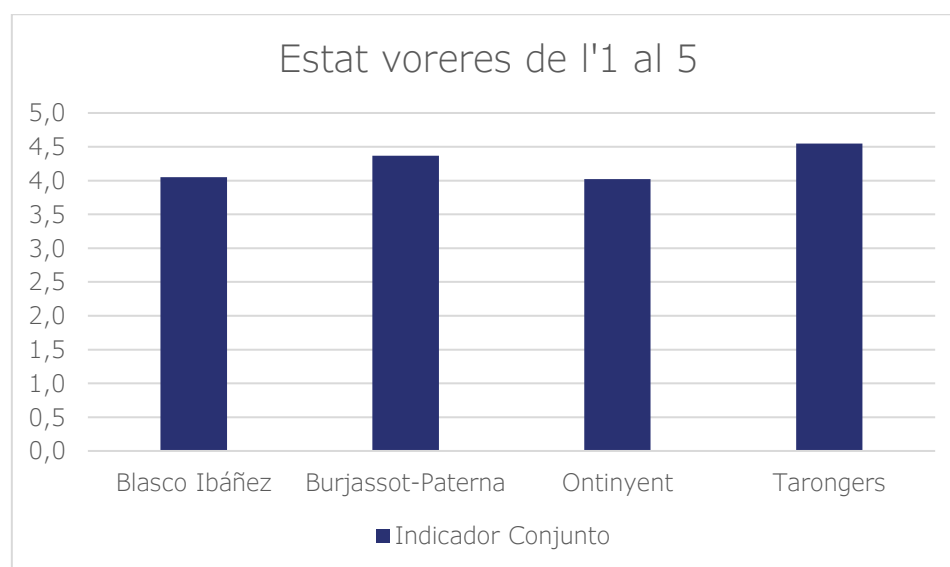


Figura 160. Dades de l'estat de les voreres a les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

L'**indicador conjunt**, que reflecteix la mitjana dels tres àmbits avaluats, proporciona una visió general de l'estat de les voreres en cada campus. **Tarongers** se situa al capdavant amb un **4,55**, que indica una excel·lent condició general de les voreres. El segueix el campus de **Burjassot-Paterna** amb un

4,37, que reflecteix una condició molt bona. **Blasco Ibáñez** i **Ontinyent** tenen puntuacions de **4,05** i **4,02**, respectivament, que indica un estat bo, però amb marge per a millores.

Continuant amb l'anàlisi detallada de les infraestructures per a vianants, s'identifiquen certs carrers als diferents campus que presenten puntuacions inferiors a 3 en l'avaluació de l'estat de les voreres. Aquestes vies requereixen atenció prioritària a causa de les deficiències detectades que afecten negativament la mobilitat dels vianants i l'accessibilitat.

Com es mostra en el plànol del campus de Blasco Ibáñez, hi destaca el **camí de Vera (034-BL-01)** amb una puntuació de **3**. Aquest carrer serveix com a accés a una zona residencial i el seu estat actual podria ser significativament més bo. Les voreres es troben en condicions deficientes, amb paviments irregulars i un desgast notable, fet que dificulta el trànsit segur i còmode dels vianants. A més, la il·luminació és insuficient, la qual cosa pot generar inseguretat durant les hores nocturnes i reduir la visibilitat per als transeünts. Atès que aquesta via és un punt de connexió important entre la zona residencial i el campus, millorar-ne l'estat contribuiria positivament a l'experiència diària d'estudiants i residents.

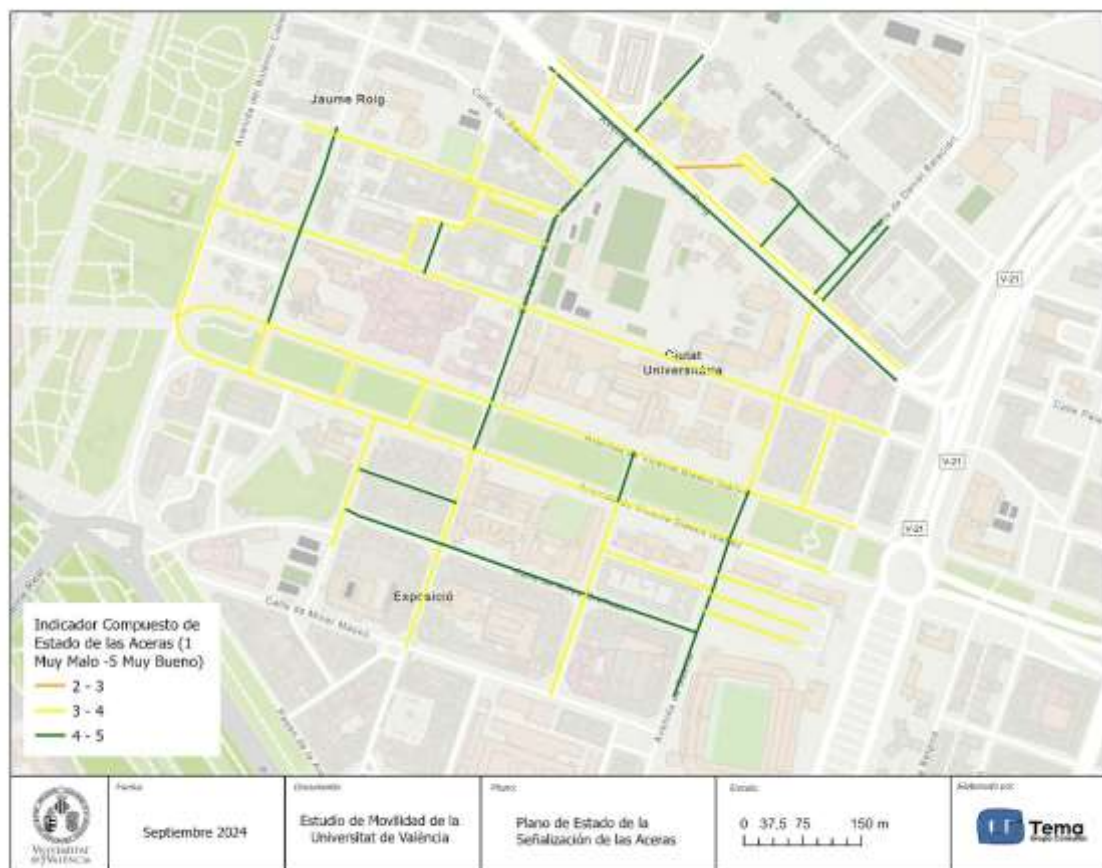


Figura 161. Plànol de l'estat de les voreres a Blasco Ibáñez.

En el plànol corresponent al campus de Burjassot-Paterna s'observa que la **plaça del Palleter (093-BU-01)** té una puntuació de **3**. Aquest carrer es troba en mal estat, principalment a causa de

l'acumulació de fem i residus d'obres adjacents. La presència de vidres trencats i runes no solament afecta l'estètica de l'entorn, sinó que també representa un risc per a la seguretat dels vianants. La falta de manteniment i neteja fa que aquesta via no siga atractiva per al trànsit de vianants, desincentiva l'ús de rutes a peu i afecta negativament la percepció del campus. Abordar aquestes deficiències mitjançant una neteja exhaustiva i una gestió adequada de residus milloraria de manera significativa l'entorn i promouria la mobilitat dels vianants. També caldria destacar el tram sud del campus de **Burjassot-Paterna (083-BU-08)** que es troba sense voreres; tot i ser eminentment una zona d'aparcament en bateria per a donar servei al campus, la implementació d'un millor accés per a vianants afavoriria la seguretat d'aquest punt.

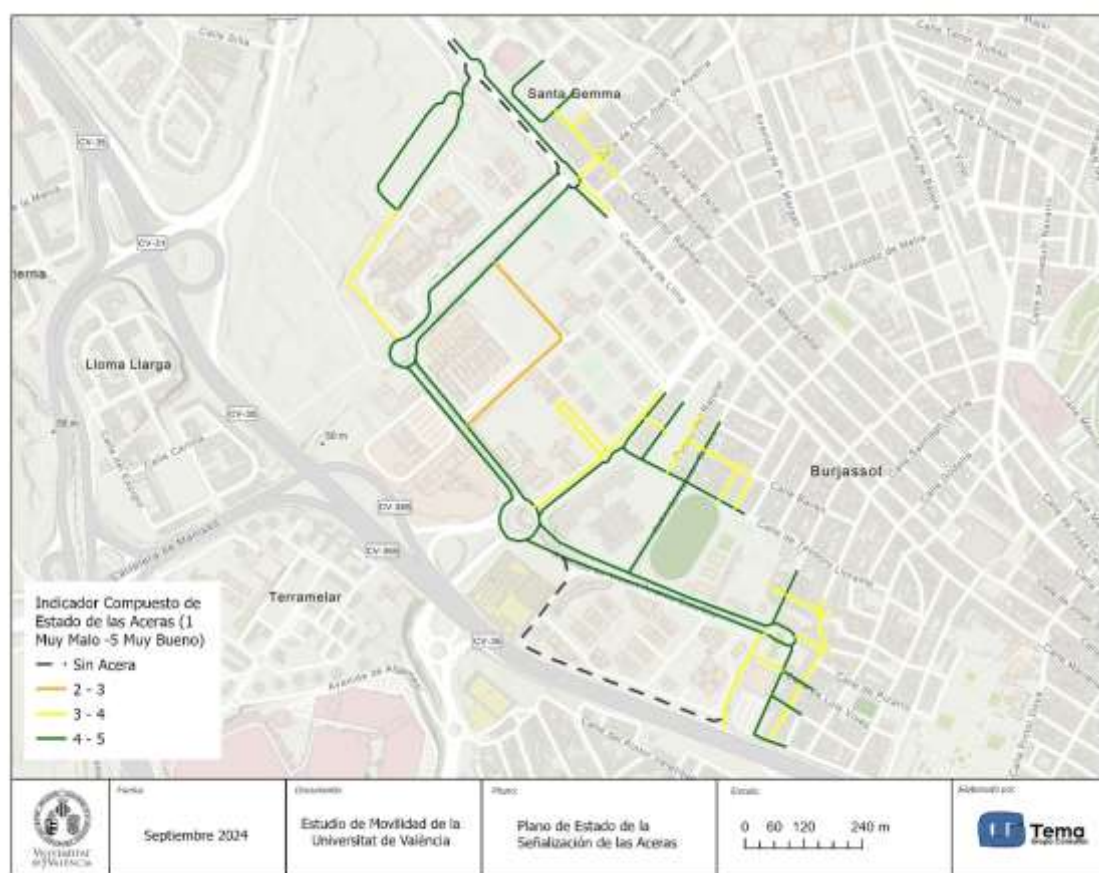


Figura 162. Plànol de l'estat de les voreres a Burjassot-Paterna.

En el plànol del campus d'Ontinyent, el **carrer de Joan Coromines (104-ON-01)** hi destaca amb una puntuació de **2**, la més baixa entre els carrers avaluats. Aquest és el carrer principal d'accés al campus, però no té voreres, la qual cosa obliga els vianants a transitar pel mateix espai que els vehicles i, per tant, el risc d'accidents és més alt. D'altra banda, el carrer dona accés a un aparcament de terra on estacionen els usuaris, cosa que pot generar pols i fang en condicions climàtiques adverses, i empitjorar l'experiència dels vianants. Encara que es tracta d'una cessió de titularitat privada i l'ajuntament ha pavimentat la zona amb permís del propietari per donar servei a

la Universitat, és evident que requereix una millora substancial. La construcció de voreres i l'adequació de l'aparcament contribuirien enormement a la seguretat i la comoditat dels usuaris.

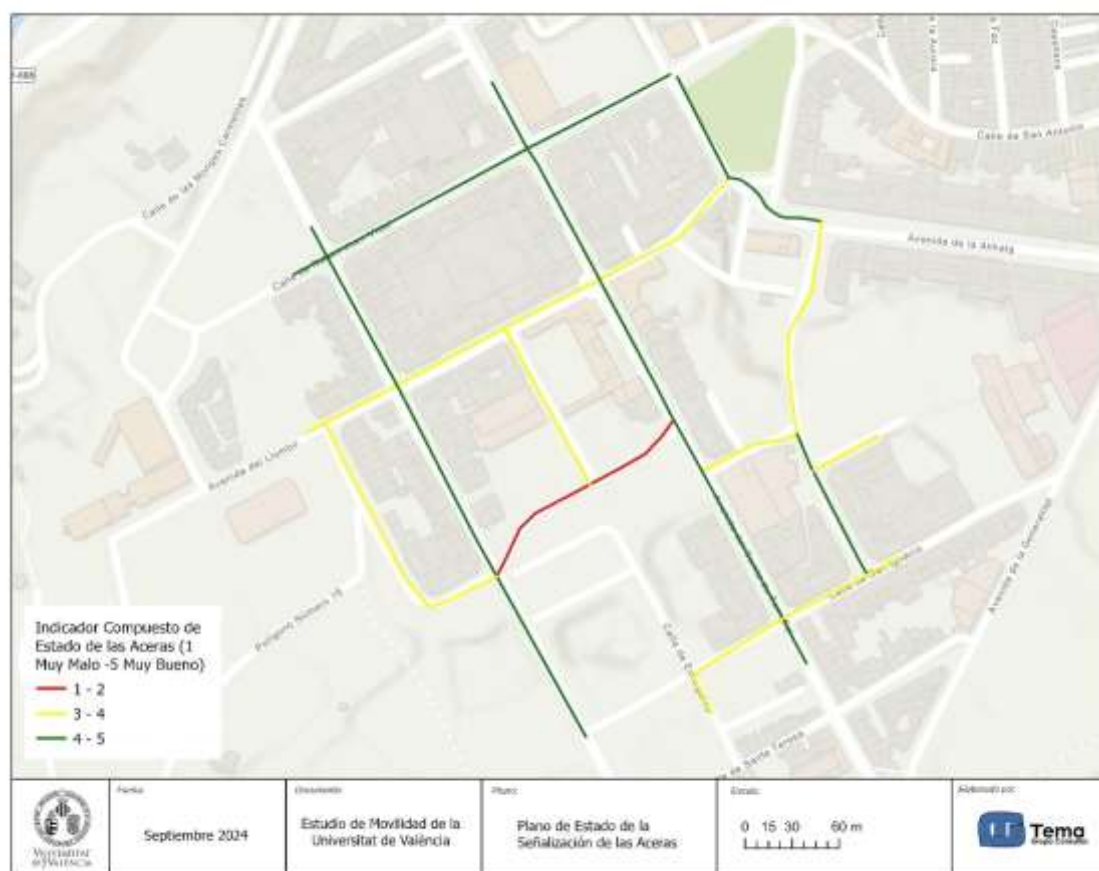


Figura 163. Plànol de l'estat de les voreres a Ontinyent.

En el plànol del campus dels Tarongers s'identifica el **carrer del Professor Francisco Tomás y Valiente (126-TA-01)** amb una puntuació de **2**. Malgrat ser una via de servei del tramvia, les voreres es troben en mal estat, amb superfícies irregulars i deteriorades, la qual cosa dificulta el trànsit de vianants. A més, la presència de fem i males olors degrada l'entorn i pot afectar la salut i el benestar dels vianants. Aquest carrer és una artèria important per al trànsit de vianants, especialment per a les persones que accedeixen al campus des de l'est. Com es pot apreciar en el plànol dels Tarongers, millorar aquesta via tindria un impacte significatiu en la mobilitat i l'accessibilitat del campus.

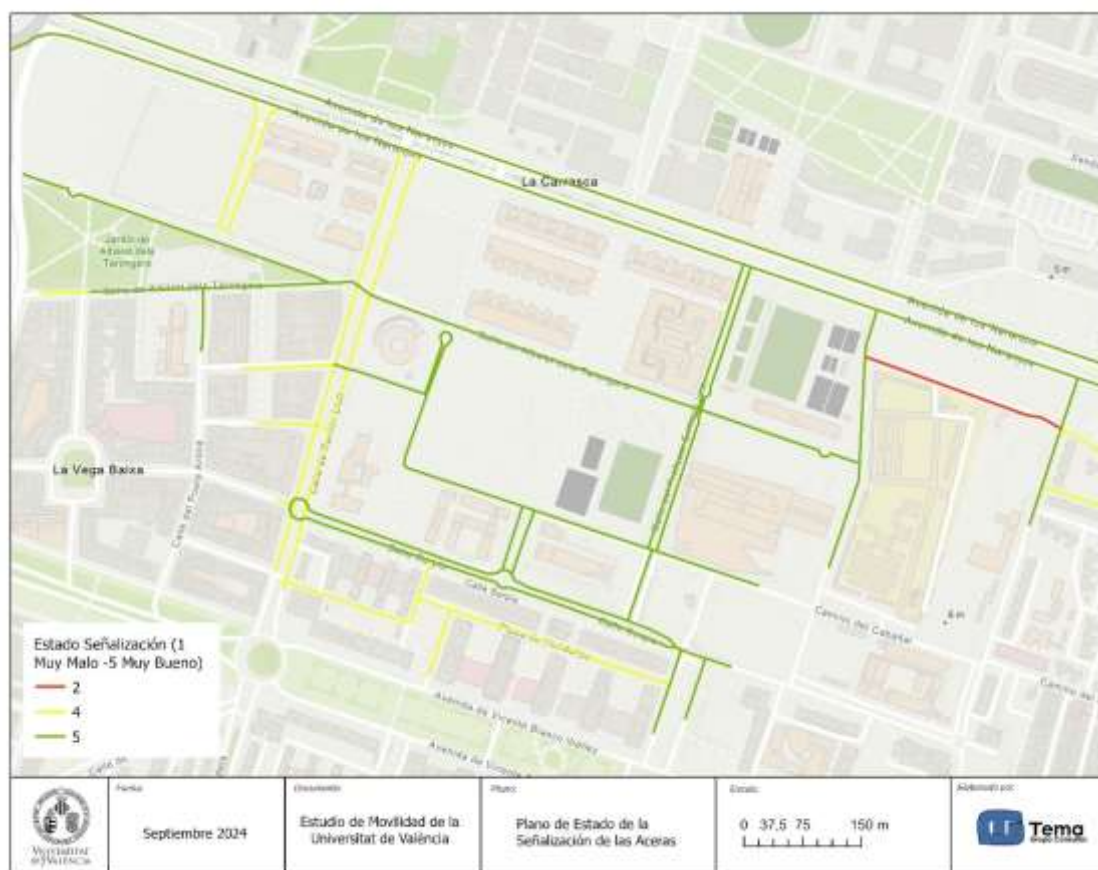


Figura 164. Plànol de l'estat de les voreres al campus dels Tarongers.

Aquests resultats suggereixen que el campus dels **Tarongers** mostra consistentment les puntuacions més altes en tots els àmbits avaluats. Això pot ser degut a la seua planificació urbana més moderna i a inversions recents en infraestructura per a vianants, que garanteixen voreres ben conservades, il·luminades i amb senyalització visible. **Burjassot-Paterna** també presenta bones puntuacions, sobretot en visibilitat de la senyalització i estat de conservació. L'elevada puntuació en senyalització podria estar relacionada amb la necessitat d'orientar els usuaris en un campus més extens o amb menys densitat urbana.

D'altra banda, **Blasco Ibáñez** obté puntuacions lleugerament inferiors, especialment en visibilitat de la senyalització. Atesa la seua localització en una zona urbana densa i més antiga, és possible que les voreres estiguen subjectes a més desgast i que la senyalització es pugui veure afectada per obstacles com ara vegetació, mobiliari urbà o una afluència elevada de vianants. **Ontinyent** presenta les puntuacions més baixes en estat de conservació i visibilitat de la senyalització, sobretot per la baixa puntuació que obté el **carrer de Joan Coromines**, que abaixa molt la mitjana. Això suggereix que, malgrat ser un campus en un entorn més rural, hi ha necessitats de millora en el manteniment de les voreres i en la senyalització per a garantir la seguretat i la comoditat dels vianants.

4.2.1.3 Anàlisi de l'estat de l'espai públic

Tot seguit es valora l'estat de l'espai públic als diferents campus de la Universitat de València, avaluat mitjançant una escala de l'1 al 5 en dos àmbits: l'estat general de l'espai públic i l'estat del mobiliari urbà. S'hi inclou també un indicador conjunt que representa la mitjana de totes dues avaluacions.

L'**estat general de l'espai públic** es refereix a la qualitat i al manteniment de les àrees comunes, com ara places, jardins i zones d'esplai. L'**estat del mobiliari urbà** avalua el manteniment i la funcionalitat d'elements com per exemple bancs, papereres, fanals i altres equipaments presents a l'espai públic.

El campus dels **Tarongers** presenta les puntuacions més altes en tots els aspectes avaluats. Amb una mitjana d'estat de **4,58** i una mitjana d'estat del mobiliari de **4,61**, assoleix un indicador conjunt de **4,59**. Això indica que l'espai públic al campus dels Tarongers es troba en un estat excel·lent, tant pel que fa a la qualitat i al manteniment de les àrees comunes com del mobiliari urbà. La planificació urbana moderna i les inversions en infraestructures poden ser factors que contribueixen a aquests resultats positius.

El campus de **Blasco Ibáñez** hi obté puntuacions favorables, amb una mitjana d'estat de **4,15** i una mitjana d'estat del mobiliari de **4,12**, que dona un indicador conjunt de **4,13**. Aquestes puntuacions reflecteixen un bon estat general de l'espai públic i del mobiliari urbà, tot i que lleugerament inferiors a les del campus dels Tarongers. Atesa la seua ubicació en una zona urbana densa i més antiga, és possible que el manteniment necessite esforços addicionals per a mantenir alts estàndards de qualitat.

Ontinyent presenta puntuacions consistents en els dos aspectes avaluats, amb una mitjana d'estat i d'estat del mobiliari de **4,08**, i un indicador conjunt del mateix valor. Això indica que l'espai públic i el mobiliari urbà a Ontinyent es troben en bon estat, malgrat ser un campus en un entorn més rural. La consistència en les puntuacions suggereix una uniformitat en la qualitat i el manteniment de les infraestructures.

El campus de **Burjassot-Paterna** té les puntuacions més baixes dels quatre campus, amb una mitjana d'estat de **4,00**, mitjana d'estat del mobiliari de **3,93**, i un indicador conjunt de **3,97**. Tot i que aquestes puntuacions encara indiquen un estat acceptable, mostren un marge per a millores en el manteniment i la qualitat de l'espai públic i del mobiliari urbà. La menor densitat urbana i la ubicació més allunyada del centre poden influir en aquests resultats, i potser reflecteixen menys recursos assignats al manteniment o desafiaments logístics.

Estat espai públic de l'1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot- Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total general
-----------------------------------	------------------	-----------------------	-----------	-----------	------------------

Mitjana d'estat	4,15	4,00	4,08	4,58	4,21
Mitjana estat mobiliari	4,12	3,93	4,08	4,61	4,19
Indicador conjunt	4,13	3,97	4,08	4,59	4,20

Taula 17. Dades de l'estat de l'espai públic de les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

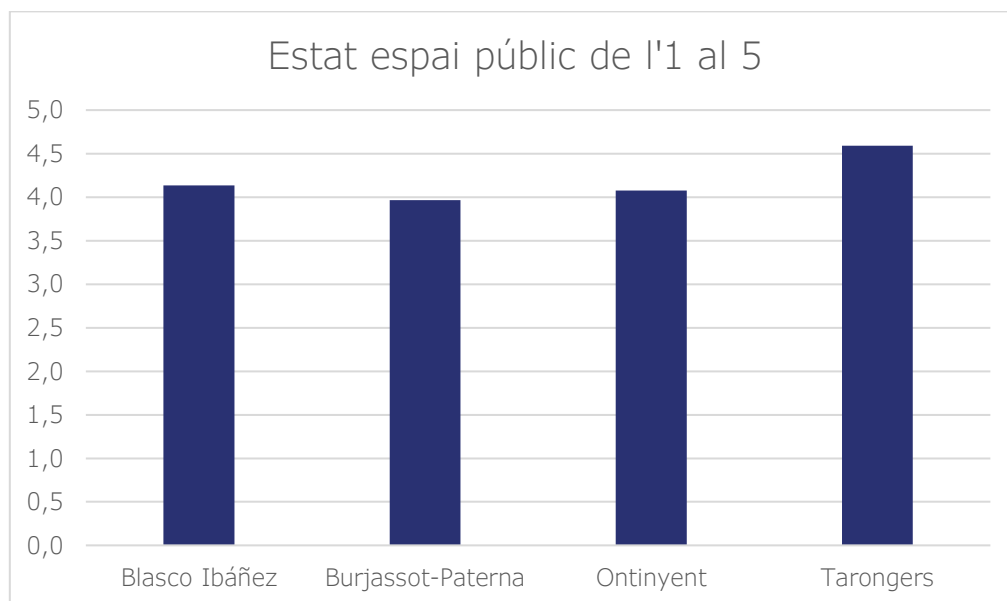


Figura 165. Dades de l'estat de l'espai públic de les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

La qualitat de l'espai públic i del mobiliari urbà té un impacte directe en el benestar i la satisfacció dels estudiants, professorat i personal administratiu. Un entorn ben mantingut i agradable fomenta la interacció social i l'esbargiment, i pot fins i tot influir positivament en el rendiment acadèmic i laboral. Així mateix, espais públics de qualitat contribueixen a la imatge de la Universitat i poden ser un factor atractiu per a futurs estudiants i personal.

L'anàlisi de l'estat de l'espai públic als diferents campus de la Universitat de València revela que, en general, les condicions són favorables, amb una mitjana general de **4,20** en l'indicador conjunt. No obstant això, hi ha diferències entre els campus que han de ser abordades per a garantir una experiència equitativa per a tota la comunitat universitària. Centrar esforços en **Burjassot-Paterna** i mantenir i fins i tot millorar les condicions als altres campus contribuirà a elevar l'estàndard general i promoure un entorn universitari òptim per a tothom.

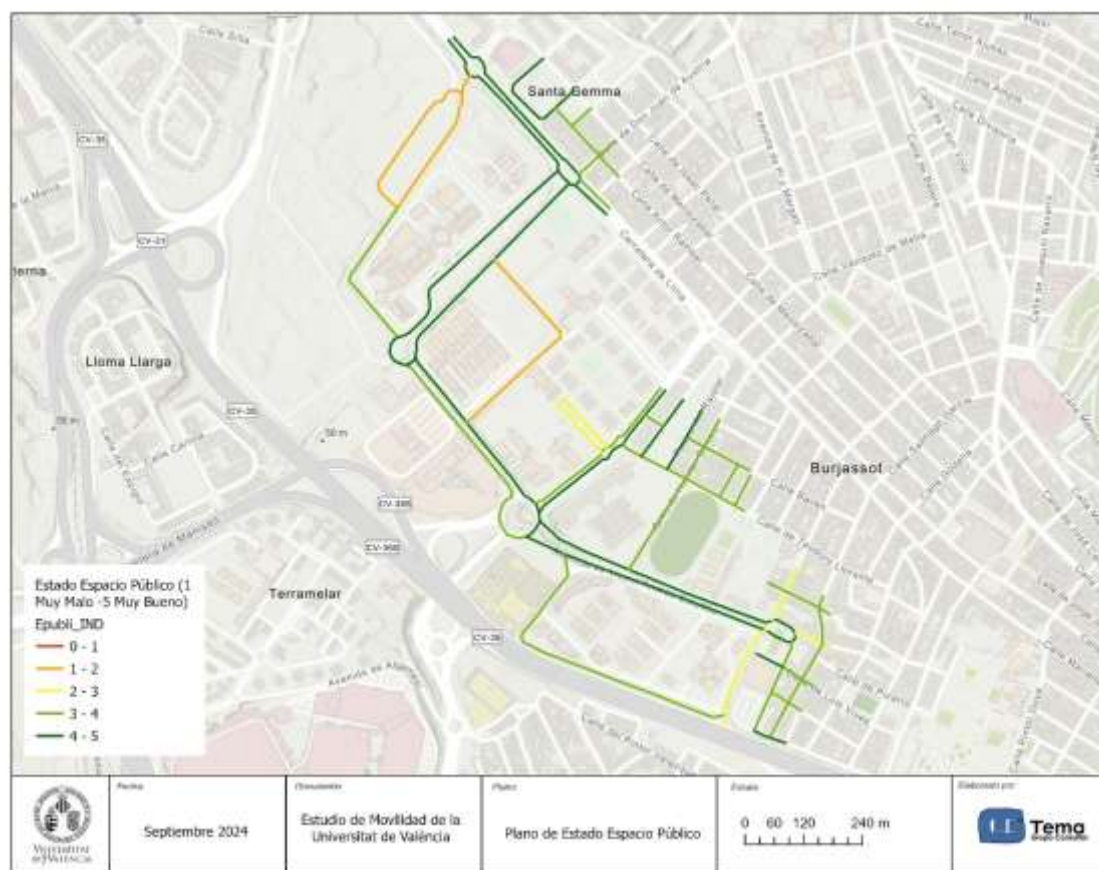


Figura 166. Plànol de l'estat de l'espai públic al campus de Burjassot-Paterna.

4.2.1.4 Anàlisi de l'estat dels carrils bici

Seguidament s'analitza l'estat dels carrils bici als diferents campus de la Universitat de València. Ens hem centrat en l'estat de les zones per a vianants i dels carrils bici, ja que entenem que són les formes de transport més sostenibles. Si bé l'absència d'aquest tipus de vies es podria considerar un punt negatiu, en aquesta anàlisi ens centrarem en la valoració dels carrils bici existents. La metodologia per a avaluar aquests indicadors s'ha basat en la valoració tècnica en els treballs de camp.

És important destacar que al campus d'Ontinyent no hi ha carrils bici als voltants del campus. Això representa una oportunitat significativa per a millorar la mobilitat sostenible a la zona, especialment per a facilitar la interconnexió entre l'estació de trens i el poliesportiu. La implementació de carrils bici a Ontinyent podria fomentar l'ús de la bicicleta entre els estudiants i el personal, i reduir la dependència del transport privat.

A continuació es presenten les dades obtingudes sobre l'estat dels carrils bici, avaluats en una escala de l'1 al 5.

Estat carril bici de l'1 al 5	Blasco Ibáñez	Burjassot -Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total general
Mitjana de l'estat del ferm als carrils bici	4,71	4,63	0,00	4,79	4,70
Mitjana de l'estat de la senyalització als carrils bici	4,59	4,38	0,00	4,79	4,57
Indicador conjunt	4,65	4,50	0,00	4,79	4,64

Taula 18. Dades de l'estat dels carrils bici de les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

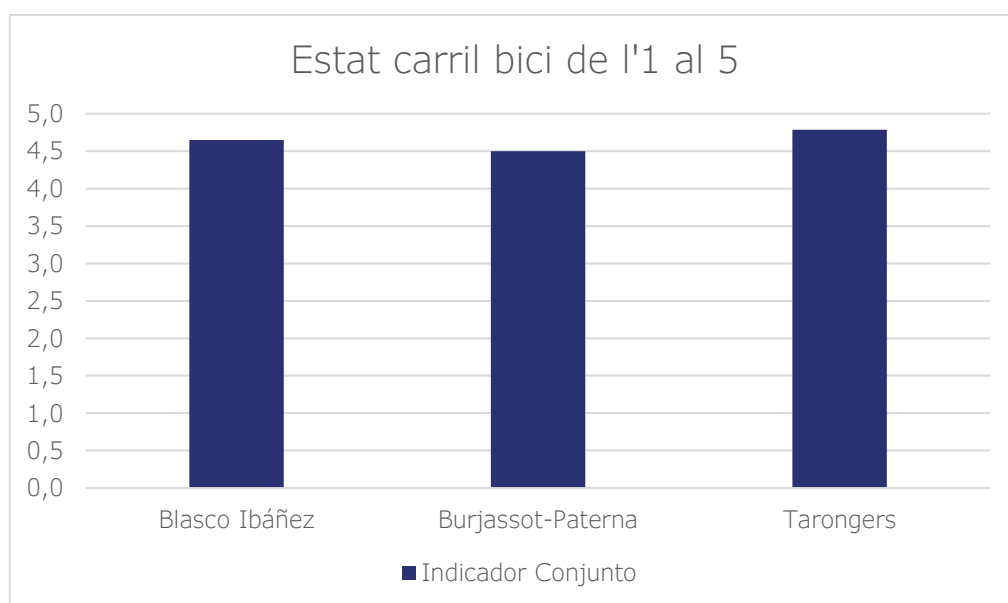


Figura 167. Dades de l'estat dels carrils bici de les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

El campus dels **Tarongers** presenta la puntuació més alta en l'estat dels carrils bici, amb un **indicador conjunt de 4,79**. Tant l'estat del ferm com la senyalització assoleixen puntuacions molt altes (4,79 en tots dos casos), la qual cosa indica que els carrils bici en aquest campus es troben en unes condicions excel·lents. Això afavoreix la seguretat i la comoditat dels usuaris, i promou l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible.

Al campus de **Blasco Ibáñez**, l'**indicador conjunt és de 4,65**, amb una puntuació de **4,71** en l'estat del ferm i **4,59** en la senyalització. Aquestes xifres reflecteixen que els carrils bici es troben en molt bon estat, encara que hi ha un lleuger marge de millora en la senyalització. Atesa la ubicació cèntrica del campus i l'alt ús de la bicicleta entre la comunitat universitària, és fonamental mantenir i millorar aquestes infraestructures.

El campus de **Burjassot-Paterna** obté un **indicador conjunt de 4,50**, amb una puntuació de **4,63** en l'estat del ferm i **4,38** en la senyalització. Encara que les puntuacions són positives, són lleugerament inferiors a les que presenten els altres campus. Això suggereix que podria haver-hi oportunitats per a millorar la senyalització dels carrils bici i assegurar que siguin fàcilment identificables i segurs per als usuaris. El problema d'aquest campus és la llunyania al centre de València, que és el nucli d'atracció més rellevant d'estudiantat i PTGAS, i a més les connexions no són del tot senzilles pel llarg recorregut.

Les dades indiquen que, en general, els carrils bici que hi ha als campus dels **Tarongers**, **Blasco Ibáñez** i **Burjassot-Paterna** es troben en molt bon estat pel que fa al ferm i a la senyalització. Això és positiu, ja que unes infraestructures de qualitat fomenten l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i contribueixen a reduir l'ús de vehicles motoritzats i les emissions associades.

L'absència de carrils bici a **Ontinyent** és un aspecte que mereix atenció. Atès que l'ús del transport privat és predominant en aquest campus, la introducció de carrils bici podria promoure alternatives més sostenibles i eficients. Especialment, la connexió entre punts clau com l'estació de trens i el poliesportiu mitjançant carrils bici segurs i ben senyalitzats podria incentivar els estudiants i el personal a utilitzar la bicicleta.

La implementació i el manteniment d'infraestructures ciclistes de qualitat és essencial per a promoure la mobilitat sostenible a la Universitat de València. Els carrils bici no solament faciliten desplaçaments més ràpids i saludables, sinó que també contribueixen a reduir l'impacte ambiental i a millorar la qualitat de vida als campus. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport pot disminuir la congestió de vehicles i les emissions contaminants, i alinear-se així amb els objectius globals de sostenibilitat i responsabilitat ambiental.

L'anàlisi de l'estat dels carrils bici demostra que, si bé els campus dels **Tarongers**, **Blasco Ibáñez** i **Burjassot-Paterna** disposen d'infraestructures de qualitat, sempre hi ha marge per a millores que en potencien encara més l'ús. La situació a **Ontinyent** presenta una oportunitat única per a desenvolupar infraestructures que promoguen la mobilitat sostenible i milloren l'accessibilitat al campus. És fonamental que la Universitat i les autoritats locals treballen conjuntament per a planificar i executar aquestes millores, a fi d'assegurar un entorn més sostenible i saludable per a tota la comunitat universitària.

4.2.1.5 Anàlisi de les problemàtiques generals catalogades

Durant el treball de camp es va incloure en les fitxes una llista de possibles problemàtiques que podrien afectar la mobilitat i l'accessibilitat als campus de la Universitat de València. Aquestes problemàtiques es van classificar en cinc categories principals: trànsit i estacionament, transport públic, vianants, infraestructura i medi ambient. En identificar aquestes situacions en les vies analitzades, es van registrar per a la seua posterior anàlisi i comprensió general dels desafiaments existents.

Per a facilitar la comprensió de la taula que resumeix les problemàtiques detectades en cada campus, s'ha utilitzat un sistema de codificació que agrupa les incidències en cinc categories principals. A continuació es detalla el significat de cada codi.

Trànsit i estacionament (PTE)

Codi	Descripció
PTE.1	Congestió vehicular
PTE.2	Falta de places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR)
PTE.3	Estacionament indegut (cotxes, bicicletes, vehicles de mobilitat personal, motos)
PTE.4	Mal ús de carrils exclusius (per exemple, carril bus o carril bici)
PTE.5	Dificultat per a trobar places d'estacionament
PTE.6	Falta de regulació de trànsit en interseccions clau

Transport públic (PTP)

Codi	Descripció
PTP.1	Baixa freqüència del transport públic (autobús, metro, tren de rodalia)
PTP.2	Transport públic molt ple o buit
PTP.3	Parades de transport públic lluny dels accessos a facultats
PTP.4	Retards freqüents en el transport públic
PTP.5	Insuficiència de rutes de transport públic
PTP.6	Mal estat dels vehicles de transport públic

Vianants (PV)

Codi	Descripció
PV.1	Trajat irregular dels passos de vianants

PV.2	Barreres d'accessibilitat (senyals, pals, mobiliari urbà, voreres estretes)
PV.3	Passos de vianants sense visibilitat adequada
PV.4	Semàfors amb temps inadequats per a vianants
PV.5	Voreres en mal estat (clivelles, clots, irregularitats)

Infraestructura (PI)

Codi	Descripció
PI.1	Falta de connexió en el carril bici
PI.2	Senyalització insuficient o en mal estat
PI.3	Dificultat de maniobra per a autobusos en certs girs
PI.4	Absència de zones de descans i mobiliari urbà
PI.5	Falta d'il·luminació en carrers i zones per a vianants
PI.6	Falta de carrils exclusius per a autobusos
PI.7	Espais públics mal mantinguts

Medi ambient (PMA)

Codi	Descripció
PMA.1	Nivells alts de soroll
PMA.2	Falta d'ombra
PMA.3	Absència d'àrees verdes
PMA.4	Presència de residus als carrers
PMA.5	Emissions contaminants de vehicles
PMA.6	Mal drenatge d'aigües pluvials

En total, es van catalogar **82 problemàtiques** als quatre campus avaluats. El campus de Blasco Ibáñez concentra el nombre més alt d'incidències, amb **49 problemàtiques**, seguit de Burjassot-Paterna i Ontinyent, tots dos amb **12 problemàtiques** cadascun, i finalment Tarongers amb **9 problemàtiques**. Aquest repartiment indica una major concentració de problemes al campus de Blasco Ibáñez, la qual cosa es podria deure a la seua ubicació en una zona urbana densa i amb una afluència alta de persones.

Problemàtiques catalogades					
	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
PV.1	1	0	0	0	1
PV.2	10	0	1	1	12
PV.3	1	0	0	0	1
PV.4	0	0	0	0	0
PV.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
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 168. Dades de les problemàtiques catalogades a les vies analitzades.

Font: Elaboració pròpia.

Després de recopilar i examinar les dades, es va observar que les problemàtiques més freqüents estan relacionades amb el **trànsit i estacionament**, especialment al campus de **Blasco Ibáñez**. La congestió vehicular, l'estacionament indegut i la dificultat per a trobar places van ser incidències comunes. Això pot atribuir-se a la seua localització en una zona urbana densa amb alt flux de vehicles i demanda d'estacionament. La falta de places per a persones amb mobilitat reduïda també va ser una preocupació identificada, la qual cosa indica la necessitat de millorar l'accessibilitat i complir les normatives d'inclusió.

Quant a les problemàtiques relacionades amb els **vianants**, es van identificar barreres d'accessibilitat i voreres en mal estat en diversos campus. Obstacles com ara senyals, pals i mobiliari urbà mal situats dificulten el trànsit de vianants i afecten especialment persones amb mobilitat reduïda. La presència de voreres deteriorades augmenta el risc d'accidents i disminueix la comoditat dels usuaris. Aquestes situacions fan ressaltar la importància d'invertir en infraestructures per a vianants adequades i segures.

Les incidències en la categoria d'**infraestructura** van ser notables, sobretot la senyalització insuficient o en mal estat i el manteniment deficient d'espais públics. La falta de connexió en els carrils bici i l'absència de zones de descans també van ser problemàtiques assenyalades. Aquestes deficiències poden afectar l'eficiència de la mobilitat i l'experiència general dels usuaris als campus, i evidencien la necessitat de millores en la planificació i el manteniment de les infraestructures existents.

En l'àmbit del **medi ambient**, es van detectar problemàtiques com la presència de residus als carrers i la falta d'ombra en àrees per a vianants. Aquests factors no solament afecten l'estètica i la neteja dels campus, sinó que també influeixen en el confort i benestar de la comunitat universitària. La implementació de mesures per a millorar la gestió de residus i augmentar les àrees verdes contribuiria a un entorn més saludable i agradable.

Tot i que les problemàtiques relacionades amb el **transport públic** van ser menys freqüents, es van identificar incidències com ara vehicles de transport públic molt plens en alguns campus. Això pot afectar la qualitat del servei i dissuadir els usuaris d'utilitzar mitjans de transport més sostenibles. Avaluar i ajustar l'oferta de transport públic segons la demanda pot millorar-ne l'eficiència i acceptació entre la comunitat universitària.

En general, es va observar que els campus situats en zones urbanes més denses presenten un major nombre de problemàtiques, especialment en aspectes de trànsit i accessibilitat per a vianants. D'altra banda, els campus més allunyats o amb menys densitat urbana afronten desafiaments relacionats amb el manteniment d'infraestructures i aspectes ambientals. Aquesta variabilitat indica que les solucions han de ser adaptades a les característiques i necessitats específiques de cada campus.

La col·laboració entre la Universitat, les autoritats locals i la comunitat universitària és fonamental per a abordar aquests desafiaments. Implementant solucions adaptades a les necessitats de cada campus i fomentant la participació activa de tots els involucrats, es pot avançar cap a un entorn universitari més segur, accessible i sostenible per a tothom.

4.3 Entrevistes a ens implicats

En aquest apartat es detallen les entrevistes realitzades als diferents actors clau involucrats en la mobilitat dins de la Universitat de València. Amb l'objectiu d'obtenir-ne una visió comprensiva i diversa, es van dur a terme entrevistes amb els degans de les facultats, el Rectorat de la Universitat, la Comissió de Sostenibilitat, diversos grups d'estudiants i qualsevol altra persona interessada a participar-hi.

Les entrevistes es van estructurar entorn d'una sèrie de preguntes dissenyades per a entendre tant la situació actual com les percepcions i propostes per a millorar la mobilitat als campus. Les preguntes es van dividir en sis categories principals:

1. **Caracterització de la mobilitat:** Es va indagar sobre la mobilitat d'estudiants i personal, analitzant aspectes com l'ús de transport públic (tren, tramvia, metro, autobusos urbans i interurbans), temps de viatge, transbords, tarifes, mobilitat ciclista i de vehicles de mobilitat personal (VMP), accessibilitat universal, mobilitat dels vianants, ús de vehicles privats i la possible transició cap a vehicles elèctrics, així com iniciatives de cotxe compartit i cotxe multiusuari (*carsharing*).
2. **Problemes i punts crítics:** Es van explorar les principals dificultats observades, com ara la mobilitat de persones que resideixen fora de València, el desplaçament entre campus, problemes de seguretat viària i el desequilibri entre l'oferta i la demanda de transport.
3. **Participació en polítiques de mobilitat sostenible:** Es va preguntar sobre la implicació del campus en les polítiques de mobilitat sostenible promogudes per la Universitat, així com sobre iniciatives pròpies per a fomentar la mobilitat tova dins del campus.
4. **Canals de comunicació per a opinions i suggeriments:** Es va investigar quins canals utilitza el campus perquè estudiants i treballadors expressen les seues opinions i suggeriments sobre mobilitat, si aquests canals són promoguts adequadament i si la informació recopilada es transmet als organismes competents com l'ajuntament, la comunitat autònoma, EMT i Renfe, entre altres. A més, es va plantejar la possibilitat de crear nous canals si no n'hi havia.
5. **Idees per a una mobilitat més sostenible, agradable i eficient:** Es va sol·licitar als entrevistats que proposaren idees per a millorar diversos aspectes de la mobilitat al campus, incloent-hi la mobilitat dels vianants i l'accessibilitat universal, la mobilitat ciclista i VMP, el transport públic, l'ús de vehicles privats, les iniciatives de cotxe compartit i les infraestructures necessàries.
6. **Expectatives del pla de mobilitat per al campus:** Finalment, es va preguntar sobre les metes i expectatives que els entrevistats tenen respecte al pla de mobilitat, per entendre què s'espera aconseguir amb la seua implementació.

Participants de les entrevistes

- **Degans de les facultats:** Van proporcionar perspectives des de la gestió acadèmica i administrativa de cada facultat, identificant necessitats específiques i proposant solucions adaptades als seus contextos particulars.
- **Comissió de Sostenibilitat:** Va oferir *insights* sobre les iniciatives sostenibles que ja estan en marxa i possibles accions noves per a fomentar una mobilitat més ecològica i responsable. Va aportar una visió global de les polítiques institucionals i les estratègies a llarg termini per a millorar la mobilitat dins de tota la Universitat.
- **Grups d'estudiants:** Van representar les veus dels estudiants i van destacar les seues experiències diàries i suggeriments per a fer la mobilitat més accessible i eficient des de la seua perspectiva.
- **Altres participants:** Personal administratiu, investigadors i qualsevol altre membre de la comunitat universitària interessat a contribuir al diàleg sobre mobilitat.

Les entrevistes realitzades han permès recollir una àmplia gamma d'opinions i propostes que seran fonamentals per a l'elaboració i execució del pla de mobilitat de la Universitat de València. Aquest enfocament inclou assegurar que les solucions adoptades siguen integrals, sostenibles i alineades amb les necessitats de tota la comunitat universitària.

Per a oferir una visió més detallada de les idees i propostes sorgides durant les entrevistes, s'hi ha inclòs un **annex de treball de camp** que recull les principals conclusions i recomanacions dels participants. Aquest annex conté resums de les respostes proporcionades per cada grup d'entrevistats, en què destaquen les tendències comunes, les preocupacions específiques i les innovacions suggerides per a millorar la mobilitat al campus. D'aquesta manera, es facilita l'accés a la informació qualitativa arreglada i es permet una referència més exhaustiva per als responsables de la planificació i execució del pla de mobilitat.

4.4 Polítiques de transport

Al llarg dels anys, la Universitat de València ha implementat polítiques de mobilitat innovadores per a demostrar el seu compromís amb la sostenibilitat i la qualitat del transport dins de la comunitat universitària. Des dels inicis, la institució ha investigat minuciosament els desplaçaments d'estudiants i empleats, i ha avaluat el seu impacte en el medi ambient i ha buscat maneres de millorar-ne l'eficiència.

L'any 2006 es va dur a terme un primer estudi sobre la mobilitat i posteriorment es van elaborar estudis més breus entre 2011 i 2017, que van analitzar com van canviar les formes de transport cap al campus universitari utilitzant dades d'automatrícula. El 2018 es va elaborar un estudi per a un pla de mobilitat sostenible, però mai no es va aprovar un pla per la Universitat.

L'any 2014, la Universitat de València va presentar Evomobile, un *living-lab* de mobilitat sostenible guardonat per l'ENoLL (European Network of Living Labs). Evomobile va nàixer amb l'objectiu de promoure els mitjans de transport sostenibles en la comunitat universitària, amb iniciatives com el cotxe compartit (*carpooling*), el lloguer de motos elèctriques amb recàrrega gratuïta i el projecte "Bici solidària". Aquest últim ha llançat un servei innovador de tallers de bicicletes mòbils entre campus, que serveix com una prova de concepte per a noves tecnologies i models de negoci en mobilitat sostenible.



Figura 169. Logotip d'Evomobile.

A més, la Universitat de València ha desenvolupat una plataforma web on promou activament alternatives de mobilitat com el transport públic, l'ús de bicicletes i el cotxe compartit. Aquesta iniciativa inclou col·laboracions amb l'Ajuntament de València per a facilitar el transport compartit entre els membres de la comunitat universitària.



Figura 170. Web de la Universitat de València per a promoure el transport sostenible.

L'any 2020, el Vicerectorat d'Igualtat, Diversitat i Sostenibilitat va impulsar la creació de la Mesa de Mobilitat amb l'objectiu de reformat el model de mobilitat universitària cap a pràctiques més

sostenibles. Aquesta Mesa s'encarrega d'elaborar un pla de mobilitat integral que abaste normatives i directrius per a optimitzar els desplaçaments dins dels diferents campus i localitzacions disperses de la Universitat de València. En realitat, però, la Mesa no s'ha constituït mai.

A banda d'aquestes polítiques estructurals, la Universitat de València organitza esdeveniments i activitats regulars que fomenten la mobilitat sostenible, com l'esdeveniment "Mobilitat sostenible Universitat de València 2024". Aquestes iniciatives inclouen recorreguts amb bicicleta pels tres campus universitaris, que tenen com a objectiu promoure l'ús de bicicletes de manera recreativa i quotidiana, així com mostrar els beneficis que tenen per a la salut i el medi ambient.



Figura 171. Esdeveniment organitzat per la Universitat de València per a promoure la mobilitat sostenible.

En resum, la Universitat de València continua transformant les seues polítiques de transport cap a enfocaments més ecològics, adaptant-se als desafiaments actuals i promovent activament opcions de transport que beneficien tant la comunitat universitària com l'entorn urbà.

5. Oferta de transport

5.1 Mobilitat per als vianants i accessos

En el present apartat es descriuen els accessos als campus i les característiques de la mobilitat per als vianants.

5.1.1 Campus dels Tarongers

5.1.1.1 Caracterització de la mobilitat per als vianants

Quant als elements viaris limítrofs a les facultats que componen el campus, es tracta d'una xarxa planificada, consolidada i generalment en bon estat i accessible. En les vies més àmplies, com és l'avinguda dels Tarongers o el carrer de Ramon Llull, es facilita el trànsit de persones mitjançant illots intermedis.

No obstant això, hi ha algunes deficiències, com ara a l'avinguda dels Tarongers, on el pas de vianants se situa al mateix nivell que les vies de MetroValencia. La falta de manteniment de la vegetació urbana i el defecte de disseny en els passos de vianants (ziga-zagues) permet que aquests travessen les vies del tramvia seguint línies de disseny i sense atendre el risc que això comporta (retard del servei de transport, embossos, atropellaments, més deterioració de les infraestructures i mobiliari urbà, etc.)

D'altra banda, al voltant del campus hi ha àmplies zones enjardinades i amb mobiliari urbà, característiques que els confereixen un bon funcionament com a zones d'estada i esplai, així com per al trànsit de persones.

5.1.1.2 Facultats de Magisteri i Ciències Socials

El conjunt edificatori compta amb sis accessos per als vianants i un per al trànsit rodat:

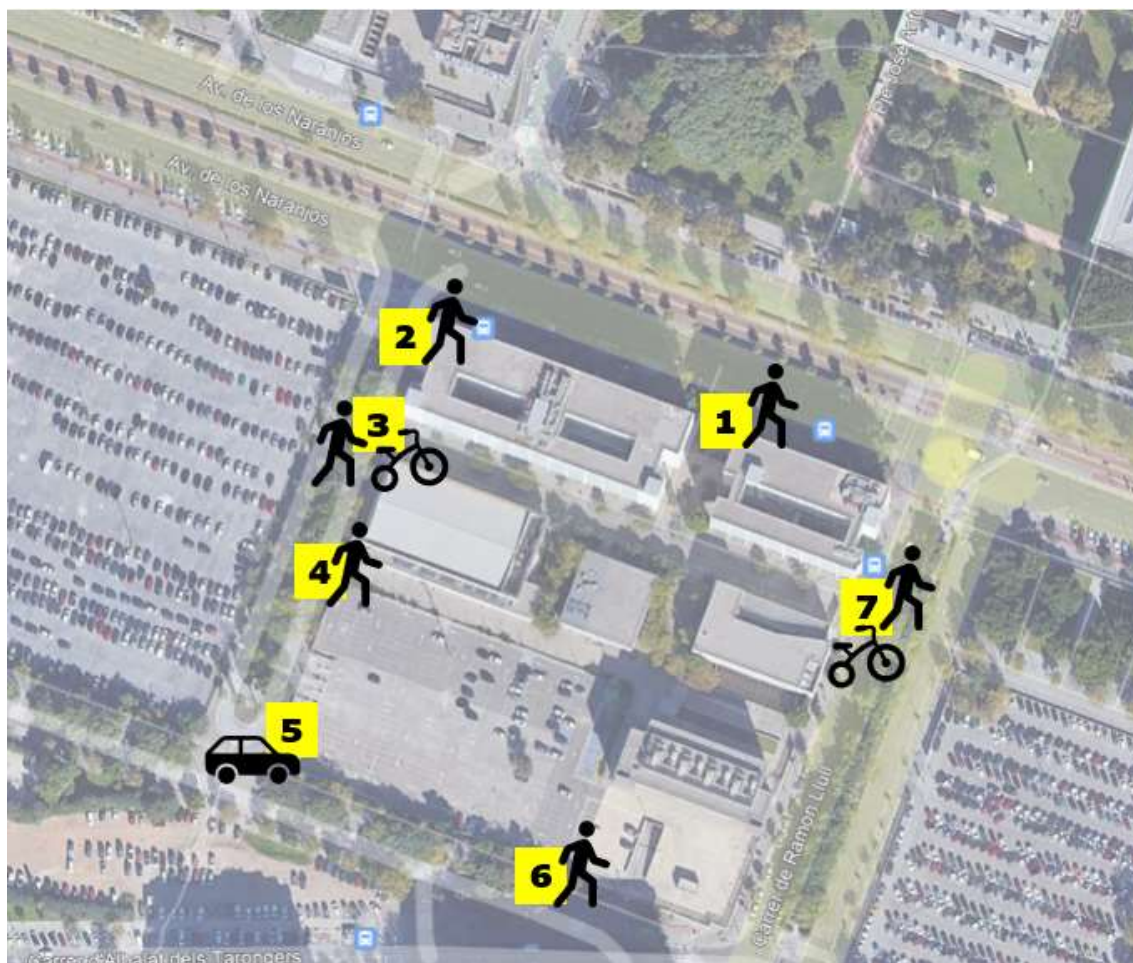


Figura 172. Accés a facultats de Magisteri i Ciències Socials. Font: elaboració pròpia.

1. Al nord, es dona accés per als vianants al recinte des de l'avinguda dels Tarongers, on hi ha carril bici, parada d'autobús i estació de bicicleta pública.
2. Al nord-oest, entre el conjunt edificatori i el pàrquing, hi ha un accés a les facultats per a vianants.
3. Al costat de l'accés anterior n'hi ha un per a vianants, ciclistes i vehicles d'emergències que disposa d'aparcabicis. La presència de carril bici en l'avinguda dels Tarongers facilita la mobilitat ciclista.
4. En el límit oest, mitjançant un accés secundari situat entre el Pavelló d'Educació Física i l'aparcament, hi poden accedir els vianants.
5. Al sud-oest hi ha l'entrada i eixida del trànsit rodat al pàrquing del recinte. Compta amb dos carrils en cada sentit i les barreres corresponents per a la restricció de vehicles.
6. Al sud hi ha un accés a l'aparcament per a vianants. No s'identifica l'accés de bicicletes.
7. A l'est, des del carrer de Ramon Llull, es dona accés a vianants, a ciclistes i a vehicles autoritzats i d'emergències. Compta amb aparcabicis a l'interior i parada d'autobús a l'entorn

exterior immediat.

5.1.1.3 Facultats de Dret i Economia

Atès que els edificis d'aquesta zona i els espais entre els blocs no estan tancats, poden accedir-hi tant vianants com ciclistes des de les vies interiors i circumdants, ja que es disposa de carril bici, estacions de metro, autobús i estació de bicicleta pública. Hi ha, així mateix, aparcabicis.



Figura 173. Accés a les facultats de Dret i Economia. Font: elaboració pròpia.

Els vehicles motoritzats hi poden accedir des dels carrers Professor Ernest Lluch i Albalat dels Tarongers, amb restriccions al pàrquing subterrani, o bé des del carrer Ramon Llull al pàrquing lliure en superfície. A més a més, s'accedeix amb moto de manera irregular als espais per als vianants, tot i que només està permès el pas de vehicles d'emergències.

5.1.1.4 Zona esportiva

Té cinc accessos, dels quals només un és exclusivament per a vianants.



Figura 174. Accés a la zona esportiva. Font: elaboració pròpia.

1. Hi ha un accés per a vehicles motoritzats, amb entrada i eixida restringides, a l'oest, al carrer Professor Ernest Lluch.
2. Al límit sud es disposa de tres accessos per als vianants a l'edifici del Servei d'Esports, amb escales i rampa.
3. Al sud-est, a la intersecció dels carrers Albalat dels Tarongers i Jesús Martínez, l'accés està restringit al trànsit rodat
4. En c/ Jesús Martínez, a l'altura de les pistes de bàsquet, es disposa d'un altre accés per a trànsit rodat, encara que sembla que no en ús.
5. L'aparcament d'ús lliure està delimitat pel nord per l'avinguda dels Tarongers i pel sud per les vies del tramvia. Per aquest motiu, només s'hi pot entrar i eixir per l'avinguda dels Tarongers, tant pel que fa a trànsit rodat com a vianants.

5.1.1.5 Centre de Formació i Qualitat Manuel Sanchis Guarner i Edifici Beatriu Civera

Aquest conjunt edificatori disposa de tres accessos:



Figura 175. Accés al Centre de Formació i Qualitat Manuel Sanchis i Edifici Beatriu Civera.

Font: elaboració pròpia.

1. Al nord, des del camí del Cabanyal, es troba un accés per als vianants i accessible al Centre de Formació i Qualitat Manuel Sanchis Guarnier.
2. A la cantonada nord-est, confinant amb la zona verda situada entre aquestes dependències i la residència d'estudiants, es troba l'eixida del pàrquing subterrani de l'edifici Beatriu Civera i es permet l'accés al recinte per als vianants i ciclistes. Hi ha aparcament de bicicletes.
3. A la cantonada sud-oest, es troba l'entrada del pàrquing subterrani de l'edifici Beatriu Civera i es permet l'accés al recinte per als vianants i ciclistes. Hi ha aparcament de bicicletes.

5.1.2 Campus de Blasco Ibáñez

5.1.2.1. Caracterització de la mobilitat per als vianants

El campus està plenament inserit i consolidat en la trama urbana de València. En general, és molt favorable a la mobilitat per als vianants: es troba en bon estat, és accessible i compta amb espais d'ombra. No obstant això, hi ha estretors de pas a les voreres explicables per la presència del carril bici, arbres i barreres arquitectòniques en alguns punts, com ara fanals, i obstacles, com són les motos aparcades de manera irregular.

La combinació de la mobilitat per als vianants amb altres mitjans de transport és possible gràcies a la ubicació pròxima de carril bici, estacions de Valenbisi, aparcabicis i parades d'autobús i metro.

Quant a la mobilitat a l'interior del campus, l'espai d'estada i de pas per als vianants és menor, ja que disposa de menys superfície.

5.1.2.2. Rectorat i Facultat de Medicina i Odontologia

Aquest conjunt d'edificis compta amb 5 accessos, un dels quals permet el trànsit motoritzat.

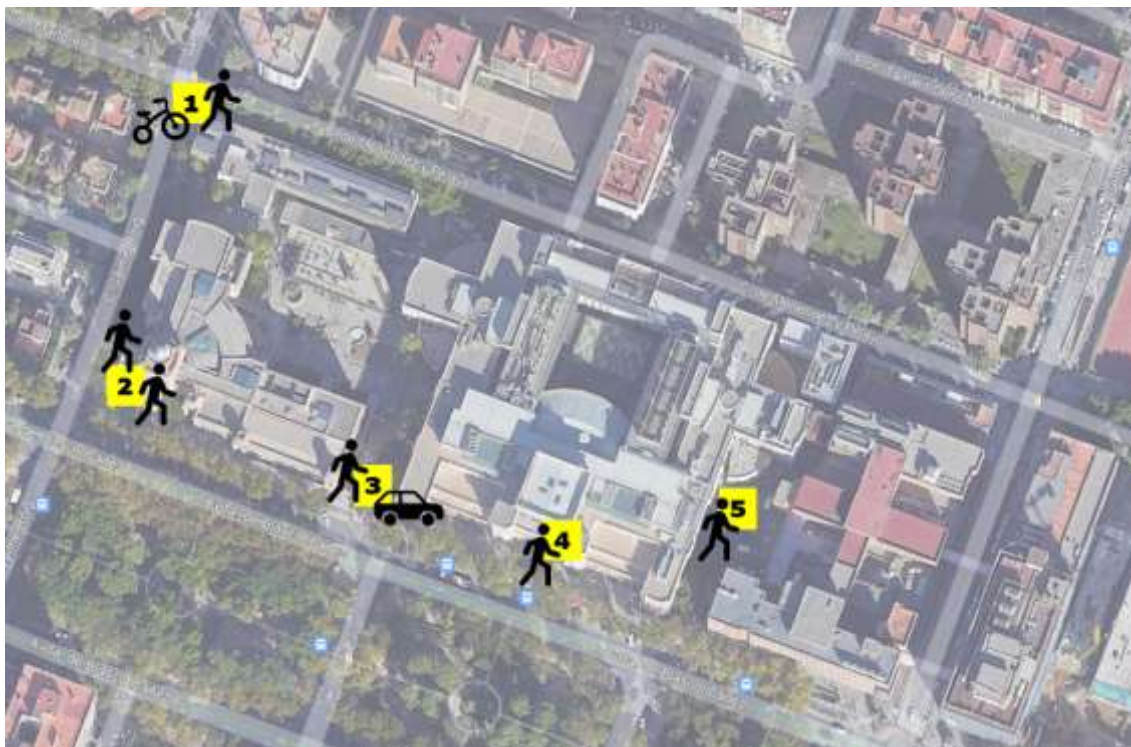


Figura 176. Accés a la Facultat de Medicina i Odontologia i al Rectorat. Font: elaboració pròpia

1. A la cantonada situada al nord-oest, al carrer de Jaume Roig, es dona accés al recinte exclusivament a vianants i ciclistes. La vorera és ampla, però es troba en estat millorable i el pas de vianants més pròxim no compta amb paviment podotàctil.
2. A la cantonada sud-oest, coincidint amb la intersecció del carrer de Jaume Roig i de l'avinguda de Blasco Ibáñez, hi ha dos accessos al Rectorat per a vianants, amb escales i muntacàrregues. Hi ha aparcaments de bicicletes i estació de bicicleta pública, a més de carril bici a l'avinguda de Blasco Ibáñez.
3. A l'extrem sud es dona accés i eixida de trànsit rodat al pàrquing subterrani i accés per a vianants i ciclistes des d'una porta contigua. Hi ha aparcabicis a l'interior i aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, així com per a càrrega i descàrrega.
4. Al sud-est, a l'avinguda de Blasco Ibáñez, es dona accés a vianants a la Facultat de Medicina i Odontologia, mitjançant escales no adaptades a persones amb mobilitat reduïda. Hi ha aparcabicis a banda i banda.

5. A l'espai entre blocs situat entre la Facultat i l'Hospital Clínic, es troba un accés per a vianants mitjançant escales i hi ha aparcament de bicicletes. L'accés motoritzat està restringit mitjançant barrera i només es permet a vehicles d'emergència.

5.1.2.3. Facultat de Fisioteràpia, pavelló esportiu i pistes

El conjunt disposa de 6 accessos:



Figura 177. Accés a Facultats de Fisioteràpia, Pavelló Esportiu i Pistes. Font: elaboració pròpia.

1. A l'extrem sud, al carrer Menéndez i Pelayo hi ha dues entrades per als vianants que donen accés a la Facultat d'Infermeria i Podologia i al pavelló esportiu. D'altra banda, hi ha una entrada i eixida de vehicles motoritzats que dona accés al pàrquing subterrani del pavelló esportiu, restringit mitjançant barreres.
2. A pocs metres a la dreta d'aquesta entrada, hi ha un accés per als vianants restringit a personal autoritzat.
3. A la confluència dels carrers Gascó Oliag i Menéndez i Pelayo es troba l'accés principal per als vianants a la Facultat de Ciències de l'Activitat Física i l'Esport i a la Facultat de Fisioteràpia.

4. Al vèrtex nord-est se situa l'accés secundari per a vianants a la Facultat de Fisioteràpia. Disposa de carril bici i estació de bicicleta pública Valenbisi.
5. Hi ha també una porta d'accés per als vianants restringida a personal autoritzat.
6. A l'avinguda del Primat Reig es localitza una entrada per als vianants i l'entrada i eixida de vehicles al pàrquing subterrani.

5.1.2.4. Psicologia, Clínica Odontològica, aularis I i III i CM Lluís Vives

El conjunt compta amb 9 accessos:

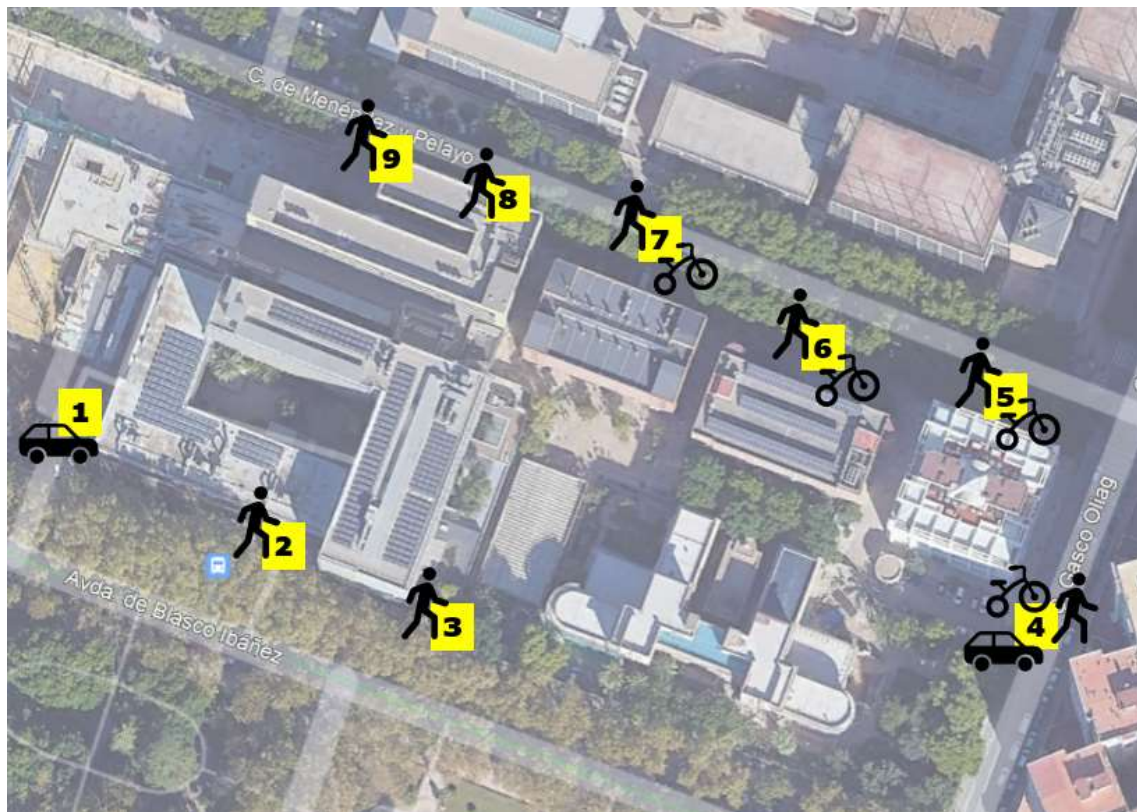


Figura 178. Accés a Facultats de Psicologia, Clínica Odontològica i aularis. Font: elaboració pròpia.

1. Al sud-oest, al carrer Dr. Gómez Ferrer, se situa l'accés per a vehicles motoritzats.
2. Al sud, a l'avinguda Blasco Ibáñez, es localitza l'entrada principal de la Facultat de Psicologia, que compta amb aparcabicis a l'interior i rampa destinada a persones amb mobilitat reduïda.
3. Al mateix carrer, cap a l'est, es disposa d'un accés per als vianants delimitat per vegetació.
4. Al límit est hi ha un accés per a vianants i un altre per a trànsit motoritzat, restringit a personal autoritzat mitjançant barrera.
5. Al nord es localitzen 5 accessos per a vianants des del carrer Menéndez i Pelayo, amb aparcabicis a l'interior del recinte: a la Clínica d'Odontologia, a l'Aulari III, a l'Aulari I i dues entrades per als vianants a la Facultat de Psicologia i Logopèdia. D'aquestes, només n'hi ha

dues 100 % accessibles. La vorera està en estat normal, compta amb carril bici, rebaix als passos de vianants, estació de bicicleta pública i parades d'autobús.

5.1.2.5. Facultat de Filosofia i Ciències de l'Educació, Facultat de Geografia i Història i Biblioteca Joan Reglà.

Hi ha 5 accessos, tots els quals per a vianants:



Figura 179. Accés a la Facultat de Filosofia i Ciències de l'Educació i a la de Geografia i Història.

Font: elaboració pròpia.

1. Al nord, a l'avinguda de Blasco Ibáñez, es troba l'accés principal a la Facultat de Geografia i Història. L'accés a l'edifici és per als vianants, però es facilita també arribar-hi amb bicicleta i transport públic: disposa de carril bici, una estació de bicicleta pública -Valenbisi-, aparca-bicis, estació de metro -*Facultats*- i parada d'autobús. La vorera està en bon estat, però el pas de vianants immediat a l'edifici no compta amb paviment podotàctil ni hi ha cap aparcament PMR pròxim.
2. Al nord-est hi ha un pas, a la Facultat de Filosofia, que permet l'accés a vianants i ciclistes. Hi ha aparcabicis tant dins com fora del recinte.
3. A l'oest, des del carrer Dr. Moliner, es dona accés a l'aulari. L'entrada de l'edifici es troba a la mateixa cota que el carrer per a facilitar l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda.

4. Al sud-oest hi ha un accés a la Biblioteca Joan Reglà per a vianants i vehicles d'emergències.
5. Al sud-est es troba una eixida d'emergència cap al carrer Arts Gràfiques.

5.1.2.6. Facultat de Filologia, Traducció i Comunicació

Aquesta facultat compta amb un accés únic a l'avinguda Blasco Ibáñez, el qual és apte per a vianants i ciclistes.

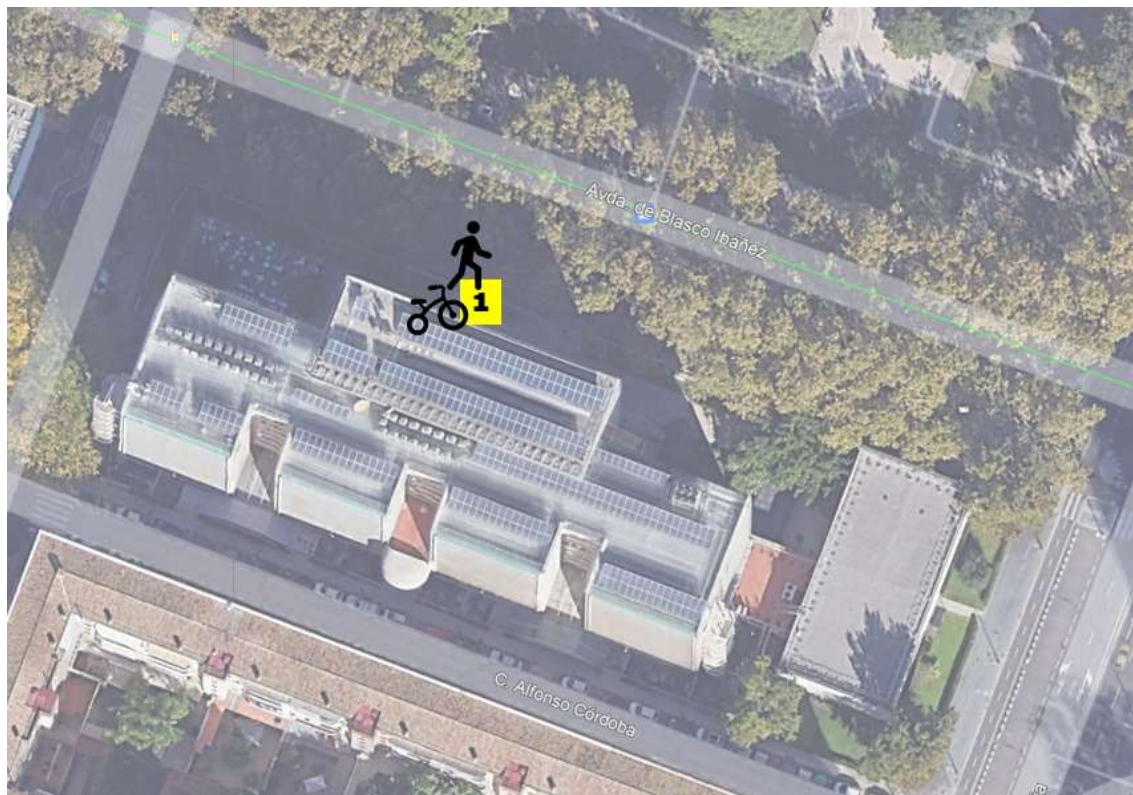


Figura 180. Accés a Facultat de Filologia, Traducció i Comunicació. Font: elaboració pròpia

L'àrea des de la qual s'hi dona accés compta amb rampa, estacionament reservat a càrrega i descàrrega, connexió amb el carril bici, estació de bicicletes públiques de Valenbisi, aparcabicis -tant dins del recinte de la facultat com fora- i parada d'autobús. La part posterior de l'edifici compta amb almenys 6 eixides d'emergència cap al carrer Alfonso Córdoba.

5.1.3 Campus de Burjassot-Paterna

5.1.3.1 Caracterització de la mobilitat per als vianants

L'espai per als vianants que envolta el campus es considera adequat i accessible en general, tret de la manca d'ombra en alguns punts i la ubicació de passos de vianants sobre les vies del tramvia, quasi sense protecció i fent ziga-zagues, com al carrer Catedràtic Agustín Escardino Benlloch, o la falta de passos de vianants en voreres per les quals es dona accés a vehicles motoritzats.

Quant a la mobilitat per als vianants a l'interior del campus, l'espai està concebut per al pas i estada de persones, per la qual cosa disposa de voreres amples, seients, vegetació i un disseny agradable. A les zones d'aparcament en superfície, part de les voreres són ocupades per vehicles, fet que hi redueix l'espai de pas.

5.1.3.2 Parc Científic

Té 3 accessos:

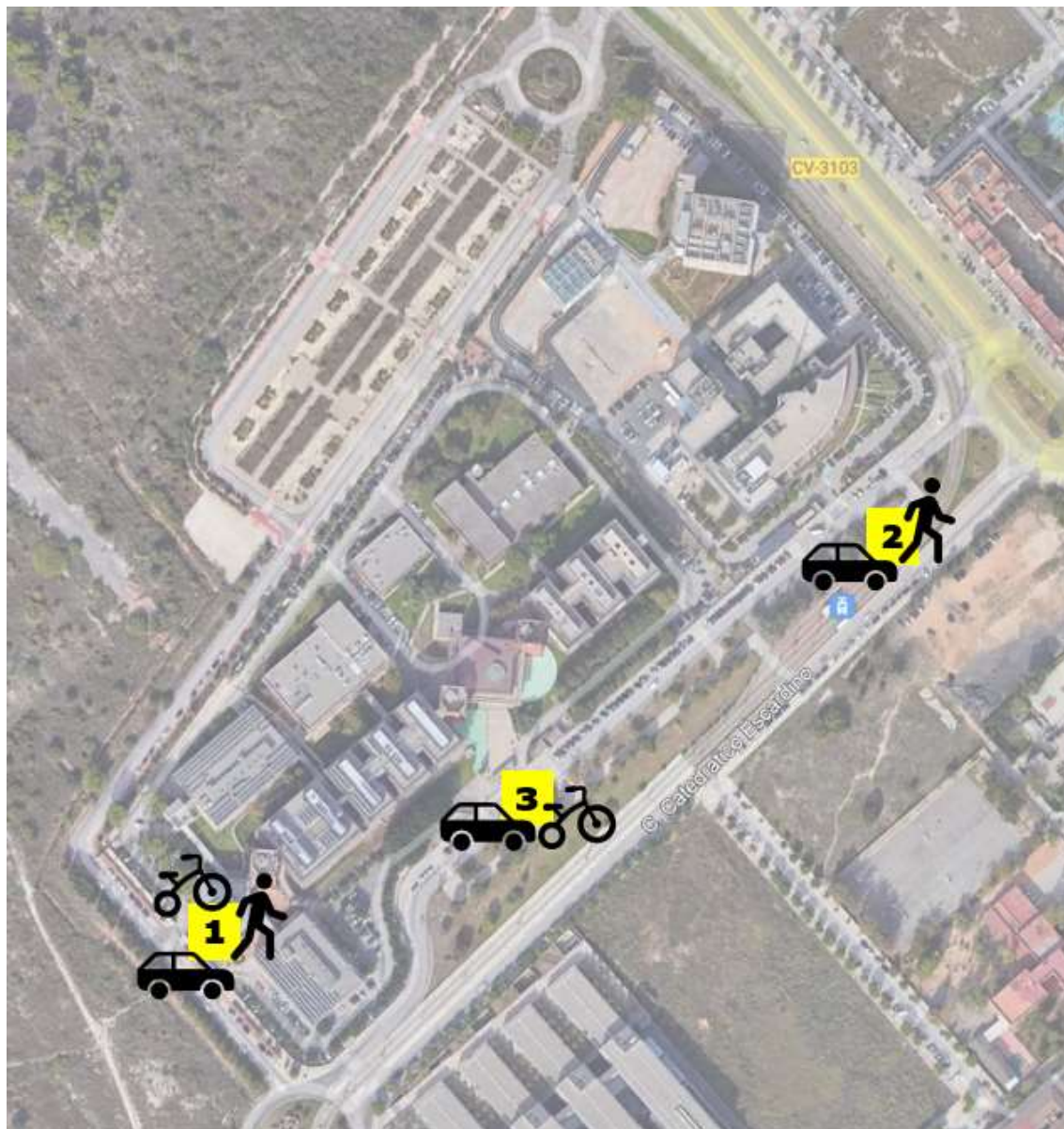


Figura 181. Accés al Parc Científic. Font: elaboració pròpia.

1. Accés situat al carrer Catedràtic José Beltrán que consta de dues entrades per a vehicles motoritzats i una entrada per a vianants.

2. A l'est, al carrer Catedràtic Agustín Escardino, hi ha l'accés principal al Parc Científic, el qual disposa d'entrada i eixida per a trànsit rodat, encara que restringit mitjançant barrera, i accessibilitat per a vianants. Dins del recinte hi ha places d'aparcament destinades a persones amb mobilitat reduïda.
3. Al sud, al carrer Catedràtic Escardino, hi ha l'eixida de vehicles del pàrquing del recinte. Hi ha aparcabicis .

5.1.3.3 Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE)

L'escola compta amb tres accessos:



Figura 182. Accés a l'ETSE. Font: elaboració pròpia.

1. L'entrada principal a l'edifici és per a vianants i es troba a la cantonada dels carrers Universitat i Catedràtic Agustín Escardino. Està a la mateixa cota que la vorera d'accés i compta amb paviment accessible i en bon estat. Enfront de l'entrada només es permet l'aparcament de vehicles autoritzats. No s'identifica la prohibició o no de l'accés ciclista.
2. Eixida de vehicles motoritzats i accés per a vianants, per a personal autoritzat, a la cantonada d'Universitat amb Enginyer Julio Cervera. Compta amb un ressalt reductor de velocitat

i un senyal vertical R-2 (estop) a l'interior, senyal vertical R-101 (entrada prohibida) a l'exterior.

3. Entrada i eixida de vehicles al carrer Enginyer Julio Cervera, amb rebaix de vorera i estat normal de conservació. A l'interior té un senyal R-1 (cediu el pas) per a l'eixida de vehicles. Hi ha accés a l'aparcament per a vianants.

5.1.3.4 Facultats de Ciències

L'agrupació de les facultats de ciències –Física, Química, Matemàtiques i Ciències Biològiques–, la Biblioteca de Ciències Eduard Bosch, l'Edifici d'Investigació Jeroni Muñoz i el Museu d'Història Natural de la UV té 5 accessos:



Figura 183. Accés a Facultats de Ciències. Font: elaboració pròpia.

1. Al vèrtex nord-oest, des del carrer Dr. Moliner, es dona accés per a vianants a l'Edifici d'Investigació Jeroni Muñoz i a les zones verdes del campus, gràcies a un passadís. També es troba l'eixida de vehicles motoritzats de l'aparcament interior, restringit a personal autoritzat.
2. En el límit nord se situa l'entrada principal del campus. Es permet l'accés per a vianants i ciclistes i es prohibeix l'accés motoritzat, que s'evita mitjançant pilons de ferro. Compta amb estació de tramvia –Vicent Andrés Estellés– i carril bici.

3. Al cantó nord-est, a la intersecció del carrer Dr. Moliner i l'avinguda Vicent Andrés Estellés, hi ha un accés per als vianants i ciclistes, prohibit a vehicles motoritzats, tret d'emergències.
4. A la cantonada sud-est de l'àmbit, al carrer Dr. Moliner, es disposa d'accés exclusivament per als vianants, però es troba amb un pas de vianants cap a les vies del tramvia, cosa que provoca que els transeünts les travessen tot i que no hi ha pas condicionat, amb el risc que això comporta.
5. Finalment, en el vèrtex sud-oest, es troba l'entrada al pàrquing, l'accés al qual està restringit a personal autoritzat.

5.1.3.5 Facultat de Farmàcia

Aquest centre compta amb 6 accessos: 3 per als vianants i 3 de vehicles. Es descriuen tot seguit en el sentit de les agulles del rellotge.



Figura 184. Accés a Facultat de Farmàcia. Font: elaboració pròpia.

1. Al límit nord, al carrer Teodor Llorente, hi ha un accés per a vehicles a l'aparcament de la facultat. Té restricció amb barrera per a limitar l'accés a vehicles autoritzats. No s'identifica l'entrada de bicicletes, malgrat la presència de carril bici al carrer.
2. A l'est, al límit amb el carrer Hernán Cortés, es troba un accés exclusiu de vehicles. No té barrera, per la qual cosa es considera d'accés lliure. No s'identifica l'accés de bicicletes, malgrat que hi passa el carril bici.
3. Al sud-est, al carrer Hernán Cortés, hi ha un accés exclusiu per a vianants que connecta amb l'aparcament.
4. Al sud-est, on fan cantonada el carrer Hernán Cortés i l'avinguda Vicent Andrés Estellés, es troba l'accés principal a la facultat. Es permet l'accés per als vianants, hi ha aparcabicis a l'entrada de l'edifici i pilons per a impedir l'accés de vehicles motoritzats.
5. Al límit sud es troba l'eixida de l'aparcament subterrani de la facultat. Compta amb un reixat per a accedir-hi caminant al jardí de la facultat, però està reservat a personal autoritzat.
6. Al nord-oest, des del camí del Cementeri, s'identifica un accés per a vianants a l'Aulari Interfacultatiu. S'hi permet la parada de vehicles autoritzats i hi ha aparcabicis, aparcament per a persones amb mobilitat reduïda i reserva d'aparcament per a càrrega i descàrrega.

5.1.4 Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent es localitza al sud-est de la població homònima, en un entorn periurbà. Compta amb 4 punts d'accés per als vianants amb les característiques següents:



Figura 185. Accés al Campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

1. Des del carrer Echegaray enfront de l'aparcament irregular, amb accés a l'aulari. Encara que compta amb un pas de vianants senyalitzat, no hi ha rebaix de vorera ni paviment podotàctil
2. En la trobada del carrer Echegaray amb l'avinguda del Llobro hi ha un accés al recinte. Té pas de vianants, paviment podotàctil, rebaix de vorera i pilons. Es pressuposa l'accés de vehicles -tot i que no se n'aprecia l'ús-, bicicletes i vianants, ja que hi ha un aparcament per a bicicletes al pati i no està indicada la prohibició o no del pas de vehicles.
3. Dues portes d'accés per a vianants (3 i 4) a la Facultat de Magisteri des de l'avinguda Comte de Torrefiel.

La mobilitat per als vianants a l'entorn del campus no és òptima, ja que l'accés es torna hostil per als transeünts en la part sud, on en lloc de vorera a banda i banda del carrer hi ha una sola via per als vianants, delimitada per pilons a un costat, i no hi ha vorera a l'altra banda. El solar situat entre el carrers Joan Coromines i Echegaray s'usa com a aparcament irregular, cosa que provoca inseguretat per a les persones que hi travessen caminant.

No s'identifiquen llocs d'estada ni zones verdes en l'entorn circumdant, excepte un sol banc al costat de l'estació de bicicleta pública Ontibici, i alguns bancs dins del recinte del campus, però escasses zones d'ombra.

Respecte a la connexió amb el poliesportiu municipal d'Ontinyent, l'itinerari compta amb espai per als vianants a una costat i en bon estat, amb passos elevats i bona il·luminació, malgrat que hi manca ombra.

Quant a la combinació de mobilitat per als vianants amb altres mitjans de transport, és fàcil en el cas de l'autobús, perquè es disposa de parades en les vies confrontants al campus, però no en el cas de la mobilitat amb tren, ja que dels 20 minuts que separen el campus de l'estació a peu, gran part de l'itinerari no està pavimentat.

El PMUS planteja la creació de zones 30 dins del municipi, amb la intenció de reduir la velocitat del trànsit i així millorar la seguretat viària, especialment dels vianants.

5.2 Xarxa ciclista

La xarxa ciclista de València ha experimentat un creixement significatiu en els últims anys, amb la posada en funcionament de nous carrils bici i la integració de sistemes de bicicletes compartides. L'objectiu principal d'aquest apartat és proporcionar una visió detallada de la situació actual de la xarxa ciclista en València, avaluar-ne l'eficàcia i proposar millores per a fomentar una mobilitat més sostenible.

La promoció de l'ús de la bicicleta no sols contribueix a la reducció de la petjada de carboni i la descongestió del trànsit, sinó que també té beneficis directes en la salut i benestar de la població. Per tant, l'existència d'una xarxa ciclista eficient i segura és una peça clau en l'estratègia de mobilitat sostenible de València.

La població, amb la seua privilegiada localització geogràfica i característiques morfològiques, és una ciutat ideal per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Situada en una plana costanera, ofereix un terreny majoritàriament pla, la qual cosa redueix significativament l'esforç físic necessari per a desplaçar-se en bicicleta. Aquesta característica topogràfica és un dels factors més importants que faciliten i fomenten l'ús d'aquest vehicle entre els seus habitants.

5.2.1 Característiques de la xarxa ciclista

La disposició urbana de València, amb un centre històric compacte i àrees residencials i comercials ben distribuïdes, permet que les distàncies entre els principals punts d'interès siguin relativament curtes. Aquesta proximitat és ideal per als desplaçaments amb bicicleta, fent que siga una opció ràpida i eficient en comparació amb altres mitjans de transport, especialment en hores punta, quan el trànsit pot ser dens i lent.

En particular, respecte als tipus de vies ciclistes, cal assenyalar que el Reial decret legislatiu 6/2015 estableix definicions genèriques d'una gamma relativament àmplia de vies ciclistes. Aquestes són les que es reproduïxen a continuació:

- Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de cicles, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, i d'una amplària que permet el pas segur d'aquests vehicles
- Carril bici: via ciclista que discorre juntament a la calçada; bé de sentit únic, bé de doble.
- Carril bici protegit: carril bici proveït d'elements laterals que el separen físicament tant de la resta de la calçada com de la vorera.
- Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre la vorera.
- Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.
- Camí pedalable: via per a vianants i cicles, segregada del trànsit motoritzat, i que discorre per espais oberts, parcs, jardins o boscos.

La classificació proposada per l'ajuntament es distribueix de la manera següent:

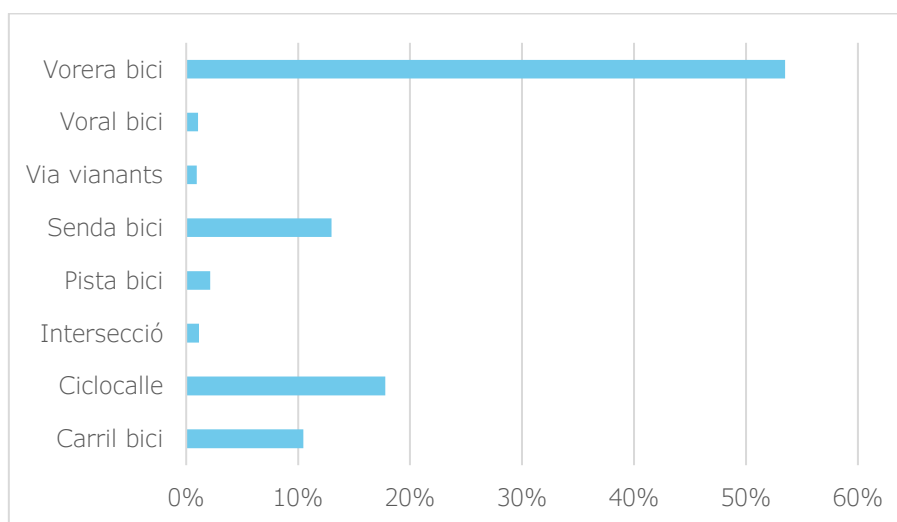


Figura 186. Distribució dels tipus d'infraestructures ciclistes a l'Ajuntament de València.

El gràfic mostra una anàlisi detallada dels diferents tipus d'infraestructures ciclistes al municipi de València, amb indicació del percentatge que cadascuna representa del total. La infraestructura més predominant és la vorera bici, que constitueix quasi el 60 % del total. Això es deu al fet que gran part dels espais destinats a les bicicletes es troben sobre les voreres, la qual cosa prové de la planificació urbana de la zona d'eixample de València, ja que des que es va concebre es va apostar per la mobilitat ciclista. Això, d'altra banda, pot ser problemàtic per a la convivència entre vianants i ciclistes, ja que compartir l'espai pot portar conflictes i accidents, tot i que en aquest cas la gran part de voreres bici es disposen sobre voreres amples, en les quals hi ha espai de sobra per a aquest ús.

La senda bici és la segona infraestructura més freqüent i representa aproximadament el 15 % del total. Aquest tipus de via, dedicada exclusivament als ciclistes i separada del trànsit vehicular i dels vianants, indica un esforç per proporcionar rutes segures per als ciclistes. Aquestes es troben en zones naturalitzades, com ara el jardí de l'antic caixer del riu Túria, que travessa tota la ciutat.

Els carrers bici, que representen al voltant del 10 %, són carrers compartits on els ciclistes tenen prioritat, fomentant una convivència segura entre ciclistes i vehicles en àrees urbanes.

Els carrils bici constitueixen aproximadament el 7 % del total, assenyalant la presència de carrils específics en la calçada per a bicicletes. D'altra banda, les infraestructures menys comunes, com la pista bici, voral bici, via vianants i intersecció, cadascuna representa menys del 5 % del total. Això suggereix una baixa prioritat o necessitat d'aquestes estructures específiques a l'àrea analitzada.

A l'àrea metropolitana hi ha una extensa xarxa ciclista, interconnectada i molt completa, la qual cosa facilita la mobilitat no motoritzada i més específicament, pel que fa a la connexió entre campus, com mostra aquest plànol.

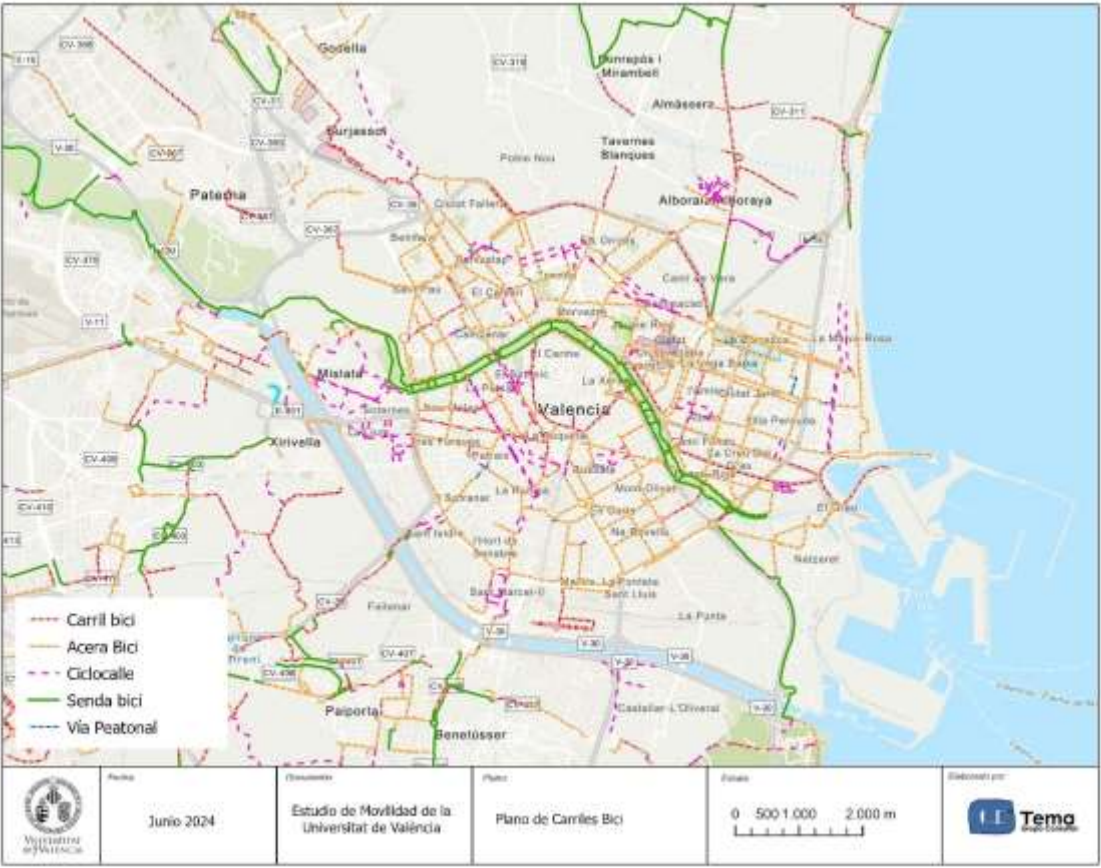
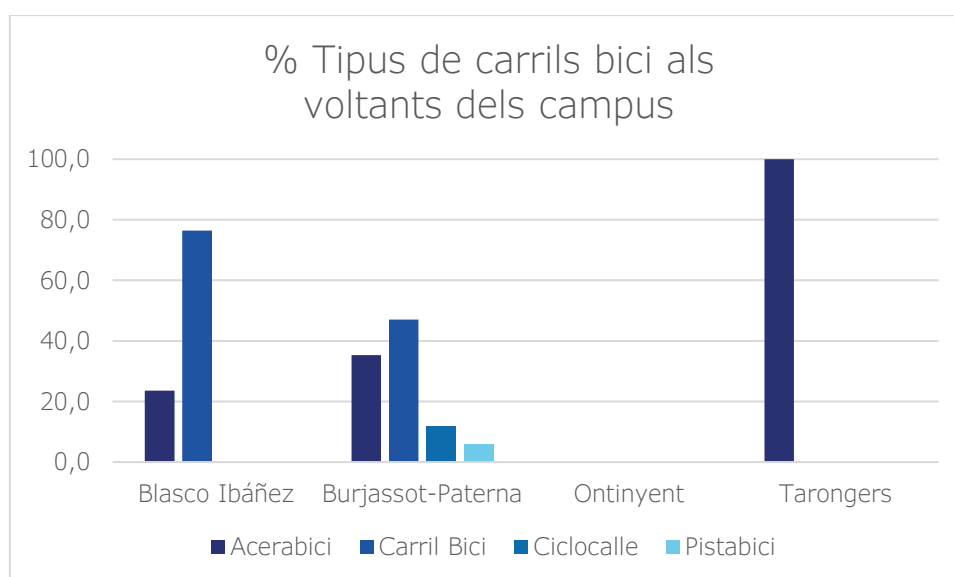


Figura 187. Plànol d'infraestructura ciclista a València. Font: elaboració pròpia.

A continuació, s'analitza la distribució dels tipus de carrils bici als voltants dels campus de la Universitat de València, basant-nos en les dades recopilades en les fitxes de treball de camp. Aquesta anàlisi se centra en els carrils bici existents al voltant de cada campus, amb l'objectiu de comprendre millor com s'estructura la infraestructura ciclista i com pot afectar la mobilitat i seguretat de ciclistes i vianants.

Dades sobre el percentatge de tipus de carrils bici per campus:

% Tipus de carrils Bici en els voltants dels Campus					
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Vorera bici	23,5	35,3	0,0	100,0	50,0
Carril bici	76,5	47,1	0,0	0,0	43,8
Carrer bici	0,0	11,8	0,0	0,0	4,2
Pista bici	0,0	5,9	0,0	0,0	2,1
Total general	100	100	0,0	100	100



Al campus de **Blasco Ibáñez**, la infraestructura ciclista es compon principalment de carrils bici convencionals, els quals representen el 76,5 % del total. Això indica una preferència per carrils exclusius per a ciclistes, separats de les voreres i calçades, la qual cosa millora la seguretat i comoditat dels usuaris de bicicletes. El 23,5 % restant correspon a voreres bici, és a dir, carrils bici situats en les voreres. Per bé que aquests poden ser segurs si les voreres són prou amples, també poden generar conflictes amb els vianants en espais més estrets.

A **Burjassot-Paterna**, la distribució és més variada. Els carrils bici constitueixen el 47,1 % de la xarxa, mentre que les voreres bici en representen el 35,3 %. A més més, s'observa la presència de carrers bici (11,8 %) i pistes bici (5,9 %). Aquesta diversitat en els tipus de carrils bici suggereix una infraestructura més complexa, adaptada a diferents contextos urbans i necessitats de mobilitat. En el cas dels Tarongers, el 100 % de la infraestructura ciclista correspon a voreres bici.

D'altra banda, a **Ontinyent** no hi ha carrils bici als voltants del campus, de cap categoria. Aquesta absència representa una oportunitat per a desenvolupar infraestructures ciclistes que faciliten la mobilitat sostenible, especialment per a connectar el campus amb punts clau com l'estació de trens o el poliesportiu.

La predominança de voreres bici en Tarongers i la presència significativa que n'hi ha a Blasco Ibáñez i Burjassot-Paterna plantegen consideracions importants. Quan les voreres són àmplies i poden acomodar còmodament vianants i ciclistes, les voreres bici poden funcionar adequadament. No obstant això, en voreres estretes, aquesta convivència pot ser problemàtica i augmenta el risc d'accidents i genera incomoditat entre els usuaris. Durant les enquestes dutes a terme en el treball de camp, alguns vianants van expressar queixes sobre la velocitat dels ciclistes i usuaris de patinets elèctrics en les voreres bici. La proximitat i la interacció directa amb aquests vehicles poden generar sensació d'inseguretat, especialment en àrees concorregudes.

La preferència per carrils bici en Blasco Ibáñez indica una infraestructura que separa clarament ciclistes de vianants i vehicles motoritzats i millora la seguretat per a tots els usuaris. Aquesta segregació redueix els punts de conflicte i permet que els ciclistes circulen de manera més fluida i segura. La presència de carrers bici i pistes bici a Burjassot-Paterna afegeix diversitat a la infraestructura ciclista i ofereix alternatives segons el context urbà. Els carrers bici fomenten la convivència en carrers amb menor flux vehicular i velocitats reduïdes, mentre que les pistes bici proporcionen rutes recreatives o de connexió en entorns més naturals o allunyats del trànsit.

L'absència de carrils bici a Ontinyent representa una oportunitat per a desenvolupar infraestructures que promoguen la mobilitat sostenible. La planificació de carrils bici que connecten el campus amb punts clau de la ciutat podria incentivar l'ús de la bicicleta entre estudiants i personal i reduir, doncs, la dependència del transport privat.

Cada campus té característiques i necessitats particulars. Per tant, és essencial que la planificació d'infraestructures ciclistes considere el context urbà, el flux d'usuaris i les demandes específiques de cada àrea. L'anàlisi de la distribució dels tipus de carrils bici en els voltants dels campus revela diferències significatives que reflecteixen les particularitats urbanes i les decisions de planificació en cadascun d'ells.

Per a millorar la mobilitat sostenible i la seguretat de ciclistes i vianants, és crucial abordar aquestes variacions i necessitats específiques. L'expansió i millora de les infraestructures ciclistes, juntament amb mesures d'educació i conscienciació, contribuiran a fomentar l'ús de la bicicleta i a crear entorns més segurs i amigables per a tots els usuaris. D'aquesta manera, es promou una mobilitat més sostenible i es millora la qualitat de vida en els entorns universitaris.

5.2.1.1. Campus d'Ontinyent

La ciutat d'Ontinyent manca d'una xarxa ciclista integral i contínua que cobrisca tot el municipi. En analitzar l'oferta d'eixos viaris no motoritzats, s'observa una clara falta de connexió i continuïtat en els itineraris disponibles. Tot i que hi ha alguns trams de carrils bici dispersos per la ciutat, encara no hi existeix una xarxa cohesiva que n'assegure la interconnexió.

El campus d'Ontinyent, més en concret, no compta amb una xarxa ciclista interna. Aquest espai s'ha dissenyat principalment com una zona per als vianants i d'estada per a les facultats, encara que disposa d'aparcabicis accessibles al carrer Echegaray, a la cantonada amb l'avinguda del Llombo .

En el PMUS d'Ontinyent 2021 es parla de les vies no motoritzades per a vianants, on es troben els carrils bici. S'hi descriu la infraestructura específica següent:

- Itineraris verds de vianants: bàsicament els itineraris a través del riu Clariano i el barranc de la Puríssima.
- Carrers parcialment de vianants: com l'eix del carrer Maïans – carrer Gomis, o els carrers de la Santa Faç o de l'Aurora.

- Carrers 30: com les vies laterals de l'avinguda d'Almansa o l'itinerari que connecta el centre urbà amb el paratge del Pou Clar.
- Camins escolars: per exemple, els que s'han creat en Sant Rafael.
- Itineraris compartits bicicletes – vianants: com ara els de la ruta del Colesterol.

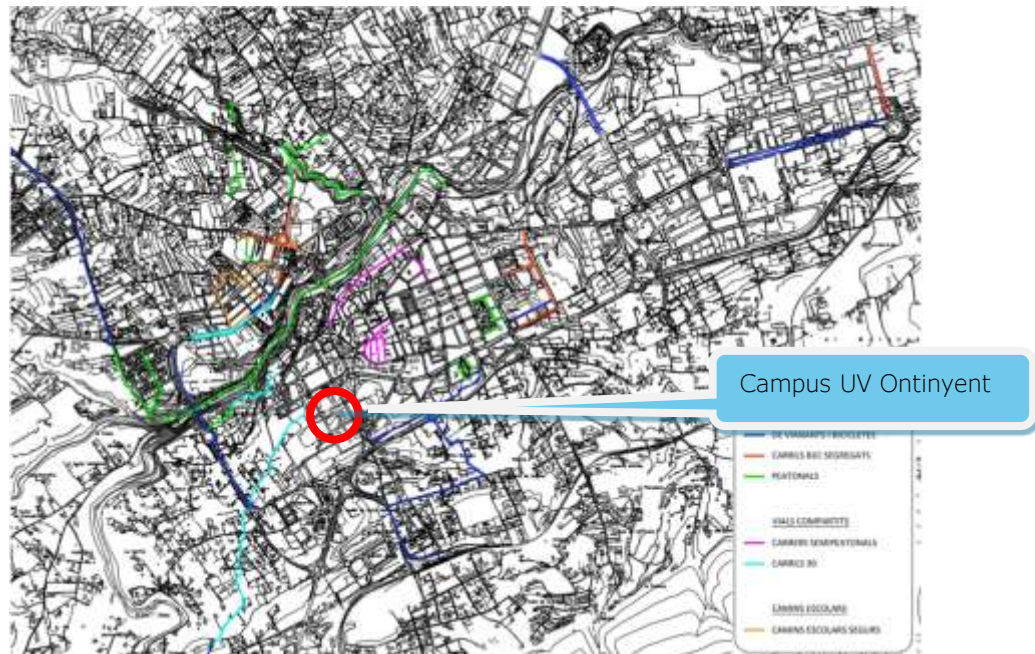


Figura 188. Infraestructura ciclista i per als vianants a Ontinyent. Font: PMUS d'Ontinyent.

Al plànol següent podem veure que a la zona del campus hi ha una absència clara de carrils bici, la qual cosa dificulta l'accés amb aquest mitjà de transport.

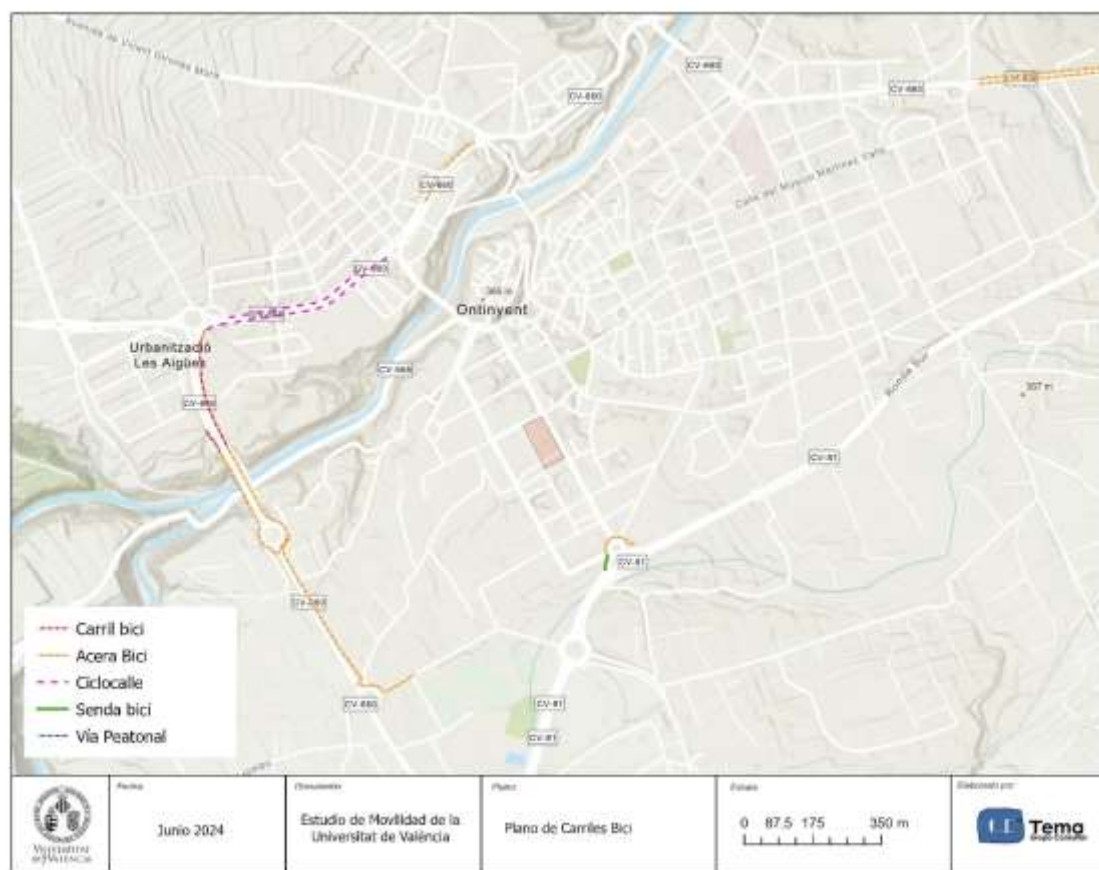


Figura 189. Plànol d'infraestructura ciclista actual a Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

Però d'altra banda, l'Ajuntament d'Ontinyent posa a disposició de la ciutadania un servei de bicicletes públiques, Ontibici, amb estacions disseminades per la ciutat, especialment en aquells punts de major demanda, com el poliesportiu, l'estació de tren, el conservatori, el centre urbà i la Universitat. El campus disposa d'una estació de bicicleta pública a la cantonada del carrer Joan de Coromines amb l'avinguda Comte de Torrefiel.



Figura 190. Estacions del servei de bicicleta pública Ontibici. Font: ontibici.com.

El municipi no disposa d'una xarxa ciclista connectada i consolidada que facilite els desplaçaments quotidians amb bicicleta, sinó d'alguns trams de carril bici i vies pedalables inconnexes. El PMUS d'Ontinyent, a la recerca d'un augment de la mobilitat tova, reconeix aquesta deficiència i proposa la integració de la infraestructura ciclista existent, creant una malla d'itineraris ciclistes, especialment en aquelles zones de major densitat i velocitat del trànsit rodat. Aquesta xarxa va s'acompanya d'altres mesures de temperamet de trànsit, com la creació de zones 30 o la connexió entre el campus d'Ontinyent, el poliesportiu i l'estació de tren.

En resum, la infraestructura ciclista a Ontinyent és encara incipient i té un llarg camí per recórrer, tant en la creació de carrils bici exclusius, com en l'habilitació d'espais compartits.

5.2.1.2. Campus deLS Tarongers, Blasco Ibáñez i Burjassot-Paterna

Els carrils bici són una part essencial de la infraestructura ciclista a la zona. Aquests carrils s'estenen principalment al llarg de la Gran Via i d'altres vies principals, com l'avinguda d'Aragó i la de Blasco Ibáñez, de manera que es proporcionen rutes directes i segures per als ciclistes que es dirigeixen als campus.

Les voreres bici destaquen a l'àrea. N'hi ha, principalment, als límits dels campus i al llarg de quasi totes les avingudes principals, com la de Catalunya, els Tarongers etc. Aquesta infraestructura permet als ciclistes circular per zones compartides amb els vianants, la qual cosa pot ser beneficiós per a evitar el trànsit vehicular, encara que pot causar conflictes amb els vianants.

Els carrers bici estan dissenyats per a ser compartides amb el trànsit motoritzat, però donen prioritat als ciclistes. N'hi ha disperses al llarg de diversos carrers, però moltes menys que de les altres tipologies. Es distribueixen al voltant dels campus, sobretot amb una funció facilitadora i més connectiva, per a una integració segura i efectiva dels ciclistes en el flux del trànsit urbà.



Figura 191. Plànol d'infraestructura per als vianants i ciclistes als campus dels Tarongers i de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

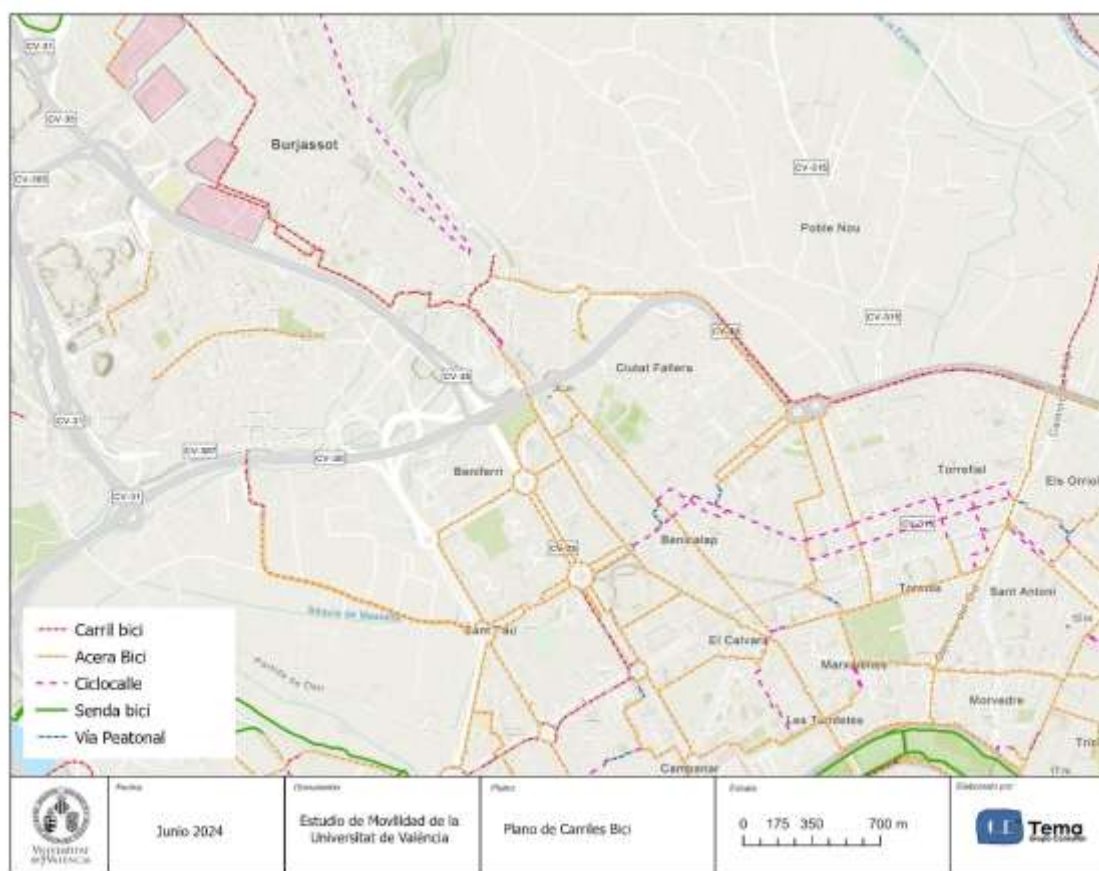
Les sendes bicis, que es mostren en línies contínues verdes, són camins exclusius per a bicicletes, separats del trànsit vehicular i per als vianants. N'hi ha en àrees com els jardins del Túria i proporcionen un entorn segur i agradable per als ciclistes. Les vies per als vianants, marcades en línies blaves, es troben en algunes zones al voltant dels campus, però molt menys presents.

Quant a la connectivitat amb els campus, el Campus dels Tarongers està ben connectat amb carrers bici i carrils bici al llarg de les avingudes dels Tarongers i de Catalunya. Aquesta zona també compta amb sendes bicis que proporcionen una connexió segura i directa des d'àrees residencials i altres parts de la ciutat. El Campus de Blasco Ibáñez, situat prop de l'avinguda de Blasco Ibáñez, es beneficia d'una combinació de voreres bici i carrils bici que faciliten l'accés des de diferents parts de

la ciutat. La infraestructura ciclista en aquesta zona permet una integració eficient dels ciclistes en l'entorn urbà.

D'altra banda, el Campus de Burjassot-Paterna està ben connectat mitjançant infraestructura ciclista, que s'estén des del centre de València cap a l'àrea metropolitana. En aquest cas hi ha dos punts d'enllaç: a través del carrer Dr. Nicasio Benlloch o via l'avinguda dels Germans Machado. També de manera inconnexa, a través del camí Vell de Paterna, ja que acaba el carril en creuar la CV-30.

Ja centrant-nos per la zona del campus la xarxa s'articula a través de "carrils bici" i "vorera bicis" en una línia que connecta els diferents edificis i facultats d'aquest.



Taula 19. Plànol de la infraestructura per als vianants i ciclistes al Campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

En conclusió, la infraestructura ciclista al voltant dels campus de la Universitat de València en l'àrea metropolitana està ben desenvolupada i proporciona múltiples opcions segures i eficients per als ciclistes. La combinació de carrils bici, voreres bici, carrers bici i sendes bici facilita la mobilitat sostenible i segura i promou l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport entre els estudiants i el personal universitari. La integració d'aquestes infraestructures també ajuda a reduir la dependència del vehicle privat i contribueix a aconseguir un entorn més net i menys congestionat.

5.2.2 Aparcabis i ValenBici

Els aparcabis són una infraestructura essencial per a fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a les ciutats. En proporcionar espais segurs i accessibles per a estacionar bicicletes, els aparcabis faciliten la integració de la bicicleta en el sistema de mobilitat urbana, de manera que encoratja més persones a optar per aquest mitjà de transport ecològic i saludable. Aquests espais d'estacionament no ofereixen solament seguretat contra el robatori i el vandalisme, sinó que també contribueixen a l'organització de l'espai públic i evita que s'estacionen les bicicletes de manera desordenada a les voreres i altres àrees no habilitades.

A més a més, la instal·lació estratègica d'aparcabis en punts clau de la ciutat, com estacions de transport públic, centres educatius, comercials i àrees residencials, juga un paper crucial en la promoció de la intermodalitat. En facilitar el canvi entre diferents mitjans de transport, els aparcabis donen suport a la creació d'un sistema de transport més flexible i eficient. En resum, els aparcabis són un component vital per al desenvolupament de ciutats sostenible i milloren tant la infraestructura de mobilitat com la qualitat de vida dels seus habitants.

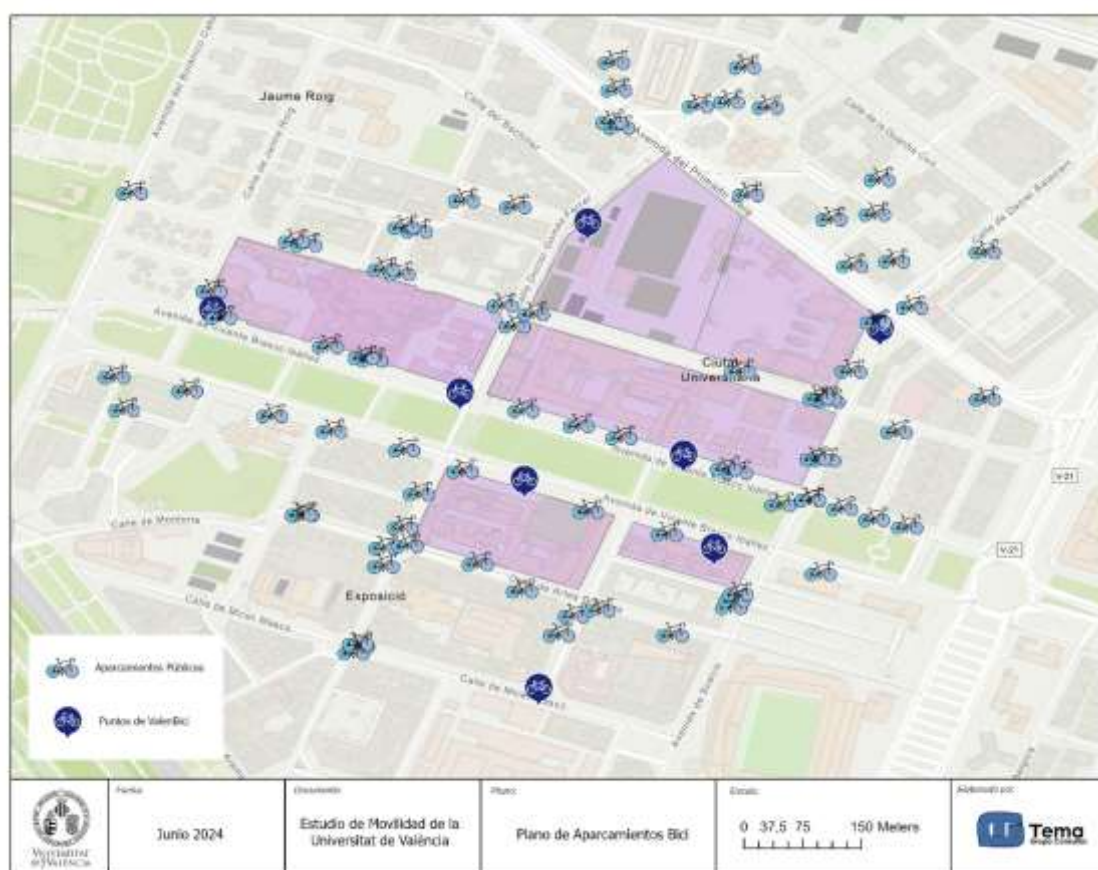


Figura 192. Plànol d'estacions de Valenbisi i aparcabis públics a l'entorn del Campus de Blasco Ibáñez.
Font: elaboració pròpia.

La Universitat promou la mobilitat ciclista posant a la disposició de les persones usuàries aparcabicis en tots els seus campus, oferint consells per a la seguretat en l'aparcament de bicicletes i proporcionant rutes per a arribar-hi.

Al voltant dels campus del centre de Valencia, hi ha una gran quantitat d'aparcaments públics per a bicicletes, distribuïts estratègicament per a facilitar l'accés des de diversos punts de la ciutat. En el mapa es poden observar múltiples icones que indiquen la ubicació d'aquests aparcabicis. Hi destaquen la proximitat d'aquests als edificis principals i les vies d'accés més transitades pels estudiants i el personal universitari.

Els punts de Valenbisi, el sistema de bicicletes compartides de la ciutat, també estan ben representats en la rodalia dels campus. Aquests punts, marcats amb una icona específica, permeten als usuaris llogar i retornar bicicletes fàcilment, Així es promou l'ús de la bicicleta per a viatges curts i es contribueix a una mobilitat més sostenible i saludable. La disponibilitat d'aquests punts de Valenbisi prop dels campus facilita la integració d'aquest servei amb el sistema de transport públic i d'altres formes de mobilitat urbana.

Al Campus de Blasco Ibáñez, per exemple, s'observa una alta concentració d'aparcabicis al llarg de laavinguda de Vicente Blasco Ibáñez i als voltants dels edificis principals. Aquesta distribució assegura que els usuaris puden trobar un lloc segur i convenient per a deixar les bicicletes prop de les seues destinacions.

De manera similar, al Campus dels Tarongers, els aparcabicis estan situats al llarg de les principals vies d'accés i prop dels edificis acadèmics i administratius. Aquesta infraestructura facilita l'ús diari de la bicicleta, de manera que és una opció viable i atractiva per als desplaçaments dins i fora del campus.



Figura 193. Plànol d'estacions de Valenbisi i aparcabicis públics a l'entorn del Campus dels Tarongers.
Font: elaboració pròpia.

El Campus de Burjassot-Paterna compta amb una infraestructura significativa d'aparcaments per a bicicletes, dissenyada per a promoure'n l'ús com a mitjà de transport diari entre estudiants, personal i visitants. Aquests aparcabicis estan estratègicament situats prop dels edificis acadèmics i administratius, així com al llarg de les principals vies d'accés al campus, i proporcionen seguretat i conveniència als usuaris.

La infraestructura actual d'aparcabicis és adequada, tot i que hi ha possibilitats de millora, especialment en termes de manteniment i expansió. Algunes instal·lacions requereixen reparacions i actualitzacions per a assegurar que els usuaris puguin estacionar les seues bicicletes de manera segura i eficient. A més a més, la demanda creixent d'espais per a bicicletes indica la necessitat d'ampliar la capacitat d'aquests aparcaments per a evitar la saturació en hores punta.

El servei de lloguer de bicicletes Burjabike, que anteriorment era una opció popular al campus, ha experimentat interrupcions en la seua operació. La reactivació d'aquest servei és crucial per a fomentar la mobilitat sostenible. Un sistema de lloguer de bicicletes actiu i ben gestionat no sols

ofereix una opció de transport convenient i ecològica per als desplaçaments diaris, sinó que també facilita la connexió intermodal amb altres mitjans de transport públic.

Un dels principals desafiaments és la falta de parades de Valenbisi al Campus de Burjassot, ja que aquest es troba en un altre municipi. Això impossibilita l'ús del sistema de bicicletes compartides de València per arribar al campus i limita les opcions de mobilitat sostenible per als usuaris. La integració de Valenbisi a Burjassot seria un pas important per a millorar la connectivitat ciclista.

Patinets elèctrics de lloguer

Els patinets elèctrics són una opció estesa en València, impulsada per diverses empreses que operen a la ciutat com **Llime**, **Bird** i **Voi**, entre altres. Aquests patinets estan disponibles en punts estratègics de la ciutat i es poden llogar fàcilment a través d'aplicacions mòbils. Els usuaris localitzen un patinet pròxim, el desbloquegen amb el seu mòbil i en acabat paguen pel temps d'ús. Aquest sistema ha revolucionat la mobilitat en distàncies curtes i facilita l'accés a zones per als vianants o congestionades, on els cotxes no tenen cabuda.

Quant a la normativa, l'Ajuntament de València en regula l'ús per a garantir la seguretat de vianants i conductors. Els patinets han de circular per carrils bici o per carrers amb límit de velocitat reduït a 30 km/h, i usar-los a les voreres està estrictament prohibit. A més a més, la velocitat màxima permesa és de 25 km/h. Encara que el casc no és obligatori per llei en tots els casos, és molt recomanable usar-lo per a augmentar la seguretat. València també ha implementat zones específiques d'estacionament per a aquests vehicles i deixar els patinets en llocs no autoritzats pot comportar multes.

Motos elèctriques de lloguer

A més dels patinets, les motos elèctriques de lloguer han guanyat popularitat com una alternativa més ràpida i còmoda per a cobrir distàncies més grans dins de la ciutat. Empreses com **Acciona**, **Yego** i **Cooltra** ofereixen motos elèctriques que poden ser llogades a través d'aplicacions mòbils, de manera similar als patinets. Aquest servei és ideal per als qui necessiten recórrer distàncies més llargues o prefereixen un transport més potent i àgil.

A diferència dels patinets, el lloguer de motos elèctriques requereix que els usuaris posseïsquen un permís de conduir vàlid, ja siga de cotxe o de moto. A més a més, l'ús del casc és obligatori i les empreses solen proporcionar cascots en el bagul de cada moto. Quant a l'estacionament, les motos elèctriques han de ser aparcades en zones habilitades per a motos i no es permet fer-ho en voreres ni en zones que obstruïsquen el paso per als vianants.

5.2.3 Intermodalitat

Les bicicletes juguen un paper crucial en complementar altres mitjans de transport i facilitar l'accés a estacions i parades. Les bicicletes, especialment quan s'integren en un sistema intermodal, ofereixen una solució efectiva per a l'"últim quilòmetre" del viatge; és a dir, el tram final del

recorregut des de l'estació fins a la destinació final. Aquesta capacitat de les bicicletes per a funcionar com una baula flexible i eficient dins d'un sistema de transport intermodal subratlla la seua importància en la promoció d'una mobilitat urbana més sostenible i saludable.

Segons la política de RENFE, es permet transportar bicicletes en trens de mitjana distància i rodalia, sempre que l'ocupació del tren no siga molt elevada i no cause molèsties a altres viatgers. El màxim de bicicletes per plataforma d'accés depèn de la disponibilitat d'espai a cada moment, ja que no hi ha un espai reservat per al seu transport.

D'altra banda, FGV permet transportar bicicletes als trens de Metrovalencia en els trams de superfície únicament en dies laborables, llevat que les bicicletes estiguen plegades. Les unitats de tren de Metrovalencia no compten amb espais reservats per a bicicletes, ni en vagons independents ni en àrees delimitades dins dels vagons. No obstant això, els dissabtes, diumenges i festius es permet pujar bicicletes en qualsevol dels trens de Metrovalencia. La normativa també insta els usuaris a viatjar de manera responsable i a procurar no destorbar la resta de passatgers.

El govern valencià permet l'accés de bicicletes i patinets a les línies interurbanes d'autobús, sempre que estiguen plegats i no superen una longitud d'un metre i una altura de dos metres, segons la catalogació de vehicles de mobilitat personal (VMP) de la DGT.

Quant als autobusos de l'EMT de València (Empresa Municipal de Transports), la seua política respecte a bicicletes i vehicles relacionats s'arregla en l'apartat de "prohibicions" (article 16) del seu reglament oficial. Aquest indica que "el passatge no pot portar embalums, elements i equipatges de qualsevol tipus o naturalesa que per la grandària o característiques siguen susceptibles de destorbar o impedir el lliure desplaçament d'altres persones usuàries dins del vehicle". No obstant això, s'exclouen d'aquesta consideració els carros de la compra, maletes de mà, bicicletes plegades, vehicles de mobilitat personal plegats i carros o cadires de bebè. Per tant, es permet l'accés amb aquests vehicles sempre que puguin plegar-se. A més amés, s'hi especifica que el conductor té la "decisió última" sobre qualsevol diferència en l'aplicació d'aquest criteri.

Alsa facilita el transport de material esportiu, incloent-hi bicicletes. Aquest servei es pot sol·licitar en punts de venda Alsa, a través de la web o l'app i té un cost de 20 € per trajecte. S'admet un sol objecte per bitllet, amb un màxim de quatre per vehicle. El material ha d'anar degudament embalat en una caixa o funda i es recomana que la roda davantera de les bicicletes s'embale desmuntada, a causa de problemes d'espai.

5.3 Xarxa de transport públic

5.3.1 De rodalia i trens regionals

La xarxa de rodalia té un paper interessant en la connectivitat entre els diferents campus de la Universitat de València i l'àmbit regional. Aquesta xarxa facilita l'accés als campus, especialment per

als estudiants i el personal que viuen en localitats perifèriques i necessiten un transport eficient i fiable per a arribar a la Universitat.

La xarxa de rodalia de València és operada per Renfe i consta de diverses línies que cobreixen una àmplia àrea metropolitana, amb connexions directes i ràpides a punts estratègics de la ciutat, incloent-hi els campus universitaris. Les línies més rellevants per a la comunitat universitària són les que passen prop dels campus de Blasco Ibáñez i Tarongers, que asseguren una bona accessibilitat per als usuaris que depenen del transport públic per als seus desplaçaments diaris.

El servei de rodalia Renfe de València disposa de cinc línies, comprèn 323 km de vies fèrries i 72 estacions. Les cinc línies tenen l'origen a València-Estació del Nord.

Línia	Terminals	Estacions	Longitud	Vies	Electrificat	Xarxa d'Adif
C-1	<u>València Nord - Gandia/Platja i Grau de Gandia</u>	13	62 km	1-2	Sí	Línies 300 i 344 V. Nord - Silla - Gandia
C-2	<u>València Nord - Xàtiva - l'Alcúdia de Crespins - Moixent</u>	16	80 km	2	Sí	Línia 300 V. Nord - Madrid Chamartín
C-3	<u>València Nord - Bunyol - Utiel</u>	17	84 km	1	No	Línia 310 Aranjuez - València-Nord
C-5	<u>València Nord / Sagunt - Caudiel</u>	13	72 km	1-2	Només al tram València-Sagunt	Línies 600 i 610 V. Nord - Sagunt - Terol - Saragossa
C-6	<u>València Nord - Castelló de la Plana</u>	24	77 km	2	Sí	<u>Línia 600</u> V. Nord - Sant Vicenç de Calders

Taula 20. Línies de rodalia de València. Font: Renfe.

La xarxa de rodalia a València mostra una infraestructura variada, amb diferències notables en electrificació i nombre de vies entre les línies. Les línies electrificades i amb doble via, com les que connecten València Nord amb Gandia i Castelló de la Plana, demostren alta eficiència i capacitat. En

contrast, les línies amb una sola via i sense electrificació, com la que connecta València Nord amb Bunyol i Utiel, presenten desafiaments en termes de freqüència i velocitat. Millorar aquestes línies menys desenvolupades, especialment mitjançant l'electrificació i l'addició de vies, podria augmentar significativament l'eficiència i la capacitat de la xarxa en conjunt i beneficiar la població i l'economia de la regió.

Els horaris i freqüències de pas d'aquestes línies se sintetitzen en aquesta taula.

LÍNIA	ESTACIÓ	HORARI/FREQÜÈNCIA
C-1	NORD	Des de les 6.05 h cada 15-30 minuts
C-2	NORD	Des de les 5.33 h cada 15-30 minuts
C-3	SANT ISIDRE	Des de les 6.00 h cada 20 minuts hora punta i cada 40-60 minuts la resta
C-5	NORD CABANYAL	Des de les 6.15 h cada 15-20 minuts
C-6	NORD CABANYAL	Des de les 5.55 h cada 20-30 minuts

Taula 21. Freqüència de les línies de rodalia de València. Font: Renfe.

Es pot concloure que les freqüències de pas i horaris són adequats a l'horari lectiu dels campus.

Quant a la distribució territorial de les estacions i la xarxa ferroviària a València, les principals estacions de rodalia són l'Estació del Nord, l'Estació de Sant Isidre, l'Estació València-Cabanyal i l'Estació FSL València – Font de Sant Lluís. Aquestes estacions estan situades principalment a la part sud de la ciutat. L'única estació situada a l'altre marge de l'antic llit del riu Túria és l'Estació de València-Cabanyal, que serveix a les línies C-5 i C-6. L'estació més important de València és València-Nord, inaugurada l'any 1917, que actualment opera totes les línies de rodalia després del tancament de la línia C-4 el 2020.



Figura 194. Plànol d'estacions i xarxa ferroviària a València. Font: Elaboració pròpia a partir de Renfe.

La major part de la xarxa ferroviària es concentra a la zona sud de València, de manera que el campus de Burjassot-Paterna queda relativament allunyat d'aquestes connexions. Tot i així, els campus dels Tarongers i de Blasco Ibáñez sí que compten amb una millor accessibilitat gràcies a la seua proximitat a les principals estacions de la xarxa ferroviària.

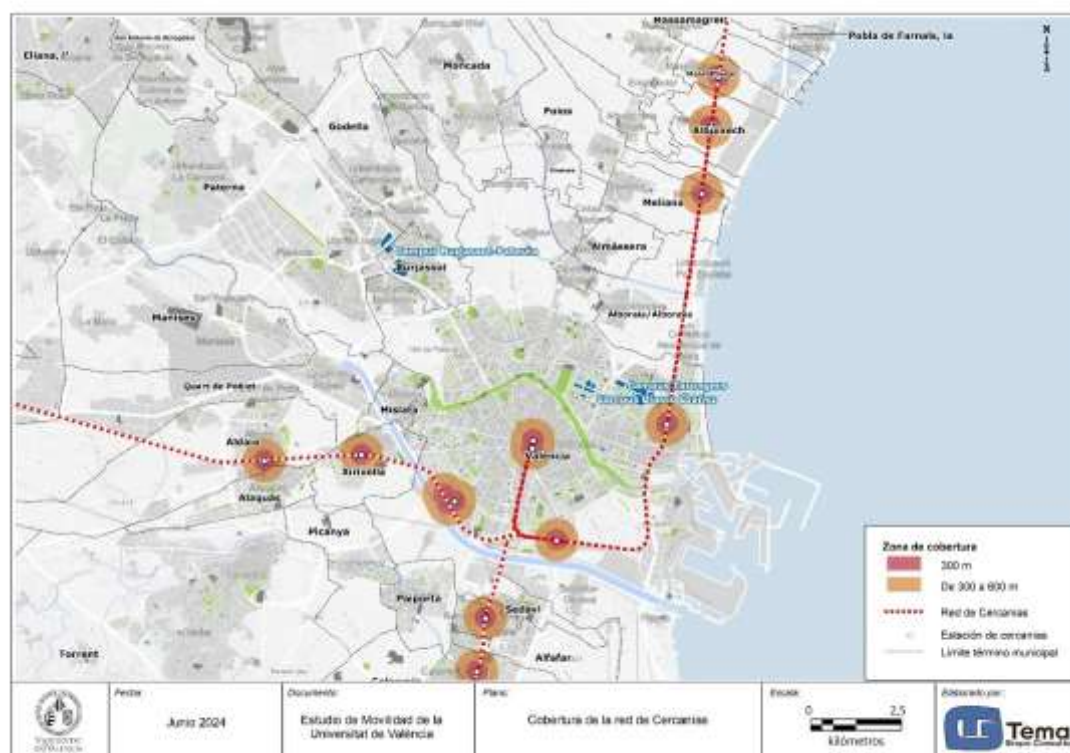


Figura 195. Plànol de cobertura de la xarxa de rodalia a València. Font: Elaboració pròpia.

Des de l'Estació de València-Cabanyal es tarda aproximadament 20 minuts a peu fins al campus dels Tarongers, mentre que, des de València Nord, el temps d'anar a peu fins al campus de Blasco Ibáñez és d'uns 30 minuts. Aquesta proximitat a les estacions principals facilita l'accés dels estudiants i personal universitari, encara que mostra la necessitat d'una major extensió de la xarxa ferroviària cap a altres zones clau, com el campus de Burjassot-Paterna, per a millorar la connectivitat i la distribució territorial dels serveis de rodalia.

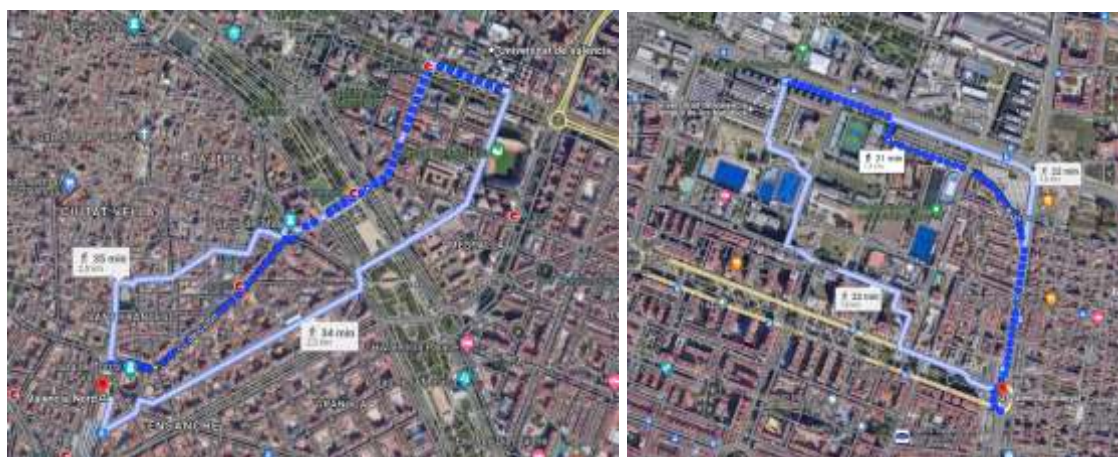


Figura 196. Recorregut a peu des de València-Cabanyal fins al campus dels Tarongers.

La línia ferroviària 47 de mitjana distància de Renfe connecta València amb Ontinyent, passant per Agullent, Albaida, Bufali, Montaverner, la Pobla del Duc, Benigànim, el Genovés i Xàtiva. A més, en direcció a Alcoi, aquesta línia també connecta amb Agres i Cocentaina.



Figura 197. Xarxa de rodalia de Renfe per zones tarifàries. Font: Renfe.

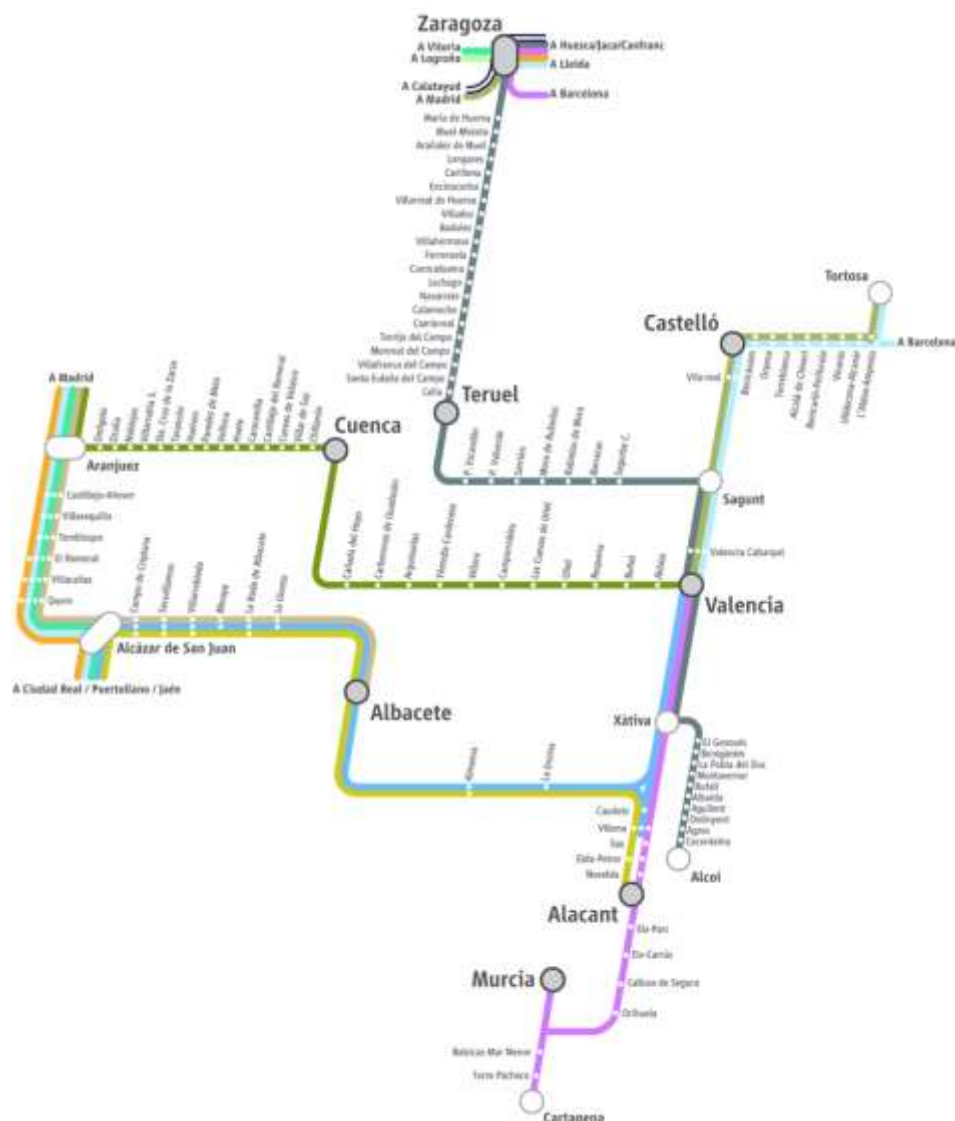


Figura 198. Xarxa de ferrocarril de Renfe. Font: Renfe.

El trajecte entre València i Ontinyent es pot realitzar directament amb aquest tren regional o prenent el tren de rodalia fins a Xàtiva i fent un transbord al tren regional en aquesta estació.

1. Mitjançant tren directe (regional); el trajecte dura des d'1 hora i 36 minuts –el viatge més ràpid– a 2 hores i 17 minuts –el més lent–, i només n'ixen 4 cada dia en els horaris següents:

- D'Ontinyent a València Estació Nord: 6:27, 9:19, 15:33 i 19:12
- De València Estació Nord a Ontinyent: 6:27, 12:00, 15:47 i 20:15

2. Mitjançant Renfe Rodalia + Regional: de l'Estació del Nord de València a Xàtiva (línia C-2), es fa transbord i s'agafa un altre tren fins a Ontinyent.

- De València a Xàtiva la freqüència de pas és de 30 minuts.

- De Xàtiva a València, cada 10 – 20 minuts.

De Xàtiva a Ontinyent, el trajecte dura des de 47 minuts –el viatge més ràpid– a 55 minuts –el més lent–, i només n'ixen 4 cada dia en els horaris següents:

- D'Ontinyent a Xàtiva: 6:27, 9:19, 15:33 i 19:12
- De Xàtiva a Ontinyent: 7:12, 13:30, 17:10 i 21:11

El trajecte Xàtiva-Ontinyent té una duració de 47-55 minuts i el trajecte Xàtiva-València, 56-67 minuts; per tant, la duració total és de 107 minuts (més el temps d'espera del transbord).

Per tant, la millor opció és la directa mitjançant tren regional. La freqüència és molt baixa i l'horari no cobreix la totalitat de la jornada lectiva. D'altra banda, d'Alcoi a Ontinyent les freqüències i horaris són aquests, amb una duració de 27 minuts:

- D'Ontinyent a Alcoi: 8:03, 14:17, 17:56 i 21:58
- D'Alcoi a Ontinyent: 6:00, 8:52, 15:05 i 18:45

La freqüència és molt baixa i l'horari no cobreix tota la jornada lectiva.

La distància entre l'estació de trens i els edificis de la UV a Ontinyent és aproximadament d'1,5 km. L'empresa de transports encarregada del servei d'autobús urbà a Ontinyent, Navarrés Bus, ofereix també un servei especial que connecta el nucli urbà amb l'estació de Renfe. Aquest servei és operat per una furgoneta de 9 places.

5.3.2 Xarxa de metro de València

Al municipi d'Ontinyent no hi ha una xarxa de metro-tramvia i, per tant, no hi ha servei d'aquest mitjà de transport públic fins als edificis de la UV al campus d'Ontinyent. Però la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) a València, operada per la marca Metrovalencia, ofereix un extens servei a l'àrea metropolitana de la ciutat amb 6 línies de metro i 3 de tramvia. A continuació, es detallen les línies disponibles.

Línies de metro

- Línia 1 (L1): Bétera – Vilanova de Castelló
- Línia 2 (L2): Lliria – TorrentAVINGUDA
- Línia 3 (L3): Rafelbunyol – Aeroport
- Línia 5 (L5): Marítim Serradora – Aeroport
- Línia 7 (L7): Marítim Serradora – TorrentAVINGUDA
- Línia 9 (L9): Alboraya Peris Aragó – Riba-roja de Túria

Línies de tramvia

- **Línia 4 (T4):** Mas del Rosari – Dr. Lluch
- **Línia 6 (T6):** Tossal del Rei – Marítim Serradora
- **Línia 8 (T8):** Marítim Serradora – Marina Reial Joan Carles I

L'esquema següent mostra la xarxa de línies actual de Metrovalencia i les zones que cobreix.



Figura 199. *Xarxa de metro de València. Font: Metrovalencia.*

Els campus de Blasco Ibáñez i dels Tarongers estan situats al centre del nucli urbà de València, la qual cosa facilita la seua accessibilitat a través de la xarxa de metro i tramvia. El campus de Blasco Ibáñez té accés a les línies 9 (Alboraia Peris Aragó – Riba-roja de Túria) i 3 (Rafelbunyol – Aeroport) de metro, així com les línies 4 (Mas del Rosari – Dr. Lluch) i 6 (Tossal del Rei – Marítim Serradora) de tramvia. D'altra banda, el campus dels Tarongers té accés directe a les línies 4 i 6 de tramvia, i es troba a menys de 20 minuts a peu de les línies 5 (Marítim Serradora – Aeroport) i 7 (Marítim Serradora – TorrentAVINGUDA) de metro.

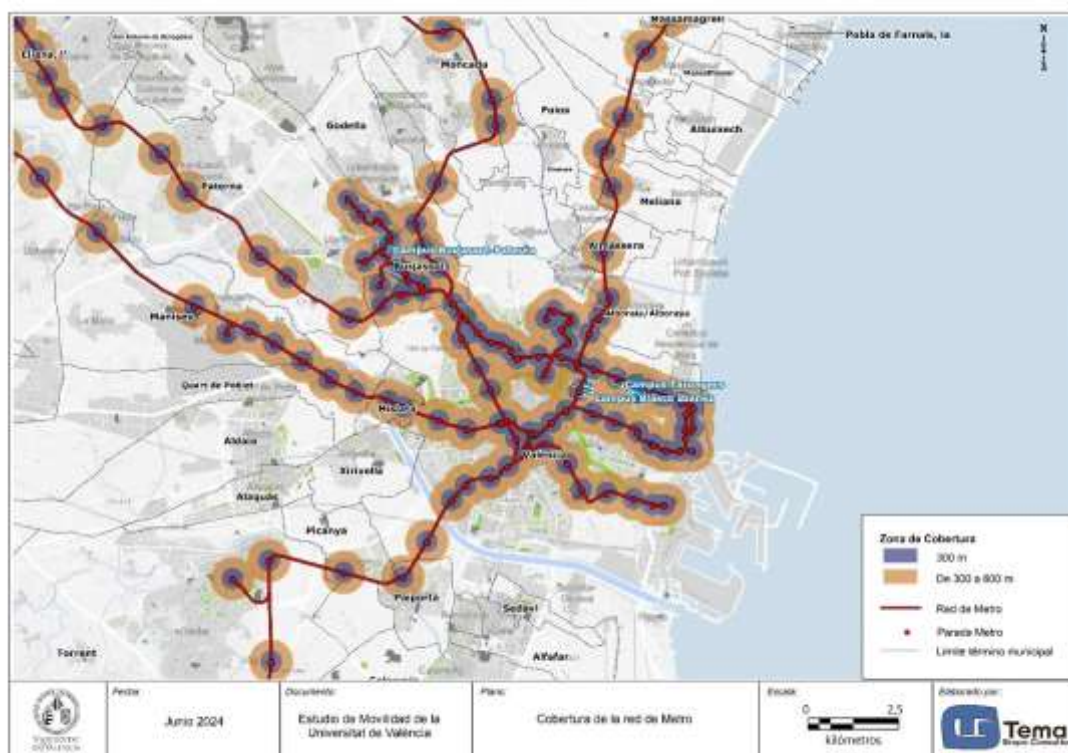


Figura 200. Plànol de cobertura de la xarxa de Metrovalencia. Font: Elaboració pròpia.

La freqüència de pas mitjana en període ordinari de la línia 4 és de 10 minuts i la de la línia 6 és inferior a 10 minuts. Per tant, la freqüència de pas és alta. Totes dues línies cobreixen l'horari lectiu.

Aquesta connectivitat millora la mobilitat per a estudiants i personal, i integra els campus en la xarxa de transport públic de la ciutat. No obstant això, no és 100% eficient, ja que, malgrat oferir diverses opcions de desplaçament, aquestes no sempre faciliten l'accés de manera òptima des de totes les zones de València i els seus voltants.



Figura 201. Parades i línies de Metrovalència als campus de València. Font: Metrovalència.

El campus de Burjassot-Paterna es connecta principalment a la línia 4 de tramvia (Mas del Rosari – Dr. Lluch), que, tot i ser una opció interessant de transport, no és la més ràpida. La seua freqüència, amb un interval mitjà de 15 minuts, no sempre és suficient, ja que durant les hores punta sol anar de gom a gom, cosa que dificulta el desplaçament dels estudiants.

A més, les línies 1 (Bétera – Vilanova de Castelló) i 2 (Llíria – Torrent Avinguda) del metro estan massa allunyades per a ser opcions viables. Això deixa Burjassot sense una cobertura de transport públic eficient, especialment perquè la connexió del tramvia és pràcticament unilateral amb València, sense oferir una bona connexió amb la perifèria. Com a resultat, el campus no està ben connectat per a satisfer les necessitats de l'alta demanda, sobretot en els moments de més afluència.

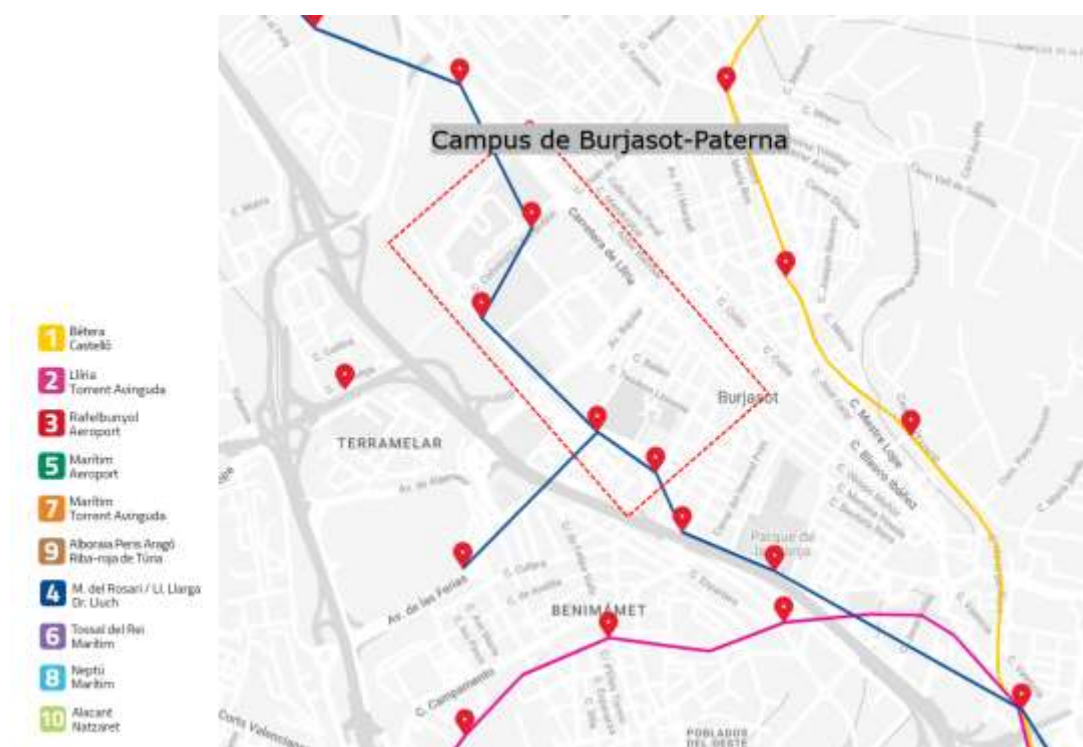


Figura 202. Parades i línies de Metrovalencia a Burjassot-Paterna. Font: Metrovalencia.

5.3.3 Xarxa d'autobusos urbans de València

La xarxa d'autobusos urbans de València, gestionada per l'Empresa Municipal de Transports (EMT), és un pilar essencial del transport públic de la ciutat. Amb més de 60 línies en operació, l'EMT assegura una cobertura extensa que connecta barris, centres educatius, hospitals, àrees comercials i punts turístics clau. Aquest sistema de transport està dissenyat per a oferir una mobilitat eficient i accessible als residents i visitants de València.

L'EMT opera amb horaris que generalment comencen cap a les 5.00 h i continuen fins a les 22.30 h, amb un servei nocturn que s'estén fins a les 2.00 h entre setmana i fins a les 3.30 h els caps de setmana. Aquest ampli rang horari garanteix que els usuaris puguin dependre dels autobusos per als seus desplaçaments diaris i nocturns.

En termes de sostenibilitat, l'EMT ha incorporat a la seua flota autobusos híbrids i elèctrics. Per al final de 2024, s'espera que el 68% dels autobusos de l'EMT siguin elèctrics o híbrids. Aquesta modernització de la flota no solament redueix l'edat mitjana dels vehicles, fent que siguin més de confiança i còmodes, sinó que també posiciona València com una ciutat compromesa amb la mobilitat sostenible.

L'EMT també es destaca per l'accessibilitat. La majoria dels autobusos estan equipats amb rampes automàtiques i espais reservats per a persones amb mobilitat reduïda, que asseguren que tots els usuaris puguin accedir als serveis de transport sense barreres. A més, l'empresa ofereix una targeta

moneder virtual, MovimEMT, que facilita el pagament i permet transbords il·limitats dins d'una hora per només 0,43 euros per viatge. Aquesta targeta està dissenyada per a simplificar l'ús del transport públic i fer que siga més accessible per a tothom.

Figura 203. Xarxa d'EMT de València. Font: Elaboració pròpia a partir d'EMT.

Així mateix, hem realitzat una anàlisi detallada de la distribució de les parades d'autobusos. Gràcies a aquesta anàlisi, podem observar la distribució i l'accessibilitat de les parades d'autobús al nucli urbà de la ciutat i a les àrees circumdants, incloent-hi els campus universitaris.

La xarxa d'EMT està densament distribuïda al nucli urbà de València. La major part del nucli urbà de València està coberta per parades d'autobús a una distància de menys de 150 metres. Això indica una accessibilitat excel·lent i permet als residents i visitants trobar una parada d'autobús en un curt trajecte a peu, la qual cosa és ideal per a fomentar l'ús del transport públic.

Pràcticament tota la ciutat està coberta a una distància d'entre 150 i 300 metres d'una parada d'autobús. Aquesta cobertura assegura que, fins i tot en àrees menys centríques, els usuaris poden accedir fàcilment a la xarxa de transport públic sense necessitat de recórrer llargues distàncies. Encara que menys densa, fins i tot en un rang de 300 a 600 metres, s'observa una bona cobertura de parades d'autobús al nucli urbà. Això assegura que pràcticament qualsevol punt dins de la ciutat està a una distància raonable d'una parada d'autobús, fet que facilita l'accés al transport públic.

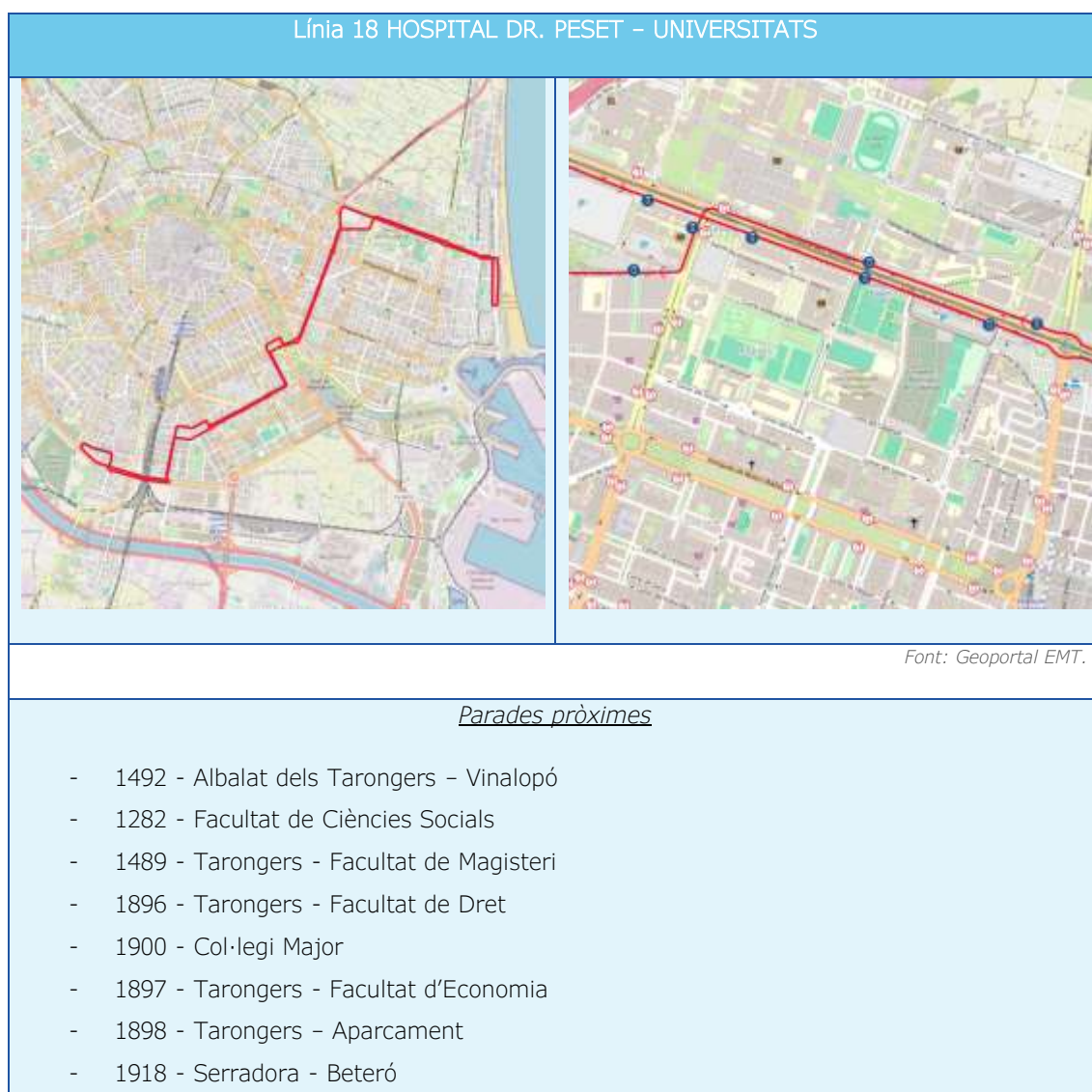
En el cas dels campus universitaris, com el campus de Blasco Ibáñez i el campus dels Tarongers, la cobertura és també notable. Aquests campus estan ben connectats amb la xarxa d'EMT, amb múltiples parades d'autobús properes que faciliten l'accés tant a estudiants com a personal universitari. La proximitat d'aquestes parades millora la mobilitat dins del campus i cap a altres parts de la ciutat. No obstant això, tot i que es troba en un altre municipi, el campus de Burjassot-Paterna està connectat mitjançant rutes específiques. Però aquest campus només disposa d'una ruta específica i una altra que recorre Paterna (15-30 min caminant).

La connexió amb València està ben establerta per a la majoria dels campus i proporciona opcions de transport adequades per als que necessiten viatjar entre la Universitat i la ciutat. No obstant això, els municipis annexos no estan ben connectats entre si, la qual cosa dificulta la mobilitat directa cap als campus des d'altres localitats properes, tret d'algunes excepcions. Això fa que la xarxa de transport siga menys eficient, ja que molts estudiants i personal depenen exclusivament de València com a centre de connexió.



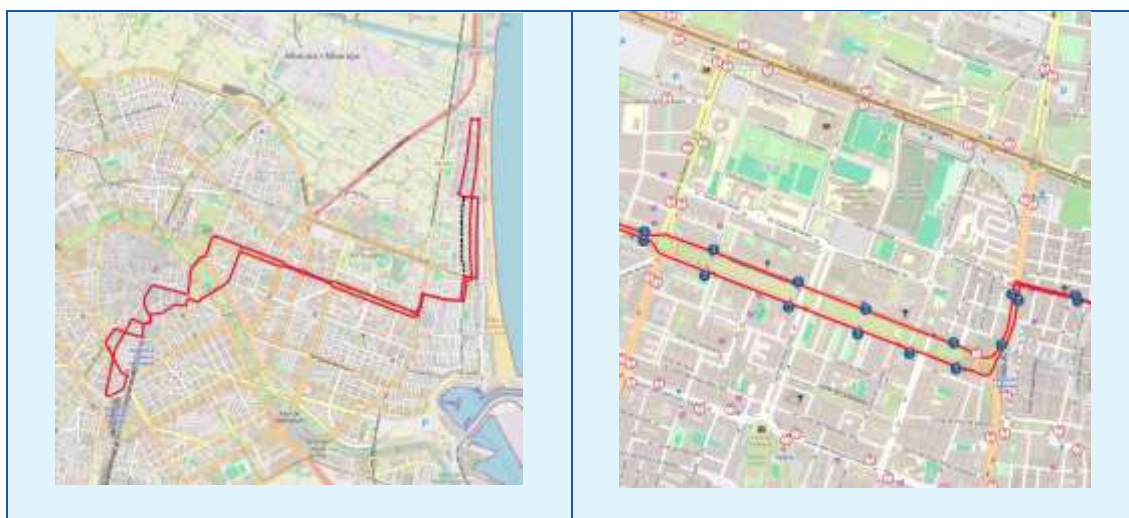
Figura 204. Cobertura de la xarxa d'EMT de València. Font: Elaboració pròpia.

5.3.3.1 Campus dels Tarongers



Taula 22. Línia 18 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 31 LA PATACONA - EST. J. SOROLLA
--



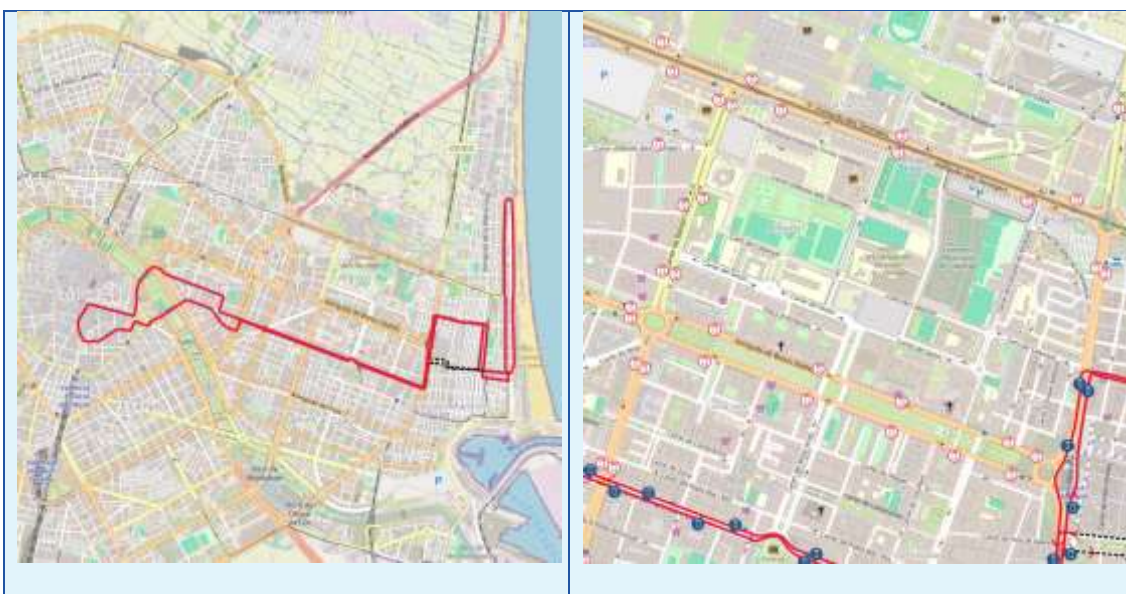
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 126 - Blasco Ibáñez - Honduras
- 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 del Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip Gauna

Taula 23. Línia 31 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 32 PASSEIG MARÍTIM - PL. DE L'AJUNTAMENT



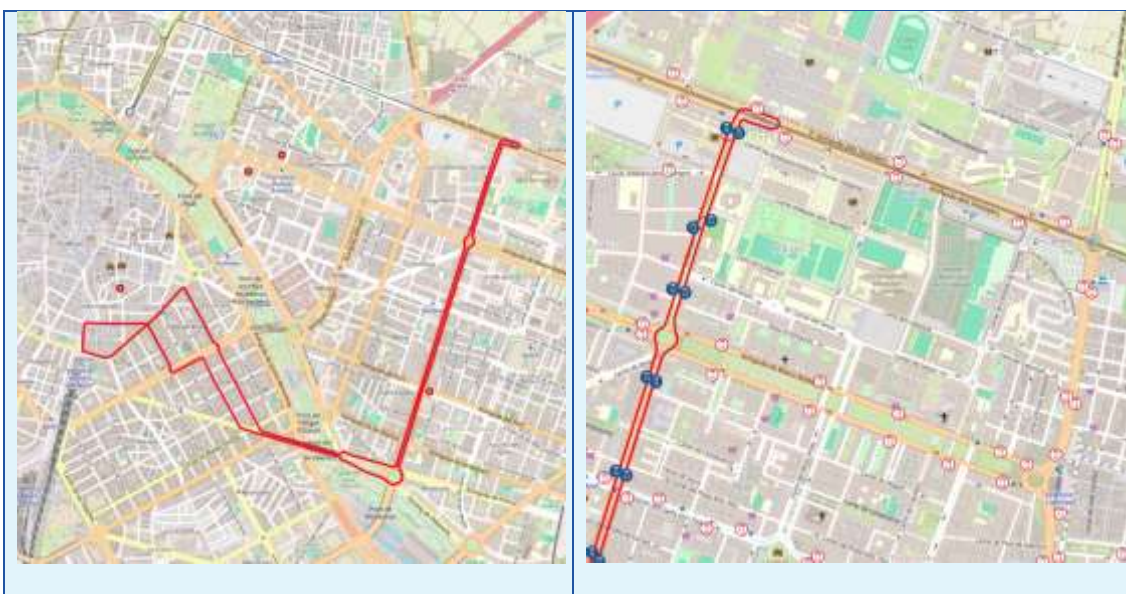
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 1754 - Marí Blas de Lezo - Camí del Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip Gauna
- 1755 - Marí Blas de Lezo (imparell) - Estació del Cabanyal

Taula 24. Línia 32 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 40 UNIVERSITATS - ESTACIÓ DEL NORD



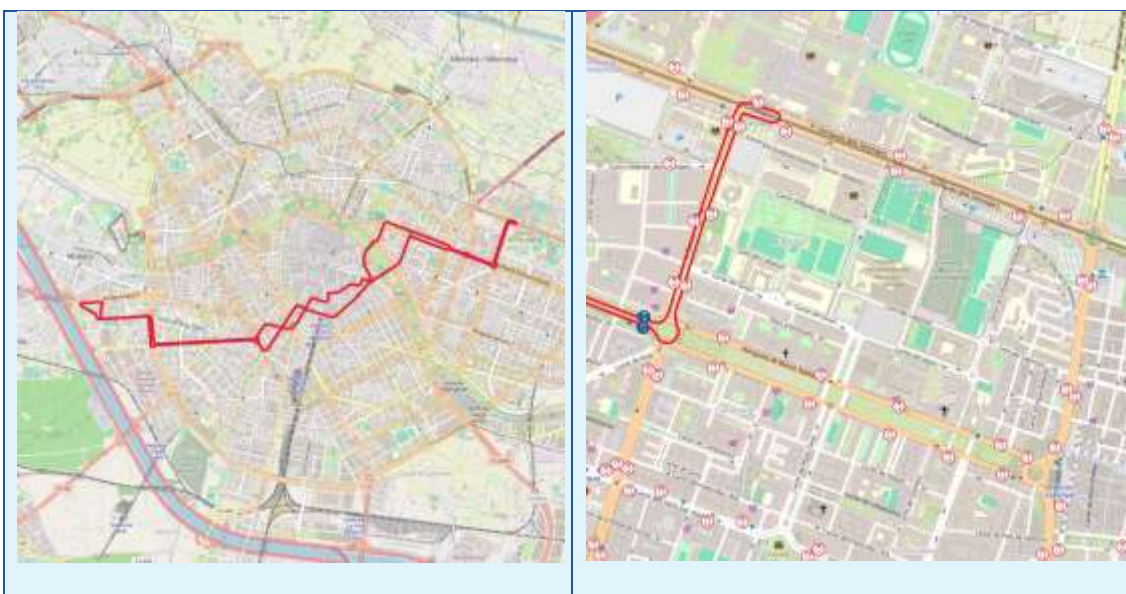
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 1282 - Facultat de Ciències Socials
- 1283 - Campus dels Tarongers
- 1096 - Ramon Llull - Bernat Fenollar
- 1114 - Ramon Llull - García Donato
- 117 - Ramon Llull - Escultor Alfons Gabino
- 112 - Ramon Llull - Leandro de Saralegui

Taula 25. Línia 40 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 71 LA LLUM - UNIVERSITATS



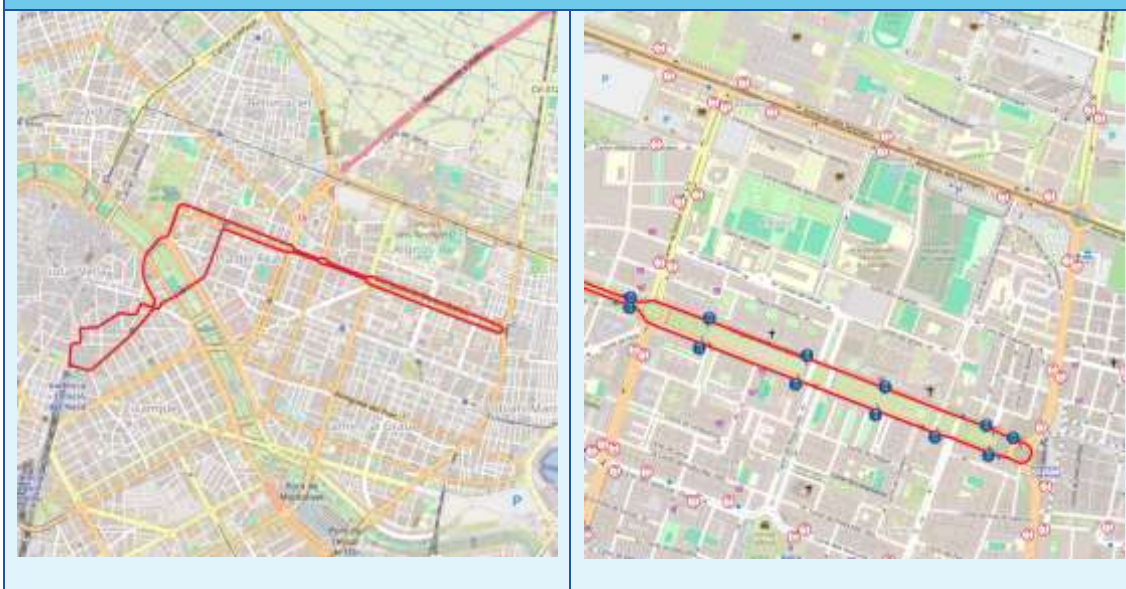
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 113 - Blasco Ibáñez - Ramon Llull
- 116 - Blasco Ibáñez - Dr. Manuel Candela

Taula 26. Línia 71 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 81 ESTACIÓ DEL NORD - BLASCO IBÁÑEZ



Font: Geoportal EMT.

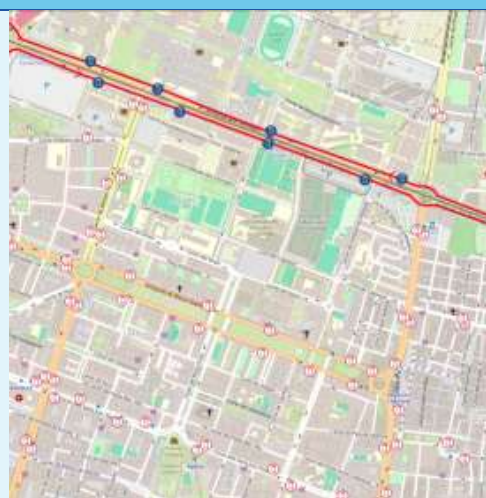
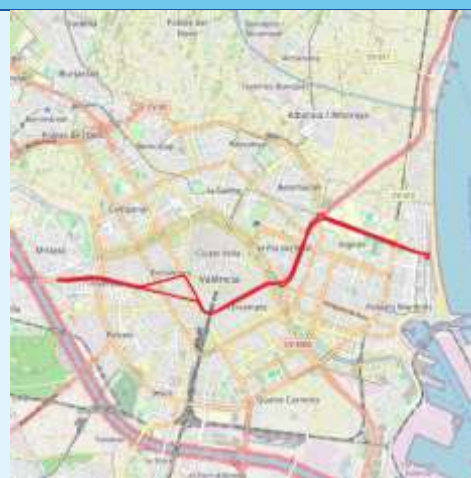
Parades pròximes

- 126 - Blasco Ibáñez - Hondures

- 127 - Blasco Ibáñez - Actriu Encarna Mániz
- 125 - Blasco Ibáñez - Actor Enrique Rambal
- 128 - Blasco Ibáñez - Músic Ginés
- 124 - Blasco Ibáñez - José María Orense
- 129 - Blasco Ibáñez - Enginyer Rafael Janini

Taula 27. Línia 81 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

Línia 93 AV. DEL CID - PG. MARÍTIM



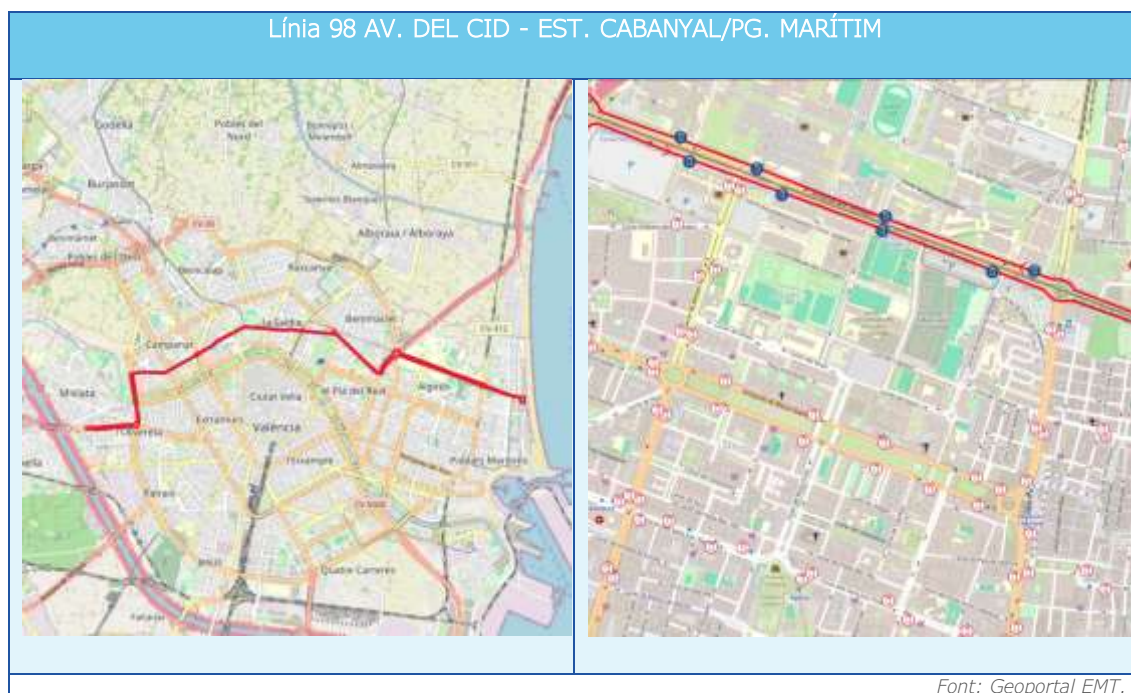
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 1490 - Tarongers - Prop 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

Taula 28. Línia 93 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

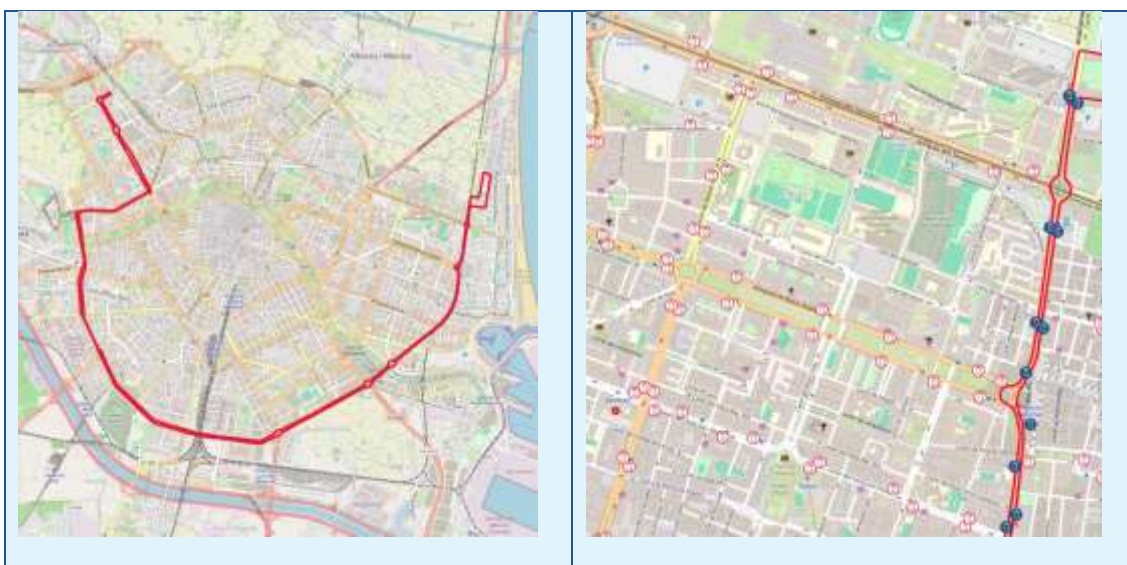


Parades pròximes

- 1490 - Tarongers - Prop 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

Taula 29. Línia 98 d'autobús urbà al campus dels Tarongers

Línia 99 PALAU DE CONGRESSOS - LA MALVA-ROSA



Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 1754 - Marí Blas de Lezo - Camí del Cabanyal
- 1552 - Marí Blas de Lezo - Felip de Gauna
- 1755 - Marí Blas de Lezo (imparell) - Estació del Cabanyal
- 1753 - Lluís Peixó - Tarongers
- 1749 - Lluís Peixó - Comte de Mérito

Taula 30. Línia 99 d'autobús urbà al campus dels Tarongers.

5.3.3.2 Campus de Blasco Ibáñez

Línia C3 CIRCULAR RONDA TRÀNSITS



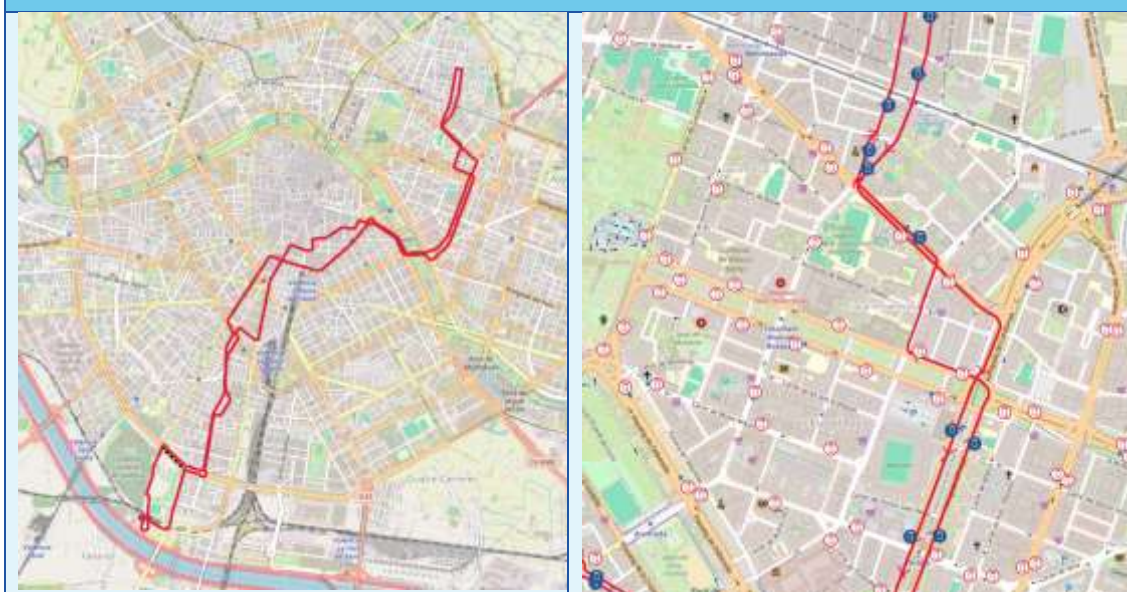
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 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

Taula 31. Línia C3 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 10 BENIMACLET - SANT MARCEL·LÍ



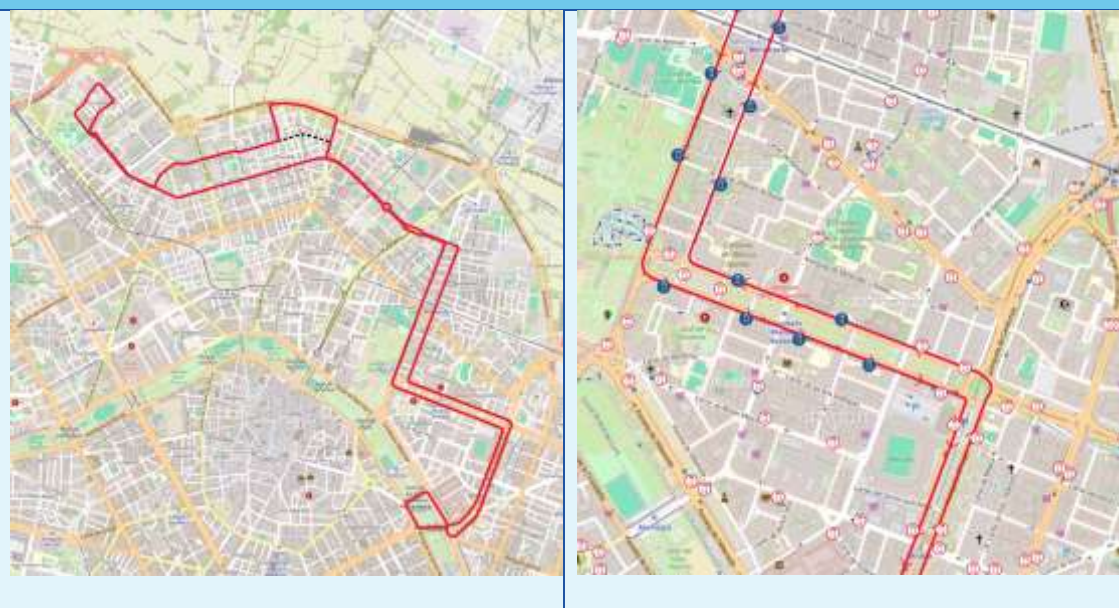
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 157 - Blasco Ibáñez - Gascó Oliag
- 188 - Primat Reig - Campus Universitari
- 192 - Primat Reig - Camí de Vera
- 967 - Ramón Asensio - Guàrdia Civil

Taula 32. Línia 10 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 12 CIUTAT ART. FALLER - PL. AMÈRICA



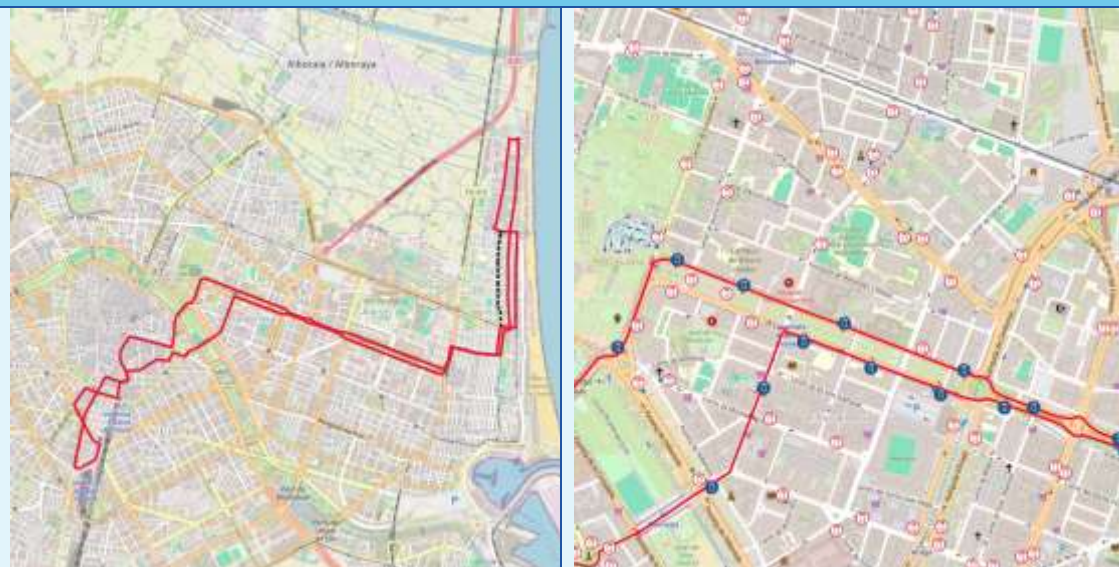
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 160 - Hospital Clínic
- 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària
- 158 - Facultat de Psicologia
- 166 - Facultats
- 167 - Facultat de Filologia

Taula 33. Línia 12 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 31 LA PATACONA - EST. J. SOROLLA



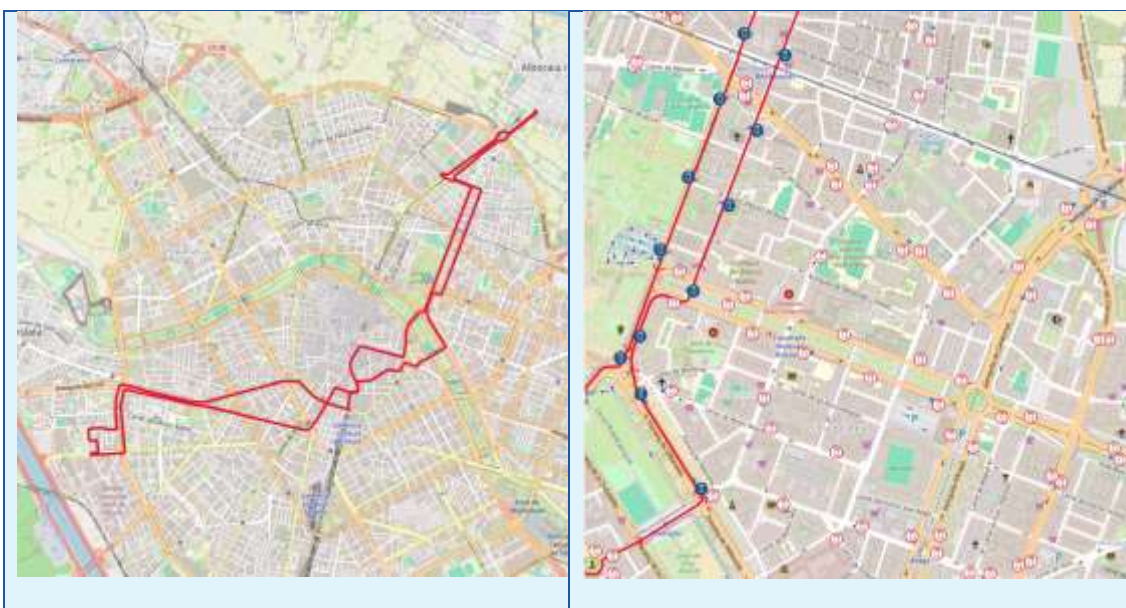
Font: Geoportal EMT

Parades pròximes

- 160 - Hospital Clínic
- 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària
- 158 - Facultat de Psicologia
- 166 - Facultats
- 167 - Facultat de Filologia

Taula 34. Línia 31 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 70 LA FONTSANTA - ALBORAIA



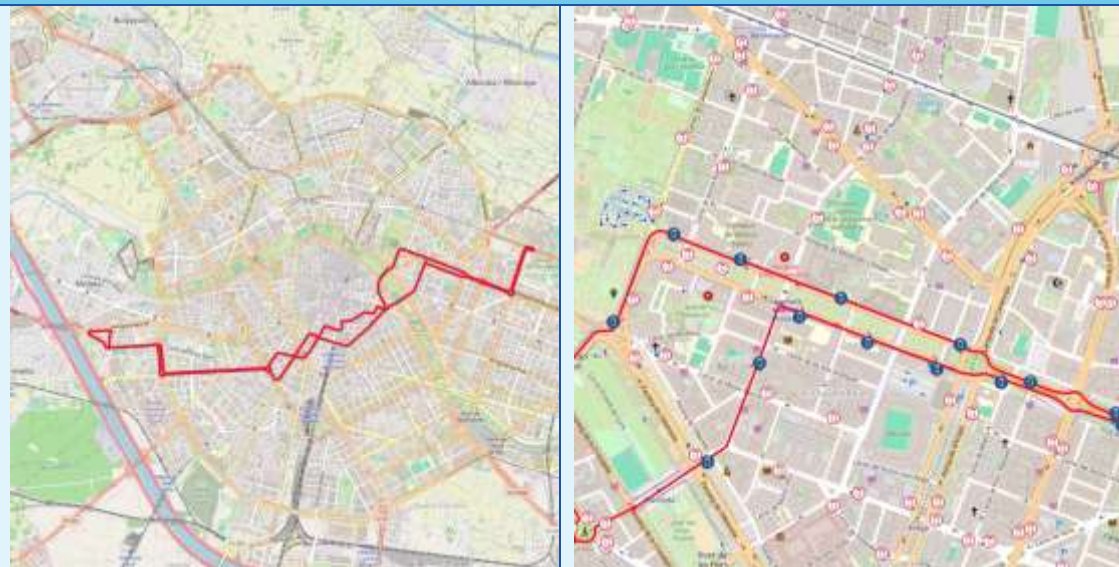
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 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

Taula 35. Línia 70 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 71 LA LLUM - UNIVERSITATS



Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 160 - Hospital Clínic
- 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària
- 158 - Facultat de psicologia
- 166 - Facultats
- 167 - Facultat de Filologia

Taula 36. Línia 71 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 81 ESTACIÓ DEL NORD - BLASCO IBÁÑEZ



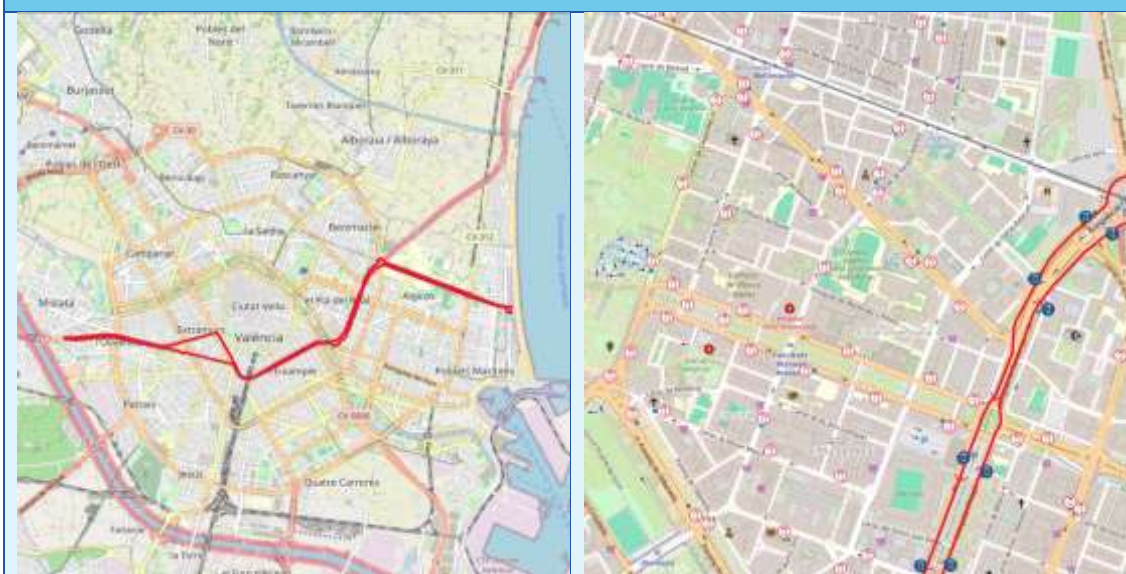
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 160 - Hospital Clínic
- 165 - Blasco Ibáñez (parell) - Ciutat Universitària
- 158 - Facultat de Psicologia
- 166 - Facultats
- 167 - Facultat de Filologia

Taula 37. Línia 81 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez

Línia 93 AV. DEL CID - PG. MARÍTIM



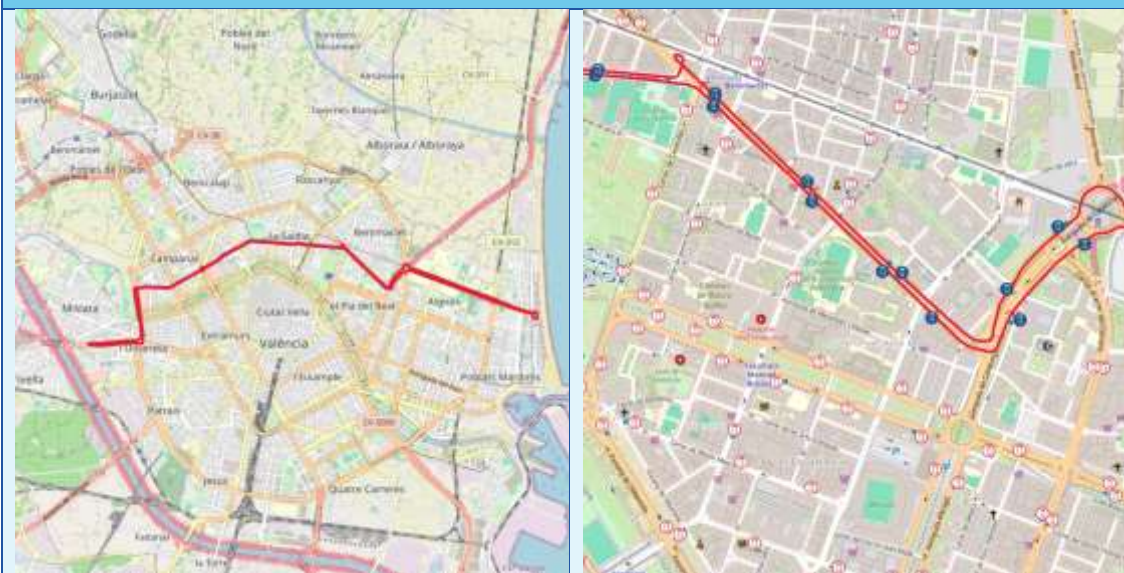
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

- 2213 - Estadi de Mestalla
- 1057 - Estadi de Mestalla
- 1902 - Catalunya - Guàrdia Civil
- 866 - Catalunya - Santa Cruz de la Zarza

Taula 38. Línia 93 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

Línia 98 AV. DEL CID - EST. CABANYAL/PG. MARÍTIM



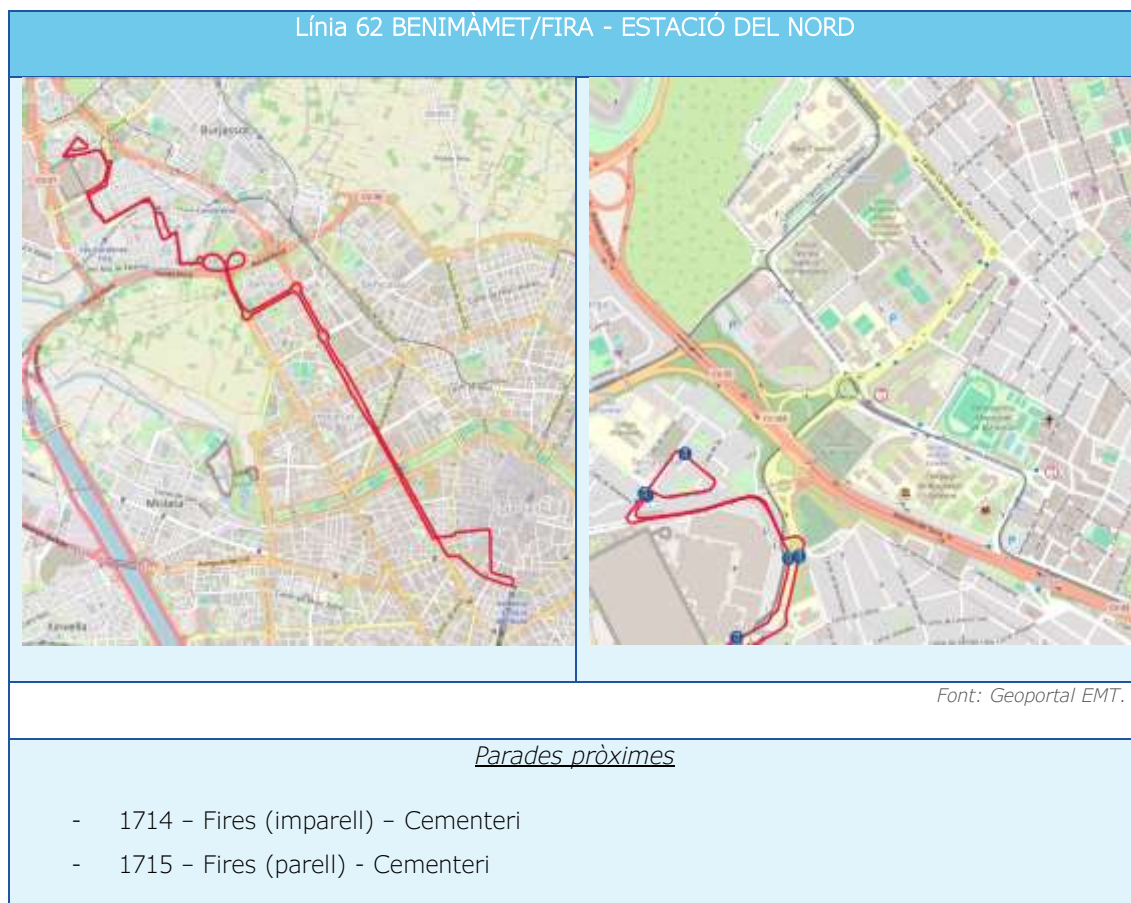
Font: Geoportal EMT.

Parades pròximes

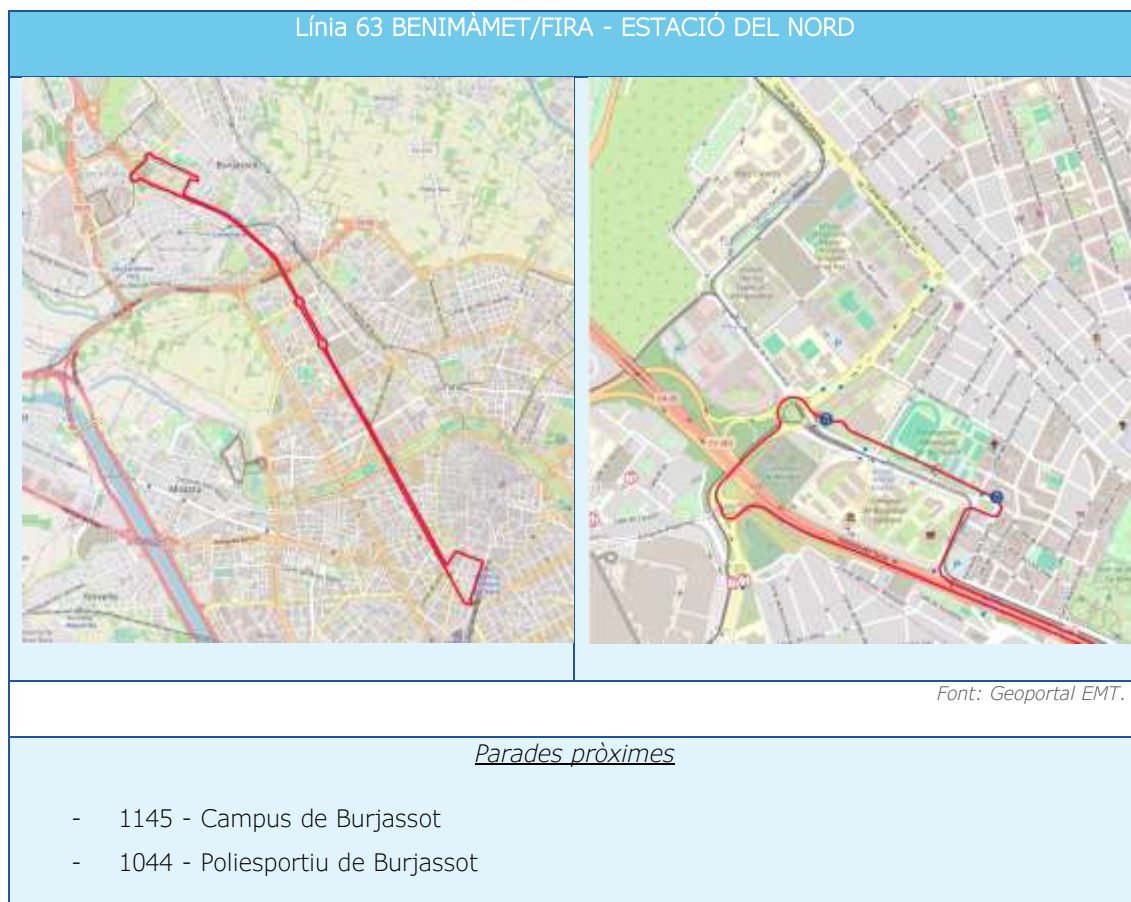
- 1679 - Primat Reig - Cuenca Tramoyeres
- 1694 - Primat Reig - Dr. Gómez Ferrer
- 188 - Primat Reig - Campus Universitari
- 192 - Primat Reig - Camí de Vera
- 1239 - Primat Reig - Xàbia

Taula 39. Línia 98 d'autobús urbà al campus de Blasco Ibáñez.

5.3.3.3 Campus de Burjassot-Paterna



Taula 40. Línia 62 d'autobús urbà al campus de Burjassot-Paterna.



Taula 41. Línia 63 d'autobús urbà al campus de Burjassot-Paterna.

5.3.3.4 Campus d'Ontinyent

A Ontinyent hi ha una línia de transport urbà que recorre el nucli de població de cap a cap i permet distribuir la població per tot l'àmbit.

L'empresa Navarrés Bus opera el transport públic urbà a Ontinyent. La línia 1 opera de dilluns a divendres, de 8.00 h a 14.00 h i de 16.00 h a 20.00 h. Els dissabtes opera de 10.00 h a 13.30 h. Els dissabtes a la vesprada, diumenges i festius no hi ha servei d'autobús urbà.

Els horaris de les eixides són:

Horaris de la línia 1 (c/ Vicente Gironés Mora, 4)

Matí: 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 (excepte dissabtes)

Vesprada: 16.00 h, 16.40 h, 17.00 h, 17.40 h, 18.20 h, 19.00 h, 19.40 h

La tarifa de l'autobús és de 0,95 cèntims d'euro. El servei d'autobús urbà s'opera amb un vehicle de 22 places (més un altre de reserva). El vehicle és un MAN Van Hool.

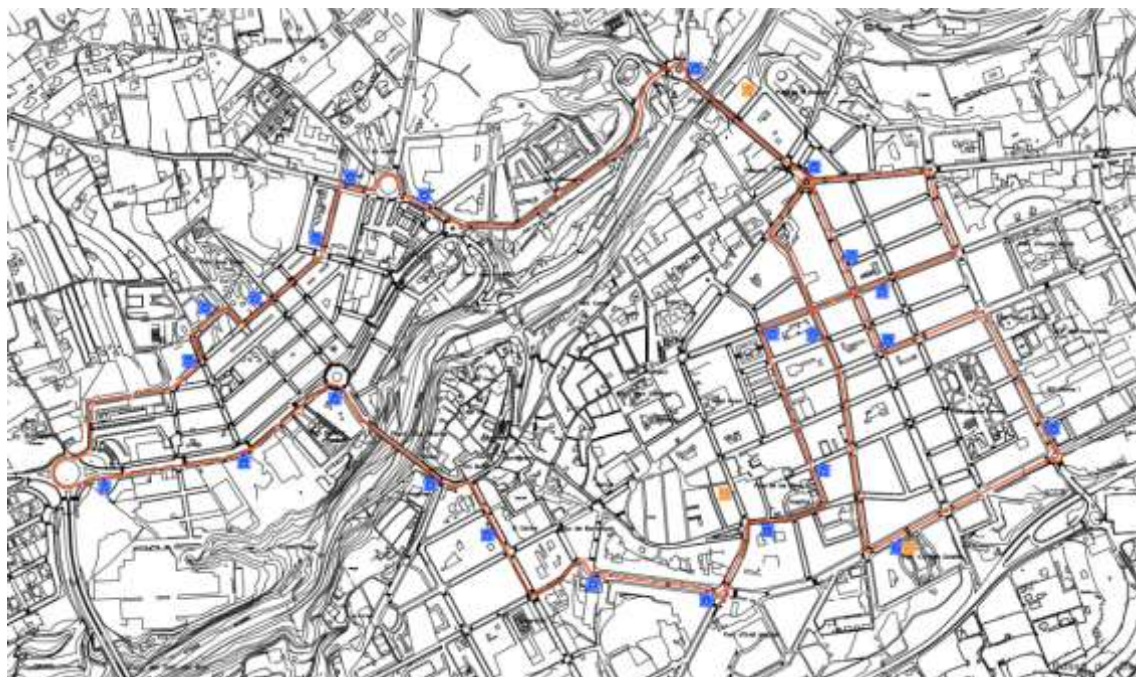


Figura 205. Línia 1 d'autobús urbà a Ontinyent.

5.3.4 Xarxa d'autobusos interurbans

El servei metropolità d'autobusos de València, conegut com a Metrobús, és gestionat per l'Autoritat de Transport Metropolità de València (ATMV). Aquest sistema de transport públic connecta la ciutat de València amb diversos municipis i àrees de l'entorn metropolità i proporciona una xarxa essencial per als habitants de la regió. La xarxa de Metrobús cobreix localitats com Alboraya, Mislata, Torrent, Paterna i moltes altres, i facilita la interconnexió amb altres mitjans de transport, com el metro, el tramvia i la xarxa d'autobusos urbans EMT, així com amb les estacions de tren de rodalia de Renfe.

Metrobús està integrat, junt amb Metrovalencia, l'Empresa Municipal de Transports (EMT) i la rodalia de Renfe, en l'Entitat Pública de Transport Metropolità de València (ETM). Aquesta entitat coordina la integració tarifària i fomenta l'ús del transport públic a l'Àrea de Transport Metropolità de València, que comprèn 60 municipis, incloent-hi tots els de la comarca de l'Horta, a més de part dels municipis del Camp de Túria, cinc localitats de la Ribera i una del Camp de Morvedre.



Figura 206. Zones tarifàries.

Metrobús opera amb horaris regulars i freqüències adequades per a atendre la demanda diària de passatgers, tant en dies laborables com en caps de setmana i festius. Algunes línies ofereixen servei des de bon matí fins a altes hores de la nit, la qual cosa és especialment útil per a aquells que necessiten desplaçar-se fora de les hores punta. Aquest servei regular assegura que els usuaris puguin planificar els desplaçaments amb confiança, sabent que sempre hi haurà una opció disponible.

L'àrea de cobertura de la xarxa de Metrobús es divideix en quatre zones, segons el nou mapa zonal de l'ATMV.

- Zona A: constituïda per les parades situades al terme municipal de València (llevat de la zona de l'Albufera, al sud).
- Zona B: conformada per les parades de les comarques del Camp de Morvedre, el Camp de Túria i la Ribera.
- Zona C: configurada exclusivament per la parada de l'Aeroport València – Manises (Aeroport).

- Zona A-B: àrea de solapament entre les zones A i B, que abasta les comarques de l'Horta (nord, oest i sud) i l'Albufera (sud del municipi de València).

Un total de 56 línies constitueixen la xarxa, operades per un conjunt de set operadors privats que conformen la xarxa de Metrobús: AUVACA SA, AVSA, Autocares Buñol SL, Edetania, Fernanbús, Herca i Urbetur.

Segons les dades de 2022, més de la meitat de les etapes d'aquest any van ser operades per Fernanbús, amb dades de viatges anuals molt superiors a la resta. AUVACA ha superat els dos milions d'etapes, mentre que Edetania s'acosta al milió i mig. AVSA registra més de 800.000 etapes. Autocares Buñol i Herca arriben a les sis xifres, mentre que Urbetur supera les 50.000 etapes i s'acosta a les 70.000.

AUVACA	AVSA	BUÑOL	EDETANIA	FERNANBÚS	HERCA	URBETUR
2.141.545	838.997	320.723	1.490.231	5.633.569	193.564	69.157

Taula 42. Etapes d'empreses operadores. Font: ATMV.

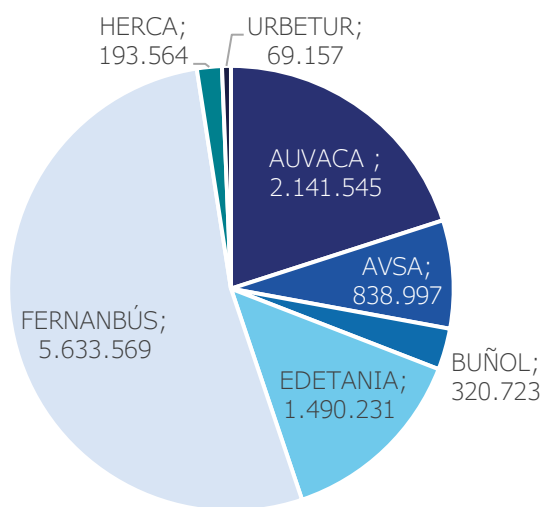


Figura 207. Etapes d'empreses operadores. Font: ATMV.

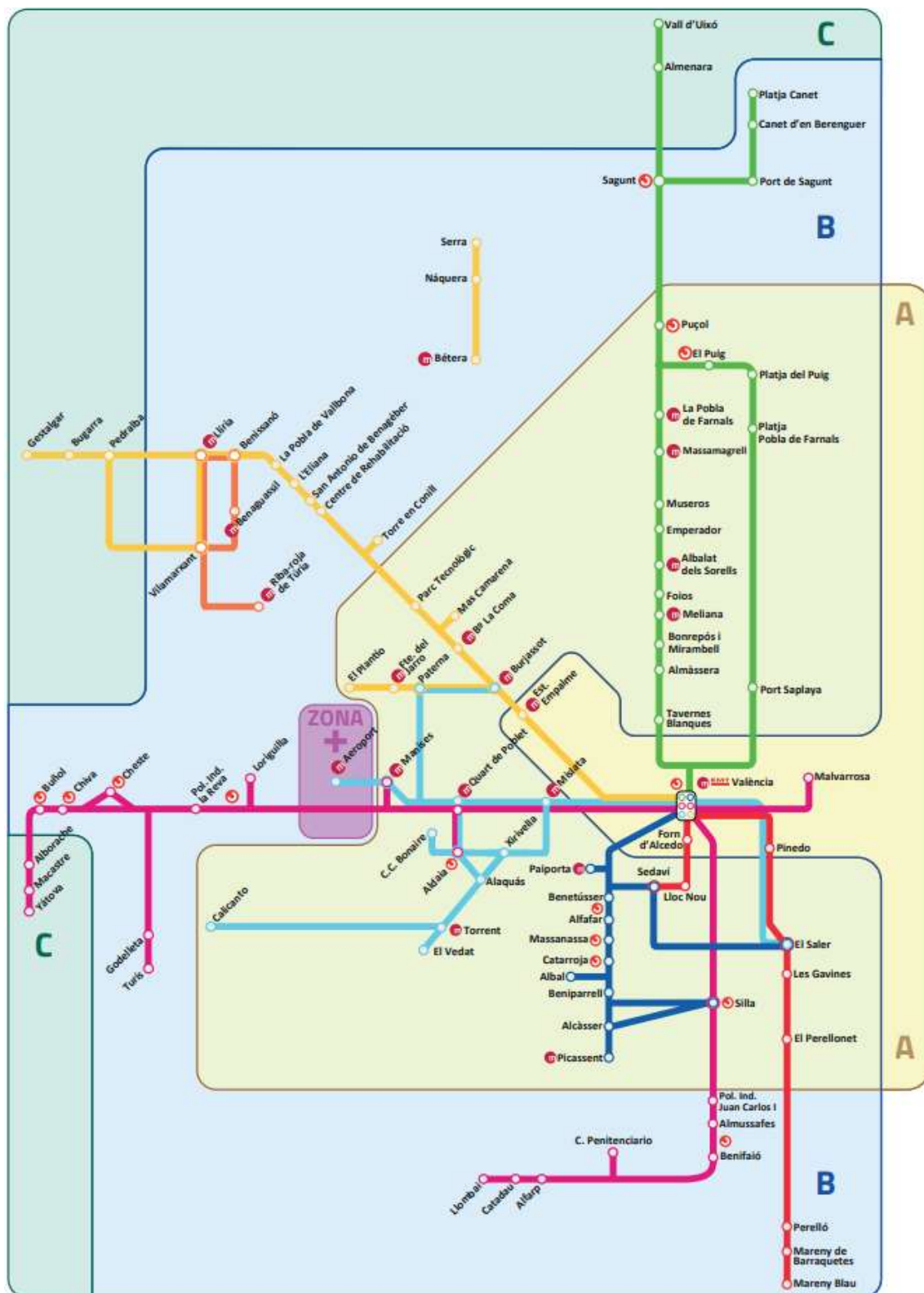


Figura 208. Connexions entre xarxa interurbana d'autobusos i Metrovalencia. Font: ATMV.

A continuació, veurem totes les línies que ofereix Metrobús, la zona on opera i l'empresa que s'encarrega de dur-la a terme.

Línia	Empresa	Zona
L106 Torrent - Alaquàs - Aldaia - CC Bon Aire - Barri del Crist - Aeroport - Manises - Quart de Poblet	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L106A Torrent - Alaquàs - Aldaia - CC Bon Aire - Barri del Crist - Aeroport - Manises - Quart de Poblet	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L106B Torrent - Alaquàs - Aldaia - CC Bon Aire	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L107 Aldaia - Platja del saler	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L150 València - Mislata - Quart de Poblet - Manises - Aeroport	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160 València - Barri de la Llum - Xirivella - Aldaia - Barri del Crist - CC Bonaire	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160A València - Barri de la Llum - Xirivella - Aldaia - Barri del Crist - CC Bonaire	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L160B València - Barri de la Llum - Xirivella - Aldaia - Barri del Crist - CC Bonaire	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161 València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barri del Crist - Quart de Poblet	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161A València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barri del crist - Quart de Poblet	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161B València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barri del crist	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L161C València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Aldaia	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST

Línia	Empresa	Zona
L162 Aldaia - Salt de l'Aigua	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L163 València - Alaquàs	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L164 València - Xirivella	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L165 Quart de Poblet - Manises - Paterna - Burjassot	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170 València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Torrent - El Vedat - Cumbres - Calicanto	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170A València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Torrent - El Vedat - Cumbres - Calicanto	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170B València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Torrent - El Vedat	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L170C València - Barri de la Llum - Xirivella - Alaquàs - Torrent	Fernanbús, SA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA OEST
L130 Empalme (FGV) - Parc Tecnològic	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L130A Empalme (FGV) - Facultats - Parc Tecnològic	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L130B Empalme (FGV) - Burjassot - Parc Tecnològic	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L131 València - Mas Camarena	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L131A València - Facultats - Mas Camarena	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE

Línia	Empresa	Zona
		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 Cultivable	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L140A València - Paterna	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L140B València - Paterna - El Plantío	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L144 València - Parc Tecnològic - L'Andana	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145 València - Lliria	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145A València - CC El Osito - Pobla de Vallbona - Lliria (directe)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L145B València - CC El Osito - Pobla Vallbona - Lliria (recorregut per dins de Sant Antoni de Benaixeve i l'Elia)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L146 València - Sant Antoni de Benaixeve - L'Elia - CC El Osito	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE

Línia	Empresa	Zona
		VALÈNCIA NORD-OEST
L147 València - Parc Empresarial Tàctica	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L148 València - Fuente del Jarro	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L230 Bétera - Nàquera - Serra	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245 València - Lliria - Xestalgar	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245A València - Xestalgar (per Vilamarxant)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L245B València - Xestalgar (per Rambla)	Edetania Bus	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD-OEST
L103 Alcàsser - Silla	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
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 València - Alcàsser - Picassent (per Nou Hospital La Fe)	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD

Línia	Empresa	Zona
L181A València - Alcàsser - Picassent (no passa per Nou Hospital La Fe)	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L182 València - Beniparrell - Silla	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L184 Silla - Nou Hospital La Fe	AUVACA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SUD
L183 València - Sedaví - CC Alfafar - IKEA	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – SEDEVÍ – ALFAFAR
L191 València - El Perelló - El Mareny Blau	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – SEDEVÍ – ALFAFAR
L185 València - Benifaió	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L186 València - Centre Penitenciari	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L186A València - Centre Penitenciari	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L186B València - Centre Penitenciari	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
(passant per la Universitat de València)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L260 València – Torís	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L260A València - Godelleta - Torís (directe)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L260B València - Godelleta - Torís (per Quart de Poblet i Mislata)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L265 València - Iàtova	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L265A València - Iàtova (directe)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L265B València - Iàtova (per Xest)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L265C València - Iàtova (per Xest i Urbanitzacions)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L266 València - Xest	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA

Línia	Empresa	Zona
L266A València - Xest (directe)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L266B València - Xest (per Urbanitzacions)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L267 La Foia de Bunyol - Hospital de Manises	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L267A La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per Bunyol - Ventas de Buñol - Xiva - Xest - Loriguilla - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L267B La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per làtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godellela - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L267C La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per Ventas de Buñol - Bunyol - làtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godellela - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L268 La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L268A La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa (per Bunyol - Ventas - Xiva - Xest - Platja de la Malva-rosa)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L268B La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa (per làtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godellela - Platja de la Malva-rosa)	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L269A València - Base Aèria - L'Oliveral i La Reva	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L269B València - L'Oliveral i La Reva	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L280 València - Llombai	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – VALÈNCIA
L281 València - Parcs Empresarials de Joan Carles I	Autocares Herca, SL	LA FOIA DE BUNYOL – 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

Línia	Empresa	Zona
L111C València - Sagunt - Port de Sagunt (per antiga N-340)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L112 València - Port Saplatja - 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 a Port Saplatja)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L113 València - Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L113A València - Sagunt (fins a Col·legi Cronista Chabret)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L113B València - Sagunt (fins a 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 a l'av. Arquitecte Alfredo Simón)	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L114B València - Sagunt - Port de Sagunt (fins a l'av. Mediterrani)	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 de Canet	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD

Línia	Empresa	Zona
L116C València - Sagunt - Port de Sagunt - Canet d'en Berenguer - Platja de Canet	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L310 Les Valls - Canet d'en Berenguer - Platja de Canet - Port de Sagunt - Sagunt	AVSA	ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA NORD
L183 València - Sedaví - CC Alfafar - IKEA	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – EL MARENY BLAU
L191 València - El Perelló - El Marenny Blau	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – EL MARENY BLAU
L105A Vilamarxant – Riba-roja de Túria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L105B Vilamarxant – Lliria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L105C Vilamarxant – Benaguasil – Benissanó – Lliria	Urbetur	VILAMARXANT, RIBA-ROJA DE TÚRIA I LLÍRIA
L185 València - Benifaió	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
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 València)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260 València – Torís	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260A València - Godella - Torís (directe)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L260B València - Godella - Torís (per Quart de Poblet i Mislata)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265 València - Iàtova	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ
L265A València - Iàtova (directe)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAIÓ

Línia	Empresa	Zona
L265B València - Iàtova (per Xest)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L265C València - Iàtova (per Xest i Urbanitzacions)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L266 València - Xest	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L266A València - Xest (directe)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L266B València - Xest (per Urbanitzacions)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L267 La Foia de Bunyol - Hospital de Manises	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L267A La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per Bunyol - Ventas de Buñol - Xiva - Xest - Loriguilla - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L267B La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per Iàtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godella - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L267C La Foia de Bunyol - Hospital de Manises (per Ventas de Buñol - Bunyol - Iàtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godella - Manises - Aldaia)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L268 La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L268A La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa (per Bunyol - Ventas - Xiva - Xest - Platja de la Malva-rosa)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L268B La Foia de Bunyol - Platja de la Malva-rosa (per Iàtova - Macastre - Alboraig - Torís - Godella - Platja de la Malva-rosa)	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L269A València - Base Aèria - L'Oliveral i La Reva	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L269B València - L'Oliveral i La Reva	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L280 València - Llombai	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
L281 València - Parcs Empresarials de Joan Carles I, Nord i L'Ermita	Autocares Herca, SL	VALÈNCIA – BENIFAÍÓ
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

Línia	Empresa	Zona
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 València - Port Saplatja - 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 a Port Saplatja)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113 València - Sagunt	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113A València - Sagunt (fins a Col·legi Cronista Chabret)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L113B València - Sagunt (fins a 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 a l'av. Arquitecte Alfredo Simón)	AVSA	LA VALL D'UIXÓ – VALÈNCIA
L114B València - Sagunt - Port de Sagunt (fins a l'av. Mediterrani)	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

Taula 43. Línies i empreses operadores de la xarxa d'autobusos interurbans. Font: ATMV.

D'altra banda, a Ontinyent:

El Projecte de Servei Públic de Transport de Viatgers per Carretera CV-115 és una iniciativa de la Generalitat Valenciana que busca millorar la connectivitat i l'accessibilitat a les comarques de la Vall d'Albaida, la Costera, la Safor i l'Alcoià mitjançant la creació i operació de 9 línies d'autobusos. Aquest projecte té com a objectiu proporcionar un servei de transport eficient i accessible, que promoga l'ús del transport públic per a facilitar el desplaçament dels ciutadans a la regió. Les 9 línies que passen per Ontinyent són:

1. **Línia 2: Ontinyent - Xàtiva**

- **Línia 2A:** Recorregut per Albaida, amb parades a demanda a Bufali i Carrícola.
- **Línia 2B:** Recorregut per l'Olleria.

2. **Línia 5: Castelló de Rugat - Ontinyent**

- **Línia 5A:** Recorregut per Otos.
- **Línia 5B:** Recorregut per Bèlgida.
- **Línia 5C:** Recorregut entre Atzeneta d'Albaida i Ontinyent.

3. **Línia 6: La Font de la Figuera - Ontinyent**

4. **Línia 7: Banyeres - Ontinyent**

Les parades es reparteixen per tot el municipi i hi ha una parada al campus d'Ontinyent, com s'aprecia en el mapa següent.

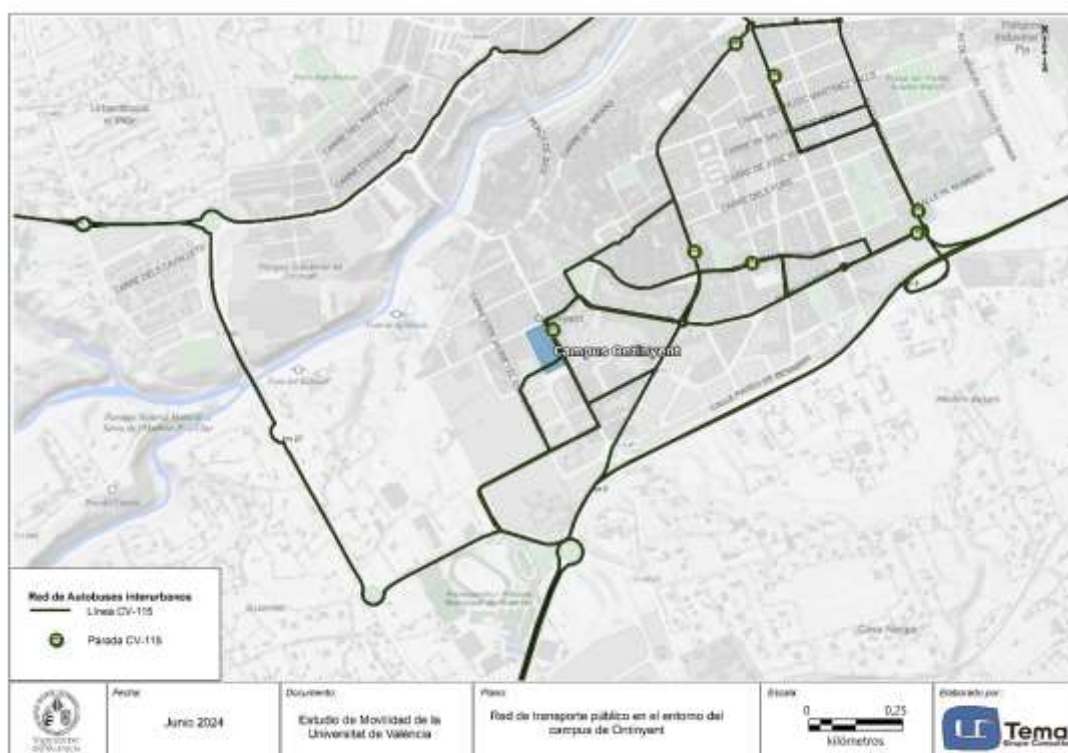


Figura 209. Recorregut i parades de la línia CV-115. Font: Elaboració pròpia.

L'empresa La Concepción opera dues línies de transport:

1. Línia Ontinyent - Xàtiva

- Itinerari: Ontinyent - Aiello de Malferit - L'Olleria - Annauir - Vallés - Cerdà - Torrella - Llanera de Ranes - Rotglà - La Granja de la Costera - Xàtiva.
- Horaris:
 - Eixida d'Ontinyent a les 07.45 h.
 - Eixida de Xàtiva a les 11.45 h.

2. Línia Banyeres - Bocarent - Ontinyent

- Itinerari: Banyeres - Bocarent - Ontinyent.

L'empresa Alsa gestiona el servei d'autobusos entre Ontinyent i València, i opera la línia L718 amb els horaris següents:

- Dies laborables
 - Ontinyent - València: 07.30, 10.00, 13.00.

- València - Ontinyent: 10.00, 16.00, 19.00.
- **Dissabtes**
 - Ontinyent - València: 11.00.
 - València - Ontinyent: 08.00.
- **Diumenges**
 - Ontinyent - València: 18.00.
 - València - Ontinyent: 21.00.

5.3.5 Tarifes

D'acord amb l'oferta de transport descrita al llarg d'aquest apartat, seguidament se'n detallen les tarifes i condicions.

Actualment i de manera temporal, fins al 31 de juliol de 2024 **s'ha reduït en un 50% l'import dels títols** de transport SUMA 10, SUMA Mensual, SUMA Mensual Jove, títols TuiN, Abonament Mobilitat Anual i abonaments temporals de Metrovalencia.

5.3.5.1 Targetes suport

5.3.5.1.1 Targeta de transport SUMA

L'Autoritat de Transport Metropolità de València posa a la disposició dels usuaris la targeta SUMA, que permet viatjar en les línies metropolitanes d'autobús, tramvia i metro i serveix com a títol de transport vàlid per a viatjar a les zones autoritzades del nucli de rodalia de València. No necessita contacte i és còmoda i fàcil d'utilitzar. És reutilitzable per a recarregar el mateix títol o un altre de diferent quan s'haja esgotat l'anterior.

Hi ha dos tipus de targetes:

- **Targeta SUMA ATMV personalitzada**, que s'ha de sol·licitar mitjançant cita prèvia i via telemàtica. Té un cost de 4,00€.
- **Targeta SUMA ATMV anònima**, que es poden sol·licitar a les estacions de rodalia de València amb venda presencial. Té un cost de 2,00€ si és de plàstic i d'1,00€ si és de cartó.

Els titulars dels tipus de targeta han de tenir en compte el que segueix:

- El preu del títol no inclou el del suport (targeta SUMA).
- En la xarxa de Metrovalencia (línies de metro i tramvia), els menors de 10 anys poden viatjar gratuïtament, acompanyats d'una persona major d'edat amb títol de transport vàlid, sempre que no se supere el nombre de dos menors per cada títol de transport vàlid.

- Les persones amb gran discapacitat (igual o superior al 64% que requerisquen la cura d'algú per a desplaçar-se) poden anar acompanyades d'una persona amb el seu mateix títol de transport, sempre que puguin acreditar la seua discapacitat.
- El temps màxim de viatge entre les línies de metro i de tramvia és de 90 minuts per als viatges per combinacions zonals conformades per 1 zona, i 150 minuts per a viatges per a la resta de combinacions zonals, comptats des de la validació del títol.

Els títols que es poden recarregar en cadascuna de les targetes –excepte a la València Tourist Card i SUMA Violeta–, tant en taquilla com en màquina d'autovenda, són els que segueixen:

- **SUMA Mensual:** és unipersonal i intransferible, i permet viatges il·limitats dins del seu període i zona de validesa, a partir de la primera validació. Només es permet la càrrega o recàrrega en la targeta SUMA ATMV Personalitzada.

Igual que SUMA Mensual, **SUMA Mensual Jove** és unipersonal i intransferible, i permet viatges il·limitats dins del seu període i zona de validesa, a partir de la primera validació. Només es permet la càrrega o recàrrega en la targeta SUMA ATMV Personalitzada i és gratuïta per als menors de 31 anys.

En la taula que es mostra a continuació, es detalla el cost de cada títol per àmbit zonal. Actualment i de manera temporal, aquests preus tenen un descompte del 50%.

TÍTOL	PREU PER ÀMBIT 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 Jove	29,75	45,05	74,80	111,35

Taula 44. Títols de la targeta SUMA Mensual.

- **SUMA 10:** permet 10 viatges dins de una determinada combinació zonal, amb una càrrega màxima de 30 viatges. Es permet la càrrega o recàrrega en totes dues targetes.

En la taula que es mostra a continuació, es detalla el cost de cada títol per àmbit zonal. Actualment i de manera temporal, aquests preus tenen un descompte del 50%.

TÍTOL	PREU PER ÀMBIT 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

Taula 45. Títols de la targeta SUMA 10.

- **SUMA T i SUMA T+:** és unipersonal i intransferible i permet viatges il·limitats durant 24, 48 o 72 hores a partir de la primera validació, dins del seu període i combinació zonal de validesa. Es permet la càrrega o recàrrega en totes dues targetes.
 - o SUMA T: combinació zonal AB
 - o SUMA T+: combinació zonal AB+

TÍTOL	PREU PER ÀMBIT ZONAL (€)
Àmbit zonal AB	
SUMA T1	4,00
SUMA T2	6,70
SUMA T3	9,70
Àmbit zonal AB+	
SUMA T1+	8,00
SUMA T2+	10,00
SUMA T3+	12,00

Taula 46. Títols de la targeta SUMMA T

- **SUMA Violeta:** per a l'atorgament d'aquesta targeta, les persones beneficiàries han de complir els requisits establerts per l'òrgan competent en matèria d'igualtat, i és renovable sempre que es mantinguen aquests requisits. Permet viatjar durant un any i de manera il·limitada en EMT, FGV, Metrobús, Renfe Rodalia i en el transport urbà de Paterna i Sagunt.
- **València Tourist Card:** és una targeta turística que inclou un títol de transport T+ i a més ofereix els avantatges d'entrar gratis als museus i monuments municipals i obtenir preus especials en botigues, restaurants, oci i serveis turístics de la ciutat de València. El seu preu oscil·la entre els 13,50€ i 89,92€, segons la cobertura.

5.3.5.1.2 Targeta Mòbilis

La targeta Mòbilis és una targeta sense contacte que permet l'ús de diferents mitjans de transport a València i a la seua àrea metropolitana. A diferència de la targeta SUMA, Mòbilis és una targeta moneder reutilitzable que es pot recarregar amb diferents tipus de bitllets segons les necessitats de l'usuari. No cobreix el servei de rodalia, però sí que és vàlida per a la xarxa d'autobusos urbans i interurbans.

El seu preu és aquest:

- Personalitzada (Metrovalencia): 4,00€
- Anònima (de plàstic): 2,00€
- Anònima (de cartó): 1,00€
- Personalitzada exclusiva per a pensionista / Major de 65 anys: 2,00€
- Reactivació: 2,00€

5.3.5.1.3 Targeta MovimEMT

Per a gaudir d'aquesta nova manera de moure's per València, implementada aquest 2024, els usuaris han d'obrir l'aplicació EMTicket, seleccionar la nova targeta virtual MovimEMT i registrar-se amb el correu electrònic. Després de carregar el moneder virtual amb la quantitat desitjada, podran viatjar sense preocupacions. No cal portar la targeta física ni preocupar-se per càlculs o temps d'espera per a la recàrrega; només es necessita el telèfon mòbil i el codi QR del bitllet virtual.

Amb MovimEMT, cada validació en els autobusos municipals tindrà un cost equivalent al del bonobús, és a dir, 0,43 cèntims, amb una hora de transbords il·limitats. A més, en el mateix mes, quan es gasten 17,5 euros del moneder virtual, tots els viatges addicionals seran gratuïts. Això significa que, dins d'un mateix mes, es podran realitzar un total de 41 validacions al millor preu possible, i després es podrà viatjar de manera il·limitada per tota la xarxa sense cost addicional.

5.3.5.2 Autobusos interurbans

Per als municipis de l'Àrea Metropolitana de València, entre els quals es troben València, Paterna i Burjassot, opera l'empresa Autobusos Metropolitans de València.

Per als diferents abonaments transport, s'apliquen les tarifes de les targetes SUMA, llevat dels bitllets senzills, l'import dels quals dependrà de l'origen i la destinació del viatge i serà equivalent al bitllet senzill de Metrobús.

El bitllet senzill, anomenat **SUMA Senzill QR**, és un títol unipersonal vàlid per a un viatge, amb caducitat als 60 dies de la compra. El títol s'adquireix mitjançant l'aplicació E-Mobil-ity, ensenyant el codi QR al conductor de l'autobús.

Al municipi d'Ontinyent, que es troba fora de l'àrea metropolitana:

- L'empresa d'autobusos La Concepción opera les línies de Xàtiva-Ontinyent i Banyeres-Ontinyent. El preu d'un bitllet senzill al municipi és de 9,00€ i de l'abonament de 10 viatges és de 81,00€.
- L'empresa d'autobusos Alsa opera la línia València-Ontinyent. El preu d'un bitllet senzill al municipi és de 9,90€ i de l'abonament de 10 viatges és de 37,15€.

5.3.5.3 Autobusos urbans

5.3.5.3.1 València

El municipi de València és explotat íntegrament per l'Empresa Municipal de Transports de València (EMT València). Part de la seua xarxa també dona servei a altres municipis pròxims a València.

Bitllet senzill i EMTicket

El bitllet senzill permet 1 viatge sense transbords i l'EMTicket permet 1 viatge de fins a una hora de duració sense limitació de transbords. Tots dos tenen un cost d'1,50€, només són vàlids en l'EMT de València i es poden adquirir en pujar a l'autobús o mitjançant l'aplicació EMTicket.

Targeta no personalitzada

Aquesta targeta només permet la càrrega de Bonobús, s'ensenya i valida a l'autobús. El cost de l'emissió de la targeta no personalitzada és de 2€, on es poden recarregar 10 viatges amb transbords il·limitats durant una hora entre autobusos de l'EMT per 8,50€. Actualment, el preu de la recàrrega està reduït a 4,25€ i es pot recarregar en quioscos, estancs i oficines d'atenció al client de l'EMT.

Targeta personalitzada

L'EMT de València disposa de targetes personalitzades i intransferibles que s'han de sol·licitar mitjançant cita prèvia. Tot seguit se'n detallen les característiques.

TARGETES	DESCRIPCIÓ	PREU (€)		
		Activació	Abonament	Abonament preu reduït
Abonament Or	Destinada a majors de 65 anys, pensionistes i persones amb discapacitat o diversitat funcional empadronades a València. Permet la utilització sense límit de totes les	Inicial: 3 Duplicat: 5	Anual: 20,00 3 trim: 15,00 2 trim: 10,00	

TARGETES	DESCRIPCIÓ	PREU (€)		
		Activació	Abonament	Abonament preu reduït
	línies d'EMT durant l'any de compra o recàrrega.		1 trim: 5,00	
EMT Jove	Destinada a persones menors de 30 anys. Títol temporal, sense límit de viatges en la xarxa d'EMT València durant els 30 dies següents a la data de validació.	Inicial: 3 Duplicat: 5	25,00	12,50
EMT ambTU	Abonament anual per a persones i les seues famílies (cònjuge i fills menors de 16 anys) amb rendes baixes i empadronades a València. És un títol temporal, amb límit de 60 viatges en el mes natural, en la xarxa d'EMT València, dins de l'any natural en curs i sempre que es complisquen els requisits.	Inicial: 3 Duplicat: 5	10,00	
EMT Infantil	Abonament per a infants menors de 14 anys empadronats a València. És un títol temporal, sense límit de viatges en la xarxa EMT València, dins del seu període de validesa i sempre que es complisquen els requisits. Té una validesa de 2 anys des de la seua obtenció o validació.	Inicial: 5 Duplicat: 5	Gratuït	
EMT Bonobús personalitzat general	Destinada a qualsevol membre de família nombrosa general o monoparental empadronat a València. Té un descompte del 20% sobre el preu del bonobús de 10 viatges.	Inicial: 3 Duplicat: 5	6,80	3,40

TARGETES	DESCRIPCIÓ	PREU (€)		
		Activació	Abonament	Abonament preu reduït
EMT Bonobús personalitzat especial	Destinada a qualsevol membre de família nombrosa especial empadronat a València. Té un descompte del 50% sobre el preu del bonobús de 10 viatges	Inicial: 3 Duplicat: 5	4,25	2,15
EMT Mascota	Abonament per a animals de companyia, amb pes inferior a 15 kg i que viatgen en una cistella de transport de mida inferior a 45x35x25 cm. Títol temporal, sense límit de viatges en la xarxa d'EMT València, dins del seu període de validesa (i sempre que complisca els requisits). Té una validesa de 2 anys des de la seua obtenció o validació. Els gossos guia i animals terapèutics tenen una normativa pròpia.	Inicial: 5 Duplicat: 5	Gratuït	
EMT Refugi	Abonament anual per a persones refugiades residents a València. És un títol temporal, amb un límit de 60 viatges mensuals en la xarxa d'EMT de València, amb 12 mesos de duració des de l'alta.	Inicial: 3 Duplicat: 5	Gratuït	

Taula 47. Títols de la targeta personalitzada d'EMT València.

Totes aquestes targetes s'ensenyen i validen a l'autobús i es poden recarregar en quioscos, estancs i oficines d'atenció al client de l'EMT.

5.3.5.3.2 Paterna

Les línies d'autobús urbà a Paterna són explotades per l'empresa Edetania Bus SA, sota el nom comercial de Transport Municipal de Paterna. El preu del bitllet senzill és de 0,40€ i posa a la

disposició dels usuaris de totes les edats una targeta amb viatges il·limitats per 4,60€, fins al final de la seua validesa.

5.3.5.3.3 Ontinyent

L'autobús urbà d'Ontinyent disposa de dues línies circulars completament gratuïtes.

5.3.5.4 Metrovalencia

5.3.5.4.1 Bitllet senzill

Els bitllets senzills són vàlids per a un únic viatge exclusivament dins de la Xarxa de Metrovalencia. Es poden allotjar fins a 4 bitllets senzills en els suports TSC anònims i personalitzats genèrics. Es poden adquirir a les estacions i andanes del tramvia.

Preu per viatge senzill	
ZONA	PREU (€)
A o B	1,50
B+	3,50
AB	2,80
AB+	4,80

Taula 48. Preu per viatge en Metrovalencia.

5.3.5.4.2 Gent major mensual

Abonament destinat a persones majors de 65 anys que permet desplaçar-se en la combinació zones AB+ sense limitació de viatges durant 30 dies naturals a partir de la primera validació. Només pot contenir-se en els suports personalitzats. Té un cost mensual de 9,70€, si bé actualment el preu està reduït al 50% i té un cost de 4,85€. La primera càrrega es pot realitzar en estacions servides, i les recàrregues successives en estacions servides i màquines de venda automàtica en estacions de metro i andanes del tramvia.

5.3.5.4.3 Mobilitat mensual

Abonament destinat a persones amb un grau de discapacitat reconegut igual o superior al 64%, que permet desplaçar-se en la combinació zones AB+ sense limitació de viatges durant 30 dies naturals a partir de la primera validació. Només pot contenir-se en els suports personalitzats. Té un cost mensual de 9,70€, si bé actualment el preu està reduït al 50% i té un cost de 4,85€. La primera càrrega es pot realitzar en estacions servides, i les recàrregues successives en estacions servides i màquines de venda automàtica en estacions de metro i andanes del tramvia.

5.3.5.4.4 Mobilitat anual

Abonament destinat a persones amb un grau de discapacitat reconegut igual o superior al 64%, que permet desplaçar-se en la combinació zones AB+ sense limitació de viatges durant 365 dies naturals a partir de la primera validació. Només pot contenir-se en els suports personalitzats. Té un cost

anual de 87,30€, si bé actualment el preu està reduït al 50% i té un cost de 43,65€. La primera càrrega pot realitzar-se en estacions servides, i les recàrregues successives en estacions servides i màquines de venda automàtica en estacions de metro i andanes del tramvia.

5.3.5.4.5 TuiN

Títol amb saldo en euros i sense combinació zonal associada que, en funció del viatge realitzat, consumeix crèdit mitjançant l'aplicació de la tarifa corresponent a la combinació zonal més favorable d'entre les que incloguen totes les zones per on ha transcorregut. Es poden fer fins a 60 validacions simultànies, sempre que les persones viatgen juntes.

Es pot allotjar en suports TSC anònims i personalitzats genèrics, però per a beneficiar-se del lliandar de gratuïtat cal usar-lo en un suport personalitzat. El lliandar de gratuïtat és un lliandar de consum la superació del qual durant el mes natural faculta el titular a viatjar gratuïtament fins a l'inici del mes natural següent pel nombre de zones el lliandar de consum de les quals s'ha superat.

L'import mínim de la càrrega o recàrrega és de 5,00€, que es pot incrementar amb quantitats múltiples d'1,00€ a partir d'aquesta quantitat, sempre que no se sobrepassi el límit màxim de 100€.

Preu per viatge amb TuiN		
ZONA	PREU (€)	Lliandar de gratuïtat (només en títol personalitzat)
A o B	0,80	35,00
B+	1,60	35,00
AB	1,20	53,00
AB+	2,00	53,00

Taula 49. Preu per viatge amb la targeta TuiN.

5.3.5.4.6 TuiN Jove

Títol per a persones menors de 31 anys amb saldo en euros i sense combinació zonal associada que, en funció del viatge realitzat, consumeix crèdit mitjançant l'aplicació de la tarifa corresponent a la combinació zonal més favorable d'entre les que incloguen totes les zones per les quals ha transcorregut.

Només es pot allotjar en suports personals específics per a càrrega i recàrrega de TuiN Jove. Les condicions i preus són similars al títol TuiN, només que s'aplica un descompte del 15% en els viatges mitjançant l'augment d'un 15% del saldo disponible. L'import mínim de la càrrega o recàrrega és de 5,00€ –que correspondria a un saldo de 5,88€–, que es pot incrementar amb quantitats múltiples d'1,00€ a partir d'aquesta quantitat, sempre que no se sobrepassi el límit màxim de 100€.

Preu per viatge amb TuiN Jove

ZONA	PREU (€)
A o B	0,80
B+	1,60
AB	1,20
AB+	2,00

Taula 50. Preu per viatge amb la targeta TuiN Jove.

5.3.5.4.7 Descompte i tarifes reduïdes

Tot seguit es detallen els descomptes i reduccions de preu que aplica Metrovalencia.

Reducció de preu per categories en Metrovalencia				
Categoria	Tipus	Reducció	Títols on s'aplica	Targeta
Família nombrosa	General	20%	Tots	Família nombrosa
Família nombrosa	Especial	50%	Tots	Família nombrosa
Família Monoparental	General	20%	Tots	Família monoparental
Família Monoparental	Especial	50%	Tots	Família monoparental
Família acollidora	Totes	10%	TuiN	Família acollidora
Pensionistes i jubilats	Pensionistes i +65 anys	50%	Senzill	Gent major i pensionista

Taula 51. Tarifes reduïdes en Metrovalencia.

5.3.5.5 Xarxa de rodalia i trens regionals

5.3.5.5.1 Bitllet senzill de mitjana distància

Per a arribar al campus d'Ontinyent amb tren des de València, situat fora de l'àrea metropolitana de València, hi ha dues opcions:

1. Tren regional directe des de València, amb un preu des de 8,10€ anada i 13€ anada i tornada, tot i que varia segons la demanda.
2. Rodalia de València a Xàtiva, amb un preu des de 4,40€ anada i 7€ anada i tornada i de Xàtiva a Ontinyent, amb un preu des de 3,80€ anada i 6,10€ anada i tornada, tot i que varia segons la demanda.

5.3.5.5.2 Bitllet senzill de rodalia

Els bitllets senzills són vàlids per a un únic viatge. El preu varia segons les zones que es vulga recórrer. Es poden adquirir a les taquilles de les estacions i les màquines d'autovenda de rodalia, i es disposa d'un màxim de dues hores per a iniciar el viatge després de comprar el bitllet.

Els bitllets senzills no admeten canvis i només poden ser anul·lats a les taquilles de les estacions durant les dues hores posteriors a la compra, sempre que no s'haja utilitzat.

ANADA	
ZONA	PREU (€)
1	1,80
2	2,05
3	2,65
4	3,70
5	4,35
6	5,80

Taula 52. Preu del bitllet senzill de rodalia per zona.

5.3.5.5.3 Bitllet d'anada i tornada

Els bitllets d'anada i tornada tenen les mateixes condicions que els bitllets d'anada, amb l'afegit que els viatges d'anada i tornada han de realitzar-se el mateix dia.

Els bitllets senzills no admeten canvis i només poden anul·lar-se a les taquilles de les estacions durant les dues hores posteriors a la compra, sempre que no s'haja utilitzat.

ANADA I TORNADA	
ZONA	PREU (€)

1	3,60
2	4,10
3	5,30
4	7,40
5	8,70
6	11,60

Taula 53. Preu del bitllet d'anada i tornada de rodalia per zona.

5.3.5.5.4 Abonament mensual limitat

Aquest abonament, unipersonal i intransferible, inclou dos viatges diaris durant un mes, un d'anada i un altre de tornada, i sempre en el mateix trajecte. Té validesa tots els dies durant un mes i es pot adquirir amb un màxim de 10 dies d'antelació al seu ús a les taquilles i màquines d'autovenda de rodalia.

ABONAMENT MENSUAL LIMITAT	
ZONA	PREU (€)
1	34,15
2	44,20
3	61,45
4	81,15
5	95,90
6	126,65

Taula 54. Preu de l'abonament mensual limitat de Renfe

5.3.5.5.5 Abonament mensual il·limitat

Aquest abonament, unipersonal i intransferible, inclou viatges il·limitats durant un mes i sempre en el mateix trajecte. Té validesa tots els dies durant un mes i es pot adquirir amb un màxim de 10 dies d'antelació al seu ús a les taquilles i màquines d'autovenda de rodalia.

ABONAMENT MENSUAL IL·LIMITAT	
ZONA	PREU (€)
1	48,95

2	55,05
3	73,45
4	97,90
5	116,35
6	145,05

Taula 55. Preu de l'abonament mensual il·limitat de Renfe.

5.3.5.5.6 Abonament Estudi

Aquest abonament, unipersonal i intransferible, inclou viatges il·limitats durant tres mesos en període lectiu (de l'1 d'octubre al 15 de juliol) i sempre en el mateix trajecte. Té validesa tots els dies durant un trimestre i es pot adquirir amb un màxim de 15 dies d'antelació al seu ús a les taquilles i màquines d'autovenda de rodalia.

ABONAMENT ESTUDI	
ZONA	PREU (€)
1	91,25
2	113,90
3	178,20
4	222,70
5	272,45
6	328,05

Taula 56. Preu de l'abonament Estudi de Renfe.

5.3.5.5.7 Bonotren

Aquest abonament no està personalitzat, per tant és transferible i permet fins a 10 viatges mensuals d'anada o tornada indistintament i sempre en el mateix trajecte. Té validesa tots els dies durant un mes i es pot adquirir amb un màxim de 10 dies d'antelació al seu ús a les taquilles i màquines d'autovenda de rodalia.

BONOTREN	
ZONA	PREU (€)

1	12,00
2	13,85
3	18,55
4	25,15
5	29,15
6	38,65

Taula 57. Preu del bonotren.

5.3.5.5.8 Descompte i tarifes reduïdes

Títol multiviatge

Des d'agost de 2022, a causa de la inflació del preu dels productes bàsics i combustibles, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana va aprovar la **gratuïtat** dels títols multiviatge de Renfe per als serveis de rodalia i mitjana distància.

El seu objectiu és fomentar el transport públic, reduir l'ús del vehicle privat i contribuir a la disminució de la petjada de carboni i la dependència energètica.

Targeta daurada

Aquesta targeta està destinada a persones majors de 60 anys i pensionistes majors de 18 anys en situació d'incapacitat o discapacitat superior al 33%. És nominativa i intransferible, la seua emissió té un cost de 6€ i es pot adquirir en agències de viatge i en taquilles.

La targeta daurada ofereix un descompte de fins al 40% en la compra de bitllets senzills d'anada i tornada qualsevol dia de la setmana i té una validesa d'un any. En cas que la persona titular de la targeta tinga una discapacitat superior al 65%, la persona acompanyant també gaudirà d'aquestes condicions.

Infants i joves

Les persones menors de 6 anys viatgen gratis, fins a un màxim de 2 persones per adult.

Els joves entre 14 i 25 anys disposen de la Targeta Més Renfe Jove 50, una targeta nominativa i intransferible amb un cost d'emissió de 50€, amb la qual es poden aconseguir descomptes que poden arribar al 25% en bitllets de rodalia. Té una validesa d'un any.

Família nombrosa

Les famílies nombroses disposen de dos tipus de descompte en bitllets de rodalia:

Estudi de Mobilitat de la UV

- Família nombrosa general: 20% de descompte.
- Família nombrosa especial: 50% de descompte.

Viatges en grup

Els viatges en grup a partir de 10 persones tenen descomptes del 30% en anada i 40% en anada i tornada. Dins d'aquest grup, els menors de 12 anys tenen un descompte del 50%. En cas de grups escolars, per cada 10 bitllets se n'obté un de gratuït.

5.3.5.6 Serveis de bicicleta pública

A continuació, es descriuen les tarifes dels diferents serveis de bicicleta pública utilitzats pels usuaris de la Universitat de València.

5.3.5.6.1 Valenbisi

Valenbisi, el servei de bicicleta pública de la ciutat de València, disposa d'abonaments de curta i de llarga duració.

VALENBISI			
TÍTOL	PREU (€)	DURACIÓ	COST PER VIATGE
ABONAMENT CURTA DURACIÓ	13,30	7 dies	30 min: gratis 1 hora: 1,04€ Cada hora següent: 3,12€
TIQUET 1 DIA	3,99	1 dia	30 min: gratis 1 hora: 1,04€ Cada hora següent: 3,12€
ABONAMENT LLARGA DURACIÓ	29,21	Indefinit	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora següent: 2,08€
ABONAMENT LLARGA DURACIÓ MENORS (14 a 17 anys)	29,21	Indefinit	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora següent: 2,08€

ABONAMENT MÉS A PROP (aturats majors de 35 anys)	20	Indefinit	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora següent: 2,08€
ABONAMENT COMBINAT MIBISI	26	1 any	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora següent: 2,08€
ABONAMENT MÉS DE 55 ANYS	24	Indefinit	30 min: gratis 1 hora: 0,52€ Cada hora següent: 2,08€
ABONAMENT COMBINAT EMPRESES	26	1 any	30 min: gratis

Taula 58. Tarifes del servei Valenbisi.

5.3.5.6.2 Ontibici

Ontibici, el servei de bicicleta pública del municipi d'Ontinyent, disposa de dos tipus d'abonament, un de general i un de puntual.

ONTIBICI			
TÍTOL	PREU (€)	DURACIÓ	COST PER VIATGE
ABONAMENT GENERAL	15	12 mesos	Fins a 30 min: gratis Cada fracció de 30 min: 0,50€
ABONAMENT PUNTUAL	5	30 dies	Fins a 30 min: gratis Cada fracció de 30 min: 0,50€

Taula 59. Tarifes del servei Ontibici.

5.3.5.6.3 MibisiValència

MibisiValència és el servei de bicicleta pública de l'àrea metropolitana de València i és compatible amb la targeta Mòbilis. Actualment, aquest servei es troba a Mislata, Quart de Poblet, Xirivella,

Alaquàs, Aldaia, Torrent, Alboraya, Meliana, Alfara del Patriarca, Foios, Vinalsa i Bonrepòs i Mirambell.

Els sistemes de bicicleta pública allotjats en aquest servei són: Bici Meliana, XufaBike, Torrent Bici, Carraixet amb bici, BiciMislata i Horta Sud. Les característiques del servei depenen de cada sistema, però tenen en comú les tarifes.

MIBISIVALÈNCIA			
TÍTOL	PREU (€)	DURACIÓ	COST PER VIATGE
ABONAMENT 120	12,00	12 mesos	Fins a 30 min: gratis 31-60 min: 0,40€ A partir de 61 min: 0,80€/h
ABONAMENT 30	18,00	12 mesos	Fins a 120 min: gratis A partir de 121 min: 0,80€/h

Taula 60. Tarifes del servei MibisiValència.

5.4 Mobilitat compartida

Al campus d'Ontinyent no hi ha oferta de cotxe multiusuari, moto multiusuari ni patinets elèctrics, a diferència dels campus de la ciutat de València i el seu entorn. No obstant això, són habituals els trajectes d'Ontinyent a València i viceversa en l'aplicació Bla Bla Car, tant entre setmana com en cap de setmana. El cost no és assumible per a la població universitària (6-8 euros per trajecte), però fa plantejar-se la necessitat de crear una xarxa universitària de vehicles compartits.

Per la seua part, la Universitat promou l'ús compartit del vehicle privat a través de la seua pàgina web i dona difusió a eines com *Compartir cotxe*, una xarxa de municipis, organismes i empreses que posa en contacte els qui tenen itineraris en comú.

5.5 Xarxa viària

L'anàlisi de la xarxa viària és un component essencial de l'estudi de mobilitat de la Universitat de València. Aquest apartat se centra en la caracterització i l'avaluació de les infraestructures viàries que serveixen els campus universitaris amb l'objectiu de comprendre millor el seu funcionament i les condicions actuals de trànsit, aparcament i seguretat viària.

La Universitat de València, distribuïda en quatre campus en l'àrea metropolitana de València i Ontinyent, depèn en gran mesura d'una xarxa de carreteres ben connectada per garantir un transport

fluid per a tota la comunitat universitària. La forma en què es configura aquesta xarxa no sols afecta el moviment pel campus, sinó també la seguretat i sostenibilitat de la Universitat.

Això ens donarà una base sòlida per a elaborar idees i plans que faciliten els desplaçaments i facen de la nostra Universitat un lloc millor i més segur.

5.5.1 Caracterització del viari de l'àmbit

5.5.1.1 Jerarquització viària

El pla de jerarquització viària de València té una organització detallada de les diferents categories de vies dins i al voltant de la ciutat, cadascuna amb un propòsit específic en la xarxa de transport.

Les vies interurbanes de gran capacitat (marcades en roig) són les principals autopistes i carreteres que connecten la ciutat amb àrees perifèriques i altres ciutats. Aquestes vies són essencials per al trànsit de llarga distància i el transport de mercaderies. En el pla, aquestes rutes envolten i travessen radialment la ciutat i faciliten una mobilitat ràpida en la perifèria i cap a altres regions. Aquestes artèries principals són crucials per al flux eficaç del trànsit a gran escala.

La V-30, juntament amb la CV-30, formen la circumval·lació i la delimitació amb la primera corona de municipis que envolten València. Per la zona nord, aquesta corona no està tancada amb vies interurbanes de gran capacitat, sinó amb una de poca capacitat, l'avinguda dels Germans Machado. Igualment, la V-21 fa d'eix radial paral·lel a la costa.

Les vies interurbanes de poca capacitat (marcades en taronja) tenen una capacitat menor comparada amb la de les de gran capacitat, però encara juguen un paper important en la connexió interurbana. Estan principalment en les àrees suburbanes, donen accés a zones menys congestionades i serveixen de rutes complementàries de les vies de gran capacitat. Aquestes rutes tenen un trànsit moderat i són vitals per a la connectivitat en l'àrea metropolitana. En la seua majoria aquestes són les grans avingudes que travessen la ciutat: la Gran Via, i les avingudes del Cid i de Blasco Ibáñez.

El viari secundari (marcat en groc) és essencial per a la connexió dins de la ciutat per permetre el moviment entre barris i connectar àrees residencials amb les vies de major capacitat. Aquestes rutes faciliten l'accés local, tenen un volum moderat de trànsit i asseguren que els residents puguin desplaçar-se eficientment dins de la ciutat. Són artèries importants que distribueixen el trànsit de les vies principals entre els carrers més petits.

El viari terciari (marcat en verd) inclou carrers que serveixen principalment barris i comunitats específiques. Aquestes vies manegen el trànsit local i connecten amb les vies secundàries. Són fonamentals per a la distribució interna del trànsit en àrees residencials en assegurar que el trànsit es distribuísca adequadament entre les zones residencials i comercials.

Les vies residencials són els carrers dels barris que manegen el trànsit d'accés als habitatges. Aquests carrers estan pensats per a velocitats reduïdes i per a la seguretat dels vianants i els residents, amb un ambient segur i tranquil en els barris residencials.

Les zones per als vianants són àrees destinades exclusivament al trànsit de vianants. Aquestes zones promouen la mobilitat no motoritzada i contribueixen a reduir el trànsit de vehicles en unes certes àrees, especialment al centre de la ciutat. La xarxa per als vianants al centre de Valencia és extensa, la qual cosa indica una gran atenció a la mobilitat sostenible.

Al centre de Valencia s'observa una gran densitat de vies interurbanes de poca capacitat i vies secundàries, la qual cosa indica una complexa xarxa de carrers que faciliten la mobilitat interna. Això és comú als centres urbans amb gran densitat de població. Els campus universitaris: Burjassot-Paterna, Tarongers i Blasco Ibáñez, estan ben connectats a través de vies secundàries i terciàries, la qual cosa és important per a l'accés dels estudiants i del personal universitari.

Les àrees perifèriques de la ciutat estan connectades principalment per vies interurbanes de gran capacitat i poca capacitat que permeten entrar i eixir ràpidament de la ciutat. La proximitat del port de Valencia i les connexions viàries circumdants, principalment de gran capacitat, són vitals per al transport de mercaderies i la logística.

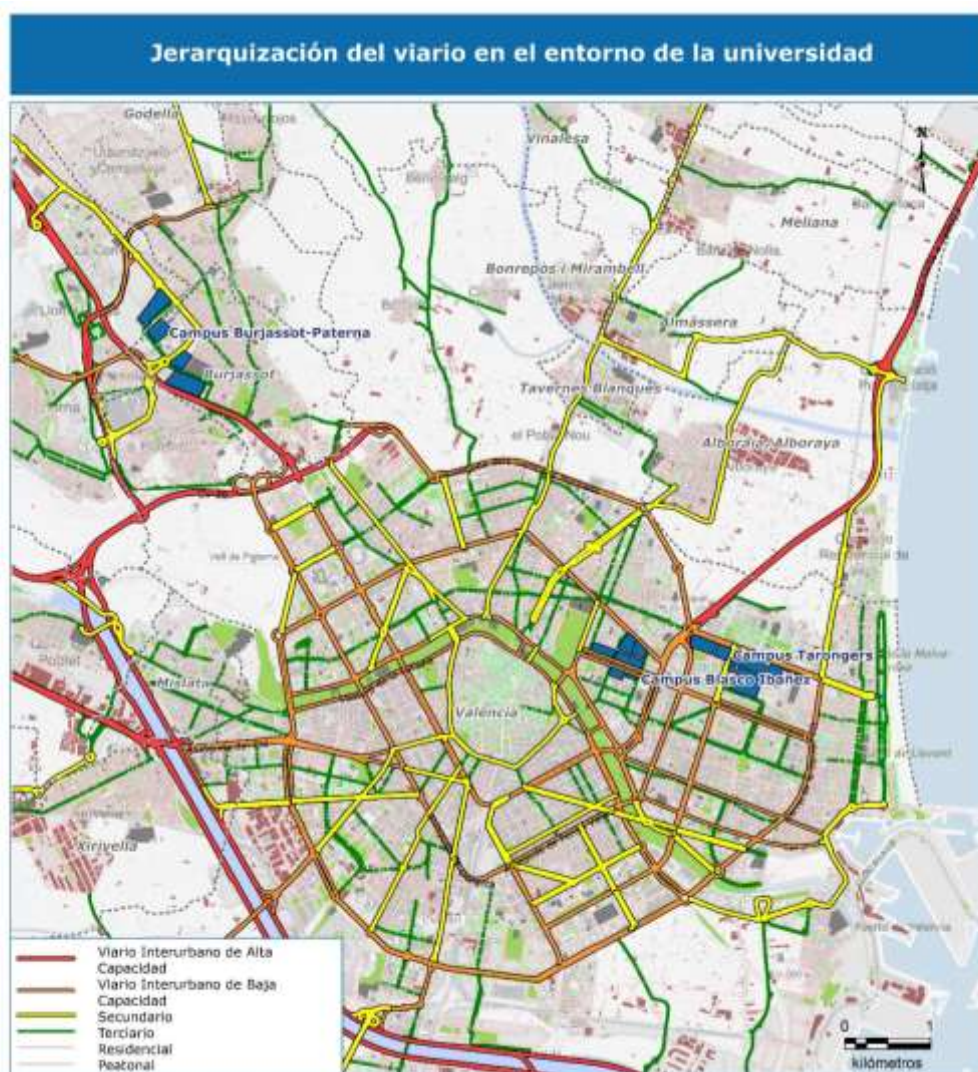


Figura 210. Jerarquització viària de l'entorn dels campus de Valencia. Font: elaboració pròpia.

En el cas d'Ontinyent l'estructura viària és molt distinta a causa de la diferència de població. La principal via de comunicació del viari interurbà de gran capacitat en la zona és l'A7, que connecta el municipi amb la resta de la regió i la resta de la Comunitat.

D'altra banda, la CV-81 és la via interurbana de poca capacitat d'Ontinyent. Es connecta amb l'A-7 en direcció est-oest i serveix de límit del nucli urbà per la part sud i de distribuïdor o petita circumval·lació.

Per la part oest estan la CV-660 i la CV-665, un poc més al nord-oest. Compleixen la funció de viari secundari i connecten la zona de disseminació de la població que hi ha en aquesta àrea al nord i l'oest del nucli.

La major part de l'estructura viària que articula el centre d'Ontinyent s'estructura en un viari terciari, en què trobem l'avinguda de Ramon i Cajal, el carrer del Tirador i l'avinguda del Comte de Torrefiel.

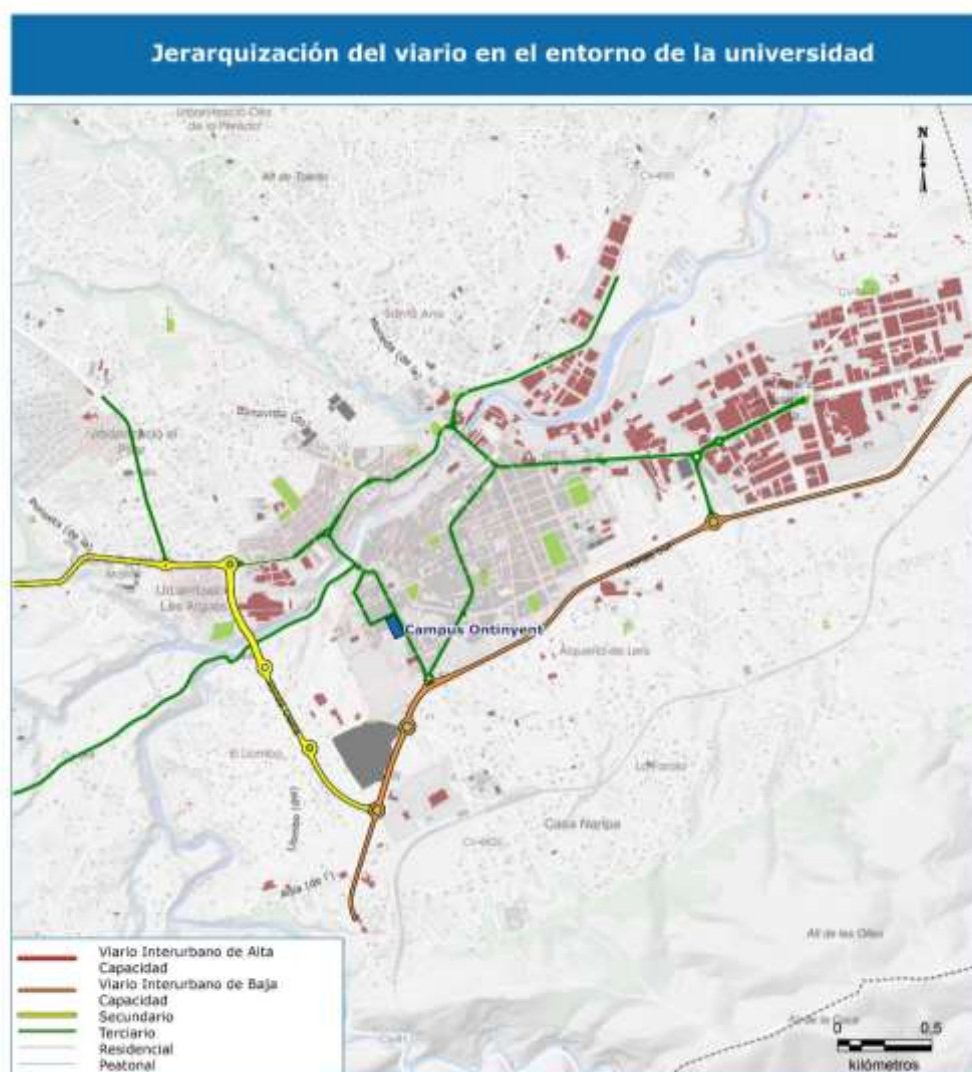


Figura 211. Jerarquització viària de l'entorn del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

5.5.1.2 Macroescala

La Comunitat Valenciana té una extensa i ben estructurada xarxa viària que és essencial per a la connectivitat i el desenvolupament econòmic de la regió. Al cor d'aquesta xarxa està l'autovia A-7, coneguda com Autovia del Mediterrani, que fa d'artèria principal. L'A-7 travessa la regió de nord a sud connectant ciutats clau com Castelló, València i Alacant. És la principal via de comunicació entre els campus de l'àrea metropolitana de València i el campus d'Ontinyent. La seua importància no sols radica en el fet que facilita el trànsit local, sinó també en el seu paper fonamental per al comerç i el turisme que permet establir un flux constant de béns i visitants al llarg del litoral mediterrani.



Figura 212. Anàlisi de macroescala de la xarxa viària. Font: elaboració pròpia.

Una altra via de gran rellevància és l'A-3, l'Autovia de l'Est, que connecta València amb Madrid. Aquesta ruta és vital per al comerç interregional en assegurar un eficaç transport de mercaderies entre la capital espanyola i la Comunitat Valenciana. La seua gran densitat de trànsit reflecteix la seua importància estratègica. Paral·lela a la costa, l'A-38 connecta València amb localitats turístiques com Gandia i Oliva. Aquesta via és crucial per a l'accés a aquestes àrees i per al transport local.

L'A-35, que uneix València amb Almansa i serveix de ruta alternativa cap a l'interior d'Espanya, dona una connexió essencial, encara que amb menys trànsit que la de l'A-3. En l'àrea metropolitana de València, la V-30 juga un paper crucial com a circumval·lació en facilitar la distribució del trànsit urbà

i alleujar la congestió del centre de la ciutat. La V-31, que connecta Valencia amb localitats del sud, com Silla i Alzira, és important per a l'accés a àrees industrials i agrícoles.

L'entrada nord a Valencia està dominada per la V-21, que connecta la ciutat amb Puçol i Sagunt. Aquesta via també té una gran densitat de trànsit a causa dels desplaçaments diaris de treballadors.

El campus d'Ontinyent també destaca per la proximitat a l'aglomeració urbana alacantina, per la qual cosa pot portar un flux d'estudiants no sols valencians, sinó també alacantins.

5.5.1.3 Mesoescala

L'anàlisi de la mobilitat en la mesoescala se centra en l'avaluació de la connectivitat i l'accessibilitat en zones específiques, com barris i districtes. En aquest cas, entre els campus de la Universitat de València. Aquest enfocament permet optimitzar rutes, millorar fluxos de trànsit i fomentar una integració modal eficaç.

La Universitat de València té diversos campus distribuïts en diferents àrees, que podem classificar en tres zones.

- Centre de Valencia: Blasco Ibáñez i els Tarongers.
- Perifèria metropolitana: Burjassot-Paterna.
- Àrea perifèrica llunyana: Ontinyent.

Aquesta classificació respon a la localització dels àmbits. Uns, als centre metropolità de la ciutat; un altre, en altre en un altre municipi perifèric de Valencia, i, finalment, el d'Ontinyent, a una major distància del nucli de població.

La connectivitat entre aquests campus és crucial per a facilitar el trànsit d'estudiants, professors i personal administratiu. Des del punt de vista de la mesoescala és necessari considerar les rutes més eficaçes i segures per a aquests desplaçaments.

5.5.1.3.1 Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez de la Universitat de València, en una zona cèntrica de la ciutat, té una xarxa viària que connecta diversos segments de carrers i interseccions i facilita l'accés i la mobilitat dins i al voltant del campus.

Principals vies de comunicació (vies arterials).

1. **Avinguda de Blasco Ibáñez:** és la via principal. Travessa el campus d'est a oest. Connecta el campus amb altres importants àrees de la ciutat, permet el flux continu de trànsit de vehicles i connecta barris com el de l'Exposició, a l'oest, el de la Ciutat Universitària, centralment, i el de Mestalla, a l'est.

2. **Avinguda de Catalunya:** al nord del campus, aquesta avinguda fa d'artèria principal que connecta amb l'avinguda de Blasco Ibáñez, facilita l'accés al campus des del nord i connecta amb barris com el de Benimaclet i el d'Orriols.
3. **Avinguda del Primat Reig:** corre paral·lela a l'avinguda de Blasco Ibáñez i serveix d'artèria complementària. Ofereix rutes alternatives i accés des de diferents direccions i connecta barris com el de Tormos, al nord, i el de Jaume Roig, al sud.
4. **Gran Via de Ferran el Catòlic:** encara que no està al campus, està en les proximitats i facilita la connexió amb altres parts de Valencia, com el barris de la Petxina i el del Botànic.

Carrers distribuïdors

1. **Carrer del Doctor Moliner:** fa de carrer distribuïdor en el campus. Connecta diversos edificis acadèmics i administratius. Facilita el moviment intern i la distribució del trànsit de vehicles en àrees clau del barri de la ciutat universitària.
2. **Carrer de Misser Mascó:** dona accés a zones residencials pròximes i àrees específiques del campus i ajuda a distribuir el trànsit local, especialment en el barri de l'Exposició .
3. **Carrer d'Arts Gràfiques:** connecta importants àrees del campus i ajuda a distribuir el trànsit, especialment en zones amb gran densitat d'edificis, i facilita la connexió amb el barri de l'Exposició.

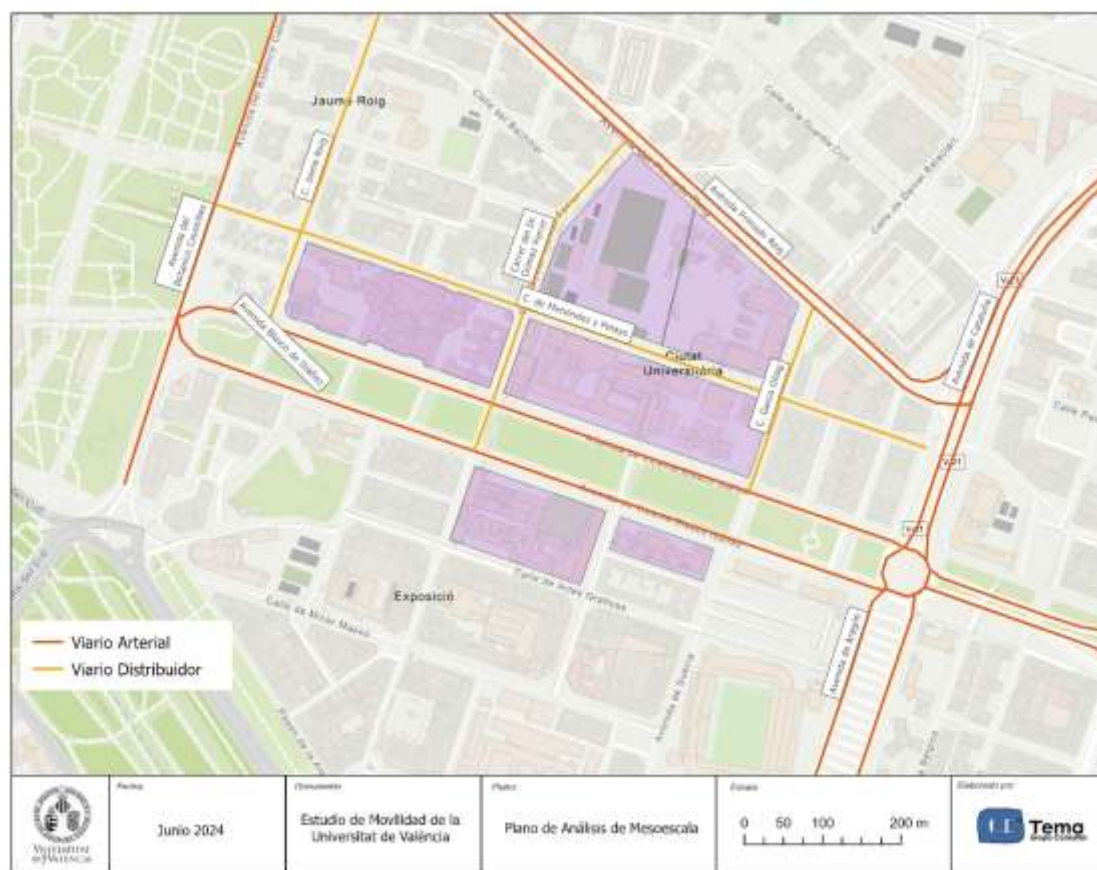


Figura 213. Pla d'anàlisi de mesoescala del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

L'estructura viària del campus està determinada per diverses vies d'accés principals i carrers interns. Les principals vies d'accés al campus inclouen les vingudes de Blasco Ibáñez i d'Aragó, que són artèries clau per al trànsit de vehicles en la zona. Aquestes avingudes es connecten amb altres vies importants de la ciutat i faciliten l'accés des de diferents punts de València. En el campus hi ha diversos carrers interns que connecten les diferents facultats i edificis administratius. Aquests carrers estan pensats per a un volum moderat de trànsit, principalment vehicles de servei, transport universitari i bicicletes. La disposició d'aquestes vies permet distribuir eficientment el trànsit intern i minimitza la congestió.

Les interseccions de l'avinguda de Blasco Ibáñez amb l'avinguda d'Aragó i altres carrers secundaris són punts crítics on es concentra el trànsit. En les hores punta, aquestes interseccions poden experimentar una congestió significativa a causa del gran volum de vehicles i vianants. Els semàfors i les rotondes ajuden a regular el flux de trànsit, encara que pot haver-hi retards en moments de major afluència.

El campus té una infraestructura ben desenvolupada per a vianants i ciclistes. Les voreres són àmplies, estan en bon estat i faciliten el trànsit segur dels vianants. A més, hi ha carrils bici que

connecten el campus amb altres parts de la ciutat i promouen l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible. Els encreuaments per als vianants estan ben senyalitzats i en molts casos hi ha semàfors que regulen el pas dels vianants, especialment en les interseccions més concorregudes. Aquesta infraestructura és essencial per a garantir la seguretat dels estudiants i el personal universitari que es desplaça a peu.

L'anàlisi de mesoescala de la xarxa viària del campus de Blasco Ibáñez revela una estructura ben organitzada que facilita la mobilitat dins i al voltant del campus. Les principals vies d'accés i els carrers interns estan pensats per manejar eficientment el trànsit de vehicles, mentre que la infraestructura assegura un trànsit segur per als vianants. Les interseccions clau i els punts de congestió requereixen atenció contínua per a mantenir el flux del trànsit en les hores punta.

5.5.1.3.2 Campus de Burjassot-Paterna

El campus de Burjassot-Paterna de la Universitat de València està en una zona perifèrica al nord-oest de la ciutat. Té una xarxa viària pensada per facilitar l'accés i la mobilitat tant dins com al voltant del campus. L'estructura viària del campus inclou vies arterials importants i una xarxa de carrers distribuïdors que connecten les diferents zones del campus.

Principals vies de comunicació (vies arterials)

1. **CV-35, Autovia del Túria:** és la principal artèria que facilita l'accés al campus des de la zona oest de València. Connecta el barri del Terramar i municipis com l'Eliana i Paterna. La CV-35 és essencial per al trànsit de vehicles en la zona. Connecta el campus amb importants vies de la ciutat.
2. **Avinguda de les Corts Valencianes:** dona continuïtat a la CV-35 i connecta amb altres zones importants de València, encara que no és paral·lela a aquesta via. És una artèria que facilita l'accés des d'altres àrees de la ciutat al campus.
3. **Carrer de Mendizábal:** fa de via principal del municipi de Burjassot. Connecta el campus amb àrees centrals com el centre de Burjassot.
4. **Carretera de Llíria (CV-310):** estableix una connexió cap a l'est. Facilita l'accés a municipis veïns com Godella.

Carrers distribuïdors

1. **Avinguda de Vicent Andrés Estellés:** és una via clau del campus. Facilita la circulació interna i connecta amb el centre de Burjassot. A més, inclou carrils de tramvia que separen ambdós sentits de la circulació.

2. **Carrer del Rector Francisco Tomás y Valiente:** facilita el moviment en el campus i connecta amb vies principals amb un accés més eficaç, especialment a les àrees del sud del campus.
3. **Avinguda de la Universitat:** aquesta avinguda distribuïdora connecta el campus de Burjassot amb l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE) i el Parc Científic. És una via clau per a la mobilitat

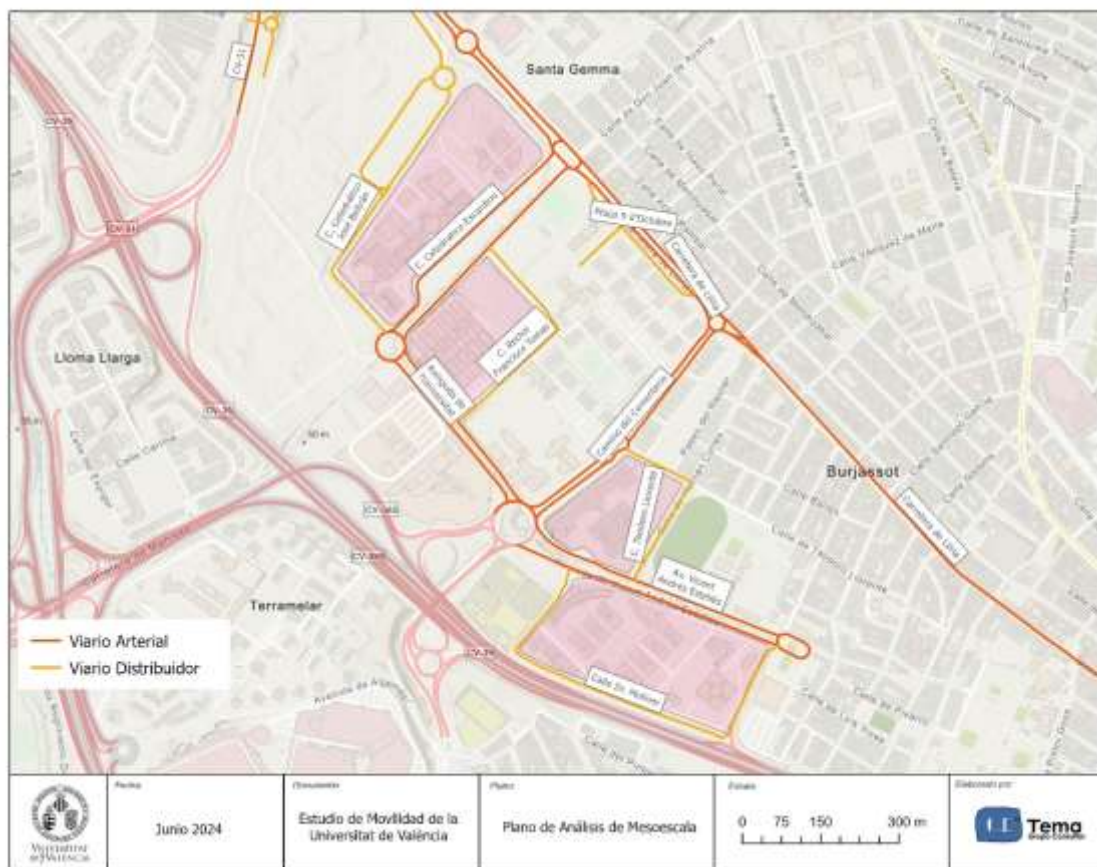


Figura 214. Planol d'anàlisi de mesoescala de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Les principals vies d'accés inclouen la **CV-35**, també coneguda com **Autovia del Túria**, i l'**avinguda de les Corts Valencianes**, que dona continuïtat a la CV-35 i millora la connexió amb altres àrees importants de València i els seus voltants. Aquestes artèries són essencials per al trànsit de vehicles en la zona. Connecten el campus amb importants vies de la ciutat. Les eixides des de València recomanades són la núm. 3, que porta a la **Facultat de Ciències de Burjassot** i a la **Facultat de Farmàcia**, i la núm. 4B, que porta al **Parc Científic** i a l'**ETSE**. Per als qui arriben des de Llíria, la millor opció és l'eixida núm. 5 de la CV-35, i després la CV-31 i l'eixida Burjassot, Paterna Fira de València.

L'**avinguda de Vicent Andrés Estellés** és una altra via d'accés al campus. Aquesta avinguda de doble sentit té carrils de tramvia que separen ambdós dos sentits de la circulació. L'accés intern al campus per a vehicles motoritzats és principalment el **carrer del Dr. Moliner**, que es divideix en tres trams amb característiques distintes. El primer és exclusiu per al personal autoritzat i té un sol sentit de

circulació; el segon és una zona d'aparcament per a alumnes, el control del qual correspon a l'Ajuntament de Burjassot, i el tercer, que comença en l'eixida de la CV-35, combina dos carrils que s'unifiquen en un i permeten la circulació del tramvia i l'estacionament en un sol costat.

Quant a la **Facultat de Farmàcia**, hi ha dos punts d'accés per a vehicles motoritzats. El **carrer d'Hernán Cortés** dona accés a l'aparcament d'estudiants i permet estacionar en ambdós costats, un en paral·lel i un altre en bateria. D'altra banda, el **carrer de Teodor Llorente** dona accés a l'aparcament intern per al personal autoritzat i és una via de doble sentit amb estacionament paral·lel en ambdós costats. L'**avinguda de Vicent Andrés Estellés**, que voreja la Facultat, té dos carrils per sentit, separats per una illa per als vianants, que facilita l'eixida de l'aparcament subterrani.

L'accés principal a l'**Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE)** és l'**avinguda de la Universitat**, una via de doble sentit amb dos carrils per sentit i una separació central per on circula el tramvia. L'estacionament en aquesta avinguda està permès només en un costat. La **Plaça del Palleter** no és una via d'accés com a tal, sinó un descampat que no té rellevància per a la xarxa viària del campus.

El **Parc Científic de la UV** té quatre accessos per a vehicles motoritzats, amb dues entrades i dues eixides. Els accessos estan al **carrer del Catedràtic José Beltrán Martínez**, que té dos accessos d'entrada, i al **carrer del Catedràtic Agustín Escardino Benlloch**, que té un accés d'entrada, un d'eixida i un d'entrada i eixida. Ambdós carrers són de doble sentit, amb estacionament permès en un sol costat i clarament senyalitzat.

La infraestructura per a vianants i ciclistes al campus està ben desenvolupada. Les voreres són àmplies, estan en bon estat i faciliten el trànsit segur dels vianants. A més, hi ha carrils bici que connecten el campus amb altres parts de Burjassot i Paterna i promouen l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible. Els encreuaments per als vianants estan clarament senyalitzats i en molts casos hi ha semàfors que regulen el pas dels vianants, especialment en les interseccions més concorregudes. Aquesta infraestructura és essencial per a garantir la seguretat dels estudiants i el personal universitari que es desplaça a peu.

En conclusió, la xarxa viària del campus està ben estructurada, però presenta algunes àrees de millora, especialment la senyalització del **carrer del Dr. Moliner** i l'estacionament en certes zones. La integració del tramvia en diverses vies afegeix complexitat i requereix atenció especial per a assegurar la seguretat viària. Malgrat aquests desafiaments, el campus està ben connectat, tant internament com amb les principals vies externes i facilita l'accés i la mobilitat als estudiants, al personal i als visitants.

L'anàlisi de la xarxa viària del campus de Burjassot-Paterna revela una estructura ben organitzada que facilita la mobilitat dins i al voltant del campus. Les principals vies d'accés i els carrers interns estan pensats per manejar eficientment el trànsit de vehicles, mentre que la infraestructura assegura un trànsit segur per als vianants. Les interseccions clau i els punts de congestió requereixen monitoratge i ajustos continus per mantenir un flux de trànsit eficaç en les hores punta. Aquest

enfocament integral assegura que la mobilitat al campus de Burjassot-Paterna siga efectiva i segura per a tota la comunitat universitària.

5.5.1.3.3 Campus d'Ontinyent

El Campus d'Ontinyent es localitza en el nucli d'Ontinyent, per la qual cosa les principals vies d'accés al campus són les mateixes que per a la població, que en termes generals estan en bon estat: són les carreteres CV-660 i CV-81, aquesta última amb accés des de la A-7.

Principals vies de comunicació (vies arterials)

1. **Avinguda del Compte de Torrefiel:** via principal nord-sud que connecta la CV-81 amb el nucli de població i la connexió exterior amb el campus.
2. **CV-650:** és una de les vies principals que connecta el campus amb altres àrees d'Ontinyent i municipis pròxims. Facilita l'accés des de la part nord de la ciutat en connectar barris com el de Sant Josep i altres àrees residencials i comercials.
3. **Avinguda de la Diputació:** aquesta avinguda corre de nord-est a sud-oest i fa d'artèria principal. Connecta el campus amb el centre d'Ontinyent i altres barris importants. Connecta el barri de Sant Josep amb àrees més centríques de la ciutat.
4. **CV-81:** una altra via principal que connecta el campus amb la zona sud-est d'Ontinyent i amb altres localitats pròximes. Facilita l'accés des de barris com el de Sant Rafael i el de Sant Carles. Dona una connexió ràpida i eficaç amb el campus.

Carrers distribuïdors

1. **Avinguda del Llombo:** fa de carrer distribuïdor en el campus i els seus voltants. Connecta diverses àrees residencials i facilita el moviment intern i la distribució del trànsit de vehicles en àrees clau. Connecta el barri del Llombo amb altres parts del campus i la ciutat.
2. **Avinguda d'Almaig:** aquesta avinguda facilita la circulació interna i l'accés a diferents edificis del campus, així com la connexió amb àrees residencials pròximes del barri de Sant Josep.
3. **Carrer de Santa Teresa:** dona accés a zones específiques del campus i a àrees residencials adjacents,. Ajuda a distribuir el trànsit local en el barri de Sant Josep i els seus voltants.
4. **Carrer de Rafael Juan Vidal:** connecta àrees importants del campus i ajuda a distribuir el trànsit, especialment en zones amb gran densitat d'edificis. Dona accés al barri del Llombo.

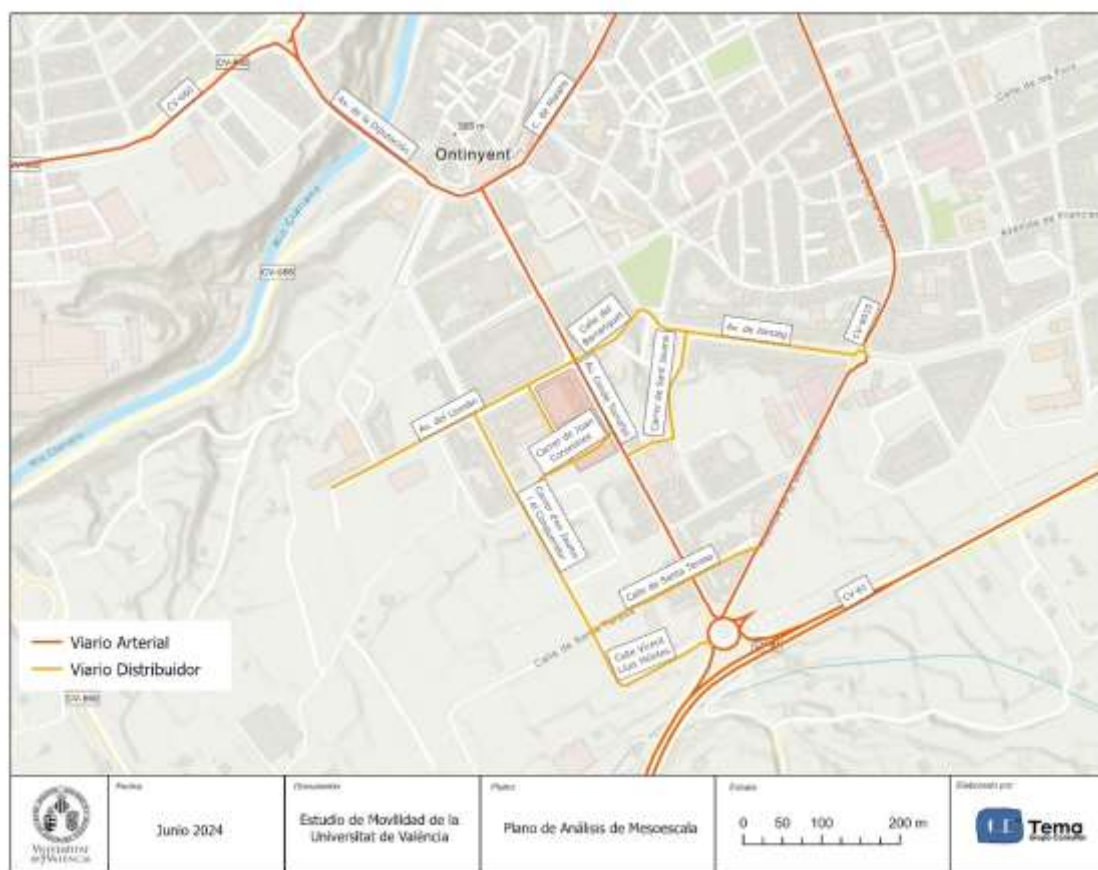


Figura 215. Pla d'anàlisi de mesoescala d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

Quant al viari limítrof amb el campus universitari, l'avinguda del Comte de Torrefiel és la principal via d'accés. Té dos carrils de circulació, un per a cada sentit, que uneix el centre d'Ontinyent amb l'accés a la carretera CV-81. Juntament amb el campus disposa de senyalització de direcció de carril, senyals verticals, rebaixes de vorera, paviment podotàctil i qual en el pas de vianants.

D'altra banda, l'avinguda del Llobo també té circulació en ambdós sentits, però a diferència de l'anterior no té senyalització horitzontal de sentit, per la qual cosa els usuaris es guien únicament per les normes de circulació. El ferm i les voreres estan en estat regular, encara que hi ha guals en la zona pròxima al campus.

El carrer d'Echegaray té un sol carril de circulació i només un dels costats de la via, el corresponent al campus, en bon estat, ja que l'altre no té ressalts, hi ha discontinuïtat de la vorera i l'amplària no permet la mobilitat. En el punt on es troben aquest carrer i el de Joan Coromines hi ha accés per als vianants, delimitat per bol·lards, encara que no està completament pavimentat, per la qual cosa no està en bon estat.

El campus no disposa de xarxa viària interna, sinó que s'assimila les àrees lliures del recinte com una zona d'estada des de la qual es dona accés i es permet l'estada de persones en ell.

5.5.1.3.4 Campus de Tarongers

L'estructura viària del campus dels Tarongers està determinada per diverses vies d'accés principals i una xarxa interna de carrers ben organitzats. Les principals vies d'accés són les avingudes dels Tarongers i de Catalunya. Aquestes artèries són essencials per al trànsit de vehicles en la zona, ja que connecten el campus amb importants vies de la ciutat i faciliten l'accés des de diferents punts de València i els seus voltants. En el campus, els carrers interns connecten les diferents facultats i els edificis administratius. Aquests carrers estan pensats per a un volum moderat de trànsit, principalment de vehicles de servei, transport universitari i bicicletes. La disposició d'aquestes vies permet distribuir eficaçment el trànsit intern i minimitza la congestió.

Principals vies de comunicació (vies arterials)

1. **Avinguda dels Tarongers:** és una de les principals artèries que travessa el campus d'est a oest. Connecta el campus amb barris com el del Cabanyal-Canyamelar i el de la Carrasca, a l'oest, i dona accés directe a les àrees residencials i comercials pròximes.
2. **Avinguda de Blasco Ibáñez:** corre paral·lela a l'avinguda dels Tarongers i serveix d'artèria principal que connecta el campus amb la resta de la ciutat. Facilita l'accés des de barris com el d'Albors i el de Ciutat Jardí, i s'estén cap al centre de València.
3. **Avinguda de Catalunya:** aquesta avinguda corre de nord a sud i fa d'artèria de connexió del campus amb el barri de Benimaclet, al nord, i facilita l'accés al centre de València al sud.

Carrers distribuïdors

1. **Carrer del Professor Ernest Lluch:** dona accés a diverses àrees del campus i ajuda a distribuir el trànsit local. Facilita la connexió amb el barri de la Carrasca i les àrees universitàries adjacents.
2. **Camí de Vera:** facilita el moviment intern en el campus i connecta amb vies principals per a un accés més eficaç, especialment amb el barri de Benimaclet.
3. **Avinguda de la Vega Baixa:** ajuda a distribuir el trànsit local en donar accés a diferents parts del campus i àrees circumdants i connectar amb el barri de la Carrasca.
4. **Carrer de Ramón Llull:** ajuda a distribuir el trànsit intern del campus, dona accés a diferents edificis i connecta amb barris pròxims com el de la Carrasca i el de Benimaclet.
5. **Carrer de Bernat Fenollar:** facilita el moviment intern en el campus i connecta amb vies principals per a un accés més eficaç, especialment al barri de la Carrasca.
6. **Carrer de l'actor Antonio Ferrandis:** facilita la connexió en el campus i amb àrees residencials circumdants, dona accés a diferents edificis universitaris i ajuda a distribuir el trànsit local en el barri de la Carrasca.

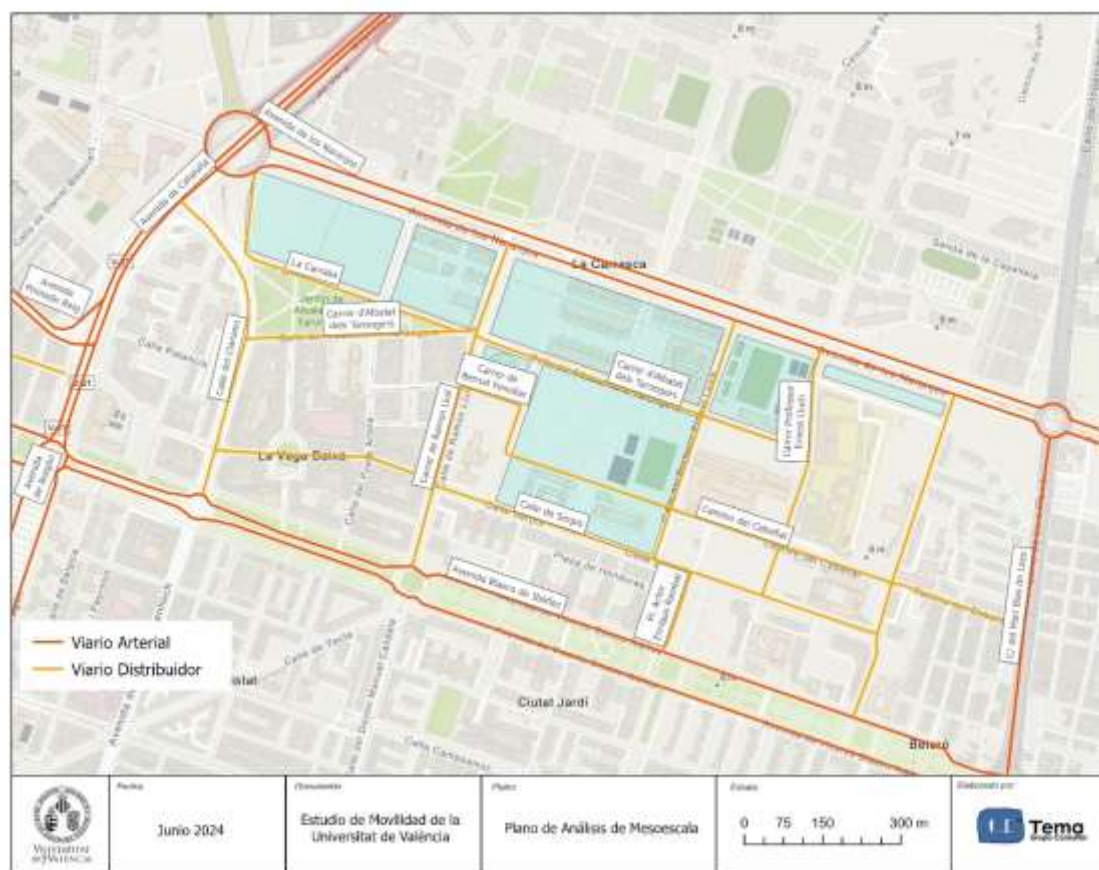


Figura 216. Jerarquizació viària de l'entorn del campus de Tarongers. Font: elaboració pròpia.

Les interseccions més crítiques estan en els accessos a les avingudes dels Tarongers i de Catalunya, així com en les entrades principals del campus. En les hores punta, aquestes interseccions poden tenir una congestió considerable a causa del gran volum de vehicles i vianants. La regulació del trànsit mitjançant semàfors i rotondes és crucial per a manejar el flux en aquestes àrees, encara que pot haver-hi retards en moments de major afluència.

5.5.2 Aparcament

En aquest apartat s'aborda l'anàlisi dels aparcaments en els voltants dels diferents campus de la Universitat de València. En el treball de camp s'ha fet una catalogació detallada que inclou l'ocupació dels aparcaments, els diferents tipus d'estacionament disponibles i els sistemes de control d'accés existents. Aquest estudi ens permetrà comprendre millor la disponibilitat i la gestió dels aparcaments, així com la seua influència en la mobilitat i l'accessibilitat dels campus universitaris.

La informació recollida comprèn apartats com el del grau d'ocupació dels aparcaments en les hores punta del matí, els tipus d'aparcament: en línia, en bateria, per als qui pateixen mobilitat reduïda,

entre altres, i les mesures de control d'accés adoptades: lliure, regulat, amb barrera, etc. Analitzar aquestes dades és fonamental per a identificar patrons d'ús, detectar possibles deficiències i proposar millores que contribuïsquen a optimitzar la gestió dels aparcaments.

5.5.2.1 Percentatge d'ocupació de les vies adjacents

A continuació es presenta l'anàlisi de les dades sobre ocupació dels aparcaments en els voltants dels diferents campus de la Universitat de València. Aquest estudi ens permetrà entendre millor la demanda de places d'estacionament i com influeix aquesta en la mobilitat i accessibilitat de cada campus.

Les dades sobre l'ocupació mitjana en les hores punta dels aparcaments per campus són les següents:

Percentatge d'ocupació dels aparcaments per campus					
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Percentatge d'ocupació	104,1	76,6	77,1	98,0	90,7

Taula 61. Percentatge d'ocupació dels aparcaments en el viari annex. Font: elaboració pròpia.

Al **campus de Blasco Ibáñez** s'observa una ocupació mitjana del **104,1%**, la qual cosa indica que la demanda de places d'aparcament supera l'oferta disponible. Aquest excedent del cent per cent suggereix la presència de vehicles estacionats en llocs no habilitats, com voreres, zones de càrrega i descàrrega o llocs destinats a altres usos. Aquest fet pot plantejar problemes de mobilitat, obstruccions en vies per a vianants i dificultats per al trànsit de vehicles d'emergència.

El **campus de Tarongers** té una ocupació mitjana del **98,0%**, la qual cosa indica que els aparcaments estan quasi al màxim de la seua capacitat, encara que no se supera el cent per cent. Aquest elevat grau d'ocupació pot plantejar problemes de congestió i dificultar la possibilitat de trobar places lliures, especialment en hores punta. La saturació dels aparcaments pot descoratjar l'ús del vehicle privat i produir frustració als usuaris.

En contrast, els campus de **Burjassot-Paterna** i **Ontinyent** tenen ocupacions mitjanes més moderades: **76,6%** i **77,1%**, respectivament. Aquests percentatges indiquen que encara hi ha disponibilitat de places d'aparcament en aquests campus, la qual cosa facilita l'estacionament als usuaris que opten pel vehicle privat. No obstant això, és bo considerar que una ocupació pròxima al 80% pot indicar una tendència a l'alça de la demanda i seria convenient veure si aquesta xifra augmenta amb el temps.

La **mitjana general** d'ocupació d'aparcaments en tots els campus és del **90,7%**, la qual cosa reflecteix una gran demanda de places d'estacionament en la Universitat.

L'elevat percentatge d'ocupació als campus de **Blasco Ibáñez** i **dels Tarongers** indica que hi ha una dependència significativa del vehicle privat entre els membres de la comunitat universitària en aquests campus. Això es pot deure a diversos factors, com la disponibilitat limitada de transports

públics eficaços, horaris que no coincideixen amb els dels serveis de transport col·lectiu o preferències personals per la comoditat del cotxe particular.

La sobreocupació a **Blasco Ibáñez** és particularment preocupant, ja que pot plantejar problemes de seguretat i mobilitat tant a vianants com als vehicles. L'ocupació per damunt del cent per cent indica que els conductors estan buscant alternatives no regulades per estacionar, la qual cosa pot derivar en infraccions i conflictes amb les autoritats locals.

Quant als campus de **Burjassot-Paterna** i **Ontinyent**, encara que l'ocupació és menor, és convenient considerar estratègies per a mantenir aquests nivells i evitar increments que puguin portar a situacions similars a les dels altres campus. Fomentar l'ús de transport públic i els mitjans de transport sostenible pot ser clau per a aconseguir aquest objectiu.

- Campus d'Ontinyent

En l'anàlisi de les dades d'ocupació dels aparcaments del campus d'Ontinyent, representades en els plans corresponents, s'observa una distribució desigual de la demanda de places d'estacionament. La majoria dels carrers estudiats en aquest campus tenen una ocupació que oscil·la entre el **70% i el 90%**, la qual cosa indica una gran demanda d'aparcaments en els voltants del campus.

Específicament, els carrers més pròxims al campus tenen graus elevats d'ocupació. Aquesta gran demanda es pot atribuir a la **dependència significativa del vehicle privat** entre els usuaris del campus, atès que, com s'ha dit abans, a Ontinyent no hi ha carrils bici i les opcions de transport públic són limitades, la qual cosa redueix les alternatives de mobilitat sostenible.

No obstant això, en analitzar el pla destaca que en la zona a l'est del campus, especialment al **carrer de Sant Jaume**, l'ocupació dels aparcaments és inferior, per sota el **30%**. Aquesta menor ocupació indica que en aquesta àrea hi ha una major disponibilitat de places d'estacionament. Les possibles raons poden ser la menor densitat d'activitat en aquesta zona, el fet que hi haja menys atraccions que creen demanda d'aparcaments o simplement el fet d'estar a una distància major del campus, la qual cosa no és convenient per als usuaris.

Un altre aspecte rellevant és el de la situació al **carrer de Joan Coromines**, on **no hi ha aparcament regulat**. Malgrat això, s'ha trobat un **aparcament de terra** en aquest carrer que els usuaris utilitzen per a estacionar. Aquest lloc, encara que no està formalment habilitat ni regulat, té **una gran ocupació** que mostra la necessitat de places d'aparcament addicionals. Atès que aquest aparcament està en **cessió de titularitat privada** i que l'Ajuntament ha pavimentat la zona amb permís del propietari per donar servei a la Universitat, el seu ús està tolerat, però podria presentar limitacions quant a manteniment, seguretat i capacitat.

La gran ocupació d'aquest aparcament de terra reflecteix **la insuficiència de places d'estacionament regulades** als voltants del campus. Aquesta situació pot plantejar inconvenients com la deterioració del terreny, la falta de senyalització, la falta de mesures de seguretat i l'accessibilitat limitada per

als qui pateixen mobilitat reduïda. A més, el fet que no estiga regulat pot produir desordre en l'estacionament i dificultats als usuaris.

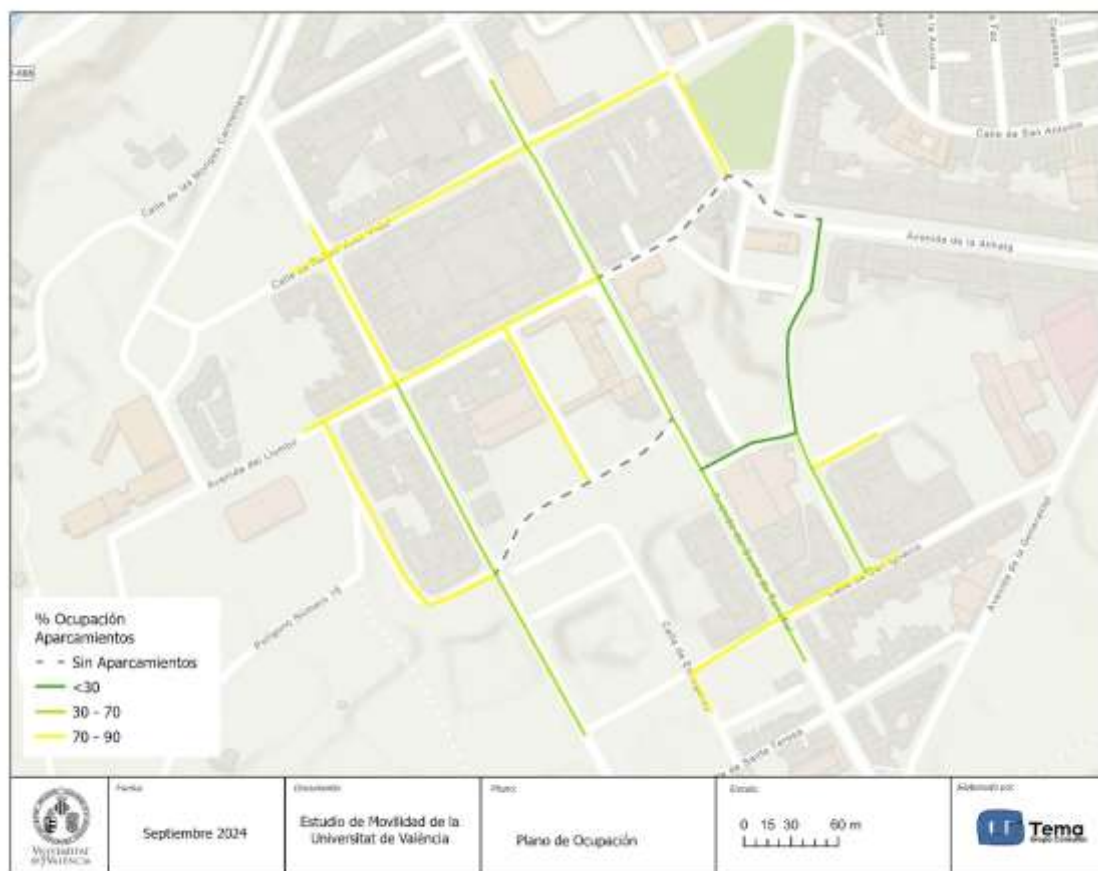


Figura 217. Pla d'ocupació dels aparcaments en el viari annex d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

- Campus dels Tarongers

En analitzar el campus dels Tarongers observem que aquesta zona té un elevat grau d'ocupació dels aparcaments. Encara que és cert que el campus té **grans aparcaments oberts** que ofereixen una quantitat considerable de places, la demanda d'estacionaments continua sent elevada. Això es veu als carrers adjacents al campus, on la majoria dels llocs d'aparcament tenen una ocupació superior al **90%**. Aquesta elevat grau d'ocupació dificulta trobar places lliures, especialment en les hores punta, en què coincideixen les activitats acadèmiques i administratives.

Els **grans aparcaments oberts** esmentats donen un cert alleujament a la demanda, però poden no ser suficients per a satisfer les necessitats de tots els usuaris. A més, és possible que aquests aparcaments estiguen a una certa distància dels edificis principals del campus, la qual cosa porta a molts conductors a buscar estacionaments més pròxim en les vies públiques. La preferència per estacionar als carrers més pròxims a les destinacions incrementa la saturació i complica la mobilitat en aquestes àrees.

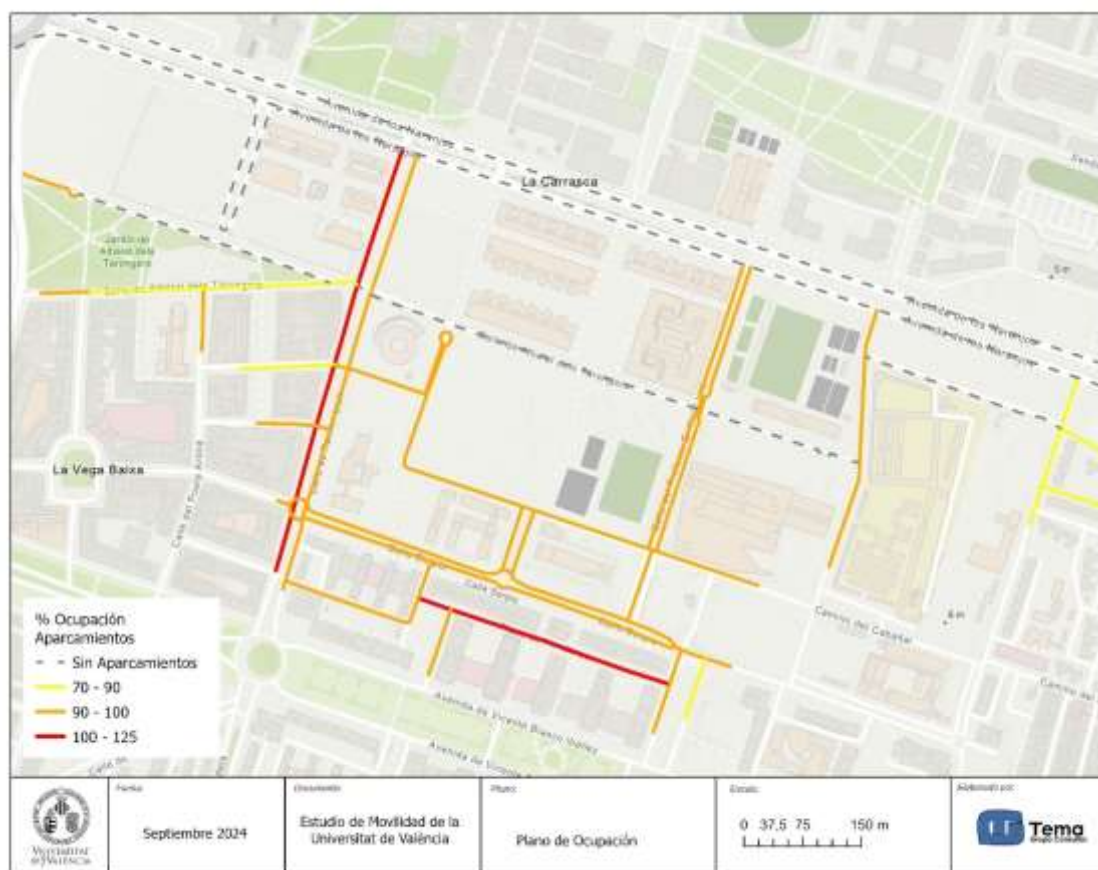


Figura 218. Pla d'ocupació dels aparcaments en el viari annex al campus dels Tarongers. Font: elaboració pròpia.

- Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez és la zona més congestionada quant a disponibilitat d'aparcaments. Aquesta situació es deu a la combinació de l'intens **atrafegament urbà** de la ciutat amb l'elevat **ús universitari** que convergeix en aquesta àrea. La proximitat al centre urbà i l'alta densitat d'activitats comercials i residencials incrementen significativament la demanda de places d'estacionament.

Les dades recollides mostren un **clar sobreús dels aparcaments**, amb percentatges d'ocupació que **superen el 100%**. Aquest excedent indica no sols que totes les places legals estan ocupades, sinó que també hi ha un elevat nombre d'**aparcaments il·legals**. Els vehicles estacionats en zones no habilitades, com voreres, passos de vianants, zones de càrrega i descàrrega o llocs destinats a emergències agreugen els problemes de mobilitat i seguretat viària en la zona.

En aquest context, la **utilització del transport públic** adquireix una importància crucial. La zona de Blasco Ibáñez té una bona xarxa de transport públic, que inclou autobusos i tramvies i que podria alleujar la pressió sobre els aparcaments si se'n fomentara l'ús entre els estudiants, els professors i el personal administratiu. Promoure el transport públic no sols ajudaria a reduir la congestió de

vehicles, sinó que també contribuiria a disminuir les emissions contaminants i millorar la qualitat de l'aire.

L'anàlisi dels carrers circumdants del campus revela que **totes les vies superen el 90% d'ocupació** de les seues places d'aparcament i **quasi la meitat presenten sobredemanda**, és a dir, ocupacions per damunt del cent per cent. Aquesta saturació extrema dificulta enormement trobar places d'estacionament, la qual cosa fa que els conductors donen moltes voltes buscant un lloc lliure. Aquest fet incrementa la congestió del trànsit i crea un cercle viciós que afecta negativament la mobilitat en la zona.

Els **aparcaments il·legals** no sols són un símptoma de la falta de places disponibles, sinó també d'una **gestió ineficient de l'estacionament**. Els vehicles mal estacionats obstrueixen el pas de vianants, redueixen la visibilitat en les interseccions i poden impedir l'accés dels vehicles d'emergència. A més, causen molèsties als residents i els comerços locals i afecten la convivència en l'entorn urbà.

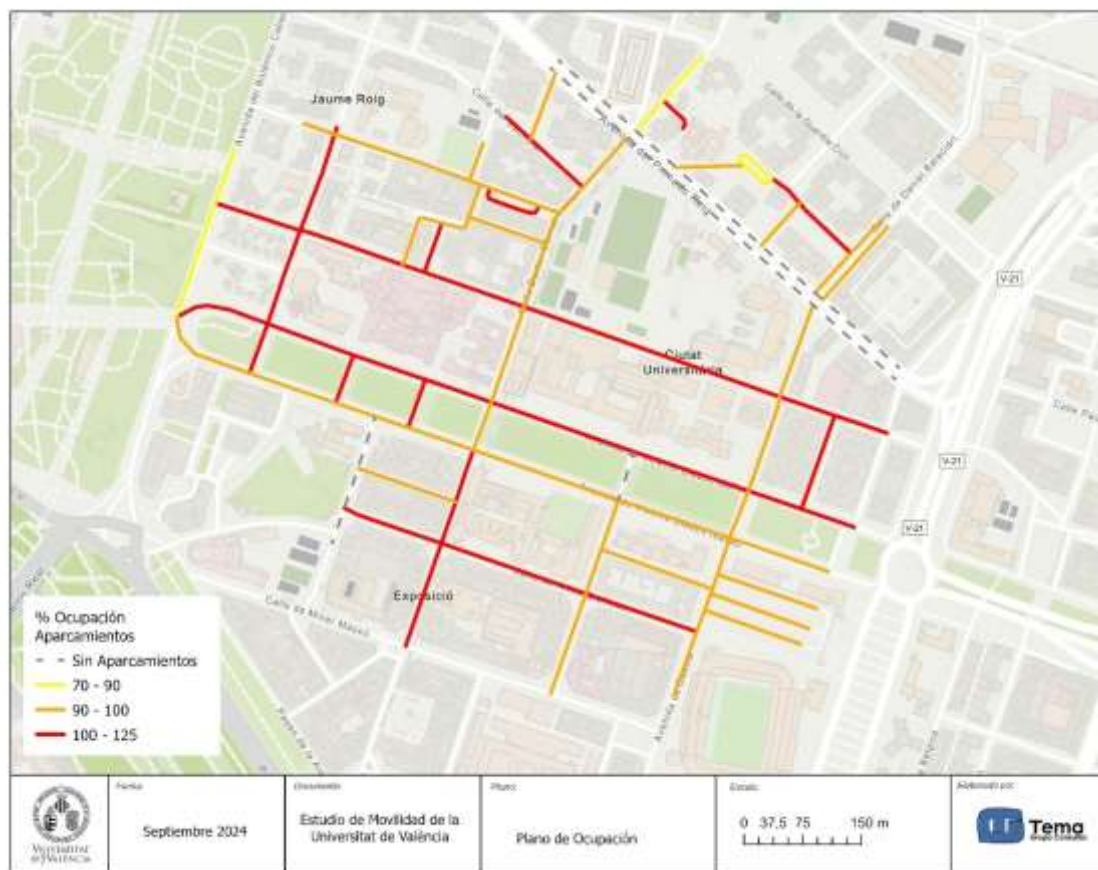


Figura 219. Pla d'ocupació d'aparcaments en el viari annex del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

El campus de Blasco Ibáñez s'enfronta a seriosos desafiaments quant a la disponibilitat i la gestió dels aparcaments. La saturació i l'elevat nombre d'aparcaments il·legals indiquen la necessitat de

prendre **mesures integrals** que aborden tant l'oferta com la demanda d'estacionaments. Promoure l'ús del transport públic i d'alternatives de mobilitat sostenible és essencial per a alleujar la congestió i millorar la qualitat de vida en l'entorn universitari.

- Campus de Burjassot-Paterna

En analitzar el campus de Burjassot-Paterna observem que la situació dels aparcaments presenta característiques particulars en comparació amb les dels altres campus de la Universitat de València. En general, l'ocupació dels aparcaments en aquest campus és moderada, amb nivells que no arriben als de la saturació extrema de Blasco Ibáñez o dels Tarongers. No obstant això, hi ha àrees específiques en què la demanda de places d'estacionament és notablement alta.

Un dels punts amb major ocupació és la **Unitat de Campus**. Aquesta àrea central concentra una gran quantitat d'activitats administratives i acadèmiques, la qual cosa incrementa significativament l'afluència de personal i, per tant, la demanda d'aparcaments. Els aparcaments en el campus solen presentar un **percentatge d'ocupació molt alt**, que reflecteix una preferència dels usuaris per estacionar tant prop com siga possible de les seues destinacions.

En contrast, els **carrers annexos al campus** no mostren una ocupació tan elevada. Això indica que els usuaris opten en primera instància pels aparcaments interns i recorren als carrers adjacents només quan no troben places disponibles al campus. La menor ocupació en aquestes vies es pot deure també al fet que alguns sectors poden estar menys regulats o resultar menys convenients per la seua distància o accessibilitat.

Un problema específic de la **zona de Santa Gema** és el de la **sobreocupació** dels aparcaments. Aquesta àrea té una **alta concentració de comerços**, la qual cosa produeix un flux constant de vehicles. Les botigues i els establiments atrauen tant residents com visitants i així augmenta la demanda d'estacionaments. A més, és comú detenir-s'hi en **doble fila** per fer compres ràpides o gestions breus, la qual cosa agreuja la congestió i dificulta la circulació normal del trànsit.

La **major ocupació** també es manifesta en les zones **més densament urbanitzades prop de Burjassot**. Aquestes àrees, en combinar activitats residencials, comercials i educatives, experimenten una demanda elevada d'aparcaments que supera l'oferta disponible. La densitat de població i l'activitat econòmica intensifiquen la competència pels llocs d'estacionament i creen situacions de saturació en unes certes franges horàries.



Figura 220. Pla d'ocupació d'aparcaments en el viari annex del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

5.5.2.2 Percentatge segons la tipologia dels aparcaments

En aquest apartat analitzarem de forma general els tipus d'aparcaments disponibles als voltants dels campus de la Universitat de València. Les dades recollides ens permeten comprendre com es distribueixen els diferents tipus d'estacionaments i com pot influir això en la mobilitat i l'accessibilitat de cada campus.

Els tipus d'aparcament es classifiquen en tres categories principals: en bateria, en línia i mixt. A continuació, es presenten els percentatges corresponents a cada campus:

Percentatge dels tipus d'aparcaments					
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Bateria	32,4	20,0	0,0	37,5	26,4
En línia	40,5	67,5	83,3	46,9	55,4
Mixt	27,0	12,5	16,7	15,6	18,2

Taula 62. Percentatge segons el tipus d'aparcament. Font: elaboració pròpia.

En analitzar aquestes dades observem que el tipus d'aparcament més comú és l'**aparcament en línia**, amb una mitjana del **55,4%** en tots els campus. Aquest tipus d'estacionament és especialment predominant a **Ontinyent**, on arriba al **83,3%**, i a **Burjassot-Paterna**, amb un **67,5%**. Als **Tarongers** i a **Blasco Ibáñez**, encara que també és significatiu, el percentatge és menor, amb un **46,9%** i **40,5%**, respectivament.

L'**aparcament en bateria** representa el **26,4%** del total i és més comú a ls**Tarongers** i a **Blasco Ibáñez**, amb un **37,5%** i un **32,4%**, respectivament. A **Burjassot-Paterna**, aquest tipus d'estacionament és menys freqüent, amb un **20,0%**. A **Ontinyent** no hi ha aquest tipus d'aparcaments.

L'**aparcament mixt**, que combina característiques dels dos tipus anteriors, té un percentatge del **18,2%** en general. A **Blasco Ibáñez** representa un **27,0%**. Aquest és el campus amb major proporció d'aquest tipus. **Ontinyent** i els **Tarongers** tenen percentatges similars: **16,7%** i **15,6%**, respectivament, mentre que a **Burjassot-Paterna** és menys comú, amb un **12,5%**.

5.5.2.3 Control de l'ús dels aparcaments

A continuació analitzarem el **tipus de control d'accés** als aparcaments als voltants dels campus de la Universitat de València. L'estacionament de **línia blava** és de pagament, fa de sistema de regulació del trànsit, promou la rotació de vehicles i facilita la disponibilitat de places. L'estacionament de **línia blanca** és lliure i no té cost associat per a l'usuari.

Això és especialment rellevant en zones universitàries, perquè els ingressos dels estudiants solen ser limitats. Els aparcaments gratuïts (línia blanca) poden ser beneficiosos per a la comunitat universitària, ja que redueix la despesa per l'ús del vehicle privat. No obstant això, en àrees amb gran demanda d'estacionaments, com hospitals o zones comercials, posar aparcaments de pagament (línia blava) és útil per a fomentar la rotació i millorar la disponibilitat de places.

Les dades sobre el percentatge del tipus de control d'accés per campus són les següents:

Percentatge del tipus de control d'accés					
	Blasco Ibáñez	Burjassot-Paterna	Ontinyent	Tarongers	Total
Blau	10,8	0,0	0,0	0,0	3,3
Blau i blanc	10,8	0,0	8,3	0,0	4,1
Blanc	78,4	100,0	91,7	100,0	92,6

Taula 63. Percentatge del tipus de control d'accés a l'aparcament. Font: elaboració pròpia.

Al campus de **Blasco Ibáñez**, el **78,4%** dels aparcaments són de **línia blanca**. Això significa que la majoria de les places són gratuïtes i de lliure accés. No obstant això, hi ha un **10,8%** d'aparcaments de **línia blava**, en què s'aplica una tarifa per estacionar. A més, un altre **10,8%** correspon a zones de **blau i blanc**, on coexisteixen ambdós tipus d'estacionament.

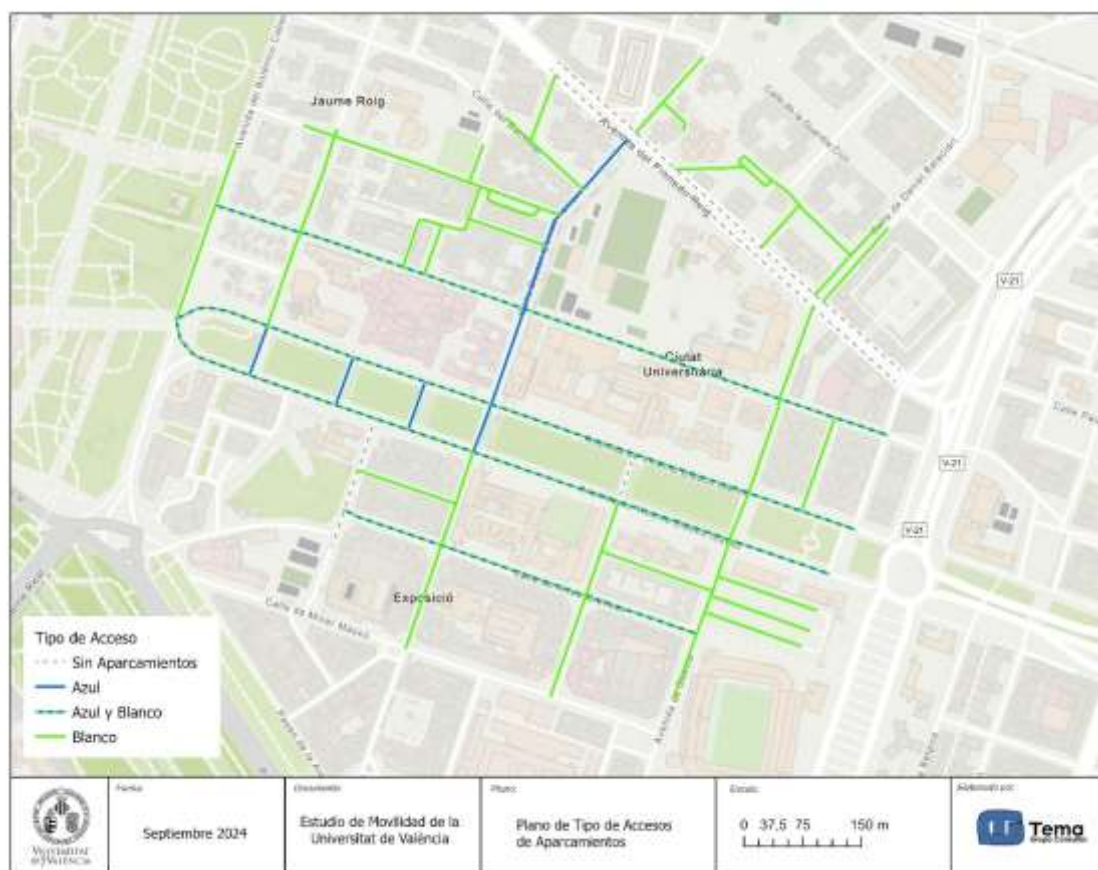


Figura 221. Pla de tipus d'accés als aparcaments de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

Els aparcaments de pagament en aquest campus es pot relacionar amb la seua localització en una zona urbana densa i amb gran demanda d'estacionaments. L'estacionament regulat ajuda a promoure la rotació de vehicles i facilita que més usuaris puguen trobar places disponibles al llarg del dia. No obstant això, pot representar una despesa addicional per a estudiants i personal amb recursos econòmics limitats.

A **Burjassot-Paterna**, el **100%** dels aparcaments són de **línia blanca**, és a dir, tots els llocs d'estacionament són gratuïts i de lliure accés. Aquesta situació és favorable per a la comunitat universitària des del punt de vista econòmic. No obstant això, la falta d'estacionaments regulats pot portar a una menor rotació de vehicles i a dificultats per a trobar places lliures en moments de gran demanda.

El campus d'Ontinyent té un **91,7%** d'aparcaments de **línia blanca**, mentre que el **8,3%** restant correspon a zones de **blau i blanc**. Això indica que, si bé la majoria dels aparcaments són gratuïts, hi ha àrees en què es combina l'estacionament lliure amb el regulat. Posar zones de pagament pot servir per a tractar la demanda en àrees específiques amb la promoció de la rotació i la facilitació de l'accés als serveis o els edificis amb major afluència.

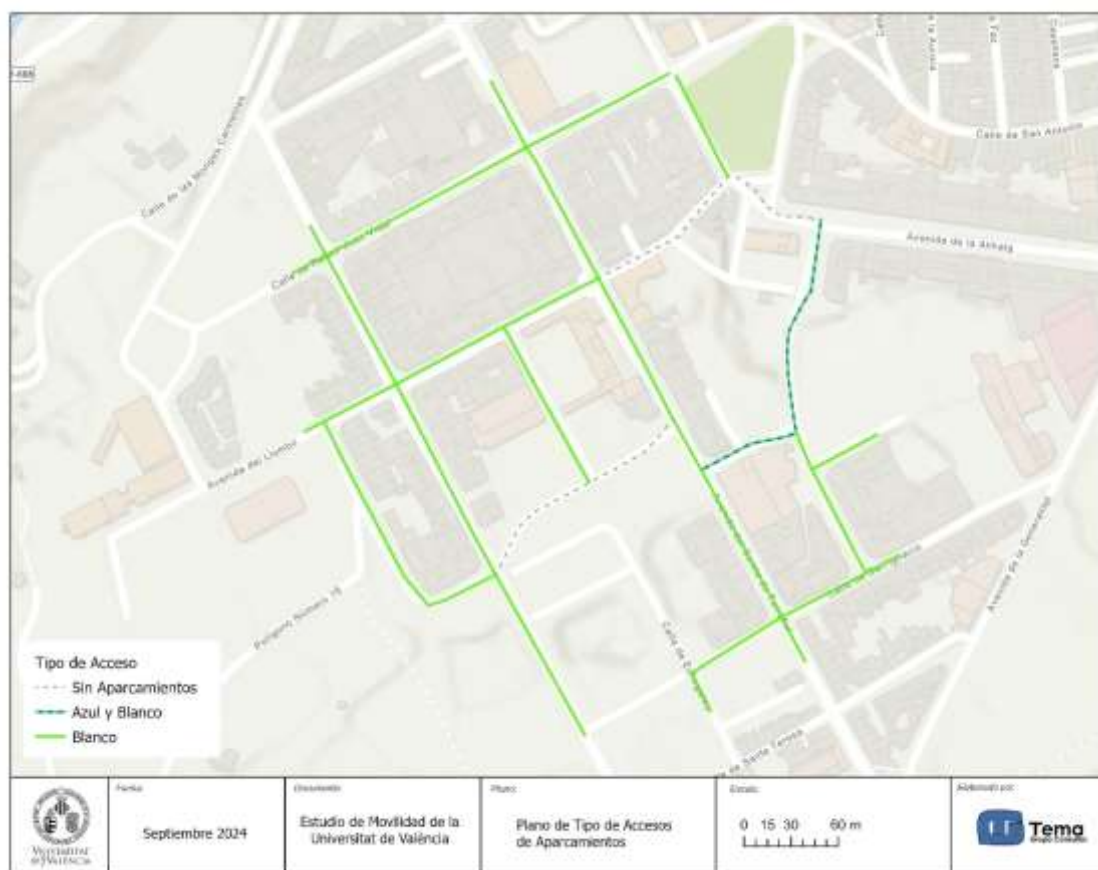


Figura 222. Pla de tipus d'accés als aparcaments d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

Igual que a Burjassot-Paterna, el **100%** els aparcaments dels **Tarongers** són de **línia blanca**. Això beneficia econòmicament els usuaris, però pot ocasionar problemes de disponibilitat de places a causa de la falta de rotació que comporta l'estacionament regulat.

El predomini de l'aparcament de **línia blanca** als campus universitaris reflecteix unes mesures que minimitzen les despeses per als estudiants i el personal. No obstant això, aquesta falta de regulació pot portar a una **baixa rotació** de vehicles i a la **saturació** de les places disponibles, especialment en hores punta.

En contrast, les zones de **línia blava** de Blasco Ibáñez i Ontinyent suggereixen una estratègia per a **gestionar l'alta demanda** d'estacionaments en àrees específiques. L'estacionament de pagament fomenta la rotació de vehicles i facilita que més usuaris accedisquen a les places al llarg del dia. Tanmateix, és convenient considerar l'**impacte econòmic** que té això en la comunitat universitària, que pot comptar amb recursos limitats.

Les zones d'estacionament de pagament (línia blava) en certs campus o àrees específiques poden ser efectives per a tractar la demanda i millorar la disponibilitat de places. És fonamental que

aquestes mesures s'apliquen considerant l'impacte per als usuaris i que es complementen amb estratègies que promouen alternatives de mobilitat sostenible.

Trobar un equilibri entre l'**accessibilitat econòmica** i l'**eficàcia en la gestió de l'aparcament** és clau per a millorar la mobilitat i la qualitat de vida en els entorns universitaris. La col·laboració entre la Universitat, les autoritats locals i la comunitat és essencial per a adoptar solucions adaptades a les necessitats específiques de cada campus.

5.5.2.4 Zones d'aparcament

- Campus dels Tarongers

Es aparcaments al campus dels Tarongers es distribueixen en diferents àrees específiques que estan organitzades per maximitzar l'eficàcia i l'accés. En el bloc 1, amb una superfície total de 64.963 m², el 14% (9.113 m²) està destinat a aparcaments en superfície. Aquest bloc proporciona accés directe a les facultats principals i redueix la necessitat de desplaçaments interns llargs.

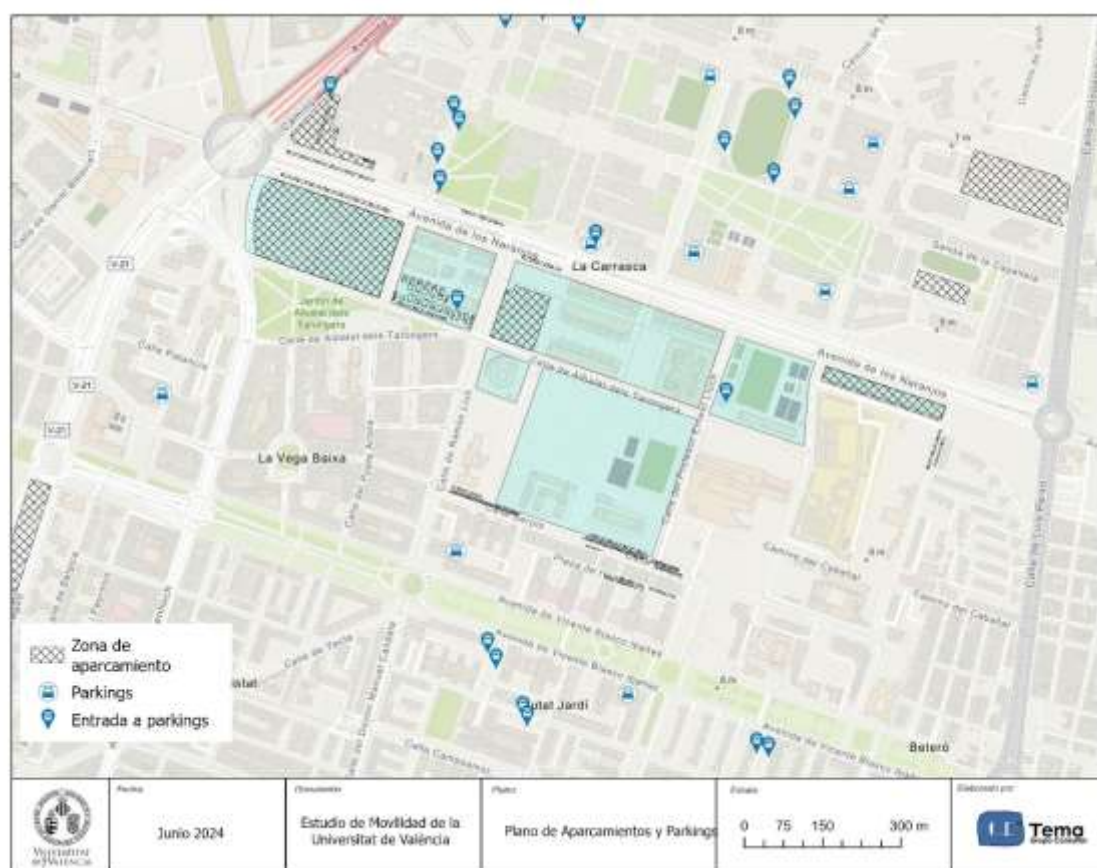


Figura 223. Pla de zones d'aparcament del campus de Tarongers. Font: elaboració pròpia.

El bloc 2, que té una superfície total de 18.179 m², té un 33% (5.927 m²) dedicat a aparcaments en superfície. En aquest bloc, la gran disponibilitat d'aparcaments facilita l'accés ràpid als usuaris del campus. De forma similar, el bloc 3, amb una superfície total de 23.697 m², destina el 34% (8.095 m²) de la seua àrea a aparcaments en superfície, que milloren encara més l'accessibilitat per als qui arriben en vehicles privats.

El bloc 4 es diferencia significativament, ja que la seua superfície total, de 4.637 m², no té àrees destinades a aparcaments en superfície. Aquest fet suggereix una major promoció de l'ús per als vianants i possiblement d'infraestructures per a bicicletes, en línia amb els objectius de mobilitat sostenible del campus.

El campus també dona facilitats addicionals per a l'aparcament de bicicletes i promou així l'ús de mitjans de transport sostenibles. Aquestes instal·lacions inclouen aparcaments de bicicletes estratègicament localitzats prop de les entrades principals dels edificis, la qual cosa facilita l'accés segur per als ciclistes.

La senyalització al campus està pensada per guiar els usuaris a les àrees d'aparcament disponibles. Encara que s'ha observat que algunes àrees es podrien beneficiar d'una millora en la senyalització específica per a bicicletes, en general la infraestructura d'aparcaments del campus dels Tarongers està ben desenvolupada per a atendre les necessitats de la seua comunitat universitària.

Que el campus estiga pensat per proporcionar àmplies facilitats d'aparcament és un aspecte clau de la seua estratègia de mobilitat sostenible. En facilitar l'accés mitjançant vehicles privats mentre es promou l'ús de bicicletes i el transport públic, el campus dels Tarongers equilibra l'accessibilitat amb els objectius de sostenibilitat ambiental.

- Campus de Blasco Ibáñez

Els aparcaments del campus de Blasco Ibáñez estan distribuïts per maximitzar l'eficàcia i l'accessibilitat. La superfície total del campus és de 89.661 m², dels quals el 54% (48.403 m²) està ocupat per edificis. La zona per als vianants representa el 27% (24.023 m²), mentre que les àrees verdes ocupen un 16% (14.605 m²). La superfície dedicada a vials i aparcaments en superfície és mínima, representa només el 3% (2.630 m²) del total.

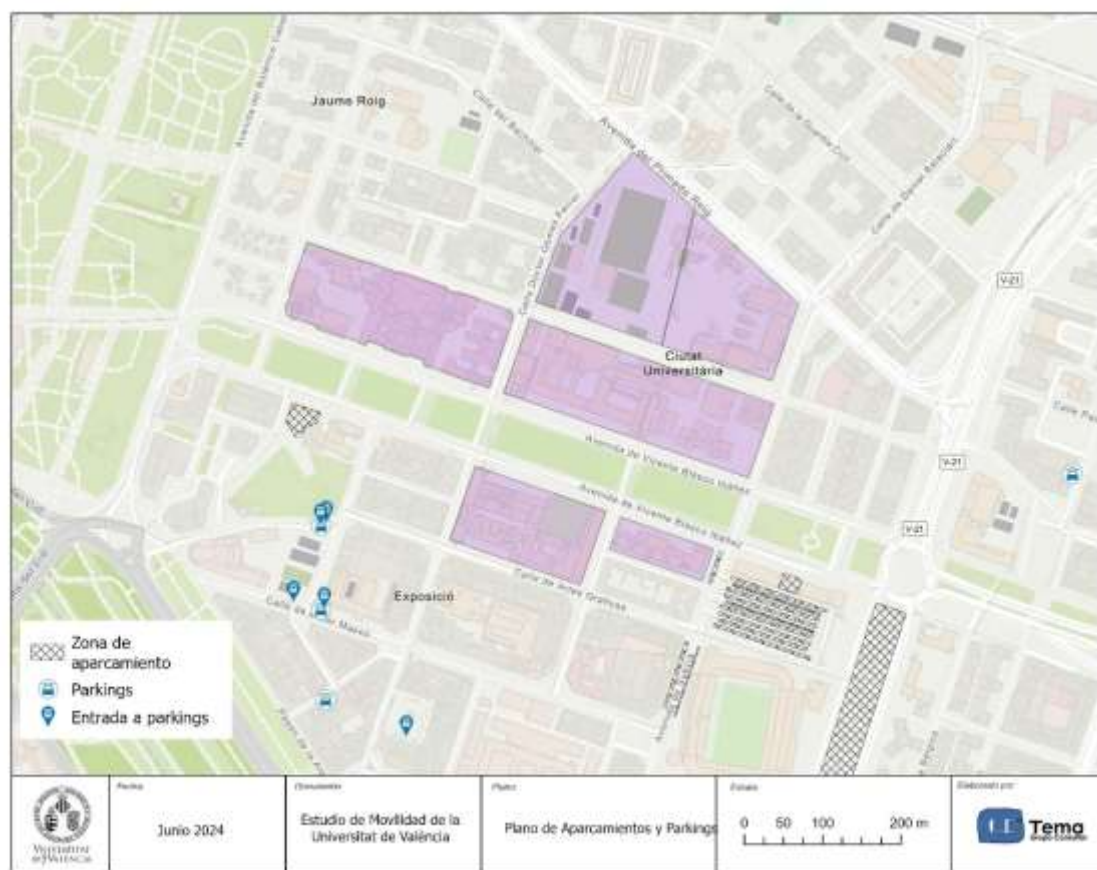


Figura 224. Pla de zones d'aparcament del campus de Blasco Ibáñez. Font: elaboració pròpia.

L'anàlisi per blocs mostra variacions significatives en la distribució d'espais. El bloc on està la Facultat de Ciències de l'Activitat Física i l'Esport (FCAFE) i el Pavelló té una superfície total de 23.383 m², dels quals el 40% està destinat a edificis, el 29% a zones per a vianants i el 26% a àrees verdes, amb només un 5% dedicat a aparcaments en superfície. La Facultat de Filologia, amb una superfície de 5.326 m², destina el 55% a edificis i el 25% a zones verdes, sense àrees específiques per a aparcaments en superfície.

El bloc on estan Filosofia i Geografia, amb una superfície total de 17.564 m², té el 56% de la seua àrea ocupada per edificis i el 24% està destinat a zones per a vianants, sense àrees específiques per a aparcaments en superfície. En el bloc on estan Psicologia i els aularis, amb una superfície de 20.927 m², el 48% està ocupat per edificis, el 35% és per a vianants i només el 6% està destinat a aparcaments en superfície. Finalment, en el bloc on estan Medicina i el Rectorat, amb una superfície total de 20.461 m², els edificis ocupen el 74%, les zones per a vianants el 20% i les àrees verdes el 6%, sense superfície destinada a aparcaments en superfície.

L'oferta d'aparcaments del campus de Blasco Ibáñez reflecteix una planificació centrada en la promoció de llocs per a vianants i àrees verdes, amb una oferta mínima d'aparcaments en superfície. Aquesta distribució es deu a la major concentració urbana en què està.

En conclusió, encara que l'oferta d'aparcaments del campus de Blasco Ibáñez és limitada, la infraestructura està pensada per maximitzar l'ús de llocs per a vianants i àrees verdes, amb la qual cosa es promou un entorn més sostenible i saludable per a tota la comunitat universitària.

- Campus de Burjassot-Paterna.

Els aparcaments del campus de Burjassot-Paterna es distribueixen en diferents zones que estan organitzades per maximitzar l'eficàcia i l'accés. La superfície total del campus és de 186.773 m², dels quals el 30% (55.255 m²) està ocupat per edificis. La zona verda representa el 29% (54.038 m²), mentre que les àrees per a vianants ocupen un 17% (31.500 m²). La superfície dedicada a vials i aparcaments en superfície és significativa, amb el 25% del total, i un 17% (31.912 m²) està destinat a aparcaments.

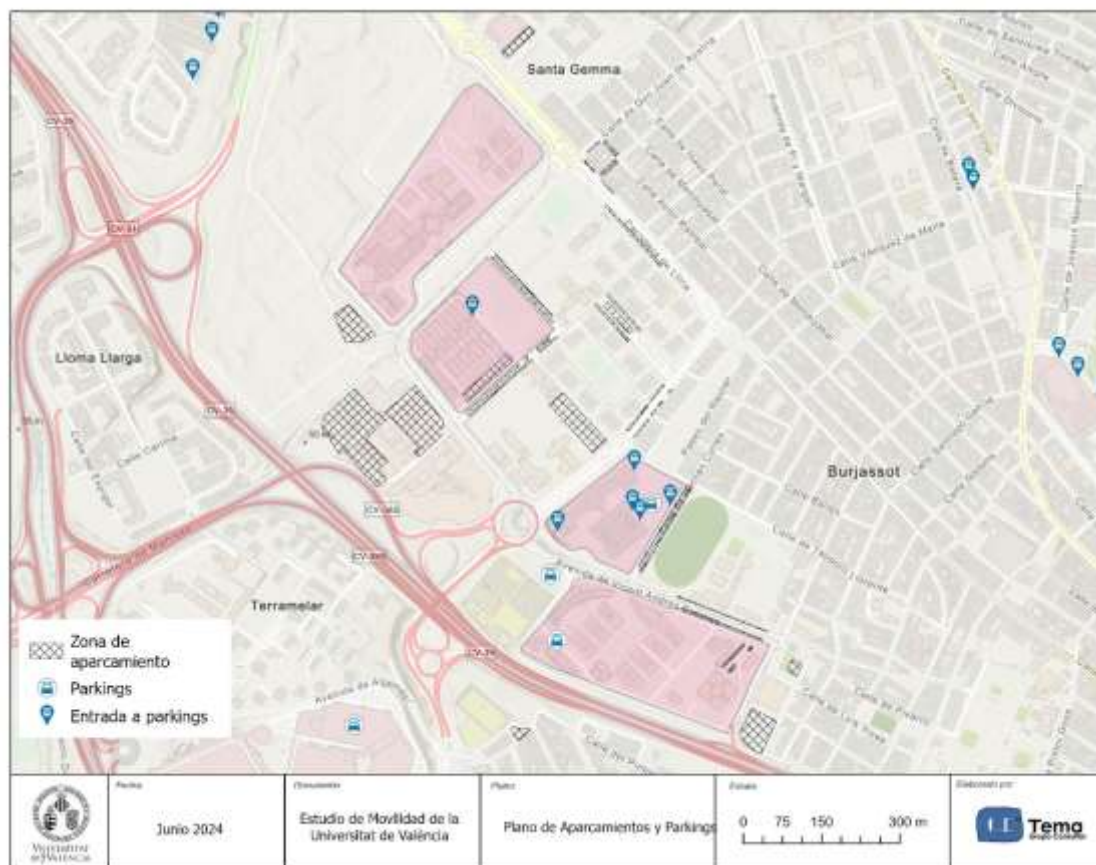


Figura 225. Pla de zones d'aparcament del campus de Burjassot-Paterna. Font: elaboració pròpia.

Analitzant per zones específiques del campus, la distribució varia. En la zona de Ciències, amb una superfície total de 74.114 m², el 31% (23.519 m²) està destinat a àrees verdes i el 22% (16.575 m²) a zones per a vianants. La superfície destinada a aparcaments en superfície és del 10% (7.566 m²). En la Facultat de Farmàcia, amb una superfície total de 29.865 m², el 39% (11.509 m²) està destinat a àrees verdes i el 10% (2.969 m²) a zones per a vianants, amb un 17% (4.994 m²) dedicat a aparcaments en superfície.

L'ETSE, amb una superfície total de 31.422 m², destina el 17% (5.465 m²) a àrees verdes i el 23% (7.371 m²) a zones per a vianants. La superfície dedicada a aparcaments en superfície és del 26% (8.295 m²). Al Parc Científic, la zona dels instituts té una superfície total de 27.183 m², amb un 29% (7.791 m²) destinat a àrees verdes i un 9% (2.373 m²) a zones per a vianants. La superfície destinada a aparcaments en superfície és de l'11% (2.888 m²). La zona empresarial del Parc Científic, amb una superfície total de 23.088 m², destina el 25% (5.754 m²) a àrees verdes i el 10% (2.212 m²) a zones per a vianants. La superfície dedicada a aparcaments en superfície és del 35% (8.169 m²).

L'oferta d'aparcaments del campus de Burjassot-Paterna reflecteix una planificació que equilibra l'accessibilitat dels vehicles amb llocs verds i per a vianants. La disponibilitat d'aparcaments en superfície és significativa en diferents zones del campus, la qual cosa facilita l'accés per als qui arriben en vehicles privats.

- Campus d'Ontinyent.

El PMUS d'Ontinyent per a l'any 2016 estimà un parc de vehicles de 17.153 turismes i 21.842 places d'aparcament a tot el municipi, amb la qual cosa hi ha superàvit de places d'aparcament.

L'aparcament del campus, encara que disposa d'una entrada apta per a vehicles pel carrer d'Echegaray, no s'utilitza com a tal, per la qual cosa l'interior de les seues instal·lacions no és utilitzat com a aparcament ni hi ha estacionaments irregulars.

S'utilitza un aparcament de terra, de propietat privada, sobre el qual hi ha un acord amb l'ajuntament per a permetre'n l'ús com a aparcament. No obstant això, les condicions d'ús no estan regulades formalment.



Figura 226. Pla de zones d'aparcament del campus d'Ontinyent. Font: elaboració pròpia.

5.5.3 Trànsit

La congestió del trànsit no sols afecta la qualitat de vida dels usuaris en augmentar els temps dels desplaçaments i l'estrès, sinó que també té conseqüències ambientals significatives per l'augment de les emissions de CO₂ i altres contaminants atmosfèrics. A més, la congestió pot afectar negativament la seguretat viària en augmentar el risc d'accidents.

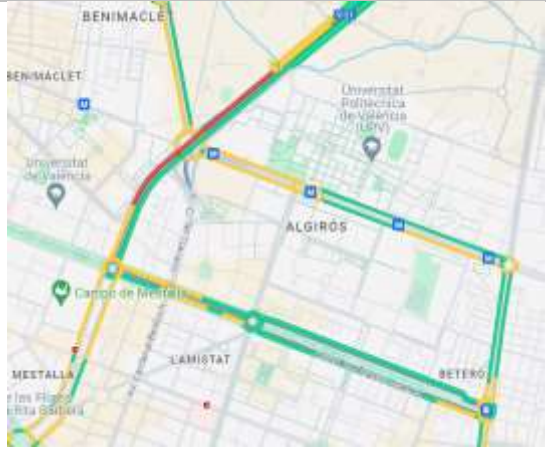
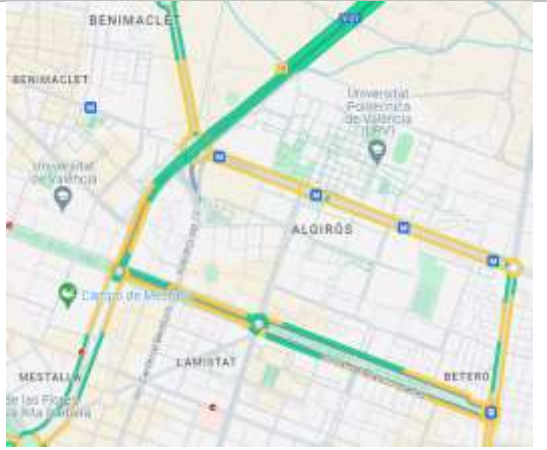
Per tant, comprendre i abordar el problema de la congestió del trànsit és essencial per a adoptar estratègies de mobilitat sostenible que promoguen un entorn més saludable i eficaç.

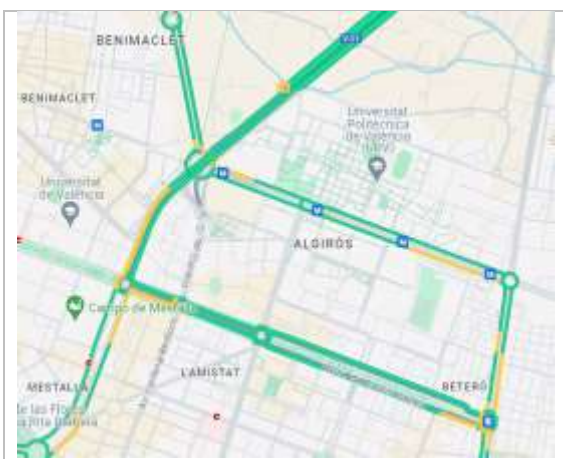
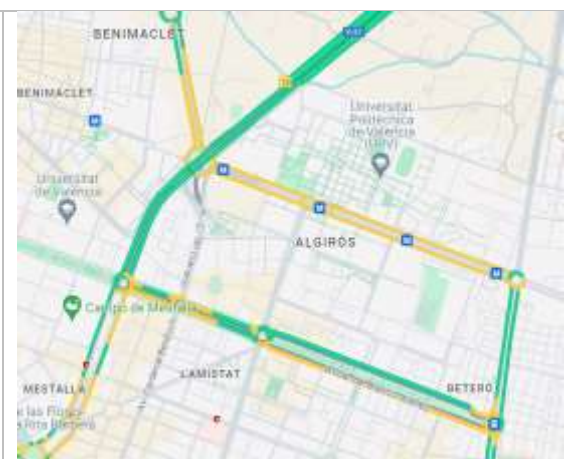
Una eina valuosa per a l'anàlisi de la congestió del trànsit és la de les dades de simulació del trànsit mitjà que proporcionen plataformes com Google. Google Traffic utilitza dades en temps real i algorismes avançats per a determinar el trànsit en diferents rutes i horaris. Aquestes dades es poden utilitzar per a identificar patrons de congestió, avaluar l'efectivitat de les infraestructures viàries existents i planificar millores.

5.5.3.1 Campus dels Tarongers

El campus dels Tarongers està en una zona estratègica de Valencia caracteritzada pel seu accés a grans vies de comunicació. Aquest campus fa de punt de connexió crucial entre diferents parts de la ciutat i facilita el trànsit de milers d'estudiants, professors i del personal administratiu diàriament. Per la seua localització central i la seua proximitat a importants artèries viàries, algunes de les seues vies tenen un flux de vehicles elevat, especialment en les hores punta. Aquesta gran densitat de trànsit pot produir congestions significatives que afecten la mobilitat i l'accés al campus.

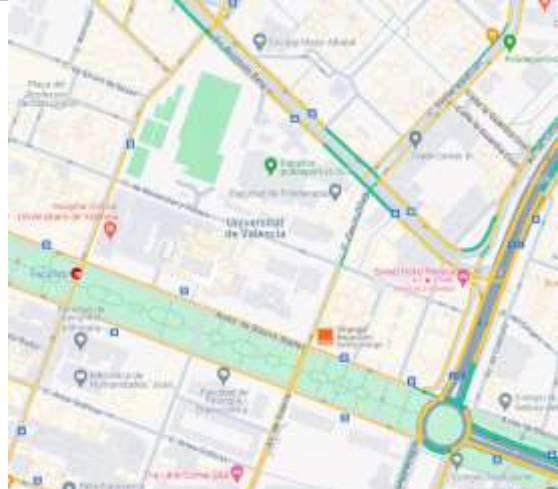
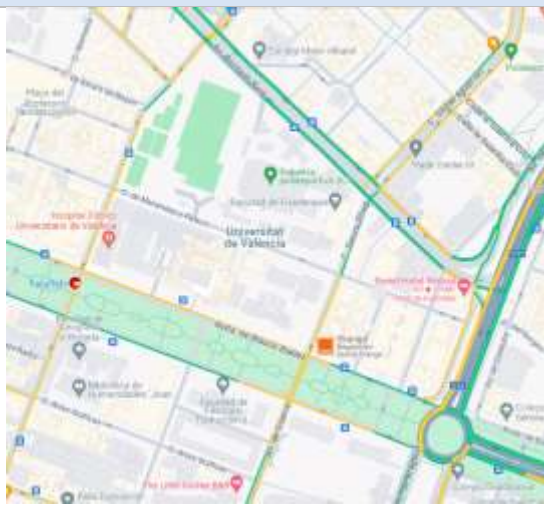
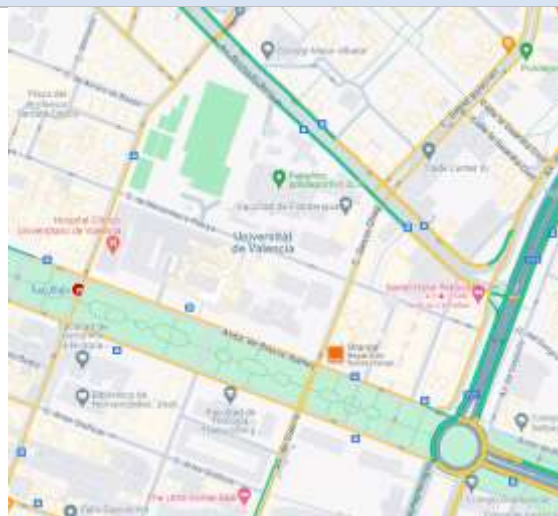
A continuació es presenta una anàlisi detallada de la congestió del trànsit al campus dels Tarongers, segmentada per franges horàries clau. Aquesta anàlisi se centra en els punts de major conflictivitat i dona una visió clara dels moments i els llocs on estan els majors desafiaments de mobilitat.

8.30 hores	12 hores
	
A les 8.30 sol haver-hi retencions en l'entrada nord de la ciutat a causa del flux de la V-21, particularment en la zona de l'avinguda de Catalunya, on el trànsit es distribueix cap a les avingudes dels Tarongers o d'Aragó. A més, s'observa un trànsit lent en les rotondes pròximes que contribueix al fet que hi haja una circulació general més lenta. Aquestes retencions i el trànsit lent es deuen principalment a l'inici de la jornada laboral i escolar, quan una gran quantitat de persones es desplaça als seus llocs de treball i estudi, la qual cosa augmenta significativament el volum de trànsit en aquestes àrees clau.	A les 12 hores del migdia s'observa una reducció significativa del trànsit provinent de la zona nord i una disminució de la velocitat mitjana en l'avinguda dels Tarongers. Aquest fet pot estar relacionat amb l'augment del moviment de mercaderies i serveis de lliurament, que se solen intensificar en aquestes hores. A més, el flux de vehicles pot incloure els desplaçaments interns de la ciutat i dels usuaris del campus que realitzen activitats en aquestes hores, amb la qual cosa contribueixen al fet que hi haja una congestió diferent de la de les primeres hores del matí.
16 hores	20 hores

	
A les 16 hores el trànsit és més fluid. Encara no ha començat l'eixida del treball, cosa que significa que la demanda de l'eixida de la ciutat no és tan alta com al matí. A més, l'eixida de la ciutat tendeix a estar més espaiada en el temps durant la vesprada, en comparació amb la concentració de trànsit del matí, la qual cosa produeix menys congestió en les principals vies, com les vingudes dels Tarongers i d'Aragó. Això fa que hi haja una circulació més àgil i que es reduïska els temps dels desplaçaments dels usuaris del campus i els seus voltants.	A les 20 hores s'observa una major concentració de vehicles en les grans avingudes i en les eixides de la ciutat per la zona nord. Això es deu principalment a l'eixida de la ciutat, ja que a aquestes hores finalitzen les activitats laborals i acadèmiques. Les avingudes com la dels Tarongers i d'Aragó tenen un augment del flux de vehicles, així com les connexions amb la V-21, que intensifica la congestió en aquestes àrees clau i prolonga el temps de viatge dels qui se'n van als afores de València.

5.5.3.2 Campus de Blasco Ibáñez

El campus de Blasco Ibáñez està en una posició estratègica a València, prop del centre de la ciutat, i està connectat per importants artèries viàries. En aquest campus hi ha diferents facultats. És un punt crucial per al trànsit d'estudiants, professors i personal administratiu. La seua proximitat a vies principals, com les avingudes del Primat Reig, de Blasco Ibáñez, de Catalunya i d'Aragó, i la connexió nord amb la V-21 tenen un impacte significatiu en la dinàmica del trànsit en la zona.

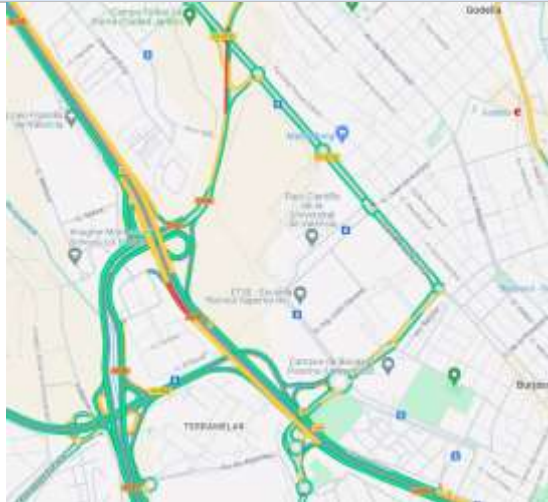
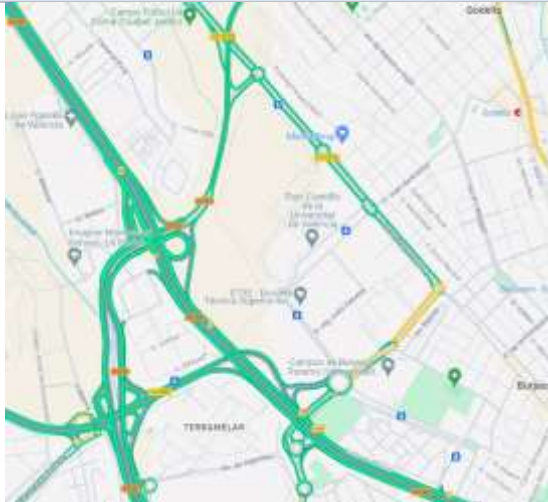
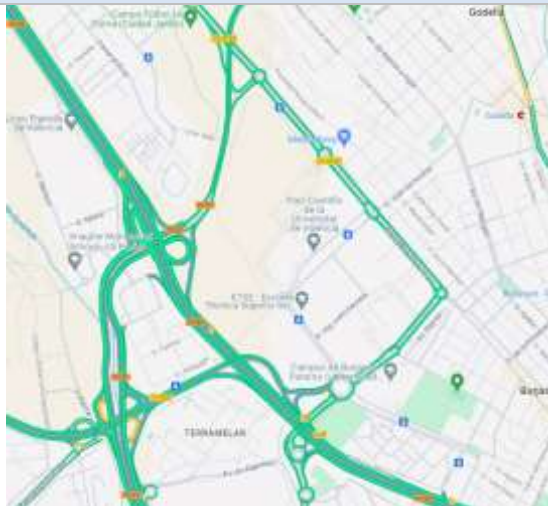
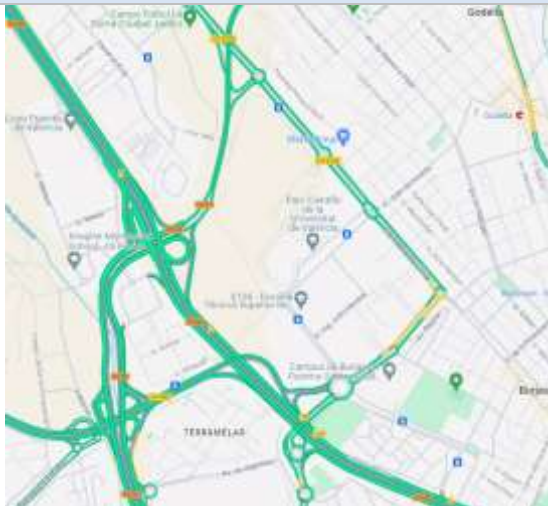
8.30 hores	12 hores
	
A les 8.30 del matí és habitual que hi haja retencions en l'entrada nord de la ciutat a causa del trànsit de la V-21, especialment en la zona de l'avinguda de Catalunya. En aquest punt, el trànsit es distribueix entre les avingudes dels Tarongers i d'Aragó, a més d'afectar les avingudes del Primat Reig i de Blasco Ibáñez. Aquestes congestions es deuen principalment a l'inici de la jornada laboral i escolar, quan una gran quantitat de persones es desplaça als seus llocs de treball i estudi, la qual cosa augmenta considerablement el volum de vehicles en aquestes vies.	El trànsit provinent de la zona nord disminueix significativament i es manté la reducció de la velocitat mitjana a l'avinguda de Blasco Ibáñez, probablement a causa de l'augment del moviment de mercaderies i serveis de lliurament, que se sol intensificar en aquestes hores. A més, el flux de vehicles inclou desplaçaments interns dins de la ciutat i dels usuaris del campus que realitzen diferents activitats, la qual cosa contribueix al fet que hi haja una forma diferent de congestió en comparació amb la de les primeres hores del matí.
16 hores	20 hores
	

A les 16 hores el trànsit es torna més fluid. Encara no ha començat l'eixida massiva i no és tan intensa com la del matí. Tendeix a fer-se més espaiada durant la vesprada, la qual cosa redueix la congestió en les principals vies, com les avingudes de Blasco Ibáñez, Aragó i Primat Reig. Aquest patró permet que la circulació siga més àgil i que es reduïska el temps dels desplaçament dels usuaris del campus i de les àrees circumdants.	A les 20 hores el flux de vehicles és similar al que s'observa a les 16 hores. A diferència del campus dels Tarongers, no hi ha grans congestions en les eixides cap a la V-21, segons l'escala de les dades del plànol. L'eixida de la ciutat es més espaiada i no tan concentrada com en les hores punta del matí, la qual cosa contribueix al fet que hi haja una menor congestió en les avingudes principals al voltant del campus de Blasco Ibáñez
--	--

5.5.3.3 Campus de Burjassot-Paterna

El campus de Burjassot-Paterna està en la perifèria de la ciutat de Valencia, al municipi de Burjassot. Aquesta localització distingeix el campus d'uns altres de la Universitat de València, ja que es tracta d'una gran intersecció viària amb una densa trama d'autovies. Les principals vies d'accés són la CV-35, que connecta la zona des del nord-oest cap a Valencia; la CV-31, l'alternativa més directa des de la V-30, amb orientació nord-sud, i la CV-365, que travessa les anteriors carreteres d'est a oest. A més, les vies internes, com l'avinguda del Primer de Maig i la carretera de Lliria, juntament amb la connexió nord CV-3103, faciliten la distribució del trànsit en la zona.

A Burjassot-Paterna el principal problema és el de les connexions amb Valencia, no concretament en la zona del campus.

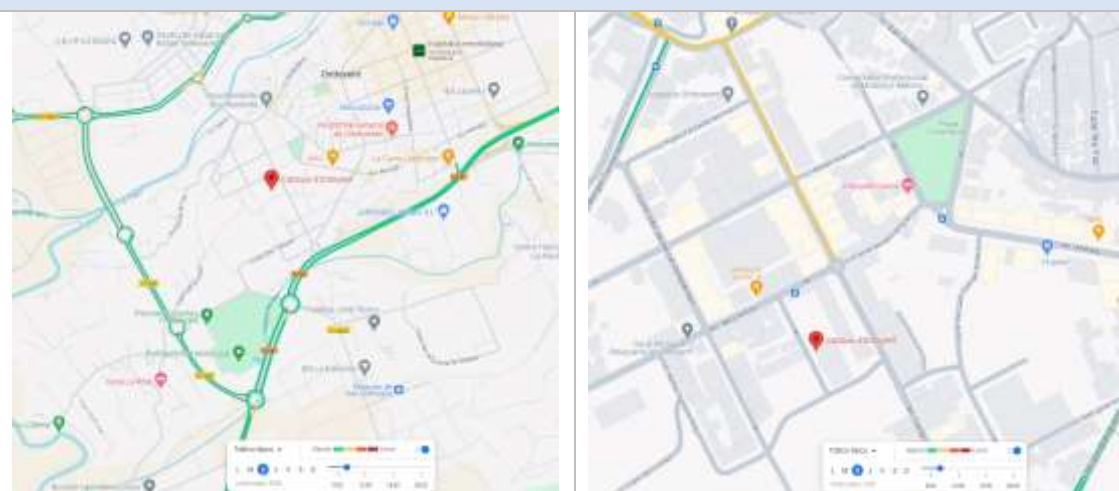
8.30 hores	12 hores
	
A les 8.30 del matí hi ha retencions en la CV-35, en direcció a Valencia, i en la CV-3103, probablement a causa dels que ixen dels municipis perifèrics cap a la ciutat. No obstant això, en la zona del campus el trànsit no és significatiu, la qual cosa suggereix que la major part de la congestió es produeix en les principals vies d'accés a València i no als voltants del campus.	Al migdia, cap a les 12, el trànsit en l'autovia es redueix considerablement. Només hi ha petites reduccions de la velocitat en la carretera de Llíria, que indiquen un descens del moviment general dels vehicles. Això es pot deure al fet que les activitats matutines ja han finalitzat i encara no ha començat el segon flux significatiu de trànsit del dia.
16 hores	20 hores
	
A les 16 hores el trànsit és mínim. No hi ha augments significatius del flux de vehicles, encara que s'espera un increment gradual en la hora i mitja següent. Aquest patró suggereix que l'eixida pel final de la jornada laboral i	A les 20 hores tampoc hi ha molt trànsit en les proximitats del campus. El nombre de vehicles continua sent baix en comparació amb el de les hores punta del matí. La perifèria de Valencia, on està el campus de Burjassot-Paterna, generalment té menys moviment de vehicles i

acadèmica és fa de forma més prolongada, amb reducció de les possibles congestions.	menys congestions en comparació amb els de les zones més cèntriques de la ciutat.
---	---

5.5.3.4 Campus d'Ontinyent

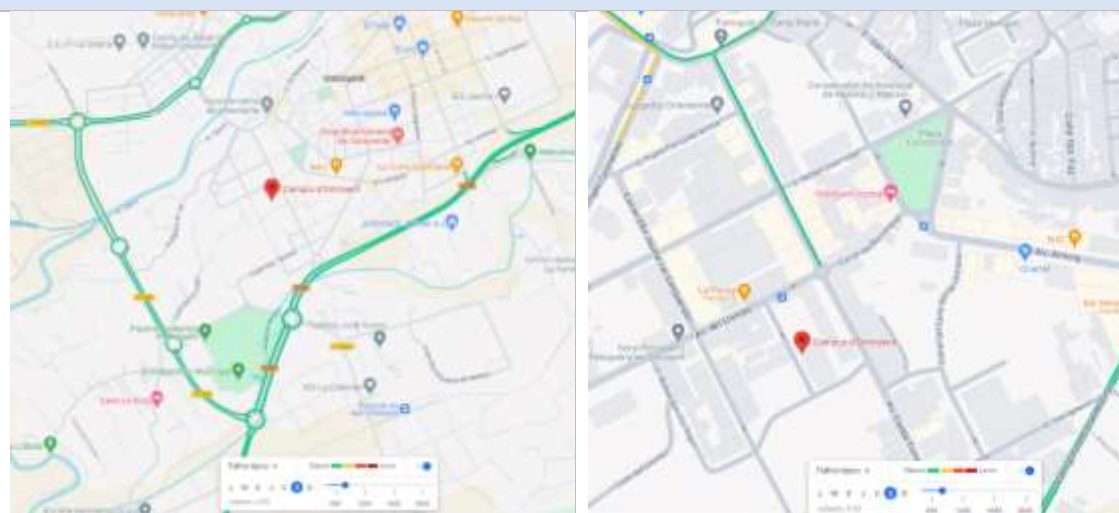
Segons el PMUS d'Ontinyent de 2016, la mitjana de vehicles per llar del municipi és de 1,54, mentre que només hi ha 1,09 bicicletes. Aquesta dada es reflecteix en els desplaçaments: el 63% dels trajectes en vehicle privat té una duració inferior a deu minuts, la qual cosa denota un ús del cotxe molt estès per als desplaçaments urbans.

Dimecres a les 8.30



En un dimecres laborable, a les 9 hores, hi ha petites retencions en les rotondes de les principals entrades al municipi i en el seu viari principal, l'avinguda del Comte de Torrefiel, adjacent al campus.

Dissabte a les 8.30



En comparació amb el trànsit del cap de setmana, aquest és fluid en les entrades al municipi i als carrers limítrofs del campus, encara que sí es percep en vies com el carrer de la Magdalena, que voreja el centre històric.

Tal com recull el PMUS, el principal problema d'Ontinyent no és el dels embussos, sinó que hi haja molts cotxes. Això es deu al fet que, malgrat haver-hi superàvit de places d'aparcament al municipi respecte al parc de vehicles: 21.842 places per a un parc de 17.153 turismes, hi ha escassetat d'aparcaments en destinació, com és el cas del campus. La solució no pot ser l'ampliació de l'aparcament, sinó el foment de la mobilitat no motoritzada.

5.5.4 Accidents

En l'anàlisi de la mobilitat no es pot oblidar la seguretat en el transport i els itineraris, ja que els mitjans de transport són causa de molts accidents, especialment en les zones urbanes.

Les dades sobre accidents més recents provenen de la Direcció General de Trànsit (DGT). La *DGT en dades* fa públiques dades desagregades per províncies, municipis i comunitats autònomes sobre aquest i altres assumptes, com el cens i el tipus de vehicles matriculats cada any, conductors, denúncies i ingressos, etc. El vehicle amb major nombre d'accidents de trànsit és el turisme, després està, lluny, les motocicletes, i en menor grau la resta de modes de transport. La majoria de les víctimes d'accidents no necessiten ser hospitalitzades.

Com que no es disposa de dades sobre els accidents a la Universitat, a continuació s'analitzen les dades sobre accidents distingint el tipus i el nombre de víctimes per modalitat als municipis de València, Paterna, Burjassot i Ontinyent.

5.5.4.1 Municipis de l'àrea metropolitana: València, Paterna i Burjassot

El Pla de Mobilitat Metropolitana de València, al qual s'acullen els municipis de València, Paterna i Burjassot, recull entre els seus principals objectius el de disminuir els accidents en tres vessants:

- Reducció de la velocitat, implantació de zones de 30 km per hora i de carrers de convivència i atenció als usuaris més vulnerables.
- Noves tecnologies aplicades a la mobilitat: servei de mobilitat..
- Intervencions per a l'accessibilitat universal, tant en l'espai públic com en el transport públic.

El gran repte és el dels desplaçaments entre els municipis de l'àrea metropolitana: més del 75% dels desplaçaments es fan en vehicle privat. Aquest últim és el mode de transport amb més accidents de trànsit. Per disminuir el nombre d'accidents s'han d'adoptar polítiques de mobilitat sostenible.

A València ha augmentat lleugerament el nombre de víctimes en sinistres. L'any 2020 hi hagué una considerable disminució del nombre de víctimes respecte al de la resta d'anys a causa de l'epidèmia de CÒVID-19.

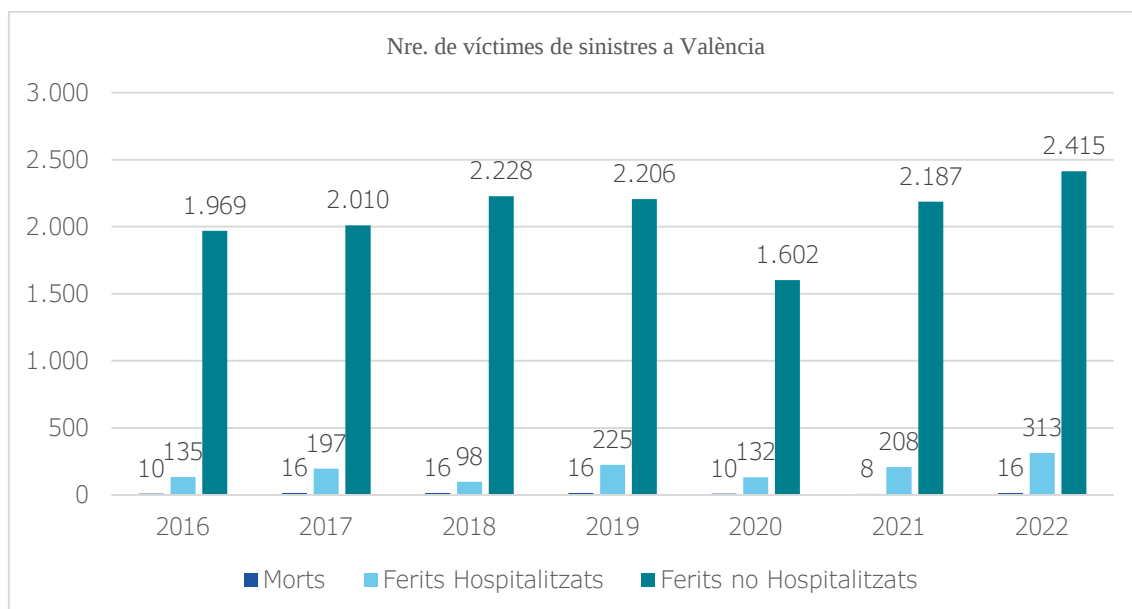


Figura 227. Víctimes de sinistres a València. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

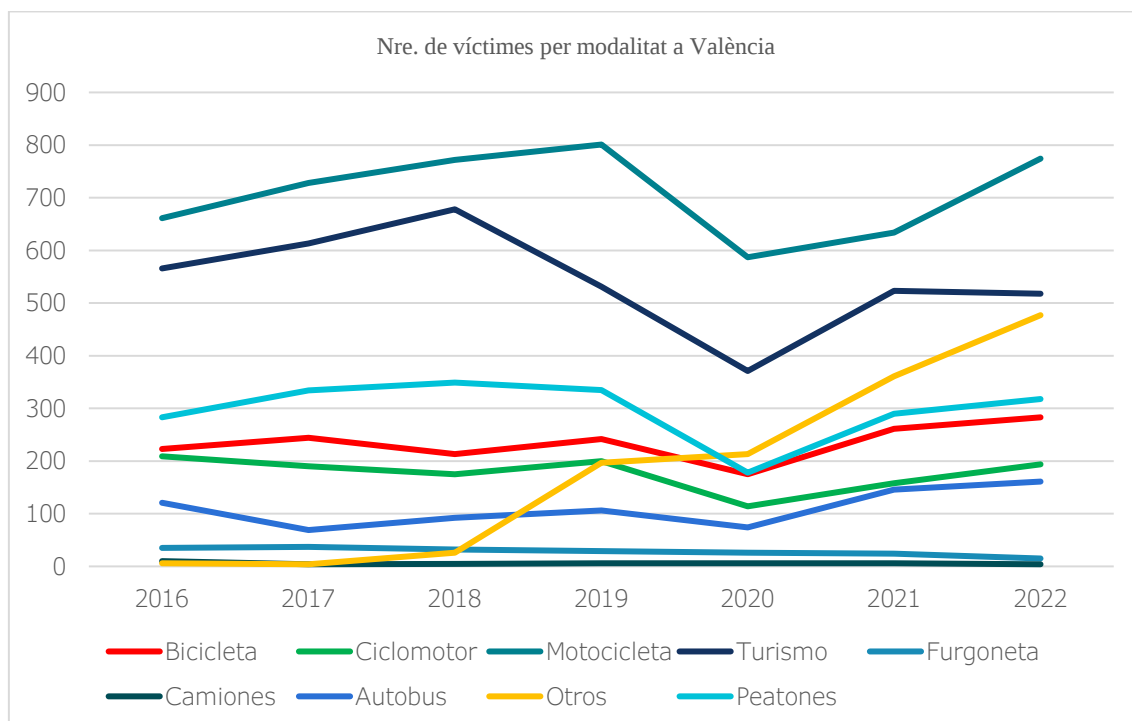


Figura 228. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a València. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

A Burjassot, el nombre de víctimes ha anat disminuint en els últims anys respecte al de 2018, encara que en 2022 hi hagué un lleu augment.

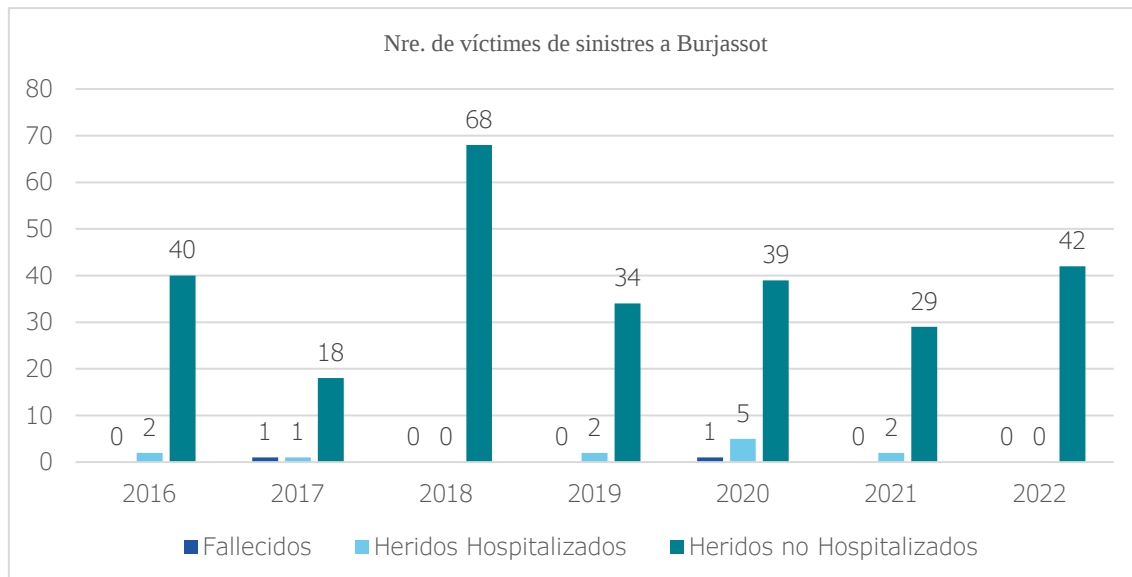


Figura 229. Víctimes de sinistres a Burjassot. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

El major nombre de víctimes foren de turismes o es tractà de vianants.

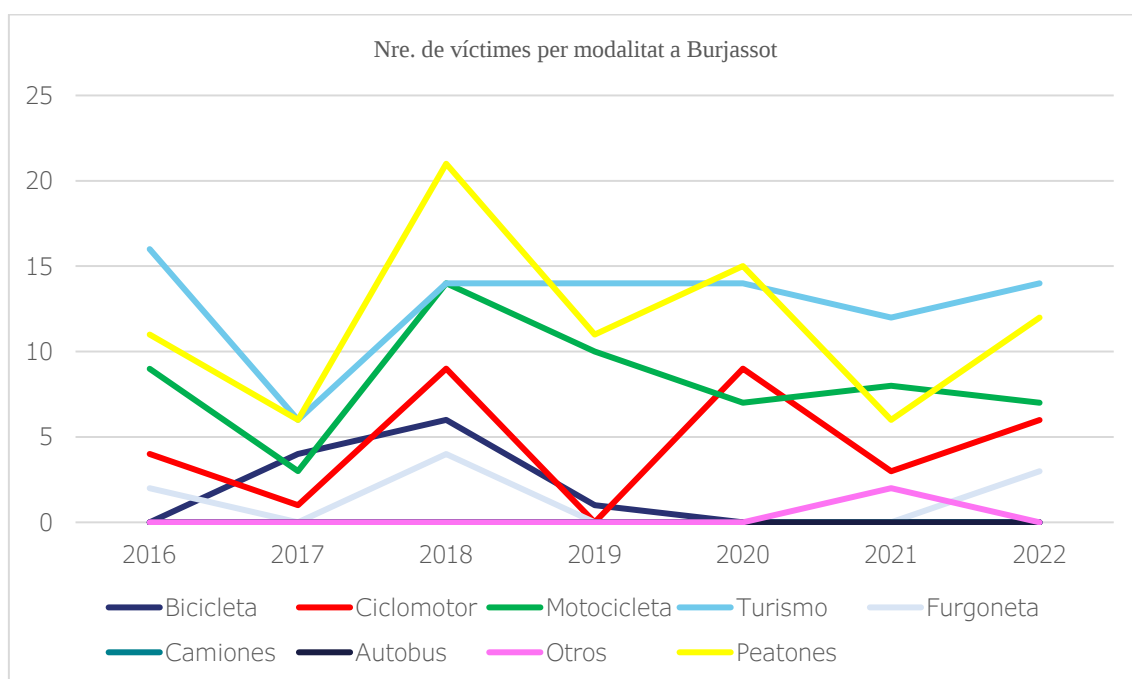


Figura 230. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Burjassot. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

Per la seua part, Paterna manté una tendència equilibrada quant a nombre de víctimes no hospitalitzades, però té un augment preocupant del nombre de víctimes que sí que requeriren hospitalització.

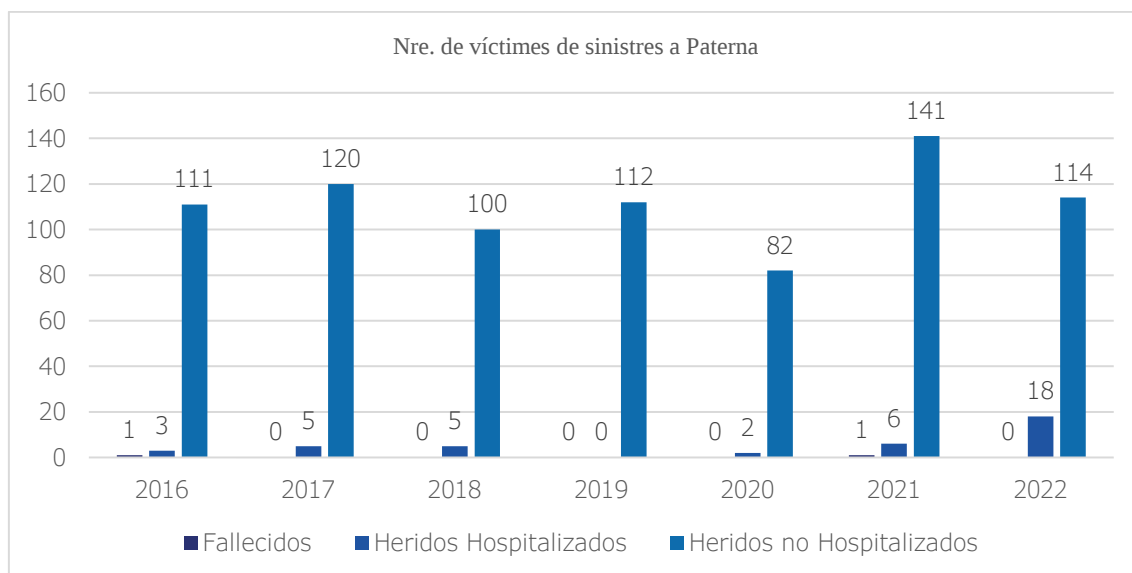


Figura 231. Víctimes de sinistres a Paterna. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

Les principals víctimes a Paterna foren de turismes i motocicletes.

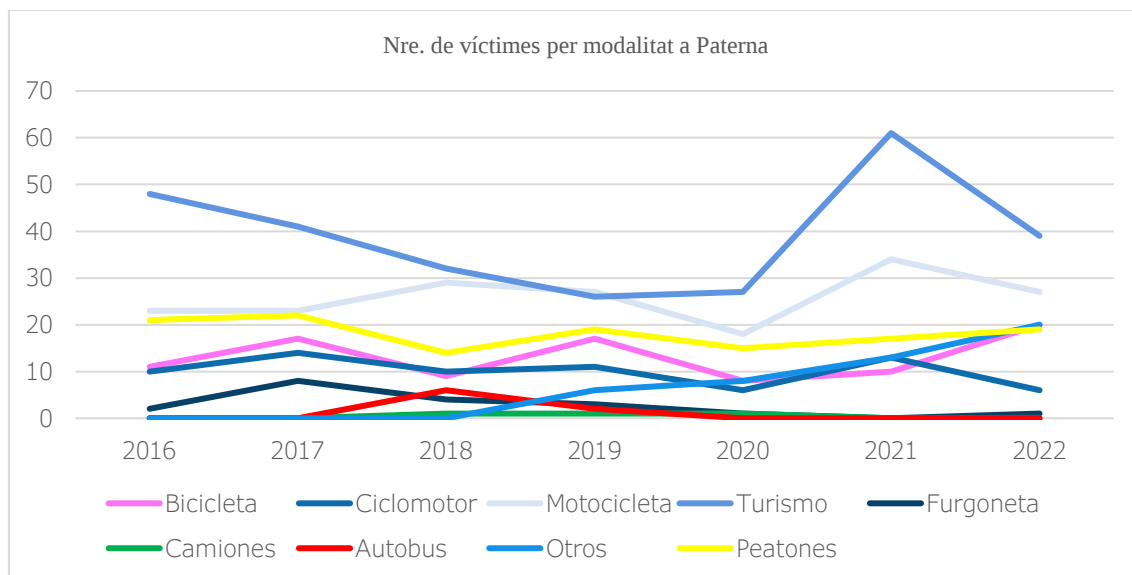


Figura 232. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Paterna. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

5.5.4.2 Ontinyent

A Ontinyent, si bé semblà que des de l'aprovació del PMUS les xifres de víctimes de trànsit anà a la baixa, durant els anys més severos del CÒVID-19 (2019-2021) augmentaren: es duplicaren de manera consecutiva els nombres anteriors de víctimes no hospitalitzades.

Les dades de l'últim any disponible, 2022, mostren una reducció molt accentuada del nombre de víctimes, amb cap mort, cap hospitalització i vuit ferits no hospitalitzats.

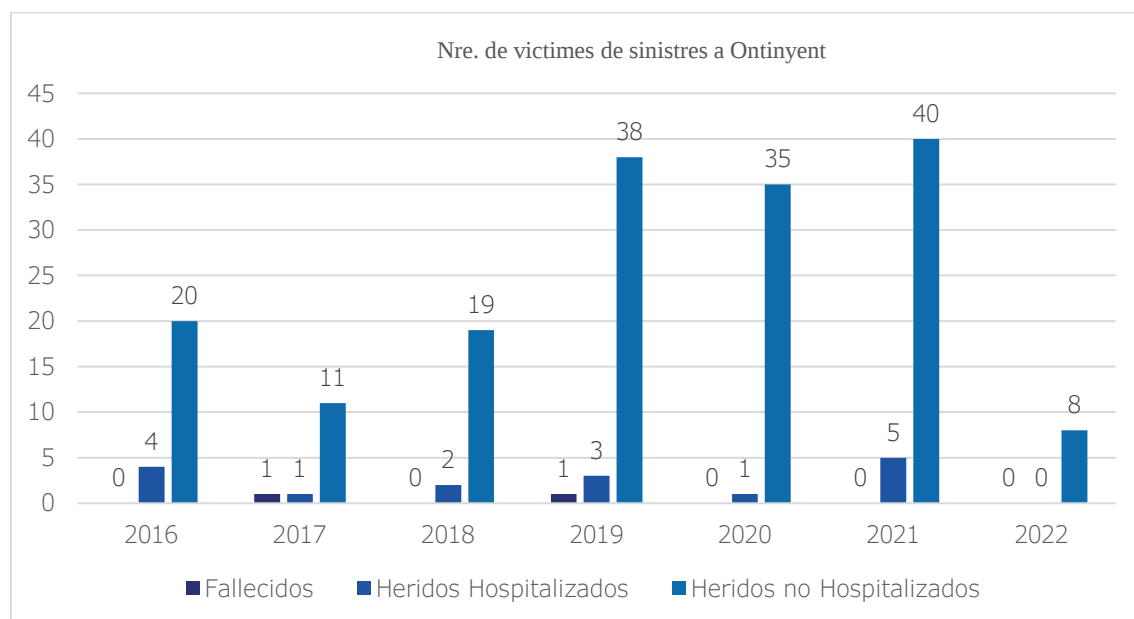


Figura 233. Víctimes de sinistres a Ontinyent. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres.

Per la seua part, el PMUS diu que el 85,3% dels accidents relacionats amb la mobilitat correspon als turismes, la majoria entre cotxes i vianants. Si desagreguem les dades de la DGT per modalitat, veiem que en tots els casos tendeix a la baixa i que els vianants són els més afectats.

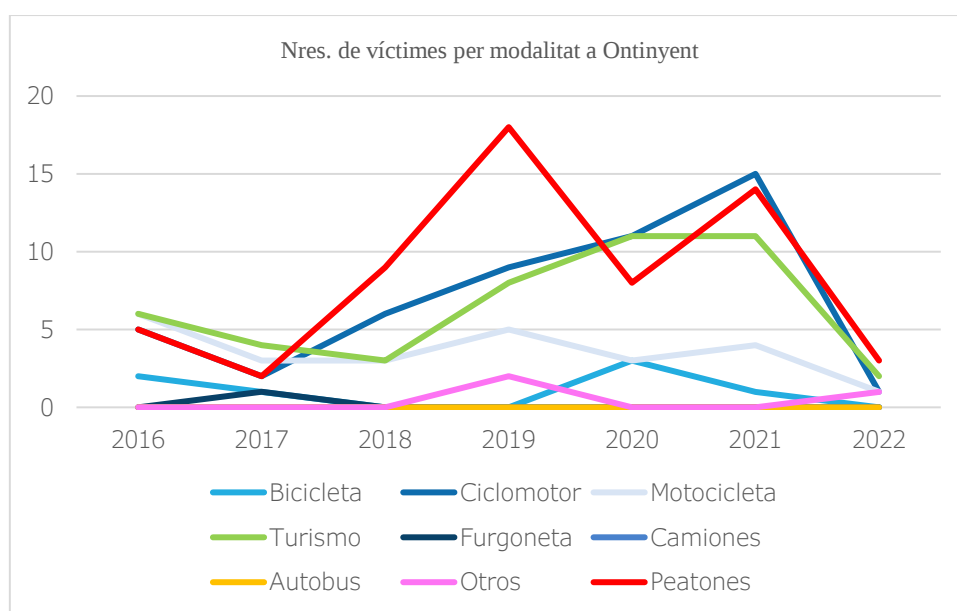


Figura 234. Víctimes de sinistres per modalitat de transport a Ontinyent. Font: elaboració pròpia a partir de la DGT en xifres

6. Impactes socials i ambientals de la mobilitat

6.1. Consum energètic i emissions de la mobilitat

La Universitat de València, com a microcosmos d'activitat diària intensa, representa un nucli significatiu en l'entramat urbà de la ciutat. A través de l'Enquesta de Mobilitat de la Universitat, s'observa que un considerable percentatge de la comunitat universitària utilitza mitjans de transport privats i públics diàriament. Aquest flux constant no sols subratlla la dependència de la mobilitat per al funcionament quotidià, sinó que també planteja desafiaments ambientals i socials notables. Els vehicles privats, encara que preferits per la seua conveniència, són grans contribuents a la contaminació atmosfèrica i la congestió urbana. D'altra banda, els modes de transport sostenibles ofereixen beneficis ambientals clars.

Aquest apartat desglossa aquests impactes, amb el propòsit de quantificar de manera precisa l'impacte ambiental i social derivat de la mobilitat a la Universitat de València. Disposant de dades concretes i mesurables es facilita l'avaluació objectiva de la situació actual i es permet identificar els punts crítics en què implementar millores significatives per a promoure una mobilitat més sostenible i responsable.

6.1.1 Metodologia

Càlcul del consum energètic i emissions

Per a fer el càlcul del consum energètic i les emissions és necessari definir els factors de consum d'energia, els factors d'emissió de CO₂, el factor d'ocupació dels diferents modes de transport i els passatgers/km anuals que genera la mobilitat laboral de la Universitat de València, de manera que es puguin aplicar les següents equacions a cada mode de transport:

$$\text{Consum [tep/any]} = \left(\frac{\text{pkm/any} \cdot f_{CE}}{1.000.000} \right)$$

$$\text{Emissions [tCO}_2\text{/any]} = \left(\frac{\text{pkm/any} \cdot f_{CO_2}}{1.000.000} \right)$$

On:

- *pkm/any*: passatger/quilòmetre a l'any, representen la distància recorreguda pels passatgers en cada mode de transport en un any.
- *f_{CE}*: factor de consum d'energia [gep/pkm: grams equivalents de petroli per pkm].
- *f_{CO₂}*: factor d'emissió de CO₂ [gCO₂/pkm: grams d'emissions de CO₂ per pkm]

Els factors d'ocupació, consum d'energia i emissions han sigut proporcionats per l'Institut per a la Diversificació i Estalvi d'Energia (IDAE), com es mostren a continuació. Els factors de consum i d'emissió de CO₂ per al cotxe es calcularan en el següent apartat. A més, també s'ha tingut en compte que el consum i les emissions dels modes actius són nuls.

Mode de transport	Factor de consum d'energia (gep/pkm)	Factor d'emissions de CO ₂ equivalent (gCO ₂ /pkm)
A peu	0,00	0,00
Bicicleta	0,00	0,00
Patinet/Patins/Monopatí	0,00	0,00
Moto particular	22,40	52,50
Cotxe particular	-	-
Tren (per vagó)	9,4	32,8
Autobús interurbà	12,10	32,00
Autobús urbà	18,70	49,40
Tramvia	8,5	29,6
Metro	8,5	29,6
Taxi i VTC	12,20	42,50

Taula 64. Ràtios mitjanes de consum energètic i emissions per vehicle considerats per al càlcul. Font: IDEA.

Càlcul del consum energètic i emissions dels cotxes

La fórmula utilitzada per al càlcul del consum depenent de les característiques de cada vehicle és:

$$\text{Consum cotxe [tep/any]} = \left(\frac{\text{pkm} \cdot \text{consum mitjà}}{100 \cdot f_{\text{conv}}} \right)$$

On:

pkm: passatgers/quilòmetre.

f_{conv}: factor de conversió en funció del tipus de combustible segons la Taula 67.

consum mitjà: consum segons la següent taula.

Per a calcular el consum i les emissions mitjanes dels cotxes s'ha utilitzat l'històric de la guia de consum i emissions de l'IDEA per als últims deu anys i els deu cotxes més venuts a Espanya durant l'any 2023. Els vehicles emprats per a aquesta mitjana són:

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 Eivissa

A continuació es mostra la taula de consums i emissions mitjans elaborada. S'ha de tenir en compte que els cotxes híbrids s'han registrat com a carburant de gasolina, ja que aquest és el combustible que solen usar. A més, com que no es disposa de dades de 2018 ni de 2023 s'han assumit com a iguals a les de 2017 i 2022 respectivament.

Any de compra	Carburant	Consum mitjà (l/100 km)
2023	Gasolina	3,50
	Gasoil/Dièsel	3,60
2022	Gasolina	3,50
	Gasoil/Dièsel	3,60
2021	Gasolina	4,03
	Gasoil/Dièsel	3,79
2020	Gasolina	5,13
	Gasoil/Dièsel	4,33
2019	Gasolina	5,25
	Gasoil/Dièsel	4,30
2018	Gasolina	5,33
	Gasoil/Dièsel	4,38
2017	Gasolina	5,33
	Gasoil/Dièsel	4,38
2016	Gasolina	5,81
	Gasoil/Dièsel	4,41

2015	Gasolina	5,92
	Gasoi/Dièsel	4,43
2014	Gasolina	5,73
	Gasoi/Dièsel	4,38

Taula 65. Consums mitjans en funció del combustible i l'antiguitat. Font: elaboració pròpia.

Any de compra	Carburant	Consum mitjà (l/100 km)
2023	Gasolina	80,70
	Gasoi/Dièsel	94,24
2022	Gasolina	80,70
	Gasoi/Dièsel	94,24
2021	Gasolina	92,36
	Gasoi/Dièsel	97,20
2020	Gasolina	120,73
	Gasoi/Dièsel	113,24
2019	Gasolina	120,21
	Gasoi/Dièsel	113,16
2018	Gasolina	122,63
	Gasoi/Dièsel	112,17
2017	Gasolina	122,63
	Gasoi/Dièsel	112,17
2016	Gasolina	133,79
	Gasoi/Dièsel	115,27
2015	Gasolina	136,57
	Gasoi/Dièsel	116,05
2014	Gasolina	131,97
	Gasoi/Dièsel	114,29

Taula 66. Emissions mitjanes en funció del combustible i l'antiguitat. Font: elaboració pròpia.

Per a passar el consum a tones equivalents de petroli (tep) s'han utilitzat els factors de conversió per a gasolina i dièsel de la taula següent. Una vegada es té el consum en tep, es multiplica pel factor de conversió corresponent per obtenir les tones de CO₂ equivalents.

Carburant	Factor de conversió consum (l/tep)	Factor de conversió emissions (tCO ₂ /tep)
Gasolina	1.290	2,90
Gasoil/Dièsel	1.181	3,06

Taula 67. Factors de conversió d'energia i emissions. Font: IDAE.

Càlcul dels passatgers/quilòmetre

El càlcul dels passatgers/quilòmetre (pkm) es realitza mitjançant les dades obtingudes d'assistència setmanal, setmanes hàbils de l'any, quilòmetres de distància entre el domicili de cada empleat o alumne i el campus a què acudisquen, i el mode bàsic d'accés i dispersió utilitzat.

S'han dividit les persones que acudeixen a la Universitat en dos grups:

- Estudiants: on s'inclou als estudiants de grau, màster i doctorat.
- Treballadors: personal tècnic, de gestió i d'administració (PTGAS); personal docent i investigador (PDI); personal investigador (PI) i personal extern.

Prenent com a referència el curs acadèmic 2023-2024 per al càlcul de les setmanes hàbils de l'any per a cada grup, obtenim els resultats següents:

- Estudiants: restant els dies festius i els dies no lectius queden un total de 180 dies hàbils, i sabent que en una setmana hi ha cinc dies hàbils, s'obté que els estudiants acudeixen a la Universitat de València 36 setmanes a l'any.

$$pkm_{estudiants}/any = distància [km] \cdot dies assistència \cdot 36$$

- Treballadors: restant els dies festius i suposant que de mitjana els treballadors tenen 22 dies de vacances, queden un total de 180 dies hàbils. Dividint aquests dies entre cinc, s'obté que els treballadors acudeixen a la Universitat de València 44,4 setmanes a l'any.

$$pkm_{estudiants}/any = distància [km] \cdot dies assistència \cdot 44,4$$

Utilitzant aquestes dues fórmules, es calcula els pkm (estudiants) i els pkm (treballadors) de cada mode de transport en sumar els pkm/any d'accés i els pkm/any de dispersió per a cada grup, després se sumaran les dades obtingudes per a donar els resultats de manera generalitzada per a la mobilitat de la Universitat de València.

6.1.2 Consum energètic i emissions de la mobilitat actual

A continuació, es presenta el consum d'energia i càlcul d'emissions dels vehicles utilitzats per a la mobilitat dels estudiants i treballadors de la Universitat de València.

Els pkm/any per mode de transport obtinguts segons els resultats de les enquestes per a la Universitat de València són:

Mode de transport	pkm/any
A peu	1.679.220
Bicicleta/Patinet/Monopatí	478.290
Moto	134.805
Cotxe (gasolina)	972.106,95
Cotxe (dièsel)	1.103.573,05
Autobús interurbà	404.583
Autobús urbà	1.466.445
Tramvia	937.535
Metro	867.355
Tren Rodalia	727.650
Taxi i VTC	10.395
TOTAL	7.782.858,95

Taula 68. Passatgers/km a l'any de la mobilitat de la Universitat de València. Font: elaboració pròpia.

A través de la taula anterior, obtenim la proporció de passatgers/quilòmetre per mode de transport per a la Universitat de València:

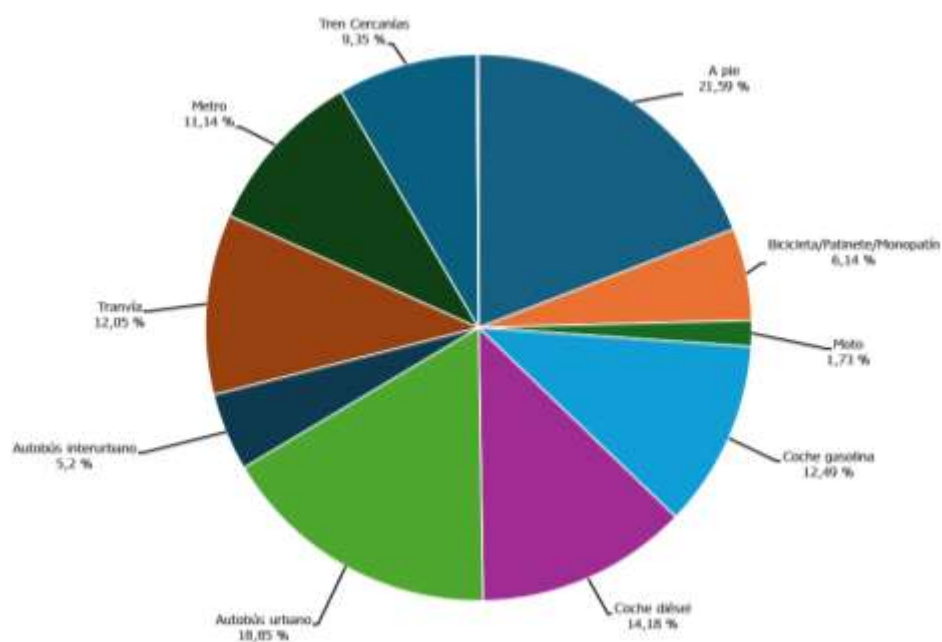


Figura 235. Proporció de passatgers/quilòmetre per mode de transport.

Mitjançant els resultats de passatgers/km a l'any de la mobilitat de la Universitat de València i els factors de conversió de consum i emissions, s'obté el consum energètic i emissions de CO₂ equivalent de la mobilitat de la Universitat de València:

Mode de transport	passatgers/km/any (pkm/any)	Consum energètic anual a causa de la mobilitat en el centre de treball (tep/any)	Emissions anuals de CO ₂ equivalent degudes a la mobilitat en el centre de treball (tCO ₂ /any)
A peu	1.679.220	-	-
Bicicleta/Patinet/Monopatí	478.290	-	-
Moto	134.805	3,02	7,08
Cotxe (gasolina)	972.106,95	4,24	79,57
Cotxe (dièsel)	1.103.573,05	5,34	106,70
Autobús interurbà	404.583	4,90	12,95
Autobús urbà	1.466.445	8,03	41,98
Tramvia	937.535	7,97	27,95
Metro	867.355	7,37	25,67
Tren Rodalia	727.650	6,84	23,87

Taxi i VTC	10.395	0,13	0,44
TOTAL	8.781.958	47,84	298,26

Taula 69. Consum energètic i emissions de CO₂ equivalent de la Universitat de València.
Font: elaboració pròpia.

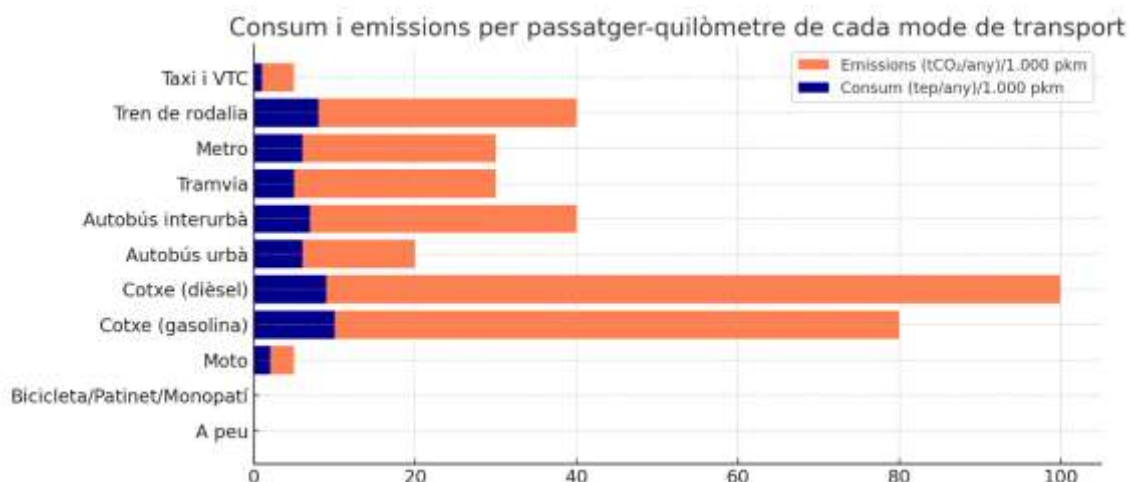


Figura 236. Consum i emissions per passatger/quilòmetre de cada mode de transport.
Font: elaboració pròpia.

El gràfic il·lustra com es distribueixen el consum energètic i les emissions de CO₂ per mode de transport a la Universitat de València. Notablement, els cotxes, tant dièsel com gasolina, encara que no són els més utilitzats, representen una part significativa de les emissions totals, i hi destaca l'alta contribució a l'impacte ambiental per la seua intensa producció de CO₂ comparat amb altres modes.

D'altra banda, els autobusos, especialment l'urbà, malgrat el seu ús elevat, mantenen un balanç més moderat en termes d'emissions. Els vehicles dièsel i de gasolina, malgrat el seu ús limitat comparat amb altres modes de transport, són responsables del 35,77% i 26,67% de les emissions totals, respectivament. Això subratlla l'alta eficiència en termes d'emissions dels modes de transport sostenible com la bicicleta i caminar, que no registren emissions ni consum energètic. Transports sostenibles com la bicicleta i anar a peu mostren el seu avantatge ambiental, ja que no contribueixen directament a les emissions ni al consum energètic.

Aquesta distribució ressalta la importància de fomentar modes de transport més nets i eficients com a part d'una estratègia integral per a reduir la petjada de carboni i millorar la sostenibilitat en la mobilitat universitària. Els tramvies i metros, que també representen una part significativa del consum energètic (16,69% i 15,44% respectivament), mantenen unes taxes d'emissió proporcionals (9,38% i 8,61% respectivament), cosa que n'evidencia el potencial com a alternatives més sostenibles.

6.2. Costos socials i ambientals

6.2.1 Costos interns

Els costos interns es refereixen a les despeses associades a l'ús d'un mitjà de transport específic, i varien segons el tipus seleccionat. Aquests inclouen:

- **Costos directament percebuts:** són aquells que l'usuari considera quan planeja un viatge, com la despesa en combustible o el preu d'un servei de taxi.
- **Costos indirectes no percebuts:** inclouen despeses que no són evidents durant l'ús del transport, però són necessaris per a la seua utilització, com l'assegurança, el manteniment o la compra del vehicle.
- **Cost del temps:** aquest cost prové del temps invertit en el viatge. Diferent per a cada modalitat, aquest cost és crític, sobretot en transport públic o bicicleta, on el temps d'accés i espera afecta significativament la percepció de l'usuari.

Aquests costos varien notablement entre els vehicles privats, on predominen els costos percebuts, i el transport públic, on el temps és el factor més significatiu.

Analitzant els costos interns associats a la mobilitat a la Universitat de València, es destaca que el cost percebut, especialment la despesa en combustible i tarifes d'aparcament per a cotxes, influeix significativament en l'elecció de transport. No obstant això, els costos no percebuts com l'assegurança i manteniment acumulen una càrrega financera considerable al llarg del temps. El temps de viatge, especialment en modes com l'autobús i el tramvia, ressaltava com un factor crític, en el qual el temps indirecte d'espera i transbordaments amplifica la percepció del cost total del viatge.

6.2.2 Costos externs

Els costos externs engloben impactes que no són directament perceptibles per l'usuari, però amb conseqüències socials, ambientals i globals significatives. Transports més sostenibles com caminar o anar amb bicicleta generen menys impactes negatius. Els costos externs inclouen:

- **Contaminació atmosfèrica:** avalua els danys a materials i salut a causa de contaminants, incloent-hi una quantificació de la deterioració en la qualitat de vida.
- **Soroll:** analitza les molèsties en zones urbanes i suburbanes i la seua relació amb l'increment d'afeccions mèdiques derivades de l'exposició contínua al soroll.
- **Accidents:** aborda des de costos administratius fins als efectes socials de pèrdues humanes i de productivitat.

- **Canvi climàtic:** inclou costos associats amb la mitigació d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle dels vehicles.
- **Efecte barrera:** valora l'impacte en vianants per la prioritat vehicular en interseccions.
- **Ocupació de l'espai:** estima el cost de no poder utilitzar l'espai ocupat per infraestructures de transport per a altres fins potencials.
- **Processos *avant-post*:** considera les emissions indirectes des de la fabricació fins al desmantellament de vehicles i infraestructures.
- **Danys a la naturalesa:** estima els costos per a remeiar danys a ecosistemes, afectacions al sòl i la contaminació de l'aigua.

Els costos externs de la mobilitat a la Universitat de València es manifesten principalment a través de la contaminació atmosfèrica i el soroll, i impacten directament en la qualitat de vida urbana. Els vehicles privats contribueixen de manera significativa al canvi climàtic a causa de les seues emissions de gasos d'efecte d'hivernacle. A més, l'ocupació de l'espai públic per infraestructures de transport presenta un cost d'oportunitat, cosa que limita l'ús d'espais per a alternatives més verdes.

7. Diagnòstic

7.1. Diagnòstic integral per campus

7.1.1. Campus de Burjassot-Paterna

El **Campus de Burjassot-Paterna** presenta una situació de mobilitat que combina diferents mitjans de transport, encara que hi ha àrees que requereixen millores per a satisfer plenament les necessitats de la comunitat universitària.

El campus està connectat mitjançant diverses línies d'autobús gestionades per l'**Empresa Municipal de Transports de València (EMT)** i **Metrobús**. Les principals línies són la 62 i la 63. La línia 62 compta amb parades pròximes com *Fires (parell) - Cementeri* i *Fires (imparell) - Cementeri*, que faciliten l'accés des de València. No obstant això, aquestes línies estan enfocades principalment en connexions des de la ciutat i deixen de costat els usuaris que provenen d'altres poblacions pròximes al campus, com Paterna, Godella, Rocafort i altres localitats de l'àrea metropolitana.

La línia 63 inclou parades al campus de Burjassot i al Poliesportiu de Burjassot, però la seua freqüència i horari poden no ser suficients per a cobrir les necessitats de tots els usuaris. A més, només operen durant períodes lectius i això limita la seua utilitat per al personal i estudiants que necessiten accedir al campus en altres dates.

És important destacar que el **tramvia línia 4** (*Mas del Rosari - Dr. Lluch*) proporciona una connexió addicional, però el seu abast és limitat. Encara que millora l'accessibilitat des d'unes certes zones, no arriba sempre fins a l'**Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (ETSE)** ni al **Parc Científic**, ja que **intercala amb la parada a la Fira de València**, àrees que formen part integral del campus i que requereixen una millor connexió.

Els usuaris provinents de localitats pròximes, fora del municipi de València, enfronten dificultats significatives a causa de l'escassa oferta de transport públic en aquest sentit. Les connexions són insuficients o inexistents, cosa que obliga a molts a dependre del transport privat per a accedir al campus.

A causa de les limitacions esmentades en el transport públic, el transport privat motoritzat (cotxes, motos) juga un paper crucial en la mobilitat cap a i des del campus. Un gran nombre d'estudiants i personal opten per utilitzar els seus vehicles privats, i això genera alta demanda d'aparcament i contribueix a la congestió vehicular en les hores punta. Encara que actualment hi ha prou oferta per a cobrir els aparcaments a les zones pròximes, aquesta situació ha de ser monitorada de cara al futur per a evitar possibles insuficiències.

El campus disposa d'aparcaments, però aquests poden resultar insuficients en moments de màxima afluència. La saturació de places d'estacionament, sobretot dins del campus, provoca que alguns usuaris estacionen en àrees no habilitades, i això genera problemes de mobilitat i seguretat. A més, la infraestructura viària als voltants pot veure's afectada per l'increment del trànsit i incrementar així els temps de desplaçament i les emissions contaminants.

Quant al transport no motoritzat, el campus compta amb infraestructura per a l'ús de bicicletes. No obstant això, les rutes que connecten amb la ciutat presenten deficiències; algunes es troben en mal estat o manquen de continuïtat, cosa que en desincentiva l'ús. A més, la incompatibilitat amb **Valenbisi**, el sistema de bicicletes compartides de València, dificulta encara més la connexió ciclista, ja que no hi ha estacions disponibles al campus de Burjassot-Paterna.

Els **patinets i bicicletes elèctriques** s'han convertit en una alternativa per a alguns usuaris, però la falta de carrils adequats i espais segurs per al seu estacionament limita la seua adopció massiva. L'absència d'infraestructura específica per a aquests mitjans de transport redueix la percepció de seguretat i comoditat i desmotiva a usuaris potencials.

Dins del campus, la infraestructura per als vianants és adequada i facilita la mobilitat entre els diferents edificis i àrees. No obstant això, els accessos per als vianants des dels voltants podrien millorar-se, especialment des de zones residencials i parades de transport públic més allunyades. La seguretat i comoditat dels vianants es veuen afectades per la falta de voreres àmplies i encreuaments segurs en algunes vies, cosa que incrementa el risc d'accidents i dificulta l'accés segur al campus.

El **campus de Burjassot-Paterna** de la Universitat de València enfronta desafiaments significatius en matèria de mobilitat que requereixen una atenció integral i coordinada. La dependència del transport privat motoritzat, combinada amb una oferta de transport públic limitada i deficient, crea un entorn propici per a la congestió vehicular i l'ús ineficient de recursos. La infraestructura per a transport no motoritzat presenta potencial, però està obstruïda per deficiències en la seua qualitat i continuïtat, i això en desincentiva l'ús.

Finalment la creació d'una estratègia de mobilitat integral que incloga la col·laboració amb entitats externes, l'educació i sensibilització de la comunitat universitària, i l'adopció de tecnologies innovadores permetrà a la Universitat de València avançar cap a una mobilitat més eficient, segura i sostenible. Només mitjançant un enfocament holístic i proactiu es podrà satisfer plenament les necessitats de mobilitat de la comunitat universitària i contribuir al benestar general de l'entorn acadèmic i urbà.

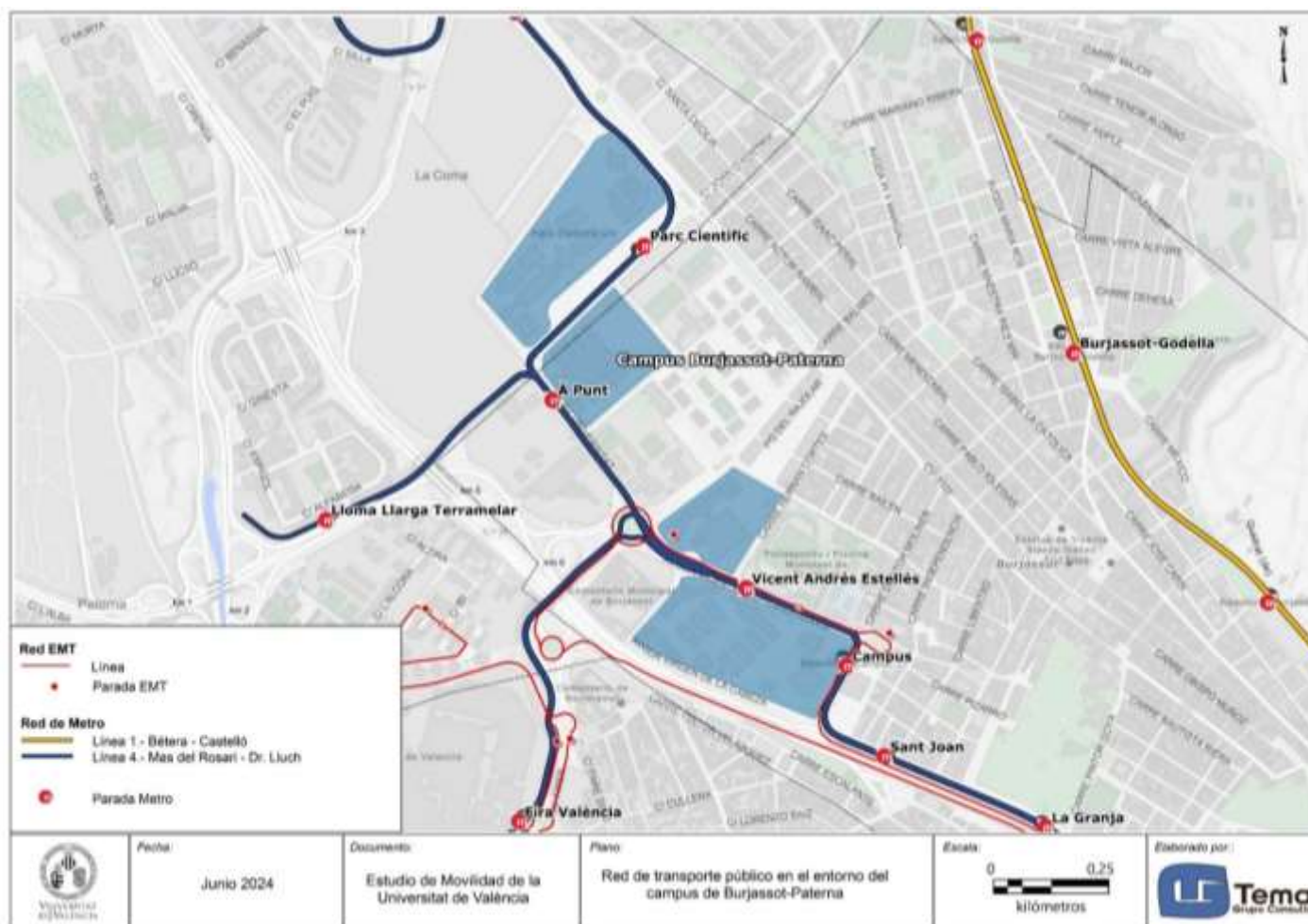


Figura 237. Plànol de xarxa de transport públic al campus de Burjassot-Paterna.

7.1.2. Campus dels Tarongers

Aquest diagnòstic té com a objectiu avaluar la situació actual de la mobilitat al campus **dels Tarongers** i identificar les fortaleeses i àrees de millora en el sistema de transport que serveix a la comunitat universitària. A través d'una anàlisi detallada de les opcions de transport públic, l'ús de vehicles privats, la mobilitat activa i la infraestructura per als vianants, se cerca proporcionar una visió integral que facilite la presa de decisions per a optimitzar l'accessibilitat i la qualitat de vida al campus.

El **campus dels Tarongers** està ben servit per una àmplia xarxa de transport públic, comparable a altres campus universitaris. Les principals línies que atenen el campus són la 18, 31, 32, 40, 71, 81, 93, 98 i 99. Aquestes línies compten amb parades estratègicament situades prop de les facultats i altres instal·lacions, cosa que facilita l'accés des de diversos punts de la ciutat. El transport públic al campus es distribueix proporcionalment entre tramvia, metro, autobús, i en menor mesura, tren i serveis interurbans, amb un 63% dels estudiants.

Les **línies d'autobús** més utilitzades per la comunitat universitària són la 93, 18, 63 i 71. Quant al metro, la línia 3 és la preferida al campus dels Tarongers; representa el 50% dels usuaris que opten per aquest mitjà. Quant a tramvia, predomina la línia 7. A més, als Tarongers, un de cada quatre usuaris utilitza la línia de tren regional-mitjana distància, complementada per les línies C6 i C2 de Rodalia. És poc habitual la combinació de múltiples línies de tren per part dels usuaris.

Respecte als temps de trajecte, als Tarongers aproximadament el 40% dels usuaris experimenta temps superiors als 40 minuts, mentre que el 50% té trajectes compresos entre 10 i 40 minuts. La percepció de massificació és alta, amb un 70% dels usuaris que consideren que les línies o combinacions de transport públic estan molt massificades, especialment durant les hores punta, cosa que afecta la comoditat i puntualitat del servei.

Malgrat la ubicació cèntrica del campus, Tarongers enfronta un elevat flux de vehicles privats, incloent-hi cotxes i motocicletes. La disponibilitat d'aparcaments és limitada, amb una ocupació del 98%, i això dificulta la cerca de places lliures, especialment durant les hores punta. Aquesta situació pot provocar que alguns conductors estacionen en àrees no autoritzades, i genera problemes de mobilitat i seguretat. Un 18,6% opta per l'ús de vehicles privats, motivats principalment pels elevats temps de viatge en altres modes de transport, xifra inferior a la de Burjassot, però superior a la de Blasco Ibáñez. És notable que el 47% dels usuaris combina diferents mitjans de transport per a arribar al campus.

L'ús de bicicletes als Tarongers és relativament baix, amb temps de desplaçament que no superen els 30 minuts, cosa que suggereix una preferència per la mobilitat amb bicicleta a causa de la comoditat que ofereix enfront del transport públic. L'estat dels carrils bici és molt bo i facilita així l'ús d'aquest mitjà de transport. No obstant això, els usuaris que opten per la bicicleta informen de problemes de convivència amb els vianants i això representa una barrera per a una major adopció de la mobilitat activa.

L'estat general de les voreres i de l'espai públic al campus és bo. No obstant això, s'identifica un punt conflictiu al carrer del Professor Francisco Tomás i Valiente (126-TA-01), on les voreres presenten superfícies irregulars i deteriorades, cosa que dificulta el trànsit per als vianants. A més, la presència de fem i males olors en aquesta via degrada l'entorn i afecta la salut i el benestar dels vianants. Aquest carrer és una artèria important per al trànsit per als vianants, especialment per als que accedeixen al campus des de l'est. La millora d'aquesta infraestructura tindria un impacte significatiu en la mobilitat i accessibilitat del campus. Alguns dels problemes detectats són:

- **Saturació en hores punta:** les línies de transport públic experimenten alta demanda durant les hores punta, i això afecta la comoditat i puntualitat.
- **Alts temps de trajecte:** un percentatge significatiu d'usuaris enfronta temps de viatge prolongats en transport públic i incentiva l'ús de vehicles privats.
- **Massificació del transport públic:** la percepció d'alta massificació limita la satisfacció dels usuaris i la seua disposició a utilitzar aquests mitjans.
- **Limitada disponibilitat d'aparcaments:** l'alta ocupació dels aparcaments dificulta l'accés mitjançant vehicles privats i promou l'estacionament en zones no autoritzades.
- **Infraestructura per als vianants deficient en àrees clau:** el carrer del Professor Francisco Tomás i Valiente presenta condicions inadequades per al trànsit per als vianants segur i còmode.
- **Conflicte entre ciclistes i vianants:** la convivència entre usuaris de bicicletes i vianants genera inconvenients que limiten la mobilitat activa.

El campus dels Tarongers compta amb una oferta robusta de transport públic que, si bé cobreix una àmplia gamma de necessitats, enfronta desafiaments significatius en termes de saturació, temps de trajecte i percepció de massificació. L'ús de vehicles privats, encara que menor que en alguns altres campus, està motivat per les limitacions del transport públic, exacerbades per la insuficient disponibilitat d'aparcaments i la congestió vehicular.

La mobilitat activa presenta potencial degut al bon estat dels carrils bici, encara que les interaccions conflictives amb vianants han de ser abordades per a fomentar-ne l'ús. La infraestructura per als vianants, en general adequada, requereix millores específiques en àrees crítiques per a assegurar un trànsit segur i còmode.

En conclusió, és fonamental implementar estratègies que optimitzen la capacitat i eficiència del transport públic, millorar la infraestructura per als vianants i ciclista, i gestionar de manera efectiva la demanda de vehicles privats per a aconseguir una mobilitat sostenible i satisfactòria al campus dels Tarongers.

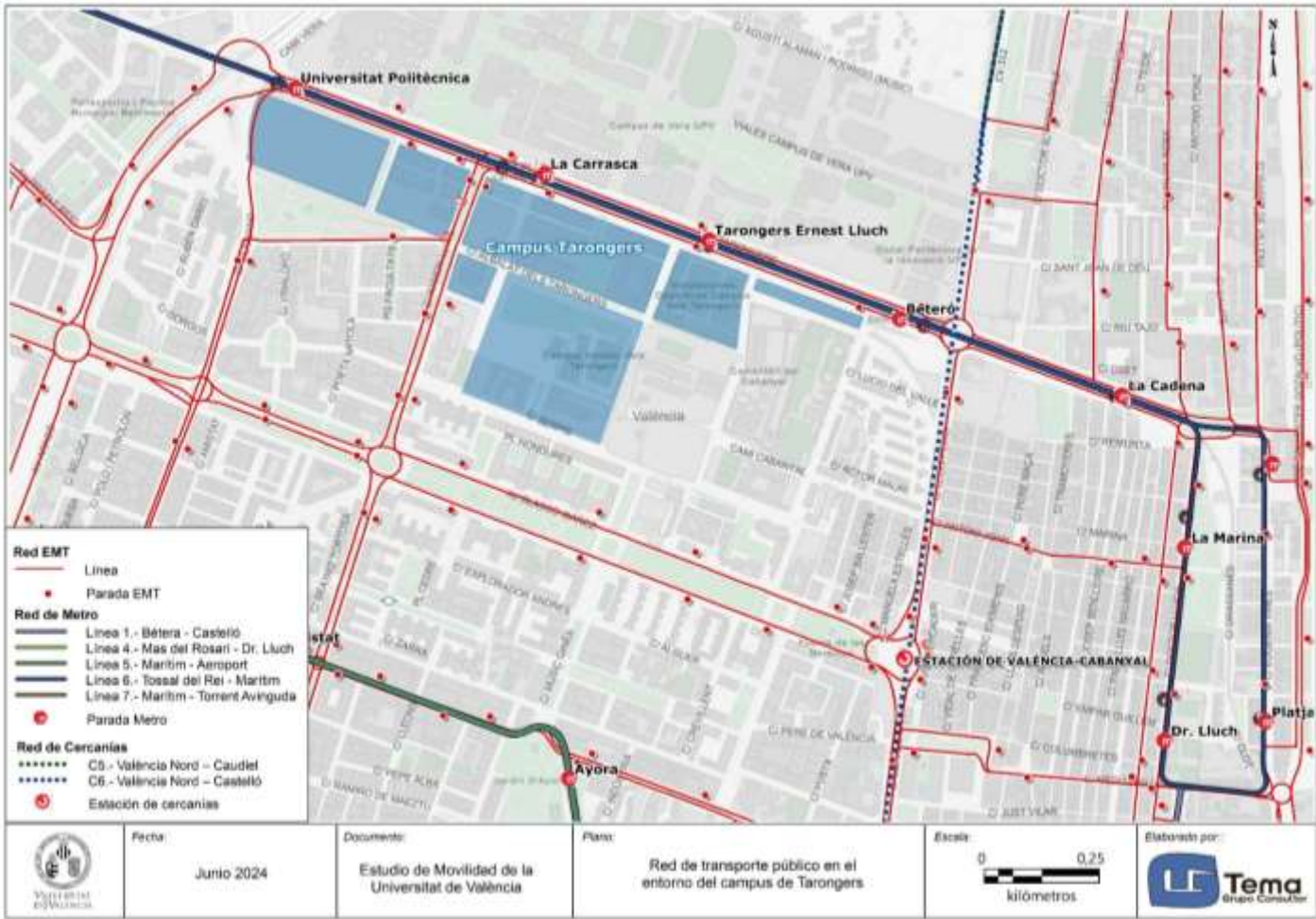


Figura 238. Plànol de xarxa de transport públic al campus dels Tarongers.

7.1.3. Campus de Blasco Ibáñez

El **campus de Blasco Ibáñez**, situat a la zona nord de la ciutat de Valencia, abraça els barris d'Exposició i Ciutat Universitària, dins del districte el Pla del Real. Com el campus més antic de la Universitat de València, Blasco Ibáñez és representatiu de la planificació urbanística de final del segle XIX i això influeix en la seua actual infraestructura i dinàmica de mobilitat.

L'anàlisi **dels temps de recorregut** al campus Blasco Ibáñez revela que aproximadament el 50% dels usuaris reporten temps de viatge entre 10 i 30 minuts, i el posicionen com el campus amb menor temps de desplaçament en comparació amb altres campus de la Universitat. Aquest factor contribueix positivament a l'accessibilitat i eficiència de la mobilitat dins del campus.

A Blasco Ibáñez el **transport públic** predomina com el mode de desplaçament principal i representa prop del 57% de l'ús modal. Dins d'aquest grup, el metro i l'autobús urbà són els mitjans més utilitzats. És el campus que menys usa el **vehicle privat**, amb un 14% de la distribució modal. Els **trasllats a peu** constitueixen aproximadament el 22% de la mobilitat, cosa que és factible donada la ubicació urbana del campus. L'ús de **bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP)** aconseguix prop del 8%, afavorit per la disponibilitat de serveis de bicicleta pública i una infraestructura adequada. A més, un 42% dels usuaris usen **combinacions** de diferents modes de transport i reflecteixen així una tendència cap a la multimodalitat.

Respecte a la **mobilitat per als vianants**, el 50% dels usuaris no reporta problemes en desplaçar-se pel campus. No obstant això, un 15% percep inseguretat a causa del trànsit ciclista. Els principals inconvenients identificats inclouen obstacles als itineraris, cosa que situa Blasco Ibáñez com el campus amb menor satisfacció quant a la qualitat dels itineraris per als vianants. Les puntuacions indiquen una visibilitat de senyalització lleugerament inferior, possiblement a causa del desgast de les voreres i la presència d'elements com ara vegetació i mobiliari urbà. En termes d'estat general de l'espai públic i del mobiliari urbà Blasco Ibáñez manté una bona conservació, encara que lleugerament per davall d'altres campus com Tarongers, cosa que suggereix la necessitat d'esforços addicionals de manteniment.

La majoria dels **viatges amb bicicleta o VMP** en Blasco Ibáñez es completen en menys de 30 minuts, amb un 43% dels desplaçaments entre 10 i 20 minuts. Els principals motius per a triar aquest mode de transport són la salut i la rapidesa. Un 11% dels enquestats reporta problemes de convivència amb vianants, significativament menor que en altres campus, probablement a causa de l'existència de carrils bici específics en el 42% de les vies pròximes al campus. Les queixes se centren en la falta de disponibilitat de places d'aparcament, encara que les existents estan en bon estat. La senyalització dels carrils bici mostra un marge de millora, és crucial mantenir i optimitzar aquestes infraestructures donada la ubicació cèntrica i l'alt ús de bicicletes per part de la comunitat universitària.

En l'àmbit dels **autobusos urbans**, destaquen les línies 93, 71, 63, 18 i 98, que concentren el 60% de la demanda. Per als **autobusos interurbans**, les línies 115, 131, 145, 170 i 160 són les més utilitzades i representen prop del 60% dels usuaris. Aquestes línies compten amb parades

estratègicament situades prop de les facultats i altres instal·lacions del campus i hi faciliten l'accés. A més, quasi el 29% de les vies pròximes al campus disposen de carrils específics per a autobusos i milloren així l'eficiència del servei.

Quant al tramvia, la línia 4 és la més utilitzada; abasta el 89% de l'oferta de línies de tramvia. En el **metro**, la línia 3 és la preferida pel 50% dels usuaris, seguida de la línia 9. Respecte al transport **ferroviari**, la combinació de diverses línies i la línia C2 són les més emprades, amb un 20,5% i 20,3% d'ús respectivament, superen així les línies C5 i de mitjana distància.

La meitat dels usuaris **del transport públic** a Blasco Ibáñez experimenta temps de viatge entre 10 i 30 minuts, mentre que un 30% reporta temps superiors a 40 minuts. La percepció de la massificació de les línies supera el 60%, no obstant això, a causa de la varietat d'opcions disponibles, aquest campus presenta una menor percepció de saturació en comparació amb altres àrees metropolitanes. El tren és percebut com el mitjà més saturat, seguit del metro, mentre que l'autobús urbà és el menys congestionat. Les principals queixes es relacionen amb la freqüència del transport, encara que es valora positivament l'estat dels vehicles i la duració dels trajectes. L'elecció del transport públic està motivada per la dificultat per a aparcar, amb més del 25% de les respostes, a més de la comoditat i l'estalvi econòmic.

Quant al transport **privat**, la majoria dels viatges (quasi el 60%) es completen entre 20 i 40 minuts, amb només un 2% de trajectes inferiors a 10 minuts. Els principals motius per a triar aquest mode són l'elevat temps de viatge en altres mitjans de transport i les dificultats per a trobar aparcament. Els vehicles privats solen estacionar-se en aparcaments dins del campus (32%) o als carrers pròxims (30%). El 35% dels usuaris del transport privat manifesta estar poc o una mica satisfet amb les condicions actuals.

El campus de Blasco Ibáñez presenta una **ocupació** mitjana del 104,1% als **aparcaments**; això indica que la demanda supera l'oferta disponible. Aquest excedent no sols implica que totes les places legals estan ocupades, sinó també un alt nivell d'aparcament il·legal en zones no habilitades, cosa que agreuja els problemes de mobilitat i seguretat viària. La majoria dels aparcaments (78,4%) són de línia blanca, gratuïts i de lliure accés, mentre que un 10,8% són de línia blava, amb tarifes aplicades, i un altre 10,8% corresponen a zones mixtes. L'estacionament regulat podria promoure la rotació de vehicles, encara que representa una despesa addicional per a estudiants i personal amb recursos limitats.

El campus de Blasco Ibáñez concentra la major quantitat d'incidències, amb 49 problemàtiques reportades, atribuïbles a la seua ubicació en una zona urbana densa i amb alta afluència de persones. Les problemàtiques més freqüents estan relacionades amb el trànsit i l'estacionament, i destaquen la congestió vehicular, l'estacionament indegut i la dificultat per a trobar places disponibles. Aquests desafiaments són conseqüència de l'alta demanda d'estacionament i el flux constant de vehicles en una zona amb infraestructura antiga i limitada.

El diagnòstic de mobilitat del campus de Blasco Ibáñez evidencia una dependència significativa del transport públic, una infraestructura adequada per a ciclistes i vianants, encara que amb àrees de millora en la senyalització i manteniment. La saturació dels aparcaments i l'ús excessiu del transport privat representen desafiaments crítics que requereixen atenció. L'optimització de la xarxa de transport públic, la promoció de modes de transport sostenibles i la regulació eficient de l'estacionament són elements clau per a millorar la mobilitat i la qualitat de vida al campus.

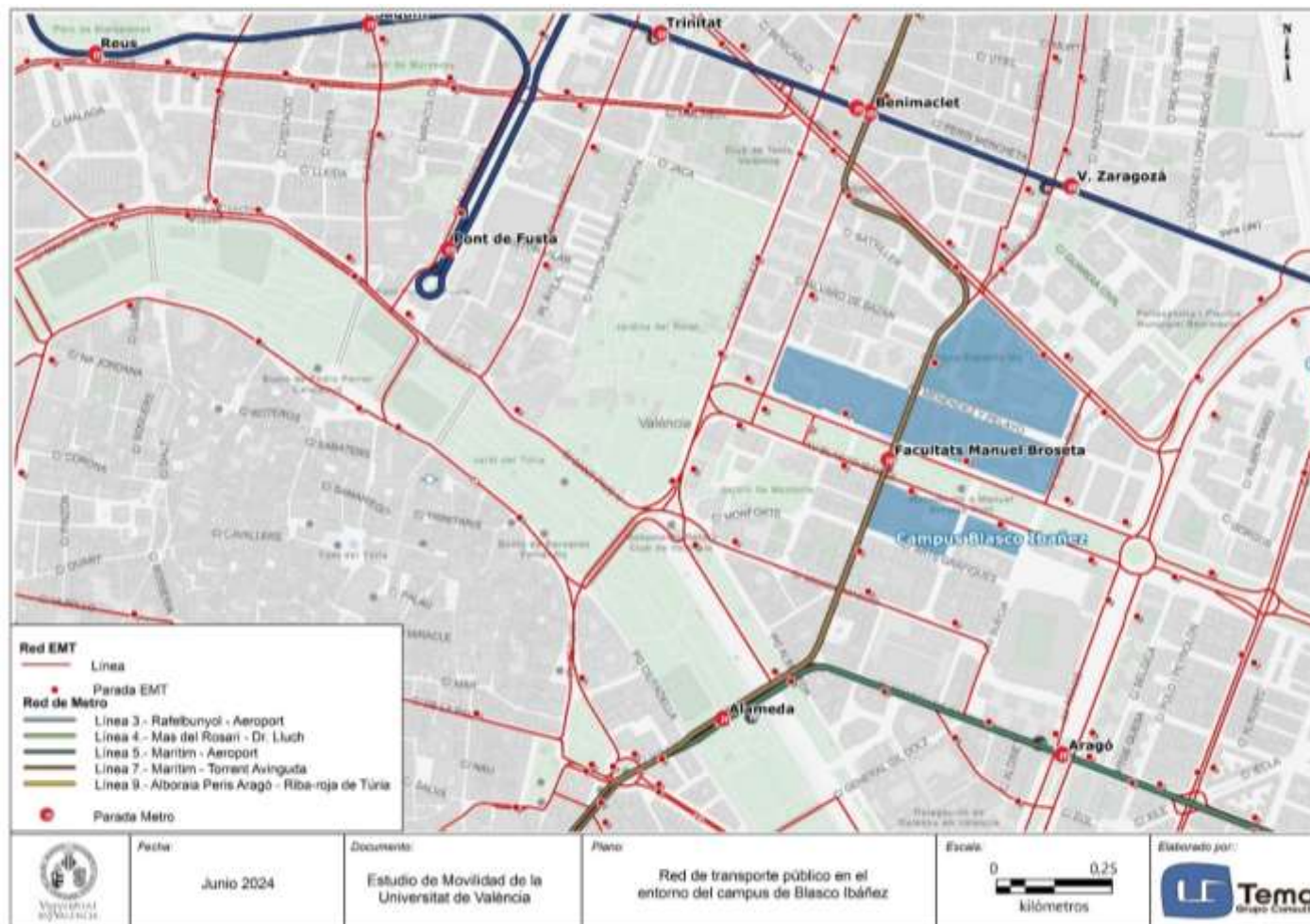


Figura 239. *Plànol de xarxa de transport públic al campus de Blasco Ibáñez.*

7.1.4. Campus d'Ontinyent

El **Campus d'Ontinyent** està situat en el municipi homònim, plenament integrat al nucli urbà d'Ontinyent, un enclavament del sud de la província de Valencia. Situat a la frontera amb la província d'Alacant i capital de la comarca de la Vall d'Albaida, el campus està aproximadament a 85 km de la ciutat de Valencia i serveix a una població de 36.194 habitants, segons dades de l'INE de 2023. Aquesta ubicació estratègica facilita l'accés tant a residents locals com a aquells provinents d'àrees circumdants.

Quant a la distribució de l'assistència **al campus**, s'observa una predominança en l'assistència distribuïda al llarg de la setmana. Un 10% dels usuaris assisteix un dia a la setmana, un 12% assisteix dos o tres dies, i un 33% acudeix quatre o cinc dies. Respecte a la duració dels trajectes, prop del 24% dels usuaris reporta temps de viatge superiors a una hora per als seus desplaçaments d'anada i tornada, mentre que un 25% disposa de menys de 10 minuts, cosa que suggereix una correlació amb la residència dins del municipi per motius de comoditat.

L'anàlisi **dels modes de transport** revela que aproximadament el 30% dels usuaris opta per desplaçar-se a peu, això reflecteix una alta proporció de residents locals que prefereixen aquesta modalitat. No obstant això, hi ha una dependència significativa del vehicle **privat**, que representa prop del 60% de la mobilitat cap al campus. L'ús del transport **públic** és el més baix en comparació amb altres campus, amb un 12% d'usuaris que el fan servir, predominantment mitjançant autobusos interurbans i trens (80% d'aquest segment). Aquesta baixa utilització del transport públic pot estar relacionada amb limitacions en la disponibilitat o freqüència dels serveis. A més, la combinació de diferents modes de transport és limitada, amb només un 33% d'usuaris que usen múltiples mitjans en els seus desplaçaments.

La **mobilitat per als vianants** dins del campus presenta àrees de satisfacció i oportunitats de millora. Més del 20% dels usuaris està totalment satisfet amb els itineraris per als vianants, i un 26% un poc satisfet. No obstant això, la principal queixa es refereix a l'estat del paviment, especialment en dos carrers annexos al campus, cosa que redueix la puntuació general a 3,93. El carrer de Joan Coromines destaca negativament amb una puntuació de 2, sent el carrer principal d'accés al campus no té voreres i obliga els vianants a compartir l'espai amb vehicles, i això augmenta el risc d'accidents. A més, la presència d'un aparcament de terra adjacent genera pols i fang en condicions climàtiques adverses, i deteriora l'experiència per als vianants.

Quant a la **mobilitat ciclista**, Ontinyent manca d'una xarxa pedalable, cosa que representa un impediment significatiu per a l'ús de bicicletes com a mitjà de transport. Encara que l'Ajuntament ofereix un sistema de lloguer de bicicletes i podria fomentar-ne la utilització, l'orografia del municipi dificulta el seu atractiu. No obstant això, els desplaçaments segurs des de l'estació de trens i el poliesportiu podrien ser viables, sempre que s'implementen les infraestructures necessàries per a garantir la seguretat dels ciclistes.

El **transport públic** a Ontinyent comprèn principalment autobusos urbans i interurbans, amb dues línies circulars gratuïtes que recorren el nucli urbà i una distribució horària alineada amb l'horari del tren regional-mitjana distància, complementat per les línies C2 i C5 de Rodalia. No obstant això, l'eficiència d'aquesta línia de tren és limitada a causa de la seua lentitud, cosa que fa que l'autobús siga actualment el mode de transport públic més eficient. No obstant això, la freqüència limitada dels serveis interurbans dificulta la seua utilització per part dels estudiants universitaris. El 80% dels usuaris de transport públic reporta temps de trajecte superiors a 40 minuts, i el 20% restant entre 20 i 30 minuts. A més, el 60% dels usuaris es mostra insatisfet o molt insatisfet amb el transport públic, i cita la duració del viatge, la freqüència i la puntualitat com a principals àrees d'insatisfacció.

Respecte al transport en **vehicle privat**, més del 40% dels trajectes supera els 40 minuts, i això pot indicar problemes d'accessibilitat o majors distàncies de viatge en comparació amb altres campus. La majoria dels usuaris estaciona en un aparcament pròxim al campus, amb una ocupació mitjana moderada del 77,1%, cosa que suggereix disponibilitat de places. No obstant això, al carrer de Joan Coromines la falta d'aparcament regulat i la utilització d'un aparcament de terra no formalment habilitat evidencien la necessitat de places addicionals i una millor regulació per a evitar problemes de manteniment, seguretat i capacitat.

Finalment, s'han identificat 12 problemàtiques catalogades a Ontinyent: hi destaquen principalment l'estacionament indegut i la senyalització insuficient, així com l'absència de zones de descans per als usuaris. Aquestes qüestions serien interessants per a millorar la mobilitat general al campus i garantir una experiència segura i còmoda per a tots els usuaris.

L'anàlisi **de la mobilitat al campus d'Ontinyent** revela que, encara que la integració urbana dins del municipi és adequada i una part significativa dels usuaris opta per desplaçar-se a peu, la dependència del vehicle privat i la baixa utilització del transport públic destaquen com a principals reptes. Les infraestructures per als vianants i ciclistes presenten àrees de millora, especialment als carrers d'accés al campus, on la falta de voreres i la presència d'aparcaments informals incrementen els riscos i deterioren l'experiència dels usuaris. A més, la limitada freqüència i eficiència del transport públic contribueixen a la insatisfacció generalitzada, i afecten la percepció i l'ús d'aquests serveis per part de la comunitat universitària.

No obstant això, les principals problemàtiques identificades no es troben tant en la mobilitat interna del municipi d'Ontinyent, sinó en les connexions des de l'exterior cap a Ontinyent. La lentitud i la ineficiència de les línies de tren i autobús interurbà, juntament amb la insuficient freqüència d'aquests serveis, dificulten l'accés al campus per a aquells que resideixen fora del municipi. Aquesta falta de connectivitat eficient limita les opcions de transport sostenible, augmenta la dependència del vehicle privat i exacerba problemes d'accessibilitat i temps de viatge. Per a abordar aquestes qüestions és fonamental millorar les infraestructures de transport públic i enfortir les connexions intermunicipals, cosa que no sols optimitzarà la mobilitat cap a i des del campus, sinó que també promourà un entorn més sostenible i accessible per a tots els usuaris.

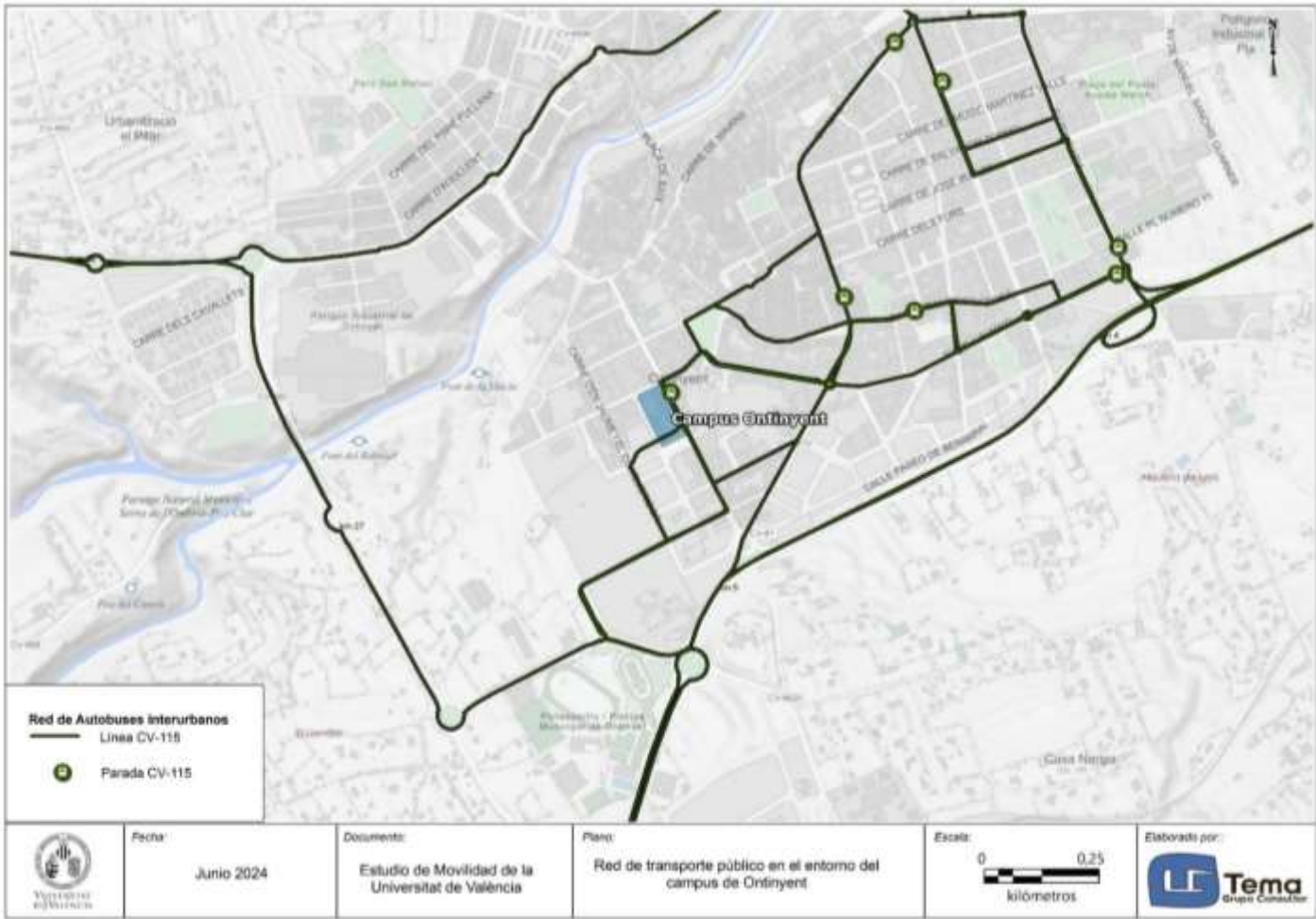


Figura 240. Plànol de xarxa de transport públic al campus d'Ontinyent.

7.2. Anàlisi DAFO

L'Anàlisi DAFO és una eina de suport per a la presa de decisions que consisteix en la identificació de les debilitats (D), amenaces (A), fortaleeses (F) i oportunitats (O) d'un àmbit d'estudi.

L'objectiu d'aquesta anàlisi és reflectir els punts forts i punts a millorar de la situació de la mobilitat a la Universitat de València. Els ítems a tenir en compte abasten el context urbà dels campus, els mitjans de transport utilitzats, l'oferta, demanda, freqüència i qualitat del transport públic, la superfície destinada a cada mode de transport, la qualitat de les àrees d'estada, la percepció de seguretat dels usuaris, etc.

Com a resultat de l'anàlisi realitzada en el present document, en aquest apartat es fa un diagnòstic de la seua situació.

7.2.1. Debilitats (D)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- **Cobertura insuficient del transport públic:**
 - Les línies d'autobús 62 i 63 estan principalment orientades a connexions des de València ciutat, i deixen de costat els usuaris provinents d'altres localitats pròximes com ara Paterna, Godella i Rocafort.
 - La línia 63 té una freqüència i horari limitats i opera només durant períodes lectius, cosa que redueix la seua disponibilitat per al personal i estudiants fora d'aquestes dates.
- **Alta dependència del transport privat:**
 - Gran nombre d'estudiants i personal usen vehicles privats (cotxes, motos, bicicletes i patinets elèctrics), cosa que genera alta demanda d'aparcament i congestió vehicular en hores punta.
- **Capacitat d'aparcament limitada a l'interior dels campus:**
 - Els aparcaments existents dins d'Unitat de Campus són insuficients durant moments de màxima afluència, i això provoca estacionaments no regulats.
- **Infraestructura ciclista i de mobilitat activa deficient:**
 - Les rutes ciclistes que connecten amb la ciutat presenten deficiències, com ara mal estat o falta de continuïtat.
 - Incompatibilitat amb Valenbisi a causa de l'absència d'estacions de bicicletes compartides a Burjassot.

- Falta de carrils adequats i espais segurs per a patinets i bicicletes elèctriques.
- **Infraestructura externa inadequada per als vianants:**
 - Falta de voreres àmplies i cruïlles segures en algunes vies, cosa que afecta la seguretat i comoditat dels vianants.
- **Impacte limitat de les iniciatives de sostenibilitat:**
 - Malgrat la incorporació d'autobusos híbrids i elèctrics per part de l'EMT, la baixa freqüència i cobertura d'aquestes línies limiten el seu impacte en la reducció d'emissions.

2. Campus dels Tarongers

- **Saturació del transport públic en hores punta:**
 - Les línies de transport públic experimenten alta demanda durant les hores punta, i això afecta la comoditat i puntualitat del servei.
- **Alts temps de trajecte:**
 - Aproximadament el 40% dels usuaris suporta temps de viatge superiors a 40 minuts i això incentiva l'ús de vehicles privats.
- **Percepció de massificació del transport públic:**
 - El 70% dels usuaris considera que les línies de transport públic estan molt massificades, cosa que limita la satisfacció i disposició a utilitzar-les.
- **Limitada disponibilitat d'aparcaments:**
 - Aparcaments amb una ocupació del 98%, dificultant la cerca de places lliures i promovent l'estacionament en àrees no autoritzades.
- **Infraestructura per als vianants deficient en àrees clau:**
 - El carrer del Professor Francisco Tomás i Valiente presenta voreres en mal estat, falta de senyalització adequada i problemes de neteja, cosa que afecta l'experiència i seguretat per als vianants.
- **Conflicte entre ciclistes i vianants:**
 - La convivència entre usuaris de bicicletes i vianants genera inconvenients, i limita la mobilitat activa.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- **Percepció d'inseguretat per als vianants:**

- El 15% dels usuaris percep inseguretat a causa del trànsit ciclista.
- **Obstacles en itineraris per als vianants:**
 - Presència d'obstacles que dificulten el trànsit per als vianants i redueixen així la satisfacció dels usuaris.
- **Senyalització deficient:**
 - Desgast de voreres i presència de vegetació i mobiliari urbà que disminueixen la visibilitat i claredat de la senyalització.
- **Saturació d'aparcaments:**
 - Ocupació mitjana del 104,1% als aparcaments, cosa que porta a un alt nivell d'estacionament il·legal i exacerba els problemes de mobilitat i seguretat viària.
- **Problemes d'infraestructura viària:**
 - Carreteres antigues i limitades que no poden manejar eficientment el flux vehicular actual i contribueixen a la congestió.
- **Percepció de massificació en el transport públic:**
 - Més del 60% dels usuaris percep les línies de transport públic com massificades, cosa que afecta la comoditat i puntualitat del servei.
- **Problemes de trànsit i estacionament indegut:**
 - Congestió vehicular i estacionament indegut a causa de l'alta demanda de places disponibles.

4. Campus d'Ontinyent

- **Alta dependència del vehicle privat:**
 - Prop del 60% dels usuaris opta per desplaçar-se en vehicle privat, cosa que genera congestió i alta demanda d'aparcament.
- **Baixa utilització del transport públic:**
 - Només el 12% dels usuaris fa servir transport públic, principalment autobusos interurbans i trens, a causa de limitacions en disponibilitat i freqüència.
- **Insuficient oferta i freqüència del transport públic:**
 - Limitada disponibilitat i freqüència de serveis interurbans, cosa que dificulta la seua utilització per part d'estudiants i personal.

- **Estat deficient de la infraestructura per als vianants:**
 - Carrers annexos al campus, especialment carrer de Joan Coromines, manquen de voreres adequades i obliguen els vianants a compartir espai amb vehicles, i això augmenta el risc d'accidents.
- **Problemes d'aparcament:**
 - Ús d'aparcament de terra adjacent que genera pols i fang en condicions climàtiques adverses, cosa que deteriora l'experiència per als vianants.
 - Falta de places addicionals i regulació inadequada de l'aparcament, això condueix a estacionaments informals i problemes de manteniment i seguretat.
- **Falta de xarxa pedalable:**
 - Absència d'una xarxa pedalable adequada, cosa que limita l'ús de bicicletes com a mitjà de transport.
- **Senyalització insuficient i absència de zones de descans:**
 - Falta de senyalització adequada i absència de zones de descans per als usuaris, cosa que afecta la comoditat i seguretat.
- **Problemes d'accessibilitat des de l'exterior:**
 - Lentitud i ineficiència de les línies de tren i autobús interurbà, que dificulta l'accés al campus per als que resideixen fora del municipi.

7.2.2. Amenaces (A)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- **Creixement de la dependència del transport privat:**
 - La insuficient cobertura i freqüència del transport públic incentiva més usuaris a optar per vehicles privats, i això augmenta la congestió vehicular i la demanda d'aparcament.
- **Impacte ambiental negatiu:**
 - L'alt ús de transport privat incrementa les emissions de gasos contaminants, i això contravé els objectius de sostenibilitat ambiental de la Universitat.
- **Limitacions financeres per a millores d'infraestructura:**
 - La falta de recursos o l'elevat cost pot dificultar la implementació de millores necessàries en el transport públic i en la infraestructura ciclista i per als vianants.

- **Augment de la població universitària:**
 - Un increment en el nombre d'estudiants i personal podria intensificar els problemes de mobilitat i saturació de les infraestructures existents.

2. Campus dels Tarongers

- **Creixement continu de la demanda de transport públic:**
 - L'augment en la quantitat d'usuaris pot exacerbar la saturació existent i reduir encara més la comoditat i puntualitat del servei.
- **Emissions contaminants i degradació ambiental:**
 - La persistent dependència del transport privat contribueix a majors emissions de gasos contaminants i afecta els objectius de sostenibilitat ambiental.
- **Limitacions en la gestió d'aparcaments:**
 - L'alta ocupació dels aparcaments i la necessitat de regular l'estacionament poden requerir inversions addicionals que podrien no estar disponibles.
- **Resistència al canvi cap a modes de transport sostenibles:**
 - La preferència establerta per l'ús de vehicles privats pot dificultar l'adopció d'alternatives més sostenibles, com ara bicicletes o transport públic millorat.
- **Increment de la població universitària:**
 - Un augment en el nombre d'estudiants i personal podria intensificar els problemes de mobilitat i saturació d'infraestructures existents.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- **Creixement de la demanda de transport privat:**
 - Malgrat el baix ús actual, un augment en el nombre d'usuaris podria incrementar la dependència del transport privat i portar a més congestió i problemes d'estacionament.
- **Degradació ambiental:**
 - L'ús predominant del transport públic limitat i la dependència de vehicles privats poden augmentar les emissions de gasos contaminants.
- **Limitacions financeres per a millores d'infraestructura:**
 - La falta de recursos pot obstaculitzar la implementació de millores necessàries en el transport públic i la infraestructura ciclista i per a vianants.

- **Augment de la població universitària:**
 - Un increment en el nombre d'estudiants i personal podria intensificar els problemes de mobilitat i saturació de les infraestructures existents.
- **Factors externs impredecibles:**
 - Canvis en la legislació de transport, fluctuacions econòmiques o esdeveniments inesperats podrien afectar negativament la mobilitat i l'ús del transport públic.

4. Campus d'Ontinyent

- **Dependència creixent del vehicle privat:**
 - La baixa utilització del transport públic i la insuficient oferta i freqüència de serveis poden portar a una major dependència del transport privat i incrementar la congestió i les emissions.
- **Impacte ambiental negatiu:**
 - L'alt ús de transport privat contribueix a majors emissions de gasos contaminants i afecta els objectius de sostenibilitat ambiental.
- **Limitacions en la gestió d'aparcaments:**
 - La falta de places addicionals i la regulació inadequada de l'aparcament poden portar a un augment de l'estacionament informal i afectar la mobilitat i la seguretat.
- **Falta d'infraestructura pedalable adequada:**
 - L'absència d'una xarxa pedalable adequada limita l'ús de bicicletes com a mitjà de transport i això afecta la mobilitat sostenible.
- **Limitacions financeres per a millores d'infraestructura:**
 - La possible falta de recursos per a implementar millores en el transport públic, infraestructura ciclista per a vianants i pot perpetuar els problemes actuals.
- **Problemes d'accessibilitat des de l'exterior:**
 - La lentitud i ineficiència de les línies de tren i autobús interurbà dificulten l'accés al campus per als que resideixen fora del municipi, i limita les opcions de transport sostenible.
- **Factors externs impredecibles:**
 - Canvis en la legislació de transport, fluctuacions econòmiques o esdeveniments inesperats podrien afectar negativament la mobilitat i l'ús del transport públic.

7.2.3. Fortaleses (F)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- **Infraestructura interna adequada per als vianants:**
 - El campus compta amb una infraestructura per als vianants ben desenvolupada, que facilita la mobilitat entre diferents edificis i àrees internes.
- **Connectivitat de transport públic des de València:**
 - Les línies d'autobús 62 i 63 i la línia de tramvia 4 faciliten l'accés des de València ciutat, i milloren la connectivitat per a usuaris que provenen de la capital.
- **Disponibilitat d'aparcaments:**
 - Encara que de vegades insuficients, el campus disposa d'aparcaments que permeten l'ús de transport privat i ofereixen opcions per a estudiants i personal.
- **Estat de l'espai públic:**
 - En general l'estat de l'espai públic es troba en bones condicions per a l'ús i gaudi de l'estudiantat i del personal universitari.

2. Campus dels Tarongers

- **Àmplia xarxa de transport públic:**
 - Tarongers està ben servit per una varietat de línies d'autobús, metro, tramvia i tren, cosa que facilita l'accés des de diversos punts de la ciutat i àrees interurbanes.
- **Infraestructura de mobilitat activa en bon estat:**
 - Disposa de carrils bici ben mantinguts, que promou l'ús de bicicletes i vehicles de mobilitat personal entre la comunitat universitària.
- **Multimodalitat en el transport:**
 - La distribució equilibrada entre diferents modes de transport (tramvia, metro, autobús i tren) permet als usuaris combinar eficientment diferents mitjans per als seus desplaçaments.
- **Ubicació cèntrica estratègica:**
 - La ubicació central del campus facilita l'accés des de múltiples direccions i redueix la dependència de transports de llarga distància.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- **Alta connectivitat de transport públic:**
 - Blasco Ibáñez compta amb una àmplia xarxa de transport públic, incloent-hi línies de metro, autobús i tren, cosa que facilita l'accés des de diverses àrees urbanes i interurbanes.
- **Infraestructura per a mobilitat activa:**
 - Disposa de carrils bici específics en el 42% de les vies pròximes, a més de serveis de bicicletes públiques, i incentiva així l'ús de mitjans de transport sostenibles.
- **Baix ús de transport privat:**
 - Amb només un 14% d'usuaris que utilitzen vehicles privats, Blasco Ibáñez presenta una menor congestió vehicular comparat amb altres campus.
- **Bon estat de l'espai públic i mobiliari urbà:**
 - Manté un bon estat general de l'espai públic i del mobiliari urbà, cosa que contribueix a un entorn agradable i funcional per a vianants i ciclistes.
- **Alta satisfacció amb la infraestructura interna per als vianants:**
 - El 50% dels usuaris no reporta problemes en desplaçar-se pel campus, això reflecteix una infraestructura per als vianants efectiva i ben dissenyada.

4. Campus d'Ontinyent

- **Integració urbana efectiva:**
 - Situat al nucli urbà d'Ontinyent, el campus està plenament integrat a la ciutat, cosa que facilita l'accés a serveis i transports locals.
- **Alta proporció d'usuaris que es desplacen a peu:**
 - Un 30% dels usuaris opta per desplaçar-se a peu, això reflecteix una comunitat local que prefereix la mobilitat sostenible dins del campus.
- **Grups reduïts**
 - Això permet que la relació institució-estudiant siga molt més directa, cosa que facilita la integració de mesures de mobilitat.
- **Serveis de transport públic disponibles:**
 - Encara que limitats, hi ha serveis d'autobusos urbans i interurbans, a més de tren regional, que faciliten l'accés al campus des de diverses localitats.

- **Facilitats per a vehicles de mobilitat personal:**

- El sistema de lloguer de bicicletes ofert per l'Ajuntament promou l'ús de bicicletes i complementa així la mobilitat activa dins del campus.

7.2.4. Oportunitats (O)

1. Campus de Burjassot-Paterna

- **Expansió i millora del transport públic:**
 - **Ampliar la cobertura de les línies d'autobús:** estendre les línies 62 i 63 per a incloure connexions des de localitats pròximes com Paterna, Godella, Rocafort i altres punts de l'àrea metropolitana.
 - **Ampliar la cobertura del transport públic:** introduir noves línies o estendre les existents per a cobrir àrees amb alta demanda no ateses actualment.
 - **Estendre l'abast del tramvia Línia 4:** millorar la freqüència i capacitat dels tramvies podria millorar l'accés al campus.
- **Integració amb sistemes de bicicletes compartides:**
 - **Implementar estacions de Valenbisi a Burjassot-Paterna:** facilitar la connexió ciclista mitjançant la instal·lació d'estacions de bicicletes compartides, i promoure així l'ús de bicicletes com a mitjà de transport sostenible.
- **Desenvolupament d'infraestructura ciclista i espais segurs per a mobilitat activa:**
 - **Construcció de carrils bici adequats:** millorar i expandir els carrils bici existents i assegurar la seua continuïtat i seguretat.
 - **Crear espais d'estacionament segurs per a patinets i bicicletes elèctriques:** establir àrees designades per a l'estacionament segur de vehicles de mobilitat personal.
- **Millora de la infraestructura externa per als vianants:**
 - **Ampliació de voreres i millora de cruïlles segures:** construir voreres més àmplies i establir cruïlles segures en vies clau per a millorar la seguretat i comoditat dels vianants.

2. Campus dels Tarongers

- **Optimització i expansió del transport públic:**
 - **Incrementar la freqüència de les línies d'autobús i metro:** augmentar la freqüència de les línies més utilitzades per a reduir la massificació i millorar la puntualitat.
 - **Ampliar la cobertura del transport públic:** introduir línies noves o estendre les existents per a cobrir àrees amb alta demanda no ateses actualment.

- **Desenvolupament d'infraestructura ciclista i per a vianants:**
 - **Millorar el carrer del Professor Francisco Tomás i Valiente:** renovar les voreres, millorar la senyalització i augmentar la neteja per a millorar l'experiència per als vianants.
 - **Crear carrils bici segurs i continus:** desenvolupar carrils bici que faciliten la convivència entre ciclistes i vianants i promoure així la mobilitat activa.
- **Foment de la mobilitat multimodal:**
 - **Crear hubs de transport multimodal:** establir punts d'intercanvi on els usuaris puguin combinar diferents modes de transport de manera eficient.
- **Implementació d'estratègies de gestió d'aparcament:**
 - **Introduir sistemes d'estacionament regulats:** establir tarifes diferenciades i sistemes de gestió de places per a promoure la rotació de vehicles i reduir l'aparcament il·legal.

3. Campus de Blasco Ibáñez

- **Millora i expansió del transport públic:**
 - **Augmentar la capacitat de les línies de transport públic:** introduir més vehicles en les línies més saturades per a reduir la massificació.
 - **Optimitzar la freqüència del metro i autobús:** ajustar els horaris per a adaptar-se millor a les necessitats dels usuaris durant les hores punta.
- **Desenvolupament d'infraestructura per a mobilitat activa:**
 - **Implementar més estacions de bicicletes públiques:** augmentar la disponibilitat de bicicletes públiques per a facilitar l'accés a mitjans de transport sostenibles.
- **Optimització de l'espai públic i mobiliari urbà:**
 - **Millorar el manteniment de l'espai públic:** incrementar les tasques de manteniment per a assegurar que l'espai públic i el mobiliari urbà es mantinguin en bon estat.
 - **Renovar senyalització i mobiliari:** actualitzar la senyalització i el mobiliari urbà per a millorar la visibilitat i funcionalitat.

4. Campus d'Ontinyent

- **Millora i expansió del transport públic interurbà:**

- **Augmentar la freqüència d'autobusos i trens interurbans:** millorar la freqüència i puntualitat dels serveis interurbans per a facilitar l'accés des de localitats properes.
 - **Introduir línies d'autobús noves:** ampliar l'oferta de línies d'autobús per a cobrir més àrees i reduir els temps de trajecte.
- **Desenvolupament d'infraestructura ciclista:**
 - **Crear una xarxa pedalable completa:** establir una xarxa pedalable segura i contínua que connecte el campus amb punts clau del municipi i àrees circumdants.
 - **Millorar la seguretat per a ciclistes:** implementar mesures de seguretat com a senyalització adequada i zones de convivència segura entre ciclistes i vianants.
- **Millorament de la infraestructura per als vianants:**
 - **Construir voreres al carrer de Joan Coromines:** implementar voreres adequades i segures als carrers principals d'accés al campus per a millorar la seguretat dels vianants.
 - **Regular l'estacionament en àrees crítiques:** establir zones d'estacionament regulat per a evitar l'ús d'aparcaments informals que deterioreni la infraestructura per als vianants.
- **Promoció de mitjans de transport alternatius:**
 - **Implementar programes de cotxe compartit (*carpooling*):** fomentar l'ús compartit de vehicles entre estudiants i personal per a reduir la dependència del transport privat.
- **Integració tecnològica en la mobilitat:**
 - **Desenvolupar aplicacions de gestió de mobilitat:** implementar aplicacions mòbils que proporcionen informació en temps real sobre horaris de transport públic, disponibilitat de places d'aparcament i rutes òptimes.
 - **Promoure l'ús d'aplicacions de mobilitat:** implementar aplicacions que faciliten la planificació de rutes multimodals i proporcionen informació en temps real sobre horaris i disponibilitat.
- **L'Ajuntament està molt implicat amb la Universitat**
 - L'Ajuntament d'Ontinyent posa facilitats en totes les necessitats de la Universitat.



Tema
Ingeniería

Diseñemos juntos la movilidad del futuro

Calle Hierro 33. Planta 3, Nave 3

28045 Madrid (España)

+34 91 413 21 63

www.temagc.com